



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll der 10. Sitzung - Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 20. Oktober 2016, 12.00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Saal E.700
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

Einzigiger Tagesordnungspunkt

| <i>Öffentliche Zeugenvernehmung</i> | <i>Seite</i> |
|--|--------------|
| - Marion Wichmann-Fiebig (Beweisbeschluss Z-10) | 14 |
| - Dr. Oliver Eberhardt (Beweisbeschluss Z-11) | 37 |
| - Hubert Steinkemper (Beweisbeschluss Z-12) | 75 |
| - Prof. Dr. Uwe Lahl (Beweisbeschluss Z-13) | 98 |
| - Jochen Flasbarth (Beweisbeschluss Z-14) | 124 |

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen der Zeugen Dr. Oliver Eberhardt (Anlage 1), Hubert Steinkemper (Anlage 2) und Jochen Flasbarth (Anlage 3) sind dem Protokoll beigelegt.



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 12.02 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Vor Eintritt in die Tagesordnung ganz kurz: Ich eröffne unsere heutige Beweisaufnahmesitzung. Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und ich begrüße ganz herzlich die Zuschauerinnen und Zuschauer, die hier gerade eintreten. Ich darf die Vertreter der Presse jetzt auf die Zuschauertribüne bitten und bitten, hier unten den Saal zu räumen.

Ich heiße außerdem herzlich willkommen die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates sowie die Zeugen, die hier bereits Platz genommen haben. Schönen guten Tag! Ich möchte darauf hinweisen, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind. Zuwiderhandlungen können dazu führen, dass Sie von der Sitzung ausgeschlossen werden. Es kann aber auch ein Hausverbot oder auch strafrechtliche Konsequenzen haben. Wie eben schon signalisiert: Auch die Telefone bitte auf stumm schalten, damit hier keine Störungen passieren.

Ich rufe unseren **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Marion Wichmann-Fiebig
(Beweisbeschluss Z-10)

Dr. Oliver Eberhardt
(Beweisbeschluss Z-11)

Hubert Steinkemper
(Beweisbeschluss Z-12)

Prof. Dr. Uwe Lahl
(Beweisbeschluss Z-13)

Jochen Flasbarth
(Beweisbeschluss Z-14)

Frau Wichmann Fiebig, meine Herren, ich darf mich für Ihr Erscheinen herzlich bedanken und Sie nochmals ganz herzlich begrüßen.

Bevor wir mit der Vernehmung beginnen können, möchte ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten

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

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

Haben Sie, Frau Wichmann-Fiebig, meine Herren, Fragen dazu? - 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 Ihr Mikrofon einschalten, was Sie vor sich sehen, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Aufnahme Ihres Beitrags wird dann nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt werden.

Gibt es dazu Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall. Wir werden Sie nacheinander in der aus der Tagesordnung ersichtlichen Reihenfolge vernehmen. Also, wir beginnen mit Ihnen, Frau Wichmann-Fiebig. Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich den Zeugen und die Zeugin zunächst zur Person vernehmen werde. Dann hat die Zeugin oder der Zeuge Gelegenheit, das, was ihm über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach



5. Untersuchungsausschuss

werde ich dann einige Fragen an Sie richten. Sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechenden Unterlagen vorlegen. Wir haben sie alle hier. In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen darum, bei Vorhalten aus den Akten unbedingt die MAT-Nummer, den Ordner und die Seitenzahl zu nennen. Die entsprechenden Angaben stehen oben auf der Seite. Dann können wir das auch problemlos vorlegen.

Nun der letzte 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 überwiegende schutzbedürftige Interessen verletzen würde, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss würde dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen.

Da wir mit der Vernehmung von Frau Wichmann-Fiebig beginnen werden, möchte ich die anderen Zeugen jetzt bitten, den Saal zu verlassen. Ein Mitarbeiter des Sekretariats wird Sie in den Zeugenraum begleiten. Wir möchten Sie bitten, sich dort für Ihre Vernehmung bereitzuhalten. - Danke schön.



**Vernehmung der Zeugin
Marion Wichmann-Fiebig**

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Wichmann-Fiebig, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen.

(Zuruf: Mikrofon!)

Mit - und da geht es schon los - Mikrofon bitte, und nach der Aussage bitte abschalten.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Mein Name ist Marion Wichmann-Fiebig. Ich bin 57 Jahre alt. Ich bin von der Ausbildung her Meteorologin und seit 2003 Abteilungsleiterin „Luft“ im Umweltbundesamt. Ich bin wohnhaft in Berlin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Frau Wichmann-Fiebig, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es um das - ich fasse es noch einmal zusammen - Abweichen der im Regelbetrieb auf den Straßen festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typzulassung 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?

Frau Wichmann-Fiebig, falls Sie es wünschen, haben Sie, wie eben schon erwähnt, die Gelegenheit, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dafür würde ich Ihnen jetzt das Wort geben können.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Danke, Herr Vorsitzender. - Wenn es für Sie von Interesse ist,

würde ich vielleicht kurz die Aufgaben und Zuständigkeiten der Luftabteilung im Umweltbundesamt im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand darstellen. Die Luftabteilung beschäftigt sich mit der Luftqualität. Wir betreiben ein Hintergrundmessnetz, das auch NO₂ misst, allerdings an eben niedrig belasteten Standorten. Die Messung der Luftqualität mit Blick auf die Einhaltung von EU-Grenzwerten auch für NO₂ obliegt den Ländern. Diese betreiben Messnetze. Die Daten gehen uns zu. Wir machen noch einmal eine Qualitätssicherung, leiten diese Daten an die EU weiter, werten sie aber auch aus mit Blick auf Trend, auf den Zusammenhang mit Verursachern etc. - ich möchte da jetzt im Augenblick nicht in die Tiefe gehen -, haben also in der Datenbank sämtliche Daten verfügbar, auch wenn es um Maßnahmen zur Einhaltung von Grenzwerten geht. Dort, wo sie überschritten sind, liegt die Zuständigkeit bei den Ländern, dann häufig delegiert an die Städte und Kommunen. Dort werden bei Überschreitung Luftreinhaltepläne erstellt, völlig in autonomer Verantwortung, ohne dass wir als Umweltbundesamt, als Bundesbehörde, dort einen Einfluss hätten. Wir sichten natürlich diese Luftreinhaltepläne und verwerten übergeordnete Maßnahmen auch, um Szenarien zu erstellen, um Abschätzungen zu machen, wie die Luftqualität in 10 oder 15 Jahren aussieht. Auch das gehört zu unserem Geschäftsbereich und, ja, bezieht sich dann eben auch immer auf den Schadstoff NO₂. Damit möchte ich es im Augenblick belassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Frau Wichmann-Fiebig, für diesen kurzen Überblick. - Dann möchte ich damit beginnen, an Sie einige Fragen zu richten, bevor ich dann das Wort den weiteren Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses geben werde. Sie haben eben in der Übersicht dargestellt, was das Aufgabenfeld ist der Abteilung „Luft“ des UBA. Nun ganz konkret an Sie persönlich die Frage gestellt, in welchem Zusammenhang Ihre dienstliche Tätigkeit zum Untersuchungsgegenstand steht und wie Sie dann persönlich eben mit diesem Untersuchungsgegenstand in Berührung sind. Wenn Sie dazu noch einige Ausführungen machen könnten.



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Grundsätzlich fließen in unsere Betrachtungen natürlich die Emissionen des Verkehrs ein. Die erheben wir aber nicht selber, sondern erhalten die Informationen mit dem erforderlichen Detaillierungsgrad von der Nachbarabteilung, von der Verkehrsabteilung. Der Abteilungsleiter, Herr Martin Schmied, hat ja hier schon auch als Zeuge ausgesagt. Wie gesagt, diese Informationen fließen dann entweder in die Analyse ein - warum sind Luftbelastungen hoch, warum werden Grenzwerte überschritten? - oder eben auch in Szenarien.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe eben gerade den Hinweis bekommen, dass es gut ist, wenn Sie das Mikrofon ein bisschen an sich ranziehen. Dann ist es für alle besser hörbar und auch für die Protokollanten.

(Die Zeugin zieht das Mikrofon näher heran)

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Versuchen wir es mal so.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wunderbar. Das hört sich schon sehr viel lauter an. - Ja, danke schön für die erste Antwort. - Dann schon etwas konkreter auf das Thema bezogen: Inwieweit und wie war Ihre Abteilung im Zusammenhang mit dem Thema Luftreinhaltung und Kfz-Emissionen an Projekten beteiligt, und welche waren das gegebenenfalls?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: An Projekten beteiligt, die zur Erhebung von Verkehrsemissionen führen, gar nicht, muss ich sagen, weil das überlassen wir wirklich unseren Kollegen, sondern wir führen eben eigene Projekte durch, wie gesagt, zur Beurteilung der Luftqualität, die dann wiederum die Informationen, die von den Kollegen erhoben worden sind, verwenden. Also, unmittelbar in Projekte zur Erhebung von Kfz-Emissionen war meine Abteilung nicht eingebunden in der Vergangenheit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bezüglich des Themas insgesamt: Sie sagen, Sie machen das eigenständig. Welche Art Projekte sind das? Können Sie ein paar Beispiele nennen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Die, die wir durchführen, meinen Sie jetzt?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Na ja, wir haben zum Beispiel ein Projekt, das heißt „Luft 2030“, wo wir Projektionen für die Luftqualität der Zukunft machen. Das war halt - - Oder eine Grundlage davon war natürlich auch die Erwartung: Wie entwickeln sich Verkehrsemissionen? Aber, wie gesagt, das erhalten wir dann halt von den Kollegen. Oder wir haben eben auch, durchaus relevant, denke ich, die Luftreinhaltepläne - ich erwähnte es eben schon - der Städte und Kommunen analysieren lassen und dort Maßnahmen auch versuchen lassen zu quantifizieren mit ihrer Auswirkung auf die Luftqualität. Das sind so die Klassiker eigentlich. Wirkung auf Ökosysteme - das ist aber schon ein Thema, was etwas abseits liegt. Auch die Belastung von Ökosystemen ist natürlich durch die Verkehrsemissionen, aber nicht in erster Linie durch diese, beeinflusst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bezogen auf das BAST-Projekt „Abgasverhalten von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“, die Feldüberwachung betreffend: Welche Erkenntnisse oder Wahrnehmungen haben Sie in Bezug auf dieses Projekt? Waren Sie innerhalb des UBA in irgendeiner Weise hier einbezogen oder unter Umständen beratend tätig?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Da muss ich jetzt wirklich sagen: Ich weiß nicht konkret, ob jemand aus meiner Abteilung in einem Begleitgremium zu just diesem Projekt saß. Ich weiß, dass wir an einem BAST-Projekt, also dass Mitarbeiter aus meiner Abteilung an einem BAST-Projekt beteiligt waren. Ich kann es jetzt wirklich nicht sagen, ob es das ist. Ich glaube, eher nicht. Aber das ist schon eine Vermutung, muss ich jetzt sagen. Ich habe in Erinnerung, dass es da um die, also wo wir beteiligt waren, Beurteilung der



5. Untersuchungsausschuss

Zusatzbelastung ging durch den Verkehr. Das hört sich jetzt etwas anders an als der Titel, den Sie genannt haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Ein paar Fragen zum Themenkomplex Luftqualitätsrichtlinie und Emissionsgrenzwerte für Diesel-Pkw: 2008 hat die EU mit der Richtlinie 2008/50 die sogenannte Luftqualitätsrichtlinie erlassen. Auf dieser Grundlage wurde festgelegt, dass die Stickstoffdioxidkonzentration im Jahr einen Durchschnittswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten darf, und darüber hinaus festgesetzter Stunden-grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ darf maximal 18-mal im Jahr verletzt werden. Frau Wichmann-Fiebig, Sie sind im UBA unter anderem mit der Beurteilung der Luftqualität zuständig. Bitte schildern Sie die Entwicklung der gemessenen Schadstoffemissionen, insbesondere von Stickstoffdioxiden, im Untersuchungszeitraum.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Zunächst einmal vielleicht der Hinweis, dass 2008 eine Konsolidierung von EU-Richtlinien stattfand. Der von Ihnen genannte Grenzwert - - Eigentlich beide Grenzwerte sind schon seit 1999 verabschiedet, sind 2010 in Kraft getreten. Das war auch von Anfang an so vorgesehen. Also, wir haben da schon einen längeren Vorlauf und haben dann eben auch die Luftqualität analysiert. Wir haben zunächst erwartungsgemäß einen Rückgang auch an Verkehrsstationen gesehen vor größenordnungsmäßig - so etwas kommt nicht von jetzt auf gleich an einem Tag - gut zehn Jahren. Also, eigentlich auch schon vor Beginn des Untersuchungszeitraums deutete sich an, dass wir die Beobachtungen, die beobachteten Luftqualitäten, eigentlich relativ hoch fanden, nicht nur wir im Umweltbundesamt, sondern auch von Ländersseite wurde das festgestellt. Es gab dann verschiedene Erklärungsversuche, ob das mit der Luftchemie zusammenhängen könnte, Stichwort ist da Titrationsprozess, aber da spare ich mir weitere Ausführungen.

Es wurde dann deutlich - das ist ungefähr zu verorten zum Beginn des Untersuchungszeitraums 2007 -, dass die auseinanderklaffenden Prüfstandemissionen im Vergleich zu den Real-emissionen doch die Ursache waren. Wir hatten

offensichtlich in unseren Modelluntersuchungen zu optimistische Annahmen. Also, wir sind nie von den reinen Prüfstandemissionen ausgegangen. Aber dennoch waren die Projektionen auch für neue Fahrzeuge mit anspruchsvolleren Abgaswerten offensichtlich zu optimistisch. Zum gleichen Zeitpunkt wurde dann ja auch schon festgelegt für die - - oder in Verbindung mit der Festlegung der Euro-5- und Euro-6-Standards - - die Real Driving Emissions, also die Emissionen tatsächlich auf der Straße, durchaus ins Prüfverfahren einfließen sollten. Wie wir alle wissen, hat sich das lange hingezogen. Wir sind gerade jetzt so weit, dass es da erste Festlegungen gibt, was für uns dann eben erklärt hat - wenn ich sage „für uns“, sind es eigentlich Fachgremien zwischen Bund und Ländern -, warum der Rückgang sozusagen zum Halten kam. Wir haben dann also bis 2010, wo der Grenzwert in Kraft trat, keinen wesentlichen Rückgang mehr gesehen. Das „wir“ kann ich an der Stelle auch erweitern; denn das war nicht nur in Deutschland so, das war in den meisten EU-Staaten so, weil dort ja schließlich auch die gleichen Anforderungen an die Fahrzeuge, die europäischen Anforderungen, gelten. Seit 2010 sehen wir einen leichten Rückgang. Der ist statistisch signifikant, aber nicht so, dass er nun wirklich zur Entspannung Anlass gäbe.

Ja, das ist im Wesentlichen die Entwicklung, denke ich. Wenn Sie da noch Nachfragen haben, kann ich da gerne noch im Detail ausführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, gern. - Ich habe eine Rückfrage, weil Sie schon auf der Suche nach Erklärungen waren, die möglicherweise dann Aufschluss geben können über die Abweichungen. Sie haben das jetzt so umschrieben, dass Sie zu optimistisch herangegangen sind. Wie muss ich das verstehen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nun ja, wie vorhin dargestellt, erhalten wir halt die Emissionsdaten, die Emissionen des Verkehrs, von unseren Kollegen. Das bedeutet jetzt nicht - das wäre ja auch sehr einfach -, dass wir den zulässigen EU-Abgaswert übermittelt bekommen, sondern das wird dann in einem relativ komplexen Modell, TREMOD, auf das Gesamtstraßennetz Deutschlands abgebildet. Da kommen dann eben



5. Untersuchungsausschuss

Fahrmodi, Fahrzeugtypen, aber eben auch gerade die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte zum Tragen. Und man muss natürlich dann perspektivisch, wenn man eine Erwartung trifft, wie dann die Luftqualität in zwei oder drei Jahren aussieht, eine Annahme machen a) dazu, wie die Fahrzeugflotte zusammengesetzt ist, also wie schnell neue Fahrzeuge in den Markt eindringen, und zum Zweiten natürlich darüber, was die emittieren. Das ist zunehmend schwierig, wenn es die Fahrzeuge noch gar nicht auf der Straße gibt, dann zu sagen: Was emittieren die im Realbetrieb? Das ist das, was ich mit dem „zu optimistisch“ meinte. Eigentlich waren wir nicht vielleicht von der Luftreinhalteseite zu optimistisch, sondern unsere Kollegen, die uns die Prognosen geliefert haben. Aber ich will jetzt hier auch keine Verantwortungszuschreibung in eine andere Richtung machen. Aber offensichtlich ist man da von einer Reduzierung der Emissionen zunächst einmal ausgegangen, die eine Einhaltung der Grenzwerte ermöglicht hätte, die sich dann aber nicht realisiert hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und dieser Diskussionsprozess oder Erklärungsversuche sind wahrscheinlich auch innerhalb des Hauses diskutiert worden und beraten worden. Welche Diskussionsprozesse haben diese Abweichungen dann in Gang gesetzt? Haben Sie sich intensiver damit befasst? Gab es möglicherweise auch Kritik oder Anregung von außen an Sie, sich doch intensiver mit der Frage zu beschäftigen? Welche Art Anforderungen, Kritik oder Anregungen an Sie hat es gegeben in diesem Zeitraum?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Zunächst einmal waren wir - in Anführungsstrichen - froh, erleichtert, erst einmal eine Erklärung zu haben. Man guckt sich halt so Daten an und denkt sich: „Mensch, das passt ja alles nicht zusammen“, was jetzt vom wissenschaftlichen Ansatz her natürlich ein Problem darstellt. Dieses Problem, diese Fragestellung hatten wir dann mehr oder weniger gelöst. Man kann das nie eins zu eins abbilden. Ich kann nie genau sagen, ob nun die gemessenen Konzentrationen in einer Straße eins zu eins mit den angenommenen Emissionen übereinstimmen. Dazu spielen einfach zu viele Parameter bei der Ausbreitung eine Rolle. Aber

grundsätzlich hatten wir verstanden, wo das Problem lag. Wir sahen eben auch, dass ja ein Lösungsansatz ins Auge gefasst war. Also, die Realemissionen müssen gesenkt werden; denn dort hin hat sich dann ja unsere Aktivität fokussiert. Wir verstehen, was der Verursacher ist. Was kann man tun?

Aber noch mal, wie ich im Eingangsstatement schon sagte: Die eigentliche Maßnahmenplanung obliegt nicht dem Umweltbundesamt. Dennoch versuchen wir natürlich, den Prozess anzustoßen, sind mit den Ländern im Gespräch, um eben Maßnahmen zu identifizieren. Da hatten wir aber zunächst den Eindruck, das läuft jetzt in die richtige Richtung. Und ich denke, es war für die Städte und Kommunen, so wie ich es in Gesprächen und Diskussionsrunden wahrgenommen habe, dann auch wichtig, zu sehen: Okay, da kommt jetzt auf die Schnelle nichts, weil eben der RDE noch nicht festgelegt ist. Da gibt es eine Diskrepanz zwischen Realemissionen und Prüfstandsemissionen, die größer ist, als wir angenommen hatten. Wir müssen versuchen, andere Maßnahmen stärker ins Auge zu fassen, verkehrslenkender Art oder was immer einem da einfällt. Da gibt es auch eine ganze Palette von nichttechnischen Maßnahmen, die den Kommunen zur Verfügung stehen. Also, das waren eigentlich die Schlussfolgerungen, die aufseiten der Luftreinhaltung zu dem Zeitpunkt stattgefunden haben oder ab dem Zeitpunkt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich frage nach den Anregungen oder Kritiken von außen auch deshalb, weil unter Umständen damals ja auch schon in Rede stand - - nein, weil damals schon in Rede stand, dass unter Umständen Manipulationen dahinterstecken könnten, dass Werte bei der Typenzulassung andere sind als die, die man auf der Straße messen kann. Nach Ihrer - - Nach den heutigen Erkenntnissen und nach Ihren vielleicht angestellten Berechnungen auch: Welchen Anteil haben nach Ihren heutigen Erkenntnissen die Kfz-Emissionen insgesamt an der Luftverschmutzung, und haben Sie Erkenntnisse darüber, wie hoch der Anteil hierbei ist, der auf unerlaubte Abschaltvorrichtungen zurückgeht?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also, fangen wir mit dem ersten Teil an. Also, der Anteil des Straßenverkehrs - Sie müssen nach Luftschadstoffen unterscheiden; wir reden hier, denke ich, über das NO₂ - an der NO₂-Belastung kann straßenabhängig 50 Prozent oder auch mehr betragen, gerne auch mal mehr an hochbelasteten Straßen. Also, der Straßenverkehr ist eine oder *die* relevante Quelle eigentlich; denn an der Hintergrundbelastung können wir recht wenig tun. Inwieweit Abschaltmanipulationen, Abschalteneinrichtungen oder was immer eine Rolle gespielt haben oder welchen Beitrag die haben, kann ich überhaupt nicht sagen, weil uns dazu im Umweltbundesamt keine quantifizierbaren Informationen vorliegen. Ich möchte jetzt schon sehr, sehr genau trennen zwischen dem, was ich eben sagte. Die Realemissionen sind höher als die Prüfstandsemissionen. Der Begriff, der in den Luftreinhaltekreisen dann immer gewählt wurde, war Cycle Beating. Das hieß nicht Manipulation, das hieß Cycle Beating. Mit den Anglizismen ist das ja immer so eine Sache. Für mich - und ich glaube, auch für die Kollegen, die damit befasst waren - war das so: Na ja, die haben da durchaus legal - - aber getrickst. Die haben sich das schön gedreht, aber es war nicht die Rede davon, dass das oder ob das illegal ist. Wir haben uns geärgert, weil wir Probleme hatten, Luftgrenzwerte einzuhalten. Aber, wie gesagt, das war in keinsten Weise irgendwo in dem Sinne bewertet, dass es illegal war. Da haben wir uns auch gar nicht mit beschäftigt, ehrlich gesagt. Das war einfach erst mal ein Fakt.

Was jetzt nun jüngst hochgekommen ist, dass es Abschalteneinrichtungen gibt, ist etwas, was, wie gesagt, aus Sicht des Umweltbundesamts oder nach uns vorliegenden Informationen bisher nicht quantifizierbar ist, sodass ich das auch nicht transformieren kann in die Relevanz für die Überschreitung der Grenzwerte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das irritiert mich jetzt ein bisschen, weil Sie ja sagten, Sie hätten - - Es gab schon großes Ärgernis darüber, dass es eben diese Abweichungen gibt. Man hat danach gesucht, wie sich das unter Umständen erklären lässt. Jetzt sagen Sie aber bezüglich der auch damals schon öffentlich diskutierten Fragen, ob

nicht dann doch wohl Cycle Beating, das heißt das Abschalten nach dem Prüfstand, eine Rolle gespielt haben könnte. Aber Sie sagten eben gerade so, das sei nicht weiter relevant gewesen für Sie. Das heißt ja auch: Das deutet ein bisschen auf vorsätzliches Nichtbeachten dieser Hinweise hin.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich würde Ihnen oder muss Ihnen leider an einem Punkt widersprechen. Cycle Beating habe ich - ich spreche jetzt einfach mal von mir - nie in Verbindung gebracht mit einem vorsätzlichen Abschalten - - sondern von meinem technischen Verständnis, was jetzt wirklich nicht sehr ausgeprägt ist - ich bin Meteorologin von der Ausbildung her -, eine Art Optimierung. Also, das ist so ein bisschen wie die 1 000 legalen Steuertricks. Man ärgert sich, dass das jemand macht, aber ich muss sagen, ich bin nicht auf die Idee gekommen, dass es sich, weil es auch ja bekannt war, weil es ja nichts war, was plötzlich irgendwo hinter verschlossenen Türen getuschelt wurde, um einen illegalen Schritt handelte, sondern schlicht und einfach um eine Diskrepanz zwischen dem, was geprüft wird, zwischen dem, was real emittiert wird, die nach meinem Verständnis zulässig war und weswegen es - so habe ich es verstanden - dann auch die Festlegung gab, bei den zukünftigen Standards das Prüfverfahren zu ändern. Es war ja ganz offensichtlich, dass an allen Stellen, also begonnen eben vom Umweltbundesamt über die Bundesregierung bis zur EU-Kommission, bekannt war, dass die Realemissionen höher sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie wurden aber doch schon darauf hingewiesen - - Das ist aus den Unterlagen erfahrbar. Das ist MAT A BMUB-2-2, Ordner 71, auf der Seite 573. Ein britischer Kollege hat Sie im Jahre 2009 - -

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Entschuldigung, ich hab es akustisch nicht verstanden: Ein Kollege?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ein britischer Kollege hat sich im Jahr 2009 in einer Mail an Sie gewandt und dort den NO_x- oder NO₂-Trend thematisiert und sich darüber gewundert und ge-



5. Untersuchungsausschuss

fragt, warum man nicht die erwarteten Reduzierungen vorfindet, die man hätte theoretisch vorfinden müssen. Und er schlägt als mögliche Ursache die Emission von Neuwagen im Realbetrieb vor, die nicht den Vorhersagen für die Euro-Standards entsprechen. Haben Sie jemals den Verdacht gehabt, dass da nicht doch unerlaubte Abschaltvorrichtungen dafür sorgen? Sie hatten es ja eben noch mal gesagt: Man wusste, dass es da ist, aber ob es illegal ist, war nicht so im Fokus. - Aber aufgrund dieses Hinweises ist zumindest die Möglichkeit erörtert worden, inwieweit Abschaltvorrichtungen über einen möglicherweise zulässigen Rahmen hinaus eingesetzt worden sind.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich muss sagen: Ich erinnere die konkrete E-Mail jetzt nicht, aber sie passt ja in den Gesamtzusammenhang, den ich Ihnen ja auch schon geschildert habe. Und auf Ihre Frage kann ich nur sagen: Nein. Also, der Gedanke ist mir nicht gekommen, dass das illegal sein könnte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich möchte ganz gerne noch mal das Thema illegale Abschaltvorrichtungen nachfragen. Ist Ihnen im Jahr - - Also, es hat 1998 in der European Federation for Transport and Environment in Brüssel eine Fachpublikation gegeben mit dem Titel: „Cycle-Beating and the EU Test Cycle for Cars“. Sind Ihnen die dort aufgelisteten Hinweise auf mögliche illegale Abschaltvorrichtungen bekannt? Kennen Sie diese Publikation?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich kenne sie vom Titel her, aber ich habe sie nie gelesen oder insbesondere nicht im Detail gelesen. Vielleicht habe ich mal reingeschaut.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann würde ich ganz gern - - Sie haben die Verfahren angesprochen, die dort in Rede standen, um zu anderen Ergebnissen zu kommen oder zu tatsächlichen Ergebnissen. Erstens: die Beteiligung an den politischen Diskussionen um das RDE-Verfahren. Dazu ein paar Fragen an Sie.

Sie sind einer Mail vom 8. März 2014 von Dr. Eberhardt vom BMUB, die er an Dr. Langner

geschrieben hat, dass er einen Mitarbeiter von Ihnen im UBA, und Sie waren im „cc“ - - Und darin bittet Dr. Eberhardt um Hintergrundinformationen - Zitat -

für die in Kürze anstehenden politischen Diskussionen zu den zukünftigen „real driving emissions“ (RDE)-Anforderungen ...

Dabei stellt er unter anderem folgende Fragen:

- Wann müsste RDE mit welcher Strenge zur Anwendung kommen, um die notwendigen Minderungsleistungen zu erbringen?
- Wie scharf müssen die RDE-Anforderungen und insbesondere der sog. compliance factor hierfür sein ...?

Welche Position hat das UBA bezüglich der Fragen von Herrn Dr. Eberhardt vertreten?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich kann das jetzt nicht zeitlich verorten, weil sich ja auch unser Informationsstand immer etwas geändert hat, was wir 2014 geantwortet haben. Wir haben aber in jüngster Zeit, also gerade als Ende letzten Jahres diese offensichtliche Betrugssoftware dann ruckbar wurde - - da haben wir begonnen, noch mal dezidiert reinzuschauen und eben uns auch mit diesen Konformitätsfaktoren befasst. Wir haben dann einige hochbelastete Straßen uns angeschaut, weil das verhält sich halt je nach Verkehrsaufkommen, Flottenzusammensetzung in jeder Straße wieder etwas anders, haben die exemplarisch untersucht und haben geschaut: Was bringen die unterschiedlichen Konformitätsfaktoren? Wir sind in unseren Untersuchungen zu dem Schluss gekommen, dass es für die Einhaltung des Grenzwertes - das ist ja immer unser Fokus, also des Luftgrenzwertes NO₂, 40 µg/m³ als Jahresmittel, um es nur mal klarzumachen - nun gar nicht so relevant ist, ob wir einen Konformitätsfaktor von 1,5 oder 2,1 haben. Natürlich macht das noch mal einen Unterschied, aber mit Blick darauf, dass der Grenzwert 2010 in Kraft trat mit einer Ausnahmegenehmigung bis 2015, haben wir gesagt: Es dauert alles eigentlich viel zu lange. In hochbelasteten Straßen kommen wir



5. Untersuchungsausschuss

zu dem Schluss, dass vor 2030 dieser Grenzwert nicht einzuhalten ist, nur über die technischen Maßnahmen. Also, Konformitätsfaktor 1,5 oder was auch immer spielt da nicht die große Rolle, macht nicht den großen Unterschied.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich muss mal eben für das Protokoll nachreichen die Fundstelle des eben genannten Zitats: Das ist MAT A UBA-2-1, Abteilung I 3, Ordner 38 von 88, auf der Seite 200. - Jetzt noch mal an das Thema anschließend, was Sie eben gerade gesagt haben: Sie haben also nach Bekanntwerden des Abgasskandals dann Untersuchungen noch mal aufgenommen oder noch mal geprüft. So habe ich Sie verstanden. Ist das nun ein internes UBA-Verfahren gewesen, oder waren Sie als Behörde in die Vorgänge auf EU-Ebene eingebunden, die sich mit der Real-Drive-Emissions-Gesetzgebung und den Konformitätsfaktoren befasst?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nein, wir waren in das EU-Verfahren - - Also, meine Abteilung war nicht eingebunden, und der Anlass für diese intensivierete Untersuchung war einerseits der Abgasskandal, wie ich auch selbst schon mal gerade eben dargestellt, aber grundsätzlich auch die Tatsache, dass 2015 - das ist jetzt eine Koinzidenz - die Frist, die für die Verlängerung der Einhaltung des Grenzwertes zulässig war, auslief. Also, wir hatten NO₂ ohnehin schon bei uns auf der Tagesordnung, auch schon vor September. Wir haben zum Beispiel auch in unserem Jahresbericht, den *Schwerpunkten 2015*, ein Kapitel, in dem wir das darstellen und auf die Verkehrsbelastung fokussieren, weil es, wie gesagt, mit Blick darauf - Grenzwert immer noch nicht eingehalten - für uns ohnehin ein Thema war; jetzt aber, wie gesagt, unabhängig von der Vermutung, dass es dort zu illegalen Abschaltungen kam. Davon hatten wir keinerlei Kenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben, so geht es aus den Unterlagen hervor, bei diesen weiteren Untersuchungen - eine davon hat den Titel „Entwicklung der NO₂ Gesamtimmission bis 2030 mit der Einführung der Euro 6c Norm für Dieselfahrzeuge“ - darauf hingewiesen. Dabei haben Sie Emissionsszenarien mit unterschiedlichen Konformitätsfaktoren entworfen. Das ist die

Fundstelle MAT A UBA-2-2, Ordner 147, Seite 343. Bitte fassen Sie doch mal die Ergebnisse Ihrer Untersuchung zusammen, insbesondere mit Blick auf die verschiedenen Konformitätsfaktoren.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Die Kurzzusammenfassung ist die, die ich gerade schon darstellte: bis 2030 an hochbelasteten Straßen in keinem Fall eine Einhaltung durch Konformitätsfaktoren. Ich habe die Zahlen jetzt nicht genau im Kopf, habe aber jetzt in Erinnerung, dass sich das dann von etwas über 40 µg an der Beispielstraße im Jahr 2030 - was dann zu erwarten wäre, bei den anderen, bei höheren Konformitätsfaktoren - geringfügig ändert, also so in Richtung 38 µg, 37 µg. Aber, wie gesagt, ganz genau habe ich - - Ich habe die Kernaussage im Kopf. Die Zahlen jetzt im Einzelnen kann ich Ihnen im Augenblick nicht herholen.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einem internen, vorläufigen Kurzbericht vom Oktober 2015 zu den eben genannten Untersuchungen rechnen Sie unter anderem mit Konformitätsfaktoren von 2 und 3,5, Fundstelle MAT A UBA-2-2, Ordner 147, Seite 325. Später wurden diese Werte nicht weiter im Bericht übernommen. Woher stammen diese Konformitätsfaktoren? Warum haben Sie diese in dieser Art und Weise eingeführt, von bis zu 3,5?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Das waren Hinweise bezüglich oder mit Blick auf die Verhandlungen zum RDE, in die wir, wie gesagt, nicht unmittelbar eingebunden wurden, dann aber mittelbar den Hinweis bekamen: Na ja, das sind Werte, die in die Debatte geworfen werden. - Und da einfach noch mal einen anderen Faktor anzuwenden, ist jetzt vom Rechenaufwand her auch nicht so aufwendig. Also haben wir gesagt: Wir spannen das Spektrum ruhig relativ weit auf. Erfreulicherweise hat sich das dann nachher eingegrenzt, sodass ein Konformitätsfaktor von 3,5 bei den internationalen Verhandlungen nicht mehr zur Debatte stand, sondern es dann deutlich niedriger war, sodass wir dann diese hohen Konformitätsfaktoren auch nicht weiter verfolgt haben.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann möchte ich einen letzten Komplex noch mal kurz ansprechen, und zwar die Position von Schadstoffemissionen in der Umwelt. Sie sind im Rahmen Ihrer Tätigkeit unter anderem für das sogenannte Schadstoffemissionsminderungsprogramm - - zu tun, NEMS. Anlass dieses Minderungsprogramms sind schädliche Auswirkungen von Stickstoff auf die menschliche Gesundheit und Umwelt etwa durch die Gefährdung der - - und durch Biodiversität und Anstieg der Treibhausgaskonzentration, so heißt es in der Fundstelle MAT A UBA-2-2, Ordner 110, Seite 2. Bitte berichten Sie uns über die Ergebnisse des Stickstoffemissionsminderungsprogramms. Nehmen Sie dabei bitte auch Bezug auf die Auswirkungen der relevanten Schadstoffemissionen, insbesondere Stickstoffdioxid, auf die menschliche Gesundheit sowie die Umwelt. - Bitte.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Wie Sie ja schon - - Wie der Titel schon sagt, geht es in erster Linie - - oder ging es im Vorhaben in erster Linie um die Wirkung auf die Ökosysteme. Das war zumindest vom Anteil der Forschung her der eindeutige Schwerpunkt. Und hier reden wir dann eben nicht mehr über NO₂ - das ist der gesundheitliche Teil; dazu hatte ich ja auch eben schon die Relevanz des Straßenverkehrs betont -, sondern wir reden über reaktiven Stickstoff an sich. NO_x-Emissionen tragen nun auch zu diesem reaktiven Stickstoff bei. Wenn wir aber auf die Ökosysteme gucken, müssen wir eine wesentliche andere Quelle, einen anderen Verursacher des reaktiven Stickstoffs mit ins Auge fassen, das ist Ammoniak, Ammoniak in erster Linie aus der Landwirtschaft. Lassen wir es mal bei der ganz groben Zuweisung des verantwortlichen Sektors. Da nun wir auch nicht in erster Linie städtische Ökosysteme, sondern eigentlich die - - nicht nur die geschützten, aber dann doch die Landschaftstypen in dieser Untersuchung betrachten, trägt die Landwirtschaft mit ihren Emissionen ganz erheblich bei. Wir haben also einerseits den reaktiven Stickstoff aus dem Verkehr, und wir haben zum anderen den reaktiven Stickstoff aus der Landwirtschaft. Standortabhängig ist deren Beitrag unterschiedlich. Wenn wir beispielsweise in Niedersachsen sind mit einer extrem hohen Intensivtierhaltung, ist das Ammoniak eindeutig

dominierend und führt zu einer Gefährdung der Ökosysteme. Also, Ökosysteme - das Stichwort ist Eutrophierung - sind bei weitem noch nicht geschützt in Deutschland vor dieser Eutrophierung, vor zu hohen Stickstoffeinträgen, wie gesagt, in Niedersachsen in erster Linie mal der reaktive Stickstoff. In anderen Regionen, in der Umgebung der Ballungsräume, in Nordrhein-Westfalen oder auch dort, wo wir noch zahlreiche Kohlekraftwerke mit hohen NO_x-Emissionen haben, kann auch das NO₂ oder eben der reaktive Stickstoff aus dem NO_x einen wesentlichen Anteil haben. Das ist unterschiedlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: In den Unterlagen, das ist die Quelle MAT A UBA-2-2, Ordner 127, auf Seite 340, taucht der Begriff „Critical Load“ auf. Was bedeutet dieser Begriff in diesem Zusammenhang?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Critical Load ist vergleichbar einem Luftgrenzwert. Das ist die Belastungsgrenze, die Ökosysteme noch vertragen, ohne in ihrer Integrität, in ihrer Stabilität zu leiden. Also, wir gucken nicht auf die einzelne Pflanze, wir gucken auf das Ökosystem. Die Critical Load, diese Belastungsgrenze, ist aber dementsprechend auch abhängig vom Ökosystem. Das unterscheidet es jetzt vom Luftgrenzwert. Wir Menschen können alle, da wir physisch uns sehr ähnlich sind, eine ähnliche Konzentration vertragen. Ökosysteme: Moore sind halt anders als Wälder, um einfach einmal ein Beispiel zu sagen, um das für Sie vielleicht etwas zu verdeutlichen. Dementsprechend werden diese Critical Loads ökosystemspezifisch festgelegt. Und das, was ich gerade erwähnte, nämlich unter anderem der Eintrag des reaktiven Stickstoffs, wird dann an dieser Critical Load gemessen. Das heißt: „Das ist die Grenze, die zulässig wäre“, kann ich jetzt nicht sagen, weil es dort keine definitiven Grenzwerte gibt. Aber der Grad des Risikos, dem das Ökosystem durch Stickstoffeinträge ausgesetzt ist, wird jeweils an dieser Critical Load gemessen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann abschließend die Fragen von mir bezüglich der Ergebnisse des Minderungsprogramms, über das wir gerade reden. Welche Schlussfolgerungen haben



5. Untersuchungsausschuss

Sie im Rahmen insbesondere gezogen bezüglich des Verkehrs und der Diesel-Pkw? Zusätzlich noch: Haben Sie aus Ihren Erkenntnissen - - Wem haben Sie Ihre Erkenntnisse oder Schlussfolgerungen herangetragen, um diese Ergebnisse auch weiter zu verbreiten? Gab es Reaktionen darauf, wenn ja, welche? Oder gab es auch Kritik oder Zustimmung, wie auch immer? Wie wurde auf diese Erkenntnisse reagiert, die Sie möglicherweise mit anderen kommuniziert haben?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also, zunächst einmal war das Ergebnis mit Blick auf den Straßenverkehr wiederum, dass er - das war aber eigentlich nichts Neues, was aus dem Projekt herauskam - relevant ist für die Belastung der menschlichen Gesundheit durch Überschreitung der geltenden NO_2 -Grenzwerte. Das eigentliche Ziel dieses Ansatzes, der ja, wie gesagt, den reaktiven Stickstoff an sich betrachtet und nicht auf NO_2 als einzige Stickstoffkomponente zielt, war, klarzumachen: Wir brauchen einen integrierten Ansatz, um Ökosysteme zu schützen, terrestrische Ökosysteme, aber auch Gewässer, Stichwort „Nitratbelastung“. Wir haben unterschiedliche Quellen. Wir haben ein Pollution Swapping, was sagt: Wenn ich an der einen Stelle etwas tue, wenn ich zum Beispiel die Luft entlaste im ländlichen Bereich in der Hinsicht vor allem, kann es sein, dass das Grundwasser dann höher belastet wird und ich dann eben auf das Nitratproblem zulaufe. Ich habe zudem durch N_2O ein Klimagasproblem. Wir haben das Stickstoffproblem als Ganzes adressieren wollen und nicht nur so sektoral. Ihre Frage: Was ist daraufhin passiert?: Es gab durchaus ein großes Interesse, auch im Umweltministerium. Es ist dort aufgegriffen worden mittlerweile mit dem Ziel, eine Stickstoffstrategie zu entwickeln. Das ist aber Work in Progress im Augenblick noch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank meinerseits. Das waren meine Fragen zu diesem Komplex in der Eingangsrunde. - Gemäß Verfahrensbeschluss Nummer 10 basieren die Fragerunden, Ihnen zur Erläuterung, der Fraktionen auf der sogenannten Berliner Stunde. Zunächst hat also die CDU/CSU-Fraktion 27 Minuten lang die Möglichkeit, ihre Fragen zu stellen. Dann folgt

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit 8 Minuten und dann die SPD-Fraktion mit 17 Minuten, worauf wir dann noch mal als Die Linke mit 8 Minuten einsteigen könnten. - Welcher Abgeordnete von Ihnen möchte? Herr Lagosky, bitte schön.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Frau Wichmann-Fiebig, zunächst einmal noch mal zu dem Fragenkomplex Grenzwertüberschreitung in Messverfahren. Es wurde eben schon einiges dazu gefragt. Im Hinblick auf Artikel 23 der geltenden EU-Richtlinie 2008/50/EG vielleicht hierzu noch mal: Wir haben eben über Messwerte gesprochen und über die Absenkung der Messwerte und die Veränderungen, die in den letzten Jahren entsprechend auch stattgefunden haben. Können Sie noch mal konkret auf die Grenzwertsituation eingehen und da noch mal den Trend darstellen, über das Land verteilt, wie sich das in Ballungsräumen entsprechend entwickelt hat?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ja, also, der NO_2 -Grenzwert ist eben festgelegt mit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. In unserer Auswertung der Messdaten aus den Ländern, die wir ja erhalten, unterscheiden wir zwischen Stationen im ländlichen Hintergrund, zwischen Stationen im städtischen Hintergrund und Verkehrsstationen. Die Grenzwertüberschreitung ist ein Problem an den Verkehrsstationen, dort anhaltend an einer sehr hohen Zahl, an etwa 60 Prozent der Stationen. Das hält sich über mehrere Jahre leider konstant. Wir können da keinen wirklichen Rückgang bisher erkennen. - Ja, ich denke das beantwortet im Grunde Ihre Fragen, oder?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe den letzten Satz nicht richtig verstanden. Es ist kein Rückgang zu erkennen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Es ist kein signifikanter, also kein merklicher Rückgang zu erkennen. Er ist statistisch signifikant, aber ich glaube, das tut nichts zur Sache, wenn er unter $1 \mu\text{g}$ liegt.



5. Untersuchungsausschuss

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wie stellen sich jetzt diese Stickstoffdioxidemissionen und Feinstaubemissionen oder -belastungen in Deutschland im internationalen Vergleich dar?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Bleiben wir mal beim NO₂, für den ersten Punkt. Die Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes treten in nahezu allen EU-Staaten auf. Ich kann jetzt nicht hundertprozentig sagen, dass es wirklich in jedem so ist. Es ist ein bisschen davon abhängig, da ja nun die Dieselfahrzeuge im Verkehrsbereich eine Hauptquelle sind, wie hoch der Dieselanteil an der jeweiligen Flotte ist. Es ist ganz interessant, dass beispielsweise in Großbritannien eine Zunahme der Dieselfahrzeuge zu verzeichnen ist und das NO₂-Problem sich dort eigentlich auch manifestiert hat, nur um jetzt mal ein Beispiel zu nennen. Die Niederlande haben deutlich kleinere Fahrzeuge, weniger Dieselanteil, haben ein etwas geringeres Problem, haben aber wiederum durch den Schiffsverkehr auch ein hohes NO₂-Problem, also einfach durch die Belastung auf den Wasserwegen. NO₂ kommt halt aus allen Verbrennungsprozessen und wird mehr oder weniger gut eben abgeschieden. Also, es ist ein EU-weites Problem, kann man sagen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann vielleicht noch einmal zu einer in 2015 durchgeführten Kleinen Anfrage hier im Haus. Da wurde deutlich, dass die von den Bundesländern gemeldeten Werte zur NO₂-Grenzwertüberschreitung in Größenordnungen sich unterscheiden, die sich auch nicht fachlich begründen ließen seinerzeit. In der anschließenden Evaluation des Umweltbundesamtes hat sich herausgestellt, dass drei unterschiedliche Methoden zur Ermittlung der Werte verwendet wurden. Die Frage ist: Haben Sie die Werte, die geliefert wurden, auch fachlich bewertet?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Wir müssen da etwas differenzieren. Das, was Sie ansprechen, ist eine Ermittlung der Exposition der Bevölkerung gegenüber Konzentrationen oberhalb des Grenzwertes. Das bedeutet, dass ich schauen muss: Wie viele Menschen leben denn in einem Gebiet, typischerweise in der Umgebung einer Messstelle, wo die Konzentrationen überschritten

sind? Die Richtlinie an sich, die EU-Richtlinie, bezieht sich nicht auf diese Exposition, sondern auf die Messung der Konzentration am höchsten belasteten Ort. Dann gibt es noch ein paar Seitenregelungen - von der Kreuzung entfernt usw. -, die spare ich mir jetzt, ja? Aber zunächst einmal bezogen auf die Konzentration. Die Richtlinie fordert dann auch, wenn eine Überschreitung vorliegt, das zu tun, was Sie gerade ansprachen, nämlich die Exposition der Bevölkerung zu ermitteln. Hier kommt das zum Tragen, was Sie richtigerweise schilderten: Es sind unterschiedliche Methoden angewandt worden von den Ländern. Manche haben das in sehr kleinem Umkreis betrachtet, andere haben ihr gesamtes Straßensystem für die Innenstadt modelliert, sind also mit einem Luftqualitätsmodell losgegangen und haben geguckt: Wo haben wir denn überall Überschreitungen? Die Richtlinie schreibt nicht explizit vor, wie es gemacht wird. Und da wir eben keine Aufsichtsbehörde sind als Umweltbundesamt, haben wir auch keine Maßgabe, den Ländern vorzuschreiben, wie vorzugehen ist. Wir waren nicht glücklich mit diesem Ergebnis. Es war uns auch schon vorher bekannt aus den Luftreinhalteplänen, dass unterschiedliche Methoden angewandt werden. Wir konnten aber unsere Länderkollegen bisher nicht bewegen, sich auf eine Methodik zu einigen. Und noch mal: Die EU-Richtlinie schreibt kein einheitliches Verfahren vor.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielleicht an der Stelle noch mal die Nachfrage: Also, Sie sagen, das ist früher schon aufgefallen, oder ist Ihnen das erst 2015 aufgefallen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Uns war das bewusst, weil es sich, wie gesagt, in den Luftreinhalteplänen widerspiegelt. Uns war bewusst, dass, wie gesagt, manche Städte wirklich nur zählen: „Wie viele Anwohner wohnen denn in der betroffenen Straße?“ und andere ihr gesamtes Stadtgebiet in die Betrachtung einbeziehen. Aber wir haben da auch in Gesprächen informell immer mal wieder den Hinweis gegeben, dass es unterschiedliche Methoden gibt. Aber wir haben, wie gesagt, keine Maßgabe, wirklich eine Vereinheitlichung herbeizuführen. Das ist bedauerlich,



5. Untersuchungsausschuss

aber damit müssen wir uns an solchen Stellen dann immer abfinden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): In der Folge dieser unterschiedlichen Verfahren, die da angewendet wurden: Welche Ableitungen und Entscheidungen sind denn auf dieser Basis getroffen worden?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Das Schöne an der Richtlinie ist ja andersrum wieder, dass wir aufgrund dieser unterschiedlichen Daten eigentlich gar keine Schlussfolgerung ziehen mussten; denn die Schlussfolgerung ist viel direkter und offensichtlicher. 60 Prozent der Verkehrsstationen zeigen eine Überschreitung des geltenden Grenzwertes. Dass das nicht nur an dem Punkt stattfindet, sondern in der weiteren Umgebung, auch wenn es unterschiedlich quantifiziert wurde von den Ländern, ist klar. Aber zunächst mal sagt die Richtlinie: Der Grenzwert ist einzuhalten. - Der Grenzwert wird nicht eingehalten. Das heißt, wir brauchen weitergehende Maßnahmen. Insofern haben wir, wie gesagt, zwar durchaus versucht, eine Vereinheitlichung herbeizuführen, haben aber mit Blick auf die Notwendigkeit von Maßnahmen keine anderen Schritte einleiten müssen, als das ohnehin schon der Fall war. Also, Schritte einleiten können wir ohnehin nicht, aber die EU-Richtlinie bringt damit auch keine anderen Konsequenzen mit sich; denn Grenzwertüberschreitung bedeutet, egal wie viele Leute exponiert sind: Es sind Maßnahmen erforderlich.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Zu diesem Komplex noch eine letzte Frage: Wie hat man sich denn jetzt in Bezug auf die Verfahrensweise geeinigt? Gibt es da jetzt eine einheitliche Vorgehensweise, oder hat sich das noch nicht verändert?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Man hat sich darauf geeinigt, dass man sich nicht einigen kann. Das ist Föderalismus.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich würde sagen: Das ist für die erste Runde zunächst einmal alles.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein, nein, ich mache noch weiter.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ach so, du wolltest weiter.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich mache noch weiter. - Ich muss an einer Stelle noch einmal einhaken, weil wir hatten ja hier schon als Zeugen den Professor Koch. Sie haben das jetzt gerade ein bisschen so dargestellt: Natürlich nicht nur die Messstelle, sondern das weitet sich natürlich, und auch dort gibt es die Grenzwertüberschreitungen. - Professor Koch hat hier veranschaulicht, dass mit der neuen Euro-6-Fahrzeugtechnologie die Einhaltung des NOx-Grenzwertes möglich ist, selbst an dieser hochbelasteten Stelle. Sie sagen ja: Sogar an denen, die noch vom Messpunkt entfernt sind, ist es zumindest derzeit nicht möglich. - Ich hätte jetzt ganz gern eine Aufklärung, wie Sie dann diese Aussage des hier schon vorgeladenen Sachverständigen Koch einordnen würden, bitte, an der Stelle.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Er hat eine andere Methodik, die mir im Detail - ich war auch bei der Sachverständigenanhörung nicht dabei; ich hatte leider einen auswärtigen Termin - auch nicht vertraut ist. Es ist aber nicht so überraschend, dass man mit unterschiedlichen Methoden auch zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen kann. Was ich Ihnen sagen kann, ist, dass ich unseren Ansatz für stichhaltig und belastbar halte. Es wäre zu hinterfragen: Ist er von deutlich, um noch mal den Begriff zu wählen, optimistischeren Entwicklungen der Emissionen ausgegangen - das wäre systematisch jetzt die erste Frage -, oder hat er bei der Ermittlung der Entwicklung einen anderen Weg gewählt? Letzteres auf jeden Fall, Ersteres kann ich nicht beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, Sie haben das Wort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich würde gern auf diesen Punkt noch mal zu sprechen kommen. Der eben bereits genannte, hier gehörte Zeuge Professor Dr. Koch hatte dem Untersuchungsausschuss am Beispiel der höchstbelasteten Messstelle Stuttgart Neckartor seine Messergebnisse, die über einen längeren Zeitraum auch zusammen



5. Untersuchungsausschuss

mit einer baden-württembergischen Landesbehörde ermittelt worden sind, dargestellt und hat uns gegenüber erwähnt, dass er auf Messergebnisse von $88 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft gekommen ist und hat dann Beispiele genannt, welche Messergebnisse sich bereits in dem Windfang des unmittelbar an der Messstelle gebauten Gebäudes - - welche Werte dort erreicht werden, welche Werte auf dem Dach des Gebäudes an der Messstelle erreicht werden, und kam dort zu der Feststellung: Bereits in unmittelbarer Nähe dieser Messstelle werden Grenzwerte nicht mehr überschritten. - Würden Sie diesen Aussagen widersprechen? Sie hatten eben gesagt: Womöglich wird dort eine andere Systematik verwendet. - Was meinen Sie mit Systematik, eine andere Art und Weise der Schadstoffmessung? Welche belastbaren Messergebnisse aus dem näheren und weiteren Umfeld von Messstellen, konzentrieren wir uns auf die eine, Stuttgart-Neckartor, liegen Ihnen vor? Wenn Ihnen solche vorliegen, könnten Sie diese dem Ausschuss auch zur Verfügung stellen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Weitere Messdaten, um damit gleich zu beginnen, liegen uns nicht vor. Aber ich versuche mal, zu erläutern, wo der Unterschied jetzt liegt hinsichtlich der Exposition über einen größeren Bereich, ein größeres Gebiet und dessen, was Sie gerade wiedergaben. Ich muss dann doch leider mal noch etwas auf die Vorschriften der Richtlinie kommen, die mir auch nicht ganz umsonst existieren, nämlich um Messungen vergleichbar zu machen. Das ist nicht nur die Messmethode, die tun wir mal beiseite. Wir gehen mal davon aus, dass das alles, wenn überhaupt, wenn andere Messungen vorliegen, mit der Referenzmethode gemessen wurde. Der Standort der Messstationen ist in der Richtlinie genau vorgeschrieben. Es ist der Abstand zur Fahrbahn vorgeschrieben. Wenn Sie jetzt vom Windfang eines Gebäudes reden oder Herr Professor Koch davon sprach, dann ist dieser Windfang sicherlich nicht konform mit den Mikroskalakriterien, die die Richtlinie an einen Standort festlegt. Auch wenn Sie auf dem Dach messen, oder wer immer dort gemessen hat, ist das zu hoch. Die Messhöhe liegt zwischen 3 und 4 m, glaube ich - ich kann die Richtlinie auch

nicht auswendig -, aber jedenfalls deutlich niedriger, sodass also diese anderen Standorte nicht richtlinienrelevant sind.

Es ist natürlich interessant, solche Messungen zu machen. Es gibt einem einen Eindruck. Es kann auch dazu dienen, Modelle zu validieren, also Modelle, die die Verteilung der Schadstoffkonzentration in der Straße beschreiben. Das, worüber wir gerade sprachen, wo auch die Länder noch mal unterschiedliche Methoden anwenden, basiert auf einem anderen - ja durchaus - Gedankenmodell; da muss man jetzt gar nicht komplex in die Modellierung einsteigen. Wenn Sie einen Straßenzug haben, der ziemlich homogen aussieht - also, Sie haben eine vergleichbar hohe Randbebauung, der hat überall zwei Fahrbahnen, die Straße ist etwa vergleichbar breit -, dann wird 100 m weiter die Schadstoffkonzentration vergleichbar sein, mit geringen Abweichungen, wie am Messort, wo dann eben die eine Messung getroffen wird. Das sind diese Analogieschlüsse, die die Richtlinie auch zulässt, wo man dann also sagt: Ähnliche Verhältnisse, ähnliches Verkehrsaufkommen, ähnliche Geometrie der Straße, ähnliche klimatologische Verhältnisse - wir sind ja in der gleichen Stadt, mal in erster Annäherung - führen zur gleichen Belastung. Daraus kann ich dann eben schließen, oder wer immer diese Betrachtungen tätigt, welche Länge eines Straßenzuges oder auch welche ähnlich gearteten Straßenzüge entsprechend auch hochbelastet sind und wo eine Grenzwertüberschreitung auftritt, und könnte dann eben dort gucken: Wie viele Bewohner sind denn betroffen? Das ist aber eben zu unterscheiden von Messungen, die entweder im Windfang, über dem Dach oder in einem Hinterhof stattfinden. Dass dort die Konzentrationen unterschiedlich und auf dem Dach, ich sage jetzt mal, niedriger sind, überrascht mich jetzt nicht.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Insofern nur noch mal eine Nachfrage. Das heißt, wenn Sie eben gesagt haben, dass im näheren und weiteren Umfeld um Messstellen ebenfalls es zu signifikanten Überschreitungen kommt, dann meinen Sie nicht im näheren und weiteren Umfeld beliebig gestreut, also radial gestreut beispielsweise, sondern Sie meinen dann lediglich: im näheren und weiteren Umfeld und zwar dann so an weiteren Messstellen gemessen, die der Aufstellung für Messstellen entsprechen. - Darf ich das so verstehen? Wie muss ich Ihre Aussage verstehen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich formuliere es noch einmal mit meinen Worten. Ich denke, Sie haben mich im Grunde schon richtig verstanden. Aber der Sicherheit halber: Wenn ich sage: „Im weiteren Umfeld“, bedeutet das nicht in Richtung von der Straße weg oder in die Höhe, sondern es bedeutet entlang der Straße oder in ähnlichen Straßen, wo ich nicht gemessen habe, wo ich aber weiß: Die Verhältnisse sind vergleichbar.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Noch mal eine letzte Frage: Sie haben eben gesagt, wo Sie nicht gemessen haben. Gibt es mal solche - - Sind Ihnen solche Messergebnisse zugänglich, die das, was Sie eben ausgeführt haben, vielleicht uns auch noch mal anschaulich und belastbar unterlegt durch tatsächlich durchgeführte Messungen und nicht nur durch Projektionen nachweisen könnten und was Sie uns zur Verfügung stellen könnten?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Mir ist jetzt kein Messprogramm bekannt, was jetzt wirklich eine höhere Dichte gerade bei NO₂ von Messfühlern, muss man dann ja sagen, mal untersucht hätte. Das hat es bestimmt gegeben, aber ich kann jetzt keinen konkreten Hinweis darauf liefern.

Das, was Sie gerade sagten, dass man ganz bewusst an eben jetzt nicht der geringen Entfernung, der geringen Höhe, sondern im Straßenraum Messungen macht, dient häufig dazu - aber auch da ist mir keine konkrete Studie im Augenblick gegenwärtig -, Modelle zu validieren. Die Modelle bilden dann ja ausgehend von der

Quelle die Ausbreitung des Schadstoffes ab und schließen dann auf die Konzentration. Das validiere ich eben mit der Messung, und dann am besten nicht nur an diesem höchstbelasteten Ort, sondern eben auch an anderen Punkten in einer Straße, um zu schauen: Wie gut ist mein Modell? Denn das Modell ist der nächste Schritt nach dem Analogieschluss.

Also, wenn wir alle sagen: „Die Verhältnisse sind so ähnlich“, dann gehen wir eben auch von ähnlichen Werten aus. Das ist klar. Aber wenn es sich eben ein bisschen unterscheidet, wenn eine andere Straße etwas breiter ist, die Überbauung etwas niedriger oder was auch immer, kommen Modelle zum Tragen. Und diese Modelle müssen ja in irgendeiner Weise validiert werden. Dazu würde man solche Untersuchungen vielleicht machen. Das hat es bestimmt gegeben. Aber ich kann Ihnen jetzt keine Studie konkret nennen dazu.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kollege Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann mache ich weiter, um die Zeit allerdings in unserer Runde, die sich schon dem Ende neigt - - Ich möchte noch einmal auf Ihre Einleitung eingehen, Frau Wichmann-Fiebig. Da haben Sie so im allgemeinen Teil gesagt, an einem Projekt direkt sind Sie nicht beteiligt gewesen, aber unter dem Stichwort „Luft 2030“ haben Sie insbesondere auch an der Beratung - - oder sind Sie für die Kommunen unterwegs.

Ich stelle jetzt einmal eine sehr allgemeine Frage, die sich aber, glaube ich, viele bei uns dann stellen werden: Halten Sie bei den neuen technischen Möglichkeiten - ich gehe jetzt noch einmal auf den Euro 6 ein - die Einhaltung der Grenzwerte, Stichwort „2030 Euro 6“, für möglich? Ich sage jetzt ganz einfach „für möglich“, nicht dass wir jetzt anfangen zu sagen: „Es muss bis dahin etwas umgesetzt werden“, sondern nur, ob Sie es grundsätzlich für möglich halten.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nach unseren Untersuchungen und den Daten, die wir zugrunde gelegt haben: nicht an allen Standorten, an den höchstbelasteten Standorten nicht ohne



5. Untersuchungsausschuss

zusätzliche Maßnahmen. Die Frage klingt einfach, die Antwort ist ein bisschen komplexer. Es entwickelt sich auch mehr als nur die Technologie.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das sollte jetzt aber für diese erste Runde mal genügen. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. So weit an diese Seite. - Jetzt ist es an der Reihe der Grünen. Bitte schön, Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Frau Wichmann-Fiebig, Sie haben das ja gerade zuletzt auch noch mal angesprochen, dass nach Ihren Erkenntnissen die Grenzwerte bis 2030 an hochbelasteten Straßen nicht eingehalten werden können, jedenfalls nicht mit technischen Maßnahmen und erst recht nicht mit den derzeitigen gültigen Konformitätsfaktoren. Vielleicht können Sie zunächst erst mal beschreiben aus Ihrer fachlichen Sicht, was das ganz konkret für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner heißt. Sprich: Welche Kenntnisse liegen Ihnen zur Gesundheitsgefährdung von NO_x generell, aber speziell von NO₂ vor? Was heißt das für die betroffenen Anwohner sozusagen und deren gesundheitliche Folgen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Auch an der Stelle wieder: Ich bin Meteorologin. Ich bin auch keine Toxikologin. Insofern kann ich eigentlich nur ein bisschen Allgemeinplätze wiederholen. NO₂ ist belastend für die Lungen zum einen. Das heißt, es führt zu Lungenkrankheiten aller Art, wenn der Grenzwert überschritten ist, der auch dem von der WHO empfohlenen Wert entspricht in diesem Fall. Es führt auch zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, also noch weiteren sekundären Folgen. Näher möchte ich das jetzt nicht erklären. Wie gesagt: Das ist nicht mein Beritt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie tauschen sich auch mit Kollegen, die sozusagen innerhalb des UBA ja auch fachlich näher sind, zu diesem Thema aus. Haben Sie Kenntnis davon, irgendeine Einschätzung, wie sich, sage ich mal, die Risikobewertung hinsichtlich der gesundheitlichen Folgen von NO₂ in den

letzten Jahren verändert hat? Also, bewertet man das heute anders als man es vielleicht vor 10, 15 Jahren gemacht hat? Welche Erkenntnisse liegen Ihnen dazu vor?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also, auch das sind Diskussionen, in die ich nicht im Detail eingebunden bin. Wir haben aber erst jüngst, also Anfang des Jahres, mit unseren Kollegen aus dem Gesundheitsbereich noch einmal Rücksprache gehalten, wie der aktuelle Grenzwert einzuschätzen ist. Da, jetzt abermals auf die Weltgesundheitsorganisation abzielend, habe ich die Information erhalten, dass dort die Empfehlung nach wie vor lautet 40 µg/m³. Es gibt sicherlich weitere Studien, die mir aber nicht bekannt sind.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zu dem Punkt, dass die Grenzwerte bis 2030 nicht eingehalten werden können an hochbelasteten Straßen und da eben technische Maßnahmen allein nicht reichen: Welche Maßnahmen wären denn aus Ihrer fachlichen Sicht notwendig, die ergriffen werden müssten, um den Grenzwert bis 2030, was immer noch 14 Jahre sind, auch einzuhalten?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Es gibt sicherlich ein ganzes Bündel an Maßnahmen. Aber ich glaube jetzt, wenn wir hier mal schauen, was auch der Untersuchungsgegenstand ist: Der Hauptverursacher ist der Straßenverkehr und im Straßenverkehr die Dieselfahrzeuge. Das ist klar; das heißt, ich kann ganz pauschal sagen: Eine Reduzierung der Dieselfahrzeuge im innerstädtischen Verkehr ist eine wesentliche Maßnahme. Dann könnten wir jetzt sehr darüber diskutieren, wie das zu erreichen ist. Aber ich glaube, da sind wir jenseits dessen, was hier das Thema ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind ja über Messungen bzw. Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen, dass an hochbelasteten Straßen eben bis 2030 der Grenzwert nicht einzuhalten ist, nur mit technischen Maßnahmen. Können Sie noch einmal genau sagen, welche Region, welche Gebiete davon betroffen sind? Lässt sich das darstellen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Na ja, es sind halt in erster Linie die Hauptverkehrsstraßen in Städten, die heute auch schon hohe Überschreitungen zeigen. Also dort, wo wir heute eine Konzentration in der Größenordnung von $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 haben, also nahezu das Doppelte des Grenzwertes, ist nicht zu erwarten, dass eine Einhaltung ohne weitere Maßnahmen in den nächsten 15 Jahren eintritt. In Straßen, die eben heute schon eine geringere Überschreitung aufweisen, $45 \mu\text{g}$ oder was auch immer, wird eine Einhaltung schon zum Glück sehr viel zügiger eintreten, aber eben nicht überall. Das muss man jetzt wirklich straßenspezifisch unterscheiden.

Vielleicht noch eine Ergänzung: Eine Stadt wie Stuttgart hat es da einfach grundsätzlich schwieriger als eine Stadt wie Hamburg. Sie liegt in einem Kessel, der Luftaustausch ist deutlich schlechter. In Hamburg weht ein frischer Wind, und das befördert den Luftaustausch. Das heißt, bei ansonsten gleichen Bedingungen, gleichem Verkehr, gleichen Straßenverhältnissen wird die Belastung in Stuttgart deutlich höher sein, was aber nichts damit zu tun hat, dass der Grenzwert einzuhalten ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben ja festgestellt bei Ihren Untersuchungen, dass eben die Realemissionen nicht oder nur gering zurückgegangen sind und eben dann die Diskrepanz deutlich geworden ist zwischen sozusagen den Laborwerten und den Straßenwerten, und haben ja auf das TREMOD-Modell hingewiesen und darauf, dass es entscheidend ist, wie die Fahrzeugflotten zusammengesetzt sind. Können Sie noch einmal näher beschreiben, wie sich das speziell ausgewirkt hat - sozusagen die Ergebnisse, die Sie gemessen haben - im Zusammenhang mit der Frage, welchen Anteil von Dieselfahrzeugen wir auf der Straße haben. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist ja bei Neuzulassungen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Können Sie da noch einmal beschreiben, wie sich das ausgewirkt hat sozusagen, also die sich ändernde Zusammensetzung der Fahrzeugflotten mit Blick auf die Frage „Rückgang Realemissionen - ja oder nein?“?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Kann ich leider nicht quantifizieren, weil da eben verschiedene Aspekte zusammenspielen, also einerseits eben die reine nominelle Zunahme der Dieselfahrzeuge an der Gesamtflotte, andererseits die Änderung des technischen Standards. Wir kriegen die Daten - ich meine, wir machen es jetzt nicht total blind, ohne dass wir da hingucken - aus diesem TREMOD, das auch nicht bei mir in der Abteilung betrieben wird. Wir haben da nicht mehr analysiert, welche der Entwicklungen nun welchen quantitativen Anteil hat.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Im Ergebnis Ihrer Messungen und Untersuchungen haben Sie eingangs darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sozusagen Ländersache ist und Sie maximal bei der Maßnahmenplanung mit unterstützend oder beratend tätig sind. Mich würden noch einmal interessieren die Ergebnisse, dass eben die Realemissionen gar nicht zurückgegangen sind, obwohl das von den Grenzwerten, die die Fahrzeuge einhalten sollten, eigentlich hätte sein müssen. Gab es dazu eigentlich eine ressortübergreifende Arbeitsebene, wo man diese Ergebnisse besprochen hat und diskutiert hat und dann eben auch über notwendige Maßnahmen miteinander verhandelt hat oder gesprochen hat?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nicht, dass ich dort involviert gewesen wäre. Insofern kann ich weder Ja noch Nein dazu sagen. Also nicht auf meiner Arbeitsebene.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt auch, Sie haben nicht mit den zuständigen Abteilungen oder entsprechenden Personen im damaligen BMVBS bzw. heute BMVI über diese Ergebnisse und mögliche Konsequenzen oder Maßnahmen gesprochen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nein, also von meiner Seite oder aus meiner Abteilung zu keinem Zeitpunkt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Danke schön. - Dann wäre an dieser Stelle die SPD-Fraktion dran. Kirsten Lühmann.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Ich komme noch einmal auf den Sachverständigen Koch zurück. Nach meiner Erinnerung hat er Folgendes gesagt, und ich glaube, dass Sie auch etwas Ähnliches gesagt haben. Und daher meine Frage: Habe ich Sie da richtig verstanden? Der Zeuge Koch hat gesagt: Mit dem Euro 5 sind die Emissionswerte sogar in dem Bereich Stickoxide noch hochgegangen, bei Euro 6 sind sie runtergegangen. Und wenn wir mit einem Schlag die gesamten Dieselfahrzeuge auf Euro 6 umstellen könnten, könnten wir die Grenzwerte einhalten.

Sie haben etwas Ähnliches gesagt, so wie ich es aufgenommen habe. Sie haben gesagt: Bis 2030 werden wir keine signifikanten Änderungen haben, weil die Durchdringung der Flotte nicht so ist, wie wir es erwartet haben. - Sie haben zwei Faktoren angeführt. Einmal haben Sie angeführt, dass Sie bei Ihren Annahmen augenscheinlich, was die Reduktion der Emissionen angeht, zu optimistisch waren, aber auch, was die Durchdringung der Flotte angeht, zu optimistisch waren. Und darum meine Frage: Würden Sie das dann auch so sehen wie der Sachverständige Koch, wenn wir also jetzt den Schalter umlegen könnten und wir hätten nur noch neueste Pkw sowohl im Benziner- als auch im Dieselmotorbereich, also im Dieselmotorbereich alle Euro 6: Wäre es dann möglich, diese Grenzwerte einzuhalten? Denn das hat er uns erklärt.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Im Prinzip ist das ja das, wo wir mit unseren Szenarien jetzt im Jahr 2030 landen, dass wir nämlich dann eine Flottenerneuerung haben. Das heißt, diese fiktive Annahme sieht diese Flottendurchdringung vor. Natürlich kämen wir im Grunde zu den gleichen Ergebnissen, wie gesagt mit der Einschränkung, dass selbst an hochbelasteten Straßen der Euro 6 mit den anspruchsvollen Konformitätsfaktoren vielleicht immer noch nicht hinreichend ist.

Ich muss es wirklich mit einer kleinen Einschränkung sagen. Wir haben eben auch angenommen, dass die Hintergrundkonzentrationen sich absenken. Wenn die Flotte sich erneuert, dann ist es natürlich nicht nur so, dass die Fahrzeuge in der jeweiligen Straße neu sind, sondern

dass auch der städtische Hintergrund weniger belastet ist. Wir haben dort entsprechende andere Überlegungen, eben eine Absenkung, angenommen. Das ist in sich alles schlüssig, aber es beruht auf Annahmen. Ich denke, wir bewegen uns da immer noch so ein bisschen hart an der Grenze, dass wir wirklich sagen können: Der Grenzwert wäre dann eingehalten. - Aber es geht in die Richtung.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Sie haben eben gesagt, um jetzt einmal auf die Jetztzeit zu kommen: Wir haben ein Problem an den Messstellen. Wir haben zu hohe Werte. Diese Werte sind überwiegend vom Straßenverkehr hervorgerufen. - Von wem denn noch?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: NO₂ stammt halt oder wird freigesetzt aus jedem Verbrennungsprozess. Wir haben in der Atmosphäre einen Hintergrund, der auch nicht nur national bedingt ist, durch ja allein den Energiesektor, also Kraftwerke, Kohlekraftwerke, aber eben auch Verbrennungen von Festbrennstoffen in Haushalten, aus industriellen Prozessen, wo ich halt Brennstoffe einsetze. Es ist einfach ein großräumiger Hintergrund, der ungefähr bei 10 bis 15 liegt, der durch ganz viele Quellen beeinflusst wird und der sich dann im städtischen Hintergrund so ungefähr auf 20 µg erhöht. Das sind so die Größenordnungen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Ich frage Sie jetzt noch einmal ein wenig in einem ganz, ganz anderen Bereich. Mir geht es darum: Wir haben hier schon mehrere Zeugen gehört, und an dem Thema „Emissionen, Grenzwerteinhalten, Feldüberwachung“ - also diese ganze Frage Verordnung und „Wie wird sie umgesetzt?“ - arbeiten ja mehrere staatliche Stellen zusammen. Ich sage nur: Die BAST ist dabei, zwei Ministerien sind dabei.

Meine Frage ist: Wie haben Sie denn in der Frage - - denn Sie haben sich alle aus unterschiedlichen Blickwinkeln damit beschäftigt. Wir haben hier einmal gehört, dass es ein gemeinsames Projekt gab, von dem Sie gesagt haben, dass Sie persönlich nicht beteiligt waren, zwischen UBA und BAST. Meine Frage war: Sie haben schon gesagt,



5. Untersuchungsausschuss

Sie haben aus anderen Ministerien Daten gekriegt, die Sie auch mit verwendet haben für Ihre Prognosen. Wie war denn im Allgemeinen die Zusammenarbeit in dieser gesamten Frage „Luftreinhaltung, Umsetzung der Verordnung“? Wie war der Austausch? War es ein regelmäßiger Austausch zwischen den Unterschiedlichen, die damit beschäftigt waren?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also wir, nicht das UBA, sondern meine Abteilung, die Luftabteilung, bekommen keine Daten aus anderen Ministerien, sondern wir hängen sozusagen am Tropf unseres TREMOD-Modells, das bei uns im Hause dann angewandt wird. Von dort fließen die Daten entweder direkt zu uns, wenn es eine Szenarienbetrachtung ist, oder, wenn es den Istzustand beschreibt, in unsere Emissionsberichterstattung, wo wir uns die Daten wieder rausziehen. Das ist also noch einmal eine andere Abteilung im Haus. Diese internen Kontakte, die finden regelmäßig statt, und da fragen wir dann auch mal nach, wie was zu verstehen ist. Aber wir haben zu diesem Thema über unser Haus hinaus keine Kontakte dazu, was Emissionsdaten aus dem Straßenverkehr betrifft.

Kirsten Lühmann (SPD): Arbeiten Sie zusammen? Es gibt ja im BMVI auch den AK „Luftverunreinigung an Straßen“. Es gibt ja mehrere Häuser, die an demselben Thema dran arbeiten. Gibt es da dann irgendwann einmal einen Austausch oder so etwas?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nicht auf der Ebene Umweltbundesamt.

Kirsten Lühmann (SPD): Nicht auf der Ebene?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nicht auf der Ebene des Umweltbundesamtes. Das Umweltbundesamt ist in diesem Arbeitskreis - also, meine Abteilung sollte ich wieder sagen, ich weiß es nicht von allen anderen - definitiv nicht vertreten.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben vorhin gesagt, Sie waren an der Entwicklung der RDE-Verfahren und des WLTP-Verfahrens nicht direkt beteiligt, aber mittelbar schon. Sie haben ja zum Beispiel

gesagt, dass ursprünglich mal Konformitätsfaktoren bis zu 3,5 in der Diskussion waren, und Sie haben dazu fachlich Stellung bezogen. Die sind ja erfreulicherweise dann da rausgeflogen aus den späteren Verhandlungen. Wie war da der Austausch? Haben Sie lediglich einen Auftrag gekriegt „Mach‘ bitte mal eine Modellrechnung mit den verschiedenen Konformitätsfaktoren!“? Oder haben Sie eingewirkt, fachlich natürlich nur, auf diese Diskussion? Haben Sie irgendetwas gehört von diesen Diskussionen, dass irgendetwas versucht hat, Einfluss zu nehmen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nein. Es war wirklich ausschließlich so, dass wir die Fragestellung bekamen „Was bedeuten unterschiedliche Konformitätsfaktoren für die Luftqualität?“ und dann eben in einer gewissen Absprache geklärt haben: „Welche Konformitätsfaktoren legen wir zugrunde“, aber immer mit dem Umweltministerium, nicht mit anderen Ressorts, nicht mit irgendwelchen internationalen Arbeitsgruppen, sondern lediglich die Informationen von dort, und dann, wie gesagt, eine Abstimmung: Welche Szenarien rechnet man? Die Ergebnisse, die sich dann nach unserer Methodik ergaben, haben wir wiederum zurückgespielt und waren aber im Weiteren dann nicht beteiligt, auch nicht informiert über Diskussionsprozesse, die da gelaufen sind.

Arno Klare (SPD): Ich habe noch eine Frage, damit ich es einfach richtig verstehe. Es werden Messungen gemacht an den Messstationen. Wo diese Messstationen sind, ist sehr klar definiert und auch nachvollziehbar, für meine Begriffe definiert. Das sind aber nur sehr begrenzte Zahlen von Stationen, die dort aufgestellt sind. Und dann machen Sie in Analogie zu diesen Messdaten - - übertragen Sie das auf ähnliche sozusagen Mobilitätssettings, Straßen, Verkehrsdichte etc. Der nächste Schritt, haben Sie gerade gesagt, wären dann Modelle, die man daraus bilden kann und herstellen kann und ableiten kann. Wie muss ich mir diesen Weg dahin, diese Verallgemeinerung vorstellen? Wie machen Sie das wirklich konkret?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Wir im Umweltbundesamt machen das bestenfalls exemplarisch. Also, diese Verallgemeinerung ist auch nicht - abgesehen von der Forderung, die wir eben schon diskutierten, die Exposition, also die Höhe der exponierten Bevölkerung, zu bestimmen - Aufgabe der Richtlinie. Die Richtlinie arbeitet mit Beurteilungsgebieten. Und für ein solches Beurteilungsgebiet muss festgestellt werden, ob überall entsprechend den Messvorschriften ein Grenzwert eingehalten wird. Das ist jetzt Sache der Länder, der Kommunen und Städte, diese Messstationen geeignet zu wählen, was sie, muss ich sagen, nach bestem Wissen und Gewissen gut gemacht haben.

Wenn es jetzt darum geht, das auf größere Gebiete zu verallgemeinern, dann ist es eben einerseits die Aufgabe der Kommunen und Städte, dies zu tun, um zu schauen - - Ich will ja nicht nur den Verkehrsfluss in der Straße beeinflussen, wo ich jetzt gerade messe; das wäre ja absolut unsinnig, weil ich dann vielleicht die Nachbarstraße belaste. Dann muss ich im nächsten Jahr dort messen, weil dort die höchste Belastung ist. Sondern: Wie ist denn mein gesamtes Verkehrsnetz? Wo liegen denn Belastungen vor? Dies wurde aber, wie bereits dargestellt, mit unterschiedlicher Akribie betrieben.

In erster Linie, wie gesagt: Der Analogieschluss läuft gerade beim NO₂ sehr gut. Das kann man eigentlich ganz prima machen. Oder eben der Schritt ist - ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich jetzt Ihre Fragestellung treffe - der der Modellierung, den aber auch nicht wir machen, weil es nicht unsere Aufgabe als Umweltbundesamt ist, die Einzelsituation zu erfassen und zu beurteilen, sondern mehr die Gesamtproblematik zu beschreiben. Aber was die Städte und Kommunen machen, ist: Die ermitteln für jeden Straßenzug in einem Innenstadtgebiet das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsmodus, bestimmen die Emissionen, stecken diese Emissionen in ein sogenanntes Ausbreitungsmodell, das dann die Ausbreitung in der Luft abbildet, beschreibt.

Da gibt es unterschiedliche Komplexitäten; da geht dann eben noch ein: Wie breit ist die Straße, wie hoch ist die Randbebauung, Windrichtung,

Windgeschwindigkeit und sonstige meteorologische Verhältnisse, je nachdem eben auch, wie komplex so ein Modell ist? Womit sich dann halt für jeden Punkt - es sind meist Gittermodelle mit einer räumlichen Auflösung von vielleicht 5 m, 10 m, manchmal auch gröber - - wo sich also mit dieser Auflösung dann für jeden Ort wirklich die Luftqualität modellieren lässt, entsprechend der Güte der Eingangsdaten.

Arno Klare (SPD): Nun gibt es noch eine Zusatzfrage dazu. Es wurde heute gerade schon mal angesprochen: Der Professor Koch hat ja nicht nur am Dach vom Landgericht dort in Stuttgart am Neckartor gemessen, sondern auch auf der anderen Straßenseite. Da ist ein Park, wenn Sie die Situation da kennen. Der hat nicht im Park gemessen, sondern direkt an der Straße, also den Bedingungen gemäß, so wie es vorgeschrieben ist: gleiche Höhe, gleicher Abstand zur Straße. Wenn man die Messstationen dahin gestellt hätte, wäre Stuttgart Neckartor nicht der Top Score, wohlgemerkt. Das ist zu den gleichen Bedingungen; das heißt, die Modelle, die Analogien sehen ganz anders aus.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Das Modell würde das auch so wiedergeben, sage ich jetzt mal.

Arno Klare (SPD): Aber die Schlussfolgerungen, die man daraus zieht in der Stadt oder daraus ziehen muss, oder was dann auf dem Klageweg dann eingeklagt wird - man müsste vielleicht irgendwelche Straßen sperren oder Autos aussperren -, würden zu völlig anderen Konsequenzen führen, obwohl ich der Richtlinie gemäß gemessen habe. Das heißt: Die Wahl des Standortes ist, was die Meter angeht sozusagen, die unmittelbare Koordinate angeht, äußerst bestimmend für die Schlussfolgerungen, die daraus folgen. Das heißt, es ist äußerst variabel und damit aus meiner Sicht nicht so wissenschaftlich exakt wie immer dargestellt.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Jetzt könnten wir sicherlich noch lange die Zielgenauigkeit der Richtlinie diskutieren, aber mal auf den konkreten Fall abgestellt: Die Richtlinie sagt: Messen



dort, wo die höchste Belastung vorliegt. - Sie sagen: Auf der anderen Seite ist ein Park.

(Arno Klare (SPD): Er hat an der Straße gemessen!)

Nun hat er nicht im Park, sondern an der Straße am Park gemessen. So. Das ist zwar die gleiche Straße, aber dass die Belastung auf der anderen Seite, wo ich keine geschlossene Randbebauung habe, sondern eben durch die Vegetation eine höhere Durchlässigkeit, dass die Konzentration dort niedriger ist, ist offensichtlich. Wie viel niedriger, beschreiben die Modelle zweifelsfrei wahrscheinlich mehr oder weniger gut. Aber es ist eben konsequent und gemäß der Richtlinie genau entsprechend dem, was gefordert wird: dort zu messen, wo die höchste Belastung ist. Jetzt können Sie natürlich diesen Messcontainer immer noch 1 m nach links und 1 m nach rechts - das ist der Freiraum; den müssen Sie auch praktikabel machen - stellen. Da haben Sie dann unter Umständen 1 µg Unterschied.

Arno Klare (SPD): Mhm.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ja, so ist es. Diese Unsicherheit bleibt. Aber der Unterschied zwischen den beiden Straßenseiten, den fängt die Richtlinie eben dadurch ab, dass sie sagt: Am Ort der höchsten Belastung messen und nicht da, wo der Park ist.

Arno Klare (SPD): Jetzt habe ich noch eine Frage zu diesem TREMOD-Modell. Ich kenne das und habe mich da auch sehr intensiv mit befasst. Ich finde es auch sehr beeindruckend, was da steht. Dieses TREMOD-Modell geht aber von Basiswerten aus, die irgendwann einmal real gemessen worden sind, und rechnet dann aus sozusagen. Es ist ja ein Rechenmodell. Es sind Algorithmen, die da hinterlegt sind. Es hängt auch eng zusammen mit dem HBEFA, dem *Handbuch für Emissionsfaktoren*, aus dem man relativ exakt ja alles schon ablesen kann, was wir immer so lange gesucht haben - - oder meint, es sei nicht da, aber es lag schon lange vor, nur hatte nie einer reingeguckt - ich schon.

Aber die realen Messungen, die ja irgendwann mal gemacht werden müssen - ich kann ja nicht mit x-beliebigen Werten anfangen -, basieren auf einem technischen Standard des Tages, an dem gemessen wurde. Und inwieweit sind in diesem TREMOD-Modell unterstellt die technologischen Verbesserungen SCR-Kat, Abgasrückführungsoptimierungen etc., sodass ich zu Werten eigentlich kommen muss, die sich auf längere Sicht und bei größerer Marktdurchdringung der von mir gerade beispielhaft genannten technologischen Erneuerungen, die es aber heute schon alle gibt, auch ergeben werden? Oder ist dieses TREMOD-Modell in dieser Variabilität und damit auch das HBEFA eben nicht auf der, ich sage es einmal etwas salopp, Höhe der Zeit?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Das *Handbuch für Emissionsfaktoren*, das die Grundlage ist, wird regelmäßig aktualisiert - nicht im Monatsrhythmus, das macht es dann irgendwann impraktikabel - entsprechend der vorliegenden Daten. Nach allem, was ich weiß, steht da nach bestem Wissen und Gewissen drin, was man zugrunde legen darf, muss, kann für die realen Emissionen. Mehr kann ich Ihnen dazu auch nicht sagen. Es hört sich jetzt fast so an, als ob Sie das besser kennen als ich; denn wir kriegen lediglich die Ergebnisse und verlassen uns darauf, dass das, wie gesagt, das Beste ist, was wir haben können.

Wenn wir - das vielleicht noch als Ergänzung - wissen und die Kollegen, die eben das TREMOD betreiben und beim HBEFA auch an der Fortentwicklung mit beteiligt sind, dass ein Update ansteht und da sich was Neues ergibt, dann versuchen wir das teilweise schon mal durch einen internen Korrekturfaktor mit reinzurechnen, den aber auch nicht wir uns dann ableiten, sondern der dann eben auch als Hinweis kommt: Rechnet ruhig einmal etwas höher oder etwas niedriger, wie immer der Faktor dann eben ist. - Das ist mein Wissensstand zur Aktualität.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Arno. - Seitens der Linksfraktion gibt es keine weiteren Fragen bezüglich des Fragenkatalogs. Ich rufe einfach noch einmal in Erinnerung, dass es darum geht, Abweichungen der im Realbetrieb



5. Untersuchungsausschuss

gemessenen Werte von den angegebenen Werten zu hinterfragen und auch nach Abschalteneinrichtungen und anderen Vorrichtungen zu fragen. - Gibt es bezüglich dieser Fragen seitens der CDU/CSU-Fraktion weitere Fragen? - Gibt es seitens der Grünen weitere Fragen an die Zeugin zum Untersuchungsgegenstand? - Ja. Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Wichmann-Fiebig, ich hätte noch einmal die Frage der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium und anderen Behörden der Bundesregierung. Es ist ja nun so: Sie sind Leiterin der Abteilung „Luft“. Und es gibt auch im Verkehrsministerium Arbeitsgruppen, die sich mit genau dem Thema beschäftigen, woran Sie arbeiten. Ich finde es schon erstaunlich, dass es nach einem Jahr Abgasskandal, zumindest in der öffentlichen Wahrnehmung, zwischen zwei Abteilungen, die das gleiche Thema haben, keinen fachlichen Austausch gibt. Wäre das Ihrer Meinung nach sinnvoll, dass man sich an der Stelle da austauscht, oder ist das etwas, was Sie gut und richtig finden, dass man auch da klare Trennlinien hat und unabhängig voneinander arbeitet? Gibt es da strukturelle Verbesserungsvorschläge?

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Das ist keine zulässige Fragestellung!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Wir müssen auf die Fragestellung achten.

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI) meldet sich zu
Wort)

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Die Fragestellung muss sich bitte - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung. Ja, bitte.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Es betrifft letztlich noch mal das Thema, was wir bereits von der Bundesregierung aus in der letzten Sitzung angesprochen haben. Wir müssen auseinanderhalten zum einen das

Thema Sachverständigenbefragung und Zeugenbefragung. Das ist jetzt schon die ganze Zeit durcheinandergelassen. Aber wir müssen vor allen Dingen die zeitliche Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes beachten. Es ist hier nicht Aufgabe und auch nicht Befugnis des Ausschusses, einer Mitarbeiterin einer nachgeordneten Bundesbehörde solche Fragen zu stellen, was sie jetzt für sinnvoll hält, was zukünftig passieren soll. Das muss bitte genau auseinandergehalten werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir werden das berücksichtigen. Vielen Dank für den Hinweis. - Oliver, bitte die Frage entsprechend formulieren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann frage ich nicht, was zukünftig passieren soll, und bitte Sie, das zu streichen. Mich würde einfach nur interessieren: Hat es aus Ihrer Sicht, aus Ihrer praktischen Erfahrung in der Vergangenheit, also innerhalb des Untersuchungszeitraums - - Ist das der Sache, der Sie sich auch beruflich verschrieben haben, der Reduzierung der Stickoxidwerte in unseren Städten - - ist es da zuträglich, wenn da nicht zusammengearbeitet wird, oder wäre eine Zusammenarbeit Ihrer Meinung nach, um das Ziel zu erreichen, besser? Ist die Frage jetzt so okay?

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Wichmann-Fiebig, Sie haben das Wort.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Ich kann dazu nur sagen, dass wir für die Beurteilung der Luftqualität - „wir“ sage ich jetzt, meine Abteilung, Abteilung „Luft“ im UBA - und die Einschätzung der Maßnahmen, die zur Verbesserung führen, keine Informationen vermisst haben. Grundsätzlich ist Zusammenarbeit immer gut, aber ich sehe da jetzt kein Defizit und möchte es eigentlich dabei belassen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Jetzt haben wir eben, Sie haben das auch bestätigt, die Situation zum Beispiel gehabt, dass von Euro 4 nach Euro 5 - Sie haben das ja auch alles dokumentiert - die Emissionen sogar gestiegen sind, also dass da mehr - - obwohl es hätte sinken sollen. Stellt man sich dann nicht die



5. Untersuchungsausschuss

Frage „Woher kommt das?“? Und gibt es dann auch nicht das Gefühl, man muss mit den Leuten, die an der Quelle arbeiten, also die im Bereich Motoren etc. unterwegs sind, mal darüber reden: „Wie kommt es eigentlich zu dieser Entwicklung?“ Das würde mich einfach einmal interessieren. Tauchen da in der Behörde bei Ihnen dann Diskussionen auf: „Was passiert in den Motoren? Wieso steigt das jetzt?“? Ich finde das überraschend, dass eigentlich die Emissionen sinken sollen, nach den Grenzwerten, die Technik uns auch etwas suggeriert, was tatsächlich aber nicht stattfindet.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also natürlich fragt man sich zunächst mal - also wir haben uns gefragt -: Wie kommt es dann dazu, dass die Konzentrationen nicht zurückgehen? Die Antwort „Die Realemissionen steigen sogar“, die wir dann irgendwann auf dem Tisch hatten, war natürlich alles andere als zufriedenstellend, aber abgesehen vielleicht von dem Engagement und dem Interesse, das man hat, müssen wir rein schon aus pragmatischen Gründen einfach Grenzen ziehen, inwieweit wir uns in die technischen Fragen einarbeiten.

Wir fokussieren uns jetzt hier naturgemäß auf den Verkehr. Ich hatte eben schon im Zusammenhang mit dem reaktiven Stickstoff die Landwirtschaft angesprochen. Wir haben Industrieanlagen. Wir haben ganz viele Quellen der Luftreinhaltung. Wenn wir uns in der Luftabteilung auf die Fahnen schreiben, auch immer zu verstehen „Was findet denn da Technisches eigentlich statt? Was kann denn da passieren?“, dann hätte ich gern dreimal so viele Leute, dann wäre es wahrscheinlich immer noch nicht genug.

Also, wir machen ganz pragmatisch Grenzen. Dass man das vielleicht mal beim Kaffee fragt und dann eine für Lieschen Müller vereinfachte Antwort kriegt, das mag sein, aber das ist nicht systematisch so, dass man sich dann zusammensetzt und sagt: Komm, in der Besprechung klären wir jetzt mal, was da technisch tatsächlich stattfindet. - Den Anspruch müssen wir uns rein aus Kapazitätsgründen abschnüren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nur damit ich es dann richtig verstehe: Sie sagen, das wäre schon sinnvoll, dass man das tut, aber am Ende fehlen uns auch die Ressourcen, um der größten Emissionsquelle - haben Sie ja eben gesagt: mindestens die Hälfte der Belastungen und auch die beeinflussbare kommt aus dem Verkehr - - um sich da weitergehend mit auseinanderzusetzen.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Nein. Ich finde es nicht aus fachlicher Sicht erforderlich, dass wir es machen. Das Umweltbundesamt hat 1 400 Mitarbeiter. Jeder von denen hat wirklich sein Spezialwissen. Da können wir nicht alle unser Wissen miteinander im Detail teilen. Ich muss die Kerninformation haben. Ich brauche die Kerninformation: Was ist die verantwortliche Quelle, also der Verursacher? Das Dieselfahrzeug emittiert jetzt mit dem und dem Abgasstandard in der Realität mehr. - Das ist das Wichtige für die Maßnahmenplanung, die wir ja im Detail dann auch gar nicht machen.

Warum das technisch so ist und was da eigentlich passiert ist, halte ich für unsere Entscheidung in der Luftreinhaltung, in der Luftabteilung, nicht für relevant, wenn ich es bei Kollegen bei uns im Hause in guten Händen weiß, und das weiß ich. Das ist einfach eine Aufgabenteilung. Wie gesagt, bei 1 400 Mitarbeitern bleibt uns das nicht erspart. Natürlich hätte ich gern mehr Leute, aber ob ich die dann an diese Fragestellung setzen würde, ich glaube, nicht, weil das die Verkehrsabteilung bei uns macht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das verstehe ich völlig. - Aber Sie haben eben auch gesprochen über technische Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um den Grenzwert zu erreichen usw. Da ist doch die Grenze sehr schwer zu ziehen. Sie sind am Ende ja auch an der Stelle, die dann wohl beantworten soll: Was sind denn nun sinnvolle Maßnahmen, um die Werte reduzieren zu können? Dann muss man doch auch den Schritt gehen, zumindest - dass Sie jetzt nicht in die Motorsoftware reingucken, ist völlig klar - ein Gefühl dafür zu kriegen: Was sind eigentlich die Fragestellungen, die da in der Technik passieren? Weil sonst



5. Untersuchungsausschuss

schlagen Sie möglicherweise eine Maßnahme vor, die überhaupt nichts bringt, weil sie technisch überhaupt nicht wirkt.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Da müssen wir jetzt unterscheiden, wo die Vorschläge für Maßnahmen schon beginnen, wo die herkommen. Wir sind in der Luftabteilung so ein bisschen die Sammler und Jäger. Wir reden mit unseren Kollegen und sammeln auf: Nach dem, was ihr uns gesagt habt, ist dieser Verursacher - in unserem Fall der Straßenverkehr, die Dieselfahrzeuge - wesentlich für die Belastung. Wir müssen was tun. Was fällt euch an Maßnahmen ein? - Das ist die Stelle mit dem Jäger und Sammler. Dann sammeln wir die Maßnahmen.

Im Idealfall haben wir auch noch eine Kostenabschätzung zu den Maßnahmen, fügen die in eine Liste ein, haben Maßnahmenpotenziale, übersetzen das auch noch in das, was das für die Konzentration bedeutet; denn das ist ja nicht das Gleiche, ob ich eine Tonne NO₂ am Kraftwerk oder im Verkehr mindere, weil die Kraftwerke viel weiter weg stehen. Also, das müssen wir auch noch machen an unserer Stelle und sagen dann: Von diesen vorgeschlagenen Maßnahmen - aber noch mal, die Vorschläge erarbeiten wir im Detail nicht selber, sondern da sagen wir: was kann man aus eurer Sicht, liebe Fachkollegen, an der Quelle machen? - priorisieren wir, sprechen dann natürlich noch mal wiederum mit den Fachabteilungen - es ist ja mehr als die Verkehrsabteilung -: Haben wir das so richtig gesehen?

Daraus entsteht dann ein Szenario. Wir machen ja nicht die Maßnahmenpläne, wie die Städte sie machen, sondern wir machen dann ja Szenarien: Wo geht es hin - erst einmal als Business-as-usual-Szenario sozusagen -, und wo sind noch Potenziale?

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, erst einmal so weit. - Jetzt hat das Wort die SPD-Fraktion.

(Arno Klare (SPD): Nicht mehr!)

- Es gibt dort keine weiteren Fragen. - Gibt es seitens der CDU/CSU noch weitere Fragen? - Ja?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich hätte schon noch eine Frage noch einmal zu den unterschiedlichen Methoden, die die Länder anwenden in Bezug auf die Quantifizierung, auch wie viel betroffene Personen entsprechend dort betroffen sind bei den unterschiedlichen Methoden. Können Sie das noch einmal darstellen, wie weit diese - - wie genau es eigentlich im Verfahren ist, wenn man das modelliert auf ein ganzes Stadtgebiet?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Da kann ich Ihnen keine Zahl zu nennen. Das hängt auch davon ab, wie gut die Eingangsdaten sind. Was weiß eigentlich die Stadt, was weiß derjenige, der modelliert, über das Verkehrsaufkommen und die Fahrmodi in der Innenstadt? Das ist ja ganz entscheidend, und das bestimmt, wie hoch die Emissionen sind. Modelle, einmal ganz pauschal gesagt, können eine Unsicherheit von 30 Prozent haben. Das hört sich jetzt nach sehr viel an, ist aber beim NO₂, weil eben doch an vielen Erfahrungswerten angedockt, sicherlich geringer. Eine wirklich belastbare Zahl kann ich Ihnen da nicht nennen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Noch einmal, damit ich das auch richtig verstanden habe. Die Länder sagen also auf der einen Seite: Wir messen beispielsweise jetzt an einem Straßenabschnitt. Die Bewohner dieses Straßenabschnitts sind davon betroffen. - Das ist der eine Bereich. Andere wiederum rechnen das auf das gesamte Stadtgebiet hoch. Dann kommen einige Tausend Menschen da entsprechend rein. Das macht den Unterschied an der Stelle letztendlich aus in Bezug auf die Anzahl der gemeldeten Menschen, die von Grenzwerten entsprechend betroffen sind. Da sagen Sie, dass es einen Unterschied, also 30 Prozent zumindest bei der Modellierung, durchaus eine Fehlertoleranz von 30 Prozent gibt.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Also, noch einmal: Wenn ich modelliere, wenn einige Städte



5. Untersuchungsausschuss

modellieren, dann kann das Ergebnis der Modellierung - - Die Modellierung berechnet zunächst einmal eine Konzentration; das kann um bis zu 30 Prozent schwanken. Ich denke, bei den meisten Modellen für NO₂ ist es niedriger. Das heißt, ich weiß nicht, ob die Konzentration 40 ist oder - ich muss im Kopf rechnen - 50, 60, irgendwie so etwas. Es geht aber ja erst einmal nur darum „Ist der Grenzwert überschritten oder nicht?“ und gar nicht darum, wie weit er überschritten ist bei dieser Analyse. Der Fehler bezüglich der Anzahl der betroffenen Bevölkerung ist sicherlich deutlich geringer als diese 30 Prozent.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Jetzt noch einmal die Frage danach: Welche Versuche werden unternommen, dort eine Einheitlichkeit hinzubekommen?

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Wir sind nach wie vor mit unseren Länderkollegen im Gespräch. Wir hoffen, dass wir da vielleicht doch noch ein gemeinsames Verständnis entwickeln im Sinne der Richtlinie. Aber wie gesagt, wir haben keine wirkliche Maßgabe.

Wenn ich mich jetzt auch zurückwende und sage: „Die Richtlinie ist seit 1999 in Kraft, jetzt haben wir 2016“, also in den Betrachtungen, die wir haben, dann setze ich eigentlich eher auf die Revision der Richtlinie, die auch irgendwann ansteht, und auf eine Klarstellung in diesem Punkt, als dass wir uns jetzt verkämpfen und mit den Länderkollegen viele Gespräche führen. Denn ich möchte es noch einmal betonen: Für die Notwendigkeit und den Umfang der Maßnahmen ist diese Aussage irrelevant, wie viele Menschen exponiert sind. Wichtig ist die gemessene Konzentration. Daraus werden die Notwendigkeit und der Umfang von Maßnahmen abgeleitet.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen der CDU/CSU-Fraktion? - Unsere Fraktion hat keinen weiteren Redebedarf. Seitens der SPD-Fraktion, der Grünenfraktion? - Dann vielen Dank, Frau Wichmann-Fiebig. Es sind keine wei-

teren Fragen mehr an Sie aus diesem Kreis gerichtet. Damit wäre Ihre Befragung für heute beendet.

Ich weise darauf hin, dass im Rechtssinne die Vernehmung erst dann abgeschlossen ist, nachdem Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll noch mal zu kontrollieren. Dafür stehen Ihnen zwei Wochen zur Verfügung, um Korrekturen und Übertragungen vorzunehmen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen zu Ihrer Aussage zu machen. Erst danach schließt dann der Ausschuss die Vernehmung ab.

Herzlichen Dank an Sie, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Zeugin Marion Wichmann-Fiebig: Gleichfalls, danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen, einfach noch mal der Hinweis, weil eben doch an einer Stelle aufplopte die Frage, welcher Art unsere Fragen hier sein sollten. Zu Beginn der Befragung eines jeden Zeugen oder einer Zeugin wird darauf hingewiesen, um welchen Gegenstand es geht. Dort wird ja noch mal vorgetragen, dass es im Kern um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und der Abgasemissionen geht, die von den angegebenen abweichen, dass wir hier die Frage erörtern, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren und inwieweit Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung eine Rolle gespielt haben. Wenn wir uns auf diese Fragen konzentrieren, dann sind die Konflikte, glaube ich, ausgeräumt, und wir könnten möglicherweise auch die Befragung etwas gezielter und präziser hier vornehmen.



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Oliver Eberhardt**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Eberhardt, herzlich willkommen jetzt zur direkten Befragung. Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es - ich fasse es noch einmal kurz zusammen - um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Es geht um die Frage: 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? Und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Bevor wir in die Befragung einsteigen und mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, und dazu gehören Ihr Vorname, Ihr Nachname, Ihr Alter, Ihr Beruf und Ihr Wohnort. - Bitte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja, mein Name ist Oliver Eberhardt. Ich bin 37 Jahre alt, wohnhaft in Bonn, arbeite als Referent im Bundesumweltministerium, und wenn ich keine Ihrer Fragen vergessen hat, müsste es das sein. Ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, ja. - Falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang noch mal kurz darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das gern wünschen zur Einführung, haben Sie jetzt die Möglichkeit dazu.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein. Ich möchte darauf verzichten und möchte mich ganz auf Ihre Fragen konzentrieren. - Ich habe nur eine Frage:

Hier liegt ein Gerät. Ich vermute, es ist nicht vergessen worden, sondern es ist ein Tonbandgerät oder Ähnliches?

Vorsitzender Herbert Behrens: . Ach so, das ist nur zur Sicherung für das Protokoll. Das ist ein Aufnahmegerät. Danke schön für den Hinweis.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir kommen damit zur Fragerunde. Wie schon erwähnt, habe ich zunächst als Vorsitzender die Gelegenheit, Ihnen einige Nachfragen zu stellen, und damit würde ich auch jetzt beginnen. Im Anschluss geht es dann hier der Runde nach an die Fraktionen.

Ich möchte Sie zunächst darum bitten, kurz einleitend Ihren fachlichen Hintergrund Ihrer bisherigen Tätigkeit darzustellen. Sie sind ja schon sehr lange in diesem Bereich tätig. Und darum wäre es für mich noch einmal von Interesse, aus welcher Profession Sie auch so kommen. Ist sie naturwissenschaftlicher, technischer oder juristischer Art, oder was ist Ihr Zugang zu diesem Thema?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich bin von der Ausbildung her Chemiker und arbeite seit 2007 im Referat IG I 6 im Bundesumweltministerium und beschäftige mich dort mit allem, was Abgasvorschriften - europäisch, national oder international - umfasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern meinen Fragenkomplex auf die Frage beschränken, auf die Untersuchung, die hier in Rede steht, wo es um die Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen geht, sogenannte Feldüberwachung. Da sind zwei Teile, die ich dabei abfragen möchte und Sie dazu befragen möchte, einmal zum Konzept und dann auch noch zum Verlauf der Ergebnisse.

War Ihnen, Herr Eberhardt, vor dem Bekanntwerden des sogenannten Abgasskandals im September 2015 aus Ihrer dienstlichen Befassung beim BMUB darüber bekannt, dass Hersteller von Kfz eine Motorsoftware einsetzen, die erkennt, ob



5. Untersuchungsausschuss

sich ein Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand befindet mit der Folge, dass eben ein optimiertes Motorkennfeld geschaltet werden kann, das dann vom normalen Betrieb abweicht und bei Rollenprüfstandsmessungen zu Werten führt, die beim Verbrauch bzw. bei den Emissionen die Werte im Realbetrieb unterschreiten? Was war Ihnen darüber vor Bekanntwerden des Abgasskandals bekannt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, man muss an der Stelle aus meiner Sicht zwei Sachverhalte voneinander unterscheiden. Das eine ist die sogenannte Zykluserkennung, also ob das Fahrzeug erkennt, dass es in einer Laborumgebung betrieben werden muss. Diese Erkennung war technisch bekannt, ist sogar technisch notwendig, um ein Fahrzeug in einer Testumgebung, im Labor, betreiben zu können. Dass es eingesetzt werden kann, war auch vor Bekanntwerden des sogenannten VW-Skandals im September 2015 bekannt. Der Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen, also entsprechender Technologien, wie Sie sie beschrieben haben, war nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten niemals einen Hinweis darauf erhalten, dass einige Autohersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde das Thema - Sie haben es erwähnt -, dass es Zykluserkennungen gibt, von denen Sie wissen, dass es sie gibt - technisch bekannt waren sie auch -, im BMUB diskutiert, welche möglicherweise Einflussnahmen dieser Abschaltvorrichtung auf den Realverbrauch haben könnten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ob das im BMUB diskutiert worden ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann Ihnen nur aus meiner eigenen Wahrnehmung heraus den Sachverhalt schildern. Die Diskussionen dazu waren grundsätzlich bekannt; die sind auch in der Öffentlichkeit zum Teil geführt worden. Mit Blick auf die spätere Feldüberwachung war das bei der Konzeption ein Thema. Das ist ja vom Umweltbundesamt auch entsprechend beleuchtet worden. In der

weiteren Diskussion zu Abgasvorschriften, die ja dann im Prinzip von 2007 bis 2015 auf nationaler, europäischer Ebene erfolgt sind, in den entsprechenden Expertengruppen, Arbeitsgruppen war das Thema Abschaltvorrichtungen und der Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen eigentlich nie ein Thema.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Angesichts der Abweichungen, die auch Sie festgestellt haben, hat es ja dieses Projekt gegeben, und zwar die Erarbeitung eines fachlichen Konzepts seitens des UBA, eine möglichst umfassende unabhängige Feldüberwachung zu machen, und dazu habe ich jetzt meine folgenden Fragen an Sie.

Bei den uns vom BMUB vorgelegten Akten sehen wir, dass im Dezember 2007 der damalige Umweltminister - Zitat -

die Konzeptionierung einer umfassenden Feldüberwachung für den Bereich Pkw ... 2008 zu einem politischen Schwerpunkt

entwickeln wollte.

So steht es in einer E-Mail von Professor Uwe Lahl an Harry Lehmann mit dem Betreff „Feldüberwachung“. Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 8. Was ist nach Ihrer dienstlichen Kenntnis der Anlass, der die Leitung des Umweltministeriums dazu bewegt hat, das UBA zu veranlassen, ein solches Konzept zu erstellen? Welche Rolle spielte dabei Ihres Wissens seinerzeit die öffentliche Diskussion zum Thema der Partikelminderung, sogenannte PMS, also um die mangelnde Funktionalität und Haltbarkeit nachgerüsteter Partikelfiltersysteme?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie sagen es richtig: Im Jahr 2007 gab es in der Öffentlichkeit Diskussionen zum Einsatz sogenannter nicht ausreichend funktionierender oder mangelhafter Partikelminderungssysteme. Das waren damals Nachrüstsysteme für Diesel-Pkw. Diese Entwicklung und diese Diskussionen haben nach meiner Einschätzung damals dazu geführt, dass die Sensibilität im Hinblick auf den Bedarf zu einer umfas-



5. Untersuchungsausschuss

senden Überwachung sowohl von Kraftfahrzeugen als auch von emissionsrelevanten Bauteilen im BMUB - - dass diese Einschätzung vorgenommen wurde, dass wir so eine Feldüberwachung brauchen, dass wir insbesondere eine Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden benötigen. Daraufhin haben wir 2007 mit einem entsprechenden Vorstoß die Verkehrsbehörden versucht von einer Notwendigkeit zu überzeugen und eine entsprechende Konzeption dann auch beim Umweltbundesamt in Auftrag gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was dann ja auch erfolgte. Meine Frage bezüglich der Konzeptionierung: Gab es Vorgaben des BMUB an dieser Stelle, also wurden dem UBA bestimmte Vorgaben gemacht bezüglich der Konzeptionierung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Dem UBA wurden keine Vorgaben gemacht, aber es wurde die Zielrichtung erläutert, dass wir ein Konzept benötigen, um auf diesem Konzept aufbauend eine umfassende Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden zu erreichen, also im Hinblick auf Messverfahren, Anzahl der Tests, Testverfahren, die anzuwenden sind, welche Schadstoffe zu überprüfen sind, also eine wirkliche Konzeption eines Feldüberwachungsvorhabens - ich würde es vielleicht als eine Art Kochrezept oder Ähnliches bezeichnen -, um dann am Ende eine Feldüberwachung durchführen zu können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das war dann eher die Projektbeschreibung - so habe ich Sie jetzt verstanden -, als dass direkte Vorgaben bezüglich der Konzeptionierung gemacht worden sind?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. Es wurden die Ziele erläutert; es wurden die - - Es wurde darum gebeten, ein Konzept aufzustellen, wie man das klassisch kennt von einer Projektbeschreibung: Was ist zu erreichen, und wie kommen wir dort hin? Das war die Zielübung dabei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nach Aktenlage - das betrifft die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, auf dem Blatt 20 - gab es am 9. Januar 2008 dazu im

Bundesministerium für Verkehr ein erstes Ressortgespräch von Vertretern des BMUB, des UBA und des BMVBS. Haben Sie daran teilgenommen seinerzeit?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da überfragen Sie mich jetzt. Ich kann mich nicht daran erinnern, aber ich will es nicht ausschließen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ging da konkret um das erste Ressortgespräch.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich habe jetzt gerade keine Erinnerung daran; möglicherweise ergibt sich das noch im Lauf des Gesprächs.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke. - Können Sie die Einschätzung von Herrn Dr. Lehmann auf der UBA-Seite bestätigen, die er in einer E-Mail vom 19. Februar 2008 an Professor Lahl wie folgt schildert - Zitat -:

Nach diesem Gespräch ... bestand Einigkeit auf Arbeitsebene, dass das UBA alle fachlich [sic!] Defizite der Feldüberwachung, die mit einem vertretbaren Aufwand ausgeräumt werden können, im Bericht darlegen soll. Der Bericht sollte demnach gesetzlich geregelte und gesetzlich nicht geregelte Bereiche umfassen.

Das ist der Beleg BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 20. - Können Sie diese Einschätzung so bestätigen, die in dieser Mail so vorgenommen worden war?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann es nur insofern einschätzen, als ich diese E-Mail kenne, und kann sie nur zur Kenntnis nehmen. Also, ich habe keine eigene Tatsachenwahrnehmung zum Hergang, zur Grundlage dieser E-Mail.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, was dann Ihrer Einschätzung nach - - Oder ich frage Sie einfach mal so: Was verstand man Ihrer Einschätzung nach in diesem Zusammenhang unter Ausräumen von Defiziten mit vertretbarem Aufwand?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Also eine Interpretation dessen, was dort geschrieben worden ist, kann ich nicht vornehmen. Ich habe dazu keine eigene Wahrnehmung.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einem Telefonat im Nachgang zu dem Fachgespräch vom 9. Januar 2008 zwischen Herrn Mönch vom UBA und Herrn Knobloch vom BMUB am 15.01.2008 zum Konzept zur Feldüberwachung heißt es laut Ihrer Gesprächsnotiz aus den Akten:

... es wurde nochmals erläutert, dass im Konzept (wie in Bespr. im BMVBS am 9.1.08 angespr.) d. „Tretminen“ zu benennen sind (was ist zu untersuchen, wieviele Fahrzeuge, Kosten, ...); es soll keine UBA-Feldunters. sein, sondern ganz konkret BMV/KBA als Vorlage dienen.

So steht es in der von mir erwähnten Mail; die Fundstelle kommt gleich. - Offenbar - das schließe ich zumindest aus den Anführungszeichen bei dem Wort „Tretminen“ -, dass dieser Begriff wörtlich gefallen ist. Wissen Sie noch, auf wessen Sprachgebrauch die Rede von „Tretminen“ zurückging, die benannt werden sollten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das kann ich Ihnen nicht beantworten. Das ist insofern auch schwierig: Sie werden ja das Wort „Tretminen“ in mehreren Akten finden, auch mit unterschiedlichem Bedeutungen und in unterschiedlichem Kontext. Ich denke, das ist in dem Punkt einfach mal bildlich zu verstehen als eine Art Schwerpunktsetzung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie selbst haben auf den Entwurf des UBA mit dem Titel „Konzept für eine Feldüberwachung von Kfz“ am 20. März 2008 eine handschriftliche Anmerkung angebracht - da taucht es wieder auf -, die mit den wörtlichen Anführungszeichen - - zu verstehen ist, und Ihre eigene handschriftliche Anmerkung lautet „weitere Tretminen.“ - Da ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 38. - Die Notiz steht am Anfang einer Passage mit der Überschrift „Bisherige Feldüberwachung“, und

zwar bei dem Unterpunkt „Defizite, nicht geregelte Bereiche“. - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 37. - Dort schreiben Sie:

Aus technischer Sicht bestehen - neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie - folgende Defizite:

Das ist die gleiche Stelle, Seite 38. Es folgen Spiegelstriche, und der zweite Spiegelstrich der Aufzählung lautet dann:

Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating). Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind, ist bisher ... nicht vorgesehen.

Nach wessen Einschätzung handelt es sich bei diesem Punkt wie auch bei weiteren im Konzeptentwurf genannten Punkten, etwa dem Umstand, dass die Überprüfung der CO₂-Emissionen bisher nicht Gegenstand der offiziellen Feldüberwachung ist, oder dem Punkt, dass Emissionen außerhalb des vom Prüfzyklus abgedeckten Kennfeldbereichs nicht überprüft werden - - Inwieweit handelt es sich nach Ihrer Einschätzung in diesen Punkten um die Tretminen, die genannt worden sind, sogenannte Off-Cycle Emissions, Cycle Bypass und diese Dinge mehr? Welches sind diese Tretminen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Na, der Begriff „Tretminen“ umfasst in diesem Zusammenhang die komplette Liste. Man muss sich den Gesamtkontext, in dem dieses Konzept des Umweltbundesamts damals stand, vor Augen führen. Das Ziel des BMUB war es seit Ende 2007, eine umfassende Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden zu erreichen. Hierzu hatten wir das Umweltbundesamt um eine entspre-



5. Untersuchungsausschuss

chende Konzepterarbeitung gebeten. Dieser Entwurf des Umweltbundesamts war ein entsprechender Konzeptentwurf, auf dem aufbauend wir gedachten, auf das Bundesverkehrsministerium zuzugehen. Bei der Überprüfung des Konzeptentwurfs haben wir uns natürlich überlegt, ob dieser Konzeptentwurf geeignet ist, eine fruchtbare Gesprächsgrundlage mit dem Verkehrsministerium herzustellen. Man muss sich vor Augen führen: Eine unabhängige Feldüberwachung von Behörden war damals etwas, was über die Vorgaben des Regelwerks insofern hinausging, als es keine gelebte Praxis war. Die Praxis war eine Selbstüberprüfung durch die Hersteller, überprüft oder gemonitort durch ein Typgenehmigungsbehörde. Eine unabhängige Überprüfung der Kraftfahrzeuge durch eine Verkehrsbehörde war insofern in gewisser Weise Neuland. Und dieses Neuland zu beschreiten, bedurfte einer gewissen Aktivierungsenergie, und diese zu bekommen, dort hinzukommen, da haben wir überlegt, ob das Konzept hierfür geeignet ist, ausreichend fokussiert ist daraufhin, dass wir ein Konzept, also wirklich eine Art Betriebsanleitung zur Durchführung eines solchen Feldüberwachungsvorhabens, liefern konnten. Und die Analyse oder die Tabelle oder das Bulletin, das Sie gerade angesprochen haben, das von mir mit „weitere Tretminen“ umschrieben worden ist, war eine Defizitanalyse des Regelwerks. Das heißt: Was ist im Regelwerk derzeit nicht vorgesehen? Es ist eben nicht vorgesehen eine Überprüfung der CO₂-Emissionen. Es war nicht vorgesehen Off-Cycle-Bereich; es war nicht vorgesehen eine Überprüfung im Hinblick auf potenziellen Einsatz von Defeat Devices oder Zykluserkennungen.

Das war aber nicht das Ziel des Konzepts. Das Ziel des Konzepts war, dem BMVI oder dem damaligen BMVBS quasi eine Betriebsanleitung für eine Feldüberwachung zu präsentieren, um eine Basis für Diskussionen zu schaffen. Und wir haben deswegen dieses Konzept an diesem Punkt analysiert und geschaut. Zum einen waren ja noch Doppelungen im Konzept enthalten, und wir haben dann diese Passagen uns genau daraufhin angeschaut, ob sie vom Kern der Diskussionen ablenken können, weil zu dem Zeitpunkt war ja nicht geplant, über das Regelwerk zu dis-

kutieren und Regelwerkdiskussionen im Ressortkreis zu beginnen, sondern ganz fokussiert eine Feldüberwachung durch die Verkehrsbehörden zu erreichen. Daraufhin ist das von mir entsprechend überschrieben worden als eine Passage, die vom Kern des Vorhabens nicht inhaltlich, aber von der Beschreibung her ablenkt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bei dieser Entwicklung - Sie haben es eben genannt - einer Betriebsanleitung sozusagen hat ja ein Prozess stattgefunden, wo es Veränderungen des Konzepts gegeben hat. Meine Frage: Trifft es zu, dass Ihr Referat IG I 6 sich in einem Telefonat von Herrn Mönch mit Herrn Knobloch wenige Tage nach dem Fachgespräch nunmehr dagegen ausgesprochen hat, dass in dem Konzept „auch Fragen aufgegriffen werden, die bisher nicht durch gesetzliche Vorschriften abgedeckt sind“?

Beispiele wären die Erhebung von CO₂-Emissionen, off-cycle Emissionen, cycle beating, Tuning u. a.

Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 20. Stimmt es ferner, dass Ihr Referat dies damit begründete, dass das KBA nur im gesetzlich geregelten Rahmen aktiv werden könne?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist richtig, dass wir damals mit dem Umweltbundesamt einen Austauschprozess hatten, einen Abstimmungsprozess, wie er zwischen Behörden durchaus üblich ist, und dass es unsere Überzeugung war, dass das Konzept so, wie es vorgelegt worden ist, eine sehr gute Basis ist, um auf dieser Grundlage dann auf das Verkehrsministerium zuzugehen. Es ist richtig, dass wir eine gewisse Grundhaltung des Verkehrsministeriums vermuteten, nämlich dass das Verkehrsministerium aufgrund seiner Zuständigkeiten und - in Anführungsstrichen - seiner Durchführungskompetenzen im Hinblick auf die Abgasvorschriften natürlich als Ausgangsbasis immer das Regelwerk hat.

Wenn Sie sich die Endkonzeption des Umweltbundesamts anschauen, gab es dann aber am Ende des Austauschprozesses ein gemeinsames Verständnis dessen, dass das Grundkonzept des



5. Untersuchungsausschuss

UBA - wie könnte man das nennen? - das Notwendige und das Wünschenswerte umfassen sollte, sprich: das gesetzliche Regelwerk als eine Art Mindestgrundlage und darauf aufbauend, darüber hinausgehend weitere essenzielle Aspekte, unter anderem den Bereich der CO₂-Emissionen. Und in diesem gegenseitigen Abstimmungsprozess ist man dann zu einem Punkt gekommen, wo das Endkonzept dann meines Erachtens im Juli dieses Jahres dann vorgelegt worden ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Verstehe ich Sie dann richtig, dass es quasi auch einen Prozess gab, dass nicht festgestellt worden ist, was gesetzlicher Rahmen ist, sondern dass man sich daran orientiert hat, was man ganz gerne machen möchte? Und ich frage Sie einfach mal direkt: Gab es hausinterne Gutachten beispielsweise, die Ihnen dabei geholfen haben, festzustellen, was als gesetzlich geregelt anzusehen ist und was nicht?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Leider sind wir es, die ein entsprechendes Gutachten hätten schreiben müssen. Es ist so, dass wir als zuständiges Fachreferat für die Abgasgesetzgebung die Experten sind, die entsprechend einzuschätzen haben, was gesetzliche Grundlage ist. Das war auch so, und es war auch zum damaligen Zeitpunkt klar, dass für eine Feldüberwachung nach dem Regelwerk lediglich die Schadstoffemissionen im Fokus stehen können. Alles andere war darüber hinausgehend. Aber weitere Gutachten sind nicht angefertigt worden, zumindest nicht nach meiner Erkenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Ich zitiere noch mal aus einer Mail von Herrn Lehmann an Professor Lahl, und das bezieht sich auf das Konzept, das am 28. Februar 2008 bezüglich des Konzeptentwurfs für die Feldüberwachung übersandt worden ist. Weshalb kam man laut der E-Mail von Herrn Lehmann an Professor Lahl zunächst überein, dass das Konzept ausdrücklich Prioritäten genau aufzeigen sollte, insbesondere alle Tretminen identifizieren sollte? - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 35.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich habe Ihre Frage nicht richtig verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so. - Weshalb kam man laut E-Mail überein, dass man in diesem Konzept ausdrücklich Prioritäten genau aufzeigen sollte, insbesondere alle Tretminen identifizieren sollte? Das war Gegenstand des zitierten Konzeptentwurfs.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, was hier genau zwischen Herrn Lehmann und Herrn Lahl besprochen worden ist, kann ich Ihnen nicht beantworten; dazu liegt mir keine Kenntnis vor. Was mit dem Wort „Tretminen“ gemeint ist, ist sicher wieder interpretationsfähig und hängt von dem ab, der es geschrieben hat. Insofern kann ich Ihnen dazu auch nichts sagen. Sicher, es war klar, wir wollten ein Konzept, das eine Grundlage für die entsprechende Ausgestaltung eines Feldüberwachungsvorhabens darstellt, und dazu war auch sicher, dass die entsprechenden Felder, in denen eine solche Feldüberwachung anzusetzen hat, also welche Fahrzeugklassen, welche Modelle, welches Abgaskonzept, welche Anzahl, welche Messungen usw. - - Also diese von mir genannte Betriebsanleitung, das war sicher ein Fokus, und persönlich würde ich sagen: Ich würde das jetzt nicht als Tretminen bezeichnen; ich würde das eher als Projektschwerpunkt oder elementaren Bestandteil eines solchen Konzepts beschreiben. Aber nicht jedes Wort ist da wahrscheinlich auf die Goldwaage zu legen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist das so Ihre Bezeichnung. - Ich möchte auf den Entwurf zurückkommen. Im Entwurf vom 20. März 2008 schreibt das UBA weiter unter dem Punkt „Umfang der bisher durchgeführten Feldüberwachung durch KBA und UBA“ - das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 39 -:

Das UBA führt seit vielen Jahren eine Feldüberwachung durch. ... Zurzeit läuft die Feldüberwachung VII ... Diese Feldüberwachung verfolgt insgesamt folgende Ziele, wobei die vorgenannten Defizite z. T. berücksichtigt sind:



5. Untersuchungsausschuss

Zu diesen Zielen zählt das UBA die Ermittlung und Überprüfung der CO₂-Emissionen, die Überprüfung der Schadstoffemissionen außerhalb des Prüfbereichs, also Off-Cycle Emissions, und - auch das ist zitiert -:

In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind (cycle-beating).

War Ihnen, als Sie den Entwurf des UBA im Frühjahr 2008 zur Durchsicht und Überarbeitung bekamen, das mit dem Begriff „Cycle Beating“ beschriebene Phänomen bereits bekannt, etwa aus Fachpublikationen? Es gibt ja eins auf der europäischen Ebene; da geht es um eine Publikation zum Thema mit dem Titel „Cycle Beating and the EU Test Cycle for Cars“ oder auch andere Dokumente. War Ihnen das Phänomen Cycle Beating zum damaligen Zeitpunkt bekannt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Begriff „Cycle Beating“ ist nach meiner Kenntnis auch bis heute nicht klar definiert. Deswegen ist erst mal der Begriff „Cycle Beating“ zu fassen. Dass technische Möglichkeiten bestehen, um Fahrzeugen die Erkennung einer Laborumgebung zu ermöglichen, und dass das zum Teil technisch sogar notwendig ist, war mir damals zwar nicht bekannt. Ich habe aber aus öffentlichen Diskussionen daraus in dem Kontext durchaus ein Gefühl dafür bekommen, was hier gemeint sein könnte. Der Begriff „Cycle Beating“ ist genauso wie „Cycle Cheating“ oder „Zykluserkennung“ oder auch der Begriff „Abschalteinrichtung“ am Ende sehr, sehr schwierig zu fassen. Insofern: Ein klares Bild hatte ich nicht, nein, aber ein gewisses Bauchgefühl, was dahinter verborgen sein kann.

Die Diskussion zu technischen Möglichkeiten - das muss man, glaube ich, auch an der Stelle erwähnen - waren Diskussionen, die eigentlich erst im Jahr 2015 auf die politische Agenda kamen. Das waren also keine Diskussionen, die im Bereich der Abgasvorschriften relevant oder virulent waren. Insofern: Das Abgasregelwerk hat zwar den Begriff der Abschalteinrichtungen defi-

niert und auch entsprechende Verbote und Zulässigkeiten definiert. Insofern waren technische Möglichkeiten durchaus bekannt. Über den konkreten Einsatz oder Testverfahren zu deren Erkennung ist nach meiner Einschätzung damals so gut wie nichts bekannt gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und inwieweit ging man damals davon aus, dass diese nicht illegal oder nicht ausreichend geregelt waren? Worauf basierte diese Einschätzung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Diese Einschätzung des Umweltbundesamts meinen Sie in der Defizitanalyse, oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja eben erwähnt, dass Abschalteinrichtungen bekannt sind, manche von denen legal sind, manche von denen möglicherweise illegal, und meine Frage ist jetzt: Worauf basiert dann Ihre Einschätzung, wenn Sie sagen: „Das ist legal als Abschalteinrichtung, und das andere ist illegal“?, um auch diesen Begriff des Cycle Beating da ein bisschen erläutert zu bekommen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da bin ich offensichtlich missverstanden worden. Im Hinblick auf Abschalteinrichtungen habe ich das nicht skizziert oder zumindest nicht skizzieren wollen. Ich habe das skizziert im Hinblick auf die Zykluserkennung, und diese klare Differenzierung zwischen einer Zykluserkennung, die teilweise technisch notwendig ist, und einer Abschalteinrichtung und darüber hinausgehend auch einer nicht zulässigen Abschalteinrichtung - diese Differenzierung ist mir wichtig gewesen; darauf wollte ich hinaus.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weshalb und auf wessen Veranlassung haben Sie in der von Ihnen überarbeiteten und gekürzten Fassung des UBA-Konzepts, wie Sie in einer Übersendungsmail an Herrn Lahl schreiben, die - Zitat - „kritischen“ Berichtspunkte herausgearbeitet“ und die Zustimmung des UBA eingeholt, dass die von Ihnen - dann wieder in Anführungszeichen gesetzten - „Kritikpassagen“ gestrichen wurden? - Die Quelle hatte ich eben genannt.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Wunsch, das Konzept im Hinblick auf die Zielerreichung der Einbindung des Verkehrsministeriums zu straffen und Nebenaspekte aus dem Konzept herauszunehmen, das ist damals in der Abteilung IG besprochen worden, und die Konzeptüberarbeitung ist dann zunächst durch mich erfolgt und dann im Geschäftsgang entsprechend auch dem Umweltbundesamt mitgeteilt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es gab Einwendungen des Bundesverkehrsministeriums, haben Sie gesagt. Welcher Art waren diese Einwendungen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, es gab zu dem Zeitpunkt - - Es war missverständlich. Es gab zu dem Zeitpunkt überhaupt keinen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium zum Konzept. Es war ein Austausch innerhalb der Abteilung IG mit Blick auf die Konzeption und das Ziel der Einbindung des Verkehrsressorts bei der späteren Feldüberwachung. Das war ja sozusagen die Grundkonzeption, und im Hinblick auf diese Zielerreichung haben wir das Konzept analysiert und uns Gedanken gemacht, wo die Kernpunkte des Konzepts sind, wie diese stärker fokussiert herausgearbeitet werden können, und daraufhin haben wir das Konzept in einer normalen Behördenabstimmung noch einmal gestrafft und entsprechend dann auch dem Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Also einen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium hat es zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben, also nicht zum Konzept der Feldüberwachung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wir sind jetzt im Jahr 2010 der Konzeptentwicklung, und dann möchte ich ganz gern von Ihnen erfahren, worin sich das dann tatsächlich ab 2010 im Auftrag der BAST vom TÜV Nord durchgeführte gemeinsame Feldüberwachungsprojekt des BMVBS und des BMUB - - von dem Konzept abweicht, das das UBA in Anlehnung an seine eigenen Feldüberwachungsstudien 1 bis 7 vorgeschlagen hatte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das Umweltbundesamt hat uns im Juli 2008 ein entsprechendes Konzept zur Verfügung gestellt. Dieses Konzept

haben wir auf Ebene der Unterabteilungsleitung an das damalige BMVBS kommuniziert als Basis für die Aufnahme von Gesprächen zur Durchführung eines Feldüberwachungsvorhabens aus Sicht des damaligen Umweltministeriums durch die zuständigen Verkehrsbehörden. Das spätere Feldüberwachungsvorhaben hat dann sozusagen noch einen entsprechenden Reifeprozess natürlich durchlaufen. Wir haben zunächst in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium eine Grundsatzeinigung erreicht, dass ein solches Vorhaben durch das Verkehrsministerium durchzuführen ist und durchgeführt werden soll.

Auf Basis dieser Grundsatzeinigung ist dann eine Leistungsbeschreibung zwischen den beteiligten Behörden - es waren ja fünf Behörden, die am Ende beteiligt waren - entsprechend abgestimmt worden, und auf Basis dieser Leistungsbeschreibung ist das Vorhaben dann, wie Sie ausführten, im Jahr 2010 gestartet worden. Basis des Projekts war am Ende - so auch die Einigung zwischen Umwelt- und Verkehrsressort; aufgrund des Hinweises sozusagen des Verkehrsressorts nachvollziehbar -, dass in einem Feldüberwachungsvorhaben durch die zuständigen Verkehrsbehörden auch nur Basis sein kann, was das europäische Regelwerk vorgibt an der Stelle. Wir haben dann im weiteren Abstimmungsprozess eine gemeinsame Sichtweise entwickelt zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, dass wir dessen ungeachtet darüber hinausgehen wollen, dass wir also nicht nur die Schadstoffemissionen überprüfen wollen, sondern weiterhin auch die CO₂-Emissionen, weiterhin auch uns abgasrelevante Bauteile anschauen wollen aus dem ganzen Bereich der Austauschkatalysatoren. Und das war am Ende die Basis für die Grundkonzeption des Feldüberwachungsvorhabens dann für das Jahr 2010.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe zumindest beim Lesen der Unterlagen schon den Eindruck, dass von Beratung zu Beratung das Untersuchungsdesign doch erheblich verändert worden ist und in gewisser Weise auch weniger Tiefgang hatte als der ursprüngliche Ansatz, den wir aus den Jahren 2007, 2008 haben. Gab es aus Ihrer Sicht - - Vorher haben Sie versucht, darzustellen, dass es eben in den Absprachen dann Veränderungen gegeben hat. Inwieweit hat sich



5. Untersuchungsausschuss

das Konzept damit von dem ursprünglichen Ansatz entfernt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, es war ein Abstimmungsprozess zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrsressort, und im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses ist es aus meiner Sicht zwar nicht weniger Tiefgang geworden, aber man hat die wesentlichen Konzeptpunkte am Ende umgesetzt, nur verteilt auf unterschiedliche Schultern. Also, ich hatte erwähnt, die Grundkonzeption des Umweltbundesamts war ja sehr umfassend. Dieses Konzept ist in den Beratungsprozess eingespeist worden. Die Verkehrsbehörden haben aber - aus meiner Sicht nachvollziehbar und zu Recht - darauf hingewiesen, dass eine Typgenehmigungsbehörde über das Kraftfahrt-Bundesamt Überprüfungen nur auf der Basis des Regelwerks durchführen kann.

Im weiteren Abstimmungsprozess ist dann eine gemeinsame Sichtweise erreicht worden, dass wir ungeachtet der Grundlage des Regelwerks aber darüber hinausgehen wollen und weitere Aspekte mitbeleuchten wollen. Das waren die CO₂-Emissionen; das war der ganze Bereich der emissionsrelevanten Bauteile. Das haben wir im Vorhaben aufgenommen. Was sozusagen nicht umgesetzt werden konnte in diesem gemeinsamen Vorhaben - aber dafür in einem separaten Vorhaben des Umweltbundesamts -, war der Bereich der sogenannten Off-Cycle-Emissionen. Hier bestand Übereinkunft, dass das quasi eine Art Forschungsauftrag ist, dass es ein Forschungsfeld ist, das Emissionsverhalten von Fahrzeugen im Hinblick auf die Realemissionen in anderen Fahrzyklen als im Regelwerk vorgegeben zu untersuchen. Deswegen hat das Umweltbundesamt in einem Parallelvorhaben dann diesen Aspekt mit abgedeckt, sodass wir am Ende sagen können: Die wesentlichen Aspekte des Konzepts des Umweltbundesamts sind abgedeckt gewesen, sind in entsprechenden Forschungsvorhaben oder entsprechenden Überwachungsvorhaben verankert worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also haben wir es hier mit zwei unterschiedlichen Forschungsvorhaben zu tun: das eine, das mit dem Verkehrsministerium dann abgesprochen und abgestimmt

war, und das andere, wo Sie sagten, wo Fragen, beispielsweise Off-Cycling, zum Thema gemacht worden sind.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau; das waren sich ergänzende Vorhaben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich noch mal auf das eine, das abgestimmte Forschungsvorhaben zu sprechen kommen, das sich ja verändert hatte. Inwieweit konnten denn mit den Rahmenbedingungen, die der BAST von Ihrem Hause und vom BMUB und BMVBS vorgegeben wurden, Hinweise erkannt werden bezüglich des Einsatzes von Motorsteuerungssoftware wie Cycle Beating beispielsweise oder von Software - so heißt es hier, Zitat -, „die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird“? - Das ist BMUB-2-1, Ordner 4, Seite 38. - War mit dem Design das noch erkennbar und herauszufinden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Mit dem Design und mit den Vorgaben des europäischen Regelwerks war damals eine Abschaltvorrichtung, wie wir sie heute kennen, also eine illegale Abschaltvorrichtung, nicht zu finden. Es gab damals weder die notwendigen Messverfahren noch die entsprechende Erfahrung zur Analyse im Hinblick auf die Kombination von Fahrzeugverhalten und entsprechenden Emissionen und einer entsprechenden Software. Also, das war mit diesem Messprogramm so nicht zu machen. Es waren aber auch damals im Regelwerk - und das ist bis heute der Fall, muss man an dieser Stelle erwähnen - keine Verfahren verfügbar, mit denen man eine entsprechende Abschaltvorrichtung hätte finden können, rechtssicher nachweisen können; das muss man gleich noch dazusagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, jetzt haben Sie den Begriff „rechtssicher“ eingeführt. Dass man es herausfinden konnte, hatten wir zumindest in der Zeugenvernehmung von einem anderen Zeugen schon gehört. - So weit meine Fragen zur Konzepterstellung.



5. Untersuchungsausschuss

Dann würde ich ganz gerne noch mal, was den Verlauf und die Ergebnisse der Studie anbetrifft, die ab 2010 vom TÜV Nord ja durchgeführt worden ist - - In einer E-Mail vom 2. Februar 2011 informierte Herr Bugsel die Mitglieder der Lenkungsgruppe, die ja das Projekt begleitet hat - BMVBS, KBA, BMUB und UBA - zum Betreff „Projekt Feldüberwachung/Ergebnisse Golf-Messung in WOB“: Festgestellt worden seien - Zitat - eine Abweichung der CO- und CO₂-Emissionen von dem Typprüfwert. Sie hingen davon ab, ob der Golf im Anlieferungszustand gemessen wurde oder nicht und ob die Messung des Golfs mit dessen alter oder neuer Software erfolgte. - Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186.

Also, während mit der alten Software der Grenzwert für CO₂-Emissionen überschritten wurde, konnten - auch das wieder zitiert - „die CO-Emissionen bei dem geprüften Fahrzeug im NEDC (Typ 1 Test) um ca. 50 % gegenüber der ‚alten‘ Software reduziert werden“ - Zitatende - und lagen - Zitat - „nun deutlich unterhalb des CO-Grenzwerts in etwa auf dem Niveau des Typprüfwerts“. Aber auch da gab es weiter divergierende Messergebnisse, je nachdem, ob der Golf im Anlieferungszustand gemessen worden ist oder nicht.

Weiteres Zitat - Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, auch auf der Seite 186 -, wo es heißt:

Je nachdem auf welches Messergebnis man sich nun bezieht, beziffert sich die Abweichung der CO₂-Emissionen gegenüber dem bei der Typprüfung gemessenen CO₂-Wert auf ca. + 11 % (Messung aus Essen) oder ca. + 5 % (Messung aus Wolfsburg).

Und dann ist ein ganzer Prozess in Gang gesetzt worden. Im Hinblick auf dieses Ergebnis verschickte der Direktor der BASt, Herr Seeck, am 16. Februar 2011 ein Schreiben an Volkswagen mit der Bitte um schriftliche Stellungnahme zu den dort ermittelten Werten beim VW Golf. In dem Schreiben heißt es dazu:

Bei zwei Fahrzeugen traten deutliche Überschreitungen des CO-

Grenzwertes auf und bei dem dritten Fahrzeug lag der CO-Messwert nahezu exakt auf dem Grenzwertniveau.

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

Das ist der gleiche Ordner, auf der Seite 192. - Angesichts dieser Abweichungen im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte für CO und CO₂ mit alter und mit neuer Software interessiert uns hier insbesondere, was in der Lenkungsgruppe unter alter und neuer Software dann auch verstanden wurde und welche Funktionsweise man den beiden Softwarevarianten beimaß. Wurden auch die gemessenen Werte wie Golf im Auslieferungszustand gemessen und von den Exemplaren unterschieden, bei denen das nicht der Fall ist? Die konkrete Frage ist: Welche Veränderungen gegenüber dem Anlieferungszustand erfolgten dann bei dem in Wolfsburg vermessenen VW Golf vor dessen Messung? Also: Wie ist der Prozess? Wie hat sich das Fahrzeug verändert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, die Stichprobengröße für eine Feldüberwachung nach dem Regelwerk ist immer drei Fahrzeuge. Der Beginn der Stichprobe: Drei Fahrzeuge sind vermessen worden; zwei zeigten eine Überschreitung des Kohlenmonoxidgrenzwertes; einer war mit, ich meine, 499,6 mg, man könnte sagen, knapp am Grenzwert dran, aber eben drunter. Die Stichprobe war demnach nicht zu entscheiden. Dessen ungeachtet, dass die Stichprobe nach dem Regelwerk nicht zu entscheiden war, ist zum damaligen Zeitpunkt bereits eine Diskussion mit dem Hersteller aufgenommen worden im Hinblick auf die Ursachenforschung: Warum hat ein Dieselpkw hohe Kohlenmonoxidemissionen? Denn üblicherweise sind die CO-Emissionen bei einem Diesel sehr, sehr niedrig; das liegt am Verbrennungsverfahren und an der entsprechenden Abgasnachbehandlung.

Insofern war das ein atypischer Fall für ein Dieselfahrzeug, und der Hersteller hat dann im Laufe des Prozesses hierfür auch eine technisch für die



5. Untersuchungsausschuss

Lenkungsgruppe nachvollziehbare Erklärung geliefert, nämlich dass aufgrund der Alterung des Katalysators der Aufheizprozess, also die Temperaturfindung des Katalysators, langsamer war als ursprünglich konditioniert. Das läge an einem entsprechenden Fehler bei der Softwarekonditionierung, und man könne das aber dadurch lösen, dass die Software zu einem schnelleren Aufheizen des Katalysators führt und damit die Kohlenmonoxidemissionen wieder deutlich entfernt sind vom Grenzwert und damit eine Grenzwerteinhaltung sichergestellt ist.

Das waren die Diskussionen, die wir damals in der Lenkungsgruppe hatten. Die Erklärungen erschienen den Mitgliedern der Lenkungsgruppe technisch plausibel, und es hat sich auch an Messungen von Volkswagen in Anwesenheit des Forschungsnehmers die Wirkung eines entsprechenden Softwareupdates gezeigt. Die CO-Emissionen lagen mit dem Softwareupdate deutlich unter Grenzwert - Sie sprachen es an: 50 Prozent geringere Emissionen - und damit in einem Bereich, der nachvollziehbar war mit Blick auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs und nach meiner Erinnerung auch im Bereich des Typgenehmigungswerts. Das heißt, das war dann wieder ein nachvollziehbares Verfahren, und so ist es auch von der Lenkungsgruppe damals gesehen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das war ein Ergebnis des Diskussionsprozesses, nachdem man den Hersteller darauf aufmerksam gemacht hatte: Es gibt erhebliche Abweichungen. Wie kann man die erklären?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig. Die Erläuterungen stammten vom Hersteller, und sie wurden entsprechend in der Lenkungsgruppe geprüft und sind als technisch nachvollziehbar eingeschätzt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun gibt es ja weiteren Kontakt mit VW bezüglich der Abweichungen, und zwar einen vom 30. März 2011; das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 206 f. Wie haben Ihres Wissens der TÜV Nord, die BAST und das UBA die schriftliche Reaktion von VW vom 30. März- das ist zu einem

späteren Zeitpunkt - ihrerseits aufgenommen und bewertet, und welches Vorgehen wurde von der BAST erwogen? Das scheint ja noch einen weiteren Kontakt mit VW über den Februarkontakt hinaus gegeben zu haben.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja, nach meiner Erinnerung hat der Austausch mit VW weiter stattgefunden. Es schloss sich dann im Anschluss auch ein Gespräch mit Volkswagen an, von der Lenkungsgruppe mit Volkswagen, um den Gesamtkontext noch mal zu beleuchten und quasi sich ein abschließendes Bild dessen zu machen, wie das Ganze jetzt einzuschätzen ist. An genaue Bewertungen vonseiten der Behörden oder deren mögliches Agieren - hierzu kann ich Ihnen keine Aussage machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, die Lenkungsgruppe hat sich wiederholt mit Erläuterungen und Informationen von Volkswagen beschäftigt, um auf spezifische Dinge hinzuweisen, um spezifische Dinge zu erklären. Weil hier sind ja in den Unterlagen diverse Mailverkehre mit VW genannt, beispielsweise vom 13. Mai 2011; das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_5, Blatt 76 ff. Können Sie vielleicht dazu noch mal was sagen? Wie haben die einzelnen Mitglieder der Lenkungsgruppe die schriftliche Reaktion über das eben schon Geschilderte hinaus aufgenommen und bewertet, und welche weiteren Vorgehen wurden dabei auch erwogen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, im Einzelnen kann ich Ihnen das aus meiner Erinnerung heraus nicht mehr schildern, welche Position welche Behörde oder welche Einschätzung welche Behörde damals hatte. Nach meiner Erinnerung war es aber in jedem Fall so, dass wir am Ende ein gemeinsames technisches Verständnis dessen hatten, dass die Erläuterungen seitens Volkswagens einleuchtend waren, dass die Abhilfemaßnahmen ebenfalls geeignet erschienen, um eben die potenzielle Grenzwertüberschreitung im Bereich der Kohlenmonoxidemissionen durch eine entsprechende Updatesoftware in den Griff zu bekommen. Das war in jedem Fall der Fall. Im Einzelnen habe ich hieran keine Erinnerung.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Das, was Sie eben sagten, widerspricht in gewisser Weise dem, was jetzt weiter in den Unterlagen zu finden ist. In einem von Ihnen erstellten Vermerk für den damaligen Unterabteilungsleiter IG I vom 3. Mai 2011 zum - Zitat - „Sachstand F&E-Vorhaben ‚Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen‘ (Feldüberwachung)“ regen Sie, Herr Dr. Eberhardt, als Stellungnahme und Vorschlag zum weiteren Vorgehen Folgendes an - auch da zitiert -:

Es wird vorgeschlagen, weiterhin bei VW auf Aufklärung und Lösung ggf. vorhandener Mängel zu drängen. Ggf. wäre, bei unzureichender Kooperation seitens VW, auf eine Formalisierung (= Übergabe des Vorgangs an KBA zur Einleitung einer formalen „Untersuchung“ nach den Vorgaben der EU-Regelung) hinzuwirken. Dies soll so bspw. im Rahmen der Lenkungsgruppe des Vorhabens vertreten werden (nächste Sitzung am 9. Mai 2011).

Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 317. - Weshalb unterblieb die von Ihnen im April vorgeschlagene Formalisierung durch Abgabe an das KBA letzten Endes, obwohl auch Dr. Bugsel dann noch mal späterhin, am 6. Juli 2012, per E-Mail mitteilte, Volkswagen habe auch „im Nachgang zu unserem 2. Herstellergespräch (im April) keine Erklärung ... abgegeben, weder zu den erhöhten CO₂-Emissionen, noch zu den CO-Emissionen“?

Da die gesetzte Frist bereits ... abgelaufen ist, kann man wohl davon ausgehen, dass von Volkswagen keine Reaktion mehr zu erwarten ist.

Also, das scheint ja eine etwas andere Geschichte zu sein als die, die ich eben hörte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das ist kein Widerspruch. Die Schwierigkeit ist: Die Stichprobe war damals nicht zu bewerten. Ich hatte ausgeführt: Es waren zwei von drei Fahrzeugen mit erhöhten Emissionen festgestellt worden; ein

Fahrzeug hat den Grenzwert eingehalten. Damit war die Stichprobe nicht zu bewerten. Eine Formalisierung des Verfahrens hätte vorausgesetzt, dass die Stichprobe abschließend zu bewerten ist, und dies ist im späteren Fortgang des Forschungsvorhabens dahin gehend erfolgt, dass die Stichprobe ausgedehnt wurde. Das ist das normale, das vorgegebene Verfahren über das europäische und internationale Regelwerk: Die Stichprobe ist auszudehnen. Wir haben am Ende dann acht Fahrzeuge vermessen im Rahmen des Feldüberwachungsvorhabens, acht Fahrzeuge. Hier von zeigten drei Fahrzeuge erhöhte Emissionen, zwei davon bei CO-Emissionen, ein Fahrzeug im Bereich der Kohlenwasserstoff- und Stickoxidemissionen, also des Summengrenzwerts. Damit war die Stichprobe insgesamt als positiv zu bewerten. Und demnach fiel eine Formalisierung des Verfahrens letztlich aus, weil das Kraftfahrt-Bundesamt auf der formellen Seite keinen Ansatzpunkt hatte, sozusagen gegenüber Volkswagen eine Art Nichteinhaltung von Vorgaben des Regelwerks zu formulieren und entsprechende Abhilfemaßnahmen einzufordern.

Man muss ebenfalls im Hinterkopf behalten: Die Basis für eine Feldüberwachung und deren Anwendung ist immer das europäische Regelwerk. Das europäische Regelwerk gibt im Bereich der Feldüberwachung bislang nur sehr rudimentäre Vorgaben, zum einen im Hinblick auf die Durchführung der entsprechenden Überwachung, aber auch im Hinblick auf deren Anwendung der Ergebnisse. Das heißt: Das, was wir damals im Rahmen der Feldüberwachung versucht hatten, war ein, ich will jetzt nicht sagen, vorauseilender Gehorsam, aber ein über die Vorgaben des Regelwerks hinausgehendes Handeln. Und die Gespräche mit Volkswagen hätten normalerweise erst dann durchgeführt werden können, wenn man eine entsprechende Grundlage dafür hat. Das haben wir nicht gemacht. Wir haben frühzeitig das Gespräch gesucht, um auch frühzeitig zu schauen: Ist hier ein Problem? Wie ist das Problem zu lösen? - Die technischen Erklärungen leuchteten ein. Eine Formalisierung war nicht mehr möglich oder war einfach dadurch nicht möglich, dass die Stichprobe am Ende positiv zu bewerten war. Das heißt, man hatte keinen rechtlichen Ankerpunkt, und es erschien auch gelöst,



5. Untersuchungsausschuss

das Problem - das muss man auch dazusagen -; denn alle weiteren Fahrzeuge waren im Blick auf ihre Kohlenmonoxidemissionen unauffällig.

Insofern ist das kein Widerspruch, sondern es ergänzt sich. Das weitere Vorgehen war so - angedeutet -: Wenn quasi ein Verfahren zu formalisieren ist - - Bei entsprechender Überschreitung einer entsprechenden Anzahl von Fahrzeugen kann eine Formalisierung erfolgen. Das hat hier nicht vorgelegen; insofern ist das auch nicht erfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch das offenkundige Nichtreagieren von Volkswagen auf Ihre, denke ich mal, konkreten Fragen, die Sie an den Konzern gerichtet haben, das spielte dann weiter keine Rolle mehr?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das sind zwei Sachverhalte, auf die man da eingehen kann. Das eine war: Das Fahrzeug, um das es ging, hatte ein Produktionsdatum - - Ich meine, das ist Ende 2010 ausgelaufen. Die weiteren Verfahren, die also im Sinne einer Überprüfung der Fahrzeuge hätten durchgeführt werden können seitens des Kraftfahrt-Bundesamts, wären beispielsweise die Konformität der Produktion gewesen. Da das Fahrzeug aber gar nicht mehr produziert wurde, war das ein auslaufendes Modell. Eine Konformitätsüberprüfung war gar nicht mehr möglich. Im Hinblick darauf, ob hier quasi eine weitere Diskussion im Hinblick auf die CO₂-Emissionen - das war ja der zweite Bestandteil des Schreibens - hätte stattfinden können - - Der Bereich der CO₂-Emission ist im Hinblick auf die Feldüberwachung unreglementiert. Die CO₂-Emissionen sind im Rahmen der Feldüberwachung nicht zu überprüfen, und wir haben hier auch keinen Ankerpunkt, um sozusagen ein behördliches Handeln darauf aufzusetzen.

Wir haben im Rahmen des Forschungsvorhabens, ich meine, insgesamt bei sechs Herstellern eine erhöhte CO₂-Emission im Vergleich zum Typgenehmigungswert festgestellt und haben mit diesen Herstellern auch einen entsprechenden Schriftwechsel geführt. Das Bundesamt für Straßenwesen hat entsprechende Herstellerschreiben an die Hersteller geschickt. Die Antworten waren

nahezu gleichlautend: dass das europäische Regelwerk leider an dieser Stelle nicht geeignet ist, um repräsentativ und reproduzierbar CO₂-Emissionswerte zu liefern, die eine klare Bewertung des Fahrzeugs erlauben. Also auf Deutsch gesagt: Wenn Sie ein Fahrzeug im NEFZ vermessen, können Sie es an einem Tag mit dem Wert messen, am nächsten Tag mit einem anderen Wert, und Sie befinden sich innerhalb des Regelwerks. Das ist leider eine Schwierigkeit des NEFZ: nicht nur die geringe Repräsentativität, sondern auch die große Bandbreite der potenziell legal möglichen Testbedingungen. Und insofern wurden wir von den Herstellern mit dem Sachverhalt erneut konfrontiert, dass der NEFZ kein geeignetes Messverfahren ist, und das war eine Analyse, der wir uns letztlich angeschlossen haben, weil aus unserer Sicht ja auch der NEFZ zum damaligen Zeitpunkt entsprechend bewertet wurde und an den Arbeiten zu einem neuen Testverfahren, dem WLTP-Verfahren, bereits gearbeitet worden ist und insofern das unsere Haltung bestätigt hat, dass wir hier dringenden Handlungsbedarf haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber das war doch zum damaligen Zeitpunkt hinlänglich bekannt, dass der NEFZ keine realistischen Werte gibt. Dieser Auskunft hätte es ja eigentlich nicht von VW bedurft, um das zu erkennen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, aber das war eine Erklärung. An einem Beispiel gesagt: Wenn wir 110 messen und der Typprüfwert war 105, dann kann es dafür die Erklärung geben, dass das Fahrzeug immer 110 hat oder dass das Fahrzeug bei 110 anders gemessen worden ist als bei 105. Wenn aber beide Messwerte gleichwertig sind - und das war der Hinweis seitens der Hersteller -, sind beide Messwerte eben entsprechend mit zu berücksichtigen. Sprich: Wir hatten sowohl vonseiten des Regelwerks als auch vonseiten der Messtechnik das zum damaligen Zeitpunkt im Rahmen der Diskussion Mögliche von den Herstellern erfahren, nämlich dass die Ausführungen dahin gingen, dass eben sehr starke Flexibilität im Regelwerk vorlagen und damit die erhöhten Emissionen im Rahmen unseres, also des BAST-, Vorhabens erklärbar waren. Insofern waren die Diskussionen an dem Punkt auch zu einem Ende



5. Untersuchungsausschuss

gekommen, weil wir sowohl auf der regulatorischen Seite als auch auf der Diskussionsseite alles so weit umfänglich diskutiert hatten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber der Zeitraum war ja schon recht fortgeschritten, weil auch die Projektlaufzeit ja noch mal verändert worden war: Wir sind jetzt im Jahr 2012 nach den Unterlagen, wo eben Auffälligkeiten hinsichtlich der CO₂-Emissionen bei einigen untersuchten Fahrzeugtypen festgestellt worden sind. Und im April 2012 wurde dann noch mal ein weiteres Mal der Zeitraum des Projekts verlängert, und zwar dann um sieben Monate, sodass insgesamt noch mal zehn Monate ins Land gingen, „um“ - Zitat - „die Stellungnahmen der betroffenen Hersteller im Abschlussbericht aufnehmen zu können“, nachdem bisher nicht alle Stellungnahmen der Fahrzeughersteller vorliegen. Das ist BMUB-2-1, Ordner 5.

Was sollte in diesem verlängerten Zeitraum dann noch an neuen Erkenntnissen gewonnen werden? Das verstehe ich nicht. Oder ist das, was Sie eben gerade sagten, am Ende dieses um zehn Monate verlängerten Projektzeitraums festgestellt worden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann Ihnen den genauen Zeitpunkt dieser Diskussionen nicht mehr nennen. Aber das war sicher ein Prozess. Es kann durchaus sein, dass es in diesem verlängerten Zeitraum dann zu diesen Diskussionen kam; das will ich nicht ausschließen. Aber ich kann Ihnen den genauen Zeitraum der Diskussionen nicht benennen; ich kann mich nur an die Ergebnisse in diesem Kontext erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt wird es eigentlich ein bisschen heikel, weil Sie schon sagten, Sie hätten alles das, was Ihnen zur Verfügung stand, in Anschlag gebracht, um dann aufzuklären, woher diese Abweichungen kommen. Sie haben vom Hersteller entsprechende Informationen bekommen, die letztendlich dann trotz einer abschließenden Reaktion so akzeptiert worden sind. Nun gibt es aber einen interessanten und bedenkenswerten Hinweis in einer Mail vom 8. November 2011 zu weiteren Stichproben am Golf TDI, wo Herr Schmidt vom TÜV Nord Herrn

Dr. Bugsel von der BAST mitgeteilt hat, dass bei den beiden untersuchten VW Golf TDI die Grenzwerte eingehalten wurden. Dazu merkt er dann an - Zitat -:

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

Das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_6, Seite 92.

Interessant ist eben, dass es sich bei diesem Golf TDI um ein Fahrzeug mit der Motorvariante EA 189 handelte, die uns dann vier Jahre später das beschert hat, was uns hier umtreibt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Dieses Softwareupdate, über das wir vorhin sprachen, zur Einhaltung der Kohlenmonoxidgrenzwerte ist genau das, was hier vom Forschungsnehmer nach meiner Einschätzung der von Ihnen vorgetragenen Passagen gemeint worden ist. Das heißt, es war nicht klar, ob der Hersteller - in Anführungsstrichen - im vorausweisenden Gehorsam das entsprechende Softwareupdate bereits eingespielt hat, um die Grenzwerteinhalten sicherzustellen. Die Schwierigkeit ist dabei die Dokumentation. Softwareupdates werden ja - zumindest nach meinem Kenntnisstand; das ist eine Frage für das Kraftfahrt-Bundesamt letztlich - nicht immer dokumentiert, und insofern war für den Forschungsnehmer damals aller Voraussicht nach die Interpretation: Na ja, dieses Softwareupdate zur Verbesserung des Emissionsverhaltens zur Einhaltung der Kohlenmonoxidgrenzwerte könnte hier bereits aufgespielt worden sein bei den Fahrzeugen im Rahmen der Serviceaktion.

Das ist übrigens ein übliches Verfahren, dass die Softwareupdates hier zu ganz unterschiedlichen Fehlerbehebungen im Rahmen eines Services aufgespielt werden. Das ist sicher was, was man für die Zukunft sich auch anschaut: wie man das Nachvollziehen der Änderungen der Fahrzeugsoftware auf der Basis des heutigen Erkenntnisstands, was eine Software bewirken kann, sicher genauer nachvollziehbar halten muss. Wie das genau passieren kann, ist sicher eine schwierige



5. Untersuchungsausschuss

Angelegenheit, das einfach technisch nachvollziehbar zu machen. Aber nach meiner Einschätzung dieser Textpassage, die Sie jetzt vorlesen, ist das damals die Interpretation gewesen, dass dieses Softwareupdate zur Verbesserung des Fahrzeugs eben schon aufgespielt war und die Fahrzeuge deswegen den Grenzwert bereits eingehalten haben. Letztlich war das Fahrzeug aber innerhalb der Stichprobe positiv zu bewerten, und das haben die Messergebnisse dann auch unterstrichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir das vorstellen? Wie muss ich mir denn so eine Serviceaktion vorstellen? Sie sagen: Es sind Softwareupdates. - Sie lassen sich dann aber nicht erläutern, worin - wenn es denn eine Softwareupdate-Variante war - die bestand. So lese ich hier zumindest, dass eine Serviceaktion durchgeführt worden ist. Dann stimmten die Werte, und dann war das für Sie, für die Lenkungsgruppe auch in Ordnung.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann nur interpretieren, was Sie mir gerade vorgelesen haben. Ich bin über die Details nicht informiert. Aber meine Interpretation wäre, dass die Serviceaktion dazu hätte genutzt werden können, um dieses Softwareupdate zum schnelleren Aufheizen des Katalysators aufzuspielen und damit entsprechend die Kohlenmonoxidgrenzwerte sicher einzuhalten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie selber sind damals kritischer geblieben; so sagt es zumindest eine E-Mail vom 8. Mai 2012 - Fundstelle: BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_7 von 20, Seite 89. Sie schreiben Folgendes an die Mitglieder der Lenkungsgruppe - Zitat -:

... ich stimme den Ausführungen
des KBA

- haben wir ja eben erläutert -

weitgehend zu, würde aber andere
Schlussfolgerungen ziehen: Das
„Weiter Dranbleiben“ wurde ja
auch vor dem Hintergrund be-
schlossen, dass uns (und insbe-

sondere BMVBS und BMU) absehbar nach Abschluss des Vorhabens Fragen gestellt werden könnten, was wir denn auf Basis der Erkenntnisse aus dem Vorhaben unternommen haben. Eine Aussage wie, wir haben die Beteiligten angeschrieben, die Rückmeldungen waren nicht zufriedenstellend, aber dann war das Projekt zu Ende, wäre da kaum hilfreich in der Außendarstellung.

So schreiben Sie selber, und dem will ich eigentlich nichts hinzufügen.

Sie schlagen dann vor, alle Hersteller - und nicht nur die aus dem Projekt; Fragezeichen - und die Verbände einzuladen und - Zitat - „mal ein bisschen durch die Mangel zu drehen“. Sie weisen darauf hin, dass die Industrie bezüglich WLTP zum Teil deutlich abweichend von dem agiert, was sie in ihren Stellungnahmen vorschlägt.

Meine Frage an Sie: Können Sie hierzu erläutern, was Sie mit dem Vorschlag, dass man die Hersteller noch mal durch die Mangel drehen müsste, meinten? Wie wurde Ihr Vorschlag bei den Kollegen der Lenkungsgruppe angenommen, und gab es Umsetzungsvorschläge oder eher Kritik daran? Warum?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist jetzt wiederum der Aspekt der CO₂-Emissionen. Bei den CO₂-Emissionen haben wir eine ganz andere rechtliche Grundlage. Wir haben bei den CO₂-Emissionen keine Grundlage im Rahmen der Feldüberwachung, die Einhaltung der CO₂-Emissionen zu überprüfen und gegebenenfalls auch Abhilfemaßnahmen rechtlich durchzusetzen. Wir haben hier also quasi eine Art unregelmäßigen Bereich, übrigens bis heute. Die CO₂-Emissionen hat die Bundesregierung deswegen im Nachgang zu diesem Forschungsvorhaben in die europäischen Verhandlungen zur Fortentwicklung der Abgasvorschriften als einen Kernpunkt eingespeist, den die Feldüberwachung zukünftig umfassen muss.

In diesem Kontext war aber klar, dass wir im Hinblick auf die CO₂-Emissionen immer wieder mit Argumenten konfrontiert werden, dass die



5. Untersuchungsausschuss

Messverfahren unzureichend sind, und wir diese auch zur Kenntnis nehmen müssen. Denn das Regelwerk ist an diesem Punkt leider bis zum jüngst beschlossenen Update um den WLTP sehr rudimentär gewesen, hat sehr viele Flexibilitäten ermöglicht. Und insofern war es durchaus wichtig aus unserer Sicht, dass wir hier entsprechend politischen Druck auf die Hersteller machen, um als Schlussfolgerung aus diesem Projekt zumindest abzuleiten, dass wir im Rahmen der WLTP-Arbeiten deutlich schneller vorankommen müssen und hier einen zielführenden Abschluss erreichen müssen, dass eben die Lücken des Regelwerks durch den NEFZ entsprechend gelöst werden können. Als Schlussfolgerung zum Forschungsvorhaben ist das, denke ich, am Ende, auch wenn ich keine Erinnerung an die Diskussion dazu im Detail habe, sicher positiv aufgenommen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie etwas zu den Positionen der Hersteller bzw. auch des VDA sagen, die dort im Rahmen des Verfahrens vorgetragen worden sind, und - Sie haben ja immer wieder Kontakt auch mit den Herstellern gehabt - wichen die in dieser Diskussion bezüglich WLTP-Verfahren ab von dem, was innerhalb der Lenkungsgruppe diskutiert worden ist? Wie waren die Reaktionen der Hersteller an dieser Stelle?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist jetzt eine Frage, die schwierig zu beantworten ist, weil sie einen so langen Zeitraum und einen so intensiven Diskussionsprozess umfasst. Woran ich mich erinnern kann, ist, dass Teile der Ausführungen der Hersteller im Rahmen der Antworten auf die Schreiben der Bundesanstalt für Straßenwesen das bestätigt hatten, was wir im Rahmen des WLTP-Prozesses auch erfahren haben, nämlich dass es elementare Schwachstellen gibt im NEFZ, die dazu führen können, dass unter gleichen Randbedingungen durchgeführte Tests durchaus im Endergebnis deutlich voneinander abweichen können. Insofern war hier Konsistenz vorhanden.

Dass das sich nicht immer eins zu eins vonseiten der Hersteller in der Argumentation dann auch in die WLTP-Verhandlungen übertragen hat, das kann durchaus sein. Ich kann Ihnen das nicht an

einem Detail festmachen. Aber mein Bauchgefühl war schon bisweilen in den Diskussionen, dass je nachdem, in welcher Gruppe man gerade sitzt, bisweilen die Argumentationslinie umgekehrt wurde. Das will ich aber niemandem vorwerfen. Jeder hat hier sozusagen eine Rolle zu spielen, und das war eben die Rolle der Hersteller auch im Rahmen der WLTP-Verhandlungen, wenngleich diese am Ende insgesamt als sehr fruchtbar zu sehen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, es hat ja auch einen ganzen, doch enorm langen Zeitraum in Anspruch genommen. Insofern, was die Ergebnisse anbetrifft, will ich Sie gleich noch mal eben mit einer Einschätzung konfrontieren, und dann bin ich auch mit diesem Teil der Konzeptbearbeitung durch.

Wir sind ja nun schon sieben Jahre später. Da gibt es dann die abschließende fachliche Stellungnahme vom 30. Juli 2015 zum Schlussbericht des TÜV Nord, und da steht - Zitat -:

Die Ergebnisse des Vorhabens zeigen, dass mit Blick auf die Schadstoffemissionen die Fahrzeuge ... die Abgasgrenzwerte im Labor einhalten. Mit Blick auf die Realmissionen der Fahrzeuge auf der Straße ergibt sich daraus jedoch noch keine belastbare Aussage, hierfür müssten andere Prüfprozeduren eingesetzt werden, die derzeit auf EU-Ebene entwickelt werden ...

Real Driving Emissions sind damit gemeint. - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 6, Blatt 583.

Juli 2015 - begonnen haben wir eben im Zeitraum 2007/2008. Wenn Sie aus der Studie keine belastbare Aussage zu den realen Emissionen der Fahrzeuge auf der Straße herausgefunden haben, dann frage ich Sie einfach mal nach der Einschätzung: Wofür wurde die Studie mit Gesamtkosten von knapp 490 000 Euro dann letztendlich durchgeführt und mehrfach verlängert? Das bleibt mir jetzt am Ende dieser Befragungsrunde dann doch schleierhaft.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie wissen ja zu Beginn eines solchen Vorhabens nichts über die Ergebnisse. Das heißt, wir haben bei der Konzeption des Vorhabens ein Ziel verfolgt, nämlich die Feldüberwachung von Kraftfahrzeugen unabhängig von einer Behördenseite aufzusetzen, und wir haben uns im Nachgang dann mit den Ergebnissen auseinandergesetzt. Wir haben festgestellt, wie Sie richtig ausführen: Keines der Fahrzeuge hat im Rahmen des Stichprobenverfahrens Auffälligkeiten gezeigt; alle Stichproben waren positiv zu bewerten.

Das war aber nicht die einzige Schlussfolgerung aus diesem Vorhaben. Also, das Vorhaben hat uns durchaus im Rahmen der Verhandlungen vorgebracht. Als weitere Schlussfolgerung hat es unsere Sichtweise bestätigt, dass die CO₂-Emissionen im Rahmen des NEFZ eben nicht repräsentativ, nicht reproduzierbar messbar sind. Das waren Erkenntnisse, die man früher in gleicher Weise hatte; das hat das noch mal bestätigt.

Weiterhin waren wir der Überzeugung, dass es verpflichtend sein muss, die CO₂-Emissionen im Rahmen der Feldüberwachung zukünftig auch zu messen. Das heißt, das war ein Antrieb für Umwelt- und Verkehrsressort, im Rahmen der weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene zur Fortentwicklung der Abgasvorschriften, die dann 2014 begonnen haben, diesen Punkt einzubringen, und den haben wir auch vonseiten der Bundesregierung im Regelwerk verankert. Das ist noch nicht beschlossen; aber wir haben ihn schon mal eingebracht. Das heißt, da fehlt lediglich der formale Stempel noch.

Also, das war eine weitere wesentliche Schlussfolgerung: Wir waren der Überzeugung am Ende des Vorhabens, dass das statistische Verfahren für eine Feldüberwachung deutlich überarbeitet werden muss - eine Forderung, die wir im Rahmen der RDE-Arbeiten eingebracht haben und die jetzt im Rahmen der weiteren RDE-Arbeiten - Stichwort „viertes RDE-Paket“ - auch von der Kommission aufgegriffen wird in einem separaten Rechtsetzungsverfahren, jetzt sozusagen den Kernpunkt der Feldüberwachung neu aufzusetzen auf der Basis von RDE, auf der Basis einer

überarbeiteten und dann hoffentlich sehr viel effizienteren Statistik.

Wir haben weiterhin als Schlussfolgerung gezogen, dass der zweite Teil des Vorhabens, der Teil B, die Austauschkatalsatoren - - dass wir auch hier Überarbeitungsbedarf sehen mit Blick auf die Regelung 103 der UNECE - ein anderer Rechtskontext; aber auch da ist das Regelwerk fortzuentwickeln.

Und gut, als weitere Schlussfolgerung - das ist jetzt zumindest eine persönliche von mir -: Eine weitere Feldüberwachung auf der Basis des NEFZ war aufgrund der Breite der Stichprobe, also der Stichprobe der untersuchten Modelle, und der umfangreichen Untersuchungen an diesen Modellen und des Nachweises, dass die Modelle die Grenzwerte im NEFZ alle einhalten, nicht mehr als zielführend anzusehen. Das heißt, wie Sie richtig ausführen: Projekte kosten Geld, und die Geldmittel, die vorhanden sind, die ja zum Teil auch sehr knapp sind, sollten zielführend eingesetzt werden. Das heißt, es war unsere Überzeugung, dass auf der Basis des NEFZ eine Feldüberwachung mit diesem statistischen Verfahren im Hintergrund, mit den Mängeln im Hinblick auf die CO₂-Emissionen, also einer fehlenden Rechtsgrundlage, derzeit nicht mehr sinnvoll ist, sondern auf der Basis neuer Erkenntnisse, neuer Verfahren neu aufgesetzt werden sollte. Das war eine übereinstimmende Auffassung innerhalb der Lenkungsgruppe, und das ist jetzt ein Punkt, an dem man quasi schon nahtlos ansetzen kann, etwas, was jetzt sozusagen schon aufgegriffen wird, sowohl regulatorisch als auch durch die entsprechenden Typgenehmigungsbehörden.

Also, ich denke, Schlussfolgerungen gibt es viele. Es gibt wahrscheinlich noch zahlreiche weitere. Das sind die, die mir jetzt mehr oder weniger spontan einfallen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber es bedurfte erst der Beichte von VW, dass sie illegal abgeschaltet haben. - Ich gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Herr Dr. Eberhardt, der Herr Vorsitzende hat ja schon relativ



5. Untersuchungsausschuss

viele Themen umfangreich bearbeitet. Es bleiben aber trotzdem noch einige Dinge übrig, die möglicherweise ergänzend sind. Eine Frage noch mal zum Cycle Beating: Die Erkennung des Testzyklus und die Aktivierung der Abgasreinigung - impliziert das von vorneherein eine Möglichkeit der Manipulation? Haben Sie das so in Zusammenhang gebracht?

Und jetzt davon unabhängig noch mal auch einen Verweis auf den Abschlussbericht: Sie haben ja zu den Stichproben auch umfangreich Stellung genommen. Wenn man den Abschlussbericht liest, dann werden dort häufig die Abweichungen mit der Verwendung eines falschen Kraftstoffs begründet, und der Eindruck wird erweckt, dass man mit dem Referenzkraftstoff also die Abweichungen quasi erklären könnte oder, besser gesagt, vermeiden könnte. Welche Rolle spielt das? Im Abschlussbericht war es deutlich festgelegt. In dem Begleitwerk zum Abschlussbericht, also in den Protokollen und Gesprächen, wurde dann mehr diese Software-Aktualisierung angesprochen.

Vielleicht nehmen Sie dazu noch mal Stellung, und die anderen Fragen möchte ich dann im Komplex nach Ihrer Antwort stellen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist richtig, was Sie ausführen: Die Zykluserkennung an sich ist technisch zum Teil sogar notwendig, das heißt, da gibt es keinen direkten Bezug zum Einsatz einer Abschaltvorrichtung oder zum Einsatz einer illegalen Abschaltvorrichtung. Eine Zykluserkennung kann notwendig sein und ist oftmals technisch sogar notwendig, um ein Fahrzeug überhaupt im Labor betreiben zu können. - Das zu Ihrer ersten Frage.

Mit Blick auf den Abschlussbericht und mit Blick auf die Referenzkraftstoffe: Das europäische Regelwerk sagt an dieser Stelle - und das ist das, was ich vorhin mit leider rudimentären Regelungen, leider rudimentären Vorgaben versucht hatte zu beschreiben -: Im Rahmen der Feldüberwachung ist es das Recht des Herstellers, bei entsprechenden Überschreitungen oder aus seiner Sicht unzureichenden Testverfahren einen Nachtest durch einen Referenzkraftstoff einzufordern.

Das ist etwas, wogegen wir uns vonseiten der Bundesregierung seit Jahren vehement einsetzen in zweierlei Belangen: zum einen diese Referenz zu streichen. Das wird jetzt im Rahmen der weiteren RDE-Arbeiten sicher ein Punkt sein. Denn es ist ja klar: Kein Mensch fährt draußen mit Referenzkraftstoff. Das Regelwerk eröffnet diese Möglichkeit aber. Das heißt, da haben wir einen gewissen Widerspruch zwischen Realität und dementsprechenden Messverfahren - einen Bruch, den wir lösen wollen, den wir mit den RDE-Arbeiten auch zum Teil bereits gelöst hatten oder haben.

Als Erklärung für niedrigere Emissionen den Referenzkraftstoff heranzuziehen, ist ein sehr, sehr schwieriges Unterfangen, weil man muss an dem Punkt berücksichtigen: Die Qualität des Referenzkraftstoffs muss nicht zwanghaft Auswirkungen auf das Emissionsverhalten haben. Wir haben das in gewissen Tests gesehen; wir haben es in gewissen Tests aber auch nicht gesehen. Das heißt, da war keine Systematik nach meiner Erinnerung erkennbar, dass ein Referenzkraftstoff automatisch zu besseren Emissionen führt. Was der Referenzkraftstoff in jedem Fall bewirkt, ist eine bessere Reproduzierbarkeit. Wenn Sie sich vorstellen, ein Fahrzeug wird - in Anführungsstrichen - vom Halter besorgt für eine Feldüberwachung. Der Halter liefert das Fahrzeug quasi mit seinem Haus-und-Hof-Kraftstoff ab. Wenn die Qualitätsunterschiede innerhalb der Normen - - Die können durchaus da sein, Kraftstoffe können unterschiedliche Qualitäten haben; das kann im ungünstigsten Fall auch zu Emissionsbeeinflussung führen. Und das heißt, wenn Sie ein Fahrzeug - in Anführungsstrichen - mit einem guten Kraftstoff erwischen und ein anderes mit einem schlechten Kraftstoff, kann das eine gewisse Emissionsdifferenz - sicher nicht in relevanter Auswirkung, aber in gewissem Umfang - erklären. Deswegen ist der Referenzkraftstoff immer eine Möglichkeit, die Ausreißer der Tests quasi einzufangen und auf eine normierte Basis zurückzuführen. Aber wir sind der Überzeugung in der Bundesregierung, dass wir Referenzkraftstoffe für die Fortschreibung des Regelwerks nicht mehr als Maßstab haben wollen, sondern dass



5. Untersuchungsausschuss

wir hier quasi Marktkraftstoffe als Referenz setzen wollen. - Ich hoffe, das waren Ihre beiden Fragen.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Das war jetzt aus dem Abschlussbericht erst mal so nicht zu lesen. Aber es ist ja immer gut, wenn es auch im Anschluss daran Erkenntnisse gibt, die dann noch verwertbar sind.

Sie hatten in einer Stellungnahme, die Sie persönlich verfasst haben zum Positionspapier der Automobilindustrie zu RDE aus dem Oktober 2014, geschrieben, dass es zu zeitlichen Verzögerungen bezüglich Abschluss der RDE-Arbeiten im Wesentlichen deshalb gekommen ist, weil die Automobilindustrie einen umfangreichen Forderungskatalog vorgelegt hätte, also die Industrie-seite. Nachzulesen ist das in BMUB-2-1, Ordner 11 von 60, Seite 331 bis 334.

Durch welche Forderungen hat Ihrer Meinung nach die Automobilindustrie den Entwicklungsprozess im Schwerpunkt ausgebremst? Und zweitens: Inwiefern wurde die Automobilindustrie in den Prozess der Entwicklung von der Bundesregierung, also sprich: auch von Ihrem Ministerium, einbezogen und mit welchem Ziel?

Dazu kann ich gleich die nächsten Fragen anschließen. Da muss ich noch mal zurückgehen auf die vorkonzeptionelle Arbeit zur Feldüberwachung. Da gab es ja dieses Hin und Her - wir haben es heute umfangreich besprochen -, mit Tretminen ja oder nein, wo Sie dann in Ihrem Hause und in Ihrem Referat die Wünsche des UBA, mögliche Kritikpunkte oder Problemdiskussionen mit dem Verkehrsministerium auch im laufenden Prozess zu erörtern, eher in den Bereich der Rahmenbedingungen gepackt haben und gesagt haben: Wir konzentrieren uns auf die Kernbedingungen des Regelwerks. Aber es zeigt sich ja deutlich, dass diese Rahmenbedingungen, also diese Kritik, quasi die Prozesskritik, unbedingt notwendig ist.

In diesem Zusammenhang haben Sie ja auch einen ständigen Gedankenaustausch seit 2009, wie mir bekannt ist, zwischen dem Umweltministe-

rium und dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller. Können Sie noch mal kurz die Initiative dazu erläutern, was Anlass und Ziel des Gedankenaustauschs ist und welche Bedeutung das für die strategische Ausrichtung des BMU hat, wie das möglicherweise auch auf die zukünftige Regelung der Feldüberwachung zurückgreift und wie die Zukunft, die Perspektive solcher Austauschrunden aussehen wird - jetzt nicht nur zeitlich oder terminmäßig, sondern auch zielmäßig?

Dann sind Sie ja die zuständige Fachaufsicht zum Kraftfahrt-Bundesamt. - Nein? Für die Beschaffenheit von mobilen Maschinen und Geräten doch auf jeden Fall, oder?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Denke ich mal. Luftreinhaltung, Klimaschutz, also das gehört schon zusammen. - Wie gestaltet sich jetzt dort die Zusammenarbeit, auch in Zukunft oder in Bezug auf das Konzept der Feldüberwachung gesehen, die ja nun, glaube ich, am Anfang schon ein bisschen rumpelig war?

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist auf jeden Fall zu beantworten innerhalb des Untersuchungszeitraums, und da ist die Zukunft etwas begrenzt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich versuche kurz, hinten anzufangen: Der Bereich „mobile Maschinen“ ist nicht Bestandteil des Untersuchungsbeschlusses. Insofern habe ich hierzu keine Möglichkeit auszuführen. Mobile Maschinen sind Baugeräte, Bagger. In diesem Kontext haben wir eine Fachaufsicht über das Kraftfahrt-Bundesamt. Ich bin für diesen Themenbereich nicht zuständig; hierzu kann ich Ihnen keine Ausführungen machen.

Die Gespräche mit dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller - Sie meinen den VDIK?

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ja.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also nicht ACEA. Okay, VDIK. - Das ist richtig: Da hatten wir in den letzten neun Jahren, seit ich im Bundesumweltministerium arbeite, alle ein bis zwei Jahre einen Gedankenaustausch. Das war immer in einer durchaus größeren Runde, wo die wesentlichen Kernpunkte der aktuellen Diskussionen - - Das reichte dann von der Abgasuntersuchung, also der periodischen Überwachung von Kraftfahrzeugen, hin zu den Abgasvorschriften, aber auch zum Thema Kühlmittel, Thema Recycling von Kraftfahrzeugen, also die ganze Themenbreite, in der das BMUB tätig ist im Hinblick auf Kraftfahrzeuge. Diese Gespräche waren ein Informationsaustausch - ich denke, für beide Seiten -, und das ist regelmäßig durchgeführt worden. Ich denke, es ist wichtig, dass man Gespräche führt, um ein Bild dessen zu erhalten, was für die andere Seite essenziell ist, was die entsprechenden Gedankengänge, die entsprechenden Positionen sind. Ein solcher regelmäßiger Austausch findet statt, wenngleich er die letzten Jahre nach meiner Erinnerung nicht mehr stattgefunden hat.

Die Problemdiskussionen im Konzept des Umweltbundesamts waren praktische Probleme. Also, Ziel war ja, mit dem Konzept des Umweltbundesamts das Verkehrsministerium zu überzeugen, dass eine solche unabhängige Feldüberwachung durchgeführt werden sollte. Die Problemdiskussionen des Umweltbundesamts und die Ausführungen zielten beispielsweise auf Schwierigkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, zum Teil spezielle Kraftfahrzeuge, die entsprechende Stichprobenanzahl zu erreichen, oder Ähnliches, also wirklich praktische Durchführungsprobleme. Und wir waren der Überzeugung, dass, wenn man sich überlegt, dass man zu Beginn eines entsprechenden Gesprächsprozesses ist, man - in Anführungsstrichen - nicht schon gleich die fauligen Äpfel auf den Tisch legt, sondern erst mal damit anfängt, sich über das Grundkonzept zu einigen, und dann im Gespräch natürlich auch auf entsprechende praktische Schwierigkeiten eines solchen Konzepts hinweist. Was wir natürlich nicht wollten, war, entsprechende erste grundsätzliche Gespräche schon mit Problemdiskussionen zu erschweren und zu beschweren. - Also, das war der Hinweis.

In diesem Zusammenhang: Der RDE-Prozess und die Forderungen seitens der Industrie waren ein Prozess, der am Ende, wenn ich mal grob überschlage, viereinhalb Jahre gedauert hat, bis zum ersten RDE-Paket - ein langer Prozess, ein technisch unglaublich komplexer Prozess. Forderungen der Industrie gab es in Hülle und Fülle. Was mir jetzt spontan einfällt im Hinblick auf eine Verzögerung des Prozesses, war: Wenn wir zurückgehen zum Beginn, da hatten wir ja noch keine Vorstellung, wie wir am Ende RDE fachlich, also im Hinblick auf die Umsetzung im Rahmen der Messtechnik, stemmen können. Es gab erste Anlagen im Bereich der Lkw, dass dort mit mobiler Messtechnik Fahrzeuge vermessen werden konnten. Es war damals noch ein Versuchsträger im Jahr 2011, aber es ist im Jahr 2011 für die Lkw beschlossen worden. Da gab es sozusagen gute Anlagen; auf die wollten wir aufbauen. Aber es gab natürlich auch die Schwierigkeit: Wir hatten damals PEMS-Messtechnik ungefähr in Schrankgröße. Das heißt, es stellten sich auch schlicht Fragen der praktischen Umsetzbarkeit, der Übertragbarkeit dieses Konzepts auf die Fahrzeugklasse der Pkw.

Insofern hat man damals mehrere Konzepte verfolgt: Das eine war portable Messtechnik; das Zweite war der Einsatz anderer Zyklen, anderer Fahrzyklen - die es ja gab, die im europäischen Regelwerk aber nicht verankert waren -, also quasi einen statischen Zyklus zu verwenden. Und die zweite Möglichkeit, die damals vonseiten der Industrie eingespeist worden ist, war der sogenannte randomisierte Fahrzyklus. Man muss sich das so vorstellen: Das war ein Konzept, wo der letztlich zu fahrende Zyklus vorher nicht feststeht, sondern durch ein randomisiertes, also ein Zufallsverfahren zusammengesetzt wird. Stellen Sie sich vor, Sie haben so eine Art Topf, wo lauter unterschiedliche Fahrintervalle drin sind, und dann greifen Sie 10-mal, 15-mal oder in dem Fall mehrere 1 000-mal rein und ziehen immer wieder ein Steinchen raus. Und diese Steinchen setzen Sie zusammen und analysieren am Ende den Zyklus, ob er fahrbar ist, und wenn er fahrbar ist, wird dieser randomisierte Fahrzyklus gefahren.



5. Untersuchungsausschuss

Das war ein Konzept, das vonseiten der Industrie eingebracht worden ist, das intensiver Prüfungen, Überarbeitungen, Analysen bedurfte und das sicher am Ende die Arbeiten zeitlich nicht befördert hat. Es war ein nachvollziehbares Konzept, weil eben nicht klar war, ob das portable Messverfahren am Ende einschlägig ist, also umsetzbar ist mit Blick auf die Pkw-Gruppe. Aber es war mit Blick auf den weiteren RDE-Zeitplan sicher nicht beschleunigend; so möchte ich es einmal formulieren. Es gab aber auch wesentliche Diskussionen zu den Randparametern, also als Beispiel genannt der Temperaturbereich, unter dem RDE anzuwenden ist. Es gab eine Vielzahl von Diskussionen im Hinblick auf eine Begrenzung der Fahrdynamik - Stichwort ist in dem Fall: Ausschluss extremen Fahrverhaltens. Dazu hatten wir intensive Diskussionen.

Also, es gab eine Vielzahl von Diskussionen, die auch notwendig waren. Diese zu führen, war sicher kein Zeitvertreib, der notwendig war, um Beschäftigung zu schaffen, sondern das war sicher notwendig, aber zum Teil eben zeitlich sehr, sehr aufwendig. Und ich gebe zu, dass wir gewisse Diskussionen auch zehnmal geführt haben. Das ist aber Bestandteil eines solchen Prozesses. Wenn man Brüsseler Prozesse kennt, dann ist das insistent, dann ist das Bestandteil des Verfahrens, dass man sehr, sehr lange um bestimmte Punkte diskutiert, um andere dann wiederum nicht. Das heißt, da gibt es gewisse Phänomene, die einfach auftreten. Aber das war sozusagen mit meiner entsprechenden Formulierung dahin gehend gemeint.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Also, wenn Sie sagen: „Das waren notwendige Verfahren“ - und wir kennen ja alle solche Diskussionen, die mal länger und mal kürzer sind -, würden Sie aber ausschließen, dass es vorsätzliche Verzögerungen gegeben hat?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Zumindest waren sie für uns nicht als vorsätzlich erkennbar. Uns ging es in den Diskussionen immer um die Sache. Ob dann die Vehemenz der Diskussion einem Vorsatz folgte, der für uns nicht erkennbar

war, kann ich nicht bewerten. Das wäre eine Einschätzung, zu der ich keine Tatsachenwahrnehmung habe.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Letzte Frage dazu: Haben sich möglicherweise solche Anhaltspunkte für so Kritikpunkte, die diese Diskussion mit der Automobilindustrie dann ergeben haben, in dem Gedankenaustausch mit dem VDIK schon ergeben? Haben Sie da schon schlussfolgern können, in welche Richtung da - - Ich meine, dieser Verband der Kraftfahrzeughersteller wird ja einen gewissen Überblick haben, wo dort der Hase im Pfeffer liegt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, wir hatten auch zu den Anfängen der RDE-Diskussionen einen Austausch, aber der war allgemeiner Art. Das war ein Informationsaustausch; da ging es nie in die fachliche Tiefe. Das war ein allgemeiner Informationsaustausch. Also da, an den Stellen, war sicher nichts erkennbar. Wo die Diskussionen klar erkennbar waren im Rahmen der Brüsseler Prozesse, im Rahmen der europäischen Arbeitsgruppe zu RDE, da sind die Diskussionen dann auch zum Teil wirklich intensiv geführt worden; da war es erkennbar. Im Rahmen der VDIK-Gespräche für mich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall. Dann ist die Fraktion der Grünen an der Reihe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich will mich, Herr Dr. Eberhardt, noch mal mit der Semantik des Wortes „Tretminen“ im Zusammenhang mit dem Feldüberwachungskonzept vom UBA auseinandersetzen. Also, ich habe Sie so verstanden, dass es auch sozusagen in den Schriftwechseln, die es zwischen UBA und BMUB gab, hinsichtlich des Ausgestaltungskonzepts im Zusammenhang mit den Tretminen nicht darum ging, den Prüfumfang zu reduzieren oder zu verändern, sondern lediglich darum, sozusagen in welche Form man im Rahmen dieses Konzepts, ich sage jetzt mal, Schwachstellen im System, also sprich: im Regelwerk, auswälzt und darstellt. Habe ich das so richtig verstanden?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann nur zu meiner Stellungnahme, also zu meinem Kommentar in den Akten ausführen. Meine Ausführungen waren dahin gehend, dass diese Textpassagen mit Blick auf die Zielerreichung, nämlich die Einbindung des Verkehrsministeriums - und an diesem Punkt ging es ja um Diskussionen zu potenziellen Defiziten des Regelwerks -, nicht als zielführend angesehen worden sind. Zudem war es eine Doppelung mit anderen Kernpunkten des Konzepts, nämlich dem Bereich, wo es um die entsprechenden Prüfverfahren, die entsprechenden Prüfziele ging. Insofern haben wir im Rahmen der Straffung des Konzepts diese Defizitdiskussionen zum Regelwerk, die vom Kern des Konzepts abgelenkt hätten, nämlich der Einbindung des Verkehrsministeriums, entnommen. - Richtig, also „Tretminen“ ist zu verstehen mit Blick auf eine Tretmine als Belastung für den weiteren oder zu antizipierenden Diskussionsprozess.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das heißt, zwischen BMUB und UBA gab es hinsichtlich des Prüfungsumfanges der Felduntersuchung - die Sie ja beschrieben haben, dass die auch über sozusagen die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen sollte - keinen Dissens?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

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

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren - Sie hatten das schon angedeutet; nun will ich aber noch mal nachfragen -: Es gab dann die ressortübergreifenden Gespräche, also mit dem BMVBS; damals hieß es ja noch so. Welche Bestandteile des Prüfungsumfanges sind dann im Rahmen dieser Gespräche sozusagen rausgefallen? Also welchen Prüfungsumfang an welchen Stellen wollte das BMVBS nicht haben im Rahmen der Feldüberwachung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, der Startpunkt des Verkehrsministeriums - ich habe das vorhin angedeutet - war: Eine Feldüberwachung mit den zuständigen Verkehrsbehörden kann es nur auf Basis des entsprechenden Regelwerks geben. Das war der Beginn unserer Diskussionen - eine Aussage, die wir inhaltlich auch nachvollziehen konnten. Also dass eine Verkehrsbehörde, also eine Typgenehmigungsbehörde, sich an den Typgenehmigungsverfahren orientiert und diese als Leitschnur nimmt, war nachvollziehbar. Das haben wir zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf die weiteren Diskussionen haben wir dann aber im weiteren Abstimmungsprozess erreicht, dass wir zwar als Grundlagen das europäische Regelwerk gesetzt hatten, aber dann doch darüber hinausgehen konnten; das heißt der Bereich CO₂-Emissionen, der Bereich Off-Cycle-Emissionen, dann am Ende überprüft im Forschungsvorhaben des Umweltbundesamts. Das hat am Ende sozusagen in der Gesamtschau dann dazu geführt, dass wir die wesentlichen Bausteine des Umweltbundesamtskonzepts durchaus umgesetzt haben und auch einbringen konnten. Und da hatten wir dann am Ende ein gemeinsames Verständnis, wie dieses Vorhaben dann durchzuführen ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das heißt, das, was über den gesetzlichen Rahmen war - - gab es Einigkeit, das trotzdem zu machen, bei den CO₂-Emissionen und bei den Bauteilen. Was aber auch noch Gegenstand des Feldüberwachungsprogramms war, war ja in Verdachtsfällen die Überprüfung, ob Einrichtungen der Zykluserkennung vorhanden sind, also sozusagen Cycle Beating. Das wiederum wollte also das BMVBS nicht haben. Können Sie das noch mal bestätigen bzw. uns mitteilen, aus welchen Gründen genau der Punkt sozusagen nicht erwünscht war im Rahmen des Konzepts aufgenommen zu werden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Im Hinblick auf diese Verdachtsfälle kamen wir nie zu diesem Punkt, das zu diskutieren. Wir hatten im Rahmen des Forschungsvorhabens immer eine finanzielle Reserve für entsprechende Zusatzmessungen. Der Verdachtsfall ist aber nie aufgetreten; das heißt, eine Diskussion dahin gehend, ob in solchen Verdachtsfällen eine Nachforschung durchzuführen



5. Untersuchungsausschuss

ist, ist letztendlich nie zur Anwendung gekommen. Wir hatten aber ausgehend von den Ursprungsdiskussionen das Regelwerk als Basis; das Regelwerk sieht kein Messverfahren zu Abschaltvorrichtungen vor. Insofern war mit der Fokussierung auf das Regelwerk auch quasi das Messverfahren, der Neue Europäische Fahrzyklus, festgelegt. Darüber hinausgehend hatten wir nichts auf der Pfanne, um das mal flapsig zu sagen. Aber es gab keine Diskussionen dazu, dass jemand gesagt hat: Ich möchte das nicht haben.

Aber ein Verdachtsfall ist nie aufgetreten. Das heißt, wir hatten nie einen Hinweis zum Einsatz entsprechender Abschaltvorrichtungen, und entsprechend konnte einem Verdacht auch nicht nachgegangen werden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie sagen, Off-Cycle-Emissionen sollten auch gemessen werden, das heißt sozusagen außerhalb des NEFZ-Zyklus erhobene Emissionen: Also, die sind aber weiterhin Gegenstand gewesen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Hierzu gab es eine klare Aussage des Verkehrsministeriums, dass der Off-Cycle-Bereich eher im Bereich der Forschung zu verorten ist, und deswegen haben wir damals dann entschieden, dass das - - Off-Cycle-Emissionen dienen ja auch dazu, das reale Emissionsverhalten zu beschreiben. Da kommen wir also in den Bereich Emissionsberichterstattung, Beschreibung des Emissionsverfahrens - ein klassisches Themenfeld des Umweltbundesamtes. Und damals war dann die Vereinbarung, als die Off-Cycle-Emissionen nachvollziehbar oder festgelegt nicht im Rahmen des gemeinsamen BAST-Vorhabens überprüft werden sollen, dass wir ein separates Vorhaben dazu machen, um diesen Messumfang entsprechend mit abzubilden. Also, das war sozusagen damals gemeinsames Verständnis: Wir wollen es machen, aber wir müssen es machen in unserem Forschungsvorhaben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum ist das sozusagen zum Bereich der Forschung einsortiert worden? Aus welchen Gründen hat man sich entschieden: Das ist jetzt sozusagen nichts, was wir im Rahmen des BAST-

Konzepts machen, sondern das kann das UBA als Forschungsthema machen? Warum?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Bereich der Off-Cycle-Emissionen ist bis zum Beschluss von RDE über das europäische Regelwerk nicht reguliert worden. Da gab es quasi kein Regelwerk, das die Off-Cycle-Emissionen definiert, das Testverfahren dazu vorlegt. Da sind wir im Bereich dieses Handbuchs „Emissionsfaktoren“. Da hat man auf der Basis einer langen Historie heraus Fahrzyklen definiert, um den Bereich der Emissionen außerhalb des Fahrzyklus zu messen, zu beschreiben und darauf aufbauend Emissionsfaktoren abzuleiten. Und der Bereich der Off-Cycle-Emissionen war deswegen ein Bereich, der durch das Regelwerk nicht abgebildet werden konnte und deswegen - das ist jetzt mein Wording - in dem Bereich der Forschung anzusiedeln ist. Sie hätten mit einer Off-Cycle-Messung als Beispiel in einem Common Artemis Driving Cycle Ergebnisse erzeugen können; die hätten aber keine regulatorische Relevanz. Insofern war das als Forschungsbereich des Umweltbundesamts zu sehen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, also das heißt - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, Stephan, das war es leider schon in dieser Runde.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir machen später weiter, heißt das.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die SPD an der Reihe. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. Nach anderthalb Stunden Fragen ist das ziemlich schwierig. - Ich habe jetzt nur noch zwei Punkte. Das Erste ist: Nachdem das Projekt Feldüberwachung angelaufen war, gab es diesen regelmäßigen Lenkungsreis. Wir hatten schon davon gehört. Die einzige Frage, die ich noch hatte: Was für eine konkrete Aufgabe hatte der eigentlich, und wie haben Sie da die Zusammenarbeit, auch die interministerielle Zusammenarbeit, wahrgenommen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, es gab nach meiner Erinnerung zwei Gruppen. Es gab sozusagen eine kleine Fachgruppe, die die praktischen fachlichen Arbeiten regulieren sollte. Das waren die drei nachgeordneten Behörden UBA, BAST, Kraftfahrt-Bundesamt. Und es gab die Lenkungsgruppe, die sich sozusagen mit den übergeordneten Sachverhalten beschäftigen sollte, also grundsätzliche Ausgestaltung des Forschungsvorhabens, Leistungsbeschreibung, also die Grundsätze, aber auch entsprechende Bewertungen der Ergebnisse vornehmen sollte, soweit sie entsprechend vorliegen. Also am Beispiel des VW Golf: Über diese Ergebnisse und mögliche Schlussfolgerungen daraus hat die Lenkungsgruppe beraten.

Die Lenkungsgruppe umfasste dann zusätzlich das Umwelt- und das Verkehrsressort. Die Zusammenarbeit in der Lenkungsgruppe habe ich persönlich - das ist jetzt eine persönliche Einschätzung - als sehr kollegial und sehr fruchtbar empfunden und auch sehr konstruktiv mit Blick auf die Durchführung des Vorhabens. Das ist eine persönliche Einschätzung, aber Sie hatten ja nach dieser gefragt, insofern möchte ich dies dazu sagen.

Kirsten Lüthmann (SPD): Dann komme ich zu den Verhandlungen zum Thema RDE. Wir haben mehrere Dokumente, bei denen Sie als Treiber des Prozesses aufgeführt werden. Nun sind Sie ja auch für diese Bundesregierung dort tätig gewesen oder haben sich eingebracht. Meine Frage ist: Haben Sie Deutschland auf internationaler Bühne als Treiber wahrgenommen, und wer hat in dem Prozess noch nach vorne gewirkt, und wer hat eventuell - wenn es das gab - eher bremsend gewirkt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die eigene Rolle zu bewerten und zu beschreiben, ist natürlich eine Herausforderung.

Kirsten Lüthmann (SPD): Sie machen es für Deutschland.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: So ist das, ja. - Also, mit Blick auf den RDE-Prozess muss man sagen,

dass die Leitung der Gruppe durch die Kommission während des gesamten Prozesses mit Unterstützung einer kleinen Anzahl von Mitgliedstaaten erfolgt ist. Also, die Kommission hat sich quasi in dieser Gruppe als Vorsitzender natürlich engagiert. Sie wurde unterstützt im Wesentlichen von vier, vielleicht fünf Mitgliedstaaten. Das war sicher die Bundesregierung, das waren sicher die Niederlande, das waren sicher Frankreich und das Vereinigte Königreich, möglicherweise auch Schweden. Das war aber der Kern dieser Arbeitsgruppe vonseiten der Mitgliedstaaten.

Und im Rahmen dieser Arbeiten ist meine persönliche Einschätzung, dass wir eine treibende Kraft des Prozesses waren. Wir hatten immer eine klare Marschrichtung, wir hatten immer ein klares Ziel: Wir wollen ein RDE-Verfahren, was dazu führt, dass wir elementare Emissionsminderungen bekommen, dass wir einen essenziellen Beitrag zur Einhaltung der NO₂-Luftqualitäts-grenzwerte leisten können. Wir wollen den normalen Fahrbetrieb klar beschrieben haben. Wir wollen weg von einem schwachen Messverfahren wie dem Europäischen Fahrzyklus. Wir wollen hin zu einem Verfahren, was auch von der Philosophie her ganz anders ist als der Neue Europäische Fahrzyklus. Wir wollen hin zu einem Verfahren, was Spannweiten definiert. Also, der normale Fahrbetrieb auf der Straße - das kann jeder nachvollziehen - ist nicht der Neue Europäische Fahrzyklus, weder von der Fahrzeugbeschaffenheit noch von den Randbedingungen desfahrens. RDE hat einen völlig anderen philosophischen Ansatz.

Ich bin kein Philosoph, aber ich möchte die Philosophie erläutern. RDE sagt aus, dass das Fahrzeug unter allen definierten Randbedingungen die Emissionsvorgaben einzuhalten hat. Das geht vom unbeladenen Fahrzeug bei Sommer auf der Ebene bis zum voll beladenen Fahrzeug den Brenner hoch im tiefsten Winter mit Gegenwind. Das ist der Rahmen, den RDE setzt, und in diesem Rahmen haben die Fahrzeuge niedrige Emissionen im Rahmen des Gesetzes sicherzustellen. Dass ist ein völliger philosophischer Wechsel im Vergleich zum NEFZ, der auf jedwede Reproduzierbarkeit hin abzielte und das auch - abgesehen von den Schwächen - so weit sichergestellt hat.



5. Untersuchungsausschuss

RDE hat eine völlig neue Philosophie, und da war Deutschland, glaube ich, treibende Kraft im Hinblick darin, dass die Randbedingungen, unter denen RDE funktionieren soll, weitestmöglich festgelegt werden. Wir hatten da durchaus Forderungen aus - ohne jetzt eine Nord-Süd-Diskussion anzufangen - konservativeren Mitgliedstaaten in Europa, die gesagt haben: Für uns tun es auch 10 Grad, für uns tun es auch 15 Grad, für uns sind auch 20 bis 30 vielleicht noch in Ordnung. - Ich kann die Zahlenwerte jetzt nicht mehr belegen, aber gefühlt war es so.

Wir haben uns mit anderen Mitgliedstaaten zusammen und durchaus auch gegen elementaren Gegenwind vonseiten der Industrie dafür eingesetzt, dass eben der Rahmen weit gesetzt wurde, dass RDE eine breite Anwendung verfolgt, dass RDE eine größtmögliche Wirkung erzielt. Und das, glaube ich, haben wir am Ende auch erreicht. Wie das am Ende, die Rolle, insgesamt zu bewerten ist, das müssen andere machen, aber ich habe das schon als fruchtbar, treibend und konstruktiv empfunden, was wir in Brüssel im Rahmen dieser vier Jahre versucht und umgesetzt hatten.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben es schon von anderen Zeugen und auch von Sachverständigen gehört, dass es eine Krux gibt: Wir wollen möglichst wenig schädliche Emissionen in Kraftfahrzeugen haben. Und da gibt es ja die beiden großen Größen - Sie haben das auch bei der bei dem Projekt Feldüberwachung angesprochen - CO₂ und NO_x. Und wir haben auch gehört, dass es eben schwierig ist, weil die beiden sich nicht bedingen, sondern dass sich das eigentlich, wenn ich CO₂ reduziere, möglicherweise negativ auf NO_x auswirkt, und gegenteilig. Bei diesen ganzen Diskussionen auch über Partikelemissionen, RDE usw., hat das da eine Rolle gespielt? Können Sie sagen, dass es erst einen Fokus auf das eine gab und jetzt auf das andere geschwenkt wird und das eine wieder nicht beachtet wird, oder wie kann man sich das vorstellen in den Diskussionen? Gibt es so eine Mode „negative Emissionen“, oder guckt man sich das Ganze immer ganzheitlich an?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Basis setzt das europäische Regelwerk. Das europäische Regelwerk gibt der Europäischen Kommission das Mandat zu einer Entwicklung von Testverfahren. Und dieses Mandat hat die Europäische Kommission ausgefüllt. Nutzbar ist das aber nur im Kontext der Schadstoffemissionen - derzeit. Das heißt, es war von vornherein mit Blick auf die Arbeit des RDE klar: RDE kann nur darauf abzielen: Das ist die Verordnung 692/2008, also die Typgenehmigungsverordnung; da ist CO₂ kein Genehmigungsbaustein; CO₂ wird nicht genehmigt, CO₂ wird angegeben und im Rahmen eines CO₂-Monitorings bewertet und erhoben. - Das ist also eine andere rechtliche Schiene. Da es die Typgenehmigungsverordnung war, war klar: RDE kann nur die Schadstoffemissionen umfassen. Und so haben wir RDE entwickelt, so ist RDE genutzt worden.

Dass die CO₂-Emissionen im Rahmen von RDE mit erhoben werden, ist ein anderer Sachverhalt, aber sie werden nicht bewertet. Die CO₂-Emissionen werden mit erhoben aufgrund der zugrundeliegenden Analyseverfahren. Sie haben im Rahmen von RDE differenzierte Analyseverfahren der Emissionen, und da brauchen Sie zum Teil CO₂ zur Bewertung - platt gesagt - des Fahrstils. Wenn Sie doppelt so hohen Kraftstoffverbrauch haben, dann ist die Person aller Voraussicht nach nicht normal gefahren, sondern wahrscheinlich in einem Fahrstil, der nicht als der normale Betrieb, in dem RDE gelten soll, anzusiedeln ist. Deswegen ist CO₂ eine Art Marker - würde ich es jetzt mal nennen - für diesen Fahrstil und dient am Ende auch für die weitere Bewertung der Emissionen.

Anwendbar ist das derzeit nicht auf die Bestimmung der CO₂-Emissionen vor dem Hintergrund, dass Sie bei CO₂ keinen Grenzwert haben, sondern eine Herstellerangabe. Wenn wir uns jetzt vor Augen führen, dass alleine der Fahrstil 25 Prozent Einfluss hat, RDE aber die Philosophie verfolgt, einen möglichst weiten Bereich des Fahrverhaltens mit abzudecken, können wir nicht erwarten, dass wir mit einer Fahrt oder vielleicht mit drei Fahrten auch nur in Ansätzen den Anspruch erheben können, dass ein Wert re-



produzierbar gemacht wird. Das ist nicht die Philosophie von RDE; RDE ist die Philosophie, unter allen Bedingungen den Grenzwert einzuhalten. Das sind digitale Entscheidungen: drunter oder drüber. Bei CO₂ heißt es: Treffer oder nicht, also: Habe ich diesen Zahlenwert getroffen oder nicht? Und das kann RDE nach dem derzeitigen Stand nicht leisten.

Wie sich das in der Zukunft auswirkt, ist sicher eine andere Diskussion. Ob man im Bereich der CO₂-Emissionen, wo man jetzt den WLTP implementiert, um die Verfahren wesentlich repräsentativer und realitätsnäher auszugestalten, in der fernen Zukunft über Konzepte nachdenkt, eine Art - ich sage es mal grob - Rough Estimation zu machen: Ich fahre das Ganze noch mal auf der Straße, schalte aber Analyseverfahren dahinter, die mir dieses auf einen repräsentativen Wert zurückführen - CO₂ ist nämlich Durchschnitt und repräsentativ im Vergleich zu RDE und Schadstoffen -, ob das möglich ist, das ist sicher eine Zukunftsdiskussion, insofern auch nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags hier. Aber das ist so eine Diskussion, die sich zukünftig möglicherweise abzeichnen könnte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Sie haben es wahrscheinlich nicht so gemeint, aber Sie haben gesagt: „CO₂ oder Schadstoffe“. Also, ich würde CO₂ auch als schädliches Abgas bezeichnen und nicht als erwünschtes oder eben anderes. Aber das haben Sie wahrscheinlich auch nicht so gemeint?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Doch.

Kirsten Lühmann (SPD): Doch. - CO₂ ist für Sie kein Schadstoff?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, CO₂ ist ein klimarelevantes Gas im Bereich der Typgenehmigung. Also, sehen Sie es mir nach. Mein Denkmuster ist sozusagen das Abgasregelwerk. Da ist CO₂ kein Schadstoff, sondern ein klimarelevantes Gas.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben wieder eine juristische Definition. Für mich ist alles, was schädlich ist, ein schädliches Gas, für den

Juristen natürlich das, was definiert ist, und das andere ist dann, wie Sie gesagt haben, ein klimarelevantes Gas - das aber auch schädlich ist.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Kirsten Lühmann (SPD): Wir haben bei dieser RDE-Diskussion, die Sie ja geschildert haben: Es war ein Prozess, viereinhalb Jahre. Er war sehr intensiv, und er war eigentlich von sehr viel Sachverstand und ernsthaftem Bemühen von allen Beteiligten - Sie haben da auch die Wirtschaft mit aufgeführt - geprägt, wirklich eine Verbesserung herbeizuführen. - Nun ist ja genau in diese heiße Phase von dieser Diskussion im August/September die VW-Affäre reingelplatzt, angekommen. Hat sich das ausgewirkt auf Ihre Diskussionen, positiv, negativ? Was ist danach mit den Diskussionen, mit dem Prozess passiert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Wenn man sich den RDE-Prozess anschaut, dann war der zu dem Zeitpunkt ja schon mehr als viereinhalb Jahre alt. Wir hatten das erste RDE-Paket im Mai beschlossen. Es gab einen klaren Fahrplan der Europäischen Kommission sowohl mit Blick auf die inhaltliche Ausgestaltung als auch mit Blick auf den Zeitplan zur Verabschiedung des zweiten RDE-Pakets. Das zweite RDE-Paket umfasste ja die Compliance-Faktoren, die Zeitpunkte zur Anwendung, ergänzende Vorschriften.

Und die sogenannte VW-Affäre, die im September 2015 dann ja publik wurde, hat auf die fachliche Vorbereitung des Kommissionsvorschlags aus meiner Einschätzung heraus keinen Einfluss gehabt. Die fachlichen Grundlagen waren gelegt. Man muss im Hinterkopf behalten an dieser Stelle: Die Compliance-Faktoren sind nichts anderes als das Abbild der Messunsicherheiten des RDE-Verfahrens. Das RDE-Verfahren ist im Mai beschlossen worden. Damit waren der Fahrplan und die Analyse des Joint Research Centres im Hinblick auf die Compliance-Faktoren festgelegt, und die Analysen sind gelaufen.

Mein Eindruck im Hinblick auf die Wirkung des VW-Skandals für RDE ist, dass der Skandal beschleunigend gewirkt hat im Hinblick auf die Entscheidungsfindung auf europäischer Ebene.



5. Untersuchungsausschuss

Ich denke, das kann man sagen, wenn man die europäischen Prozesse kennt. Das kann sich auch mal hinziehen. Das kann auch mal durchaus viele Runden gehen, das kann auch sehr kontrovers gehen. Ich denke, dass der Fokus, unter dem die Politik damals gearbeitet hat - sowohl die europäische als auch die Politik in den Mitgliedsstaaten - schon sehr stark darauf hingewirkt haben, dass eben Konsensfähigkeit herbeigeführt worden ist, dass man am Ende zu einem guten Kompromiss kam. Und das ist, denke ich, eine Auswirkung auch des VW-Skandals. Materiell, glaube ich, gab es keine.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Diesen Komplex betreffend seitens der Linksfraktion noch mal eine Nachfrage, weil Sie auf die Antwort gegenüber meinem Kollegen Stephan Kühn den Begriff „Straffung des Konzepts“ erwähnt hatten und auch noch mal konkret nachgefragt worden war, was denn nun rausgefallen sei aus dem ursprünglichen Design. Sie haben darauf hingewiesen, dass alles das, was einem rechtlichen Regelwerk unterworfen ist, dann entsprechend behandelt werden sollte und deshalb keine weiteren Nachforschungen stattgefunden haben. Ich sehe das nach wie vor noch als einen ganz offenkundigen Widerspruch zu dem, was ursprünglich Ansatz dieser Studie war, die ich eingangs sehr ausführlich und beharrlich nachgefragt hatte, und zwar deshalb, weil natürlich auch hier der Kreis deshalb zusammensitzt, weil es ja nicht einen VW-Abgasskandal gegeben hat, sondern offenbar einen Abgasskandal in einem Maße, was eben weit über den VW-Konzern hinausgeht. Und da interessiert uns natürlich insbesondere auch: Was hat sich denn im Laufe des Untersuchungsprozesses, den Sie angestoßen haben, in den Sie involviert gewesen sind, da eigentlich verändert? Weil wir dann wiederum als die politischen Vertreter, die Schlussfolgerungen daraus ziehen sollen, in der Lage sind, auch richtig zu arbeiten. Also, vor diesem Hintergrund bitte ich dann auch, das auch noch mal zu bewerten, Stichwort „Straffung des Konzepts“.

Sie hatten zuletzt genannt, dass wir diese Diskussion eben gerade jetzt führen in der politischen

Debatte, dass wir zu neuen Formen finden müssen, um nicht Betrügereien aufzusitzen, dass wir verhindern können, dass künftig Gesundheitsschäden nicht mehr dadurch entstehen, dass eine offenkundig betrügerische Software eingesetzt wird, die dazu führt, dass wir unzulässig hohe Schadstoffwerte in die Luft gepustet bekommen. Also, von daher noch mal an Sie auch die Frage der Bewertung des Prozesses, der ja positiv anfang im Dezember 2007, wo eben die Anforderung genannt worden ist und der damalige Umweltminister eben beauftragt hat, sozusagen einen umfassenden Feldversuch zur Funktionsfähigkeit von Abgassystemen durchführen zu lassen. Und das ist für mich der entscheidende Punkt. Sie haben immer wieder darauf hingewiesen: Es war zwar klar, dass es wohl Abweichungen gegeben hat, aber es sei nicht Auftrag gewesen, zu überprüfen, ob entsprechende - wie haben Sie es genannt? - Zykluserkennungssysteme, die es geben muss und geben kann, noch legal sind oder bereits im Bereich des Illegalen zu sehen sind.

Deshalb: Wenn Sie noch mal den ursprünglichen Auftrag sehen, nämlich die Funktionsfähigkeit von Abgassystemen durchführen zu lassen und insbesondere - das ist ein weiterer Punkt - die Bereiche zu nennen, wo das UBA Unzulässigkeiten bei der Abgasmachbehandlung vermutete, und das eben auch aufzuklären: An welcher Stelle haben Sie festgestellt, dass dort - auch mit dem Wissen, was wir jetzt haben - unzulässig eingegriffen worden ist oder aus Ihrer Sicht unzulässig eingegriffen worden ist seitens der Automobilindustrie? Hat es seinerzeit Interventionen gegeben, von denen Sie heute sagen: „Aha, das steckte also dahinter“?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, noch mal zur Konzeption: Das Konzept des Umweltbundesamtes war ein sehr umfassendes Konzept. Es umfasste die Überprüfung der Fahrzeuge nach den Vorgaben des Regelwerks, aber auch darüber hinausgehend: CO₂-Emissionen, Off-Cycle-Emissionen und in Verdachtsfällen die Nachprüfung, ob entsprechende Cycle-Beating-Maßnahmen eingesetzt worden sind. Das war das Grundkonzept. Es



5. Untersuchungsausschuss

waren nach meiner Erinnerung auch noch weitere Punkte; die habe ich jetzt nicht im Gedächtnis.

Dieses umfassende Konzept haben wir damals gemeinsam so gesehen, dass das ein Konzept ist, auf dem wir aufbauen wollen. Wir sind dann mit diesem Konzept in die Beratungen und in die entsprechenden Gespräche mit dem Verkehrsministerium gegangen. Am Ende ist ein Konzept umgesetzt worden, das aus meiner Sicht heraus das alles so weit als möglich umfasste, nämlich: Wir haben auf der Basis des Regelwerks aufgesetzt, die zuständigen Verkehrsbehörden haben das Projekt durchgeführt, wir haben den Bereich der CO₂-Emissionen umfasst, wir haben den Bereich der Austauschkatalysatoren umfasst. - Verdachtsfälle sind im Rahmen des Vorhabens keine aufgetreten. Wir hatten keine Hinweise auf den Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen. Insofern war dieser Punkt nie zur Disposition. Der Bereich der Off-Cycle-Emissionen ist in einem parallelen Vorhaben des Umweltbundesamtes mit abgedeckt worden. Insofern war es nach meiner Erinnerung jetzt eine umfassende Umsetzung dieses UBA-Konzepts so weit als möglich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Es hat über den Untersuchungsauftrag oder die in Rede stehende Untersuchung hinaus natürlich weitere Gespräche gegeben. Ich habe hier die Unterlage, die ist zu finden unter BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 236, wo nach einem Gespräch mit Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe und der Staatssekretärin im Umweltministerium, Frau Heinen-Esser, ein Vermerk geschrieben worden ist, wo festgestellt worden ist, dass zumindest seitens Herrn Reschs vorgeworfen worden ist, dass es planmäßige Cycle-Beating-Maßnahmen gebe, die eben dazu führen, dass abgeschaltet wird. Daraufhin hatte sich die Staatssekretärin diesem Thema zugewandt und um einen Sachstandsbericht gebeten. Waren Sie in die Erarbeitung dieses Sachstandsberichts eingebunden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun gibt es ja auch den Vorwurf darin, dass die Motorsteuerung unter Umständen geändert werden kann, um eben Abweichungen dann zu vertuschen. Dieser Hinweis wurde dann auch von Herrn Zierock so noch mal aufgegriffen. Inwieweit haben Sie sich mit diesen Informationen und Positionen von Herrn Zierock auseinandergesetzt bzw. mit seinem Hinweis, wo er von diesem konkreten Vorwurf seitens Herrn Reschs spricht?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das Gespräch, was Sie ansprechen, da ging es damals um die Energieeffizienz und die Anwendung der Energieeffizienzverordnung für Kraftfahrzeuge und Reifen, das heißt, im Fokus standen damals der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen. Die Deutsche Umwelthilfe hat im Gespräch mehrere Sachverhalte auch daneben angesprochen. Ein wesentlicher war die aus Sicht der Umwelthilfe zunehmende Abweichung zwischen dem Realverbrauch und den Angaben in den Papieren von Kraftfahrzeugen. Das ist ein Sachverhalt, den wir in gleicher Weise empfunden haben. Auch das war eine Bestätigung unserer Einschätzung, dass hier das Regelwerk an der Stelle ungenügend ist, dass dringender Handlungsbedarf besteht mit Blick auf die entsprechenden Messverfahren.

Eine weitere Aussage war die, die Sie gerade angesprochen haben, dass es technisch möglich ist, dass Kraftfahrzeuge mit Zykluserkennungen ausgestattet werden und dass diese möglicherweise auch in Kombination mit einer entsprechenden Software gestellt werden können. Diese Aussage war keine neue Aussage, das waren Aussagen der Deutschen Umwelthilfe, die auch schon in Pressemitteilungen oder in Ähnlichem zum damaligen Zeitpunkt als Vorwurf formuliert worden sind, ohne einen konkreten Hinweis oder Beweis zu enthalten.

Dessen ungeachtet waren die grundsätzlichen Diskussionen zu diesem Themenfeld bekannt, dass Zykluserkennungen technisch möglich sind. Ich hatte vorhin ausgeführt: Zum Teil sind diese sogar technisch notwendig. - Das ist aber am Ende eine Entscheidung und eine Bewertung, die von einer Typgenehmigungsbehörde durchzuführen



5. Untersuchungsausschuss

ren ist. Insofern haben wir im Gespräch - unnötig, aber dessen ungeachtet - darauf hingewiesen, dass, wenn entsprechende konkrete Hinweise vorliegen, diese der zuständigen Typgenehmigungsbehörde mitzuteilen sind; denn nur eine Typgenehmigungsbehörde kann am Ende bewerten, ob es eine Zykluserkennung ist, ob es eine zulässige oder eine unzulässige Abschalt einrichtung ist. Da macht das Regelwerk an dieser Stelle Vorgaben, die von einer Typgenehmigungsbehörde zu bewerten sind. Und wir sehen ja auch heute, dass, wenngleich wir in der Vergangenheit ja keine Verfahren zur Identifizierung von Defeat Devices hatten, man selbst auf der Basis der heutigen Verfahren eine Vielzahl schwieriger Diskussionen hat aufseiten der Typgenehmigungsbehörden, den Nachweis zu führen und mit den entsprechenden Herstellern auch eine Nachweisdiskussion zu führen. Das war zum damaligen Zeitpunkt technisch schon gar nicht möglich, weil wir keinerlei Messverfahren hatten, um entsprechenden Defeat Devices, die eine Laborumgebung erkennen, auf die Schliche zu kommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion weitere Fragen? - Nein, das ist nicht der Fall. - Dann kann ich an dieser Stelle noch mal wieder fortsetzen, um auch noch mal den letzten Hinweis, den Sie gegeben haben, aufzugreifen. Sie haben das quasi zurückgegeben an die Deutsche Umwelthilfe und gesagt: Also, wenn es keine konkreten Hinweise gibt, dann können wir da nichts machen. Bitte sorgt dafür, dass dieser Vorwurf nicht als Vorwurf oder Behauptung im Raum bleibt, sondern dass konkrete Beweise erbracht werden. - War das die Forderung an die Deutsche Umwelthilfe, sich darum zu kümmern?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das war keine Forderung, das war der Hinweis, dass, wenn entsprechende Hinweise vorliegen, diese an die entsprechend zuständige Typgenehmigungsbehörde gegeben werden müssen. Eine Forderung im Sinne einer Aufklärung haben wir zumindest nach meinem Kenntnisstand - nicht erhoben. Aber wenn entsprechend konkrete Hinweise vorliegen aufseiten der Deutschen Umwelthilfe, sollten die eben weitergegeben werden. Das war unser Hinweis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber ich hatte schon den Eindruck, dass auch die Behauptungen von der Deutschen Umwelthilfe eigentlich nicht weit darüber hinausgehen, was ja auch im Zuge der Untersuchung bereits Thema gewesen ist, dass auch im Verlaufe der Untersuchung immer wieder die Frage auftauchte: Was davon ist wirklich noch im Rahmen des Legalen? Und: Ist da nicht möglicherweise auch was anderes als Grund zu suchen, dass wir mit Mal einen abweichenden Wert haben und mal einen ordentlichen Wert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Welche Untersuchung sprechen Sie an?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, da gehe ich noch mal zurück in die Phase der Feldüberwachungsuntersuchung.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ah, okay. - Nein, im Rahmen der Feldüberwachung stand das Thema Zykluserkennung nie auf der Agenda. Es war nie ein Hinweis auf Basis der Untersuchungen im Sinne eines: Hier könnte eine Abschalt einrichtung eingesetzt werden. - Bei den Untersuchungen, die wir durchgeführt hatten am Beispiel des VW Golf, ging es um die CO-Emissionen. Wenn wir heute über Abschalt einrichtungen sprechen, dann reden wir über Stickoxidemissionen, das hat einen völlig anderen technischen Hintergrund. Insofern gab es da im Rahmen des Vorhabens nie Hinweise auf den Einsatz von Abschalt einrichtungen. Insofern war das anders zu bewerten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Begriff des vorhin schon zitierten Auftrags des Umweltministers, die Funktionsfähigkeit von Abgassystemen zu untersuchen, ist dann wirklich nur auf dieses schmale Thema einzugrenzen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, im Gegenteil, es ist eine umfassende Untersuchung von Kraftfahrzeugen vorgenommen worden, von emissionsrelevanten Bauteilen, also alles in dem Umfang, wie wir uns das damals als BMUB fachlich vorgestellt hatten. Also eine Begrenzung des Konzepts oder Einschränkung auf nur einen kleinen Teil kann ich nicht erkennen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Die Fragerunde geht an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe noch eine Frage. Sie haben vorhin - das ging eben auch durcheinander - mehrfach auf den Unterschied zum Thema Zykluserkennung und Abschalt einrichtung hingewiesen, und Sie haben gesagt: Zykluserkennung ist nicht verboten, sondern teilweise erforderlich. Ob Abschalt einrichtungen verboten sind oder nicht, kommt auf die Abschalt einrichtung an. - Das ist ja unsere Diskussion, die wir jetzt gerade haben, auch mit den Richtlinien. Ich möchte von Ihnen wissen ganz kurz noch einmal eine Erläuterung für eine Nichttechnikerin: Zykluserkennung ist erforderlich, um auf der Rolle arbeiten zu können. - Könnten Sie dazu vielleicht noch mal zwei, drei Worte verlieren?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie sprechen auch nicht einem Nichttechniker, -

Kirsten Lühmann (SPD): Ah, okay.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: - aber ich kann es versuchen. Stellen Sie sich ein Fahrzeug vor mit einem abschaltbaren Vierradantrieb. Wenn dieses Fahrzeug in einem Labor getestet werden kann, dann können Sie den entweder abschalten, und wenn Sie den nicht manuell abschalten können, dann brauchen Sie eine Systematik, um diesem Fahrzeug klarzumachen: Wir fahren jetzt auf einer Zweiradrolle. - Die hinteren zwei Räder müssen abgeschaltet werden, und das ist kein Fehler; denn Sie fahren draußen auf der Straße üblicherweise ja mit vier Rädern, nicht mit zweien. Das würde die Fahrzeugsensorik - ABS-Sensorik, ESP-Sensorik - üblicherweise feststellen und würde eine entsprechende Fehlermeldung in der Art generieren, dass Ihnen entweder das Fahrzeug blockiert oder Sie erst gar nicht in einen solchen Betriebszustand kommen. Und das sind typische Verfahren, die anzuwenden sind, um ein Fahrzeug testbereit zu machen.

Es gibt auch Verfahren - - Wenn Sie zum Beispiel zur Kühlung des Fahrzeugs die Motorhaube öffnen müssen, das ist kein typischer Fall. Also, ich sehe selten draußen Fahrzeuge mit geöffneten

Motorhaube, und wenn, dann fahren die nicht besonders lange.

Kirsten Lühmann (SPD): Stimmt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Insofern: Auch da muss man dem Fahrzeug klarmachen, wenn da ein Sensor verbaut ist: Das ist ein Testbetrieb. Lass' dich trotzdem betreiben. -Also das sind so die Sachen, die mir jetzt dazu spontan einfallen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist an der Reihe der Grünen. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Ich mache da weiter, wo ich vorhin leider aufhören musste. Ich hatte nach dem Cycle Beating gefragt und ob das sozusagen bei Verdachtsfällen im Rahmen der BAST-Untersuchung dann auch weiterhin Gegenstand gewesen ist. Da haben Sie gesagt: Es gab keine Verdachtsfälle, deshalb war das sozusagen nur theoretisch. - Ich habe jetzt aber mal in die Leistungsbeschreibung von der BAST für eben die Felduntersuchung geguckt, und da taucht das als Thema überhaupt an keiner Stelle auf. Also, ich hätte jetzt erwartet, dass sozusagen das, was im UBA-Konzept drinstand, dann eben als De-facto-Option „In Verdachtsfällen gucken wir nach, ob eben Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind“, auch in der Leistungsbeschreibung der BAST-Studie auftaucht. Es taucht aber nicht auf. Insofern ist das aus meiner Sicht rausgeflogen. Deshalb frage ich da noch mal nach, weil Sie haben das vorhin etwas anders ausgedrückt: dass es Bestandteil eben der BAST-Felduntersuchung war. Kann ich aber nicht erkennen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da gebe ich Ihnen recht, das ist da auch nicht formuliert worden. Also, es gab keine explizite Diskussion dazu, dass wir das draußen lassen, es gab auch keine explizite Diskussion dazu, dass wir das drinhaben wollen. Dieser Sachverhalt war quasi als eine Art „In Verdachtsfällen diskutieren wir das noch mal“ gefasst. In einer Leistungsbeschreibung können Sie nur konkrete Optionen abfordern, und



5. Untersuchungsausschuss

wie in einem Verdachtsfall umzugehen ist, da kein Messverfahren hinterlegt ist, da keine Prozedur hinterlegt ist, das wäre gar nicht in einem Rahmen eines Angebots abforderbar gewesen. Insofern ist die Beschreibung - - Ich kann mich jetzt nicht mehr genau daran erinnern, warum wir nichts dazu aufgenommen haben. Also, das wäre jetzt für mich rückblickend eine Erklärung dazu, warum dieser Sachverhalt da nicht aufgegriffen worden ist. Optionen sind möglich, aber die Option muss klar für den Auftragnehmer umreißen sein, und sie muss klar im Rahmen eines verbindlichen Angebots bewertbar sein. „In diesem Falle machen wir irgendetwas“ ist nicht bewertbar.

Insofern: Wir hätten sicher zu einem entsprechenden Zeitpunkt, wenn wir Verdachtsfälle gehabt hätten, uns darüber Gedanken gemacht, wie wir damit umgehen müssen und können, aber wir kamen nie zu diesem Verdachtsfall. Also, wir vonseiten des Umweltministeriums hätten das in jedem Fall gemacht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber das frage ich noch mal: Wieso haben Sie festgestellt, dass es keine Verdachtsfälle gibt? Sie haben ja einerseits vorhin auch ausgeführt, dass halt eine Zykluserkennung sehr wohl einfach erforderlich ist sozusagen. Das ist ja das, was Frau Lühmann gerade gefragt hat. Wir haben auch die EU-Richtlinie 715/2007, wo das ja als Problem beschrieben ist. Also muss das Problem ja bekannt sein.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Naja, das ist ja die Frage, wie trennscharf man das formuliert. - Also, Sie haben gesagt: Zykluserkennung, Cycle Beating, es gab keine Verdachtsfälle. - Wie ist man denn zu dieser Einschätzung - - Also, es gab die Abweichung sozusagen zwischen den Labormesswerten und den Straßenmesswerten; wir hatten ja hier schon die Kollegin aus dem UBA, die für die Luftqualität zuständig ist. So. Und da hat niemand also dann sozusagen das mal als Verdacht oder als zu überprüfendes Phänomen hinsichtlich genau eben der Zykluserkennung formuliert bzw. als Gegenstand von Untersuchungen angesehen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Überschreitungen, die Sie ansprechen, die sind ja seit vielen Jahren bekannt, also, die Überschreitungen der - - Oder: Die höheren Realemissionen auf der Straße im Vergleich zum Neuen Europäischen Fahrzyklus sind, ich meine, seit fast 20 Jahren mittlerweile bekannt. Es gibt das *Handbuch für Emissionsfaktoren*, was das entsprechend ausführt und formuliert. Diese Abweichungen haben im Laufe der Zeit im Hinblick auf den Faktor immer weiter zugenommen, weil die Grenzwerte sukzessive niedriger wurden, aber die realen Emissionen nicht in dem Maße nachgezogen haben. Aber alle diese emissionsseitigen Entwicklungen waren für die Experten, die in den entsprechenden Arbeitsgruppen und Gremien waren, nach allem, was ich weiß, immer technisch-physikalisch nachvollziehbar. Dass es Unterschiede gibt zwischen den Abgasstufen Euro 3 und Euro 4 im Hinblick auf die Stickoxidemissionen, war klar, und das hat sich auch gezeigt. Zwischen Euro 4 und Euro 5 beispielsweise sehen Sie im Bereich der Grenzwerte ja keine Entwicklung. Da wurde von 250 mg auf 180 mg abgesenkt. Das ist ein marginaler Unterschied. Zusätzlich haben Sie aber den Partikelfilter eingeführt, und das war der Kern der Abgasstufe Euro 5. Und mit dieser Einführung des Partikelfilters haben Sie auf einer Emissionsseite ein Problem gelöst, während bei dem Bereich der Stickoxide die Emissionen nicht zurückgegangen sind. Das war alles technisch nachvollziehbar.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das hat aber nicht dazu geführt, dass man - - Weil Sie sagten: Für das Thema Zykluserkennung haben wir gar kein sozusagen Messverfahren oder kein richtiges Verfahren, das zu überprüfen. - Also, diese Abweichung, die ich beschrieben habe, die Sie ja gerade noch mal nachvollzogen haben, hat also nie dazu geführt, dass man an der Stelle mal gesagt hat: „Okay, dann müssten wir uns vielleicht bei dem Thema Zykluserkennung, Cycle Beating mal Gedanken machen, ob das sozusagen eine Ursache dieses Phänomens sein könnte“ und: „Wir entwickeln da mal entsprechende Tests bzw. Nachprüfungsverfahren“? Das hat also nicht dazu geführt?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, relevant für den europäischen Gesetzgeber war immer, die Emissionen runterzufahren. Wir machen weder technische Vorgaben, noch machen wir entsprechende Beschreibungen, was für eine Technik eingesetzt wird. Stellen Sie sich vor, Sie haben Fahrzeuge mit unterschiedlicher Abgastechnik. Sie werden völlig unterschiedliche Abschalteneinrichtungen finden. Der europäische Gesetzgeber hat den Fokus in den letzten fünf bis sechs Jahren, vielleicht sogar sieben Jahren, darauf gelegt, die Testverfahren zur Beschreibung der Emissionen deutlich zu verbessern und an die Realität heranzuführen. Der Bereich Abschalteneinrichtungen steht seit September 2015 auf der Agenda, aber basierend auf den ganzen Vorarbeiten, basierend auf RDE, basierend auf der Einsetzbarkeit mobiler Messtechnik, und erst seitdem sind wir überhaupt in der Lage, ein technisches Gefühl dafür zu bekommen, was am Fahrzeug überhaupt passiert. Die Untersuchungen, die seitdem gemacht worden sind im Rahmen einer Softwareanalyse, sind nur deswegen möglich und überhaupt robust nachvollziehbar, weil sie auf einem im Regelwerk verankerten Testverfahren aufsetzen, nämlich dem PEMS-Verfahren aus RDE.

Und das ist der Ansatzpunkt jetzt auch für die europäische Ebene, da bin ich bei Ihnen, das Verfahren wird jetzt entwickelt, seit mittlerweile - nach meinem Kenntnisstand - mehr als einem Jahr. Es ist also kein einfaches Brett, was Sie da bohren müssen, schlicht aus dem Hintergrund: Sie müssen ein rechtlich robustes, rechtssicher nachvollziehbares Verfahren schaffen, was aber zugleich nicht vollständig definiert ist; denn definieren Sie ein Verfahren vollständig, nehmen Sie alle Zufallselemente heraus und erlauben eine potenzielle Applikation auf ein Testverfahren.

Diesen logischen Widerspruch auseinanderzubekommen, ist den Experten zumindest nach meinem Kenntnisstand bislang nicht möglich gewesen, aber es wird daran gearbeitet, diesen Widerspruch aufzulösen. Wie das Verfahren genau aussieht, kann ich Ihnen nicht sagen. Es wird sicher eine Kombination aus mobiler Messtechnik und Labortechnik sein, in welcher Form auch immer.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Letzte Frage - es gab keine Verdachtsfälle -: Was wäre denn ein Verdachtsfall gewesen, der dann dazu geführt hätte: „Wir ziehen die Option und prüfen dann mal, ob sozusagen eine Zykluserkennungseinrichtung vorhanden wäre“? Also, wie hätte denn so ein Verdachtsfall aussehen müssen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann Ihnen dazu nichts sagen. Ich weiß es nicht.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: So, das war zu diesem Fall. Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion Nachfragen? - Dann hätte ich aus meiner Sicht einfach noch mal ein anderes Thema, weil wir uns - - Nein, ein anderes Thema nicht, aber einen anderen Zugang: Die Oppositionsparteien Linke und Grüne haben sich in vielfältigen Kleinen Anfragen an das BMVBS gewandt, das dann natürlich wegen der Federführung auch bei Ihnen um die Beantwortung von Kleinen Anfragen gebeten hat. Es geht da konkret um die Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 3. Juli 2015, also noch vor dem Bekanntwerden des Skandals. Gefragt wird:

Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteneinrichtungen“ in Neuwagen vor?

Nach Aktenlage sind Sie derjenige gewesen, der dann in Ihrem Hause diese Anfrage weitergeleitet hat. Damit befasst war am Ende Herr Jahn, der Ihnen dann zügig mitteilte - zitiert unter BMUB-2-1, Ordner 7, Seite 189 -, dem UBA lägen „leider keine expliziten Erkenntnisse über den Einsatz von ‚Abschalteneinrichtungen‘ in Neuwagen vor.“ Das Wort „keine“ ist dabei unterstrichen. Das war eine Mail vom 15.07.2015 um 9.21 Uhr. Und dann haben Sie, Herr Dr. Eberhardt, auf dem Ausdruck dieser E-Mail noch mal handschriftlich etwas vermerkt, und zwar:

im Nachgang zur Email wurde mit Herrn Jahn telefoniert; es wurde



5. Untersuchungsausschuss

festgestellt, dass es keine (belastbaren) Hinweise für d. Einsatz ... gibt ...

Und Sie bitten doch, dass man es so beantwortet, dass die Antwort noch mal präzisiert werden möge, „um Irritationen über mögl. Erkenntnisse zu vermeiden“. Was verstehen Sie unter „Irritationen“ und „mögliche Erkenntnisse“, die mit der präzisierten Antwort des UBA dann vermieden werden sollten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ging mir einfach um eine sachliche Darstellung. Also, sehen Sie es mir nach, ich habe im Rahmen des letzten Jahres mehrere Dutzend Kleine Anfragen, schriftliche, mündliche Anfragen beantwortet; ich kann mich nicht an diese explizit erinnern. Aber so, wie Sie es jetzt schildern, kann ich mir das nur so erklären, dass es um die, sagen wir mal, emotionale Komponente der Antwort des Umweltbundesamtes ging, dass leider keine Informationen vorliegen. Der Sachverhalt war ja völlig klar. Insofern kann es eigentlich nur um dieses eine - - diese Bewertung des Sachverhalts gegangen sein. Nach meiner Kenntnis hat das Umweltbundesamt aber in der Darstellung auch, wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe - - Sie sagten ja: „Es liegen leider keine Ergebnisse vor“?

Vorsitzender Herbert Behrens: So war es zunächst beschrieben, genau.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - So war der Sachverhalt geschildert, so ist es auch nach meiner Erinnerung, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es hatte aber einen weiteren Hinweis noch, der letztendlich in dem den Fragestellern übermittelnden Schreiben dann fehlt:

Es gibt jedoch Vermutungen seitens des TÜVs, dass solche Einrichtungen zum Erreichen der Schadstoffgrenzwerte bei der Typprüfung genutzt werden.

Haben Sie in dem Telefonat, was Sie dann neun Minuten nach dieser Mail mit Herrn Jahn hatten, auch diesen Hinweis noch mal mit ihm erörtert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann mich an dieses Telefonat jetzt nicht erinnern, aber - - Also, in jedem Fall war die Diskussion mit Herrn Jahn daraufhin ausgerichtet, den Sachverhalt noch mal klarzustellen, was Sachverhalt ist, und ich denke, das ist dann auch erfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann dokumentiere ich einfach noch mal das, was wir aus der Aktenlage haben, dass eben dann die ursprüngliche Antwort von Herrn Jahn, die ich eben zitiert hatte, nach diesem Telefongespräch so weit umgebaut worden ist, dass es darin heißt, dass das Wort „belastbar“ eingeführt worden ist. Und nunmehr heißt es dann, dem UBA lägen keine expliziten belastbaren Erkenntnisse über den Einsatz von Abschaltanlagen vor. Also, das ist so ein bisschen die Genese einer ursprünglichen Antwort, die gegeben werden sollte. Aber Sie können das Telefonat jetzt so nicht erinnern und wissen auch nicht, welchen Diskussionsprozess und Erkenntnisprozess es in diesen Minuten gegeben haben soll.

(Der Zeuge schüttelt den Kopf)

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Leider.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke, das war es. - Weitere Fragen an den Zeugen seitens der anderen Fraktionen? - Stephan Kühn, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das dauert auch nur maximal acht Minuten.

(Heiterkeit)

Mich würde noch mal der Prozess interessieren, bis dann tatsächlich 2010 die BASt das Feldüberwachungsprogramm gestartet hat, also neben dem, was dann UBA noch mal als Forschungsthemen bearbeitet hat. Vom Wunsch des damaligen Umweltministers Sigmar Gabriel bis sozusagen zum Aufgleisen dieses Feldüberwachungsprogramms sind ja mehr als zwei Jahre vergangen. Und es gab so zahlreiche Schriftwechsel, die in den Unterlagen sind. Mich würde mal aus Ihrer Einschätzung interessieren, was die Faktoren



5. Untersuchungsausschuss

waren, warum es über zwei Jahre Abstimmungsbedarf vom Vorlegen und Entwickeln des UBA-Konzepts bis hin sozusagen zum BAST-Konzept bedurft hat, zumal sich das jetzt gar nicht so in wesentlichen Teilen verändert hat, sondern nur Teile ausgelagert wurden in den Forschungsbereich, den das UBA macht.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Hintergrund war zum einen: Der Abstimmungsprozess zwischen fünf Behörden dauert länger als zwischen einer Behörde. Das ist naturgemäß, das liegt auf der Hand. Das war aber auch kein wesentlicher Faktor, um jetzt quasi zu einer Verzögerung zu führen.

Hintergrund war: Die Ausschreibung oder die Leistungsbeschreibung musste erst mal entwickelt werden. Basis für die Leistungsbeschreibung waren Erfahrungen des Umweltbundesamtes, die die Bundesanstalt für Straßenwesen umgesetzt hat. Diese Leistungsbeschreibung wurde dann am Ende weiterentwickelt. Wir hatten aber neben der Abstimmung zwischen - - Das muss ich vielleicht auch noch erwähnen: Auch die Abstimmung zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, bis man zu einer grundsätzlichen Einigung dahin gehend kam, dass ein solches Projekt unter der Federführung des Verkehrsressorts durchgeführt werden sollte, auch bis dahin ist ja schon eine gewisse Zeit über Land gegangen. Als man dann die grundsätzliche Einigung hatte, ist die spätere Abstimmung auf Fachebene nach meiner Erinnerung relativ zügig erfolgt, aber es gibt eben eine Vielzahl von Aspekten, die bei so einer Leistungsbeschreibung zu berücksichtigen sind.

Und was, glaube ich, auch entscheidend mit beigetragen hat: Finanzmittel zur Verfügung zu stellen für ein Projekt von zwei Behörden, ist aufwendiger als von einer Behörde. Eine europaweite Ausschreibung, die notwendig war für diese Feldüberwachung, ist ein Prozess, der sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Dieses Projekt an der richtigen Stelle einzustellen, die entsprechenden Laufzeiten für die Projekterkennung, die Bewertung der eingegangenen Angebote - all das ist ein Prozess, der bei solchen Vorhaben in der Größenordnung und auch mit Blick auf eine entsprechende Bewertung der Angebote am Ende

sehr intensiv geführt werden muss und leider sehr zeitintensiv ist. Ich denke, wir haben da aber am Ende keinen Zeitverzug in einer Form gehabt, der über das hinausging, was normales Behördenhandeln an der Stelle ist, wenn man die Grundkonzeption berücksichtigt, die einfach sehr viel komplexer war als bei normalen Vorhaben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben in Ihren Ausführungen gerade gesagt, dass das BMVBS erst überzeugt werden musste, dass sie die Federführung für die Feldüberwachung übernehmen. Können Sie das noch mal näher ausführen, was da zunächst die Gründe waren, die da vorgetragen wurden seitens BMVBS, dass man sich da nicht sozusagen den Hut aufsetzt? Ich sage das jetzt mal so flapsig mit meinen Worten.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, es ist richtig - ich hatte das vorhin bereits angesprochen -: Es gab damals eine gelebte Praxis bei der Feldüberwachung. Die gelebte Praxis sah so aus, dass die Hersteller gemäß den Vorgaben des Regelwerks ihre Fahrzeuge überprüfen, entsprechend hierfür Stellen beauftragen oder die Messungen akkreditiert auch selbst durchführen können. Das kann dann von einer Typgenehmigungsbehörde beaufsichtigt werden. Wie sie das macht, ist in ihrem - Sie haben es so schön flapsig gesagt - Hoheitsbereich. Das war nach meiner Einschätzung damals gelebte Praxis.

Das Vorhaben, was wir 2007 angedacht hatten und wofür wir den Verkehrsminister gewinnen wollten, war ein darüber hinausgehendes Projekt, ein Projekt, bei dem Fahrzeuge unabhängig vom Hersteller überprüft werden sollten. Und da gab es eine gewisse Reserviertheit aufseiten der Typgenehmigungsbehörden, von der damals gelebten Praxis abzuweichen. Das sind nachvollziehbare Argumente gewesen, aber wir hatten die Motivation, und wir hatten den Wunsch, dass wir eben eine unabhängige Feldüberwachung aufbauen. Und diesen Diskussionsprozess zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, den gab es. Letztlich hat man aber eine gemeinsame Auffassung entwickelt, wie so ein Projekt durchzuführen ist.



5. Untersuchungsausschuss

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, diese von Ihnen beschriebene Reserviertheit scheint sich auch darin auszudrücken, Bezug nehmend auf ein ressortübergreifendes Gespräch am 12.09.2008 - das ist in der Unterlage BMUB-2-1, Ordner 4 von 60, Seite 209 -, wo es dann heißt, dass die Mitarbeiter des BMVBS keine Weisung hatten - - eine Weisung hatten, kein Gespräch zur Feldüberwachung im BMVBS durchzuführen. Also offensichtlich, ich sage es mal jetzt, gab es da ja sozusagen auch ein bisschen Sand ins Getriebe, der da gestreut wurde.

Finanzielle Schwierigkeiten zur Durchführung des Projekts hat es aber nicht geben? Weil Sie haben das ja mehrfach angesprochen, dass das ja sozusagen nicht nur einen Abstimmungsbedarf, sondern auch noch entsprechend Finanzierungsbedarf hat. Hat das auch mal eine Rolle gespielt für die Verzögerung, also für die erst 2010 begonnene Durchführung des Vorhabens?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann das nur für das BMUB einschätzen, und da auch nur rudimentär, dass das - also für uns - keine Rolle gespielt hat mit Blick auf das Vorhaben. Für die Seite des Verkehrsministeriums kann ich das nicht bewerten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das BAST-Feldüberwachungsprogramm hat also dann 2010 begonnen. Der Abschlussbericht wurde erst 2016 veröffentlicht. Mich würde interessieren, was Ihre Einschätzung - - Sie waren da ja sozusagen auch immer wieder beteiligt, wie aus den Unterlagen hervorgeht, also Sie haben sozusagen Zwischenstände bekommen, man hat sich ausgetauscht. Was waren denn aus Ihrer Sicht die Gründe dafür, dass das erst, ja, 2016 veröffentlicht wurde?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist eine Frage, die ich Ihnen - - Also, nach meiner Kenntnis - - Ach, Sie meinen die Veröffentlichung durch die BAST? Weil nach meiner Erinnerung ist der - -

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

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Abschlussbericht ist von 2014.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau, es geht um die Veröffentlichung, also sozusagen die Veröffentlichung, dass wir davon - - Ich glaube, es gibt da eine Publikationsreihe von der BAST, wo das dann veröffentlicht wurde. Auf die beziehe ich mich. Genau.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Also, was die Hintergründe sind dafür, dass das so lang gedauert hat innerhalb der BAST, das weiß ich nicht. Wir haben im Rahmen unseres Abschlussberichts damals mit der BAST Kontakt gehabt und darauf hingewiesen, dass wir eine möglichst schnelle Veröffentlichung auf der Homepage möchten. Und das hatte die BAST zum damaligen Zeitpunkt auch in Aussicht gestellt. Es hat dann länger gedauert. Ich weiß nicht, was die Gründe dafür waren. Das kann ich Ihnen nicht sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben bei der Fertigstellung des Abschlussberichts 2012 darauf gedrängt, dass diese Untersuchung, also der Untersuchungsbericht sozusagen, veröffentlicht wird auf der Webseite, in welchen Publikationen auch immer. - Okay.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Wir wurden darauf hingewiesen, dass es diese „graue Reihe“ gibt, aber da kenne ich die Hintergründe nicht, wie oft die erscheint, ob das möglicherweise nur, weiß ich nicht, alle sechs Monate passiert. Da kenne ich die Hintergründe nicht. Möglicherweise war das die - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben keine Gründe für die Nichtveröffentlichung der Ergebnisse gesehen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Darüber habe ich keine Kenntnisse.

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



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es dann weitere Fragewünsche an den Zeugen Eberhardt aus dieser Runde? - Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, mich würde noch mal interessieren, was denn jetzt die Konsequenz dieses Projekts war, weil bei der Vergabe wurde ja diskutiert: Die Feldüberwachung soll institutionalisiert werden. - Und irgendwann, wenn dann jetzt - - Ich meine, das hat alles lange gedauert, man kann fast schon sagen: zehn Jahre. - Na, nicht ganz. - Ist dann zum Ende irgendwo noch mal diskutiert worden, dass da jetzt auch was draus folgt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, die Schlussfolgerung aus dem Vorhaben, die hatte ich vorhin so ein bisschen versucht anzudeuten, also dass man auf der Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus eben keine Notwendigkeit mehr sah, entsprechende Geldsummen in eine Feldüberwachung zu stecken, weil Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge nach unseren Erkenntnissen aus diesem Feldüberwachungsvorhaben eben alle regulatorischen Vorhaben - - regulatorischen Anforderungen eingehalten haben. Es gab keine Stichprobe, die negativ bewertet wurde. Insofern schien es uns auch mit Blick darauf, dass die Realitätsnähe des NEFZ ja begrenzt ist - um es vorsichtig zu sagen - - gab es keine Motivation, den NEFZ weiterhin als Messverfahren zu nutzen.

Unsere Schlussfolgerung war: Wenn wir eine Feldüberwachung machen, wollen wir auch wissen, was die Fahrzeuge emittieren. Das geht nur auf der Basis des RDE-Verfahrens. Das RDE-Verfahren war damals noch nicht so weit. 2014 waren wir zwar auf der Zielgeraden hin zu einem Beschluss des Messverfahrens, aber es war klar, dass das RDE-Verfahren noch nicht regulatorisch verankert ist, noch nicht mit Blick auf die Feldüberwachung verankert ist. Da sind wir übrigens heute noch nicht. Das ist der elementare Bestandteil der weiteren RDE-Arbeiten, RDE als Bestandteil der Feldüberwachung regulatorisch einzuführen. Da wir aber eine Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden sahen, kann sich eine Verkehrsbehörde auch am Ende ja nur auf das Regelwerk stützen. Da im Regelwerk nichts

anderes vorhanden war, war in diesem Übergangszeitraum jetzt seit Ende 2014 mit den Arbeiten von RDE als Schlussfolgerung nur: RDE so schnell als möglich vorantreiben. Wir haben eingefordert auf europäischer Ebene, dass RDE im vierten RDE-Paket - na, damals war es noch das zweite, aber in einem RDE-Paket im Rahmen der RDE-Arbeiten - mit berücksichtigt wird für die Feldüberwachung, dass die Feldüberwachungsvorgaben grundsätzlich überarbeitet werden - ich habe es vorhin ausgeführt - - das Stichprobenverfahren, die Fahrzeugstatistik deutlich zu überarbeiten, damit man auch schnell und mit verhältnismäßigem Aufwand zu einer Entscheidung kommt; denn, wenn Sie sich überlegen, dass Sie 20 Fahrzeuge messen müssen, dann ist der finanzielle Aufwand zur Bewertung eines Fahrzeugs in einer Größenordnung, dass das kaum in einem Verhältnis steht, was durch eine Behörde überhaupt finanziell an Mitteln generiert werden kann. Das heißt, wir müssen bei der Feldüberwachung dahin kommen, die Verfahren zu straffen, die Verfahren auf die neuen Herausforderungen hin anzupassen und auch wieder gängig zu machen, damit eine unabhängige Behörde mit vertretbarem finanziellen und personellen Aufwand eine solche Feldüberwachung stemmen kann. Und das ist eben leider bislang immer noch nicht der Fall; da müssen wir regulatorisch noch hinkommen, aber da arbeiten wir dran - ungeachtet dessen, dass ich damit einen gewissen Ausblick in die Zukunft gebe, aber ich denke, das leitet sich auch - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eigentlich hätte der Herr Kollege des BMVI jetzt wieder intervenieren müssen, aber - - Hat mich auch gewundert.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist aber auch Bestandteil des Untersuchungszeitraums. Also, diese Diskussionen sind Kern der Diskussion gewesen. Insofern ist das ein kleiner Ausblick nur gewesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde nur noch mal interessieren - ich fasse das für mich mal zusammen -: Sie haben dann - - Es ist eine Untersuchung gemacht worden, wo man das Regelwerk mit den Regeln des



5. Untersuchungsausschuss

Regelwerks untersucht. Da ist natürlich klar: Da kann nichts bei rauskommen, weil, wenn man die Regeln anwendet, die man untersuchen will - das ist ein Zirkelschluss. Das ist ja im Grunde genommen dann - - Das haben Sie mir jetzt auch so erklärt, also in ausführlich, dass eigentlich klar ist: Dieser NEFZ und seine Regeln - da kann man nichts finden.

Ich habe in den Unterlagen ein Schreiben des ADAC gefunden - BMUB-2-2, Ordner 72, Seite 123 -, das ist an Herrn Steinkemper gerichtet, ist aber laut Vermerk auch an Sie gegangen. Da beschwert sich der ADAC ganz massiv, dass die Stickoxidgrenzwerte überschritten werden und der Realbetrieb nicht funktioniert, Jahr 2010. Mich würde einfach mal interessieren - der ADAC ist ja jetzt grüner Umtriebe unverdächtig - : Also, wenn da eine so massive Beschwerde kommt, dass - - und Sie gleichzeitig in diesen Projekten arbeiten, dann sagen - - Sie haben eben gesagt: Der Verdachtsfall des Cycle- - also der illegalen Abschalteneinrichtung, wie Sie den hätten - - wie der hätte aussehen können, ist Ihnen nicht klar. Dass man bei so etwas nicht auf die Idee kommt, mal genau darüber - was in Ihrem ursprünglichen UBA-Konzept ja drin war - nachzufragen, das müssten Sie mir noch mal erläutern. Warum kommt bei Vorlage eines solchen massiven Schreibens, massiver Problembeschreibung da nicht der Gedanke „Vielleicht ist ja das, was wir aufgrund der Wünsche der Kollegen aus dem Verkehrsministerium da rausgestrichen haben, dann doch das Problem“?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, im Hinblick auf die Realemissionen, in dem im ADAC- - auf die im ADAC-Schreiben ja verwiesen wird, hat der ADAC ja auch eine Schlussfolgerung, nämlich man soll den ADAC-Ökotest anwenden, um ein entsprechendes Testverfahren zur Verfügung zu haben, um die Realemissionen besser beschreiben zu können.

Der ADAC-Ökotest - das ist ja schon eine Weile her - enthielt nach meiner Erinnerung damals im Wesentlichen den Neuen Europäischen Fahrzyklus und den Bundesautobahntest. Das ist eine Mischung aus einem Verfahren, was nachweislich

nicht die Realemissionen abbildet, nämlich dem NEFZ, kombiniert mit einem Verfahren, was näher an die Realität heranzuführt. Wir waren aber im Jahr 2010 schon so weit, dass wir gesagt hatten: Wir wollen nicht im Zyklus arbeiten, wir wollen ein Verfahren, was die Realemissionen auf der Straße abbildet. - Deswegen haben wir damals die RDE-Arbeiten begonnen mit den drei von mir vorhin genannten Verfahren, einem Verfahren portabler Messtechnik mit anderen Zyklen - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage nicht nach den Testverfahren, ich frage danach, dass Sie nach den Ursachen der Überschreitungen in den Fahrzeugen, dass Sie nach einer solchen massiven - - Dass der ADAC da sein Verfahren anpreist, das ist Sache des ADAC, da geht es mir nicht drum. Es geht mir darum, dass der ADAC massiv auf das Problem hinweist - massiv, 2010, sehr früh.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Damit war der ADAC nicht alleine. Die massiven Überschreitungen - also, „massiv“ ist jetzt Ihr Wording; ich nehme das einfach mal auf, ich werte das nicht - - Dass die Emissionen höher sind, war bekannt. Dass die Emissionen höher sind, ist auch gar nicht in Abrede gestellt worden, auch nicht vom ADAC. Der ADAC wirbt in seinem Schreiben dafür, durchzusetzen, dass effiziente Euro-6-Technik eingesetzt wird. Und das konnten wir nur auf der Basis des Regelwerks. Deswegen haben wir das Regelwerk fortentwickelt. RDE ist eine Schlussfolgerung aus der Kenntnis darüber, dass real hohe Emissionen auf der Straße auftreten. Nach meiner Erinnerung formuliert der ADAC aber in seinem Schreiben keine Ursachenanalyse; er beschreibt nur, dass es, unab- - dass es, abhängig vom gewählten Fahrzeugkonzept, große Unterschiede gibt. Und das ist auch nachvollziehbar. Wenn Sie Fahrzeugtechnik applizieren - und Sie haben unterschiedliche: eins bei einem großen Fahrzeug, eins bei einem kleinen Fahrzeug -, dann kann es nach meiner Einschätzung ohne den Absatz - - Einsatz jedweder Abschalteneinrichtung zu relevanten Emissionsunterschieden kommen. Diskussionen zur Abschalteneinrichtung sind im Kontext der RDE-Diskussionen, an denen der ADAC ja über die FIA auch mit beteiligt war, nie geführt worden.



Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gut. - Aber Sie sind auch in dem Zusammenhang nicht auf die Idee gekommen, dass die Ursache auch illegale Abschaltanlagen sein könnten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Experten gingen bis 2015 nicht davon aus, dass über die Schwächen des NEFZ hinaus Abschaltanlagen dafür verantwortlich sind, dass hohe Emissionen auftreten. - Richtig.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gut.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und damit wären wir mit der Fragerunde zuzüglich der Grünenfraktion durch. Gibt es weitere Fragewünsche an den Zeugen Eberhardt? - Das ist nicht der Fall. Dann können wir die Befragung von Ihnen, Herr Eberhardt, für heute beenden - für *heute* beenden; im Rechtssinne abgeschlossen wird sie erst dann sein, wenn Sie das Protokoll über Ihre Vernehmung durchgesehen haben. Dafür haben Sie zwei Wochen Zeit, um Korrekturen an der Übertragung oder Richtigstellungen und Ergänzungen Ihrer Aussagen mitzuteilen. Erst dann stellt der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung fest. - Vielen Dank für Ihr Erscheinen und für Ihre Antworten.

Kolleginnen und Kollegen, an dieser Stelle ist sicherlich jetzt eine Pause erforderlich. - 20 Minuten, bis 16.50 Uhr? - Ein bisschen üppig?

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
15 Minuten!)

- „15 Minuten“, wird vorgeschlagen. - Wir können das begrenzen; das reicht für eine Zigarette und das, was man so braucht.

(Unterbrechung von 16.30
bis 16.48 Uhr)



**Vernehmung des Zeugen
Hubert Steinkemper**

Vorsitzender Herbert Behrens: Kolleginnen und Kollegen, wir wollten gern fortsetzen. - Bevor wir einsteigen in die Befragung von Ihnen, Herr Steinkemper, noch mal kurz den Hinweis an die Kolleginnen und Kollegen, dass bei der Zitation auf jeden Fall alle Angaben, die für das Protokoll erforderlich sind, mitgenannt sind, und bitte auch so, dass man es auch schnell mitschreiben kann. Das Protokoll bittet darum, dass wir das laut und vernehmlich und langsam genug erwähnen, wo wir uns gerade befinden. Wenn Sie das berücksichtigen würden bei der weiteren Befragung.

Herr Steinkemper, herzlich willkommen. Vorab möchte ich Sie noch eben auf Ihre Rechte und Pflichten als Zeugen hinweisen, die über das hinausgehen, was ich vorhin gesagt habe. Aber bevor wir in die Vernehmung einsteigen, einige Angaben zur Person von Ihnen. Bitte sagen Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort. Bitte.

Zeuge Hubert Steinkemper: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Hubert Steinkemper. Ich bin 69 Jahre alt und wohne in Bonn und bin Ministerialdirektor a. D., also pensionierter Beamter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich fasse es noch mal kurz zusammen. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Es interessieren uns die Fragen: 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 20. Juni 2007 insoweit vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Steinkemper, Sie haben die Möglichkeit, bevor wir in die Befragung einsteigen, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dazu hätten Sie jetzt die Gelegenheit, wenn Sie wünschen.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich möchte die Gelegenheit gerne nutzen, um in geraffter Form das Umfeld, in dem sich die Dinge abgespielt haben, auch das Umfeld der Abteilung IG und meiner Funktion in dieser Abteilung, darzulegen, um vielleicht noch besser einordnen zu können, welchen Stellenwert und welche Bedeutung dieser spezifische Bereich hatte im Gesamtgefüge. Wenn Sie das gestatten, würde ich das gerne tun.

Also, zu meinem Werdegang noch einmal: Ich war 1999 bis 2009 der Leiter der Unterabteilung IG I. In dieser Unterabteilung IG I, Immissionschutz, Anlagensicherheit und Verkehr, befindet sich auch das Referat IG I 6, welches für technische Fragen des Verkehrs - ich verkürze mal - zuständig ist, national und international. Von 2009 bis 2013, also die darauffolgenden vier Jahre, war ich Abteilungsleiter der Gesamtabteilung einschließlich des Bereichs IG II, Chemikaliensicherheit und Umwelt und Verkehr. Vor meiner Zeit in der Abteilung IG war ich fünf Jahre, von 94 bis 99, Unterabteilungsleiter auch im BMU in einem anderen Bereich.

Stichwort „Aufgabenwahrnehmung“: Nach meiner Pensionierung, welche im Jahre 2013, Ende August, erfolgte, habe ich eine spezifische Aufgabe ab Herbst 2013/Frühjahr 2014 wahrgenommen. Ich bin als Mitglied, als sachverständiges Mitglied der Bundestagsendlagerkommission gewählt worden. Die hat ja ihren Abschlussbericht Anfang Juli abgegeben. Und ich war Mitglied in dieser Kommission und zudem Vorsitzender einer der drei Arbeitsgruppen, die sich mit der Evaluierung als Gesetzgebung: „Was kann man künftig besser machen, ändern usw.“ befasst hat.

Zur Aufgabenwahrnehmung im Jahre 2007 bis 2009 - Sie haben ja die Liste der Aufgaben bekommen; die muss ich, glaube ich, nicht näher erläutern -: Wichtig ist mir, zu betonen, dass der



5. Untersuchungsausschuss

Herr Lahl, damaliger Abteilungsleiter, den Sie ja noch heute hören werden, und ich uns gewisse Schwerpunkte jeweils gesetzt haben. Und der Herr Lahl hatte einen ganz zentralen Schwerpunkt im Bereich Verkehr. Das heißt nicht - - Natürlich hat er die anderen Bereiche auch betreut. Und das heißt natürlich nicht, dass ich den Verkehrsbereich nicht betreut hätte, aber, wie gesagt, der Herr Lahl hatte da für sich den Schwerpunkt, einen wesentlichen Schwerpunkt gesetzt.

Ich hatte über die typischen Aufgaben in der Abteilung - - in der Unterabteilung IG I in der fraglichen Zeit, 2007 bis 2009, einen zusätzlichen Schwerpunkt, und das war das Projekt „Umweltgesetzbuch“. Ich war Leiter der Projektgruppe „UGB“ im Hause BMU und in dieser Funktion zugleich auch Leiter aller Veranstaltungen, aller Verhandlungen, die über den Bereich des BMU innerhalb der Bundesregierung, mit den Verbänden, mit den Ländern geführt worden sind. Es ist bekannt, dass das Stammgesetzbuch, also das Kernelement - das UGB hatte fünf Bücher -, nicht in Kraft getreten ist. Es sind aber die vier anderen Bücher, wohlgeordnet, sehr wohl in Kraft getreten; man denke nur an das neue Bundeswassergesetz und das neue Bundesnaturschutzgesetz. Weshalb erwähne ich das? Ich erwähne es deshalb, um deutlich zu machen, dass das ein zusätzlicher Bereich war, der an sich schon 100 Prozent Arbeitskraft als solches erfordert hätte.

Zur Aufgabenwahrnehmung in meiner Zeit als Abteilungsleiter 2009 bis 2013 - das UGB war damals schon Geschichte -: Es kam ein wesentlicher großer Schwerpunkt hinzu, gerade in der Zeit, nämlich die Richtlinie industrieller Emissionen, IED, Industrial Emissions Directive. Das ist eine EU-Richtlinie, die umfassend alle Bereiche der Industrieanlagen in Europa regelt. Das sind natürlich Abertausende auch für Deutschland. Und diese Richtlinie, die erfolgreich zustande gekommen ist und innerhalb der EU 2010 das Licht der Welt erblickt hat, ist eine Zusammenfassung - aber nicht nur Zusammenfassung von zehn - - von sieben früheren Einzelrichtlinien - mit zum Teil völlig neuen Maßgaben und Aufgaben. Umgesetzt wurde das durch nationales Recht in

Deutschland unter Federführung meiner damaligen Abteilung im Frühjahr 2013, und dieses Umsetzungspaket ist ein Konvolut von einer Vielzahl von Gesetzen wie auch Verordnungen.

In dem Zusammenhang jetzt: Was war die Aufgabe des Referates IG I 6? - Das brauche ich nicht näher zu erläutern, das ist ja hier schon alles besprochen worden. Das Referat IG I 6 hat eine ganz wesentliche, bedeutende Aufgabe im Gesamtgefüge, insbesondere im Verkehr und im technischen Umweltrecht des Verkehrs auf nationaler wie auf internationaler Ebene. International natürlich die EU, die maßgeblich die Regeln, Richtlinien und Verordnungen erarbeitet, und Deutschland als größter Industriestaat innerhalb der Europäischen Union hat ein fundamentales Interesse daran, dass die Richtlinien, die erarbeitet werden - oder Verordnungen auf EU-Ebene -, so gestaltet sind, dass sie die deutschen Interessen - in dem Fall schwerpunktmäßig Umweltinteressen - so gut wie möglich widerspiegeln. Das ist die zentrale Aufgabe des Referates IG I 6, und in diesem Zusammenhang liegt auch der Bereich, der uns heute hier beschäftigt.

Insgesamt kann man für den Aufgabenbereich der Abteilung IG sagen: Das ist eine stark technisch-wissenschaftlich geprägte Abteilung, die aber zugleich äußerst umfangreich und vielfältig mit Gesetzgebungs-, Rechtsetzungsaufgaben - Gesetze, Verordnungen - national wie international befasst ist. Dies erfordert möglichst qualifiziertes Personal, wobei zu betonen ist, dass die Abteilung IG ganz zentral und weit überwiegend aus naturwissenschaftlichen und technischen Mitarbeitern, sprich Ingenieuren, besteht, die einen sehr qualifizierten Sachverstand haben, aber auch das regulatorische Spektrum - aus meiner Sicht jedenfalls - gut beherrschen. - So viel vielleicht als Einstieg.

Vielleicht noch zwei, drei Facetten unter dem Gesichtspunkt: Wie habt ihr eure Aufgabe als Abteilung IG im Gesamtgefüge innerhalb der Bundesregierung und darüber hinaus verstanden? - Wir haben uns auch immer in gewisser Weise als Treiber verstanden, als Beispiel etwa 2001 die Einführung europaweit schwefelfreien Kraftstoffs. Hat jeder gesagt: Schafft ihr nie. - Wir haben es aber geschafft mit viel List und Tücke und



5. Untersuchungsausschuss

viel Einsatz vor allen Dingen. Ein anderes Beispiel ist die CO₂-bezogene Kfz-Steuer, eine Aufgabe des Finanzministers. Aber ich erinnere mich, dass wir damals - das war das Jahr 2007 - dem Finanzminister einen kompletten Gesetzesentwurf, der in meiner Abteilung erarbeitet wurde, übersandt haben, wie ein solches Gesetz ausgesehen hat - - aussehen könnte. Und das war der Trigger, um die Sache aus unserer Sicht überhaupt in Gang und in Bewegung zu bringen.

Ein letztes Stichwort in dem Zusammenhang: die heute wieder in aller Munde befindliche Elektromobilität, gerade auch in dem Zusammenhang, den wir heute diskutieren. Auch diese Facette, Elektromobilität, ist in meiner damaligen Abteilung 2004/2005 als Idee geboren worden und hat ja dann die genannte Entwicklung bekommen. - Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen. Vielen Dank. - Dann treten wir in die Fragerunde ein, wo ich zunächst das Recht habe, vorab als Vorsitzender einige Fragen an Sie zu richten. Das will ich dann auch tun.

Sie haben ja darauf hingewiesen: Gerade bei solchen nicht ganz unsensiblen Themen wie CO₂-Ausstoß und Kfz-Steuer wird es wahrscheinlich doch vielfältige Kontakte auch gegeben haben mit den Akteuren, die in solche Gesetzgebungsprozesse einzubeziehen sind. Darum ist meine Frage an dieser Stelle, jetzt bezogen auf unseren Fall hier, den ich ja kurz mit den Fragen noch mal skizziert hatte: Mich interessiert da, mit welchen Vertretern der Automobilindustrie Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit, als Sie dann den Verkehrssektor mitverantworteten in ihrer Abteilung - - gegeben hat. Hat es darüber hinaus Kontakte zu Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen geben? Und wie standen Sie während Ihrer Tätigkeit beim BMU in Kontakt mit ihnen? Und wie haben Sie das Verhältnis empfunden? Ich frage deshalb so nach diesem, weil wir in unseren Unterlagen gefunden haben unter BMUB-2-2, Ordner 81, Blatt 19, wo nämlich Herr Dr. Eichhorn, der Geschäftsführer des VDA, dann Ihnen gegenüber schrieb:

... ist sehr daran gelegen, den persönlichen Kontakt aufzunehmen, um auch zukünftig die anstehenden Themen gemeinsam voran zu bringen.

Welche Kontakte sind daraus entstanden, und wie war die Beziehung in diesen Kontakten?

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie fragten danach: Wie war die Beziehung zu außenstehenden Stellen? Sie haben jetzt die erste - - Die letzte, die Sie gerade genannt haben, ist der Verband der Deutschen Automobilindustrie. Da ist ja der Herr Eichhorn beheimatet, tätig. - Es war für mich eine Selbstverständlichkeit, mit der Automobilindustrie, insbesondere auch mit dem Verband und den maßgeblichen Bearbeitern im Verband, einen intensiven Kontakt zu pflegen, aber nicht um vielleicht Dinge vorzubesprechen oder gemeinsam auszubrüten und dann voranzubringen, sondern: Wenn man Dinge voranbringen will, dann muss man ein möglichst gutes Wissen darüber haben: Wie denken die von dem Vorhaben betroffenen Akteure? Wie ist die Denke bei denen? - Und wenn Sie mit den Leuten nicht sprechen, dann können Sie Mutmaßungen anstellen, die richtig, aber auch falsch sein können.

Stichwort „Kontakt mit Verbänden“, beispielsweise die DUH: Ich habe mich regelmäßig mit Herrn Resch getroffen - oder wir haben uns getroffen - und Tours d'Horizon vorgenommen. Und wenn es ein spezifisches Problem gab, dann haben wir auch den kurzen Draht gesucht. Also, das war ein - aus meiner Sicht, auch aus meiner heutigen Sicht - durchaus fruchtbares, kooperatives Verhältnis. Dass es dann zwischendurch mal in Einzelpunkten zu Reibereien kommt, das liegt in der Natur der Sache, und das hat auch teilweise mit Medien zu tun, die aus meiner Sicht teilweise dann auch ein Interesse daran haben könnten, einen Punkt besonders hervorstellen - - hervorzuheben, der es vielleicht so gar nicht verdient hätte. Aber unter dem Strich, muss ich sagen, war das ein regelmäßiger, intensiver Kontakt mit den Verbänden, Umweltverbänden. Auch ADAC beispielsweise - ein sehr intensiver Kontakt.



5. Untersuchungsausschuss

ADAC, als Beispiel nur: Einführung von Kraftstoff E10. Das war ja über Karneval ein Jahr, wo das auf einmal in aller Munde war und man gedacht hat: Das wichtigste Thema in Deutschland ist die Einführung von E10. Die drei Jahre zuvor eingeführte Kraftstoffsorte W8, Dieselkraftstoff, hat keinen Menschen interessiert. Auch in dem Zusammenhang, Stichwort „ADAC“, war es mir ein großes Anliegen - intensiven Kontakt auch im Vorfeld mit den maßgeblichen Stellen - und der ADAC ist in dem Zusammenhang, Autofahren in Deutschland, eine maßgebliche Stelle - dafür zu werben, dass beim ADAC als maßgeblichem Player die Sache gebührend unterstützt wurde. Und das ist auch gelungen, und das gilt auch für die anderen Verbände.

Also, insgesamt keine Scheu gegenüber den Verbänden. Meine Devise war eigentlich durchweg: Man muss mit den Leuten reden. Wenn man nicht mit den Leuten redet, dann weiß man auch nicht, was sie denken, und kann dann möglicherweise Entscheidungen treffen, die man beim besseren Verständnis so nicht getroffen hätte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und bei diesen zahlreichen Gesprächen, die auch sehr offen geführt worden sind, wie Sie gesagt haben, da interessiert es mich eben auch, ob da die Begriffe, die uns hier umtreiben, bereits seinerzeit gefallen sind, nämlich: Cycle Beating, Off-Cycle Emissions oder auch Cycle Bypass. Meine Frage ist: Was verstehen Sie unter den Begriffen, und woher kennen Sie diese Begriffe?

Zeuge Hubert Steinkemper: Woher ich die Begriffe kenne? Also, das war mit dem VDA und den Vertretern aus meiner Sicht kein zentrales Thema - überhaupt kein Thema, ehrlich gesagt. Warum nicht? Woher kenne ich die Begriffe? Ich kenne sie aus der Situation, wie sie sich 2007/2008 abgespielt hat. Da können Sie ja den Akten entnehmen - das ist sicherlich auch hier schon berichtet worden -, dass wir als Umweltministerium damals einen Anstoß geben wollten und auch gegeben haben, um bessere Erkenntnisse über die wirklichen Emissionen, seien es CO₂ oder Schadstoffe, im realen Betrieb zu bekommen, als das - aus unserer Sicht jedenfalls -

nach den geltenden Vorschriften und der Anwendung der geltenden Vorschriften der Fall war. Mit beeinflusst war das sicherlich, hier diese Initiative zu ergreifen, durch eine Erfahrung, die das Bundesumweltministerium oder insbesondere die Abteilung IG kurz zuvor gemacht hatte unter dem Stichwort „Rußpartikelfilter, Dieselrußpartikelfilter“. Da hatte es ja eine Situation gegeben, in welcher dann festgestellt wurde, immer mehr herauskam, dass verschiedene Filterkomponenten die Anforderungen, die sie erfüllen mussten, gar nicht erfüllten, letztendlich damit ungeeignet waren.

Das war eine Situation, die auf entsprechende Hinweise - das war natürlich alles sehr vage - vom BMU und von der Abteilung IG in die Hand genommen wurde, und wir, die Abteilung IG, haben dann eine selbstständige zusätzliche Überprüfung initiiert, eigene Messungen veranstaltet - übrigens unter Mitwirkung des UBA natürlich - durch ein schweizerisches Unternehmen. Und dabei hat sich herausgestellt, dass in der Tat bestimmte Filter die Anforderungen nicht erfüllen.

Nur am Rande sei da noch bemerkt: Ein wesentlicher Grund, wie sich dann später herausstellte, war schlicht, dass ein spezifisches Unternehmen, was ein großer Hersteller von Filtern war, schlicht die Unterlagen, die Prüfunterlagen, die Ergebnisse gefälscht hatte, sodass der TÜV Rheinland, der an dieser Sache dann zertifizierungsmäßig beteiligt war, diese Fälschung auch nicht erkannt hatte oder nicht erkennen konnte. Jedenfalls das Ergebnis war: Die Filter erfüllten die Anforderungen nicht. Die Betriebserlaubnis, die allgemeine Betriebserlaubnis wurde dann auch entzogen, und zwischenzeitlich gibt es dieses Unternehmen nicht mehr. Und die Leitung dieses Unternehmens ist dann später auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen worden und mit einer Freiheitsstrafe, die auch vollzogen worden ist, belegt worden. Also, vor diesem Hintergrund haben wir uns gesagt: Wer weiß denn, ob die anderen Bereiche alle so lege artis in Ordnung sind, wie das der Fall zu sein scheint?

Und das war auch speziell mit auf Initiative des damaligen Ministers Gabriel, mit dem wir da einer Meinung waren - dazu geführt hat, dass wir



5. Untersuchungsausschuss

Ende 2007 einen Vorstoß gegenüber dem BMV unternommen haben, so nach dem Motto: Wir müssten doch mal Felduntersuchungen machen, ob die Dinge auch wirklich alle so sind oder annähernd sind oder kompatibel, deckungsgleich sind im realen Betrieb, wie das auf dem Prüfstand und bei den Ergebnissen auf dem Prüfstand der Fall zu sein scheint.

Dass das nicht deckungsgleich ist, ist klar. Realer Betrieb ist nicht zu vergleichen mit Messungen auf dem Prüfstand, insbesondere mit Blick auf den geltenden - in Anführungsstrichen - Neuen Europäischen Fahrzyklus, von dem damals - eventuell im Grunde die Insider oder die Leute, die sich halbwegs mit der Sache befasst haben - bekannt war, dass das ein Verfahren ist, ein Prüfverfahren ist, welches dringend revisions- und überarbeitungsbedürftig und erneuerungsbedürftig ist.

Das war der Ansatz. Wir haben uns also dann an das Verkehrsministerium gewandt. Und die Begeisterung, dieses Vorhaben anzugehen, war nicht übermäßig ausgeprägt beim Verkehrsminister, als wir mit diesem Anliegen kamen, von vornherein übermäßig ausgeprägt - wobei man natürlich auch darauf hinweisen muss, dass, was die Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung für die einzelnen Ressorts - hier speziell Verkehrsminister und Umweltminister - - zu sehen ist, dass das Bundesumweltministerium aufgrund einer EU-Basisverordnung von 2008 - - Die nennt sich so, die Verordnung; da sind die Grenzwerte für Schadstoffemissionen geregelt oder im Fall von CO₂ die Zielwerte. Für diesen Bereich, diese Grenzwerte und Zielwerte, ist innerhalb der Bundesregierung geregelt, dass die Federführung beim Bundesumweltminister liegt, in dem Fall bei der Abteilung IG, national wie international. Für die Bereiche Typprüfung, Prüfverfahren, Messtechnik, Umsetzung, Implementierung liegt die federführende Zuständigkeit beim Verkehrsminister. Wir sitzen da im Beiboot, genauso wie beispielsweise auch der Wirtschaftsminister. Dieses Im-Beiboot-Sitzen haben wir aber nicht in dem Sinne betrachtet, dass ich ab und zu mal den Lenker mit in die Hand nehme und versuche, die Richtung mit zu steuern, sondern im Gegenteil. Und vor dem Hintergrund ist

zu sehen, dass wir 2007/Anfang 2008 dieses Vorhaben angestoßen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit waren Sie im weiteren Verlauf mit der Erarbeitung des Konzepts für die von Ihnen angesprochene Untersuchung befasst?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja. - Den Akten ist ja zu entnehmen, dass das Konzept, die Erarbeitung des Konzepts mehrere Stufen durchlaufen hatte. Zu Anfang gab es einen Konzeptentwurf des UBA, von dem - wenn ich die Dinge richtig bewerte - auch das UBA hätte sagen müssen: Das kann es noch nicht sein. - Das ist aber sicherlich auch geschuldet dem sehr, sehr eng gesetzten Termin.

Dann gab es einen zweiten Konzeptentwurf, der war dann schon wesentlich umfangreicher. Da war auch Substanz drin, da waren aber auch viele Dinge drin oder einige Dinge drin, die aus unserer IG-Abteilungssicht - das war nicht nur meine Sicht, sondern auch die des zuständigen Referats und des damaligen Abteilungsleiters, Herrn Professor Dr. Lahl - noch überarbeitungs- und präzisierungsbedürftig sind, teilweise auch kürzungsbedürftig. Also, in dem zweiten Konzept, da standen zum Beispiel Dinge drin, wo man sich sagt, sich gefragt hat: Warum wird das alles dargelegt? Das ist doch allen bekannt; das ist die Gesetzeslage; das sind die Umstände, die tatsächlichen technischen Umstände, die so eigentlich in einem Konzept, welches nach vorne blickt und die Dinge voranbringen will, entbehrlich sind.

Dann haben wir zusammen mit dem - was heißt „wir“? ich nicht persönlich; die zuständigen fachlichen Mitarbeiter - - Straffungen vorgenommen, weitere Bearbeitungen dieses Konzepts. Schließlich hat das Konzept dann - wenn ich es recht erinnere - im April 2008 eine Fassung gefunden, eine gemeinsam vom UBA und von der Abteilung IG konsentiertere und getragene Fassung, die dann an den Verkehrsminister übersandt worden ist. Diese Fassung habe ich mit Schreiben an meinen Unterabteilungsleiterkollegen Dr. Wagner im Verkehrsministerium übersandt. Auf Ihre Frage: Insofern war mir schon natürlich



5. Untersuchungsausschuss

bekannt, wie das Konzept aussah und wie es sich entwickelt hat, obwohl ich an den Verhandlungen und an den Formulierungen in der Funktion als Unterabteilungsleiter und damals gerade in der Hochzeit Schaffung - - als Vorsitzender UGB nicht unmittelbar beteiligt war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch in dem Zusammenhang, denke ich mal, sind die Begriffe, die ich eben gerade erwähnt hatte, sicherlich auch Gegenstand gewesen. Ich würde Sie auch noch mal in diesem Zusammenhang fragen: Haben Sie aus diesen Diskussionen heraus niemals einen Hinweis darauf erhalten, dass einige Autohersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden? Oder wenn doch: Wie sind Sie mit diesem Hinweis umgegangen? Haben Sie diesen ernst genommen? Oder: Wurde das Thema im Ministerium oder darüber hinaus diskutiert? Welche Positionen wurden vertreten?

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie können ja den Unterlagen entnehmen, dass der zweite Konzeptentwurf des UBA eine Passage enthält, die sich zum Cycle Beating verhält, und diese Passage - ich habe sie mir abgesehen; ich habe Akteneinsicht genommen, wie sich das aus meiner Sicht auch für eine substantielle Zeugenaussage empfiehlt - lautet so sinngemäß, dass die moderne Fahrzeugtechnik es ermöglicht, zu erkennen, dass man mit einem Fahrzeug auf dem Prüfstand ist und da möglicherweise Abschaltvorrichtungen dementsprechend dann die Software einstellt und dieses spezifizierte, den Anforderungen entsprechende Funktionieren der Abgasvorrichtungen im Übrigen nicht funktioniert. Das nennt man dann Cycle Beating.

Ihre Frage: Hatten Sie damals irgendeinen Hinweis oder eine Idee oder einen Verdacht - oder wie auch immer Sie das formulieren -, dass das nicht nur eine technische abstrakt-generelle Möglichkeit ist dergestalt, dass man annehmen, vermuten oder wie auch immer könnte, dass von einer solchen Möglichkeit tatsächlich Gebrauch gemacht wird? Den Hinweis hatte ich nicht. Und wenn Sie mich aus damaliger Sicht gefragt hätten, aber auch aus heutiger Sicht: Es ist mir nach wie vor völlig unverständlich, dass tatsächlich,

wie wir jetzt wissen, von einer solchen Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, und zwar - hinzukommend - von dem zweitgrößten Automobilhersteller der Welt. Das hätte ich nie für möglich gehalten. Und wenn es den Herbst letzten Jahres - Stichwort „USA“ - nicht gegeben hätte, dann würde ich das auch heute noch nicht für möglich halten.

Gab es andere Hinweise? Stichwort „die Passage in dem zweiten UBA-Konzeptentwurf“. Da ist die Passage ja enthalten. Aber, wie gesagt, das ist eine abstrakt-generelle Passage. Auf Nachfrage: Gibt es da Hinweise, gibt es irgendwas, wie man zu der Einschätzung kommt, kommen könnte, dass das auch Lebenswirklichkeit ist oder werden könnte? Es gab null Hinweise, von niemandem, jedenfalls soweit mir bekannt.

Was wir aber dann gleichwohl getan haben, und zwar mit voller Unterstützung: Diese Passage ist nicht gestrichen worden oder herausgenommen worden, sondern sie ist modifiziert worden, und zwar, wenn Sie sich die Unterlage anschauen - ich habe mir den Auszug mitgebracht des Konzepts in der Fassung, die ich dann an den Unterabteilungscollegen im Juli 2008 übermittelt habe -, da ist sehr wohl in dem Aufgabenprogramm, das die Feldüberwachung beschreibt, ein Bullet Point enthalten, der schlicht wie folgt lautet:

- In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind (cycle-beating)

Was hat dazu geführt, dass man diese Formulierung gewählt hat, die ich damals voll unterstützt habe und zu der ich auch heute noch stehe? Eine weitere Überlegung, die ich jetzt noch hinzufügen muss: Eine staatliche Stelle, auch die Bundesregierung, ist aus meiner Sicht nicht besonders gut beraten, wenn sie in einer Situation, wo sie von einer abstrakt-generellen Möglichkeit erfährt, dass man solche Software entwickeln könnte, das in einer Weise publiziert, präsentiert oder in ein Konzept hineinschreibt, welche den Schluss jedenfalls nicht ausschließen würde oder gar nahelegen würde, dass es da einen begründeten Anlass oder einen Hinweis gebe, was es, wie



5. Untersuchungsausschuss

gesagt, aus meiner Sicht absolut nicht gab. Wenn wir das nämlich anders gemacht hätten und diese Interpretationsmöglichkeit vermittelt hätten und da nichts dran gewesen wäre oder jedenfalls der Nachweis nicht hätte erbracht werden können, dann hätten sich die Bundesregierung und insbesondere die Abteilung IG und die maßgeblichen Bearbeiter voraussichtlich sehr schnell in einer sehr schwierigen oder unangenehmen Lage befunden so nach dem Motto: Wie kommt ihr eigentlich dazu, so etwas in die Welt zu setzen - in Anführungsstrichen formuliert: in die Welt zu setzen -, obwohl es keinerlei präzisen, konkreten, wie auch immer gearteten Hinweis gibt?

„Und was bedeutet das für den Markt?“, wird gefragt. Ja, wer ist das denn? Man braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, dass die Möglichkeit - vielleicht sogar Wahrscheinlichkeit aus meiner Sicht, aus meiner Einschätzung - bestanden hätte, dass es sich auf dem Markt ausgewirkt hätte - mit möglichen erheblichen Folgen. Ich nenne ein Beispiel; das ist mir diese Tage beim Vorbereiten durch den Kopf gegangen. Jedes Beispiel hinkt natürlich, jeder Vergleich hinkt; aber wenn man sich mal vor Augen führt, wie sich der Rechtsstreit zwischen der Deutschen Bank AG und den Erben von Leo Kirch entwickelt hat: Da gab es 2002 ein Interview des damaligen Vorsitzenden der Deutschen Bank, der in diesem Zeitungsinterview die Kreditwürdigkeit der Kirch GmbH infrage gestellt hat, und 2014 nach langem Rechtsstreit hin und her ist die Sache per Vergleich erledigt worden, und dieser Vergleich hat die Deutsche Bank 775 Millionen Euro plus Zinsen für die Zeit von 2002 bis 2014 gekostet.

Was ich damit sagen will: Verantwortliches Handeln ist, aus meiner Sicht jedenfalls, wohlberaten, mit solchen Verdachtsfällen oder solchen Äußerungen, die als Verdacht interpretiert werden können, äußerst vorsichtig umzugehen. Und deshalb: Die Formulierung, die ich Ihnen gerade genannt hatte, ist bezogen auf Verdachtsfälle. Dann ist der Punkt angesprochen worden, er ist öffentlich geworden - dass es eine solche Möglichkeit gibt -, aber konditioniert durch den Fall eines entsprechenden Verdachts, und davon gab es keinen zu dem damaligen Zeitpunkt. - Das war

die Überlegung, die uns da zu dieser Formulierung im Konzept gebracht hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben jetzt darüber auch ausführlich gesprochen, dass natürlich so ein Thema durchaus sensibel sein kann, weil auch zum damaligen Zeitpunkt - Sie hatten es ja eingangs gesagt - mit dem Skandal bzw. mit dem Betrug bezüglich des Katalysators und des Partikelfilters schon einiges hochgekocht war.

Dann haben Sie eben auch noch mal anschaulich dargestellt, dass es natürlich, um einem solchen Hinweis nachzugehen und es zum Untersuchungsgegenstand zu machen, eines belastbaren Hinweises bedarf. Was heißt das jetzt für das Untersuchen eines solchen Falls? Weil „belastbar“ heißt ja schon, für mich zumindest, dass schon Voruntersuchungen hätten stattfinden müssen, um dann zu sagen: Es ist so weit belastbar, dass es noch mal in einen weiteren Untersuchungsgegenstand einfließen kann. - Sie haben es deshalb nicht reingenommen, hatten Sie gesagt, oder nicht so klar und eindeutig, weil eben diese Belastbarkeit fehlte zum damaligen Zeitpunkt. Ab wann wäre so etwas für Sie ausreichend belastbar, um es dann wirklich zum Gegenstand einer Untersuchung zu machen?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, zu dem damaligen Zeitpunkt: Aus meiner Sicht war das in keiner Weise durch irgendeinen Hinweis auch nur annähernd in Richtung belastbar. Es kommt ein weiterer Punkt hinzu. Ich hatte ja schon auf die Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung hingewiesen. In dem Bereich liegt die federführende Zuständigkeit beim Verkehrsminister, und wir sind Mitwirkende ebenso wie der Wirtschaftsminister. Ich sagte ja vorhin schon, dass in anderen Bereichen, aber auch in dem Bereich - und ich sehe das als Beispiel dafür - wir als Umweltminister unsere Mitwirkungsbefugnis und Mitwirkungsverantwortung immer eher weit ausgelegt haben, als da besondere Zurückhaltung geübt zu haben, einfach aus dem Gebot der Sache heraus - so, wie wir das nach unserem Verständnis gesehen haben.



5. Untersuchungsausschuss

Wie gesagt, der Verkehrsminister ist federführend, war federführend, also muss er für das Vorhaben gewonnen werden, Feldüberwachung durchzuführen nach dem Konzept, welches wir übermittelt haben. Das ist keine Selbstverständlichkeit, ein federführendes Ressort als mitwirkendes Ressort für diese Idee und für die Durchführung des Vorhabens zu begeistern. Das kann man sich ja vorstellen. Das geht einem ja selber, wenn man in anderen Dingen federführend ist, in bestimmten Bereichen auch nicht anders, dass man sagt: Na ja, die sollen mal mitwirken; aber die sollen uns erst mal machen lassen, wie wir das für richtig halten. - Also, es war im Grunde auch der Gedanke: Wie kann ich bestmöglich gegenüber dem federführenden Ressort für diese Idee, dieses Konzept Feldüberwachung werben? Das hat sicherlich auch wesentlich - - oder einen Einfluss gehabt auf die Frage: Wie formuliere ich das Konzept?

Nur hinzugefügt - das können Sie, glaube ich, auch in den Akten, wenn ich das richtig erinnere - - Als ich dieses Schreiben an meinen Kollegen übermittelt habe, da war es gar nicht so einfach, überhaupt dieses Vorhaben dann weiter voranzubringen. Da kamen natürlich auch Überlegungen mit ins Spiel: Aber wir haben doch schon Feldüberwachung, und wieso müssen wir das da jetzt so weiter ausweiten und so? Lassen wir doch erst mal sehen, was bei der Feldüberwachung - so, wie Daten bis dahin schon implementiert würden - - Dann gucken wir uns das noch mal genauer an, was da für ein Befund rauskommt, wie das zu sehen ist oder wie das nicht zu sehen ist. - Darauf habe ich mich dann in Absprache mit meinem Unterabteilungsleiterkollegen aus dem BMV eingelassen - so unter dem Gesichtspunkt: Okay, dann prüft das; aber wenn da irgendwo ein Haar in der Suppe bleibt, dann führen wir gemeinsam das Konzept durch, nämlich das von uns vorgeschlagene. - Und so ist es dann - - Ich will nicht sagen, dass ich das prognostiziert habe; aber ich habe das so erwartet, dass das der Trigger, die Öffnungstür dafür ist, das neue Konzept gemeinsam durchzuführen.

Dem Verkehrsminister war es wichtig, da nicht alleine zu stehen für das Konzept, es alleine durchzuführen, weil wir es ja auch angestoßen

hatten, als BMU also mit in die Verantwortung gehen dafür, was wir auch gerne gemacht haben. Dann gab es Schreiben zwischen Staatssekretären, auf Leitungsebene Abstimmungen, die gar nicht einfach waren, aber im Ergebnis immerhin dazu geführt haben, dass ausgedrückt auch in der Finanzierung hier eine gemeinsame Verantwortung liegt: Finanzierung, federführend, 51 Prozent der Kosten trägt das Haus BMV und 49 Prozent der Kosten das Haus BMU.

Das war aus unserer Sicht allseitig dann eine gute Idee, und die Durchführung des Konzepts hat das, denke ich, auch bestätigt. Was keine so gute Idee gewesen wäre, wie es in dem zweiten Entwurf des UBA-Konzepts, wo diese Passage zum Cycle Beating, die ich schon genannt habe, drin gestanden hatte, da einen Vorschlag zu machen, einen Finanzierungsvorschlag: Das finanzieren wir über Gebühren pro Auto, also der Hersteller soll die Kosten tragen. - Das ist zwar abstrakt-generell eine sehr gute Idee unter dem Gesichtspunkt: Wer ist denn Veranlasser? Nur, wenn wir diese Idee aufgegriffen hätten und zu verwirklichen versucht hätten, jetzt mal etwas überspitzt formuliert, dann würden wir wahrscheinlich heute noch an der Umsetzung oder Implementierung des Konzepts arbeiten. Also, so ein Konzept läuft nur, wenn es möglichst stringent, klar und mit klaren, einfachen Linien verabredet wird, und das gilt auch für die Finanzierung. Deshalb haben wir es so gemacht, wie ich es gerade geschildert habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine zunächst abschließende Frage, dieses Thema betreffend, geht dahin, dass ich Sie noch mal um eine Einschätzung bitte über die weitere Veränderung dieses Untersuchungskonzepts, was Sie im Mai 2008 vorgelegt haben, aber dann über verschiedene Gespräche offenbar nochmals wieder modifiziert, verändert worden ist. Ist es eigentlich entkernt worden gegenüber dem ursprünglichen Entwurf und den ursprünglich angedachten Zielen, die damit verbunden sind? Wie schätzen Sie das ein? Weil dieser Prozess, bis das endlich in Gang kam, das war ja noch mal eine zweite Geschichte und ein Indiz dafür, dass es offenbar



nicht so ganz einfach war, da zu einer gemeinsamen Vorgehensweise zu kommen. Wie würden Sie das einschätzen aus Ihrer Sicht?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich denke, dass mein fachlicher Mitarbeiter, Herr Eberhardt, mit Sicherheit Ihnen auch schon einiges dazu gesagt hat, zu den einzelnen getesteten Fahrzeugtypen, konkreten Fahrzeugen - Golf. Insgesamt waren es, glaube ich, 16 Fahrzeuge im ersten Durchgang, dabei drei Golf, und wenn ich das recht erinnere, waren von diesen drei Golf zwei nicht den Vorschriften entsprechend, aber bei Kohlenwasserstoff, nicht bei NOx. Die Stichprobenregelung, die auf EU-Ebene dazu besteht, mag dem einen oder anderen merkwürdig erscheinen - mir, ehrlich gesagt, auch -, wie gesagt, dass in einem Fall von 2 : 1 die Stichprobenregelung nicht Platz greift so nach dem Motto: Durchgefallen! Dementsprechend sind dann in einem weiteren Schritt weitere fünf - ich glaube, fünf waren es - Golf, insgesamt also acht, untersucht worden, ohne dass sich an dem Ergebnis spezifisch etwas verändert hätte.

Wenn man sich überlegt: „Wie kann man denn jetzt wirklich substanzielle Abhilfe schaffen?“, dann ist der Weg, den die Kommission nicht zuletzt auf unser Drängen ab 2010 beschritten hat, aus meiner Sicht ein zielführender, und dieser Weg ist unter dem Stichwort „Real Driving Emissions“ zu sehen. Die Kommission hat da in 2010 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die hat ihre Arbeit 2011 aufgenommen, und dieses Real-Driving-Emissions-Konzept ist verbunden mit einer technischen Einrichtung, ohne die dieses Konzept einfach nicht realisierbar ist, und das sind die sogenannten PEMS, Portable Emission Measurement System.

Jetzt kann man sagen: Diese Messeinrichtung für den Realbetrieb gibt es schon seit den 70er-, 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. - Das ist zutreffend. Aber es gab sie bis 2010, also bis vor einigen Jahren, nicht in einer technischen Form, welche zur Implementierung bei Fahrzeugen im Straßenverkehr geeignet gewesen wäre. Jetzt ist das mittlerweile ein Koffer - Größenordnung Koffer, größerer Koffer -, den Sie am Fahrzeug montieren können, wie Sie zum Beispiel ein Fahrrad hinten

auf den Gepäckträger nehmen können, und dann ist das natürlich eine Möglichkeit, die hundertprozentig realisierbar ist und von daher dann auch hundertprozentig anzuwenden ist.

Also, auf das Real-Driving-Emissions-Konzept hat sich die EU-Kommission, die EU, zwischenzeitlich verständigt. Es ist in zwei Paketen behandelt worden - jetzt berichte ich vom Hörensagen, es war nicht mehr in der Zeit, als ich zuständig war; aber ich habe ja in die Akten reingeguckt und auch Zeitung gelesen, und ich interessiere mich immer noch für den Bereich, den ich früher maßgeblich betreut habe -, in zwei Paketen im Jahre 2015 - Frühjahr und Herbst -, und jetzt geht es an die Implementierung, sodass zu erwarten ist, dass 2017 die Dinge dann tatsächlich auch starten.

Jetzt darf man sich das nicht so einfach vorstellen unter dem Gesichtspunkt: Wieso fangt ihr denn nicht gleich an? - Das Ganze muss durch Regelwerk, durch Vorschriften, durch Zuständigkeiten unterfüttert werden. Sonst liefen das Konzept und die Durchführung Gefahr, ein Muster ohne besonders hohen Wert zu sein. All das ist auf den Weg gebracht, muss implementiert werden, und je unabhängiger das Ganze vonstattengeht - - Das ist vielleicht ein Thema, das später noch eine Rolle spielt: Wer ist für was zuständig, und wie sind die Zuständigkeiten geteilt? Auch das ist ein Punkt, der in dem Zusammenhang sicherlich nicht unerhebliche Bedeutung hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke zunächst. Das war es zunächst von mir. - Dann gebe ich an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion weiter. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Steinkemper, Sie haben ja schon zu Ihren Kontakten und der Begründung für diese Kontakte beispielsweise zum VDA ausgeführt. Dazu finden sich auch einige Unterlagen in den Akten. Sie haben in dem Zusammenhang auch erwähnt, dass Sie aus einer gleichen Motivation heraus beispielsweise - das hatten Sie ausdrücklich genannt - auch mit der Deutschen Umwelthilfe in Kontakt gestanden haben.



5. Untersuchungsausschuss

Vielleicht nur noch mal eine Nachfrage: Bei diesen Gesprächen mit der Deutschen Umwelthilfe zum Beispiel, sind da jemals an Sie Hinweise herangetragen, herankommuniziert worden, die zum Inhalt hatten, dass Abschaltanlagen, von denen Sie sagten: „Ja, abstrakt gab es die Kenntnis; konkrete Hinweise haben wir nicht, ich selber habe das nie für möglich gehalten“ - so hatten Sie sich in etwa in Kurzform ausgelassen - - Gab es Hinweise beispielsweise aus Gesprächen der DUH, die Ihnen nahelegen sollten: „Es gibt nicht nur die abstrakte Möglichkeit oder die technische Möglichkeit, sondern wir, die DUH, haben konkrete Hinweise. Wir gehen davon aus. Gehen Sie diesen Hinweisen nach!“?

Zeuge Hubert Steinkemper: Um die Frage klar zu beantworten: Solche Hinweise gab es nicht, auch nicht seitens der DUH. Ich erinnere mich an eine Situation. Da ging es um Katalysatoren, allerdings nicht um diesen spezifischen Bereich. Da fand sich auch in den Medien ein Echo: DUH hat die Überlegung, und das und das könnte sein oder könnte auch nicht sein, wie auch immer. - In dem Fall haben wir - - Ich meine, ich habe das sonst auch immer erbeten für mich als Abteilungsleiter: Dann sagt mir doch mal was, und gebt mir Butter bei die Fische! Was habt ihr denn für Erkenntnisse, damit wir sie nachvollziehen können und dann entsprechend handeln können? - Da haben wir unsere Staatssekretärin - - Die damalige Staatssekretärin hat einen Brief geschrieben - auf unsere Bitte, in Abstimmung mit dem Minister; das war die Parlamentarische Staatssekretärin Astrid Klug damals, in der Zeit von 2005 bis 2009 - an die DUH: Sehr geehrter Herr Geschäftsführer! Sie haben usw. Es ist in den Medien zu lesen, dass ... Wir haben die große Bitte: Machen Sie uns Ihre Erkenntnisse, Messdaten usw. verfügbar, damit wir in der Lage sind, gemeinsam mit Ihnen entsprechend zu handeln und die Dinge umzusetzen und auf den Weg zu bringen und Abhilfe zu schaffen. - Da ist keine Antwort gekommen. Jetzt will ich nicht sagen, dass das - - Ich kann nicht spekulieren, woran das liegen kann, keine Ahnung; aber das war der Befund. Was ich damit zum Ausdruck bringen wollte: Das Bemühen, Informationen, Hinweise, Indizien zu bekommen, war sehr intensiv ausgeprägt in meiner Abteilung, auch bei mir.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie hatten uns ja über Ihren beruflichen Werdegang berichtet und haben auch dargestellt, dass Sie in der Zeit durch andere Maßnahmen auch erheblich in Anspruch genommen worden sind. Gleichwohl ergibt sich entweder im ganz formalen Kontakt mit Mitarbeitern oder Vorgesetzten - Sie waren ja zunächst Unterabteilungsleiter, also vielleicht mit Abteilungsleitern in Ihrer Zeit oder mit fachlichen Mitarbeitern - ein Gespräch formeller Art, eine Erörterung, oder auch mal informeller Art. Haben Sie denn in dieser in Rede stehenden Zeit, also Untersuchungszeitraum, im Mitarbeiterkreis, im Kollegenkreis - ich sage mal „im Kollegenkreis“, damit es sowohl um die Mitarbeiter wie die Vorgesetzten geht -, jemals Hinweise aufgenommen von Kolleginnen und Kollegen, die gesagt haben: „Na ja, kommt mir ja nun wirklich alles spanisch vor“? - Ich gebe jetzt mal so einen Text vor; ich kann es auch ein bisschen anders formulieren: Also, die technische Möglichkeit im Grundsatz kennen wir; eigentlich meine ich, da müssten wir mal nachgucken. - Also, haben im Kollegenkreis mal andere Kollegen nach Ihrer Erkenntnis sozusagen es für möglich gehalten, dass solche manipulativen Abschaltanlagen beispielsweise eingesetzt werden in Fahrzeugen untersuchter Hersteller?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, mit der von Ihnen für mich geschilderten Einschätzung stand ich nicht alleine, sondern die Einschätzung wurde von allen geteilt, auch den Mitarbeitern. Es gab keinen, der gesagt hätte: „Vielleicht ist ja doch was dran“, oder wie auch immer. Es war immer die Frage: Ja, was haben wir denn für Hinweise? - Null.

Um mal ein anderes Beispiel zu nehmen - jedes Beispiel hinkt -: Wenn jetzt jemand - eine technische Einrichtung, sachverständige Einrichtung - zu dem Ergebnis käme: „Mit den heutigen technischen Möglichkeiten ist es möglich, Geldscheine zu fälschen, ohne dass irgendjemand in der Welt in der Lage ist, die Fälschung zu erkennen“ - das könnte ja beispielsweise für Banken interessant sein -, würden Sie einem solchen Hinweis nachgehen und prüfen, ob welche Bank auch immer Fälscherwerkstätten unterhält? - Ich sage Ihnen



5. Untersuchungsausschuss

ja, der Vergleich hinkt, aber um deutlich zu machen, dass ich das einfach in den Bereich des Nichtmöglichen aus meiner damaligen Einschätzung verwiesen habe.

Vielleicht noch ein Hinweis mit Blick auf die USA: Herbstsituation, Herbst letzten Jahres, Environmental Protection Agency, eine sehr mächtige Einrichtung, aus meiner Sicht zu Recht mächtige und begrüßenswert mächtige Einrichtung, die auch Maßnahmen durchführen kann, die es in sich haben - auch für möglicherweise Betroffene. Auch diese Einrichtung hat es nicht geschafft, VW damals, soweit ich das in den Zeitungen verfolgt habe - ich habe mich so ein bisschen dafür interessiert natürlich, jetzt auch mit Blick auf diesen Ausschuss -, nachzuweisen, den Nachweis zu erbringen, dass hier diese spezifische Cycle-Beating-Software zum Einsatz gekommen ist.

In der Sache war es schlicht so: Da gab es die NGO-Organisation ICCT, eine weltweit operierende Organisation, die halt Messungen, Plausibilitätsprüfungen vorgenommen hatte und zu dem Ergebnis kam: Das ist ja mehr als merkwürdig, dass nach unseren Erkenntnissen um ein Vielfaches die Werte überstiegen werden, die da in den Prüfverfahren eingehalten werden, im Prüfzyklus. - Dieses ICCT hat diese Erkenntnis nach nochmaliger Prüfung, ob sie sich nicht vielleicht doch geirrt hätten, an die EPA herangetragen, und dann hat man gemeinsam - ich möchte es mal so formulieren - das Unternehmen VW in eine Situation hineingebracht, in der man ihm klagemacht hat: Wenn ihr jetzt nicht Farbe bekennet, dann geht das mit euch heim, und zwar dergestalt, dass ihr keine Fahrzeuge mehr auf den amerikanischen Markt bringen dürft. - Da sehen Sie, welch mächtige Einrichtung die EPA ist. Und vor diese Alternative gestellt, ist es dann zu dem Eingeständnis gekommen, soweit ich das mit verfolgen konnte aus der zweiten oder dritten Reihe, seitens VW, dass man erstmals eingeräumt hat, eine solche Software zu verwenden. Also mit anderen Worten: Auch diese mächtige EPA hat den Nachweis nicht führen können mit all ihren Mitteln.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben uns ja hier verschiedentlich auch mal über Abgasstandards und Emissionsstandards bei Fahrzeugen insbesondere mit Dieseltechnologie ausgetauscht, unter anderem auch Fahrzeuge nach den Standards Euro 4 und Euro 5. Wir hatten vor Ihnen, vor einigen wenigen Wochen, den Sachverständigen Professor Dr. Koch gehört. Herr Professor Dr. Koch hat hier Folgendes ausgeführt - ich zitiere einmal aus der entsprechenden Mitschrift -, dass es

allen Personen mit technischem Sachverstand klar [war], dass die Fahrzeuge unmöglich mit der verfügbaren EURO4 und EURO5 Dieseltechnologie im gesamten Kennfeld die Stickoxidemissionen einhalten konnten.

Und weiter heißt es in seinem Statement:

Eine Erfüllung aller Anforderungen ist mit der Technologie für EURO4 und EURO5 nicht möglich gewesen, wenn auch im gesamten Betriebsbereich die Stickoxide auf Grenzniveau sein müssen!

Das sagt er.

Sie hatten uns berichtet, dass Sie sich regelmäßig mit Vertretern der Automobilindustrie abgestimmt haben. Spielte dieser Gesichtspunkt, der uns von dem Sachverständigen hier so erläutert worden ist - dass alle, die technisch damit befasst sind und einen technischen Mindestsachverstand haben, dass denen das klar war -, bei den Gesprächen, die Sie mit der Automobilindustrie, mit Vertretern der einschlägigen Verbände, vielleicht auch mit Vertretern von NGOs - DUH beispielsweise - geführt haben, eine Rolle? Und wenn es eine Rolle spielte, wie haben diese dann gewonnenen Erkenntnisse Einfluss in die NO₂-Roadmap gefunden?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich denke, man muss wie folgt unterscheiden: Der erste Punkt ist: Es gibt ein rechtlich geregeltes Messverfahren, Prüfverfahren. Das war bis vor kurzem oder ist es noch immer der Neue Europäische Fahrzyklus,



5. Untersuchungsausschuss

ein Verfahren aus den 90er-Jahren - ich erwähnte es schon -, von dem die Fachwelt, mich eingeschlossen, der Meinung war und ist, dass es ein völlig unzureichendes Verfahren ist. Solange dieses Verfahren aber gilt, ist es anzuwenden, von Rechts wegen, mit den Defiziten und Unzulänglichkeiten, die nicht unbekannt waren. Das ist ja das, was Herr Professor Koch, wenn ich Sie richtig verstanden habe, letztendlich auch insinuierte, indem er sagt: Also, in Wirklichkeit waren die Werte viel höher.

Und das war auch allgemein bekannt, bei Euro 3 und Euro 4; diese Auffassung teile ich. Nur, die Frage ist: Wie seid ihr damit umgegangen? - „Damit umgegangen“ heißt: Nicht zuletzt oder insbesondere Deutschland war es und gerade auch das BMU, aus der Umweltperspektive heraus, welche Euro 5 und Euro 6 versucht haben schnellstmöglich voranzuschieben. Euro 5 und insbesondere auch Euro 6 - so war die Erwartungshaltung damals - würden zu einer maßgeblichen Reduzierung der CO₂-Emissionen führen und damit auch zugleich zu einer maßgeblichen Reduzierung im NO₂-Immissionsbereich führen.

Es ist ja wahrscheinlich hier schon erörtert worden, dass es eine Luftqualitätsrichtlinie gibt, die seit 2008 anzuwenden ist - einmal für Feinstaub 2008 und dann ab 2009 für NO₂. Die sagt: Wenn ihr bestimmte immissionsschutzrechtliche Vorstellungen nicht einhaltet, ihr als Mitgliedsländer, dann droht euch ein Vertragsverletzungsverfahren, weil ihr euch nicht EU-rechtskonform verhaltet. - Und die Messstellen - auch das ist ja belegt - insbesondere in verkehrsnahen Bereichen haben zwei Dinge geoffenbart: einmal im Feinstaubbereich, dass Überschreitungen vorkamen. Da war es insbesondere der sogenannte Tagesmittelwert, von dem die Richtlinie sagt, er darf maximal an 35 Tagen pro Jahr an einer Messstelle überschritten werden. Da waren Überschreitungen da. Und beim NO₂-Bereich war es der Jahresmittelwert an verschiedenen Messstationen, und es ist kein Geheimnis, dass es noch im letzten oder vorletzten Jahr an 60 Prozent der Messstellen im verkehrsnahen Bereich zu Überschreitungen von NO₂ mit Blick auf diese immissionsschutzrechtliche Richtlinie und diese Vorgabe,

die wir natürlich auch in nationales Recht umgesetzt haben, gekommen ist.

Also von daher ein überragendes Interesse, Euro 5 und Euro 6 voranzubringen. Und in dem Zusammenhang auch das Stichwort, was Sie gerade gebracht haben: Entwicklung einer Roadmap für NO₂ zusammen mit der Automobilindustrie. - Wir haben zusammengesessen und haben gesagt: Der Zustand kann doch so nicht bleiben - Stichwort „Erkenntnisse von Professor Koch“ -, da müssen wir etwas tun, und zwar gemeinsam, wenn möglich, gemeinsam. - Das haben wir betrieben, vorgebracht. Flankiert war das Ganze noch durch den Bereich Emissionsfaktoren. Das *Handbuch Emissionsfaktoren* - da sind ja in dem Zusammenhang auch Feldüberwachungsmaßnahmen durchgeführt worden, auch vom UBA, und unter dem Gesichtspunkt: Welches sind die maßgeblichen, möglichst präzisen und korrekten Emissionsfaktoren zur Berechnung der Immissionslasten, wie sie sich heute und künftig darstellen, und welches sind daraus folgend die Möglichkeiten, damit umzugehen bzw. notwendige Verbesserungen oder Änderungen durchzuführen?

Also, insofern gab es Erkenntnisse, dass Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Im Immissionsschutzbereich war es ja offenkundig. Die Messstellen haben ja nicht gelogen. Und, wie gesagt, dann das Stichwort „Roadmap“. Wie können wir möglichst im Einvernehmen gemeinsam mit der Automobilindustrie, von der wir damals gemeint haben - haben sie uns auch so vermittelt, vielleicht ist es auch heute noch so - - Jedenfalls die Meinung war: Das muss doch unser gemeinsames Interesse sein, unser gemeinsames Interesse als Regierung, Umweltministerium, und Automobilindustrie, hier diesen schwerwiegend misslichen Zustand so schnell wie möglich zu beseitigen. Von Software, Cycle Beating, war in dem Zusammenhang auch nicht der Gedanke oder die Rede, jedenfalls nicht bei mir, und ich denke, bei den anderen auch nicht.

Was waren wesentliche Elemente der Entwicklung der sogenannten Roadmap? Wir als Umweltministerium haben ein erhebliches, gravierendes Interesse darin gesehen, schon vor Inkrafttreten



5. Untersuchungsausschuss

von Euro 5 und Euro 6 dafür zu sorgen, dass eine vorzeitige Markteinführung von Fahrzeugen, die diese Anforderungen - - erstellen - - schon begegnen, bevor sie es müssen, also vor dem Stichtag für Euro 5 und Euro 6 auf dem Markt sind. Wie kann ich das erreichen? Indem ich Marktanreize schaffe für den potenziellen Käufer. Da gibt es dann das Prinzip von Prämien oder steuerlichen Erleichterungen - beides -, und beides haben wir auch ins Spiel gebracht und teilweise auch umsetzen können, wohlgeachtet teilweise.

Nur hat sich dann - das war schon in der Zeit, als ich Abteilungsleiter war - immer mehr herauskristallisiert, dass die Interessenwahrnehmung - ich sage es jetzt mal so, wie ich die Dinge damals gesehen habe und auch heute noch sehe - doch schwierig in Einklang zu bringen war. Also mal salopp formuliert: Mein Eindruck war - starker Eindruck war -, dass die Automobilindustrie ein besonders ausgeprägtes Interesse daran hatte, starke finanzielle Förderung mit Blick auf den Verkauf zu bekommen. Das haben wir auch gehabt, natürlich; aber wir haben auch die anderen Dinge mit im Blick gehabt und gesagt: Na ja, was kann man denn sonst noch an den Fahrzeugen tun? Vorzeitig Euro-5-Fahrzeuge konstruieren usw.

Da hat sich dann gezeigt, dass die Interessenlage beim weiteren Verlauf dann doch nicht so hundertprozentig deckungsgleich war - um einen vorsichtigen Ausdruck zu gebrauchen -, sodass ich dann für mich und für meine Abteilung zu dem Ergebnis gekommen bin: Das ist eine Übung - Roadmap NO₂-Reduzierung -, die in dieser gemeinsamen Veranstaltung nicht die Ziele erreicht, die ich mir vorgestellt hätte - also die Umwelt in den Vordergrund stellen -, sodass wir dann die Dinge weiterverfolgt haben, auch natürlich Fördermaßnahmen initiiert haben, aber nicht jetzt mit diesem Schulterschluss, der aus meiner Sicht dann, so wie ich die Dinge dargestellt habe, nicht mehr geboten oder als besonders sinnvoll erschien.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank. - Ich möchte noch mal und wahrscheinlich zum Abschluss der ersten Fragerunde

auf das Thema dieser Abschaltvorrichtungen zurückkommen. Diese sind ja nach EU-Vorschriften grundsätzlich verboten, aber aus Gründen beispielsweise des Motorschutzes offensichtlich dann doch teilweise erlaubt. Der entsprechende Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlamentes zu dem in etwa vergleichbaren Thema hatte den zwischen 2004 und 2010 amtierenden zuständigen Kommissar Stavros Dimas angehört, und der sagte Mitte Juli dieses Jahres dort sinngemäß in etwa aus, dass es Hersteller gegeben habe, die Spielräume bei der Verwendung solcher Abschaltvorrichtungen entsprechend ausgelegt hätten oder gesetzliche Ausnahmeregelungen insofern überstrapaziert hätten.

Haben Sie in Ihrer Zeit der Tätigkeit über einen solchen Umstand auch einmal gesprochen? Haben Sie das erörtert, dass bei Abschaltvorrichtungen, die ausnahmsweise zulässig sind, womöglich sozusagen die Auslegung der möglichen Ausnahmen unvertretbar weit erfolgte? Wenn ja, wann war das so etwa und in welchem Zusammenhang? Und falls es diese Diskussion gab, welche Konsequenzen wurden dann, sofern es, wie gesagt, angesprochen worden ist, bei Ihnen hieraus gezogen, und welche Maßnahmen wurden ergriffen?

Wir haben - insofern will ich das noch ergänzen - hier auch bei der Sachverständigenanhörung beispielsweise von Herrn Professor Dr. Hausberger ein ganz unmittelbares Beispiel bekommen. Da ging es um Rußentwicklung bei Abgasrückführung in Motoren, Rußentwicklung, die dann tatsächlich zu einem Motorschaden führen kann oder vielleicht sogar führen würde, und er hat gesagt, dass insofern tatsächlich auch technisch Abschaltvorrichtungen geboten seien, in solchen Ausnahmefällen. Wenn man das so feststellt - also dieses technische Erfordernis unterstellt -, halten Sie dann eine Konkretisierung der Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen und deren Verwendung für erforderlich, um die von mir eingangs genannten Auslegungsspielräume enger zu fassen? Und falls Sie das tun: Was würden Sie anraten?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Hubert Steinkemper: Aus meinen einführenden Darlegungen ist vielleicht deutlich geworden, dass ich kein Naturwissenschaftler oder Ingenieur - also kein Techniker, wie wir so im Jargon sagen -, sondern Jurist bin. Gleichwohl habe ich mich natürlich, soweit es mir möglich ist, immer mit den Dingen befasst und versucht, sie auch voranzubringen und nachzuvollziehen. Insofern sind ja Fachgespräche mit den Kollegen, die noch mehr davon verstehen oder viel mehr davon verstehen als man selber, immer angeraten und sinnvoll. Natürlich habe ich das auch gemacht, und das hat die Abteilung auch so gemacht.

Jetzt zu dem von Ihnen angesprochenen Fragenbereich: Es ist richtig, dass es Abschaltanlagen geben muss zum Motorschutz in einem Fall, wie Sie ihn gerade geschildert haben. Also, eine Situation herbeizuführen, wo der Motor defekt wird oder Schaden nimmt oder funktionsunfähig wird, nur weil man die Abgasreinigung mit diesem Preis betreiben will, wäre, glaube ich, keine besonders sinnvolle Regelung.

Wenn Sie in das europäische Recht hineinschauen, dann stellen Sie fest, dass es im Zusammenhang mit den Regelungen von Euro 5 und Euro 6 - den Richtlinien - einen Artikel 5 gibt, den es bis dahin nicht gab, und der sagt so sinngemäß: Abschaltanlagen sind verboten und nur zulässig zum Motorschutz - allerdings ohne da weitere besondere Konkretisierungen und Präzisierungen vorzunehmen. Da liegt - und dahin zielt ja Ihre Frage - aus meiner Sicht schon in gewisser Weise der Hund begraben. Ich habe mich - - Wie gesagt, ich bin seit 1999 für den Verkehrsemissionsbereich zuständig, und wenn man die Dinge diskutierte: Ja, das ist aber im EU-Recht so vorgesehen. - Man nannte das dann „Nutzung von Gestaltungsspielräumen“, wobei ich jetzt einräumen muss, dass das europäische Recht nicht unbedingt immer in gleicher Weise verstanden und judiziert wird, wenn es zu Streitigkeiten kommt, wie man das als gemeiner mitteleuropäischer, deutscher Jurist von seinem Heimatland kennt und den Regelungen, die dort existieren. Da wundert man sich manchmal über die Sichtweisen, auf die man so als national ausgebildeter

Jurist nicht gekommen wäre. Das mag aber vielleicht auch damit zusammenhängen, dass die EU mittlerweile 28 Mitgliedstaaten hat und am deutschen Wesen nicht immer die Welt genesen muss. Das mag ein Hinweis sein, wieso sich das so entwickelt hat.

Aber jetzt zu der Frage, welche Schlussfolgerungen daraus zu ziehen sind: Ich finde, die Situation, die wir hier heute erörtern, zeigt überdeutlich, dass es mehr als notwendig ist, dass man auch auf europäischer Ebene - und da spielt die Musik, da spielt sie auch zu Recht im Sinne von Vereinheitlichen der Maßstäbe in Europa und darüber hinaus - hier zu Präzisierungen, stringenteren Regelungen kommen muss, dass solche - in Anführungsstrichen - Nutzungsmöglichkeiten von Gestaltungsspielräumen künftig nicht mehr möglich sind oder nur sehr, sehr eingeschränkt in veranlassten Fällen überhaupt noch Platz greifen. Also, da sehe ich eine dringende Aufgabe der Kommission und auch der Mitgliedstaaten - im Zusammenwirken mit den Mitgliedstaaten. Das ist für mich überhaupt keine Frage. Und wenn Sie sich andere Bereiche angucken - technische Bereiche -, dann sehen Sie Unterschiede, die im nationalen Bereich geregelt sind. Da ist das viel präziser und viel genauer geregelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kollege Müller, ich muss darauf hinweisen, dass natürlich solche Fragen nach Schlussfolgerungen oder Empfehlungen so nicht zugelassen werden können.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dafür wurde ich eben gemäßregelt! - Gegenruf des Abg. Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich jetzt auch!)

Insofern habe ich das eben überhört und konnte nicht rechtzeitig intervenieren.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bitte um Entschuldigung. Ich habe das nicht beachtet. Ich wollte nur die Frage beantworten.



5. Untersuchungsausschuss

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich finde es nicht so schlimm!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das war nur an den Kollegen Müller gerichtet. - Weitere Fragen? - Bitte schön. - Okay, dann geht es weiter zur Grünenfraktion. Wer hat das Wort? - Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Herr Steinkemper, Sie haben ja sozusagen schon auf die EPA hingewiesen und, ich sage jetzt mal, auch, was deren Ausstattung und Ressourcen angeht, und darauf, dass die aber eben auch nicht herausgefunden haben, dass mit illegaler Abschaltvorrichtung gearbeitet wurde. Aber die haben halt nachgehakt, bis am Ende sozusagen VW zugeben musste, dass sie so etwas verwendet haben.

Sie haben ja die Kontakte angesprochen, die Sie hatten - vom ADAC über DUH bis VDA -, mit denen Sie da gesprochen haben. Insbesondere die schon angesprochene DUH und auch der ADAC haben - das haben Sie, glaube ich, auch bestätigt - auch ihre Messergebnisse immer wieder sozusagen Ihrer Abteilung zur Kenntnis gegeben, wo eben deutlich wird, dass die Fahrzeuge zwar auf dem Prüfzyklus bei der Typzulassung die Grenzwerte einhalten, aber sobald man vom Zyklus abweicht oder auf der Straße misst, dann eben keine Verbesserung sozusagen der Realemissionen und eine Einhaltung der Grenzwerte vorliegt. Und die konnten sich das sozusagen auch nicht erklären, wussten wahrscheinlich auch nicht genau, woran das liegt, sondern haben erst mal diese Messergebnisse erzielt.

Mich würde interessieren: Welche Schlussfolgerungen sind denn da gezogen worden jenseits der schon damals eigentlich vorhandenen Kenntnis, dass der NEFZ sozusagen nicht mehr zeitgemäß ist? Das hatten Sie ja schon ausgeführt. Also, zu welchen weiteren Schlussfolgerungen oder Überlegungen hat das denn eigentlich praktisch insbesondere jetzt in Ihrer Abteilung, die Sie sozusagen geleitet haben, geführt? Das würde mich als erste Frage interessieren.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, Sie sagten gerade, der Befund sei ja da nur so gewesen, dass Prüfergebnisse und Lebenswirklichkeit zwei verschiedene Dinge waren, nicht? Realer Betrieb.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war ja schon immer so. Aber diese Untersuchungen, sei es vom ADAC oder von der DUH, haben ja ergeben, dass die Schere sozusagen zwischen Labor- und Realwerten immer weiter auseinandergeht. Dass da eine Lücke dazwischen war, das war schon immer klar; aber die Schere sozusagen, die Abweichung, ging immer weiter auseinander. Das haben ja zahlreiche Untersuchungen belegt, und die Frage ist, wie man damit sozusagen eigentlich in Ihrer Abteilung umgegangen ist, welche Schlussfolgerungen, welche Maßnahmen man dann in Erwägung gezogen hat.

Zeuge Hubert Steinkemper: Es gab mehrere Punkte, um die man sich gekümmert hat, und zwar intensiv. Das eine ist das neue Prüfverfahren, WLTP, das WLTP-Prüfverfahren - so nennt sich das ja -, was mittlerweile implementiert ist. Ich hatte das ja vorhin schon mal erwähnt. Das ist ein Vorgang oder ein Prozess, der alles andere als selbstverständlich von vornherein war, dass man das so in das Ziel hineinbringt. Und „in das Ziel hineingebracht“ heißt immer noch nicht, dass man mit dem Erreichten zufrieden sein kann. Aber, wie gesagt, das ist ein Bereich, bei dem viele Akteure beteiligt sind, mit sehr unterschiedlichen Interessen zum Teil. Also, was ich sagen will: WLTP und dieses initiiert zu haben, ist nicht zuletzt ein besonderes Verdienst, welches sich die deutsche und auch die BMU-Seite mit auf die Fahne schreiben können.

Der zweite Punkt ist hier zu erwähnen: NO₂-Emissionen. Wie erklärt sich das, dass die weiter steigen? Das waren dann eben Euro 5 und Euro 6, von denen alle Fachleute die Erwartung gehabt haben - insbesondere Euro 6 -, dass das zu einer Reduzierung der NO₂-Emissionen führen würde, auch in der Lebenswirklichkeit an den verkehrsnahen Messstellen. In der Tat war dann die Frage: Wieso tritt das eigentlich nicht ein? Aber, wie gesagt, das ist eine Situation, die sich im Grunde schon nach meiner aktiven Zeit - ich



5. Untersuchungsausschuss

habe ja gesagt: ich bin Mitte 2013 ausgeschieden - als Befund herausgestellt hat.

Jetzt könnte man natürlich fragen: Ja, lag es dann nicht vielleicht nahe - wie gesagt, ich rede jetzt von einer Zeit, die ich nicht mehr unmittelbar als fachlich Verantwortlicher erlebt habe -, dass man sich dann doch den Gedanken hätte machen können oder müssen: „Liegt es daran, dass da Abschaltvorrichtungen implementiert sind?“? Das weiß ich nicht, ob das der Fall war, dass da der Gedanke dann - - Aber nach allem, was ich weiß, ist das nicht der Fall gewesen, dass man gesagt hat: Ah, dann muss das der Grund sein. - Aber, wie gesagt, ich berichte jetzt vom Hörensagen. Das ist kein eigenes Wissen mehr aus eigener Verantwortung.

Ein Bereich, wo all diese Maßnahmen, Verschärfungen, sehr wohl gewirkt haben, ist der Feinstaubbereich: Euro 5 und Euro 6. Da lässt sich belegen, und zwar ganz glashart belegen, dass diese Verschärfungen – Stichwort „zwangsweise Einführung eines Partikelfilters“ - ganz erheblich dazu beigetragen haben, dass die realen Immissionen an den Messstationen substanziell gesunken sind, sodass wir kaum noch Überschreitensfälle - ich hatte das ja vorhin erklärt - der Anzahl der Tagesmittelwerte über den zulässigen Bereich von 35 Tagen konstatieren.

Das ändert nichts daran, dass es immer noch Hotspots in Deutschland gibt: Stuttgart - jedermann bekannt -, Corneliusstraße in Düsseldorf, Landsberger Allee in München und ein paar andere Stellen noch, wo einfach das Verkehrsgefüge so stark ist, dass man immer noch über den zulässigen Grenzwerten liegt, und da muss in der Tat, aus meiner Sicht jedenfalls, nicht nur das Bemühen, sondern die Implementierung - das würde ich jedenfalls raten, wenn ich gefragt werde - dahin gehen, dass man da auch konkret, faktisch, tatsächlich etwas vor Ort mindernd unternimmt. Und wenn ich richtig informiert wäre, ist der Druck mittlerweile ja auch so stark, dass die Geneigtheit, etwas Konkretes, Wirksames zu unternehmen, substanziell gestiegen ist in den letzten zwei, drei Jahren vielleicht. Also, das ist ein Bereich, wo es gewirkt hat; bei dem NO₂ leider nicht, jedenfalls nicht in dem erwarteten Maße.

Um das noch zu ergänzen – Stichwort „Feinstaub“ -: Auch da ist es ja ein Faktum, dass der große Teil der Fahrzeugflotte in Deutschland - wir haben, glaube ich, über 41 Millionen zugelassene Pkw und davon einen immer größer gewordenen Anteil Diesel-Pkw -, dass die bestehende Flotte nicht diese technischen Vorrichtungen hat, und deshalb die Nachrüstung mit Partikelfiltern, die ein großer Erfolg war. Und warum war sie ein großer Erfolg? Nicht zuletzt deswegen, weil Teile der Kosten dem Fahrzeugbesitzer erstattet wurden, und zwar 150 Euro - früher waren es mal 300 Euro - als Beitrag zu diesem Neueinbau, was im Grunde ein Kassenschlager war und heute noch, obwohl das Programm jetzt mittlerweile fünf, sechs, sieben, acht Jahre alt ist, immer noch wirkt und Gott sei Dank insofern auch vom Finanzminister mitgetragen wird. Bei der Roadmap und NO₂-Reduzierung waren wir leider nicht so erfolgreich, was die staatliche Förderung angeht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die SPD an der Reihe. Frau Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. Danke schön. - Ich gehe noch mal darauf ein, dass gesagt wurde, dass ja in Amerika so lange nachgehakt wurde bei VW, bis sie das dann eben zugegeben haben, und ob wir das bei uns nicht auch hätten machen können. Sie sind ja Jurist, und da ist meine Frage: In Amerika haben wir ein anderes Rechtssystem als in Deutschland; das wurde hier auch schon angesprochen. Das heißt, es konnten dort VW Folgen angedroht werden, wo sich dann VW überlegt hat: „Was ist das geringere Übel?“, und es hat dann zugegeben. Wäre eine solche Androhung in Deutschland mit unserem geltenden europäischen Recht auch möglich gewesen?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bin Jurist; das ist richtig. Ich habe sogar nach Abschluss meines Studiums in Deutschland ein Zweitstudium in Juristerei in den USA mit Erfolg abgeschlossen und war Teaching Assistant dort, sodass ich ein bisschen mehr als nur vage Vorstellungen vom amerikanischen Rechtssystem habe im Sinne: vom Hörensagen.



5. Untersuchungsausschuss

Es ist einfach ein Faktum, dass die Möglichkeiten, die eine Behörde wie die EPA hat, weit größer sind - rechtlich und dann auch in der Umsetzung faktisch - , als das in Deutschland bisher je der Fall gewesen wäre. Um die Frage jetzt von der anderen Seite zu beantworten: Aus meiner Sicht hätte beispielsweise das Kraftfahrt-Bundesamt oder wer auch immer rechtlich nach geltendem Recht jedenfalls keine Möglichkeit gehabt, dieses Zwangsmittel anzudrohen, nach dem Motto: Ich mache euch den Markt zu und lasse kein Fahrzeug mehr zu. - Das muss ja rechtlich begründet sein im Einzelnen, muss belegt sein nach den Vorschriften, die in Deutschland gelten, und mir würde da, jetzt spontan gefragt, keine Vorschrift ersichtlich sein, die man da mit Erfolg anwenden könnte, um das Gleiche hier in Deutschland zu tun.

Kirsten Lühmann (SPD): Es wurde auch danach gefragt, dass die Schere immer größer wurde zwischen den Werten auf dem Rollenprüfstand und den realen Immissionen. Das ist jetzt wieder eine technische Frage; aber ich stelle sie, und wenn Sie sie nicht beantworten können, habe ich dafür auch Verständnis. Wir hatten hier andere Zeugen und auch Gutachter, denen wir die gleiche Frage gestellt haben, und die haben uns gesagt, dass 2007 das Stand der Technik war und dass diese Spreizung auch darauf zurückzuführen ist, dass die Fahrzeuge sich immer weiterentwickelt haben und dann der NEFZ einfach nicht mehr das abgebildet hat, was die Fahrzeuge in der Lage waren dann zu leisten. Würden Sie diese Auffassung teilen, oder würden Sie sagen: „Nein, das ist totaler Quatsch; da hätten wir vielleicht früher auch mal was machen müssen“?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, Sie hatten ja zu Recht erwähnt und jetzt in dem Zusammenhang darauf hingewiesen: Ich bin kein technischer Sachverständiger, sondern ein insbesondere juristisch beschlagener - sage ich jetzt mal etwas unbescheiden - oder juristisch bewandelter Sachverständiger; um es neutral auszudrücken. Ich könnte aus eigener Erkenntnis, technischer Erkenntnis, nicht sagen: „Stimmt“ oder: „Stimmt nicht“. Ich kann aber so viel sagen: So wie Sie das geschildert haben und wie das auch mir bekannt ist, erscheint mir das plausibel. Ich kann

das im Sinne von Plausibilität nachvollziehen, die Aussage, die Sie gerade gemacht haben.

Kirsten Lühmann (SPD): Meine letzte Frage. Sie haben ja erwähnt, dass wir diese neuen Verfahren entwickelt haben, also RDE und WLTP. Die Entwicklung ist ja in Ihre Zeit gefallen. Mein letzte Frage geht dahin: Was können Sie uns zu dieser Entwicklungsphase sagen? Gab es da Länder - - Also für beide getrennt; das eine ist ja ein weltweites Verfahren, und das andere ist ein europäisches. Wir haben auch schon von Zeugen hier gehört, dass natürlich ein weltweites Verfahren in der Implementierung noch länger dauert als ein europäisches. Wie waren Ihre Erfahrungen da? Gab es da Leute, die das Verfahren nach vorne treiben wollten? Gab es da welche, die eher auf die Bremse getreten sind? Wie ist da Ihre Einschätzung?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, die Verhandlungen, die Fachgespräche in Brüssel, die habe ich höchstpersönlich nicht geführt, sondern nur in spezifischen, besonderen Situationen, wo auf der Leitungsebene mit einem Generaldirektor und Ähnlichem bei der Kommission bestimmte Vereinbarungen getroffen werden oder Probleme gelöst werden müssen. Also, an diesen fachlichen Beratungen bin ich nicht unmittelbar beteiligt gewesen. Ich habe mir natürlich berichten lassen.

Mein Eindruck ist, dass - nehmen wir mal den Real-Driving-Emissions-Fall - im Jahre 2010 - da ist das ja initiiert worden von der Kommission - doch mittlerweile - es ja hier auch angesprochen worden; wie ist das zu erklären, wie kommt es zu diesem Größerwerden der Schere? - eine Situation da war, wo jedem, der vielleicht auch vorher weniger Begeisterung für neue Entwicklungen gehabt hat, klar war oder klar werden musste, dass es so in der bis damals geltenden Weise einfach schlicht nicht weitergeht, sodass sich dann schon, so wie mir berichtet wurde, ein Grundkonsens feststellen ließ, hier etwas Neues zu entwickeln.

Das heißt natürlich nicht, dass der Grundkonsens, den ich gerade beschrieben habe, bei allen



5. Untersuchungsausschuss

Beteiligten auch in der Weise gleichförmig entwickelt gewesen sein muss - das wird er auch nicht gewesen sein -, dass man den Konsens hatte, schnellstmöglich ein substanzielles, geeignetes Verfahren zu schaffen. Da gibt es natürlich widerstreitende Interessen, die ich, glaube ich, nicht näher erläutern muss, nicht? Aber für Deutschland kann man wohl sagen - für Deutschland und zwei, drei andere Länder auch -: Es sind immer die üblichen Verdächtigen, die sich da mit an die Spitze der Bewegung gestellt haben, und das gilt für die Bundesregierung insgesamt, aber sicherlich auch aus der Situation, mit durch die Situation gefördert, die ich im Immissionsbereich dargestellt habe. Dasselbe gilt für die sogenannte NEC-Richtlinie, wo bestimmte Kontingente an Schadstoffen, Luftverschmutzung den einzelnen Mitgliedstaaten zugewiesen sind, wo es auch Schwierigkeiten gibt, beispielsweise bei Stickoxiden in der Landwirtschaft, nicht?

Also, von daher denke ich, die Not war einfach mittlerweile so groß, dass allen klar war: Jetzt müssen wir etwas unternehmen; es geht nicht mehr so weiter. - Und das ist ja auch zutreffend.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann setze ich fort und kehre noch mal zurück zu dem Begriff des Cycle Beating; das hatte ich ja eingangs eingeführt. Sie hatten darauf hingewiesen, die Hinweise, die Sie bekommen haben, seien nicht ausreichend belastbar gewesen, um in dieser Frage weiter zu untersuchen. Aber Ihre juristische Bewertung: Wenn es denn Cycle Beating gäbe, wäre es dann eine legale oder illegale Veränderung der Software?

Zeuge Hubert Steinkemper: Bevor ich Ihre Frage beantworte: Sie hatten eingangs gesagt, ich hätte vorhin dieses oder jenes festgestellt. Ich möchte es präzisieren, was ich gesagt habe oder was ich zumindest habe sagen wollen. Sie hatten gerade formuliert: Die Hinweise seien nicht belastbar gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: So hatte ich Sie verstanden.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich möchte präzisieren in dem Sinne: Aus meiner Sicht gab es keine

Hinweise, weder belastbare noch nicht belastbare, sondern es gab nur eine Aussage: Es gibt eine technische Möglichkeit, eine solche Vorrichtung zu konstruieren. - Das ist etwas anderes als der Hinweis „Möglicherweise wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht“, aus meiner Sicht jedenfalls.

Aber jetzt zu der Frage, die Sie zum Schluss gestellt haben, wie ich das einschätzen würde, wie mein rechtlicher Befund lauten würde. Die Antwort ist eineindeutig: Das ist ein klarer Verstoß gegen die Regeln und gegen das geltende Recht, wenn so etwas gemacht würde. Und das zieht ja dann vielleicht - - Entschuldigung, ich wollte Sie nicht unterbrechen. Sie wollen eine Frage stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, um noch mal klarzumachen, dass es eben nicht nur keinen Hinweis gab - das hatten Sie eben gerade genannt -: Wir haben hier einen Mail-Wechsel. Das ist BMUB-2-2, Ordner 122, Seite 236. Das ist eine Mail, und zwar über einen Kurzbericht eines Gesprächs zwischen der Parlamentarischen Staatssekretärin Heinen-Esser und Herrn Resch von der DUH. Dort ist explizit noch einmal aufgeschrieben:

Er warf der Industrie planmäßige „cycle beating“ Maßnahmen vor.

Also, das ist ja ein ausreichend klarer Hinweis, dass es das geben soll. Darum fragte ich eben nach, und Sie hatten gesagt, Sie hätten keinerlei Kenntnis davon. Wissen Sie um dieses Gespräch, was ich eben gerade zitiert habe, oder ist das neu für Sie?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich war bei dem Gespräch nicht anwesend; aber es ist mir natürlich berichtet worden. Das war ein Mitarbeiter aus der Abteilung, ein fachlicher Mitarbeiter, Referent, der Frau Heinen-Esser bei diesem Gespräch fachlich unterstützt hat. Und das zentrale Thema, Gesprächsgegenstand, war die CO₂-Emission, also Kraftstoffverbrauch; darum ging es. Und bei der Gelegenheit ist dann, wie mir berichtet wurde, am Rande auch auf die Möglichkeit hingewiesen worden, die Sie gerade genannt haben.



5. Untersuchungsausschuss

Das haben wir als Abteilung zum Anlass genommen, nachzufragen, und zwar auch bei demjenigen, der den Hinweis - - Wie gesagt, ich war nicht konkret dabei, deshalb kann ich den Wortlaut nicht regenerieren und so; da bin ich auf Hearsay angewiesen. Also auf gut Deutsch: Wir haben die Sache nicht auf sich beruhen lassen, sondern haben natürlich weitergefragt: Was gibt es da? Wie muss man das verstehen? - Und nach meiner Erinnerung ist keine Konkretisierung vorgenommen worden, sodass es in dieser vagen Situation geblieben ist. Also auf gut Deutsch: Wir haben die Dinge nicht negiert nach dem Motto: „Ach, was soll's!“, sondern es war schon für uns Anlass, da noch mal zu überlegen: Wie können wir hier weiter die Dinge aufklären? - Aber, wie gesagt, es gab nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie noch mal den Prozess beschreiben, wie Sie diesem Hinweis nachgegangen sind? Haben Sie Kontakt aufgenommen mit anderen als der DUH, ob sich so etwas konkretisieren ließe, ob es ähnliche Vorwürfe oder Meinungen gibt, wie sie Herr Resch vorgetragen hat?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich habe das nicht persönlich gemacht, sondern die Mitarbeiter gebeten, dem nachzugehen unter den Fachkollegen, nicht? Das schien mir das insbesondere geeignete Forum zu sein, so etwas beurteilen und bewerten zu können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und diese Nachforschungen sozusagen Ihres Mitarbeiters hatten keine weiteren Folgen?

Zeuge Hubert Steinkemper: So ist es.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es wurde also nicht belegt. Es blieb bei dem Hinweis der DUH, dass es Cycle Beating gibt.

Zeuge Hubert Steinkemper: Wie gesagt, ich weiß auch nicht, was der Herr Resch konkret formuliert hat. Ich war, wie gesagt, bei den Gesprächen nicht anwesend. Da muss ich also sagen: Ich kenne es vom Hörensagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Nur, um das noch mal zu zitieren, was hier in dieser Mail steht:

Er warf der Industrie planmäßige „cycle beating“-Maßnahmen vor. Er beklagte, dass in Deutschland - im Gegensatz zu anderen EU-Mitgliedstaaten - staatliche Stellen die angegebenen CO₂-Werte nicht stichprobenartig nachmessen und zu große Abweichungen ... strafrechtlich verfolgen.

Um damit zu erläutern, warum Deutschland da nicht angemessen handelt, und deshalb auch aufgefordert hat, dass dort etwas getan werden muss.

Dort wird von Karl-Heinz Zierock dann eben auch in dieser Gesprächsnotiz darauf hingewiesen - ich zitiere noch einmal, an der gleichen Stelle, eben erwähnt -:

Ich wies darauf hin, dass wir grundsätzlich seine Sorgen teilen, erwähnte dann die laufenden Bemühungen des BMVBS/BMU, die NEFZ-Messwerte näher an die Realwerte heranzuführen.

Das heißt, das deutet ja auf einen weiter gehenden Prozess hin und nicht nur auf einen Prozess, dass da nachgefragt worden ist, ob andere Hinweise auf diese Sache haben.

Zeuge Hubert Steinkemper: Das ist mir bekannt - ich habe ja die Akten einsehen können - und ist mir auch damals so berichtet worden. Nur, das Stichwort war in dem Zusammenhang „CO₂-Emissionen“, also Kraftstoffverbrauch. Das war ja auch das Thema, nicht? Dieses Gespräch hat im Jahre 2012 stattgefunden. Zu dem Zeitpunkt war schon längst, und zwar Jahre zuvor, das Projekt Real Driving Emissions – Stichwort „2010, Anfang 2011“ - ins Leben gerufen worden, was gerade auch unter CO₂-Gesichtspunkten den Zweck hat, die Dinge im Realbetrieb aufzudecken und zu verifizieren. Das hat aber immer noch nichts mit der Frage zu tun: Was ist denn die Ursache für diese Inkongruenz? Und eine mögliche Ursache mag Cycle Beating sein, wobei ich jetzt nicht erinnere, ob das in dem Gespräch



5. Untersuchungsausschuss

als die Ursache genannt worden ist von Herrn Resch. Das weiß ich nicht.

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

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Steinkemper, lediglich noch mal eine Frage zur Zuständigkeit. Ich weiß nicht, ob ich es richtig verstanden habe. Sie haben vorhin gemeint, die Zuständigkeit für diese Abgasnormen wäre beim BMVI gelegen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich versuche gerne, es noch mal deutlich zu machen. Es gibt zwei Häuser innerhalb der Bundesregierung, die in diesem Bereich auch mit Blick auf die EU und internationale Regelungen und Durchführungen in Deutschland zuständig sind: Das eine ist der Verkehrsminister, und das andere ist der Umweltminister.

Der Umweltminister hat eine spezifische Zuständigkeit, federführende Zuständigkeit - es geht ja um die Federführung - in folgendem Bereich, und zwar: Festlegung, Erarbeitung von Schadstoffgrenzwerten auf EU-Ebene und deren Implementierung - Implementierung, nicht wahr, auf EU-Ebene -, Festlegung von Schadstoffgrenzwerten und Zielwerten. Im Falle von CO₂, Kraftstoffverbrauch, ist es ja der Zielwert mit Blick auf die gesamte Flotte eines Unternehmens, wo dann gemittelt wird: Wie ist denn der Flottenverbrauch? Das erklärt zum Beispiel, wieso ein Unternehmen wie Daimler ein großes Interesse an dem Vertrieb und dem Verkauf von Smart hat oder BMW an den kleinen Fahrzeugen der 1er-Klasse - nicht weil sie die vielleicht so besonders toll finden, vielleicht auch, aber weil auch das ein Beitrag ist, die Maßgaben des Flottenverbrauchs einzuhalten. Dieser Bereich, der ist federführend beim Umweltminister angesiedelt. Dementsprechend habe ich, wenn es darauf ankam, auch immer die Verhandlungen in Brüssel geführt mit dem zuständigen Generaldirektor und natürlich auch in Deutschland.

Der andere Bereich - das ist der vom Tätigkeitsfeld her weitaus umfassendere und größere - ist: Was bedeutet das für die Typzulassung eines

Kraftfahrzeugs - Typzulassung in Deutschland durch Kraftfahrt-Bundesamt -, und wie sind in dem Zusammenhang die Spielregeln? Nach welchen Maßgaben geht das? - Das ist eine Kernaufgabe, federführend, des Verkehrsministers, und dazu gehören natürlich auch die Fragen: Wie realisiere ich das? Wie mache ich das transparent? Wie überprüfe ich das? Dann sind wir bei dem Stichwort: Messverfahren und Ergebnisse von Messverfahren und Bewertung von Messverfahren: Alles federführend Verkehrsminister.

So ist die Zuständigkeitsaufteilung, wobei wir als BMU unser Mitwirkungsrecht in diesem Bereich immer sehr betont haben und auch genutzt haben.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich fasse das einfacher zusammen: Dem Grunde nach ist das BMUB zuständig. Die Durchführung kommt dann zum Verkehrsministerium, weil das, wenn ich das richtig sehe, auch aus der Weisung und für die Fortschreibung dieser VO Nr. 715/2007 federführend vom BMUB erst mal gemacht worden ist.

(Zustimmung des Zeugen
Hubert Steinkemper)

- Okay. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Dann bin ich in der zweiten Runde noch mal an der Reihe und würde an anderer Stelle noch mal wieder einsetzen vor dem Hintergrund, um auch herauszufinden und Gespür dafür zu bekommen, in welcher Weise auch Interessengruppen, mit denen Sie ja auch vielfältig gesprochen haben in Ihrer Tätigkeit, Einfluss nehmen auf bestimmte Entscheidungen. Es gab am 7. März 2012, so sagen unsere Unterlagen, ein Gespräch zwischen Ihnen, Staatssekretär Becker vom BMUB sowie Herrn Dr. Eichhorn und Herrn Dr. Kay Lindemann vom VDA. Die waren dabei. Das ist die Fundstelle BMUB-2-2, Ordner 81, Blatt 16 und 17. Bei dem Treffen sollte unter anderem die Einhaltung der NO₂-Emissionswerte im Kontext der Einführung von Euro-6-Fahrzeugen besprochen werden. Nach den uns übermittelten Unterlagen ist zwar dieses Gespräch erwähnt, aber es sind keine weiteren Informationen



5. Untersuchungsausschuss

zum Ausgang des Gesprächs enthalten. Ich würde Sie bitten, noch mal zu schildern, wie das Gespräch mit dem VDA ausgegangen ist und was bezüglich der Einhaltung von NO₂-Emissionswerten festgehalten worden ist.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, ich kann mich an das Gespräch gut erinnern. Ich kann mich deshalb besonders gut daran erinnern, weil es im Grunde inhaltlos war.

(Heiterkeit)

Ich sage es jetzt etwas salopp. Ich formuliere es mal so: Weil ich mir hätte vorstellen können, dass man inhaltlich von dem Gespräch vielleicht mehr erwartet hat, als es tatsächlich gebracht hat.

Dafür gibt es aber auch nachvollziehbare Randbedingungen oder Randerklärungen. Ein Grund oder ein Anlass für dieses Gespräch bei Herrn Staatssekretär Becker war die Tatsache, dass der Herr Lindemann beim VDA neu eingestiegen war, also neuer führender Mitarbeiter war, und dass dieses Gespräch dann insoweit auch dem Kennenlernen diene. Im Übrigen hatte, glaube ich, der Herr Becker den Herrn Eichhorn - da bin ich mir aber nicht ganz sicher - gesprächsweise vorher auch noch nicht kennengelernt. Die Gespräche habe ich meistens immer mit denen geführt, nicht? Das war also ein Warmlaufkennlerngespräch, und eine verantwortliche Abteilung nennt natürlich Punkte, welche man sinnvollerweise erörtern könnte; aber dann gehören auch kompetente Gesprächspartner dazu. Ich zweifle nicht an der Kompetenz aller hier genannten Personen, bloß, die eine war völlig neu im Geschäft.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, der ursprünglich vorgesehene Diskussionspunkt „Einhaltung der NO₂-Grenzwerte“ spielte da keine Rolle?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, nach meiner Erinnerung ist das nicht problematisiert worden, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann noch mal an anderer Stelle; unter Umständen

sind da Einflussnahme oder sind da Tipps - oder wie immer man es nennen will - für Sie erkennbar gewesen - da bitte ich Sie, mich darüber aufzuklären -, und zwar handelt es sich dabei um einen Beschlussvorschlag der Umweltminister Baden-Württembergs, Nordrhein-Westfalens und Schleswig-Holsteins zur 52. Amtschefkonferenz, so nannte sich das, im November 2013. Da wird an den Bundesumweltminister der Appell formuliert, Änderungen der CO₂-Verordnung für neue Pkw mit dem 95-g-CO₂-Ziel für das Jahr 2020 ohne zusätzliche Aufweichungen zuzustimmen. Da interessiert mich dieser Begriff „ohne zusätzliche Aufweichungen“: Hatte sich jemand für zusätzliche Aufweichungen bei der CO₂-Verordnung für neue Pkw ausgesprochen? Wenn ja, wer hatte versucht, dort zu intervenieren?

Zeuge Hubert Steinkemper: Habe ich das Datum recht verstanden, was Sie nannten?

Vorsitzender Herbert Behrens: November 2013.

Zeuge Hubert Steinkemper: Da war ich nicht mehr im Dienst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ah, okay.

Zeuge Hubert Steinkemper: Insofern könnte ich etwas dazu sagen; aber es wäre vom Hörensagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein, das wäre dann wiederum meinerseits nicht zulässig.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich habe dazu eine Einschätzung, aber, wie gesagt, nicht aus verantwortlicher Tätigkeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Dann ziehe ich das zurück, nicht ohne zu vergessen, die Fundstelle noch einmal anzugeben: BMUB-2-2, Ordner 88, Blatt 201. - Auch noch mal Richtung: Wer interveniert wie oder auch nicht? Es gibt einen Beschlussvorschlag im „CARS 2020“-Aktionsplan. Dort wird erwähnt, dass - Zitat - „die Einführung eines neuen EU-weit verbindlichen Prüfverfahrens bis zum Jahr 2017/18 nicht mit der Fristsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie harmonisiert und es sogar Bestrebungen gibt, den Zeitplan aufzuweichen“. Fundstelle: BMUB-



5. Untersuchungsausschuss

2-2, Ordner 88, Blatt 192. Wie hat das BMU die mehrmals erwähnten Bestrebungen, den Zeitplan aufzuweichen, eingeordnet und bewertet?

Zeuge Hubert Steinkemper: Darf ich noch mal fragen, wann das stattgefunden hat, was Sie jetzt gerade erwähnt haben?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das betrifft das Gespräch - - Augenblick, was sagt die Quelle? Sorry, habe ich nicht dabei. Unter Umständen ist es auch der November 2013, denke ich.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich vermute das. Na gut; aber ich frage nach.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist der gleiche Beschlussvorschlag, Entschuldigung, ich ziehe das zurück.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, okay. - Ich hätte dazu eine Einschätzung, aber, wie gesagt, nicht aus verantwortlicher Position.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. Das ist schon so korrekt, wie wir es jetzt machen. - Dann darf ich das Wort an die SPD-Fraktion weiterreichen. - Keine Frage. Dann Stephan Kühn von den Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wir hatten ja nur kurz die Gelegenheit zum Gespräch, nur acht Minuten. - Sie hatten eingangs oder in einem der Statements gesagt, sie hätten sich nicht vorstellen können, was da VW gemacht hat, also sprich: mit den illegalen Abschaltvorrichtungen. Wir waren ja auch ins Gespräch gekommen zu der Frage, was die EPA da eigentlich immer wieder geleistet hat und welche Struktur diese Behörde hat und welche Power und Kraft. Mich wundert Ihre Aussage, dass Sie VW nicht zugetraut hätten, dass sie so etwas gemacht haben, weil just die EPA 1998 schon einmal einen Skandal aufgedeckt hat. Da ging es um Lkws, Diesel-Lkws, unter anderem von Volkswagen, und da hat die Behörde den Herstellern vorgeworfen, dass - Zitat - „die Motoren so programmiert wurden, dass sie wussten, wann sie getestet werden und wann sie auf der Straße sind“.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich habe das akustisch nicht verstanden. Können Sie das noch mal wiederholen?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, die EPA hat 1998 schon mal einen Skandal aufgedeckt. Damals ging es um Lkws, nicht nur von VW, aber auch von VW, und da ging es genau um das Thema „Cycle Beating“. Die Behörde warf den Herstellern vor, dass - Zitat - „die Motoren so programmiert wurden, dass sie wussten, wann sie getestet werden und wann sie auf der Straße sind“. Also, wir hatten schon mal einen solchen Fall, nicht hier in Europa, sondern in den USA. Deshalb wollte ich noch mal fragen, wieso Sie VW nicht zugetraut haben, sozusagen mit solchen Instrumenten wie illegalen Abschaltvorrichtungen zu arbeiten, wenn doch sozusagen bereits 1998 so ein Fall in den USA bei der EPA anhängig gewesen ist und ja auch zu erheblichen Sanktionszahlungen geführt hat.

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie haben das Jahr 98 genannt. Ich weise darauf hin - das kann man ja aus meinem Eingangsstatement entnehmen -, dass ich in diesen Bereich im Jahre 99 gewechselt bin, dieser Vorfall, den Sie gerade geschildert haben, also vor meiner Zeit - in Anführungsstrichen - stattgefunden hat oder in welcher Weise auch immer stattgefunden hat, sodass ich dazu aus eigenem Wissen nichts sagen kann.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha. - Es war Ihnen also gar nicht bekannt, dass in dieser Form schon mal eine Manipulation seitens des VW-Konzerns stattgefunden hat?

Zeuge Hubert Steinkemper: Die Frage ist doch, ob ich aus eigenem Wissen etwas dazu sagen kann, und es war vor meiner Zeit, und insofern war ich damit auch, ehrlich gesagt, nicht befasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. Die Frage ist so zu verstehen, ob zum Zeitpunkt der weiteren Ergebnisse die Kenntnis bei Ihnen noch da war, dass es 1998 in den USA einen solchen Fall gegeben hat.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Hubert Steinkemper: Die Frage kann ich natürlich beantworten, und meine Antwort lautet, dass dieser Punkt, soweit ich mich erinnern kann, nie ein Aspekt oder Thema in den Besprechungen, Überlegungen „Was sind die Ursachen?“ gewesen ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das jetzt bewusst deshalb gefragt, weil - -

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich kann den Fall auch nicht beurteilen, weil ich ihn nicht kenne, nicht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das deshalb gefragt, weil es bisher immer hieß, das Thema „Cycle Beating“ sei sozusagen eine rein theoretische Größe gewesen und es hätte nie praktisch irgendwelche Indizien gegeben.

Ich wollte Sie noch mal fragen: Sie haben ja auch beschrieben, dass zunächst das BMVBS gar nicht so begeistert war, als an es das Feldüberwachungskonzept seitens UBA - natürlich mit Abstimmung BMUB - herangetragen wurde. Sie haben auch beschrieben, dass es zwischen UBA und BMUB da Abstimmungsbedarf gab und das Konzept überarbeitet, verändert wurde. Können Sie noch mal bestätigen, dass das Konzept zwar mehrfach verändert wurde, aber der Prüfumfang, also dessen, was Prüfinhalt dieses Konzepts war, an keiner Stelle verändert wurde und auch Konsens sozusagen zwischen BMUB und UBA war?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, der Begriff „an keiner Stelle“ ist natürlich ein interpretationsfähiger Ausdruck. Nach meiner Erinnerung sind die Prüfgegenstände so durchgeführt worden, wie das von Anfang an konzipiert worden ist, allerdings mit der Einschränkung - ich hatte sie vorhin schon genannt, Stichwort „Cycle Beating“ -: in Verdachtsfällen, anlassbezogen und nicht einfach mal so ins Blaue rein, nicht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das war ja ursprünglich auch so angelegt: immer in Verdachtsfällen.

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich sehe darin keinen Widerspruch zu den ursprünglichen Überlegungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das war es schon. Das reicht mir.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion Fragen?

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

Ich habe meine Fragen auch abgearbeitet. - Seitens der SPD weitere Fragen? -

(Kirsten Lühmann (SPD):
Nein!)

Von den Grünen? - Auch nicht.

Wenn kein weiterer Fragewunsch besteht, dann können wir die Befragung für heute beenden. Vielen Dank, Herr Steinkemper, für Ihre Auskünfte. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, in das Protokoll reinzuschauen, unter Umständen noch mal Korrekturen an der Übertragung vornehmen mussten oder Richtigstellungen und Ergänzungen zu Ihrer Aussage mitgeteilt haben. Erst danach beschließt dann der Vorstand, dass Ihre Vernehmung abgeschlossen ist. Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bedanke mich meinerseits, dass ich hier Gelegenheit hatte, Stellung zu nehmen.



**Vernehmung des Zeugen
Professor Dr. Uwe Lahl**

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich bitten, den Zeugen Professor Dr. Uwe Lahl in den Ausschusssaal zu führen.

Herr Professor Lahl, noch mal herzlich willkommen. Über das Prozedere und Ihre Rechte und Pflichten als Zeugen betreffend habe ich Sie bereits informiert. Bevor ich mit der Vernehmung zur Sache beginne, muss ich Sie zunächst noch zur Person vernehmen. Das heißt, ich bitte Sie, sich kurz vorzustellen mit Ihrem Vornamen, Ihrem Namen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. Bitte.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Mein Name ist Uwe Lahl, mein Alter ist 65, und ich wohne in der Lindenstraße 33 in Oytten, und mein Beruf ist Beamter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Zunächst möchte ich Sie dann in der ersten Runde - - Entschuldigung, ich muss über den Gegenstand noch mal informieren und feststellen, dass Sie über den Gegenstand schriftlich informiert worden waren. Ich wiederhole es noch mal kurz in knappen Sätzen. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Unsere Fragen: 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, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Falls Sie es wünschen, Professor Lahl, haben Sie jetzt die Möglichkeit, noch mal im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann würde ich Ihnen jetzt das Wort geben.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja, sehr gerne. Vielen Dank. - Ich beginne mit der Darstellung dieses Projektes Felduntersuchung, und zwar - Sie haben da sicherlich von den anderen Zeugen ja schon einiges gehört - speziell aus meiner Sicht, also nicht aus der fachlichen Sicht, sondern was die politischen Hintergründe waren. Also, wir hatten in der Zeit 2006, 2007 erhebliche mediale öffentliche Diskussionen über Defizite rund um das Thema „Umwelt und Kraftfahrzeuge“. Das war einerseits das Thema „Nachrüstkits“, also Nachrüstfilter und deren Zuverlässigkeit, Partikelfilternachrüstung beispielsweise. Es gab eine Diskussion über die Dauerhaltbarkeit der vorhandenen Abgasreinigungssysteme. Auch das Thema „Off-Cycle Emission“ spielte eine Rolle, also die Fragestellung, was die Pkw insbesondere außerhalb dieses NEFZ-Testzyklus zusätzlich oder verstärkt emittieren, und dann das Thema „Verbrauch und CO₂“, diese Abweichung, die natürlich auch jeder Verbraucher bemerkte, zwischen dem, was die Industrie angab, und dem, was dann im Realbetrieb verbraucht bzw. emittiert wurde. Und das Thema „Cycle Beating“ tauchte auch damals unter dieser Begrifflichkeit auf. Heute würde man ja eher von „Defeat Devices“ sprechen. Damals spielte der Begriff „Cycle Beating“ eine Rolle. Darauf komme ich gleich auch noch zu sprechen.

Ein Problem, was wir damals hatten, war, dass man solche Vermutungen oder Behauptungen oder solche Probleme letztlich nur lösen kann, wenn man den Nachweis geführt hat, dass es diese Abweichung beispielsweise auch im Realbetrieb wirklich gibt.

Das heißt, man kommt um die Beweisführung nicht herum, zumindest wenn man für die Bundesregierung bzw. für ein Ministerium agiert. Da hat es beispielsweise die NGO leichter. Deswegen mussten wir ein Untersuchungsprogramm entwickeln und konzipieren.

Und dann komme ich zu dem nächsten politischen Problem; denn wir waren gar nicht zuständig für diese Frage, also für die allermeisten dieser Fragen. Nach Geschäftsordnung der Bundesregierung ist beispielsweise für das Thema „Kfz-Zulassung“ oder auch Mängel in dem Bereich das



5. Untersuchungsausschuss

BMVBS - so hieß es damals; ich nenne das mal jetzt „das Verkehrsministerium“, „Bundesverkehrsministerium“ - zuständig. Aber diese politischen Probleme, die landeten alle bei uns, beim Umweltministerium, und zum Teil auch direkt bei der Person meines Ministers. Also mussten wir was tun: ein Messprogramm. Das war so quasi die Geburtsstunde dieser Feldüberwachung, wie es dann später hieß.

Dann komme ich zum nächsten Problem - auch unter der politischen Brille -: Die beiden Häuser Verkehr und Umwelt hatten die gleiche Farbe. Deswegen - - Früher haben wir ja Felduntersuchungen auch selbst durchgeführt. Das Umweltbundesamt hat ja eine lange Tradition im Durchführen von Felduntersuchungen. Ich glaube, es sind mittlerweile acht, neun oder zehn Untersuchungen, die durchgeführt wurden. Also, ich war damals der Meinung, dass es nicht ginge, eine Untersuchung durchzuführen in einem Zuständigkeitsbereich eines anderen Ministers und, wenn dann was rauskommt, was vielleicht nicht so erfreulich ist, dann meinen Minister in Stellung zu bringen gegen einen anderen Minister, der aus der gleichen Partei kommt. Also, was tun? Die Untersuchung zusammen durchführen; das war die Lösung.

Und dann komme ich zum nächsten Problem. Also, unsere Prognose war, dass so eine Untersuchung, die gegebenenfalls irgendwas herausbringt, was nicht so toll ist für die Automobilindustrie, vom damaligen Verkehrsminister mit sehr spitzen Fingern angefasst worden wäre; das ist jetzt eine These, Vermutung oder, wenn Sie so wollen, ein Erfahrungswert. Da war dann die Antwort, unsere Antwort: Wir müssen diese Untersuchung selbst konzipieren - möglichst konkret, möglichst detailliert - und dann dem Verkehrsministerium zur Verfügung stellen, es mit dem Verkehrsministerium bereden und versuchen, das Verkehrsministerium zu überzeugen, mit uns zusammen diese Untersuchung durchzuführen.

Diesen Plan haben wir dann auch umgesetzt und im nächsten Schritt unser Umweltbundesamt gebeten, so eine Untersuchung konkret zu konzipieren und uns vorzulegen. Sie haben ja alle auch

die Akten dieses Vorgangs. Sie sehen da drin - da werden Sie mich sicherlich gleich auch noch zu befragen -, dass der Anfang etwas holprig war. Aber zum Schluss ist es dann gelungen, ein, glaube ich, ganz ansehnliches Untersuchungsprogramm zu konzipieren. Im Juli - 28. Juli, glaube ich - ist dann dieses Untersuchungsprogramm auch dem damaligen Verkehrsministerium zugeleitet worden. Dieses Untersuchungsprogramm wurde dann diskutiert, und am Ende ist es zu einer Ausschreibung gekommen und der Durchführung. Parallel dazu haben wir dann veranlasst, dass im Bereich des Off-Cycles das Umweltbundesamt eine Paralleluntersuchung durchführt; da kann ich ja vielleicht nachher noch etwas zu sagen.

Sie haben mich ja sicherlich auch eingeladen, weil *Der Spiegel* etwas über diese Aktenlage berichtet hat. Da wird ja geäußert, dass das Thema „Cycle Beating“ gestrichen wurde aus dem Untersuchungsprogramm; Sie haben wahrscheinlich Herrn Eberhardt und Herrn Steinkemper dazu ja auch befragt. Also, meine Erinnerung ist die, dass es nicht gestrichen wurde. Es ist an einer Stelle gestrichen worden, aber an einer anderen Stelle ist es erhalten geblieben; da kann ich dann vielleicht gleich noch im Detail was zu sagen. Aber entscheidend ist ja, was am Ende dem Verkehrsministerium übermittelt wurde, und da steht das Cycle Beating als einer der Untersuchungsbereiche drin an zwei Stellen. Also, es ist nicht gestrichen, und es spielte natürlich auch in der Folgezeit bei den Diskussionen mit dem Verkehrsministerium eine Rolle. Da werden Sie sicher auch einiges zu fragen.

Zum Schluss. Wir hatten also damals einen Verdacht, dass da was ist. Woher kam der Verdacht? Also, was mich betrifft: Ich hatte keine Informationen aus der Automobilindustrie. Das, was wir wussten, waren Behauptungen, die kamen aus der NGO-Szene und auch aus unserer nachgeordneten Behörde, dem Umweltbundesamt, was ja letztlich dann auch diesen Verdacht in Form des Untersuchungsauftrages, in Verdachtsfällen dem Thema „Cycle Beating“ nachzugehen - - Also, es kam auch aus dem Umweltbundesamt.



5. Untersuchungsausschuss

Es waren aber zu dem damaligen Zeitpunkt keinerlei Beweise vorhanden. Ich meine, aus der Sicht eines Ministeriums und der Verantwortung, die wir haben - - Bei so einem gravierenden Vorwurf können wir ja nicht einfach sagen: „Das ist so“, sondern man muss diesen Vorwurf beweisen. Und jetzt komme ich zum Kern des Problems: Wir hatten keine direkten Beweise - die hätte man ja nur aus der Automobilindustrie selbst bekommen können -, und wir hatten leider auch keine Vorschläge, wie man eine Beweiskette aufbaut, also eine Untersuchung durchführt, um nachzuweisen, dass solche Einrichtungen im Automobil vorhanden sind. Und ohne einen Vorschlag, wie man das dann nachweisen kann, können Sie nichts nachweisen.

Sie haben ja meinen ehemaligen Mitarbeiter kennengelernt. Der Herr Eberhardt ist damals Berufsanfänger gewesen; ich glaube, ich habe ihn sogar eingestellt. Herr Steinkemper ist ein hervorragender Jurist. Ich war mal Chemiker, aber mit Automobiltestung habe ich wenig zu tun, keine Expertise. Also, aus unserem Haus hätte diese Expertise nicht kommen können. Wir sind gut im Ausdenken von Gesetzen, Verordnungen, politischen Prozessen usw., Verhandlungen; aber so ein Testsystem sich auszudenken, das ist uns nicht möglich.

Ja, wer hätte die Expertise gehabt, um diesem Verdacht nachzugehen und dann einen Vorschlag zu machen? Diese Expertise ist sicherlich im nachgeordneten Expertenkreis, nachgeordneten Behördenkreis - ich weiß es nicht - möglicherweise vorhanden, weil dort gibt es zumindest solche Prüffingenieure usw. Also, ich nenne das Kraftfahrt-Bundesamt, die BAST.

Sie haben meine ehemaligen Kollegen aus dem Umweltbundesamt kennengelernt. Wenn die was vorschlagen, hätten vorschlagen können, wenn ihnen eine Idee gekommen wäre, wie man diesen Nachweis führt, sie hätten uns das sicher aufgeschrieben, und wir hätten es, meine Damen und Herren, dann auch gemacht; wir hätten es dann auch durchgeführt, diese Untersuchung.

Es ist ja, wenn man so will, im Nachhinein eine bedauerliche Situation: Wir hatten einen Verdacht gesagt bekommen. Wir hatten keine Vorschläge, wie man aus dem Verdacht einen Beweis macht. Wäre uns das gelungen, wären wir sicherlich als Umwelthelden in die deutsche Geschichte eingegangen und hätten Deutschland vor viel Schaden bewahrt und auch die Automobilindustrie vor Schaden bewahrt. Aber das ist nicht gelungen. - Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für Ihre Einleitung. - Zunächst habe ich die Möglichkeit nach Verfahren, dass ich Ihnen ein paar Fragen bezüglich des Untersuchungsgegenstandes stelle, und Sie hatten ja schon Anknüpfungspunkte geliefert, die auf die Fragen auch aufsetzen, die hier aufgeschrieben sind.

Wir haben erfahren, dass die Situation 2007/2008 so war, dass man tätig werden musste, zumindest wollte, und man hat entsprechend mit politischem Nachdruck dann auch darauf hingewirkt, dass es zu einem Untersuchungsdesign kommt. Sie hatten eben für mich noch mal plastisch dargestellt, welche Themen dort für Sie die herausragenden gewesen sind. Nun darüber hinaus: Welche weiteren Vorgaben haben Sie dann als Ministerium gegenüber dem UBA noch mal zusätzlich gemacht? In welchem Kontext war es Ihnen wichtig, diesen Problemen langsam näherzukommen?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Also, wenn Sie - - Ich musste mich ja auch erst noch erinnern anhand der Aktenlage; das ist ja alles schon ein bisschen her. Deswegen - - Aber mir ist dann doch das eine oder andere wieder eingefallen, nachdem ich meine alten E-Mails usw. gelesen habe.

Also, es gab - das stellen Sie ja auch fest in den Akten - unterschiedliche Vorstellungen über den Umfang der Untersuchung. Es gibt da die eine Möglichkeit, die sagt, man beschränkt sich auf das gesetzlich Normierte. Das ist jetzt nichts, was falsch ist, weil das gesetzlich Normierte, das ist das sichere Terrain. Da haben Sie Messmethoden, die sind national, international abgestimmt; da weiß man, welche Schritte man im Einzelnen gehen muss. Ich vermute, Sie haben das mit Herrn



5. Untersuchungsausschuss

Eberhardt sicherlich im Detail diskutieren können; der versteht diese Dinge viel besser als ich.

Und dann gibt es einen darüber hinausgehenden Bereich; der ist gesetzlich nicht normiert. Das sind dann Messmethoden, die man anwendet. Die stammen von Instituten. Zum Teil sind es Messmethoden, die sich Institute selbst ausdenken, oder es sind zumindest Messmethoden, die im Vornorm-Verfahren sind, die also noch nicht vollständig abgeklärt sind, aber trotzdem in einem Vorstadium sind, sodass sie eine gewisse Sicherheit haben.

Last, but not least: Es gibt dann noch so einen investigativen Bereich, wo man dann eine Messmethode nutzt, die sich ein Professor ausgedacht hat, der von einem Institut stammt, was aber an sich von anderen bisher nicht abgesichert ist.

Diese Frage der Messmethoden ist eine durchaus kitschige Frage, weil schon einfache Messmethoden - je nachdem, ob sie ausführlich genormt sind oder nicht - ganz unterschiedliche Ergebnisse ergeben können, und erst recht, wenn sie mitunter von unterschiedlichen Instituten durchgeführt werden. Das heißt also, die Frage der Messmethode und dann natürlich der Ergebnisse und der Belastbarkeit von Ergebnissen ist bei solch einem Messprogramm ganz entscheidend.

Und am Ende gibt es natürlich auch noch ein politisches Problem: Was nützt Ihnen eine Messung, die nicht belastbar ist, die Sie dann aber auf dem Schreibtisch haben und dann auch nutzen müssen? Von da ausgehend ist diese Diskussion über den gesetzlich normierten Bereich oder einen Bereich, der umfangreicher ist, nichts Unseriöses, und da gab es und gibt es - - Oder da gab es natürlich Debatten zu.

Ich kann Ihnen jetzt meine Position schildern, und dann können Sie sicher gerne nachfragen. Also, meine Position war - und so steht es auch in den Unterlagen -, ein umfassendes Untersuchungsprogramm durchzuführen. Das war schon der Auftakt. Ich habe, weil mir das auch am Herzen lag, den Erlass selber unterschrieben, um das Umweltbundesamt zu bitten, dieses Programm zu

konzipieren. Ich habe es jetzt nicht wörtlich drauf, aber da muss - - ist die Formulierung - -

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Doch, hier ist es:

Mein Interesse ist es, dass eine möglichst umfassende Felduntersuchung der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge durchgeführt wird. (?)

Und das ist bis zum Schluss meine Position gewesen. Es gab dann da Irritationen im Verlauf der Ausarbeitung. Aber ich habe mit Herrn Lehmann - - Harry Lehmann, der war damals der Fachbereichsverantwortliche, also mein Gesprächspartner, Pendant in diesem Projekt. Mit ihm habe ich zum Schluss klar festgelegt, dass es ein umfassendes Messprogramm sein soll und nicht nur auf den gesetzlich normierten Bereich begrenzt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und an welcher Stelle ist dieser Anspruch, den Sie an das Untersuchungsdesign hatten, auf der Strecke geblieben? Also, das UBA hat ja dann Ende Januar in seinem Konzeptentwurf sich eigentlich im Wesentlichen auf die Testvorschriften dann konzentriert, obwohl das von Ihnen erwähnte - - Ja, Sie wollten mehr; so habe ich Sie eben verstanden. Was waren die Gründe dafür, dass dann dieses doch in gewisser Weise gegenüber Ihren ursprünglichen Ansätzen abgespeckte Programm dabei rauskam?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Na ja, es ist ja nicht - - Das ist ja so eine Interimsphase gewesen. Nachher ist es wieder umfangreicher geworden, nachdem ich mit Herrn Lehmann das klargezogen habe. Aber Sie haben recht: Es gab so ein Zwischenstadium. Da gibt es ja auch in dem einen Schreiben von Herrn Lehmann den Hinweis auf meinen damaligen Referatsleiter, dass er da anders geblinkt hat. Ich würde das nicht überbewerten, weil entscheiden tut der Abteilungsleiter. Und ich habe einen sehr liberalen Führungsstil. Das heißt also, es ist auch erlaubt, dass ein Mitarbeiter mal in eine an-



5. Untersuchungsausschuss

dere Richtung galoppiert, und dann wird das miteinander beredet, klargezogen, und dann stimmt die Richtung wieder.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber in dem Zusammenhang des dann überarbeiteten Entwurfs, Konzeptentwurfs hat es ja eben auch verschiedene Gespräche gegeben. Da gab es auch ein Telefonat zwischen Herrn Mönch vom UBA und Herrn Knobloch vom BMUB am 15. Januar 2008, und da heißt es in der Gesprächsnotiz von Herrn Dr. Eberhardt - Zitat -:

... es wurde nochmals erläutert, dass im Konzept (wie in Bespr. im BMVBS am 9.1.08 angespr.) d. „Tretminen“ zu benennen sind ...

Auch an mehreren anderen Stellen in den Akten sprechen Ihre Mitarbeiter, Ihre damaligen Mitarbeiter - in Anführungsstrichen - von Tretminen, die wie in Besprechung mit BMVBS angesprochen - - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 13. War der offenbar in diesem Zusammenhang oder im Zusammenhang mit dem Konzept gefallene Begriff der Tretminen, die es zu benennen gelte, damals Ihr Sprachgebrauch, oder wessen Sprachgebrauch finden wir dort wieder, wenn wir dieses Wort lesen?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich würde gerne vorher noch einmal diese Interimsproblematik ansprechen - ich meine, Sie haben es ja auch eben noch mal zitiert -: Es ist so gewesen - wenn das stimmt, was das UBA aufgeschrieben hat; davon gehe ich jetzt mal aus -, dass bei mir in der Abteilung unterschiedliche Auffassungen über den Umfang dieser Untersuchung in diesem Zeitraum vorhanden waren - - der dann aber aufgeklärt wurde und letztlich auch durch eine Entscheidung, durch meine Entscheidung, und das Gespräch mit dem Fachbereichsleiter dann im Februar - oder wann das war - geklärt wurde, nämlich dann mit der Klärung; umfassender Untersuchungsumfang. Ich glaube, ich kann das sogar zitieren - das ist am 09.01. ein Vermerk von Herrn Lehmann -:

Alle fachlichen Defizite der Feldüberwachung - - (?)

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Nein, das ist dann am 28. Februar abschließend gewesen; dieses Zitat ist noch deutlicher. Der Herr Lehmann hatte zusammengefasst das Gespräch, was er mit mir geführt hat, und die entscheidende Passage, die zitiere ich jetzt:

Wir stellten gestern gemeinsam fest - die Erstellung dieses Konzeptes sollte alles notwendige und zusätzlich alles wünschenswerte enthalten. Prioritäten genau aufzeigen. Insb. Alle „Tretminen“ identifizieren.

Also, es sollte ein umfassendes Konzept werden, was über den gesetzlich normierten Bereich hinausging.

Jetzt zum Begriff der Tretminen. Ich weiß nicht, wer den Begriff eingeführt hat; also, ich erinnere mich einfach nicht. Also, es ist eigentlich nicht so mein Sprachgebrauch. Aber ich finde an diesem Begriff auch nichts Schlimmes, weil - - Und auch an dem Auftrag finde ich nichts Schlimmes. Wenn man Tretminen am Ende dann nicht untersucht, das wäre schlimm; aber wenn man die Tretminen kennt - - Und es gehört auch zu den Pflichten der Beamten in einem Ministerium, seine Hausleitung über solche möglichen Risiken zu informieren. Also, von da ausgehend - - Und ich kann mich auch gar nicht sperren dagegen, wenn das Umweltbundesamt uns aufschreiben will, was es für Tretminen gibt. Entscheidend ist, ob man dann daraus den Schluss zieht, sich an die Tretminen nicht heranzutrauen und sie aus dem Untersuchungsprogramm zu streichen. Das haben wir nicht gemacht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, diese Dinge sind weiterhin mit Bestandteil des Untersuchungsdesigns geblieben.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Zum Beispiel das Cycle Beating ist ja eine absolute Tretmine.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das wollte ich sagen. Von welchen Tretminen sprechen wir da?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das weiß ich jetzt nicht mehr so, welche da genau gemeint waren. Aber wenn Sie es logisch durchdenken, ist Cycle Beating eine Tretmine. CO₂-Verbrauchszahlen könnten eine Tretmine sein. Ich weiß es nicht, aber im Endeffekt kann alles eine Tretmine sein, wenn herauskommt, dass die Untersuchungen ergeben, dass die Abgasreinigungen nicht dauerhaft sind oder dass Katalysatoren, Nachrüstkatalysatoren funktionsunfähig sind. Das können alles Tretminen werden. Aber wir haben uns jetzt nicht entschlossen, aufgrund dieser Risiken diese Untersuchungen nicht durchzuführen, sondern das Gegenteil ist der Fall. Wir wollten diese Untersuchung, wir haben diese Untersuchung vorangetrieben, und wir haben es auch geschafft, dass am Ende diese Untersuchung durchgeführt wurde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich will noch mal zurückkommen auf die Tretmine „Cycle Beating“. Sie haben eben darauf hingewiesen, dass es Ihnen wichtig war, dass dieser Punkt auf jeden Fall nicht verschwindet aus dem Untersuchungsdesign. Und nun haben wir ja - - Nein, andersrum gefragt: Die Tretmine „Cycle Beating“ hatten Sie ja erwähnt; es sei Ihnen wichtig gewesen, dass dort auf jeden Fall entsprechende Untersuchungen stattfinden. Sie haben eben auf die Schwierigkeiten hingewiesen, wie man dort vorankommen kann, weil sie entsprechende Leute auch brauchen, die diesem Verdacht auch nachgehen können, und haben das ja auch so geäußert, wie ich in einem Beitrag oder in einer Veröffentlichung in der *Stuttgarter Zeitung* sehe, wo Sie geäußert haben, dass bei dem Hinweis des UBA auf Cycle Beating es sich bloß um eine Behauptung, dass Autos die Testsituation erkennen könnten und dann die Abgasreinigung hochgefahren würde, gehandelt habe. Beweise hätten gefehlt; das hatten Sie ja auch hier noch mal wieder gesagt. Und Sie hätten aber trotzdem darauf bestanden, weil da werden Sie nämlich dort zitiert:

Ich leugne nicht, dass ich damals skeptisch war bezüglich des behaupteten cycle beatings.

Und Sie sprechen von einer „abenteuerlichen Geschichte“. Wie haben Sie versucht, dieser abenteuerlichen Geschichte dennoch auf den Grund zu kommen? Weil es ja auch andere Hinweise gab in Veröffentlichungen. 98 gab es eine entsprechende Fachpublikation auf europäischer Ebene, wo dieses Problem angesprochen worden war. Konkret heißt das: Wie haben Sie dennoch versucht, diesem auf den Grund zu kommen und unter Umständen dann doch Beweise hervorzu bringen, die Ihnen bislang fehlten?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nun, vielleicht zunächst zur *Stuttgarter Zeitung*. Nicht alles, was da drinsteht, stimmt, insbesondere dass ich ein schwieriger Mensch wäre.

(Heiterkeit)

Aber jetzt ernsthaft: Ich war da nicht allein bei der Einschätzung, dass das eine abenteuerliche Geschichte ist - damals. Also, meine ganze Abteilung hatte in den Gesprächen, die wir geführt hatten, die gleiche Einschätzung. Aber ich habe mir damals schon gedacht: Verdammte Hacke, so was kann sich doch nicht das Umweltbundesamt ausdenken. Da muss man so viel Fantasie haben. Das ist so eine abenteuerliche Geschichte. Da muss irgendwas auch von der Automobilindustrie gekommen sein. Da kann vielleicht ein Whistleblower gewesen sein - das ist alles Spekulation -, und deswegen musst du das ernst nehmen. - Deswegen haben wir das ernst genommen.

Und was wir eben nicht hinbekommen haben - und das ist der entscheidende Punkt; mit Verlaub, das muss man jetzt ganz präzise formulieren -: Es geht darum, einen Weg zu finden, also eine Untersuchungsmethode, einen Vorschlag, wie auch immer - wenn man denn nicht eine Indiskretion aus der Automobilindustrie bekommt -, also irgendein Nachweisverfahren, um festzustellen, ob diese Technik, also diese Abschaltvorrichtungen im Automobil verbaut sind. Das müssen Sie irgendwie rausbekommen, entweder über - -

Heute weiß ich - - Ich könnte Ihnen das heute aus dem Stand beantworten, wie man so was rausbekommen kann. Aber damals? Sie haben es ja auch - - Sie beschäftigen sich ja mit dieser Frage



5. Untersuchungsausschuss

im Detail. Also, Sie wissen ja, was man heute macht oder was das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. das Verkehrsministerium jetzt in den letzten Monaten untersucht hat. Und dann haben Sie ja auch sicherlich verfolgt, dass man vielleicht das auch rausbekommen kann, wenn man an den Bordcomputer sich andockt usw. und Untersuchungen durchführt. Das war uns alles damals nicht bekannt. Wir haben da keinen Pack-an gefunden, also weder das Kraftfahrt-Bundesamt, vermute ich mal - sonst hätten die das nämlich selber untersucht -, noch im Umweltbundesamt noch in meinem Bereich. Also, es geht nicht um den guten Willen, sondern es geht um die richtige Idee, die man hätte haben müssen, um diese Untersuchung durchzuführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Letzter Punkt von mir in dieser Runde: In einer E-Mail an Sie mit dem Betreff: „Stand Feldüberwachung - Vorbereitung St-Runde“, die als Kopie auch an Herrn Steinkemper und Herrn Knobloch gegangen ist, schreibt Herr Dr. Eberhardt am 2. Juni 2008 - Zitat -:

... anbei das Update zum **Stand der „Feldüberwachung“** ... zur Vorbereitung der St-Runde zum Ufoplan:

...

- IG I 6 hat die „**kritischen**“ **Berichtspunkte** herausgearbeitet und **telefonisch mit UBA ... besprochen**. UBA hat den Wünschen von IG I 6 (Kürzung allgemeiner Teile; Streichung der „Kritikpassagen“ - dies soll mündlich erörtert werden -; Streichung Finanzierungsmodell, da dies nur Grund für eine noch ablehnendere Haltung des BMVBS zum Vorhaben ist; Herausstellung der Federführung von BMVBS/KBA beim Vorhaben) zugestimmt und wird einen **überarbeiteten Bericht vorlegen** ...

So der Wortlaut der Mail. Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 39. War die - - Wer hat diese Streichung gefordert - das möchte ich

Sie ganz gern fragen -, und erfolgte die Streichung auch im Hinblick darauf, dass, wie es in der zitierten E-Mail weiter heißt, das BMU anderenfalls mit einer - Zitat - „noch ablehnenderen Haltung des BMVBS“ zu dem gesamten Projekt Feldüberwachung hätte rechnen müssen?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja, dieser Satz ist richtig. Das war unsere Sorge, weil unser Plan - ich habe den ja am Anfang erläutert - war, eine gemeinsame Untersuchung durchzuführen und die Kollegen vom Verkehrsministerium zu überzeugen, dass das ein gutes Untersuchungsdesign ist und dass es sinnvoll ist, das so durchzuführen. Und wir haben ja mit Skepsis gerechnet.

Es sind im Rahmen dieser Streichungen - jetzt um mal dieses Wort „Tretmine“ zu benutzen - keine Tretminen gestrichen worden. Sondern: Was ist gestrichen worden? Gestrichen worden sind beispielsweise längere Ausführungen, wie schwierig es ist, ein gebrauchtes Fahrzeug, ein altes Fahrzeug zu bekommen. Es ist lang und breit erläutert worden, wo die Defizite bei bestimmten Messvorschriften auf europäischer Ebene sind. Und es ist auch ein Vorschlag entwickelt worden, wie man durch erhöhte Kosten bei der Fahrzeugzulassung diese Feldüberwachung dann dauerhaft unabhängig in Deutschland organisieren kann. Das sind alles Vorschläge, die eher das Verkehrsministerium verschreckt hätten und ihnen zum Teil sogar Vorwände geliefert hätten, diese Untersuchung nicht durchzuführen, und deswegen sind diese Streichungen vorgenommen worden. Aber es ist nicht so, dass wir das dem Verkehrsministerium verschwiegen haben, dass es schwierig ist, ausreichende Fahrzeuge zu beschaffen usw. usf. Das hat man dann mündlich erörtert. Aber es sind Kürzungen vorgenommen worden. Das Untersuchungsprogramm sollte überzeugend sein.

Es hatte übrigens auch ein ganz entscheidendes Defizit zu dieser Zeit - ich meine, das muss man auch ansprechen, weil das ganz entscheidend ist -: Das entscheidende Defizit - das sehen Sie auch an den Randbemerkungen von Herrn Eberhardt - war, dass man nicht ausreichend spezifiziert hat,



5. Untersuchungsausschuss

mit welchen Messmethoden man was untersuchen wollte. Und das ist durchaus nicht einfach. Also, ich verweise nur auf das Thema „Off-Cycle Emissions“. Das haben wir nachher separat gemacht. Also, heute ist das kein Problem mit der Off-Cycle-Emissions-Bestimmung, weil Sie heute so ein Testsystem haben; die Abkürzung ist PEMS. Das passt in den Kofferraum eines Pkw. Damals war das Messsystem so groß wie ein Lkw; das kann dann natürlich im Pkw nicht messen. Deswegen haben wir damals diese Off-Cycle Emissions dann in einem anderen Messzyklus auf der Rolle durchführen müssen. Heute macht man diese Off-Cycle-Emissions-Bestimmung eben mit genau diesem Messsystem und fährt in der Stadt rum; das ging damals gar nicht. Aber trotzdem will ich darauf hinweisen, dass das Entscheidende ist, diese Messungen zu konkretisieren, damit man am Ende auch gemeinsam mit dem Verkehrsministerium entscheiden konnte: So machen wir das.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie liefen eigentlich so die Verhandlungen mit dem BMVBS? Also, Sie haben darauf hingewiesen, dass man nicht spontan einer Meinung war. Welche Diskussionsprozesse liefen dort ab?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Oh, das wird jetzt aber sehr intern.

(Carsten Müller [Braunschweig] [CDU/CSU]: Das stört uns nicht weiter! - Heiterkeit)

Ich schätze natürlich die Kollegen aus dem Verkehrsministerium - das ist keine Frage -, und die sind auch hochkompetent. Aber es war schon so, dass wir - - Also, wenn - - Ich will das mal erläutern an diesen ganzen europäischen Verhandlungsrunden, die wir hatten, wenn es um genau diese Vorschriften ging, beispielsweise Euro 6 oder Euro 5, weil das ist ja zu meiner Zeit verhandelt worden. Wir waren diejenigen, die aus Sicht der Umweltverbesserung Vorschläge entwickelt hatten. Wir haben zum Teil die Kommission unterstützt bei ihren Absichten verschärfter Abgaskontrollen, also verschärfte Abgasgrenzwerte festzulegen. Ich erinnere mich noch sehr

genau an des Gewürge zum Thema „Partikel und Partikelfilter“.

In der Realität ist es leider so, dass Sie in Brüssel in den verschiedenen Formaten, die es da gibt - Ratsarbeitsgruppe, ständiger Vertretungsausschuss oder dann zum Schluss der Umweltministerrat -, kein Wort, keinen Satz sagen können, der nicht innerhalb der Bundesregierung abgestimmt ist. Also, Sie können da nicht einfach hingehen und sagen: „Ich bin übrigens der Meinung, dass es ein guter Vorschlag von der Kommission ist, jetzt die Grenzwerte zu halbieren oder abzusenken auf 80 mg“, sondern Sie müssen alles bis ins Einzelne innerhalb der Bundesregierung abstimmen. Wenn Sie das nicht machen, begehen Sie eine Regelverletzung, und wenn ein Ressort sagt: „Nein“, dann können Sie entweder nachgeben, oder aber Sie sind in Brüssel nicht verhandlungsfähig, können sich weder an der Diskussion beteiligen noch an der Abstimmung. Und was sind die handelnden Ressorts für diese Fragen, die uns hier zusammenführen? Das ist das Verkehrsministerium, das ist das Wirtschaftsministerium und das Kanzleramt, und dann ist auf der anderen Seite das Umweltministerium: drei zu eins.

Bevor wir einen Vorschlag gemacht haben, was wir in Brüssel vorschlagen wollen, war die Automobilindustrie bei den genannten Ministerien schon mit ihrem Positionspapier präsent. Wir haben die Positionspapiere dann nachrecherchieren müssen, damit wir einigermaßen wissen, wie die Automobilindustrie tickt; das ist die Realität. Das kann man anders machen, das kann man ändern; aber im Augenblick ist das die Realität. Und wenn Sie so agieren müssen, dann müssen Sie natürlich Kompromisse machen, manchmal faule Kompromisse. Und das Perfide an der Art und Weise, so zu arbeiten, ist: Wenn Sie dann diese Kompromisse gemacht haben, dann müssen Sie auch noch so tun, als ob das ein guter Vorschlag ist, weil - natürlich - Sie können sich nicht hinstellen und sagen: Das ist ein fauler Kompromiss, und jetzt gehen wir damit nach Brüssel und versuchen, das durchzusetzen.



5. Untersuchungsausschuss

Also, manchmal - - Sie fragen sich wahrscheinlich jetzt: Wie gibt es denn dann überhaupt Fortschritt in diesen Umweltbereichen? Na ja, die Frage, meine Damen und Herren, ist völlig berechtigt; das ist eine gute Frage. Also, warum gibt es Fortschritt? Fortschritt gibt es deswegen, weil das Umweltministerium gute Argumente hat. Wir haben eine gute Beratung durch das Umweltbundesamt gehabt. Wir sind also argumentativ stark, und wir haben da noch ein paar andere Instrumente, wo ich in öffentlicher Sitzung nicht drüber sprechen möchte. Aber das ist die Meilange, wo wir dann den einen oder anderen Vorschlag doch hinbekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gehört zu dem gefundenen Kompromiss auch, dass der Auftraggeber weder das UBA noch das KBA, sondern die BAST geworden ist?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das weiß ich jetzt nicht; aber das kann ich mir nicht vorstellen. Ich weiß nicht, wie diese Entscheidung gefallen ist. Wir haben natürlich in der BAST und auch im KBA, was jetzt die Funktionsfähigkeit, also die Anzahl der dort vorhandenen Mitarbeiter und deren Kompetenz - - Die sind ja viel näher an diesen ganzen Fragestellungen dran als das Umweltbundesamt, weil sie machen ja diese Zulassung, die Typzulassung usw. Also, von da ausgehend ist es nicht falsch, dass BAST oder KBA diese Untersuchungen durchgeführt haben. Das war auch alles im Konsens; das war nicht im Dissens. Auch mit dem Umweltbundesamt war das damals meiner Erinnerung nach im Konsens.

Entscheidend ist ja, dass die Untersuchung dann über einen Lenkungskreis gesteuert wurde, wo also alle Behörden drinsäßen, wo also auch das Umweltbundesamt mit am Tisch saß, wo dann also auch auf der fachlichen Ebene die unterschiedlichen Vorstellungen abgeglichen werden konnten. Also, das kann man nicht sagen, dass das ein fauler Kompromiss war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf wessen Veranlassung und in welchem Rahmen wurde denn schließlich von wem und letztendlich verbindlich entschieden, dass der Prüfumfang dieser Feldüberwachung auf den Rechtsrahmen der

Richtlinie für die Typengenehmigung sowie die Messungen der CO₂-Emissionen begrenzt bleiben soll? Das ist meine letzte Frage an Sie in dieser Runde.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich weiß das nicht. Wann war das denn? Weil ich habe 2009 - leider - das Bundesumweltministerium verlassen müssen. Deswegen kann ich Ihnen nicht viel sagen über die Durchführung dieser Untersuchung. Ich habe noch den Ausschreibungsprozess in Erinnerung. Das wurde dann in der Folgezeit auch sehr stark von Herrn Steinkemper und Mitarbeiter gesteuert. - Also, das ist meine Antwort dazu.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank so weit. - Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Lahl, ich muss jetzt erst mal noch ein bisschen auf die *Stuttgarter Zeitung* eingehen, auch wenn Sie meinen, dass die Sie vielleicht falsch zitiert oder dass - -

Zeuge Dr. Uwe Lahl: „An einem Punkt nur“, habe ich gesagt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): An einem Punkt. - Sie wird nachher bei mir beim zweiten Punkt aber noch mal kommen. Also, dann ist zumindest einer richtig.

Ich möchte noch mal auf die Sache eingehen, wo Sie gesagt haben: Das ist eine abenteuerliche Geschichte, auf die man eigentlich ja nur kommen kann, wenn man Insiderinformationen hat. - Jetzt haben Sie vorhin gesagt, na ja, Informationen hatten Sie keine; Illegales konnten Sie auch nicht nachweisen. So habe ich das verstanden, oder zumindest habe ich mir aufgeschrieben, Sie hatten keine direkten Beweise. Irgendwo müssen Sie sich aber ja doch gedacht haben: Da steckt der Insider. Haben Sie den mal gesucht, auch mithilfe vielleicht der Staatsanwaltschaft?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich wiederhole mich: Wenn das mit VW nicht rausgekommen wäre, dann würde ich Ihnen heute sagen: Das ist eine abenteuerliche Geschichte. - Bei dieser Meinung



5. Untersuchungsausschuss

würde ich heute weiter bleiben. Ich bin auch entsetzt nach wie vor über diese - - Aber das sind Sie wahrscheinlich alle auch. Aber diese Geschichte ist so abenteuerlich - - also damals. Dass ein Auto erkennt auf der Rolle, dass es getestet werden wird, und dann die Abgaseinrichtung anschaltet, das haben wir damals für so abenteuerlich gehalten; da muss man erst mal drauf kommen. Und das war eben halt der Grund, dass ich dachte: Vielleicht ist da ein Whistleblower hinter, der da - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Ich möchte jetzt ganz konkret - - damit wir jetzt noch mal ganz konkret auf das Wort „Verdacht“ kommen: Was für einen Verdacht in diesem Sinne hatten Sie? Einen Verdacht einer illegalen Abschalteneinrichtung oder nur den, sage ich jetzt mal, ganz allgemeinen Verdacht: „Irgendwas passt da nicht zusammen“? Oder war der Verdacht nicht dann doch ein bisschen konkreter?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich persönlich hatte keinen Verdacht, um das noch mal deutlich zu machen. Mir wurden - was ist der Plural von „Verdacht“? - Verdachte mitgeteilt, und zwar aus der NGO-Szene und aus unserem Umweltbundesamt. Und was war der Verdacht? Der Verdacht war das, was ich eben beschrieben habe: Cycle Beating. Das heißt, das Kraftfahrzeug erkennt den Prüfzustand und verändert die Abgasreinigung. Das war der mir mitgeteilte Verdacht, den ich so abenteuerlich fand.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, lassen wir das jetzt mal an der Stelle so stehen. - Also, ich halte jetzt einfach noch mal fest: Auch für Sie gab es keinerlei konkrete Hinweise auf illegale Abschalteneinrichtungen, das war alles nur vom Rundherum-Hören?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut, ja. Na ja, das ist ja eine relativ entscheidende Frage hier in diesem Zusammenhang. - Ich will dann noch mal auf die *Stuttgarter Zeitung* eingehen, und zwar aus dem April dieses Jahres. Da hatte die *Stuttgarter Zeitung* die - weiß ich nicht - für Sie schöne Über-

schrift: Das Land will die Vorteile des Diesel erhalten. - Sie wissen sicher, welchen Bericht ich meine. Ich darf da zitieren - ich weiß jetzt nicht, ob es richtig oder falsch ist -:

Baden-Württemberg ist beim Diesel-Bashing nicht dabei. Wir haben in Deutschland mit der Dieselsechtechnologie ein Alleinstellungsmerkmal, das wir nicht verspielen sollten.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Habe ich das gesagt?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Deswegen frage ich ja. Zeitung irrt. Wir Politiker sagen immer wieder mal, dass die Zeitung irrt.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, nein, das stimmt ja. Ich finde das ja auch richtig, was ich da gesagt habe.

(Arno Klare [SPD]: Auch mal eine schöne Aussage!)

Deswegen machen wir ja auch gerade eine Dieselrettungsaktion, wenn ich das so formulieren darf, mit der Sie sich hoffentlich auch bald beschäftigen dürfen: Wir würden gerne die blaue Plakette einführen

(Vereinzelt Heiterkeit)

und fangen damit auch gerade an. Wir haben jetzt vor zwei Tagen den Bundesrat damit beglückt, mit unserem Gesetzesentwurf, also Fortschreibung der 35. BImSchV. Hintergrund ist: Wir brauchen - ad eins - natürlich für die Luftreinhaltung eine Regelung, dass die Dieselstinker zukünftig nicht mehr fahren dürfen.

Aber noch entscheidender ist die Frage, dass wir es hinbekommen, die Märkte wieder zu beruhigen, dass Menschen wissen: Sie können neue Autos kaufen und müssen nicht weiter in Kaufattentismus sich üben, weil neue Autos sind nicht nur wirtschaftspolitisch wichtig, sondern bringen natürlich auch bessere Autos auf die Straße, die dann letztlich die Luftqualität verbessern, und das ist der Hintergrund der blauen Plakette.



5. Untersuchungsausschuss

Das ist jetzt, wenn man so will, eine gewisse Synergie zwischen Industrie- und Wirtschaftspolitik auf der einen Seite und Umweltpolitik auf der anderen Seite, weil der Diesel diese Aussage von mir natürlich nur verdient, wenn er sauber ist. Ansonsten: Wenn der Diesel nicht sauber ist, wenn er nicht mit der neuesten Abgasreinigung ausgestattet ist, dann verdient der Diesel diese Unterstützung nicht.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Also, Sie setzen oder Sie haben weiterhin großes Vertrauen in die Dieselsechnologie?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich habe großes Vertrauen in die deutsche Ingenieurskunst und glaube, dass es gelingt, den Diesel sauber zu - -

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Eigentlich müsste sich das Verkehrsministerium jetzt wieder beschweren, weil das ist eine Frage, die nichts mit dem Untersuchungsgegenstand zu tun hat! - Vereinzelt Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Die blaue Plakette ist auch kein Untersuchungsgegenstand, lieber Kollege Krischer, und ich sehe doch schon Ihre innere Freude gerade.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, aber ich glaube, dass man - - Nein, ich glaube nicht nur; ich weiß, dass man den Diesel sauber bekommen kann. Ob man dann immer noch den kleinen Diesel hat mit einer Funktion, also mit einer super Abgasreinigung, das weiß ich nicht; das wird die Zukunft zeigen. Aber den Diesel mit einer SCR-Technik, vernünftig motornah eingebaut, der super Grenzwerte einhält, auch im Real-Driving-Emissions-Zyklus, den wird es geben. Ansätze gibt es heute schon. Ich will jetzt keine Werberede für Daimler halten. Aber es gibt da schon die ersten Autos, die zumindest deutlich besser sind als das, was im Augenblick auf der Straße ist. Und insgesamt: Wenn Sie uns noch zwei, drei Jahre geben und die Automobilindustrie ihre Hausaufgaben macht, dann wird der Diesel wieder sauber sein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Mir fehlen ja fast die Worte.

(Dr. Valerie Wilms
[BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN]: Mir auch!)

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Können Sie mir das mal erklären, was ich jetzt Falsches gesagt habe?

(Kirsten Lühmann [SPD]:
Nein, überhaupt nichts! Alles gut!)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein, überhaupt nichts. - Ich mache dann wirklich mal Schluss an der Stelle; das war so schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, bitte.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Herr Professor Dr. Lahl, gar nicht auf einen Vorhalt, sondern - - Sie haben ja gesagt, Ihnen fehlte zum Teil im Hause ein bisschen die technische Expertise, aber Sie wissen, wie man Vorschriften macht, und das politische Geschäft kennen Sie auch ganz gut. Sie hatten ja auch ein paar eindrucksvolle Ausführungen dazu gemacht und hatten zu dem gemeinsamen Vorgehen zwischen Ihrem seinerzeitigen Haus und dem Verkehrsministerium ja richtigerweise angemerkt, dass die beiden Häuser dieselbe politische Farbe hatten, und Sie sagten dann, dass man infolgedessen ja den einen Minister gegen den anderen nicht in Stellung bringen könne. Das verleitet mich mal zu der Frage - also, wir haben ja Gott sei Dank immer nur eine Bundesregierung -: Was wäre denn Ihre Überlegung gewesen, wenn es keine Farbgleichheit bei den Ministerien gegeben hätte? Hätten Sie denn dann ein anderes Vorgehen vorgeschlagen? Wenn es ein anderes, also sozusagen eine Alternative im Vorgehen gäbe, welches wäre dann denn eigentlich das sachgerechte Vorgehen? War das gemeinsame Vorgehen, für das Sie sich entschieden haben, schließlich das sachgerechte bei der Felduntersuchung?

Vielleicht können Sie dazu etwas ausführen. Das war ja damals Gegenstand der Entscheidung, wie Sie dann das Problem versucht haben anzugehen. Weil ich eben gesehen habe, beim BMUB geht die Hand hoch: Aber, ehrlich gesagt, genau das bezieht sich jetzt zeitlich - und das ist ein Abwägungsprozess, den man seinerzeit eingeleitet hat - ganz genau auf den Untersuchungsgegenstand.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dörrie, Sie haben sich gemeldet.

Axel Dörrie (BMUB): Herr Vorsitzender, vielen Dank. - Ich habe mich deswegen gemeldet, weil die Frage aus meiner Sicht sehr stark dahin zielt, zu Spekulationen zu neigen, was sozusagen gewesen wäre. Und da es ja - so zumindest unsere Auffassung - darum geht, was die Tatsachen sind, die sich ergeben haben, und das aus meiner Sicht jetzt sozusagen in einem Kreis von mehreren Fragen - deswegen habe ich das jetzt zu diesem

Zeitpunkt mal gesagt - doch den Gegenstand zumindest der Zeugenbefragung jetzt sehr weit ausdehnt - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das BMUB irrt sich da in seiner momentanen Einschätzung markant; denn meine Frage ist ja insofern zu verstehen, als dass der Zeuge Professor Lahl hier ein Vorgehen vorgestellt hat, für das man sich entschieden hat. Es sind Entscheidungsgründe dafür, nämlich unter anderem die Farbgleichheit, herangezogen worden. Und meine Frage bezieht sich darauf, weil mir das nicht bekannt ist, ob es eine alternative Herangehensweise - genauso zielführend oder zielführender oder weniger zielführend - gegeben hätte. Bevor man sich für eine Maßnahme entscheidet, trifft man ja einen Abwägungsprozess, und der interessiert mich.

Axel Dörrie (BMUB): Okay, unter dem Aspekt, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist die, ob Sie an so was gedacht haben.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das ist ja ganz logisch. Es gibt ja nur eine andere Alternative, und diese andere Alternative wäre, dass man die Felduntersuchung durch das Umweltbundesamt alleine durchführen lässt. Nur das ist die Alternative dazu, die dann natürlich zu einem erheblichen politischen Konflikt geführt hätte, weil - - Sie müssen sich das ganz praktisch vorstellen: Wir waren dafür nicht zuständig. Na, und wenn Sie in die Zuständigkeit eines anderen Ministeriums eingreifen und ihnen dadurch sogar noch ein paar Kuckuckseier ins Nest legen - um das mal ein bisschen bildlich zu formulieren; das kann ja passieren am Ende -, ist das ziemlich freundschaftsgefährdend.

Wir haben das aber häufiger trotzdem gemacht, aber dann mit Hilfsbegründungen wie, dass man uns das Emissionshandbuch vervollständigen müsste oder so etwas. Aber das war jetzt nun mal eine ganz andere, größere Untersuchung, wahrscheinlich die größte Felduntersuchung, die in der Geschichte des Umweltbundesamtes durchgeführt wurde, und von da ausgehend ist es nahe



5. Untersuchungsausschuss

liegend. Ich glaube, wir wären auch zu dem Ergebnis gekommen, wenn es die Farbengleichheit nicht gegeben hätte.

Aber Sie haben natürlich mit der Farbengleichheit auch noch ein paar Vorteile - das darf man auch nicht verkennen -, also, was weiß ich: Top-down-Massage ist möglich, besser möglich, als wenn Sie nicht die Farbengleichheit haben. Das heißt also, Sie können sich im Rahmen des Austausches auf der politischen Ebene verständigen über etwas und können dann nach unten die Arbeitsebene flexibler, geschmeidiger, positiver stimmen, um dann zusammenzuarbeiten. Das funktioniert erfahrungsgemäß immer bei Farbengleichheit besser, als wenn da noch politische Konkurrenz mit im Spiel ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):
Alles klar. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen Ihrerseits? - Ist nicht der Fall. Dann wäre jetzt die Fraktion der Grünen an der Reihe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Professor Lahl, Sie haben eben gesagt: Es gab Verdacht, es gab Hinweise, dass da etwas nicht in Ordnung sein könnte. - Es ist interessant, weil Sie sind der Erste hier, der das so sagt. Mich würde jetzt einfach mal interessieren: Dieses Wissen oder diese Hinweise, waren Sie da der Einzige, waren Sie derjenige, der das bekommen hat? Haben Sie das mit niemandem besprochen?

Und die anderen Zeugen konnten uns auch nicht so richtig erklären, warum jetzt im Untersuchungsauftrag oder in dem Konzept des UBA dann dieses ganze Thema Cycle Beating explizit als Ziel steht, wenn man nicht irgendwelche Hinweise hat. Sie haben jetzt die Erklärung geliefert: Es gab Hinweise. Deshalb würde mich einfach mal interessieren: Mit wem haben Sie das besprochen? Oder ist das zum Beispiel Herr Eberhardt? Ich habe es jedenfalls nicht so verstanden, dass er da einen konkreten Anlass gesehen hätte, warum das da dringestanden hat.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Was heißt „Hinweise“? Ich wiederhole mich: Ich habe mündlich diese Behauptung aus der NGO-Szene erfahren und auch von Mitarbeitern oder von einem Mitarbeiter - oder Mitarbeitern, ich weiß es nicht mehr genau; ich glaube, von einem Mitarbeiter - des Umweltbundesamtes, das heißt auf der Tonstrecke, nach dem Motto: Herr Lahl, wissen Sie eigentlich, dass das und das und das und das ist? - Nicht mehr und nicht weniger. Also, wenn das Hinweise sind, dann gab es Hinweise. Und deswegen steht das auch in dem Untersuchungsprogramm, weil das - - Aber man kann auch sagen: Das ist ein Verdacht oder eine Behauptung. - Aber es gibt nichts und es gab nichts Belastbares, und ich kann mir auch nicht vorstellen - weil wir haben da ja drüber gesprochen -, dass das bei mir in der Abteilung geheim war, sondern wir haben darüber gesprochen. Wir haben ja auch darüber gesprochen, dass das also eine Räuberpistole ist, diese Behauptung.

Aber ich habe Ihnen dann gesagt, warum ich das ernst genommen habe. Und das ist 2008 gewesen. Und 2008 ist dieses Untersuchungsprogramm - ich glaube, im Juli - ans Verkehrsministerium gegangen, und da stehen diese Hinweise drin - 2008 -, der Hinweis: In Verdachtsfällen soll das untersucht werden. - Das ist der Hinweis. Aber da steht nicht drin, dass wir glauben, dass das so ist, oder dass wir irgendwas anderes wissen.

Ich habe im Übrigen keine einzige Information, meiner Erinnerung nach, aus der Automobilindustrie gehabt. Ich kann mir - wie gesagt, ich wiederhole mich - nur vorstellen, dass diese Spekulationen aus der Automobilindustrie selber gekommen sind; aber mehr weiß ich nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wie können Sie sich denn erklären, dass Sie sich heute an diese Hinweise erinnern, da explizit drauf hinweisen, die anderen, die - - wo Sie sagen: Da ist drüber gesprochen worden - egal, was man von diesen Hinweisen gehalten hat? Aber wie erklären Sie sich denn, dass alle anderen sich da nicht mehr dran erinnern können und jetzt heute gar nicht mehr wissen, wie es überhaupt zu diesem Untersuchungsauftrag kam, jetzt speziell danach zu gucken?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das weiß ich nicht. Also, was sicher stimmt, ist, dass ich zu einzelnen Personen aus dieser NGO-Szene zum damaligen Zeitpunkt einen engeren Kontakt hatte als meine Mitarbeiter. Das kann also durchaus sein, dass in den Gesprächen, die man in Berlin hier und dort am Rande, am Hackeschen Markt oder wo auch immer, geführt hat, dass da solche Hinweise kamen. - Aber für mich ist das, was in diesem Untersuchungsprogramm steht, ein Hinweis.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Klar. - Dann noch mal später: Dieses UBA-Konzept ist ja umfänglich und gut; also, das kann man ja gar nicht anders benennen. Was dabei rausgekommen ist, ist ja - ich würde das jetzt mal so zusammenfassen - in der BAST eher so eine Schmalspurvariante, wo dieser entscheidende Punkt dann auch nicht mehr drin ist. Wie haben eigentlich - der Vorsitzende hat das eben schon mal so ein bisschen nachgefragt - die Kollegen im Verkehrsministerium reagiert, als Sie gesagt haben: „Hier ist das UBA-Konzept; Leute, lasst uns doch mal da gemeinsam was machen“? Also, da würde mich noch mal so ein bisschen interessieren: War das eher abwehrend, oder waren die begeistert und haben gleich die Flaschen Sekt rausgeholt? Also, wie war da die Reaktion?

Und wie erklären Sie es sich - das fällt natürlich in das Ende Ihrer Zeit; Sie sind ja dann gegangen worden -, dass jetzt der entscheidende Punkt, das Cycle Beating und diese Frage, dann da komplett rausgefallen ist?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Wissen Sie, Herr Abgeordneter, das ist nicht rausgefallen. Ich wiederhole mich: Es ist uns nicht gelungen, gemeinsam, auch mit den Kollegen aus dem Verkehrsministerium und dem nachgeordneten Bereich, einen Pack-an zu finden, um den Nachweis zu führen. Und wenn du keinen Pack-an hast, also kein Untersuchungsprogramm, dann kannst du auch nichts untersuchen.

Und „Schmalspur“: Also, es ist sicherlich schmaler als das, was wir ursprünglich vorgeschlagen haben. Deswegen haben wir beispielsweise ja auch den Teil Off-Cycle Emissions - - Das ist üb-

rigens ein ganz wichtiger Teil. Bei allem Verständnis für die Fokussierung auf das Thema Cycle Beating, diese Off-Cycle Emissions, die sind der eigentliche Grund, weswegen es uns im Augenblick so erbärmlich schlecht im Bereich der Luftreinhaltung geht: dass nämlich diese neben der Abschaltautomatik, die bei einem Hersteller eingebaut wurde, soweit man das heute weiß - - Es gilt ja für alle Hersteller, dass sie auf der Rolle prima Werte liefern, aber in der Realität nicht. Das hängt mit vielem zusammen, was ich technisch erklären kann - mache ich jetzt einmal nicht. Und im Kern ist das das Thema Off-Cycle Emissions, also die Emission außerhalb dieses NEFZ-Zyklus.

Das haben wir dann abgetrennt, und vom Umweltbundesamt wurde das dann - also das war aber auch nach meiner Zeit, ich glaube, 2010 - parallel durchgeführt, diese Off-Cycle Emissions. Das heißt, dieses Vorhaben, was ich dann nicht mehr aktiv miterlebt habe, dient dann im Kern im Wesentlichen der Feststellung der Dauerhaltbarkeit oder Nichtdauerhaltbarkeit der Pkws bzw. der Abgasreinigung.

Nun kann man sagen: Das ist gar nicht so interessant, viel interessanter wäre es gewesen, Cycle Beating herauszufinden. - Gebe ich Ihnen völlig recht. Nur, das war damals auch eine wichtige Fragestellung, die hiermit erfasst wurde und die letztlich dann gezeigt hat: Die Dauerhaltbarkeit der untersuchten Pkw ist gegeben. Klammer auf: Bei den Golf, die da untersucht wurden, ist man dann natürlich auf der Rolle voll dem Cycle Beating auf den Leim gegangen. Deswegen kam dann am Ende auch heraus, dass die Werte eingehalten werden, von kleinen - - Herr Eberhardt hat das sicherlich dann im Detail dargestellt.

Aber ich fand diese Untersuchung trotzdem, auch wenn sie abgespeckt war, am Ende richtig und gut, weil sie eben diesen zentralen Aspekt beleuchtet und noch ein paar andere Aspekte wie die Stabilität der Katalysatoren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Keine Frage, die Untersuchung war richtig und gut, aber sie war wesentlich weniger, als von



5. Untersuchungsausschuss

Ihnen ursprünglich vorgeschlagen, und sie ist dann erheblich weniger.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde aber trotzdem noch mal auf die Frage - - Wie ist das Verkehrsministerium mit dem Thema umgegangen? Wir haben Unterlagen, wir haben Mails, wo der Hinweis - - dass im Verkehrsministerium nicht das Wort „Feldüberwachung“ benutzt werden durfte usw. usf., dass darüber nicht gesprochen werden durfte. Was sagt das für Sie? Wie war die Stimmung da?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Also, ich habe da jetzt keine persönliche Erinnerung; aber ich will das nicht verschweigen. Wir sind davon ausgegangen - ich kenne auch kein Innenleben des Bundesverkehrsministeriums - und hatten ja auch unsere Erfahrungen, dass die Bereitschaft, so eine Untersuchung durchzuführen, wenig ausgeprägt war. Das war unser Vorurteil, und deswegen sind wir ja auch so vorgegangen, wie wir vorgegangen sind, haben uns dann natürlich auch Gedanken gemacht: Wie kommt man trotzdem - - Wie kann man diesen Widerstand überwinden?

Ich habe dann das schöne Wort der „Top-down-Massage“ ja schon eingeführt. Die haben wir auch durchgeführt. Wir haben natürlich, weil gleiche politische Farbe, über die Leitungen gespielt. Also es gibt dann, glaube ich, in den Akten Schreiben von Staatssekretär an Staatssekretär oder so was. Aber ich bin mir jetzt nicht ganz sicher, ob das so war oder ob es da Telefonate gab. - Und wir haben uns natürlich auch genau überlegt: Wer führt da die Verhandlungen? - Die beiden Unterabteilungsleiter, die verstanden sich gut, und mit denen konnte man reden, und deswegen ist das auf Unterabteilungsleitererebene dann zum Schluss verhandelt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt geht das Wort an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lüthmann (SPD): Herr Lahl, Sie sehen uns alle ein wenig verwirrt, weil es mehrere Punkte gibt, die von mehreren Zeugen anders dargestellt werden. Und ich möchte jetzt in der

ersten Zeit, die ich habe, versuchen, das für mich und vielleicht auch für uns erklärlicher zu machen.

Fange ich mal ganz vorne an: Es war ja keine Felduntersuchung, sondern eine Feldüberwachung, zumindest haben uns die anderen Zeugen das gesagt. Es ging also um die Feldüberwachung, die vorgeschrieben war, die aber üblicherweise vorher von den Automobilkonzernen selber gemacht wurde. Und das BMUB oder das UBA hat gesagt: Mensch, da könnten wir doch mal ein gemeinsames Projekt mit machen. - Aber alle anderen Zeugen haben uns gesagt: Eben kein Projekt „Mach mal irgendeine Felduntersuchung: Wie sieht das denn aus?“, sondern ganz konkret: Wie könnte man eine Feldüberwachung anders gestalten?

Und alle anderen Zeugen haben gesagt: Wir waren total stolz, dass wir das geschafft haben. - Die haben uns auch gesagt, wie Sie es gesagt haben: Da waren erst Vorbehalte. - Aber Ihre Darstellung war ja nicht die: Wir wollten mal eine neue Form der Feldüberwachung ausprobieren und das mit denen zusammen, weil die dafür zuständig waren. - Denn für Felduntersuchungen sind Sie ja oder ist Ihr damaliges Haus ja sehr wohl zuständig. Und das haben uns andere Zeugen auch gesagt, dass Dinge, die in dieser Feldüberwachung, in dem Programm nicht gelaufen sind, dann eben alleine gemacht wurden vom UBA oder vom Umweltministerium in anderen Projekten. Es ging - zumindest haben alle anderen das gesagt - in diesem Projekt um eine neue Form der Feldüberwachung, darum zusammen mit BMVI. Und Sie stellen es hier so dar, dass man das nur mit dem BMVI zusammen gemacht hat, damit man sich nicht gegenseitig beschädigt als Minister, die einer gleichen Partei angehören. Das kriege ich nicht ganz zusammen.

War es denn nun so, wie die anderen Zeugen sagen: Es ging um die Feldüberwachung und einmal eine neue Form, und darum beide zusammen? Oder ging es dadrum, dass Sie eine Felduntersuchung machen wollten und die Ergebnisse, wenn sie negativ ausfallen, vielleicht nicht alleine verantworten wollten?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, die Verantwortung, darum geht es nicht. Es kann durchaus sein, dass wir - - oder dass ich einen umfassenderen Untersuchungsansatz vertreten habe. Und nach dem, was man ja auch in den Akten beobachten kann, hat sich das dann im Rahmen der Diskussionen mit dem Verkehrsministerium reduziert auf die Feldüberwachung. Dass wir zu dem Zeitpunkt, wo dieses Programm konzipiert wurde, einen umfassenden Ansatz gewählt haben, habe ich ja ausgeführt, also zumindest, was meine Absicht war. Also, wir wollten auch die anderen Fragen - ich habe sie skizziert - untersuchen. Aber es ist sicher richtig, dass der Ansatz, am Ende dann das Programm reduzierter war und einiges - habe ich ja auch ausgeführt - dann von uns selbst durchgeführt wurde, also Off-Cycle Emissions beispielsweise.

Kirsten Lühmann (SPD): Die anderen Zeugen sagen, gewisse Dinge konnten auch gar nicht gemacht werden, weil eben in der Feldüberwachung die Verordnung gewisse Dinge vorsieht. Und das BMVI habe dann gesagt: Also, wir wollen jetzt nicht zu weit darüber hinausgehen, weil wir dann eventuell, wenn es eine Feldüberwachung ist, damit Schwierigkeiten kriegen würden, weil die Feldüberwachung, wie gesagt, in der Verordnung definiert ist.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja, das ist ja zum Teil das Problem, dass die Verordnung Vorschriften enthält und Restriktionen enthält, die einen vom Erkenntnisgewinn abhalten. Deswegen sind wir ja auch der Auffassung schon damals gewesen - - Und es gibt jetzt sogar, habe ich jetzt vor kurzem erfahren - übrigens aus der Untersuchung folgend -, einen Novellierungsantrag, den die Bundesregierung eingebracht hat, um genau diese Vorschrift zu verbessern. Da geht es um Statistiken usw. usf.

Also ich persönlich, wie gesagt, habe dann am Ende das ja nicht mehr betreuen können; aber meine Position war: Es ist gut, wenn man diese Untersuchung macht, aber ich hätte gerne mehr gehabt.

Kirsten Lühmann (SPD): Der zweite Punkt ist das Cycle Beating. Wir haben ja mehrere Zeugen aus

dem UBA hier gehört - Herrn Troge, Herrn Schmied, Herrn Mönch -, und wir haben sie alle konkret gefragt: Haben Sie irgendetwas von Cycle Beating - - Oder nein, das haben wir nicht gefragt. Wir haben in der Regel gefragt: Haben Sie von illegalen Abschaltvorrichtungen irgendetwas gewusst oder gehört? - Und ich habe hier teilweise das vorläufige Protokoll, wo also ganz konkret gesagt wurde - ich habe es auch von anderen in Erinnerung -: Nein. Wenn wir davon gehört hätten, dass es illegale Abschaltvorrichtungen gibt, dann wären wir dem nachgegangen. Das wäre natürlich schwierig gewesen. Wir hätten geguckt: Von wem kommt das? Wie können wir das überprüfen? Aber es ist nie an uns herangetragen worden.

Jetzt sagen Sie, sowohl von mindestens einem Mitarbeiter aus dem UBA als auch von anderen haben Sie davon gehört. Ich frage mich jetzt: Wie passt das zusammen? Kann natürlich sein, dass die drei, die wir gehört haben, nicht die waren, von denen Sie es gehört haben, und der, der es Ihnen erzählt hat, es keinem anderen erzählt hat. Von daher würde ich gerne wissen, wer das war, weil den würden wir hier natürlich gerne hören. Das ist schon wichtig, zu wissen.

Und die zweite Frage ist: Worüber reden wir? - Wir hatten gerade eben einen Zeugen, der uns gesagt hat: Cycle Beating, da verstehen verschiedene Leute unterschiedliche Dinge drunter. - War das, über was Sie mit den Menschen geredet haben, tatsächlich das, wonach wir die anderen Zeugen aus dem UBA gefragt haben, illegale Manipulationen? Oder war das Cycle Beating in dem Sinne, wie es hier auch diverse Zeuge vorgelegt haben, gesagt haben: „Ja, das wussten wir, dass es das gibt“, also eine Beeinflussung der Motorsoftware, um dann die Abgaswerte zu optimieren, die aber noch im Bereich des Legalen waren? Das haben uns nämlich die anderen Zeugen gesagt, dass sie das unter „Cycle Beating“ verstanden haben. Und wenn wir sie konkret nach illegalen - - also nach Manipulationen gefragt haben, haben sie gesagt, davon haben sie noch nie etwas gehört, könnten sie sich auch nicht vorstellen.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Na ja, ist das denn legal, die Abgaseinrichtung runterzufahren?



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Ja, das war genau das, was wir diskutiert haben. Einige Zeugen konnten sagen, das wissen sie nicht. Andere haben gesagt: Ja. - Und das ist ja genau der Vorschlag, den jetzt auch die Bundesregierung gemacht hat, dass die Möglichkeiten der Richtlinie, dass wir zum Beispiel Thermofenster haben, dass wir eine Motorsteuerungssoftware haben, die die Abgasreinigung verändert, dass das mit der jetzigen Richtlinie noch zulässig ist - ich bin keine Juristin, aber einige Zeugen haben uns das gesagt - und dass eben die jetzige Richtlinie genauso wie bei der Feldüberwachung - - Was Sie gesagt haben: In der Feldüberwachung ist die Richtlinie so ungenau, dass sie eigentlich den Erkenntnisgewinn verhindert. So, haben uns andere Zeugen gesagt, ist es bei dieser Regelung mit der Frage: Wie kann ich die Motorsoftware steuern? - Und die anderen Zeugen haben uns das gesagt.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ach so, jetzt verstehe ich, was Sie da gemeint haben.

Kirsten Lühmann (SPD): Jetzt ist die Frage, wenn Sie sagen, jeglicher Einfluss in die Motorsteuerungssoftware ist aus Ihrer Sicht illegal und gegen die Verordnung: Habe ich Sie da jetzt richtig verstanden?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, nein, da haben Sie mich nicht richtig verstanden. - Aber noch mal: Ich habe auch, wenn ich mich richtig erinnere - werden wir ja im Protokoll nachlesen können -, jetzt nicht gesagt, dass ich Erkenntnisse hatte von manipulativer Software, -

Kirsten Lühmann (SPD): Genau das frage ich ja.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: - sondern ich habe gesagt, dass ich natürlich über das Thema Cycle Beating Hinweise hatte. Und das stand sogar im Untersuchungsprogramm an irgendeiner Stelle drin, wenn ich mich richtig erinnere, noch vom Umweltbundesamt beschrieben, dass die Software oder wer auch immer erkennt, ob man auf der Rolle ist, und dann Einfluss nimmt auf die Abgasreinigung. Ob das noch im Legalen oder im Illegalen ist, darüber habe ich jetzt keine präzisen Erinnerungen. Ich hatte das persönlich als eine Sauerei empfunden, als ich das gehört habe. Ob

das nun legal ist oder illegal, ist eine schwierige Frage.

Jetzt verstehe ich, worauf Sie hinauswollen. Da gibt es ja auch unterschiedliche Rechtsauffassungen, was das Thermofenster anbelangt. Und da könnte man auch zu dem Ergebnis kommen - das ist übrigens meine persönliche Meinung -, dass das nicht legal ist, was die Automobilindustrie da gemacht hat. In manchen Fällen sind es mehr als die Hälfte der Jahresbetriebsstunden, wo die Abgasreinigung abgeschaltet oder reduziert ist. Man kann das aber auch anders interpretieren. Ich weiß, da gibt es auch andere Rechtsgutachten zu.

Also, ich habe keine präzisen Erinnerungen, dass das illegal war. Das konnte auch gar nicht, weil ich wusste ja gar nichts genau, sondern einfach so nach dem Motto: Das ist eine Sauerei. Der erkennt die Rolle und dann manipuliert der Motor was auch immer. - Das ist die Information, und diesen Hinweis gab es.

Und wenn Sie jetzt Namen wissen wollen, bin ich mir nicht ganz sicher, wenn ich jetzt Personen nenne, ob meine Erinnerung mich da nicht trügt. Also, ich habe da zwei Personen in Erinnerung, aber ich würde sie ungern jetzt nennen. Vielleicht täusche ich mich. Aber Sie können sich - - Die meisten, die sich da in dieser Szene auskennen, wissen, welche Leute ich da gerade im Kopf habe.

Kirsten Lühmann (SPD): Also, wenn Sie hier Namen nennen, sollten Sie sich sicher sein, weil Sie sind hier ja Zeuge. Wenn Sie sich nicht sicher sind, ist es besser, die Namen nicht zu nennen.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Okay.

Kirsten Lühmann (SPD): Aber falls Sie sich sicher wären, hätte ich sie gerne gehört, aber das haben Sie ja eben verneint.

Meine letzte Frage für diese Runde ist: Sie haben entgegen den Zeugen Steinkemper und Eberhardt, die wir eben gehört haben, gesagt, von der Wirtschaft hätten Sie keine Informationen gehabt,



5. Untersuchungsausschuss

die wären dann immer zu irgendwelchen übergeordneten Stellen gegangen, und dann hätten Sie das Nachsehen gehabt. Der Herr Zeuge Steinkemper hat uns gesagt, er hat sehr gut sowohl mit den Wirtschaftsverbänden als auch mit den Umweltverbänden zusammengearbeitet. Er hätte von denen beiden, also von beiden Seiten, Informationen bekommen. Man wäre nicht immer einer Meinung gewesen, aber es wäre ein sehr guter Austausch gewesen, und er fühlte sich immer von allen Seiten ausreichend informiert. Und Herr Eberhardt hat gesagt, gerade bei der Entwicklung vom WLTP sei also durchaus die Wirtschaft auch mit am Tisch gewesen und hätte ihre Bedenken dort vorgetragen. Da wäre auch nicht immer alles toll gewesen, und sie hätten da auch gewisse Dinge hinterfragt. Aber beide Zeugen haben gesagt, sie wurden ausreichend von den Seiten informiert und hätten also auch mit denen zusammengearbeitet. Jetzt sagen Sie: Das ist überhaupt nicht der Fall gewesen, sondern die sind alle hintenrum gekommen. - Wir hatten auch andere Zeugen, die uns gesagt haben, dass dieses Hintenrum tatsächlich mal passiert ist, vor 20, 25 Jahren, dass sich aber die Wirtschaft inzwischen geändert hat und dass sie ihre Taktik auch verändert hat und das eher offen macht.

Können Sie mir helfen, dass ich diese beiden Zeugenaussagen - oder, wie gesagt, wir haben das hier insgesamt von vier anderen Zeugen, die uns das so geschildert haben - mit Ihrer Zusammenkriege? Mag die Wirtschaft Sie persönlich nicht, dass sie nicht mit Ihnen geredet hat? - Das war ein Scherz; Sie wissen das. - Aber helfen Sie mir jetzt bitte da mal weiter.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Wieder norddeutsch klar: Die sind wahrscheinlich diplomatischer, meine ehemaligen Mitarbeiter; das kann ja so durchaus sein. Aber sie werden mit Sicherheit nicht leugnen können, dass wir massive Interessensdisse haben in diesen Fragen, nicht? Dass die Wirtschaft jetzt auch selbst offener geworden ist, das habe ich auch beobachtet. Sie finden in den Akten auch einen Versuch, den ich damals gestartet habe, zum Thema NO₂ und Pkw und Luftqualität so eine Art Roadmap mit dem VDA zusammen zu verhandeln, zu besprechen. Ist nach-

her gescheitert, auch an den Interessengegensätzen, aber das ist ja auch, wenn man so will, der Versuch, gemeinsam auch mal was zusammen zu machen.

Aber trotzdem bleibe ich bei der Aussage. Es ist, ob Sie nun den Partikelfilter nehmen, ob Sie - - Natürlich haben wir mit der Wirtschaft gesprochen, natürlich haben wir bei Euro 6 auch mit der Wirtschaft gesprochen, aber es ist trotzdem immer dieses Gewürge gewesen - oder beim Thema CO₂ und Grenzwerte in Brüssel -, es sind immer die Interessensunterschiede und dann zum Schluss eben der Konflikt mit der Wirtschaft und dann zum Teil die Reflexion dieses Konfliktes innerhalb der Ressortabstimmung.

Ich bin da auch nicht böse drüber. Wir haben ja unterschiedliche Rollen, und ein Wirtschaftsministerium, was nicht die Vorstellungen der Wirtschaft transportiert und versucht umzusetzen, ist ein falsches Wirtschaftsministerium.

Nichtsdestotrotz, darüber - - Ich hatte erwartet, Sie würden mir noch viele Fragen stellen, warum die Richtlinien in Brüssel so schlecht ausgefallen sind oder so viele Lücken haben oder warum die Luftqualität beispielsweise scharfe Grenzwerte kennt und die Automobilgrenzwerte fünf oder zehn Jahre nachlaufen, sodass wir im Augenblick nicht nur in Stuttgart diese realen Probleme haben. Das hat etwas mit Interessen zu tun. Die Automobilindustrie war erfolgreicher, frühzeitige Grenzwertverschärfung zu verhindern. Das muss man konstatieren, und das führt uns jetzt natürlich zu diesen Problemen.

(Ulrich Lange [CDU/CSU]:
Das relativiert aber jetzt
den Daimler-Werbeblock
von vorhin!)

- Nein, das ist das Leben, Herr Abgeordneter, das ist das reale Leben.

Kirsten Lühmann (SPD): Das ist das eine. Das andere ist, Herr Lahl, ein sehr spannendes Thema, aber nicht Untersuchungsgegenstand. Sonst hätten wir das mit Sicherheit gefragt. Weil unser Untersuchungszeitraum ja nach Verabschiedung der



5. Untersuchungsausschuss

Verordnung anfängt, kamen die Fragen zu der Zeit davor nicht.

Da ich noch drei Minuten und vier Sekunden habe, kann ich noch eine Frage nachschieben, und das ist die Frage: Als das Projekt der gemeinsamen Feldüberwachung begonnen hat, hat das BMVBS an die Deutsche Umwelthilfe einen Brief geschrieben und hat ihr mitgeteilt, dass sie jetzt dieses gemeinsame Projekt machen, was der Projektinhalt ist, und hat die Deutsche Umwelthilfe gebeten, weil man wusste, dass die ein ähnliches Projekt hat, dass die bitte Daten zur Verfügung stellt, wenn sie das möchte, oder einfach ein Gesprächsangebot gemacht. - Können Sie vielleicht sagen, wie die Antwort darauf war, was da passiert ist, wie man dann zusammengearbeitet hat?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das weiß ich nicht. Aber es ist ja ein sinnvoller Vorgang, wenn es parallele Untersuchungen gibt, sich auszutauschen. Ich habe, glaube ich, auch so was aus unserem damaligen Bericht in Erinnerung, dass wir auch nachgefragt haben. Und wir haben natürlich auch mit der Deutschen Umwelthilfe damals uns intensiv ausgetauscht und hatten trotzdem unsere Konflikte, auch da; will ich nicht leugnen. Aber präzise kann ich zu diesem Vorgang nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gibt noch 1.55.

Kirsten Lühmann (SPD): Nicht mehr für mich, danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann will ich gern noch mal den Punkt aufgreifen, Herr Professor Lahl, wo Sie über die Interessenskonflikte gesprochen haben, die selbstverständlich uns allen bekannt sind. Aber das ist natürlich eher eine Vermutung oder eine Unterstellung, dass es eben diese Einflussnahmen möglicherweise gegeben hatte. Sie hatten vorhin in einem Antwortzusammenhang auf Positionspapiere des VDA hingewiesen oder zumindest auf ein Papier.

Wie muss ich mir denn diese Einflussnahme vorstellen? Sind das direkte Gespräche, wo man sich mit dem Gegenstand auseinandersetzt, beispielsweise mit dem Ansatz für das Studiendesign -

dass dann seitens der Interessenverbände der Automobilindustrie dann doch interveniert wurde? Haben Sie Kenntnis darüber, dass das so war? Wenn ja, in welcher Weise ist das damals passiert?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich meine, das ist das alltägliche Geschäft der ganzen Lobbyszene in Berlin, die Frage die Sie jetzt stellen. Natürlich gehört das zur Aufgabe eines VDA, VCI, BDI und wie sie alle heißen, zu gucken, was die Bundesregierung macht, und dann in dem Augenblick, wo sie feststellen: „Da läuft irgendetwas, was uns tangiert“, auf die Häuser zuzugehen und dann die Häuser einzeln zu bespielen, entsprechend der Funktion, die die Häuser haben. Das kommt auch manchmal vor, dass das Umweltministerium dann für bestimmte Dinge angesprochen wird. Aber das ist ein ganz normaler Vorgang.

Und was passiert dann? Dann gibt es Gespräche. Man kennt sich ja im Übrigen auch, oft bis auf die Arbeitsebene herunter. Ich habe ja die Industrieabteilung des Umweltministeriums geleitet, und wir hatten mal die Lobbys aufzuzählen: BDI, VCI, also die ganze chemische Industrie - übrigens wunderbar organisiert, sehr wirkungsvoll agierend -, natürlich die ganze Automobilindustrie und auch die anderen Industrien. Wir haben ja das Bundes-Immissionsschutzgesetz - spricht: die gesamte Luftreinhaltung und die Industrieanlagen - in der Zuständigkeit gehabt. Ich hatte also, wenn man so will, flächendeckend mit der Industrie zu tun, also mit der Wirtschaft zu tun. Und die nehmen ihre Interessen wahr. Das sind nicht nur Gespräche. Dann geht man mittagessen, da wird ein Positionspapier ausgetauscht, da wird Information zur Verfügung gestellt, übrigens nichts Illegales, meines Erachtens. Und dann ist es natürlich in der Entscheidung des jeweiligen Ministeriums, Wirtschaft bzw. Verkehr oder auch Kanzleramt. Auch das Kanzleramt: Das hat ja Spiegel zu jedem Ministerium. Da gibt es dann wiederum Arbeitseinheiten oder Mitarbeiter, die für das Umweltministerium oder Verkehrsministerium zuständig sind. Die werden natürlich auch „beatmet“.

Das heißt, überall gibt es dann diesen Versuch, die Bundesregierung zu beeinflussen. Ob die



5. Untersuchungsausschuss

Bundesregierung sich beeinflussen lässt, das ist aber eine andere Frage. Das hängt dann davon ab, wie die einzelnen Arbeitseinheiten agieren und was sie dann aus diesen Informationen machen. Und da habe ich eine Fülle von Erfahrungen. Es kommt vor, dass es Arbeitseinheiten gibt, die lernt man dann auch verstärkt kennen, die mehr oder weniger eins zu eins das wiedergeben, was die Wirtschaft oder die Industrie möchte. Dann gibt es Arbeitseinheiten, die das ein bisschen differenzierter machen.

Also, das hängt dann von vielen Dingen ab. Aber es ist immer das gleiche Spiel, dass das Umweltministerium die umweltbezogenen Sachen nach vorne treibt, und die Bremsen sitzen in den anderen Häusern, und wir versuchen, die Bremsen zu überwinden, und dann gibt es immer einen Kompromiss und einen kleinen Fortschritt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dem entnehme ich, dass Sie auf jeden Fall hart geblieben sind bei den Versuchen der Einflussnahmen und zumindest die Dinge, die Sie mit Ihrer Untersuchung realisieren wollen, auch weiterhin durchgeföhrt haben, bis sie an anderer Stelle irgendwie dann verändert worden sind.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Hart, mit Sicherheit, aber es gibt ja diesen alten Spruch: „Die, die allzu hart sind, stechen und brechen ab sogleich“, also auch noch natürlich mit einer gewissen Flexibilität in der Sache.

Vorsitzender Herbert Behrens: Abschließend noch einmal die Geschichte, gerade, um herauszufinden: An welcher Stelle hat sich eigentlich was aus welchen Gründen verändert?

Sie sind sehr deutlich in Ihrer Aussage, verlangen es auch von anderen. Sie haben hier auch in einer Mail vom Februar 2008 an Herrn Lehmann vom UBA auch gefordert: Also jetzt aber mal „norddeutsch klar“! - Das ist die Quelle BMUB-2-1, im Ordner 4 von 60, auf der Seite 18. - Und Sie fordern eben auf, indem Sie schreiben:

Seit längerem laufen Ihre Mitarbeiter ...

- also die des UBA -

durch die Republik und behaupten, wo überall Abgassysteme nicht funktionieren, unzulängliche Systeme angeboten werden, Testzyklen falsch konzipiert sind oder die Kontrollen nicht ausreichen.

Und Sie fordern einfach:

Warum können Sie dies nicht Ihrer vorgesetzten Dienststelle einmal ordentlich aufschreiben lassen, diese Probleme dann fachlich erläutern, priorisieren und daraus ein Untersuchungsprogramm konzipieren ...

Ist man dieser Aufforderung nachgekommen, als Sie dann im Juli so weit waren, das Untersuchungsdesign vorzulegen?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Na ja, solche Briefe schreibe ich nicht täglich, sondern eher ganz, ganz selten. Aber ich habe mich in der damaligen Zeit in der Tat geärgert, sehr geärgert, weil ich dachte, dass wir mit dieser Idee, so ein umfangreiches Messprogramm zu machen, da auf wahre Begeisterungstürme stoßen würden, aber das, was wir als Erstes gekriegt haben, war halt nicht ausreichend. Aber ein bisschen leid tut mir diese E-Mail im Nachhinein schon, weil ich dem Herrn Lehmann und dem UBA da - -

Ich hatte damals unzureichende Informationen. Ich habe das ja eben dargestellt. Einer meiner Mitarbeiter hat falsch geblinkt in dieser Frage und hat eine andere Vorgabe dem UBA gemacht, und dadurch kam diese Zwischenphase. Und ich habe dann das Produkt gesehen, was quasi reduziert war aufgrund der Intervention meines Mitarbeiters. Und da muss man sich eigentlich für entschuldigen. Das habe ich dann auch klargestellt, und es blieb aber beim umfassenden Ansatz.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, Sie haben weiterhin dann „norddeutsch klar“ gefordert,



5. Untersuchungsausschuss

dass auf jeden Fall Cycle Beating mit aufgenommen wird?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann gebe ich weiter an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Es gibt zwar noch ein paar reizvolle Ansätze, aber wir wollen uns hier mal das Bällchenzuspielen sparen. Ich hätte Sie sonst gefragt: Sie haben eben mal gesagt, dass das Umweltministerium immer die Avantgarde ist und die Bremser in anderen Ministerien sitzen. Also ich kann das nicht ganz teilen, und - Sie haben gesagt, das ist immer so - dann wären Sie ja heute, nach Ihrer Lesart, in einem Bremserministerium tätig. Und so, wie ich Sie bisher erlebt habe, glaube ich kaum, dass Sie das für sich gelten lassen würden. Aber diese Frage stelle ich nicht. Deswegen gebe ich weiter. - Wir sind fertig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sind durch. - Okay, dann wäre ich an der Reihe, glaube ich, habe aber im Moment - - Jetzt geht es wieder andersrum. Die SPD-Fraktion ist an der Reihe, nach der Reihenfolge. - Ich habe keine weiteren Fragen. Darum seid ihr dran, Arno.

Arno Klare (SPD): Herr Professor Lahl, Sie haben uns gerade sehr plastisch geschildert, dass es bei drei zu eins schwierig wird für den, der eins ist. Und ich halte das immer noch für die Einheitlichkeit der Verwaltungsmeinung, wenn man irgendwo anders auftritt - der Begriff ist mir auch was wert, sozusagen -, und für abgestimmte Geschlossenheit. Aber das ist meine Bemerkung.

Wir haben von zwei Zeugen heute erfahren, dass die Bundesrepublik Deutschland auf der Europalebene mit den Niederlanden zusammen, mit Großbritannien, mit Frankreich, mit Schweden, mit der Unterstützung dieser anderen Länder, Treiber war im Verfahren RDE - Treiber war, und nicht Bremser. Aus Ihren Äußerungen entnehme ich eher, dass wir hätten Bremser sein müssen, weil die Lobbyisten, die da so tätig sind, das ja eigentlich aufhalten wollen. Wie erklären Sie

sich, dass die einen sagen, wir waren die Treiber, und Sie eher den Eindruck vermitteln: „Nein, das waren wir eher nicht“? Das hat in meinem Kopf jetzt zumindest etwas Verwirrung gestiftet.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, das muss nicht. Ich habe über meine Zeit im BMU gesprochen, aber die Welt ist ja komplexer und auch manches ist dialektisch. Wenn Sie zum Beispiel in einer Situation sind, wo ein Automobilunternehmen manipuliert hat - und das ist quasi ein weltweites Thema -, in dem Augenblick wechseln Sie vom Bremserhaus ins Führerhaus, ganz automatisch, weil so viel Rückenwind können Sie gar nicht verarbeiten, wie Sie dann bekommen, um eine vernünftige Richtlinie in Europa zu verhandeln. Dann verändert sich die ganze Statik. Es kommt sogar dazu, dass in so einer Situation die Automobilindustrie mit ins Führerhäuschen steigt.

Arno Klare (SPD): Aber wir reden von der Treibersituation im Jahre 2010, nicht? Und da war von irgendwelchen Abschaltvorrichtungen illegaler Art noch nicht die Rede.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, ich spreche von den RDE-Diskussionen, die aktuell in Brüssel stattfinden.

Arno Klare (SPD): Aber ich habe jetzt gerade - - Wir sind Treiber dabei. Das ist uns gesagt worden von Herrn Dr. Eberhardt und auch von Herrn Steinkemper - war der Doktor? nein, ist er nicht, Herr Steinkemper einfach nur -, dass wir Treiber waren, und zwar von Anfang an, und zwar zu einer Zeit, in der von irgendwelchen Abschaltvorrichtungen illegaler Art, Manipulationen also, noch gar nicht die Rede war. Und Sie legen uns jetzt doch den Schluss sehr nahe durch Ihre Äußerungen, zumindest im Untertext, dass es nicht so gewesen sein kann.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Wir sind halt als Umweltministerium gut gewesen, oder: Das Umweltministerium ist nach wie vor gut und kriegt es hin, trotz dieser Konstellation in Brüssel, was durchzusetzen. Aber unter Umweltgesichtspunkten würde man deutlich mehr machen können. Und das Ergebnis aus meiner Zeit ist ja auch nicht an



5. Untersuchungsausschuss

allen Punkten überzeugend, ganz unabhängig davon, was wir selber gewollt haben.

Ich nenne nur ein Beispiel: Euro 6. Die Richtlinie ist ein Kompromiss. Wir wollten mehr damals und auch vor allen Dingen schneller. Das Problem mit Euro 6 ist ja - - Das waren Verhandlungen, die fanden statt 2003, 2004, 2005, so in dem Dreh, wenn ich mich richtig erinnere. Euro 6 kommt letztlich zu spät. Und dann kommt noch Euro 6 plus in drei, vier Jahren, und wir haben heute schon die großen Probleme, die wir nicht lösen können, und werden gegenwärtig von verschiedenen NGOs verklagt und werden wahrscheinlich die Prozesse verlieren; also die ersten sind ja verloren gegangen. Und die Ursache ist, dass die Autos hinter den Anforderungen der Luftreinhaltung in ihren Anforderungen zur Emissionsminderung deutlich, um fünf bis zehn Jahre, zurückhängen. Und das ist ein Ergebnis einer mangelhaften Durchsetzung auf Brüsseler Ebene. Das ist nicht nur in Deutschland der Fall. Das geht ja bis in die Kommission und das Parlament hinein.

Zur einheitlichen Verwaltungsmeinung: Die will ich überhaupt gar nicht infrage stellen. Aber wir haben ja ein schönes Modell, wie die Länder das im Bundesrat machen. Im Bundesrat machen wir es so, dass wir in die Ausschüsse - Umweltausschuss, Wirtschaftsausschuss, Verkehrsausschuss - gehen über das Ressortprinzip. Das heißt also, ich kann im Verkehrsausschuss oder im Umweltausschuss das sagen, was wir unter diesen Gesichtspunkten als richtig empfinden, und die Einheitlichkeit wird dann im Plenum hergestellt. Und das hat den Vorteil, dass diese Abstimmungsmechanismen sehr transparent sind im Unterschied zu dem, was - -

Arno Klare (SPD): Aber darüber wollte ich jetzt mit Ihnen eigentlich nicht diskutieren, über solche Dinge.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja, ich wollte Sie aber nur aufklären.

(Heiterkeit)

Arno Klare (SPD): Das würde mich schon sehr interessieren. Ich habe unter anderem Staatsphilosophie studiert, also ich habe da richtig Ahnung von.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ui, ui, ui!)

Das wäre dann mal eine schöne Debatte, aber die müssen wir außerhalb dieses Raumes führen.

So, meine zweite Frage ist noch: Sie haben gerade von dem Einfluss von Lobbyverbänden, VDA zum Beispiel, VCI und anderen, gesprochen, die gut organisiert seien. Ich kann natürlich feststellen - das merke ich an mir selber -, dass die Deutsche Umwelthilfe ebenso gut organisiert ist - und ebenfalls ein Lobbyverband ist übrigens. Also, die sind schon auf gleicher Augenhöhe, muss man einfach sehen, auch strukturell auf gleicher Augenhöhe. Das ist aber jetzt nicht mein Punkt. Sie haben gesagt, es wird Einfluss genommen von diesen Lobbyverbänden. Bleiben wir beim VDA, bleiben wir beim VCI. Haben Sie belastbare Belege, dass die Meinung des VDA sich irgendwo, an welcher Stelle auch immer, durchgesetzt hat?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Durchgesetzt?

Arno Klare (SPD): In diesen Kontexten, über die wir hier reden: RDE, bei WLTP und woanders.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Da müsste ich jetzt wissen, was Sie genau wissen wollen. Also, Sie müssten jetzt präzise fragen, wo.

Arno Klare (SPD): Bei dem Prozess RDE, WLTP, also die Umstellung des Zyklus und die Ergänzung durch RDE, Emission Test usw.: Haben Sie dort belastbare, wirklich belastbare Belege, dass sich da VDA, die natürlich schon in der Tat tätig sind, wirklich durchgesetzt haben?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Also, dann müssten sie das Umweltministerium ausschalten, weil das Spiel findet ja mit dem Umweltministerium zusammen statt und der VDA kann sich per Definition nicht durchsetzen, weil wir dagegenhalten und immer gegengehalten haben.



5. Untersuchungsausschuss

Aber ich kann nur über meine Zeit sprechen. Die Prozesse, RDE usw. - Real Driving Emissions, über diesen Prozess sprechen wir ja -, die fanden zu meiner Zeit nicht statt. Deswegen kann ich die Frage jetzt - - Das ist reine Spekulation. Ich kann nur über meine fast zehn Jahre im Bundesumweltministerium sprechen und über die vielfältigen Kontakte zur Wirtschaft und den Einfluss der Wirtschaft, wie er funktioniert und wie er sich darstellt und dass er sich zum Glück nicht vollständig durchsetzt.

Aber es wäre naiv, zu glauben, dass die Wirtschaft keinen Einfluss hat auf die Prozesse. Das Gegenteil ist der Fall: manchmal einen geringen, manchmal setzen sie sich vollständig durch. Und wenn Sie das belastbarer wissen wollen, was in diesen zehn Jahren war, müsste ich drüber nachdenken. Das kann ich Ihnen jetzt nicht aus - - Aber da fällt mir sicher viel ein. Ich könnte wahrscheinlich einen ganzen Vortrag über das Thema REACH halten - das REACH ist das Chemikalienrecht, was ich maßgeblich mitverhandelt habe - und den bürgerlichen Einfluss, den der Verband der Chemischen Industrie in Deutschland und CEFIC in Europa genommen hat, also richtig und last, but not least bis hin zu Veränderungen im Recht. Veränderungen im Recht hat die chemische Industrie durchgesetzt mithilfe des Kanzleramtes in der Bundesrepublik Deutschland. Das ist nicht ein illegaler Prozess gewesen, sondern das war - - Wir haben mit denen natürlich viel gesprochen, verhandelt, diskutiert, gerungen und auch hier und dort gekratzt und gebissen, und am Ende haben sie sich nicht durchgesetzt, aber in bestimmten Punkten haben sie sich durchgesetzt; könnte ich sogar spezifizieren. Also, das ist jetzt nur ein Beispiel.

Ich weiß nicht, wo Sie drauf hinauswollen, ob Sie meinen, diese Industrie hat keinen Einfluss.

Arno Klare (SPD): Das habe ich nicht gesagt. Ich habe nur gesagt, Sie haben sozusagen zu erkennen gegeben, oder Sie haben im Untertext unterschwellig sozusagen die Botschaft gesendet, dass die einen überbordenden und im Grunde die Politik ausschaltenden Einfluss haben.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Nein, nein.

Arno Klare (SPD): So, wenn das jetzt - - wenn Sie der Meinung nicht sind, dann sind wir ja zumindest an dem Punkt schon mal d'accord.

Mein letzter Punkt ist - weil ich möchte das noch mal unterstützen, was gerade Frau Lühmann gesagt hat -: Also wenn Sie dort eine Information aus irgendeinem Bereich bekommen haben, dass es so etwas wie illegale Abschaltvorrichtungen gibt, wäre es aus meiner Sicht absolut notwendig, diesen Namen zu nennen und diese Person zu benennen oder diese Personen zu benennen, weil die möchte ich ganz gerne dort auf Ihrem Stuhl sitzen haben. Das würde sehr zur Aufklärung beitragen. Und deshalb, weil Sie die ja nicht nennen wollen oder nicht nennen können, weil Sie sich im Moment nicht daran erinnern - weiß ich nicht genau -, also eine Hintenrum-Frage: War da einer von gestern bei der Fernsehsendung *Plusminus* in der ARD zu sehen?

(Heiterkeit)

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich hab diese Sendung nicht gesehen, weil - - Da müssen Sie mir helfen. Können Sie mir einen Namen nennen, dann könnte ich - -

Arno Klare (SPD): Sie kennen den ganz gut. Ja.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich kenne viele gut, aber ich weiß nicht - - Ich habe die Sendung nicht gesehen, weil - - Also, ich wiederhole noch mal: Ich habe keine präzise Erinnerung an diese präzise Formulierung illegaler Abschaltanlagen, sondern ich habe eine Erinnerung an das Thema Cycle Beating, an Gerüchte, Behauptungen, dass in irgendeiner Form die Rolle erkannt wird und dann etwas geschieht im Motor und mit der Abgasreinigung. Ob das illegal ist - das habe ich jetzt von Frau Lühmann dazugelernt, wo sie drauf zu gesteuert ist -, ob das illegal war oder illegal ist, das kann ich gar nicht beurteilen, weil ich gar nicht genau weiß, was da passiert ist. Das wurde mir nicht gesagt; das war auch nicht Teil der Gerüchte. Ansonsten müsste man ja sehr präzise Informationen haben, Temperaturfenster oder was auch immer alles. Das hatten wir damals nicht. Wir wussten noch nicht mal, was ein Temperaturfenster ist. Wir wussten noch nicht



5. Untersuchungsausschuss

mal, wie viel Elektronik diesen Motor da auf Trab hält. Wir haben damals noch Untersuchungen gemacht mit Geräten, die waren so groß wie ein Lkw. Das ist alles in der Zwischenzeit besser geworden, die Informationen sind umfangreicher geworden. Heute kann man sogar diese Computer auslesen. Also, Sie müssen unsere Situation aus dem Jahre 2007, 2008 verstehen.

Ich gebe Ihnen noch ein konkretes Beispiel. Ich weiß ja nicht, ob es stimmt, aber Sie haben wahrscheinlich auch den *Spiegel* gelesen? Wenn man das, was da drin steht, für wahr nimmt, ist zu dem Zeitpunkt, wo wir dieses Untersuchungsprogramm konzipiert haben, die Software von Bosch nach Amerika geliefert worden, und in dem Zeitraum fand dann in Amerika die Programmierung statt. Das war in etwa der Zeitraum, wo wir uns über Cycle Beating und wie man es untersuchen kann Gedanken gemacht - - Und da fand das Cycle Beating, zumindestens was VW anbelangt, noch gar nicht statt oder zumindest wurde gerade durchgeführt. Also, das heißt, Sie müssen es aus diesem - - aus der damaligen Zeit sehen. Es gab diese Gerüchte, es gab diese von mir skizzierten Behauptungen, aber wir haben keinen Pack-an gefunden, da etwas zu untersuchen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen von euch? - Dann ist Stephan dran.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Einen Fall von Cycle Beating gab es ja schon 1998, durch die EPA aufgedeckt in den USA bei den Lkws. Ich will nur mal - das haben Kollegen jetzt schon angesprochen - auf die unterschiedlichen Aussagen der Zeugen zu sprechen kommen. Also, der Zeuge Hubert Steinkemper hat gesagt, dass ihm keine oder keine belastbaren Hinweise zu Cycle Beating vorgelegen haben. Sie sagen, Sie haben den Verdacht mitgeteilt bekommen, die Information, auch wenn es sozusagen keine direkten Beweise dafür gibt. Wie erklären Sie sich, dass der Herr Steinkemper, mit dem Sie natürlich auch dienstlich sozusagen ein Verhältnis hatten - -

(Heiterkeit)

- Dienstlich.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das erzähle ich weiter.

(Heiterkeit)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Die Aufmerksamkeit ist also auch noch um acht da. Sehr gut. - Wie es sozusagen zu solchen unterschiedlichen Kenntnisständen oder Wissensständen kam oder wie das sein kann.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Sie geheimnissen jetzt etwas, mit Verlaub, herein. Der Herr Steinkemper ist Jurist, der ist sehr präzise mit seiner Sprache, aber im Prinzip ist das, was er gesagt hat, auch das, was ich gesagt habe, nur mit anderen Worten. Wir hatten keine belastbaren Hinweise oder irgendwas Belastbares. Das waren Gerüchte, das waren - - Ich habe Ihnen nur offen und direkt, wie ich das hier auch muss, nicht verschwiegen, dass mir so was erzählt wurde. Aber das ist nicht mehr und nicht weniger, und dem Herrn Steinbacher [sic!] ist das wahrscheinlich auch erzählt worden - ich weiß es nicht -, und der hat jetzt gesagt, er hätte keine belastbaren Hinweise. Ja, das hat er nicht gehabt. Er hatte nur Gerüchte. Also, ich will ihn jetzt nicht interpretieren; aber es ist nicht mehr gewesen. Wenn ich belastbare Manipulationsnachweise oder was auch immer gehabt hätte, dann hätten wir natürlich ganz anders reagiert.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben ja in dem Zusammenhang das Problem - - darauf hingewiesen, na ja, dass Sie dann entsprechend auch gar keine Ideen hatten oder auch kein Untersuchungsdesign, wie man sozusagen da eine Beweiskette aufbauen kann, -

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - haben aber auch gesagt, dass möglicherweise - - also nicht bei Ihnen die Expertise, aber möglicherweise sozusagen in nachgeordneten Behörden wie bei der BAST oder beim KBA vielleicht bestehen könnte. Mich würde interessieren, ob an den Stellen Sie mal nachgefragt haben bei den genannten Behörden, ob es dort



5. Untersuchungsausschuss

Kenntnisse über Cycle Beating gegeben hat bzw. ob die Ideen haben, wie man beispielsweise ein Untersuchungsdesign aufbauen könnte.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ich persönlich habe jetzt nicht nachgefragt. Ich hatte informelle Jours fixes mit meinen Kollegen oder mit einem Kollegen aus dem Verkehrsministerium. Da haben wir natürlich auch alle möglichen Themen, die uns da verbunden haben - wir haben ja viele Schnittstellen gehabt -, auch durchgesprochen. Aber ich erinnere mich nicht daran, dass ich dieses Thema mit den Personen diskutiert oder angesprochen habe. Ich erinnere mich noch nicht mal daran, ob ich mit ihnen - ich glaube das aber - - dass ich mit ihnen das Untersuchungsprogramm angesprochen habe und dass man das bitte unterstützen möge. - Also, mehr kann ich dazu nicht sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich frage das ja auch deshalb, weil ja im Konzept, im Oberkonzept ja eben in Verdachtsfällen -

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - die Überprüfung von sozusagen Cycle Beating mit aufgenommen ist, in der Leistungsbeschreibung dann der Untersuchung, die die BAST gemacht hat, das aber gar nicht mehr auftaucht.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Insofern für mich sich schon die Frage stellt, ob es dann sozusagen über diese Frage noch mal eine inhaltliche Diskussion mit dem BMVBS bzw. mit den nachgeordneten Behörden, also in dem Fall ja mit der BAST, gegeben hat hinsichtlich der Frage, ob das Gegenstand ist, den man untersucht hinsichtlich der Frage: Gibt es dafür ein Untersuchungsdesign? Darum wundere ich mich sozusagen, dass es da keine Kommunikation gegeben hat.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Doch, die wird es sicher gegeben haben. Ich hab sie nur nicht selber - - Ich

weiß nicht, warum ich da - - Sie sehen das ja an den Akten. Sobald das Teil im Verkehrsministerium war, bin ich irgendwie nicht mehr involviert und habe dann andere Dinge wahrscheinlich gemacht. Und die Federführung hat dann mein Unterabteilungsleiter gehabt. Und die werden mit Sicherheit auch - und der Herr Eberhardt, den Sie ja kennengelernt haben - - die werden das Thema mit Sicherheit mit den Beteiligten aus dem Verkehrsministerium diskutiert haben. Aber ich weiß es nicht. Also ich weiß auch nicht - - Das müssten Sie die beiden fragen. Also, mir war es nur wichtig, dass das bis zum Schluss im Untersuchungsdesign enthalten geblieben ist, und das ist der Fall.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Also, die anderen Zeugen - das wollte ich noch mal von Ihnen bestätigt bekommen - - UBA und BMUB waren sich aber einig hinsichtlich sozusagen des Prüfungsumfanges, also da gab es keinen Dissens, nicht?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das ist richtig. Also, Sie haben ja die Holprigkeit am Anfang - die habe ich auch eingeräumt - - So was passiert manchmal im Verwaltungsalltag; ist nicht schön, aber ist jetzt auch kein großes Drama. Entscheidend ist das Ergebnis, und das Ergebnis war gut. Es war zum Schluss auch einvernehmlich, kollegial, und der Rest der Strecke zwischen UBA und BMU war hervorragend, gut, kompetent und am Ende auch einvernehmlich. Der Anfang war ein bisschen holprig.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich weiß nicht, ob Sie die Frage jetzt beantworten können, aber es geht nun mal hinsichtlich der Frage, wie man mit dem Verdacht des Cycle Beating umgegangen ist - - Die Frage ist, ob Ihnen bekannt ist, dass sozusagen - - Sie haben das Problem, Sie haben keine Idee für eine Beweiskette, für ein Untersuchungsdesign. Wir haben es erst mal nur als möglichen Untersuchungsgegenstand sozusagen ins Konzept aufgenommen, ob dann nachgeordnete Behörden oder wer auch immer sich noch mal vertieft mit diesem Problem beschäftigt haben. Wie könnte sozusagen ein Nachweisverfahren, ein Untersu-



5. Untersuchungsausschuss

chungsdesign aussehen? Ist nach Ihrem Kenntnisstand da irgendwelche Untersuchung oder sozusagen Expertise beauftragt worden, weiter inhaltlich diskutiert worden, wie man zu so einem Untersuchungsdesign, zu so einer Beweiskette kommen könnte, damit man eben diesem Problem nicht nur theoretisch, sondern eben dann auch praktisch in der Feldüberwachung begegnen könnte?

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Das ist mir nicht bekannt. Ich gehe aber davon aus, dass man sich dann in der Folgezeit bei dem Untersuchungsdesign, was man durchgeführt hat, mit dieser Frage beschäftigt hat. Ich weiß es aber nicht. Aber Sie haben die Herren ja kennengelernt, auch die aus dem Umweltbundesamt, oder die Damen und Herren. Wenn die was - - Es klingt jetzt so pejorativ: Wir hatten keine Ideen gehabt. - Das wird dem nicht gerecht, diese Formulierung. Wir haben keinen Pack-an gefunden. Wir haben kein - - Du musst ja eine Beweiskette, eine Untersuchung, einen Test dir überlegen, wie du herausfindest, ob da was nicht in Ordnung ist und was da auf der Rolle und außerhalb der Rolle stattfindet. Und das war zur der damaligen Zeit uns nicht möglich, ich vermute, auch in dem nachgeordneten Bereich des Verkehrsministeriums.

Heute - danach ist man immer schlauer - könnte ich Ihnen einen Vorschlag machen, wie man solche Untersuchungen durchführt. Aber wir wussten ja damals noch nicht einmal - also ich wusste es zumindest nicht -, dass jedes Auto erkennt, dass es auf der Rolle steht und getestet wird, weil - - Aber das ist eine Information, die hatten wir damals noch nicht und zumindest ich nicht. Also von da ausgehend - - Wir drehen uns da im Kreis. Also wenn wir da etwas - ich hab das ja gesagt - - wenn wir einen Pack-an gefunden hätten, dann hätten wir es untersucht, und das wäre sicherlich für alle Beteiligten das Beste gewesen, diese Untersuchung dann erfolgreich durchzuführen und festzustellen, dass da etwas nicht in Ordnung ist. Aber leider nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - So weit zu eurem Part. Gibt es weitere Fragewünsche aus dieser Runde? - Von unserer Seite nicht. SPD, Grünenfraktion? - Dann sind keine weiteren

Fragen an Sie, Herr Professor Lahl, gerichtet, und damit ist die Befragung für heute beendet. Sie wissen, dass im Rechtssinne abgeschlossen die Vernehmung erst dann ist, wenn Sie das Protokoll sich noch mal haben ansehen können, um dort möglicherweise Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen mitzuteilen, und erst danach würde der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung beschließen. Ich darf mich ganz herzlich für Ihre Anwesenheit bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Uwe Lahl: Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, brauchen wir noch mal eine Pause, eine Viertelstunde, oder können wir gleich weitermachen? - Okay. Dann möchte ich den letzten Zeugen für heute, Herrn Jochen Flasbarth, in den Ausschusssaal bitten.



**Vernehmung des Zeugen
Jochen Flasbarth**

Vorsitzender Herbert Behrens: Zu später Stunde möchte ich Sie noch mal herzlich willkommen heißen. Über das Prozedere Ihre Rechte und Pflichten betreffend sind Sie informiert worden. Und bevor ich zur Vernehmung in der Sache komme, ist es notwendig, Sie zur Person zu vernehmen. Und da möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Beruf und Ihren Wohnort zu nennen.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich beneide Sie nicht um diese Art der Tätigkeit, die Sie heute hier hatten. - Mein Name ist Jochen Flasbarth. Ich bin Staatssekretär im BMUB. Mein Alter ist 54 Jahre, und ich wohne mit meinem ersten Wohnsitz in Bonn.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Flasbarth, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert und hatten Gelegenheit, sich darauf vorzubereiten. Aber ich wiederhole es noch mal: Im Kern geht es uns um die Fragen des Abweichens der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen ermittelt wurden. Uns interessieren die Fragen, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt sind, inwieweit auch Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle gespielt haben, welche Erkenntnisse oder Hinweise der Bundesregierung vorlagen und auch sonstigen staatlichen Stellen, und zwar im Zeitraum 20. Juni 2007 folgende, und was gegebenenfalls veranlasst worden ist.

Sie haben die Möglichkeit, Herr Flasbarth, falls es von Ihnen gewünscht ist, zu Beginn dieses Teils des Abends im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und dann würde ich Ihnen jetzt das Wort geben, um einleitend ein paar Sätze sagen zu können.

Zeuge Jochen Flasbarth: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren Abgeordnete! Diese Gelegenheit möchte ich gerne nutzen. In aller Kürze will ich gerne mit meinen Kenntnissen heute hier beitragen, den Untersuchungsgegenstand aufzuklären. Mir sind die Themen, um die es hier geht, aus meiner Tätigkeit als UBA-Präsident wie auch aus meiner jetzigen Tätigkeit als Staatssekretär bekannt. Umweltpolitisch haben wir in Deutschland über die letzten Jahrzehnte sehr große Fortschritte gemacht. Es gibt allerdings einige Bereiche, in denen noch keine gute Umweltqualität sich eingestellt hat, und dazu gehören auch die hier im Mittelpunkt stehenden Betrachtungen zu den NO_x-Emissionen, die nach wie vor in Deutschland an vielen Stellen, insbesondere in Innenstädten, zu hoch sind und zu deutlichen auch Gesundheitsgefährdungen führen.

Das andere Thema, das hier ja auch mit behandelt wird, sind die CO₂-Emissionen. Auch hierzu ist festzustellen, dass wir unsere Klimaschutzziele verfolgen, aber natürlich das letztendliche Ziel noch nicht erreicht haben. In der näheren Zukunft geht es darum, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 40 Prozent zu senken. Da haben wir einige Fortschritte gemacht; aber es ist noch viel zu tun. Und ein Bereich, in dem noch besonders viel zu tun ist, ist der Verkehrssektor, der im Vergleich zu anderen Sektoren im Vergleich zu 1990 noch keine Minderung beigebracht hat. Das hat vielerlei Gründe. Einer der Gründe liegt darin, dass die spezifischen Emissionen der Pkw nach wie vor zu hoch sind. Sowohl was die NO_x-Emissionen angeht als auch was die CO₂-Emissionen angeht, was ja im Prinzip gleichbedeutend mit Kraftstoffverbrauch ist, ist es seit langem bekannt, dass die realen Verbräuche auf der Straße höher, die realen Emissionen auf der Straße höher liegen als auf dem Messstand. Bei den Verbräuchen ist das eine Alltagserfahrung, die jedermann, jede Frau machen kann mit dem eigenen Pkw. Bei den NO_x-Emissionen ist das natürlich im Alltag nicht feststellbar, aber den Behörden natürlich bekannt.

Und so war mir dies auch bekannt in meiner Tätigkeit als UBA-Präsident. Das ist mir durch Schriftstücke wie auch in Besprechungen als



5. Untersuchungsausschuss

UBA-Präsident von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes dargelegt worden, dass es diese Abweichungen zwischen Messstandsmessungen und Realverbräuchen gibt. Mir haben auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im UBA gleich, ziemlich zu Beginn nach meinem Amtseintritt, dargelegt, welche Lösungen verfolgt werden sollen, und das war in beiden Fällen die Umstellung des unzulänglichen geltenden Prüfzyklus, des NEFZ, des Neuen Europäischen Fahrzyklus, auf neue Prüfverfahren, die in der Lage sind, die Realität besser und richtiger abzubilden: RDE für die Schadstoffemissionen, für die NOx-Emissionen, Real Driving Emissions - diese wurden in Brüssel verhandelt -, und der WLTP als neuer Prüfzyklus für CO₂-Emissionen, für Kraftstoffverbräuche, der bei der UNECE, der Economic Commission for Europe der UN, in Genf verhandelt wurde. Die Bundesregierung hat hier verhandelt, aber Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des UBA haben die Bundesregierung bei diesen Verhandlungen fachlich unterstützt.

Im Kern wurde mir von den Experten des UBA damals vermittelt, dass zur Lösung der NOx-Probleme zwei Ansätze wichtig sind: einmal ein möglichst schneller Marktdurchlauf von Euro 6, und das in Verbindung mit der Einführung von RDE als neuem Prüfverfahren für die Schadstoffemissionen. Und gleichermaßen mit dem WLTP sollte die Basis gelegt werden, zunächst besser zu messen und darauf aufbauend dann auch weitergehende CO₂-Minderungen zu erreichen.

Mit diesem Wissen bin ich vom UBA ins BMUB gekommen als Staatssekretär, und auch dort wurde mir von den Fachleuten dargelegt, dass RDE und WLTP die richtigen zielführenden Strategien sind, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Während mein Eindruck war über die gesamte Zeit, dass die WLTP-Verhandlungen in Genf einigermaßen geräuschlos verlaufen sind, wurde mir von den Fachleuten gleich zu Beginn der Legislaturperiode dargelegt, dass wir bei RDE als Umweltministerium auf eine schnelle und auf eine anspruchsvolle Umsetzung achten sollten und dass wir dabei allerdings mit erheblichem Widerstand der Automobilindustrie zu rechnen hätten, was dann ja auch der Fall war. Das BMUB

ist über alle Hierarchieebenen diesen Weg gegangen, nämlich schnelle und anspruchsvolle Umsetzung, Treiber sein bei der Umsetzung eines anspruchsvollen und schnellen RDE. So werden Sie das in den Akten auch gefunden und gelesen haben.

Abschließend möchte ich sagen: Zu keinem Zeitpunkt hatte ich als UBA-Präsident irgendeine Hinweise auf illegales Vorgehen im Zusammenhang mit der Abgasreinigung, Abschaltvorrichtungen, dass Abschaltvorrichtungen widerrechtlich eingesetzt werden, um die Emissionsminderungen zu drosseln. Davon wurde mir erst im Herbst 2015 im Zusammenhang mit dem Abgasskandal etwas bekannt. Nach meiner Kenntnis galt dies auch für frühere Hausleitungen. Ich habe darüber natürlich kein abschließendes Wissen, aber nach meinem Kenntnisstand erscheint mir das schlüssig. Vom Betrug bei VW wurde im BMUB erst durch das Eingeständnis des Unternehmens VW gegenüber der EPA in den USA etwas bekannt. - Damit will ich es als Eingangstatement belassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank für die einführenden Worte. - Damit haben Sie auch schon zwei meiner ersten Fragen erledigt. Ich habe zunächst die Möglichkeit als Vorsitzender, Nachfragen zu stellen, was ich auch tun möchte, und dann geht es eigentlich schon gleich in medias res bezüglich eines Vorgangs im Hinblick auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, und zwar vom September 2015. Dort auf eine Anfrage hin, die am 3. Juli eingereicht worden war, mit dem Titel „CO₂- und Spritverbrauchsangaben von Pkw“ heißt es in der Frage 13 - Zitat -:

Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschaltvorrichtungen“ in Neuwagen vor?

Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 7, Blatt 192 ff. Die Federführung für die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage lag zwar beim BMVI, aber das hatte das BMUB am 13. Juli gebeten, den Antwortbeitrag zu übernehmen, unter anderem zu dieser Frage. Können Sie sich erinnern, ob Sie



5. Untersuchungsausschuss

über einen Leitungsvorbehalt in die Beantwortung dieser Frage eingebunden worden waren?

Zeuge Jochen Flasbarth: An einen Leitungsvorbehalt kann ich mich nicht erinnern. Ich kann mich auch an die konkrete Formulierung in dieser Kleinen Anfrage nicht erinnern, aber es ist grundsätzlich so, dass die Kleinen Anfragen schon über meinen Tisch laufen. Also gehe ich davon aus, wenn ich nicht im Urlaub war, dass dieser Vorgang grundsätzlich über meinen Tisch gekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich stelle die Frage deshalb an Sie, weil der Mitarbeiter Helge Jahn aus dem Referat I 3.2. des UBA da gebeten worden war, eine Antwort zu formulieren. Das tat er auch und schrieb: „... leider keine expliziten Erkenntnisse über den Einsatz von ‚Abschalteinrichtungen‘ in Neuwagen“ liegen vor. Das „keine“ war unterstrichen. Und er schreibt weiterhin:

Es gibt jedoch Vermutungen seitens des TÜVs, dass solche Einrichtungen zum Erreichen der Schadstoffgrenzwerte bei der Typprüfung genutzt werden.

Haben Sie als Präsident des UBA von 2009 bis 2013 von solchen Vermutungen des TÜV gehört und, wenn ja, von wem und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein, von solchen Vermutungen habe ich als UBA-Präsident nicht gehört, und als Staatssekretär ist mir das nicht präsent. Diese Formulierung, also diesen Antwortbeitrag, den es ja offenbar gegeben hat, der hat mir definitiv nicht vorgelegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Für den Untersuchungsauftrag dieses Ausschusses ist es wichtig, ob und gegebenenfalls wann dem UBA bzw. auch dem BMUB konkrete und belastbare Hinweise zu Abschalteinrichtungen vorlagen. Und nach Aktenlage hat das UBA bereits im Jahr 2008 dem BMUB auf dessen Anforderung einen Entwurf zugeleitet, datiert vom 20.03.2008, den Entwurf

für eine umfassende Feldüberwachung. In diesem Entwurf gibt es nach der Überschrift „Bisherige Feldüberwachung“ einen Unterpunkt, der da heißt „Defizite, nicht geregelte Bereiche“. Dazu schreibt das UBA:

Aus technischer Sicht bestehen - neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie - folgende Defizite:

Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 38, und da heißt es unter dem zweiten Spiegelstrich der Aufzählung:

Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating). Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind, ist bisher ... nicht vorgesehen.

So heißt es dort wörtlich. Wann und wie und durch wen wurden Sie erstmals auf das Phänomen konkret, auf das Phänomen des Cycle Beating konkret hingewiesen, das der Sache nach offenbar den Einsatz von Abschalteinrichtungen bezeichnet?

Zeuge Jochen Flasbarth: Überhaupt nicht. Der Fall oder der Vorgang, den Sie beschreiben, lag auch vor meiner Zeit als UBA-Präsident. Mit dem gesamten Thema Feldüberwachung bin ich - das hab ich allerdings jetzt erst wieder den Akten entnommen; da hatte ich keine freie Erinnerung mehr daran - durch einen Vermerk über den Abschluss der Feldüberwachung - - Das sind ja immer Studien, die durchgeführt werden, und dann gibt es einen Abschlussbericht, den das Amt an das Ministerium übermittelt. Das geht in der Regel entweder vor Abgang oder nach Abgang über den Schreibtisch des Präsidenten. Und dieser Vorgang hat mir 2013 vorgelegen; das habe ich jetzt den Akten wieder entnommen. Das habe ich auch abgezeichnet. Und in diesem Vorgang wird



5. Untersuchungsausschuss

beschrieben, dass es keinerlei Abweichungen von - - oder keine im Wesentlichen - so muss ich sagen - - im Wesentlichen keine Abweichungen gegeben hat. Es ist von einem Fall, bei dem, glaube ich, bei Kohlenmonoxid eine signifikante Abweichung festgestellt worden ist, berichtet worden und interessanterweise nicht von NOx-Abweichungen.

Im Nachhinein wundert mich das jetzt nicht, weil ja in der Feldüberwachung diese Dinge auch nicht untersucht worden sind. Das ist allerdings jetzt, muss ich sagen, kein Wissen, dass ich aus meiner damaligen Tätigkeit hatte, sondern jetzt in Beschäftigung mit den Akten für den Untersuchungsausschuss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf eine schriftliche Einzelfrage der Abgeordneten Renate Künast, weshalb - Zitat - „Prüforganisationen wie der TÜV Nord keinen Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software nehmen können, um etwaige Software zu entdecken, die falsche CO₂-Werte angibt“, antwortete das BMVI Ende November 2015:

Ein Einblick in die Motorensoftware ist dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute im Rahmen der Typgenehmigung möglich.

Quelle: BMUB-2-1, Ordner 10, Blatt 174. - Entspricht diese Auffassung, entspricht diese Auskunft auch der Einschätzung des BMUB? Wie oft hat das KBA bis zum Bekanntwerden des sogenannten Abgasskandals nach Kenntnisstand des BMUB von der Möglichkeit, im Rahmen von Typgenehmigungsverfahren Einblick in die Motorsoftware zu nehmen, Gebrauch gemacht? Können Sie dazu etwas sagen?

Zeuge Jochen Flasbarth: Dazu weiß ich nichts. Ich habe mich mit der Tätigkeit des KBA auch nicht befasst und auch nicht damit, welche Möglichkeiten der TÜV Nord hatte bei der Typgenehmigung, solche Einblicke vorzunehmen. Ich wusste nicht einmal, dass der TÜV Nord damit befasst war. Für mich hat sich diese Frage auch

nicht gestellt, weil das, was mir die Fachleute gesagt haben, eben überhaupt gar nicht auf irgendeine widerrechtliche Software hingewiesen hat, sondern das, was die Fachleute mir gesagt haben, war: Das ist ein bekanntes Problem, und es wird sich lösen über RDE und WLTP.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke, das wären meine Fragen zu Beginn. - Nun haben die anderen übrigen Ausschussmitglieder die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Es beginnt jetzt die CDU/CSU-Fraktion. Herr Lange, bitte schön.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Flasbarth, Sie haben ja vorhin schon in Ihrer Einleitung dankenswerterweise festgestellt, wann und wie Sie das erste Mal konkret von diesen VW-Abschalteinrichtungen, von diesen illegalen, erfahren haben. Sie haben dann in der *Süddeutschen Zeitung* am 22. September 2015 sich so geäußert:

Wir stehen vor einem Fall von eklatanter Verbrauchertäuschung und Umweltschädigung. Ich erwarte, dass VW lückenlos offenlegt, wie und in welchem Ausmaß diese Manipulationen stattgefunden haben.

Und Sie haben dann quasi weiter ausgeführt, Sie sehen auch die anderen Autohersteller, so habe ich es heute auch wieder verstanden, in der Pflicht. War Ihnen - und Sie waren ja vorher auch beim UBA - aus Forschungsvorhaben sowohl beim UBA oder dann beim BMUB der tatsächliche Einsatz von Abschalteinrichtungen anderer Fahrzeughersteller als VW ganz allgemein aus Gründen des Motorschutzes bekannt?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein, dieses technische Wissen hatte ich nicht. Es ist auch nie an mich herangetragen worden, wie ich eben ausgeführt habe, und die Reaktion, die Sie eben aus der *Süddeutschen Zeitung* zitiert haben, zeigt ja, dass es eine Überraschung war, und das ist, glaube ich, so ziemlich das Gleiche, was auch Herr Dobrindt heute vor dem europäischen Untersuchungsausschuss gesagt hat.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Nur, nachdem wir vorhin schon mal gehört haben, dass nicht jede Zeitungsäußerung richtig sein muss, wollte ich an der Stelle noch mal nachfragen.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das wird er auch bestätigen!)

- Das, glaube ich, kann jeder von uns mal bestätigen. - Sie haben vorhin auch schon - - sind Sie ein bisschen darauf eingegangen, auf das europäische Verfahren, auch auf die Zuständigkeiten Ihres Hauses, auch die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit RDE. Jetzt läuft ja gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Und da wurde Ihnen - ich zitiere MAT BMUB-2-2, Ordner 65, Seite 132 f. - eine Zusammenfassung vorgelegt. Da heißt es:

Es wurde dargelegt, dass der Verabschiedung einer wirkungsvollen und angemessenen Ausgestaltung der RDE-Anforderungen auf EU-Ebene, die schnellstmöglich zur Anwendung kommen müssen, zentrale Bedeutung zukomme und Deutschland sich hierfür einsetze. Die Europäische Kommission wurde gebeten, die diesbezüglichen Komitologiearbeiten voranzutreiben und abzuschließen.

Was ist konkret erfolgt, oder wie hat dieses Einsetzen konkret ausgesehen?

Zeuge Jochen Flasbarth: Könnten Sie noch mal sagen, von wann der Vermerk war?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das ist aus der - Moment, ich muss meine Fußnote suchen, damit ich - - Fußnote 48.

(Zuruf)

- Nein, das war - - Die SZ war 22. - Das ist aus Ihrem Ordner 65, Seite 132.

(Heiterkeit - Eine Mitarbeiterin sucht in den Akten)

- So, suchen wir das schnell raus. - Machen wir mit dem nächsten allerdings weiter, auch aus der Aktenlage. Das muss alles ziemlich zeitgleich gewesen sein, weil das war der Umweltminister am 16.12.2015. Also, das hängt alles ungefähr zusammen. Auch zum Thema RDE - - haben Sie teilgenommen und die deutsche Position vorgebracht. Das andere muss im Vorgriff gewesen sein. Wer - - Wir haben ja vorhin schon mal über Häuser oder Zuständigkeiten gesprochen, deswegen frage ich an der Stelle noch mal nach: Welches Ministerium ist im Anschluss dafür zuständig, für Deutschland über das RDE-Paket zu den Emissionsvorgaben für Kfz, einschließlich eines Beschlusses des TCMV, zu befinden?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, das TCMV ist federführend, ist in der Federführung des BMVI. Die RDE-Grundvorschriften wurden im Umwelttrat behandelt, also da - - als es um den Compliance-Faktor ging. Das ist ja das, was wir im Umwelttrat dann, nachdem der Ausschuss entschieden hatte - das war am 28. Oktober - - wurde danach im Umwelttrat darüber beraten. Ich meine, mich zu erinnern, dass das in einem Mittagessen, in einem Arbeitssessen geschehen ist, nicht in der ordentlichen Tagesordnung. Dabei habe ich davon berichtet, dass das BMVI, was für die Aufklärung des Abgasskandals ja die Federführung hat, eine Untersuchungskommission eingesetzt hat.

Im Übrigen gab es damals eine Diskussion darüber, wie sich der Rat angesichts der kritischen Positionierung des Europäischen Parlaments verhält. Das Europäische Parlament hatte ja mit der Festlegung der Konformitätsfaktoren, oder jedenfalls Teile des Europäischen Parlaments, Probleme, weil sie das gerne anspruchsvoller gehabt hätten. Das entsprach ja auch der Position des BMUB. Auch wir hätten es sehr gern noch etwas anspruchsvoller gesehen. Gleichwohl habe ich mich dort dafür ausgesprochen, dass wir dem Europäischen Parlament raten, über die jeweiligen Kontakte, die es gibt, diesem Kompromiss zuzustimmen, weil es ansonsten Verzögerungen gegeben hätte, die zu einem viel späteren Einführen von RDE und damit auch zu einer letztendlich schlechteren Luft geführt hätten.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das hängt dann jetzt auch noch, auch wenn wir jetzt nicht das Datum finden, wahrscheinlich mit dem direkten - ja, wie soll ich das nennen? - mit dem Einsatz von vorweg zusammen. Das passt jetzt wieder zu dem, was wir vorhin vom Herrn Steinkemper gehört haben, weil da haben wir diese Zuständigkeitsfrage im Detail auch schon mal gehört oder gelesen. Eine Einschätzung trotzdem: Nachdem Sie verhandelnd auf der europäischen Ebene jetzt unterwegs sind über die Fragen der Umweltpolitik - dazu gehört das jetzt erst mal dem Grunde nach dazu -: Entscheidet die EU mit qualifizierter Mehrheit, wie schätzen Sie dann die Chancen auf eine solche Umsetzung ein, ohne dass es zu Wettbewerbsverzerrungen kommt?

Zeuge Jochen Flasbarth: Es ging ja um die Frage zunächst, wie der Rat oder wie das Europäische Parlament sich entscheidet, wenn es zu einer - ich muss das noch mal gerade rekonstruieren - - Wenn der Ausschuss nicht entschieden hätte, nicht zugestimmt hätte dem Vorschlag der Kommission am 28.10. - das hatte ich auch im Haus erfragt -, was passiert denn dann eigentlich? Dann wäre es so gewesen, dass die Entscheidung einem Rat zugeleitet worden wäre. Im Umweltrat im Dezember haben wir es ja nur beraten, aber nicht entschieden. Und ich wollte damals vor der Sitzung am 28.10. wissen: Was passiert eigentlich, wenn dort keine Mehrheit zustande kommt? Das war für mich auch wichtig. Das ist ganz normales Geschäft, glaube ich, in den Häusern, um herauszufinden: Wie weit kann man eigentlich mit der Durchsetzung unserer Überlegung - wir wollten es ja schärfer haben - gehen? Gibt es dann eine Chance, im weiteren Verfahren möglicherweise etwas noch zu verbessern? Dabei wurde mir klar, dass, wenn es zu keiner Zustimmung im Ausschuss kommt, dann im Rat mit qualifizierter Mehrheit gegen den Kommissionsvorschlag hätte entschieden werden müssen. Ob das hätte gelingen können, das war damals zweifelhaft. Und am Ende ist es ja auch nicht dazu gekommen, weil der Ausschuss sich ja am Ende einigt hat auf die bekannten Werte, Konformitätsfaktoren und dann auch auf die Zeitpunkte der Einsetzung der ersten und zweiten Stufe.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. - Das wäre es für uns in der ersten Runde. Ich danke Ihnen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir müssen ja den Spannungsbogen nicht unnötig aufbauen. Sehr geehrter Herr Dr. Flasbarth - -

Zeuge Jochen Flasbarth: Kein „Dr.“. Das ist gefährlich, wenn man einen falschen Doktor hat.

(Heiterkeit)

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sind Sie kein Doktor? Na, gucken Sie mal an. Da werden Sie aber hier hoch gehandelt bei uns. - Dann lasse ich das weg. Das ist so, wie es ist. - Ich habe eine Nachfrage zu den Ausführungen des Zeugen Martin Schmied. Der ist Abteilungsleiter I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ beim UBA. Den haben wir vor einigen Tagen hier gehört. Auf die gestellte Frage, ob das UBA beabsichtigt, die Haushaltsmittel für Untersuchungen, die dem UBA für Abgasuntersuchung zur Verfügung stehen, aufzustoßen, führte er aus - und da zitiere ich ihn -:

... deutlich mehr: für die nächsten drei Jahre 1,7 Millionen Euro für Messungen.

Dann führte er noch weiter aus, dass das BMUB diese Mittel zugesagt habe. Jetzt haben wir einmal nachgeschaut, und bei cursorischer Durchsicht haben wir diesen Betrag von 1,7 Millionen Euro nicht gefunden. Wir haben an einer Haushaltstelle, an der wir dachten, ihn finden zu können, den gleichen Mittelansatz für 2016 gefunden wie auch für 2015 und keine weiteren Veränderungen für die Zukunft festgestellt. Können Sie mir sagen, ob diese Mittelmehranmeldung, die das UBA vorgenommen hat, von Ihrem Haus tatsächlich unterstützt wird und wo wir sie dann genau finden können?

Zeuge Jochen Flasbarth: Herr Müller, das kann ich Ihnen jedenfalls so ungefähr beantworten aus



5. Untersuchungsausschuss

dem Stand heraus. Das eine ist, dass mich die Präsidentin Ende letzten Jahres angeschrieben hat und gesagt hat, dass sie weitergehende Feldüberwachungsstudien durchführen will. Nach meiner Erinnerung hat sie einen Beitrag von 500 000 Euro genannt. Darauf habe ich zu Beginn des Jahres - es mag Januar oder Februar - - hausabgestimmt geantwortet, dass ich dies unterstütze und dass die Mittel aus dem UFOPLAN benutzt werden können. Beim UFOPLAN ist es ja so, dass es eine Liste gibt, die abgestimmt wird, dass aber unterjährige Verschiebungen im UFOPLAN möglich sind, wenn Einsparungen an anderer Stelle vorgenommen werden. Nach meiner Erinnerung ist dieses Vorgehen damals gewählt worden.

Ich weiß, dass weitere Mittel benötigt werden. Dazu steht dem UBA neben dem UFOPLAN auch noch der Sachverständigentitel - das ist ein Titel, aus dem das Haus Forschung und Studien realisieren kann, die nicht den Charakter eines UFOPLAN-Vorhabens haben, wie es mit dem Ministerium üblicherweise abgestimmt wird - - Im Grunde so das schnelle Beiboot; so kann ich mich erinnern, als UBA-Präsident das so empfunden zu haben. Und dieser Titel kann aber auch mit Ausgaberechten bestückt werden. Das kann ein Grund dafür sein - ich weiß es nicht, aber ich könnte es mir gut vorstellen -, warum Sie das in den Unterlagen nicht gefunden haben, aber gleichwohl diese Mittel zur Verfügung stehen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Wenn Sie sagen, es geht um 500 000 Euro mehr, dann ist das in etwa die Differenz zwischen dem bisherigen Ansatz und den ursprünglich ins Gespräch gebrachten 1,7 Millionen. Das wäre insofern plausibel. - Können Sie noch einen Ausblick auf die Zukunft geben, wie Ihr Haus mit weiteren eventuellen Mehrbedarfen umgehen wird?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ehrlich gesagt, ich muss jetzt mal die Einschränkung dazu machen: Diese Zahlen habe ich nicht pausenlos im Kopf. Das ist das, was ich als plausibel Ihnen dargelegt habe.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es geht an den Vorsitzenden: Es ist

wieder in die Zukunft gerichtet!)

- Wie bitte?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Genau. Das ist - -

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir sind in der aktuellen Meinungsbildung!)

- Okay. - Ich möchte darum bitten, die Fragen so präzise zu stellen, dass Sie da nicht angreifbar sind und sich auf den Untersuchungsgegenstand und auch den Zeitraum beziehen. - Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehen Sie im Moment, heute, weiteren Mittelbedarf für die Zukunft über diesen Bedarf hinaus?

(Heiterkeit)

Ansonsten erst mal nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Erst mal weiter nichts.

(Ulrich Lange (CDU/CSU): Es war ein tauglicher Versuch! - Gegenruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Es war ein untauglicher Versuch am untauglichen Objekt! - Heiterkeit)

Seitens der CDU/CSU-Fraktion ist kein weiterer Fragebedarf im Moment gegeben. - Darum möchte ich weitergeben an Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die CDU-Fraktion kann ja mal eine Kleine Anfrage dazu stellen, wenn das - - Da kann ich Ihnen behilflich sein, wie man das macht.

(Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir regieren lieber!)

- Ja, da hat man gerade nicht den Eindruck. - Herr Staatssekretär Flasbarth, am 21. September 2015 -



5. Untersuchungsausschuss

das ist unzweifelhaft der Untersuchungszeitraum - haben Sie sich postalisch an Staatssekretär Odenwald gewandt, das ist die Unterlage MAT A BMUB-2-1, Ordner 45 von 60, Seite 116. Da schreiben Sie - Zitat -:

Darüber hinaus halte ich eine umfassende Aufklärung und Bewertung der für die Umweltpolitik ebenso wie für das Ansehen der deutschen Automobilhersteller alarmierenden Vorgänge in einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe für geboten. Neben unseren beiden Häusern mit den jeweils zuständigen bzw. betroffenen nachgeordneten Behörden sollten m. E. das BMWi und das BMJV eingebunden werden. Ich schlage vor, dass wir uns zum weiteren Vorgehen kurzfristig telefonisch abstimmen.

Leider findet sich der entsprechende Vorgang in den Akten des BMVI nicht. Da ist noch etwas die Aktenführung ein bisschen schwierig. - Aber wie war denn die Reaktion von Staatssekretär Odenwald? Was ist denn danach passiert?

Zeuge Jochen Flasbarth: Sie haben ja dann festgestellt aus den Unterlagen, dass eine förmliche Arbeitsgruppe nicht eingerichtet worden ist. Das lag am Ende in der Entscheidungshoheit des BMVI. Verkehrsminister Dobrindt hatte dann ja entschieden, eine Untersuchungskommission einzusetzen, an der die anderen Ressorts nicht beteiligt wurden. Und wir haben uns dann - das kann man auch den Akten entnehmen - im bloßen Abstand dazu zu Besprechungen zusammengesetzt, bei denen dann Herr Kollege Odenwald über den Stand, über den formalen Stand, berichtet hat. Das war aber im Grundsatz so im BMVI entschieden - und das habe ich gar nicht weiter zu kommentieren -, dass zunächst der Untersuchungsausschuss [sic!] zu einem Abschluss kommen soll und dass dann erst weitere Gespräche geführt werden.

Das heißt also mit anderen Worten: Eine Arbeitsgruppe ist nicht eingesetzt worden. Und in der Sache hat es auch keine inhaltlichen Debatten gegeben, weil erst der Untersuchungsausschuss

abgewartet werden sollte - die Untersuchungskommission, Entschuldigung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Das heißt, ich halte fest: An den ganzen Aufarbeitungen und unterdessen waren Sie aktiv nicht beteiligt, sondern als hin und wieder mal Informierter vom BMVI.

Zeuge Jochen Flasbarth: So ist es.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann gibt es einen weiteren Vermerk zur Vorbereitung der Staatssekretärrunde, 17. November 2015. Das ist die MAT A BMUB-2-1, Ordner 51 von 60, Seiten 4 ff. Da stellt das BMUB eine ganze Reihe von Forderungen auf, was geregelt werden soll, was neu organisiert werden - - also unabhängig, umfassend und strenge Feldüberwachung, spürbare finanzielle Sanktionen bei Verstößen gegen die Typengenehmigungsvorschriften usw. Eine ganze Menge steht darin. Ich will das nicht alles zitieren. Meines Wissens - auch das belegen die Unterlagen - ist nichts von alledem bisher irgendwie angepackt oder umgesetzt. Was haben Sie dann weiter unternommen - ich sage mal: das ist jetzt ein knappes Jahr her -, damit diese Forderungen dann auch umgesetzt werden, die Sie, wie ich finde, völlig zu Recht erheben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Herr Krischer, das sind im wesentlichen ja Punkte - ich habe die Akte auch noch mal gesehen gehabt die letzten Tage -, die im Rahmen des dritten und vierten RDE-Pakets behandelt werden, nämlich die Einführung von Nachkontrollen auf den Straßen, auch das Thema Kostenüberwälzung auf die Hersteller. Das haben wir ja auch immer als sehr wichtig angesehen. Das entspricht ja auch der Art, wie wir die Überwachung und Kontrollen bei stationären Anlagen durchführen. Das wird im Rahmen des dritten und vierten RDE-Pakets behandelt. Da ist die Willensbildung in der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen. Und daher ist es - wenn ich das richtig sehe; bevor ich wieder Blicke kriege, dass ich da jetzt nichts zu sagen soll - auch nicht Gegenstand des Untersuchungsausschusses.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, das, was Sie fordern, ist bisher weder angepackt noch irgendwie einer Erklärung zugeführt innerhalb der Bundesregierung?

Zeuge Jochen Flasbarth: Wenn ich jetzt mit Ja antworte, ist das zu kurz, weil das unterstellt, dass irgendetwas hätte passieren können. Das konnte es aber nicht, weil dies einer europäischen Regelung bedarf. Die steht an. Die Position des BMUB in dieser Sache ist absolut unverändert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren: Sie haben am 21.04.2016 - das war kurz vor der Vorstellung des Untersuchungsberichtes - an Herrn Odenwald geschrieben - - Oder man muss eher schon so beklagen, dass Sie über die Ergebnisse und den Bericht nicht eingebunden sind. Das findet sich in MAT A BMUB-2-1, Ordner 55 von 60, Seite 263. Der ganze Bericht ist also vorgestellt worden der Öffentlichkeit, ohne mit Ihnen rückzukoppeln, ohne dass das mit Ihnen in irgendeiner Weise rückgekoppelt worden ist. So verstehe ich Ihre Ausführung da. Es würde mich mal interessieren, ob das stimmt. Wie erklären Sie sich, dass das BMVI offensichtlich auf Sie und die übrige Bundesregierung in keiner Weise zugegangen ist, um die Ergebnisse abzustimmen, und vor allen Dingen - darüber beklagen Sie sich, wie ich finde, völlig zu Recht -, dass die Schlussfolgerung, die aus den Messungen dann zu erfolgen hätten - - dass die in keiner Weise mit Ihnen abgestimmt worden sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das liegt ja auf der Hand, dass wir als Umweltressort - ich denke, auch BMWi und BMJV - ein hohes Interesse hatten, möglichst frühzeitig über die Ergebnisse informiert zu werden. Es lag schon eine geraume Zeit nun zurück, seitdem die Untersuchungskommission eingesetzt war. Und deshalb habe ich diesen Brief noch einmal geschrieben, um sicherzustellen, dass wir auch tatsächlich die Ergebnisse nicht erst aus der Zeitung lesen. Der Kollege Odenwald hatte wenige Tage vorher an einem „Kamin“ der UMK teilgenommen, hatte dort schon mal vertraulich die Kollegen der Länder über grobe Linien informiert, nicht im Detail,

aber im Prinzip das, was sich dann im Anschluss in dem Bericht wiedergefunden hat. Der BMVI hat sich zu dem Vorgehen entschieden, das er gewählt hat. Das habe ich nicht weiter zu kommentieren, weil es letztendlich auch in der Verantwortung des Bundesverkehrsministers gelegen hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Halten Sie es denn aus damaliger Sicht, also April, in der Sache dienlich, dass Sie - so habe ich Sie jetzt verstanden - von den Ergebnissen aus der Zeitung erfahren haben und in keiner Weise auch bei den Schlussfolgerungen als mit zuständiges Ressort eingebunden waren?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich habe es gar nicht aus der Zeitung erfahren, sondern der Kollege Odenwald hat mich kurz vor Veröffentlichung der Ergebnisse, nach meiner Erinnerung, angerufen und mich über den Sachverhalt in groben Zügen informiert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na gut. - Aber er wird Ihnen ja aber nicht den gesamten Bericht vorgelesen haben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das hat er in der Tat nicht getan. Nein. Also, ich kannte die - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also haben Sie dann doch den Bericht mehr oder weniger von der Internetseite runtergeladen, wie wir dann auch?

Zeuge Jochen Flasbarth: Wir haben ihn dann zugestellt bekommen. Ja.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Die SPD-Fraktion. Kirsten.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe nur einen Fragenkomplex, und das betrifft die Verhandlungen von RDE und WLTP nach Bekanntwerden der Vorfälle um VW. Sie haben schon erläutert, die Endphase. Aber wie war das in der Situation? Wie hat sich das in den Diskussionen um die



5. Untersuchungsausschuss

Einführung von RDE - oder eventuell auch, wenn Sie was dazu sagen können, zu WLTP - verändert, oder hat sich nichts verändert? Wir haben gehört, dass 2010 die Diskussion um RDE begonnen hat und dass Deutschland mit einigen anderen europäischen Ländern da mit die treibende Kraft war. Ist das aus Ihrer Sicht auch so? Stimmt das aus Ihrer Sicht? Und die zweite Frage eben: Hat sich irgendetwas nach Bekanntwerden des Skandals verändert?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, zu WLTP - das hatte ich ja in meinen einleitenden Worten schon gesagt -: Das habe ich als relativ geräuschfrei erlebt. Es hat da eine führende Rolle Deutschlands gegeben. Das ist nach meinem Wissen und nach Aktenlage auch von den Umweltverbänden in Pressemitteilungen begrüßt worden, also dass Deutschland da unstrittig eine Vorreiterrolle hatte. Das hat dann bei dem Abgasskandal nach meiner Erinnerung keine große Rolle gespielt, bei RDE sehr wohl. Ich hatte mir, ehrlich gesagt, auch erhofft, dass es eine, sagen wir mal, etwas segensreichere Wirkung haben würde. Ich hatte das ja eben schon angedeutet. Der VDA hatte ja doch sehr massiv die Einführung von RDE jedenfalls nicht beschleunigt, sondern eher verlangsamte, sodass wir uns letztendlich bei der Einführung ja auch darauf eingelassen haben, ein zweischrittiges Vorgehen zu bekommen, um überhaupt in dieses Verfahren zu kommen.

Dann ging es um die Compliance-Faktoren. Darüber hatte ich auch mit Herrn Wissmann im Sommer - das geht auch aus den Akten hervor - Gespräche geführt, um die Position des VDA besser zu verstehen. Und ich hatte schon die Hoffnung, dass, wenn man doch ziemlich erschütternde Nachrichten bekommt, dann auch die Verhandlungen zu RDE als Lösungsansatz doch immerhin erleichtert würden. Und jedermann konnte beobachten, dass das nicht der Fall gewesen ist, dass noch bis zum Schluss der Verhandlungen versucht wurde, den Compliance-Faktor deutlich höher angesetzt zu bekommen, als es dann zum Schluss geschehen ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Das sind jetzt die Diskussionen, würde ich mal sagen, von

deutscher Seite. Nun haben ja nicht nur die Bundesregierung und der VDA verhandelt, sondern es gab auch andere Länder. Wir haben gehört, es gab Länder, die aufseiten Deutschlands standen und gesagt haben: Wir müssen das machen; wir müssen das ziemlich schnell machen. - Und meine Frage ist: Wer gehörte denn zu den Bremsern, neben dem VDA? Oder war der das alleine? Kann der alleine ein ganzes europäisches Verfahren anhalten?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein. Das war sicherlich nicht der VDA alleine, aber natürlich sind die deutschen Automobilhersteller innerhalb Europas und auch innerhalb des europäischen Automobilverbandes schon auch sehr einflussreich. Es hat die Bemühungen auch vom europäischen Automobilverband ACEA gegeben.

Ich kann Ihnen die Länder im Einzelnen nicht mehr sagen, aber es war am 28.10. so, dass wir ja eine abgestimmte Position der Bundesregierung, ein Verhandlungsmandat, hatten und dass es noch am Abend vorher und auch an dem Morgen Versuche von anderen Ländern - also, ein Beispiel, an das ich mich erinnere, war Italien - gegeben hat, es doch noch deutlich schwächer zu bekommen. Einzelne Länder kann ich Ihnen jetzt tatsächlich nicht mehr weiter sagen.

Es hatte ja dann die klare Ansage aus dem Kanzleramt gegeben, dass der Wert 2,1 für die kurze Frist, also die schnelle Einführung für die erste Stufe, sein sollte. Das war für uns zunächst enttäuschend als Umweltministerium, weil wir ja auch mit dem Wirtschaftsministerium uns vorher schon mal auf 1,95 geeinigt hatten als Linie. Im Laufe des Tages hat sich diese Ansage aus dem Kanzleramt dann aber als günstig erwiesen, weil es doch deutliche Kräfte gab, einen schwächeren Wert als 2,1 durchzusetzen, sodass das für uns immerhin eine untere Kante der Verhandlungen war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann sind wir an der Reihe. Und ich möchte zum Komplex Ressortabstimmung bei der Beantwortung von parlamentarischen Anfragen gern ein paar Fragen an Sie richten. Konkretes Beispiel: eine Mail vom



5. Untersuchungsausschuss

07.10.2015. Im Zusammenhang mit den ressortübergreifenden Abstimmungsprozessen schreibt der Referent im Referat IG I 6 des BMUB, Herr Dr. Eberhardt - Zitat -:

Mit Blick auf jüngste Erfahrungen aus der Beantwortung der mündlichen Fragen, bei denen nicht abgestimmte und wesentliche Änderungen durch BMVI im Nachgang zur Ressortabstimmung unabgestimmt erfolgten, weise ich darauf hin, dass (mehr als redaktionelle) Änderungen einer weiteren Abstimmung bedürfen.

Das ist zu finden MAT A BMUB-2-1, Ordner 7 von 60, Blatt 461. - Können Sie uns den Hintergrund und den konkreten Anlass des Hinweises von Dr. Eberhardt, bei allen nicht rein redaktionellen Änderungen durch das BMVI jeweils einen Leitungsvorbehalt zu erklären, erläutern? Zu welchen nicht abgestimmten Änderungen des BMVI war es denn jüngst gekommen? Es wird ja auf jüngste Erfahrungen verwiesen in dieser Mail.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich kann Ihnen das aus der Erinnerung nicht sagen, was das für ein Vorgang war. Ich kann Ihnen aber bestätigen, dass, bevor diese Mail geschrieben worden ist, es eine, ich glaube, telefonische Rücksprache bei mir gegeben hat, ob man das verschriftlichen soll, ob man sich also da beklagen soll. Und dem hatte ich zugestimmt. Das kommt - - In der Bundesregierung, ich glaube, hat es das immer schon mal gegeben, dass in den Ressortabstimmungen dann eine Hausleitung noch mal in die Beantwortung einer Kleinen Anfrage auch eingegriffen hat. Das sind, sagen wir mal, Unsauberkeiten, die überall mal passieren. Aber es war nach meiner Erinnerung dort nicht das erste und auch nicht das zweite Mal passiert, und deshalb hat es diese Beanstandung gegeben. Ich würde das auch nicht überbewerten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie sagen: Es hat keine besondere Relevanz gehabt. - Können Sie etwas zu den inhaltlichen Differenzen sagen, die zu dieser nachträglichen Veränderung der Antwort auf die Kleine Anfrage geführt haben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das kann ich Ihnen aus der Erinnerung nicht mehr sagen, aber ich kann Ihnen sagen: Es ist mehrfach vorgekommen. Ich habe das auch mal in einer Staatssekretärsrunde angesprochen, dass wir uns doch alle an die Regeln halten sollen und dass wir Kleine Anfragen, wenn sie abgestimmt sind, eben auch abgestimmt haben und das dann entsprechend entweder bei mündlichen Anfragen so vorzutragen ist oder schriftlich dies eben so weiterzuleiten ist. Aber ich kann Ihnen nicht sagen, welche Sachverhalte es waren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es bezieht sich ja zumindest, was den Zeitraum anbetrifft, auf Fragen bezüglich des Umgehens mit dem Abgasskandal. Insofern sind das schon wichtige Dinge, die uns auch hier interessieren, um erfassen zu können, an welchen Stellen es dort Differenzen oder Eingriffe auch gab.

Dann über diese Geschichte hinaus: Wurden denn diese Differenzen nach Bekanntwerden des Abgasskandals auf der Leitungsebene zumindest zeitnah zwischen BMUB und BMVI thematisiert über dieses Telefongespräch, von dem Sie gerade gesprochen haben, hinaus, und, wenn ja, auf welche künftige Vorgehensweise hat man sich dann da verständigt, als reklamiert worden ist, dass man das nicht so toll findet, wenn dort noch mal nachträglich eingegriffen wird?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, mit meiner Antwort wollte ich in keiner Weise sagen, dass das nicht ein verständliches und berechtigtes Erkenntnisinteresse des Untersuchungsausschusses ist. Ich wollte nur sagen: Ich habe an den konkreten Sachverhalt, um welche Formulierungen es geht, schlicht und einfach keine Erinnerungen, außer dass es eben mehrfach vorgekommen war, wir es deshalb gerügt haben und ich es dann auch noch mal auf höherer Ebene angesprochen hatte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich noch auf eine weitere Geschichte, auch eine Kleine Anfrage betreffend, eingehen. Im November 2015 wollte die BMVI-Hausleitung einige Teilfragen einer Kleinen Anfrage durch Verweis



5. Untersuchungsausschuss

auf Antworten auf eine frühere Anfrage beantworteten. Und da ging es um die Fragen 6 und 13; das ist nun sehr differenziert möglicherweise und Ihnen nicht präsent. Es geht um die Fragen 6 und 13 einer Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Tatsächliche Reduktion der CO₂-Emissionswerte bei Pkw“, Fundstelle Bundestagsdrucksache 18/6598, und zwar betrifft es die Fragen, welche die Realitätsnähe des aktuell geltenden NEFZ und des künftigen WLTP zum Gegenstand hatten. Dort waren Sie nicht damit einverstanden, dass BMVI auf eine vorherige Anfrage dann zurückgeht und sagt, damit sei das beantwortet. Stattdessen sollte, so das Votum Ihrer Mitarbeiter, eine Antwort gewählt werden, auf die sich die beiden Häuser auf Arbeitsebene bereits geeinigt hatten, die aber dann von BMVI-Hausleitung abgelehnt worden ist. Daraufhin haben Sie reagiert und auch einen Vermerk geschrieben. Weshalb hielten Sie es eigentlich für erforderlich, auf die Vorgabe des Chefs hinzuweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich glaube, ich habe das jetzt nicht richtig verstanden. Können Sie mir da noch mal auf die Sprünge helfen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielleicht können Sie es abkürzen, weil es offenbar denn doch ein, eine - - dass es wohl doch ein Hin und Her gegeben hat. Sie verfügten daraufhin, dass Änderungen des BMVI Ihrerseits nicht zu akzeptieren und ein Leitungsvorbehalt einzulegen - - Das ist Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 8 von 60, Blatt 93. Und wörtlich heißt es dazu in einer hausinternen E-Mail von Herrn Hildebrandt vom 19. November 2015:

Herr Behrens

- das bin nicht ich -

hat mit Herrn Flasbarth gesprochen. Wir sollen mit den Ressorts eine weitere Abstimmung vornehmen. Wir sollen dabei darauf hinweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind (Vorgabe Chef BK) und einige von der

Hausleitung BMVI vorgenommenen Verweise auf andere Antworten nicht zutreffend sind.

Deshalb meine Frage: Weshalb hielten Sie es für erforderlich, auf die Vorgabe hinzuweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Jetzt kann ich mich auch wieder tatsächlich jedenfalls grob an diesen Vorgang erinnern, weil durch den schieren Verweis sich das nicht automatisch erschlossen hat. Natürlich können Abgeordnete - - und Sie kennen das alle. Das ist ja nicht das erste Mal, dass die Bundesregierung in einer Antwort auf frühere Antworten hinweist. Aber ich habe es doch für richtig gehalten in dem Zusammenhang, noch mal das in der Substanz auch in dieser Antwort darzustellen.

Und der Hintergrund war tatsächlich, dass - ich weiß nicht, kurz vorher, ein paar Wochen vorher - Chef BK mal in einer Staatssekretärsrunde dargelegt hat, dass der Präsident des Deutschen Bundestages Klage geführt hat, dass die Ressorts zu häufig mit Formelkompromissen agieren und doch bitte in der Substanz antworten sollen. Und ich hielt es für angemessen, in diesem wichtigen Sachverhalt darauf hinzuweisen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Dann gehen wir weiter. Das Wort ist bei der CDU/CSU.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, noch mal ganz kurz, Herr Flasbarth, auch auf den Kollegen Krischer hin. Es sind noch nicht alle Akten - so wie wir ja besprochen haben - des BMVI gescannt, also Antwort und Nicht-Antwort. Ich möchte mal auf einen Vorgang noch aus dem Januar eingehen, bevor nämlich, lieber Kollege Krischer, da jetzt ein falscher Zungenschlag reinkommt, indem es heißt, da würde etwas fehlen.

Am 14. Januar haben Sie, Herr Flasbarth, vom Staatssekretär Odenwald ein Schreiben bekommen bezüglich der zu vertretenden Positionen beim Komitologieausschuss. Sie haben sich dann mit 20.01.2015 auch für die - - bedankt und wei-



5. Untersuchungsausschuss

terhin enge Zusammenarbeit ausdrücklich begrüßt. Das stelle ich jetzt auch mal so fest. Und das, denke ich, war auch mehr als eine Formel.

Noch mal auf die Verhandlungen in Brüssel - es ist vorhin schon angesprochen worden -: Das dritte und vierte Paket, von dem vorhin die Rede war - nur noch mal zur Klarstellung - dieses wird in Brüssel derzeit von Ihrem Haus federführend verhandelt? RDE, drittes/viertes RDE-Paket.

Zeuge Jochen Flasbarth: Soweit ich weiß, ja. Ich bin aber nicht ganz sicher.

(Heiterkeit)

Manchmal ist das auch gar nicht so - - Es ist natürlich schon von Bedeutung, aber ich bin im Augenblick wirklich nicht ganz sicher. Aber ich glaube, das dritte und vierte Paket wird von uns federführend bearbeitet. Aber ich muss - - Es ist ja auch die aktuelle Tätigkeit, wenn ich das richtig sehe, der Pakt. Da darf ich ja sogar unsicher sein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, aber nach dem vorhin gefragt worden ist, was passiert ist, und das dritte und vierte Paket wird ja aktuell verhandelt, und Sie waren beim Umweltrat - - Und jetzt habe ich dann sogar das Datum diesmal: 17. Dezember 2015.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, aber die Frage, wer beim Umweltrat ist, hat nichts mit der Federführung zu tun. Also wenn Sie mal sehen, als es um die Frage ging, ob es Veränderungen bei der Basisverordnung geben muss oder bei der Durchführungsverordnung - - Für die Basisverordnung ist der BMUB federführend, und für die Durchführungsverordnung, also die technischen Fragen, ist der BMVI federführend. Wir haben es in beiden Räten - das kann man auch den Akten entnehmen - in diesem Sommer beraten. Im Verkehrsministerrat ist das beraten worden. Und im Umweltrat haben wir darüber auch gesprochen. Das hat erst mal mit der Federführung nichts zu tun.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Aber damit bestätigen Sie im Endeffekt jetzt gerade noch mal, was wir

vorhin vom Zeugen Steinkemper gehört haben, dass die Durchführung sehr wohl beim BMVI liegt, aber der Grundsatz zunächst beim BMUB.

Zeuge Jochen Flasbarth: Genau. So ist das. - Und wir haben uns ja, wie Sie den Akten entnehmen können, positioniert, dass aus unserer Sicht die Basisverordnung eindeutig ist, was die Frage von Abschaltanlagen angeht, dass diese unzulässig sind und dass die Frage der technischen Ausgestaltung in den Durchführungsverordnungen geregelt sind. Und in denen ist in der Tat der BMVI federführend.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen Ihrerseits? - Dann würde ich ganz gern noch mal den Umgang bzw. die Differenzen bei der Beantwortung von Kleinen Anfragen zum Thema machen. Und zwar wurde Ende Mai dieses Jahres nach Aktenlage ein Antwortentwurf des BMVI zu einer anderen Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen vorgelegt. Die Anfrage trug den Titel „Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“. Die Vorlage zum Antwortentwurf wurde wieder von Dr. Eberhardt aus dem Referat verfasst. Und Dr. Eberhardt schlug darin verschiedene Änderungen am Antwortentwurf vor, und zudem sprach er folgende Empfehlung aus, die auch Ihre Billigung fand; so sagen es die Unterlagen - Zitat - :

Aufgrund der politischen Brisanz des AE empfiehlt es sich m. E. „Leitungsvorbehalt“ bei jedweder Änderung am abgestimmten AE einzulegen, auch mit Blick auf die zurückliegenden unabgestimmten Änderungen durch BMVI bei zahlreichen parl. Anfragen.

Das ist die Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 121. - Also scheint es ja nach der Intervention, die wir eben gerade angesprochen haben, nicht ausgetragen zu sein. Worin genau lag nach Ihrer Erinnerung die politische Brisanz in diesem Fall, bei dem konkreten Antwortentwurf, vor?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Jochen Flasbarth: Könnten Sie mir noch mal sagen, welcher Antwortentwurf das war?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war die Anfrage der Grünen mit dem Titel „Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“ mit dem Datum Mai 2016.

Zeuge Jochen Flasbarth: An die konkrete Anfrage kann ich mich nicht erinnern, aber dass der gesamte Sachverhalt natürlich hochsensibel war - - Es ging ja darum: Welche Schlussfolgerungen sind zu ziehen? Was ist nun zu tun? Das liegt ja auch auf der Hand. Deshalb haben Sie das korrekt beschrieben. Auch daran kann ich mich dem Grunde nach erinnern, dass mit mir besprochen wurde, ob wir mögliche Änderungen - - bei möglichem Änderungsbedarf Leitungsvorbehalt einlegen. Und das haben wir dann wohl auch getan, wenn Sie das so zitieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der Kleinen Anfrage wurde auch die Reduzierung der Abgasnachbehandlung zum Zweck des Motorschutzes thematisiert. Das BMVI schlug vor, die Antwort zu den entsprechenden Teilfragen mit dem Satz abzuschließen - Zitat -:

Ob eine Emissionsstrategie zulässig ist, die Reduzierungen der Abgasnachbehandlung aus Gründen des Motorschutzes vorsieht, muss für jeden Motortyp individuell entschieden werden.

Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 133. - Obwohl Ihre Fachleute diesen Satz - in Anführungszeichen - aus fachlicher Sicht am Ende - - akzeptabel bezeichneten, bestanden Sie allerdings, Herr Flasbarth darauf, zunächst auf - - folgenden Abschlussatz zu wählen, und zwar - Zitat -:

Eine Reduzierung der Abgasnachbehandlungen aus Gründen des Motorschutzes darf nur in absoluten Ausnahmefällen erfolgen.

So Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 155.

Das BMVI beharrte auf seiner Variante und verständigte sich schließlich darauf, auf beide Sätze ersatzlos zu verzichten. Deshalb wollten Sie für das BMUB die vom BMVI ursprünglich vorgeschlagene Antwort, dass für jeden Motortyp individuell entschieden werden müsse, ob eine partielle Abschaltung zulässig ist, auf keinen Fall mittragen.

Zeuge Jochen Flasbarth: „Auf keinen Fall“, weiß ich gar nicht. Ich habe auch diesen Vorgang - tut mir leid - nicht konkret vor Augen. Aber wenn Sie das so vortragen, dann werde ich möglicherweise die Assoziation vermeiden wollen oder habe die Assoziation vermeiden wollen, als ob es eben doch etwas, sagen wir mal, durchaus Akzeptables ist, die Motorabschaltung auch in Fällen vorzunehmen, die man bei ganz normalem Menschenverstand eigentlich nicht einsehen würde. Und so einen Eindruck wollte ich möglicherweise vermeiden. Fachlich richtig ist zweifellos, dass, ob eine Abschalteneinrichtung zulässig ist oder nicht zulässig ist, am Ende nur die Typzulassungsgenehmigungsbehörde, in dem Fall das KBA, entscheiden kann und auch entscheiden muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. So weit meine Nachfragen an Sie. - Dann gebe ich das Wort an Sie, die CDU/CSU.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Im Moment nicht!)

- Ach so. Entschuldigung.

(Kirsten Lühmann (SPD): Die SPD schließt sich den Ausführungen ihres Koalitionspartners an! - Gegenruf des Abg. Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gute Entscheidung! - Heiterkeit)

- Okay. - Wir sind in der folgenden Runde, genau. Bündnis 90/Die Grünen. Bitte, Stephan.



5. Untersuchungsausschuss

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das sollte man dokumentieren. Es kommt ja nicht so oft vor.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist eine Einzelmeinung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Spaß beiseite. - Herr Flasbarth, Sie haben eingangs gesagt oder festgestellt, dass keine förmliche Arbeitsgruppe nach Bekanntwerden des Abgasskandals von VW eingerichtet wurde, entsprechend auch andere Ressorts nicht eingebunden wurden, sondern eben die ganze Aufarbeitung sich sozusagen das BMVI mit der Untersuchungskommission an Land gezogen hat. Mich würde noch mal interessieren, ob Sie das einfach so als BMUB hingenommen haben, oder ob es da auch eine Intervention gab, weil fachlich berührt sind Sie ja auf alle Fälle mit diesen Themen. Inwieweit ist es einfach zur Kenntnis genommen, dass das BMVI da sozusagen mal sein, ich sage es mal, eigenes Süppchen kochen wollte und die anderen Häuser nicht eingebunden hat? Wie war da eigentlich Ihre Reaktion darauf?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, es ist so - - Sie können ja aus meinem Schreiben entnehmen, wie ich das Thema gelöst hätte, wenn es in meiner fachlichen Federführung gewesen wäre. Das war es aber nicht, sondern es ist in der fachlichen Federführung des BMVI. Und wie Herr Abgeordneter Lange eben zu Recht gesagt hat - das kann ich ausdrücklich bestätigen -, ist die Zusammenarbeit innerhalb der Bundesregierung über die Häuser hinweg durchaus kollegial und nicht mit Dauerkrisen gekennzeichnet. Wenn BMVI für sich entschieden hat, als Federführer die Aufarbeitung des Skandals so vorzunehmen, wie es das BMVI entschieden hat und Minister Dobrindt offenbar entschieden hatte, dann ist das hinzunehmen, natürlich auch damit verbunden, dass dann auch dieses Ressort die Verantwortung in vollem Umfang in dieser Weise tragen muss.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es während der Zeit, also von der Einsetzung bis zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, eigentlich Anfragen an das BMUB oder nachgeordnete Behörden, wo

die Untersuchungskommission sozusagen Fachexpertise aus Ihrem Haus angefordert hat, um die Aufklärung oder die Arbeit der Untersuchungskommission zu unterstützen? Gab es da eine Situation, so einen Fall?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich kann das nicht vollständig ausschließen, aber ich habe darüber kein Wissen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war es gewesen. Okay.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage noch zu RDE, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Du bist noch dran.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - wo wir ja jetzt lustig gerade die Situation hatten: Wer hatte da eigentlich die Federführung? Da gab es ja auch Bewegung hier am Tisch.

Sie haben gesagt: Es gab dann die Ansage - so haben Sie es formuliert - aus dem Kanzleramt, was den Konformitätsfaktor angeht, also zumindest den unmittelbar jetzt einzusetzenden ab 2017. 2021 sieht das ja anders aus. Mich würde noch mal interessieren - Sie haben Ihre Position beschrieben -, mit welchem Konformitätsfaktor Sie reingegangen wären.

Sie haben auch Bezug genommen auf die Abstimmung mit dem BMWi. Mich würde noch mal interessieren, wie die Positionen und Abstimmungen und auch sozusagen vielleicht das Zusammenführen unterschiedlicher Auffassungen mit dem BMVI stattgefunden hat hinsichtlich sozusagen der Konformitätsfaktoren.

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, ich versuche noch mal, eine Erinnerung zusammenzubringen. Ich habe die Bewegungen eben übrigens auch schon wahrgenommen und habe gedacht, ich werde einiges zu hören bekommen von den Fachleuten,



5. Untersuchungsausschuss

dass ich nicht weiß, wer genau die Federführung hat.

Die Abstimmungen über die Konformitätsfaktoren liefen so, dass wir als BMUB - und so geht es, denke ich, auch aus den Akten hervor - möglichst nahe am Kommissionsvorschlag bleiben wollten. Den 1,2er für die zweite Stufe, das war nach Einschätzung der Fachleute - und ich glaube, auch konsultiert mit dem UBA - durchaus auch ein Stück zu anspruchsvoll. Deshalb hatten wir uns auf 1,4 als Ressortmeinung verständigt. Und für die längere Frist wollten wir möglichst nah an 1,6, jedenfalls unter 2 bleiben. Das war unsere Position.

Es hatte dann zwischendrin Gespräche gegeben zwischen BMWi und BMVI, wo man sich nach meiner Erinnerung auf 2,2 geeinigt hatte, und dem hatte ich förmlich widersprochen und habe gesagt: „Das kann nicht die Positionierung der Bundesregierung werden“, habe dann zunächst eine Verständigung mit Staatssekretär Machnig gesucht, die dann auch erfolgt ist bei 1,95. Das wiederum hat aber keine Zustimmung beim BMVI gefunden. Deshalb hatten wir - wenn ich das recht erinnere - zunächst in der Positionierung, die wir schriftlich hinterlegt haben, die Frage, wie es in der kurzen Frist ist, offengelassen, uns aber zur zweiten Stufe schon geäußert. Das hat sich dann verändert für die Positionierung. Letztendlich am 28.10. gab es dann die Entscheidung aus dem Kanzleramt, dass abweichend von der Vereinbarung, die wir getroffen hatten, nämlich im Bereich unter 2 zu bleiben - - dass es 2,1 sein sollte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte noch eine Frage. Und zwar im März dieses Jahres 2016 haben Sie einen Vortrag beim Technischen Kongress des VDA gehalten oder Grußworte gehalten. Das findet sich in den Unterlagen MAT A BMUB, Ordner 57, Seite 162 ff. Da heißt es oder ist Ihr Redemanuskript oder Ihr Redetext - ich zitiere -:

Wir haben bis in die Stunde der Entscheidung zu den RDE-Compliance-Faktoren in Brüssel Tele-

fonanrufe quer durch Europa erlebt, bis in die Spitzen der jeweiligen Staaten hinein, dass alles unterhalb von 2,5 kurzfristig als Compliance-Faktor dazu führen wird, dass jedenfalls in Deutschland an zwei, drei Standorten die Lichter ausgehen werden.

Zitatende. Das haben Sie gesagt. - Da würde mich jetzt einfach interessieren: Wer hat da telefoniert? Also, es scheint ja viele Anrufe gegeben zu haben. Wer hat da angerufen? Was sind das für Standorte, wo die Lichter ausgehen sollen? Das würde mich interessieren, was da konkret dahintersteckt.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, man kann ja dem Redemanuskript - das ist ja ein Transkript; so habe ich es auch vorgetragen - - gesehen, dass ich keine Lust hatte, beim VDA in einem Grußwort auch nur noch schöne Worte zu sagen. Wir waren natürlich sauer, weil genau so war es geschehen. Ich kann mich erinnern, dass Herr Wissmann ausgeführt hatte - ich weiß nicht mehr genau die Gelegenheit, Herr Krischer, aber kurz vor der Festlegung -, gesagt hat, wenn - - Alles unter 2,5 führt dazu, dass in Köln-Niehl, in Rüdeshheim und im Saarland die Lichter ausgehen. - Und es war für mich ein Beleg dafür - das habe ich da ja auch ausgeführt -, dass einfach mit einem zu großen Vorhaltewinkel vom VDA argumentiert wird, sodass wir als diejenigen, die Positionen dann erarbeiten, nicht mehr genau wissen: Was ist denn nun wirklich die Schmerzgrenze? Weil das ist ja wichtig. Das habe ich auch an anderer Stelle gesagt.

Ich halte es, anders als gelegentlich vermutet wird, für überhaupt nicht unanständig, dass ich mit der Automobilindustrie rede und auch mit dem VDA rede. Das gehört zu meinem Job dazu. Ich muss ja wissen, welche Argumente es dort gibt. Und natürlich ist es relevant, für einen Sozialdemokraten allemal, ob mit einer Entscheidung, die wir treffen, viele Tausend Arbeitsplätze gefährdet werden. Wenn ich dann im Nachhinein feststelle, dass mit einer Sorge operiert wird, die offenbar nicht den Tatsachen entspricht, dann verärgert das. Und das habe ich dort sehr deutlich gemacht.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann geht es noch mal an die CDU/CSU Fraktion. - Da gibt es keine weiteren Nachfragen. Ich hätte jetzt auf meinem Zettel auch weiter nichts. SPD-Fraktion? Dann wäre es noch mal an euch. - Dann besteht kein weiterer Fragewunsch an Sie, Herr Flasbarth.

Wir können die Befragung für heute beenden. Sie werden noch das Protokoll übersandt bekommen, um möglicherweise Änderungen vornehmen zu wollen, zu können, Richtigstellungen oder Ergänzungen vorzunehmen. Erst wenn das Protokoll dann von Ihnen freigegeben ist, erst danach kann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung feststellen.

Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken, zu später Stunde uns zur Verfügung gestanden zu haben, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Ich schließe damit die heutige Beweisaufnahmesitzung. - Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen und an die vielen fleißigen Menschen im Hintergrund.

(Schluss 21.42 Uhr)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vernehmung des Zeugen Dr. Oliver Eberhardt

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Eberhardt, herzlich willkommen jetzt zur direkten Befragung. Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es - ich fasse es noch einmal kurz zusammen - um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Es geht um die Frage: 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? Und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Bevor wir in die Befragung einsteigen und mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, und dazu gehören Ihr Vorname, Ihr Nachname, Ihr Alter, Ihr Beruf und Ihr Wohnort. - Bitte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja, mein Name ist Oliver Eberhardt. Ich bin 37 Jahre alt, wohnhaft in Bonn, arbeite als Referent im Bundesumweltministerium, und wenn ich keine Ihrer Fragen vergessen hat, müsste es das sein. Ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, ja. - Falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang noch mal kurz darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das gern wünschen zur Einführung, haben Sie jetzt die Möglichkeit dazu.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein. Ich möchte darauf verzichten und möchte mich ganz auf Ihre Fragen konzentrieren. - Ich habe nur eine Frage:

Hier liegt ein Gerät. Ich vermute, es ist nicht vergessen worden, sondern es ist ein Tonbandgerät oder Ähnliches?

Vorsitzender Herbert Behrens: . Ach so, das ist nur zur Sicherung für das Protokoll. Das ist ein Aufnahmegerät. Danke schön für den Hinweis.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir kommen damit zur Fragerunde. Wie schon erwähnt, habe ich zunächst als Vorsitzender die Gelegenheit, Ihnen einige Nachfragen zu stellen, und damit würde ich auch jetzt beginnen. Im Anschluss geht es dann hier der Runde nach an die Fraktionen.

Ich möchte Sie zunächst darum bitten, kurz einleitend Ihren fachlichen Hintergrund Ihrer bisherigen Tätigkeit darzustellen. Sie sind ja schon sehr lange in diesem Bereich tätig. Und darum wäre es für mich noch einmal von Interesse, aus welcher Profession Sie auch so kommen. Ist sie naturwissenschaftlicher, technischer oder juristischer Art, oder was ist Ihr Zugang zu diesem Thema?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich bin von der Ausbildung her Chemiker und arbeite seit 2007 im Referat IG I 6 im Bundesumweltministerium und beschäftige mich dort mit allem, was Abgasvorschriften - europäisch, national oder international - umfasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern meinen Fragenkomplex auf die Frage beschränken, auf die Untersuchung, die hier in Rede steht, wo es um die Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen geht, sogenannte Feldüberwachung. Da sind zwei Teile, die ich dabei abfragen möchte und Sie dazu befragen möchte, einmal zum Konzept und dann auch noch zum Verlauf der Ergebnisse.

War Ihnen, Herr Eberhardt, vor dem Bekanntwerden des sogenannten Abgasskandals im September 2015 aus Ihrer dienstlichen Befassung beim BMUB darüber bekannt, dass Hersteller von Kfz eine Motorsoftware einsetzen, die erkennt, ob

Kommentar-Zusammenfassung für Protokollauszug Eberhardt_m.Ä..pdf - PDF Converter Enterprise 6.0

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

sich ein Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand befindet mit der Folge, dass eben ein optimiertes Motorkennfeld geschaltet werden kann, das dann vom normalen Betrieb abweicht und bei Rollenprüfstandsmessungen zu Werten führt, die beim Verbrauch bzw. bei den Emissionen die Werte im Realbetrieb unterschreiten? Was war Ihnen darüber vor Bekanntwerden des Abgasskandals bekannt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, man muss an der Stelle aus meiner Sicht zwei Sachverhalte voneinander unterscheiden. Das eine ist die sogenannte Zykluserkennung, also ob das Fahrzeug erkennt, dass es in einer Laborumgebung betrieben werden muss. Diese Erkennung war technisch bekannt, ist sogar technisch notwendig, um ein Fahrzeug in einer Testumgebung, im Labor, betreiben zu können. Dass es eingesetzt werden kann, war auch vor Bekanntwerden des sogenannten VW-Skandals im September 2015 bekannt. Der Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen, also entsprechender Technologien, wie Sie sie beschrieben haben, war nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten niemals einen Hinweis darauf erhalten, dass einige Autohersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde das Thema - Sie haben es erwähnt -, dass es Zykluserkennungen gibt, von denen Sie wissen, dass es sie gibt - technisch bekannt waren sie auch -, im BMUB diskutiert, welche möglicherweise Einflussnahmen dieser Abschaltvorrichtung auf den Realverbrauch haben könnten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ob das im BMUB diskutiert worden ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann Ihnen nur aus meiner eigenen Wahrnehmung heraus den Sachverhalt schildern. Die Diskussionen dazu waren grundsätzlich bekannt; die sind auch in der Öffentlichkeit zum Teil geführt worden. Mit Blick auf die spätere Feldüberwachung war das bei der Konzeption ein Thema. Das ist ja vom Umweltbundesamt auch entsprechend beleuchtet worden. In der

weiteren Diskussion zu Abgasvorschriften, die ja dann im Prinzip von 2007 bis 2015 auf nationaler, europäischer Ebene erfolgt sind, in den entsprechenden Expertengruppen, Arbeitsgruppen war das Thema Abschaltvorrichtungen und der Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen eigentlich nie ein Thema.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Angesichts der Abweichungen, die auch Sie festgestellt haben, hat es ja dieses Projekt gegeben, und zwar die Erarbeitung eines fachlichen Konzepts seitens des UBA, eine möglichst umfassende unabhängige Feldüberwachung zu machen, und dazu habe ich jetzt meine folgenden Fragen an Sie.

Bei den uns vom BMUB vorgelegten Akten sehen wir, dass im Dezember 2007 der damalige Umweltminister - Zitat -

die Konzeptionierung einer umfassenden Feldüberwachung für den Bereich Pkw ... 2008 zu einem politischen Schwerpunkt

entwickeln wollte.

So steht es in einer E-Mail von Professor Uwe Lahl an Harry Lehmann mit dem Betreff „Feldüberwachung“. Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 8. Was ist nach Ihrer dienstlichen Kenntnis der Anlass, der die Leitung des Umweltministeriums dazu bewegt hat, das UBA zu veranlassen, ein solches Konzept zu erstellen? Welche Rolle spielte dabei Ihres Wissens seinerzeit die öffentliche Diskussion zum Thema der Partikelminderung, sogenannte PMS, also um die mangelnde Funktionalität und Haltbarkeit nachgerüsteter Partikelfiltersysteme?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie sagen es richtig: Im Jahr 2007 gab es in der Öffentlichkeit Diskussionen zum Einsatz sogenannter nicht ausreichend funktionierender oder mangelhafter Partikelminderungssysteme. Das waren damals Nachrüstsysteme für Diesel-Pkw. Diese Entwicklung und diese Diskussionen haben nach meiner Einschätzung damals dazu geführt, dass die Sensibilität im Hinblick auf den Bedarf zu einer umfass-



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:20:02



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:20:15
für



Nummer: 3 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:20:17



Nur zur dienstlichen Verwendung

1
 senden~~r~~ Überwachung sowohl von Kraftfahrzeugen als auch von emissionsrelevanten Bauteilen im BMUB - - dass diese Einschätzung vorgenommen wurde, dass wir so eine Feldüberwachung brauchen, dass wir insbesondere eine Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden benötigen. Daraufhin haben wir 2007 mit einem entsprechenden Vorsto~~2~~2 die Verkehrsbehörden ~~versucht~~ von einer Notwendigkeit zu überzeugen und eine entsprechende Konzeption dann auch beim Umweltbundesamt in Auftrag gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was dann ja auch erfolgte. Meine Frage bezüglich der Konzeptionierung: Gab es Vorgaben des BMUB an dieser Stelle, also wurden dem UBA bestimmte Vorgaben gemacht bezüglich der Konzeptionierung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Dem UBA wurden keine Vorgaben gemacht, aber es wurde die Zielrichtung erläutert, dass wir ein Konzept benötigen, um auf diesem Konzept aufbauend eine umfassende Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden zu erreichen, also im Hinblick auf Messverfahren, Anzahl der Tests, Testverfahren, die anzuwenden sind, welche Schadstoffe zu überprüfen sind, also eine wirkliche Konzeption eines Feldüberwachungsvorhabens - ich würde es vielleicht als eine Art Kochrezept oder Ähnliches bezeichnen -, um dann am Ende eine Feldüberwachung durchführen zu können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das war dann eher die Projektbeschreibung - so habe ich Sie jetzt verstanden -, als dass direkte Vorgaben bezüglich der Konzeptionierung gemacht worden sind?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. Es wurden die Ziele erläutert; es wurden die - - Es wurde darum gebeten, ein Konzept aufzustellen, wie man das klassisch kennt von einer Projektbeschreibung: Was ist zu erreichen, und wie kommen wir dort hin? Das war die Zielübung dabei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nach Aktenlage - das betrifft die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, auf dem Blatt 20 - gab es am 9. Januar 2008 dazu im

Bundesministerium für Verkehr ein erstes Ressortgespräch von Vertretern des BMUB, des UBA und des BMVBS. Haben Sie daran teilgenommen seinerzeit?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da überfragen Sie mich jetzt. Ich kann mich nicht daran erinnern, aber ich will es nicht ausschließen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ging da konkret um das erste Ressortgespräch.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich habe jetzt gerade keine Erinnerung daran; möglicherweise ergibt sich das noch im Lauf des Gesprächs.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke. - Können Sie die Einschätzung von Herrn Dr. Lehmann auf der UBA-Seite bestätigen, die er in einer E-Mail vom 19. Februar 2008 an Professor Lahl wie folgt schildert - Zitat -:

Nach diesem Gespräch ... bestand Einigkeit auf Arbeitsebene, dass das UBA alle fachlich [sic!] Defizite der Feldüberwachung, die mit einem vertretbaren Aufwand ausgeräumt werden können, im Bericht darlegen soll. Der Bericht sollte demnach gesetzlich geregelte und gesetzlich nicht geregelte Bereiche umfassen.

Das ist der Beleg BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 20. - Können Sie diese Einschätzung so bestätigen, die in dieser Mail so vorgenommen worden war?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann es nur insofern einschätzen, als ich diese E-Mail kenne, und kann sie nur zur Kenntnis nehmen. Also, ich habe keine eigene Tatsachenwahrnehmung zum Hergang, zur Grundlage dieser E-Mail.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, was dann Ihrer Einschätzung nach - - Oder ich frage Sie einfach mal so: Was verstand man Ihrer Einschätzung nach in diesem Zusammenhang unter Ausräumen von Defiziten mit vertretbarem Aufwand?



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:20:40



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:21:15



Nummer: 3 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingfügter Text Datum :15.11.2016 12:21:26

versucht,



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Also eine Interpretation dessen, was dort geschrieben worden ist, kann ich nicht vornehmen. Ich habe dazu keine eigene Wahrnehmung.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einem Telefonat im Nachgang zu dem Fachgespräch vom 9. Januar 2008 zwischen Herrn Mönch vom UBA und Herrn Knobloch vom BMUB am 15.01.2008 zum Konzept zur Feldüberwachung heißt es laut Ihrer Gesprächsnotiz aus den Akten:

... es wurde nochmals erläutert, dass im Konzept (wie in Bespr. im BMVBS am 9.1.08 angespr.) d. „Tretminen“ zu benennen sind (was ist zu untersuchen, wieviele Fahrzeuge, Kosten, ...); es soll keine UBA-Feldunters. sein, sondern ganz konkret BMV/KBA als Vorlage dienen.

So steht es in der von mir erwähnten Mail; die Fundstelle kommt gleich. - Offenbar - das schließe ich zumindest aus den Anführungszeichen bei dem Wort „Tretminen“ -, dass dieser Begriff wörtlich gefallen ist. Wissen Sie noch, auf wessen Sprachgebrauch die Rede von „Tretminen“ zurückging, die benannt werden sollten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das kann ich Ihnen nicht beantworten. Das ist insofern auch schwierig: Sie werden ja das Wort „Tretminen“ in mehreren Akten finden, auch mit unterschiedlichem Bedeutungen und in unterschiedlichem Kontext. Ich denke, das ist in dem Punkt einfach mal bildlich zu verstehen als eine Art Schwerpunktsetzung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie selbst haben auf den Entwurf des UBA mit dem Titel „Konzept für eine Feldüberwachung von Kfz“ am 20. März 2008 eine handschriftliche Anmerkung angebracht - da taucht es wieder auf -, die mit den wörtlichen Anführungszeichen - - zu verstehen ist, und Ihre eigene handschriftliche Anmerkung lautet „weitere Tretminen.“ - Da ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 38. - Die Notiz steht am Anfang einer Passage mit der Überschrift „Bisherige Feldüberwachung“, und

zwar bei dem Unterpunkt „Defizite, nicht geregelte Bereiche“. - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 37. - Dort schreiben Sie:

Aus technischer Sicht bestehen - neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie - folgende Defizite:

Das ist die gleiche Stelle, Seite 38. Es folgen Spiegelstriche, und der zweite Spiegelstrich der Aufzählung lautet dann:

Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating). Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind, ist bisher ... nicht vorgesehen.

Nach wessen Einschätzung handelt es sich bei diesem Punkt wie auch bei weiteren im Konzeptentwurf genannten Punkten, etwa dem Umstand, dass die Überprüfung der CO₂-Emissionen bisher nicht Gegenstand der offiziellen Feldüberwachung ist, oder dem Punkt, dass Emissionen außerhalb des vom Prüfzyklus abgedeckten Kennfeldbereichs nicht überprüft werden - - Inwieweit handelt es sich nach Ihrer Einschätzung in diesen Punkten um die Tretminen, die genannt worden sind, sogenannte Off-Cycle Emissions, Cycle Bypass und diese Dinge mehr? Welches sind diese Tretminen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Na, der Begriff „Tretminen“ umfasst in diesem Zusammenhang die komplette Liste. Man muss sich den Gesamtkontext, in dem dieses Konzept des Umweltbundesamts damals stand, vor Augen führen. Das Ziel des BMUB war es seit Ende 2007, eine umfassende Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden zu erreichen. Hierzu hatten wir das Umweltbundesamt um eine entspre-

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

chende Konzepterarbeitung gebeten. Dieser Entwurf des Umweltbundesamts war ein entsprechender Konzeptentwurf, auf dem aufbauend wir gedachten, auf das Bundesverkehrsministerium zuzugehen. Bei der Überprüfung des Konzeptentwurfs haben wir uns natürlich überlegt, ob dieser Konzeptentwurf geeignet ist, eine fruchtbare Gesprächsgrundlage mit dem Verkehrsministerium herzustellen. Man muss sich vor Augen führen: Eine unabhängige Feldüberwachung von Behörden war damals etwas, was über die Vorgaben des Regelwerks insofern hinausging, als es keine gelebte Praxis war. Die Praxis war eine Selbstüberprüfung durch die Hersteller, überprüft oder gemonitort durch ein Typgenehmigungsbehörde. Eine unabhängige Überprüfung der Kraftfahrzeuge durch eine Verkehrsbehörde war insofern in gewisser Weise Neuland. Und dieses Neuland zu beschreiten, bedurfte einer gewissen Aktivierungsenergie, und diese zu bekommen, dort hinzukommen, da haben wir überlegt, ob das Konzept hierfür geeignet ist, ausreichend fokussiert ist daraufhin, dass wir ein Konzept, also wirklich eine Art Betriebsanleitung zur Durchführung eines solchen Feldüberwachungsvorhabens, liefern konnten. Und die Analyse oder die Tabelle oder das Bulletin, das Sie gerade angesprochen haben, das von mir mit „weitere Tretminen“ umschrieben worden ist, war eine Defizitanalyse des Regelwerks. Das heißt: Was ist im Regelwerk derzeit nicht vorgesehen? Es ist eben nicht vorgesehen eine Überprüfung der CO₂-Emissionen. Es war nicht vorgesehen Off-Cycle-Bereich; es war nicht vorgesehen eine Überprüfung im Hinblick auf potenziellen Einsatz von Defeat Devices oder Zykluserkennungen.

Das war aber nicht das Ziel des Konzepts. Das Ziel des Konzepts war, dem BMVI oder dem damaligen BMVBS quasi eine Betriebsanleitung für eine Feldüberwachung zu präsentieren, um eine Basis für Diskussionen zu schaffen. Und wir haben deswegen dieses Konzept an diesem Punkt analysiert und geschaut. Zum einen waren ja noch Doppelungen im Konzept enthalten, und wir haben dann diese Passagen uns genau daraufhin angeschaut, ob sie vom Kern der Diskussionen ablenken können, weil zu dem Zeitpunkt war ja nicht geplant, über das Regelwerk zu dis-

kutieren und Regelwerkdiskussionen im Ressortkreis zu beginnen, sondern ganz fokussiert eine Feldüberwachung durch die Verkehrsbehörden zu erreichen. Daraufhin ist das von mir entsprechend überschrieben worden als eine Passage, die vom Kern des Vorhabens nicht inhaltlich, aber von der Beschreibung her ablenkt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bei dieser Entwicklung - Sie haben es eben genannt - einer Betriebsanleitung sozusagen hat ja ein Prozess stattgefunden, wo es Veränderungen des Konzepts gegeben hat. Meine Frage: Trifft es zu, dass Ihr Referat IG I 6 sich in einem Telefonat von Herrn Mönch mit Herrn Knobloch wenige Tage nach dem Fachgespräch nunmehr dagegen ausgesprochen hat, dass in dem Konzept „auch Fragen aufgegriffen werden, die bisher nicht durch gesetzliche Vorschriften abgedeckt sind“?

Beispiele wären die Erhebung von CO₂-Emissionen, off-cycle Emissionen, cycle beating, Tuning u. a.

Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 20. Stimmt es ferner, dass Ihr Referat dies damit begründete, dass das KBA nur im gesetzlich geregelten Rahmen aktiv werden könne?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist richtig, dass wir damals mit dem Umweltbundesamt einen Austauschprozess hatten, einen Abstimmungsprozess, wie er zwischen Behörden durchaus üblich ist, und dass es unsere Überzeugung war, dass das Konzept so, wie es vorgelegt worden ist, eine sehr gute Basis ist, um auf dieser Grundlage dann auf das Verkehrsministerium zuzugehen. Es ist richtig, dass wir eine gewisse Grundhaltung des Verkehrsministeriums vermuteten, nämlich dass das Verkehrsministerium aufgrund seiner Zuständigkeiten und - in Anführungsstrichen - seiner Durchführungskompetenzen im Hinblick auf die Abgasvorschriften natürlich als Ausgangsbasis immer das Regelwerk hat.

Wenn Sie sich die Endkonzeption des Umweltbundesamts anschauen, gab es dann aber am Ende des Austauschprozesses ein gemeinsames Verständnis dessen, dass das Grundkonzept des



g



Nur zur dienstlichen Verwendung

UBA - wie könnte man das nennen? - das Notwendige und das Wünschenswerte umfassen sollte, sprich: das gesetzliche Regelwerk als eine Art Mindestgrundlage und darauf aufbauend, darüber hinausgehend weitere essenzielle Aspekte, unter anderem den Bereich der CO₂-Emissionen. Und in diesem gegenseitigen Abstimmungsprozess ist man dann zu einem Punkt gekommen, wo das Endkonzept dann meines Erachtens im Juli dieses Jahres dann vorgelegt worden ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Verstehe ich Sie dann richtig, dass es quasi auch einen Prozess gab, dass nicht festgestellt worden ist, was gesetzlicher Rahmen ist, sondern dass man sich daran orientiert hat, was man ganz gerne machen möchte? Und ich frage Sie einfach mal direkt: Gab es hausinterne Gutachten beispielsweise, die Ihnen dabei geholfen haben, festzustellen, was als gesetzlich geregelt anzusehen ist und was nicht?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Leider sind wir es, die ein entsprechendes Gutachten hätten schreiben müssen. Es ist so, dass wir als zuständiges Fachreferat für die Abgasgesetzgebung die Experten sind, die entsprechend einzuschätzen haben, was gesetzliche Grundlage ist. Das war auch so, und es war auch zum damaligen Zeitpunkt klar, dass für eine Feldüberwachung nach dem Regelwerk lediglich die Schadstoffemissionen im Fokus stehen können. Alles andere war darüber hinausgehend. Aber weitere Gutachten sind nicht angefertigt worden, zumindest nicht nach meiner Erkenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Ich zitiere noch mal aus einer Mail von Herrn Lehmann an Professor Lahl, und das bezieht sich auf das Konzept, das am 28. Februar 2008 bezüglich des Konzeptentwurfs für die Feldüberwachung übersandt worden ist. Weshalb kam man laut der E-Mail von Herrn Lehmann an Professor Lahl zunächst überein, dass das Konzept ausdrücklich Prioritäten genau aufzeigen sollte, insbesondere alle Tretminen identifizieren sollte? - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 35.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich habe Ihre Frage nicht richtig verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so. - Weshalb kam man laut E-Mail überein, dass man in diesem Konzept ausdrücklich Prioritäten genau aufzeigen sollte, insbesondere alle Tretminen identifizieren sollte? Das war Gegenstand des zitierten Konzeptentwurfs.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, was hier genau zwischen Herrn Lehmann und Herrn Lahl besprochen worden ist, kann ich Ihnen nicht beantworten; dazu liegt mir keine Kenntnis vor. Was mit dem Wort „Tretminen“ gemeint ist, ist sicher wieder interpretationsfähig und hängt von dem ab, der es geschrieben hat. Insofern kann ich Ihnen dazu auch nichts sagen. Sicher, es war klar, wir wollten ein Konzept, das eine Grundlage für die entsprechende Ausgestaltung eines Feldüberwachungsvorhabens darstellt, und dazu war auch sicher, dass die entsprechenden Felder, in denen eine solche Feldüberwachung anzusetzen hat, also welche Fahrzeugklassen, welche Modelle, welches Abgaskonzept, welche Anzahl, welche Messungen usw. - - Also diese von mir genannte Betriebsanleitung, das war sicher ein Fokus, und persönlich würde ich sagen: Ich würde das jetzt nicht als Tretminen bezeichnen; ich würde das eher als Projektschwerpunkt oder elementaren Bestandteil eines solchen Konzepts beschreiben. Aber nicht jedes Wort ist da wahrscheinlich auf die Goldwaage zu legen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist das so Ihre Bezeichnung. - Ich möchte auf den Entwurf zurückkommen. Im Entwurf vom 20. März 2008 schreibt das UBA weiter unter dem Punkt „Umfang der bisher durchgeführten Feldüberwachung durch KBA und UBA“ - das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 39 -:

Das UBA führt seit vielen Jahren eine Feldüberwachung durch. ...
Zurzeit läuft die Feldüberwachung VII ... Diese Feldüberwachung verfolgt insgesamt folgende Ziele, wobei die vorgenannten Defizite z. T. berücksichtigt sind:



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:23:37

"



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:23:41

"



Nummer: 3 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:24:11

ja



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zu diesen Zielen zählt das UBA die Ermittlung und Überprüfung der CO₂-Emissionen, die Überprüfung der Schadstoffemissionen außerhalb des Prüfbereichs, also Off-Cycle Emissions, und - auch das ist zitiert -:

In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind (cycle-beating).

War Ihnen, als Sie den Entwurf des UBA im Frühjahr 2008 zur Durchsicht und Überarbeitung bekamen, das mit dem Begriff „Cycle Beating“ beschriebene Phänomen bereits bekannt, etwa aus Fachpublikationen? Es gibt ja eins auf der europäischen Ebene; da geht es um eine Publikation zum Thema mit dem Titel „Cycle Beating and the EU Test Cycle for Cars“ oder auch andere Dokumente. War Ihnen das Phänomen Cycle Beating zum damaligen Zeitpunkt bekannt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Begriff „Cycle Beating“ ist nach meiner Kenntnis auch bis heute nicht klar definiert. Deswegen ist erst mal der Begriff „Cycle Beating“ zu fassen. Dass technische Möglichkeiten bestehen, um Fahrzeugen die Erkennung einer Laborumgebung zu ermöglichen, und dass das zum Teil technisch sogar notwendig ist, war mir damals zwar nicht bekannt. Ich habe aber aus öffentlichen Diskussionen daraus in dem Kontext durchaus ein Gefühl dafür bekommen, was hier gemeint sein könnte. Der Begriff „Cycle Beating“ ist genauso wie „Cycle Cheating“ oder „Zykluserkennung“ oder auch der Begriff „Abschalteinrichtung“ am Ende sehr, sehr schwierig zu fassen. Insofern: Ein klares Bild hatte ich nicht, nein, aber ein gewisses Bauchgefühl, was dahinter verborgen sein kann.

Die Diskussion zu technischen Möglichkeiten - das muss man, glaube ich, auch an der Stelle erwähnen - waren Diskussionen, die eigentlich erst im Jahr 2015 auf die politische Agenda kamen. Das waren also keine Diskussionen, die im Bereich der Abgasvorschriften relevant oder virulent waren. Insofern: Das Abgasregelwerk hat zwar den Begriff der Abschalteinrichtungen defi-

niert und auch entsprechende Verbote und Zulässigkeiten definiert. Insofern waren technische Möglichkeiten durchaus bekannt. Über den konkreten Einsatz oder Testverfahren zu deren Erkennung ist nach meiner Einschätzung damals so gut wie nichts bekannt gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und inwieweit ging man damals davon aus, dass diese nicht illegal oder nicht ausreichend geregelt waren? Worauf basierte diese Einschätzung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Diese Einschätzung des Umweltbundesamts meinen Sie in der Defizitanalyse, oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja eben erwähnt, dass Abschalteinrichtungen bekannt sind, manche von denen legal sind, manche von denen möglicherweise illegal, und meine Frage ist jetzt: Worauf basiert dann Ihre Einschätzung, wenn Sie sagen: „Das ist legal als Abschalteinrichtung, und das andere ist illegal“?, um auch diesen Begriff des Cycle Beating da ein bisschen erläutert zu bekommen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da bin ich offensichtlich missverstanden worden. Im Hinblick auf Abschalteinrichtungen habe ich das nicht skizziert oder zumindest nicht skizzieren wollen. Ich habe das skizziert im Hinblick auf die Zykluserkennung, und diese klare Differenzierung zwischen einer Zykluserkennung, die teilweise technisch notwendig ist, und einer Abschalteinrichtung und darüber hinausgehend auch einer nicht zulässigen Abschalteinrichtung - diese Differenzierung ist mir wichtig gewesen; darauf wollte ich hinaus.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weshalb und auf wessen Veranlassung haben Sie in der von Ihnen überarbeiteten und gekürzten Fassung des UBA-Konzepts, wie Sie in einer Übersendungsmail an Herrn Lahl schreiben, die - Zitat - „kritischen“ Berichtspunkte herausgearbeitet“ und die Zustimmung des UBA eingeholt, dass die von Ihnen - dann wieder in Anführungszeichen gesetzten - „Kritikpassagen“ gestrichen wurden? - Die Quelle hatte ich eben genannt.

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Wunsch, das Konzept im Hinblick auf die Zielerreichung der Einbindung des Verkehrsministeriums zu straffen und Nebenaspekte aus dem Konzept herauszunehmen, das ist damals in der Abteilung IG besprochen worden, und die Konzeptüberarbeitung ist dann zunächst durch mich erfolgt und dann im Geschäftsgang entsprechend auch dem Umweltbundesamt mitgeteilt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es gab Einwendungen des Bundesverkehrsministeriums, haben Sie gesagt. Welcher Art waren diese Einwendungen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, es gab zu dem Zeitpunkt - - Es war missverständlich. Es gab zu dem Zeitpunkt überhaupt keinen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium zum Konzept. Es war ein Austausch innerhalb der Abteilung IG mit Blick auf die Konzeption und das Ziel der Einbindung des Verkehrsressorts bei der späteren Feldüberwachung. Das war ja sozusagen die Grundkonzeption, und im Hinblick auf diese Zielerreichung haben wir das Konzept analysiert und uns Gedanken gemacht, wo die Kernpunkte des Konzepts sind, wie diese stärker fokussiert herausgearbeitet werden können, und daraufhin haben wir das Konzept in einer normalen Behördenabstimmung noch einmal gestrafft und entsprechend dann auch dem Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt. Also einen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium hat es zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben, also nicht zum Konzept der Feldüberwachung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wir sind jetzt im Jahr 2010 der Konzeptentwicklung, und dann möchte ich ganz gern von Ihnen erfahren, worin sich das dann tatsächlich ab 2010 im Auftrag der BAST vom TÜV Nord durchgeführte gemeinsame Feldüberwachungsprojekt des BMVBS und des BMUB - - von dem Konzept abweicht, das das UBA in Anlehnung an seine eigenen Feldüberwachungsstudien 1 bis 7 vorgeschlagen hatte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das Umweltbundesamt hat uns im Juli 2008 ein entsprechendes Konzept zur Verfügung gestellt. Dieses Konzept

haben wir auf Ebene der Unterabteilungsleitung an das damalige BMVBS kommuniziert als Basis für die Aufnahme von Gesprächen zur Durchführung eines Feldüberwachungsvorhabens aus Sicht des damaligen Umweltministeriums durch die zuständigen Verkehrsbehörden. Das spätere Feldüberwachungsvorhaben hat dann sozusagen noch einen entsprechenden Reifeprozess natürlich durchlaufen. Wir haben zunächst in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium eine Grundsatzeinigung erreicht, dass ein solches Vorhaben durch das Verkehrsministerium durchzuführen ist und durchgeführt werden soll.

Auf Basis dieser Grundsatzeinigung ist dann eine Leistungsbeschreibung zwischen den beteiligten Behörden - es waren ja fünf Behörden, die am Ende beteiligt waren - entsprechend abgestimmt worden, und auf Basis dieser Leistungsbeschreibung ist das Vorhaben dann, wie Sie ausführten, im Jahr 2010 gestartet worden. Basis des Projekts war am Ende - so auch die Einigung zwischen Umwelt- und Verkehrsressort; aufgrund des Hinweises sozusagen des Verkehrsressorts nachvollziehbar -, dass in einem Feldüberwachungsvorhaben durch die zuständigen Verkehrsbehörden auch nur Basis sein kann, was das europäische Regelwerk vorgibt an der Stelle. Wir haben dann im weiteren Abstimmungsprozess eine gemeinsame Sichtweise entwickelt zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, dass wir dessen ungeachtet darüber hinausgehen wollen, dass wir also nicht nur die Schadstoffemissionen überprüfen wollen, sondern weiterhin auch die CO₂-Emissionen, weiterhin auch und abgasrelevante Bauteile anschauen wollen aus dem ganzen Bereich der Austauschkatalysatoren. Und das war am Ende die Basis für die Grundkonzeption des Feldüberwachungsvorhabens dann für das Jahr 2010.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe zumindest beim Lesen der Unterlagen schon den Eindruck, dass von Beratung zu Beratung das Untersuchungsdesign doch erheblich verändert worden ist und in gewisser Weise auch weniger Tiefgang hatte als der ursprüngliche Ansatz, den wir aus den Jahren 2007, 2008 haben. Gab es aus Ihrer Sicht - - Vorher haben Sie versucht, darzustellen, dass es eben in den Absprachen dann Veränderungen gegeben hat. Inwieweit hat sich



und



Nur zur dienstlichen Verwendung

das Konzept damit von dem ursprünglichen Ansatz entfernt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, es war ein Abstimmungsprozess zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrsressort, und im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses ist es aus meiner Sicht zwar nicht weniger Tiefgang geworden, aber man hat die wesentlichen Konzeptpunkte am Ende umgesetzt, nur verteilt auf unterschiedliche Schultern. Also, ich hatte erwähnt, die Grundkonzeption des Umweltbundesamts war ja sehr umfassend. Dieses Konzept ist in den Beratungsprozess eingespeist worden. Die Verkehrsbehörden haben aber - aus meiner Sicht nachvollziehbar und zu Recht - darauf hingewiesen, dass eine Typgenehmigungsbehörde über das Kraftfahrt-Bundesamt Überprüfungen nur auf der Basis des Regelwerks durchführen kann.

Im weiteren Abstimmungsprozess ist dann eine gemeinsame Sichtweise erreicht worden, dass wir ungeachtet der Grundlage des Regelwerks aber darüber hinausgehen wollen und weitere Aspekte mitbeleuchten wollen. Das waren die CO₂-Emissionen; das war der ganze Bereich der emissionsrelevanten Bauteile. Das haben wir im Vorhaben aufgenommen. Was sozusagen nicht umgesetzt werden konnte in diesem gemeinsamen Vorhaben - aber dafür in einem separaten Vorhaben des Umweltbundesamts -, war der Bereich der sogenannten Off-Cycle-Emissionen. Hier bestand Übereinkunft, dass das quasi eine Art Forschungsauftrag ist, dass es ein Forschungsfeld ist, das Emissionsverhalten von Fahrzeugen im Hinblick auf die Realemissionen in anderen Fahrzyklen als im Regelwerk vorgegeben zu untersuchen. Deswegen hat das Umweltbundesamt in einem Parallelvorhaben dann diesen Aspekt mit abgedeckt, sodass wir am Ende sagen können: Die wesentlichen Aspekte des Konzepts des Umweltbundesamts sind abgedeckt gewesen, sind in entsprechenden Forschungsvorhaben oder entsprechenden Überwachungsvorhaben verankert worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also haben wir es hier mit zwei unterschiedlichen Forschungsvorhaben zu tun: das eine, das mit dem Verkehrsministerium dann abgesprochen und abgestimmt

war, und das andere, wo Sie sagten, wo Fragen, beispielsweise Off-Cycling, zum Thema gemacht worden sind.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau; das waren sich ergänzende Vorhaben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich noch mal auf das eine, das abgestimmte Forschungsvorhaben zu sprechen kommen, das sich ja verändert hatte. Inwieweit konnten denn mit den Rahmenbedingungen, die der BAST von Ihrem Hause und vom BMUB und BMVBS vorgegeben wurden, Hinweise erkannt werden bezüglich des Einsatzes von Motorsteuerungssoftware wie Cycle Beating beispielsweise oder von Software - so heißt es hier, Zitat -, „die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird“? - Das ist BMUB-2-1, Ordner 4, Seite 38. - War mit dem Design das noch erkennbar und herauszufinden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Mit dem Design und mit den Vorgaben des europäischen Regelwerks war damals eine Abschaltvorrichtung, wie wir sie heute kennen, also eine illegale Abschaltvorrichtung, nicht zu finden. Es gab damals weder die notwendigen Messverfahren noch die entsprechende Erfahrung zur Analyse im Hinblick auf die Kombination von Fahrzeugverhalten und entsprechenden Emissionen und einer entsprechenden Software. Also, das war mit diesem Messprogramm so nicht zu machen. Es waren aber auch damals im Regelwerk - und das ist bis heute der Fall, muss man an dieser Stelle erwähnen - keine Verfahren verfügbar, mit denen man eine entsprechende Abschaltvorrichtung hätte finden können, rechtssicher nachweisen können; das muss man gleich noch dazusagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, jetzt haben Sie den Begriff „rechtssicher“ eingeführt. Dass man es herausfinden konnte, hatten wir zumindest in der Zeugenvernehmung von einem anderen Zeugen schon gehört. - So weit meine Fragen zur Konzepterstellung.

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Dann würde ich ganz gerne noch mal, was den Verlauf und die Ergebnisse der Studie anbetrifft, die ab 2010 vom TÜV Nord ja durchgeführt worden ist - - In einer E-Mail vom 2. Februar 2011 informierte Herr Bugsel die Mitglieder der Lenkungsgruppe, die ja das Projekt begleitet hat - BMVBS, KBA, BMUB und UBA - zum Betreff „Projekt Feldüberwachung/Ergebnisse Golf-Messung in WOB“: Festgestellt worden seien - Zitat - eine Abweichung der CO- und CO₂-Emissionen von dem Typprüfwert. Sie hingen davon ab, ob der Golf im Anlieferungszustand gemessen wurde oder nicht und ob die Messung des Golfs mit dessen alter oder neuer Software erfolgte. - Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186.

Also, während mit der alten Software der Grenzwert für CO₂-Emissionen überschritten wurde, konnten - auch das wieder zitiert - „die CO-Emissionen bei dem geprüften Fahrzeug im NEDC (Typ 1 Test) um ca. 50 % gegenüber der ‚alten‘ Software reduziert werden“ - Zitatende - und lagen - Zitat - „nun deutlich unterhalb des CO-Grenzwerts in etwa auf dem Niveau des Typprüfwerts“. Aber auch da gab es weiter divergierende Messergebnisse, je nachdem, ob der Golf im Anlieferungszustand gemessen worden ist oder nicht.

Weiteres Zitat - Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, auch auf der Seite 186 -, wo es heißt:

Je nachdem auf welches Messergebnis man sich nun bezieht, beziffert sich die Abweichung der CO₂-Emissionen gegenüber dem bei der Typprüfung gemessenen CO₂-Wert auf ca. + 11 % (Messung aus Essen) oder ca. + 5 % (Messung aus Wolfsburg).

Und dann ist ein ganzer Prozess in Gang gesetzt worden. Im Hinblick auf dieses Ergebnis verschickte der Direktor der BASt, Herr Seeck, am 16. Februar 2011 ein Schreiben an Volkswagen mit der Bitte um schriftliche Stellungnahme zu den dort ermittelten Werten beim VW Golf. In dem Schreiben heißt es dazu:

Bei zwei Fahrzeugen traten deutliche Überschreitungen des CO-

Grenzwertes auf und bei dem dritten Fahrzeug lag der CO-Messwert nahezu exakt auf dem Grenzwertniveau.

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

Das ist der gleiche Ordner, auf der Seite 192. - Angesichts dieser Abweichungen im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte für CO und CO₂ mit alter und mit neuer Software interessiert uns hier insbesondere, was in der Lenkungsgruppe unter alter und neuer Software dann auch verstanden wurde und welche Funktionsweise man den beiden Softwarevarianten beimaß. Wurden auch die gemessenen Werte wie Golf im Auslieferungszustand gemessen und von den Exemplaren unterschieden, bei denen das nicht der Fall ist? Die konkrete Frage ist: Welche Veränderungen gegenüber dem Anlieferungszustand erfolgten dann bei dem in Wolfsburg vermessenen VW Golf vor dessen Messung? Also: Wie ist der Prozess? Wie hat sich das Fahrzeug verändert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, die Stichprobengröße für eine Feldüberwachung nach dem Regelwerk ist immer drei Fahrzeuge. Der Beginn der Stichprobe: Drei Fahrzeuge sind vermessen worden; zwei zeigten eine Überschreitung des Kohlenmonoxidgrenzwertes; einer war mit, ich meine, 499,6 mg, man könnte sagen, knapp am Grenzwert dran, aber eben drunter. Die Stichprobe war demnach nicht zu entscheiden. Dessen ungeachtet, dass die Stichprobe nach dem Regelwerk nicht zu entscheiden war, ist zum damaligen Zeitpunkt bereits eine Diskussion mit dem Hersteller aufgenommen worden im Hinblick auf die Ursachenforschung: Warum hat ein Diesel-Pkw hohe Kohlenmonoxidemissionen? Denn üblicherweise sind die CO-Emissionen bei einem Diesel sehr, sehr niedrig; das liegt am Verbrennungsverfahren und an der entsprechenden Abgasnachbehandlung.

Insofern war das ein atypischer Fall für ein Dieselfahrzeug, und der Hersteller hat dann im Laufe des Prozesses hierfür auch eine technisch für die

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Lenkungsgruppe nachvollziehbare Erklärung geliefert, nämlich dass aufgrund der Alterung des Katalysators der Aufheizprozess, also die Temperaturfindung des Katalysators, langsamer war als ursprünglich konditioniert. Das läge an einem entsprechenden Fehler bei der Softwarekonditionierung, und man könne das aber dadurch lösen, dass die Software zu einem schnelleren Aufheizen des Katalysators führt und damit die Kohlenmonoxidemissionen wieder deutlich entfernt sind vom Grenzwert und damit eine Grenzwerteinhaltung sichergestellt ist.

Das waren die Diskussionen, die wir damals in der Lenkungsgruppe hatten. Die Erklärungen erschienen den Mitgliedern der Lenkungsgruppe technisch plausibel, und es hat sich auch an Messungen von Volkswagen in Anwesenheit des Forschungsnehmers die Wirkung eines entsprechenden Softwareupdates gezeigt. Die CO-Emissionen lagen mit dem Softwareupdate deutlich unter Grenzwert - Sie sprachen es an: 50 Prozent geringere Emissionen - und damit in einem Bereich, der nachvollziehbar war mit Blick auf das Emissionsverhalten des Fahrzeugs und nach meiner Erinnerung auch im Bereich des Typgenehmigungswerts. Das heißt, das war dann wieder ein nachvollziehbares Verfahren, und so ist es auch von der Lenkungsgruppe damals gesehen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das war ein Ergebnis des Diskussionsprozesses, nachdem man den Hersteller darauf aufmerksam gemacht hatte: Es gibt erhebliche Abweichungen. Wie kann man die erklären?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig. Die Erläuterungen stammten vom Hersteller, und sie wurden entsprechend in der Lenkungsgruppe geprüft und sind als technisch nachvollziehbar eingeschätzt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun gibt es ja weiteren Kontakt mit VW bezüglich der Abweichungen, und zwar einen vom 30. März 2011; das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 206 f. Wie haben Ihres Wissens der TÜV Nord, die BAST und das UBA die schriftliche Reaktion von VW vom 30. März- das ist zu einem

späteren Zeitpunkt - ihrerseits aufgenommen und bewertet, und welches Vorgehen wurde von der BAST erwogen? Das scheint ja noch einen weiteren Kontakt mit VW über den Februarkontakt hinaus gegeben zu haben.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja, nach meiner Erinnerung hat der Austausch mit VW weiter stattgefunden. Es schloss sich dann im Anschluss auch ein Gespräch mit Volkswagen an, von der Lenkungsgruppe mit Volkswagen, um den Gesamtkontext noch mal zu beleuchten und quasi sich ein abschließendes Bild dessen zu machen, wie das Ganze jetzt einzuschätzen ist. An genaue Bewertungen vonseiten der Behörden oder deren mögliches Agieren - hierzu kann ich Ihnen keine Aussage machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, die Lenkungsgruppe hat sich wiederholt mit Erläuterungen und Informationen von Volkswagen beschäftigt, um auf spezifische Dinge hinzuweisen, um spezifische Dinge zu erklären. Weil hier sind ja in den Unterlagen diverse Mailverkehre mit VW genannt, beispielsweise vom 13. Mai 2011; das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_5, Blatt 76 ff. Können Sie vielleicht dazu noch mal was sagen? Wie haben die einzelnen Mitglieder der Lenkungsgruppe die schriftliche Reaktion über das eben schon Geschilderte hinaus aufgenommen und bewertet, und welche weiteren Vorgehen wurden dabei auch erwogen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, im Einzelnen kann ich Ihnen das aus meiner Erinnerung heraus nicht mehr schildern, welche Position welche Behörde oder welche Einschätzung welche Behörde damals hatte. Nach meiner Erinnerung war es aber in jedem Fall so, dass wir am Ende ein gemeinsames technisches Verständnis dessen hatten, dass die Erläuterungen seitens Volkswagens einleuchtend waren, dass die Abhilfemaßnahmen ebenfalls geeignet erschienen, um eben die potenzielle Grenzwertüberschreitung im Bereich der Kohlenmonoxidemissionen durch eine entsprechende Updatesoftware in den Griff zu bekommen. Das war in jedem Fall der Fall. Im Einzelnen habe ich hieran keine Erinnerung.

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Das, was Sie eben sagten, widerspricht in gewisser Weise dem, was jetzt weiter in den Unterlagen zu finden ist. In einem von Ihnen erstellten Vermerk für den damaligen Unterabteilungsleiter IG I vom 3. Mai 2011 zum - Zitat - „Sachstand F&E-Vorhaben ‚Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen‘ (Feldüberwachung)“ regen Sie, Herr Dr. Eberhardt, als Stellungnahme und Vorschlag zum weiteren Vorgehen Folgendes an - auch da zitiert -:

Es wird vorgeschlagen, weiterhin bei VW auf Aufklärung und Lösung ggf. vorhandener Mängel zu drängen. Ggf. wäre, bei unzureichender Kooperation seitens VW, auf eine Formalisierung (= Übergabe des Vorgangs an KBA zur Einleitung einer formalen „Untersuchung“ nach den Vorgaben der EU-Regelung) hinzuwirken. Dies soll so bspw. im Rahmen der Lenkungsgruppe des Vorhabens vertreten werden (nächste Sitzung am 9. Mai 2011).

Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 317. - Weshalb unterblieb die von Ihnen im April vorgeschlagene Formalisierung durch Abgabe an das KBA letzten Endes, obwohl auch Dr. Bugsel dann noch mal späterhin, am 6. Juli 2012, per E-Mail mitteilte, Volkswagen habe auch „im Nachgang zu unserem 2. Herstellergespräch (im April) keine Erklärung ... abgegeben, weder zu den erhöhten CO₂-Emissionen, noch zu den CO-Emissionen“?

Da die gesetzte Frist bereits ... abgelaufen ist, kann man wohl davon ausgehen, dass von Volkswagen keine Reaktion mehr zu erwarten ist.

Also, das scheint ja eine etwas andere Geschichte zu sein als die, die ich eben hörte.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das ist kein Widerspruch. Die Schwierigkeit ist: Die Stichprobe war damals nicht zu bewerten. Ich hatte ausgeführt: Es waren zwei von drei Fahrzeugen mit erhöhten Emissionen festgestellt worden; ein

Fahrzeug hat den Grenzwert eingehalten. Damit war die Stichprobe nicht zu bewerten. Eine Formalisierung des Verfahrens hätte vorausgesetzt, dass die Stichprobe abschließend zu bewerten ist, und dies ist im späteren Fortgang des Forschungsvorhabens dahin gehend erfolgt, dass die Stichprobe ausgedehnt wurde. Das ist das normale, das vorgegebene Verfahren über das europäische und internationale Regelwerk: Die Stichprobe ist auszudehnen. Wir haben am Ende dann acht Fahrzeuge vermessen im Rahmen des Feldüberwachungsvorhabens, acht Fahrzeuge. Hier von zeigten drei Fahrzeuge erhöhte Emissionen, zwei davon bei CO-Emissionen, ein Fahrzeug im Bereich der Kohlenwasserstoff- und Stickoxidemissionen, also des Summengrenzwerts. Damit war die Stichprobe insgesamt als positiv zu bewerten. Und demnach fiel eine Formalisierung des Verfahrens letztlich aus, weil das Kraftfahrt-Bundesamt auf der formellen Seite keinen Ansatzpunkt hatte, sozusagen gegenüber Volkswagen eine Art Nichteinhaltung von Vorgaben des Regelwerks zu formulieren und entsprechende Abhilfemaßnahmen einzufordern.

Man muss ebenfalls im Hinterkopf behalten: Die Basis für eine Feldüberwachung und deren Anwendung ist immer das europäische Regelwerk. Das europäische Regelwerk gibt im Bereich der Feldüberwachung bislang nur sehr rudimentäre Vorgaben, zum einen im Hinblick auf die Durchführung der entsprechenden Überwachung, aber auch im Hinblick auf deren Anwendung der Ergebnisse. Das heißt: Das, was wir damals im Rahmen der Feldüberwachung versucht hatten, war ein, ich will jetzt nicht sagen, voreuseilender Gehorsam, aber ein über die Vorgaben des Regelwerks hinausgehendes Handeln. Und die Gespräche mit Volkswagen hätten normalerweise erst dann durchgeführt werden können, wenn man eine entsprechende Grundlage dafür hat. Das haben wir nicht gemacht. Wir haben frühzeitig das Gespräch gesucht, um auch frühzeitig zu schauen: Ist hier ein Problem? Wie ist das Problem zu lösen? - Die technischen Erklärungen leuchteten ein. Eine Formalisierung war nicht mehr möglich oder war einfach dadurch nicht möglich, dass die Stichprobe am Ende positiv zu bewerten war. Das heißt, man hatte keinen rechtlichen Ankerpunkt, und es erschien auch gelöst,

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

das Problem - das muss man auch dazusagen -; denn alle weiteren Fahrzeuge waren im Blick auf ihre Kohlenmonoxidemissionen unauffällig.

Insofern ist das kein Widerspruch, sondern es ergänzt sich. Das weitere Vorgehen war so - angedeutet -: Wenn quasi ein Verfahren zu formalisieren ist - - Bei entsprechender Überschreitung einer entsprechenden Anzahl von Fahrzeugen kann eine Formalisierung erfolgen. Das hat hier nicht vorgelegen; insofern ist das auch nicht erfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch das offenkundige Nichtreagieren von Volkswagen auf Ihre, denke ich mal, konkreten Fragen, die Sie an den Konzern gerichtet haben, das spielte dann weiter keine Rolle mehr?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das sind zwei Sachverhalte, auf die man da eingehen kann. Das eine war: Das Fahrzeug, um das es ging, hatte ein Produktionsdatum - - Ich meine, das ist Ende 2010 ausgelaufen. Die weiteren Verfahren, die also im Sinne einer Überprüfung der Fahrzeuge hätten durchgeführt werden können seitens des Kraftfahrt-Bundesamts, wären beispielsweise die Konformität der Produktion gewesen. Da das Fahrzeug aber gar nicht mehr produziert wurde, war das ein auslaufendes Modell. Eine Konformitätsüberprüfung war gar nicht mehr möglich. Im Hinblick darauf, ob hier quasi eine weitere Diskussion im Hinblick auf die CO₂-Emissionen - das war ja der zweite Bestandteil des Schreibens - hätte stattfinden können - - Der Bereich der CO₂-Emission ist im Hinblick auf die Feldüberwachung unreglementiert. Die CO₂-Emissionen sind im Rahmen der Feldüberwachung nicht zu überprüfen, und wir haben hier auch keinen Ankerpunkt, um sozusagen ein behördliches Handeln darauf aufzusetzen.

Wir haben im Rahmen des Forschungsvorhabens, ich meine, insgesamt bei sechs Herstellern eine erhöhte CO₂-Emission im Vergleich zum Typgenehmigungswert festgestellt und haben mit diesen Herstellern auch einen entsprechenden Schriftwechsel geführt. Das Bundesamt für Straßenwesen hat entsprechende Herstellerschreiben an die Hersteller geschickt. Die Antworten waren

nahezu gleichlautend: dass das europäische Regelwerk leider an dieser Stelle nicht geeignet ist, um repräsentativ und reproduzierbar CO₂-Emissionswerte zu liefern, die eine klare Bewertung des Fahrzeugs erlauben. Also auf Deutsch gesagt: Wenn Sie ein Fahrzeug im NEFZ vermessen, können Sie es an einem Tag mit dem Wert messen, am nächsten Tag mit einem anderen Wert, und Sie befinden sich innerhalb des Regelwerks. Das ist leider eine Schwierigkeit des NEFZ: nicht nur die geringe Repräsentativität, sondern auch die große Bandbreite der potenziell legal möglichen Testbedingungen. Und insofern wurden wir von den Herstellern mit dem Sachverhalt erneut konfrontiert, dass der NEFZ kein geeignetes Messverfahren ist, und das war eine Analyse, der wir uns letztlich angeschlossen haben, weil aus unserer Sicht ja auch der NEFZ zum damaligen Zeitpunkt entsprechend bewertet wurde und an den Arbeiten zu einem neuen Testverfahren, dem WLTP-Verfahren, bereits gearbeitet worden ist und insofern das unsere Haltung bestätigt hat, dass wir hier dringenden Handlungsbedarf haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber das war doch zum damaligen Zeitpunkt hinlänglich bekannt, dass der NEFZ keine realistischen Werte gibt. Dieser Auskunft hätte es ja eigentlich nicht von VW bedurft, um das zu erkennen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, aber das war eine Erklärung. An einem Beispiel gesagt: Wenn wir 110 messen und der Typprüfwert war 105, dann kann es dafür die Erklärung geben, dass das Fahrzeug immer 110 hat oder dass das Fahrzeug bei 110 anders gemessen worden ist als bei 105. Wenn aber beide Messwerte gleichwertig sind - und das war der Hinweis seitens der Hersteller -, sind beide Messwerte eben entsprechend mit zu berücksichtigen. Sprich: Wir hatten sowohl vonseiten des Regelwerks als auch vonseiten der Messtechnik das zum damaligen Zeitpunkt im Rahmen der Diskussion Mögliche von den Herstellern erfahren, nämlich dass die Ausführungen dahin gingen, dass eben sehr starke Flexibilität im Regelwerk vorlagen und damit die erhöhten Emissionen im Rahmen unseres, also des BAST-, Vorhabens erklärbar waren. Insofern waren die Diskussionen an dem Punkt auch zu einem Ende

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

gekommen, weil wir sowohl auf der regulatorischen Seite als auch auf der Diskussionsseite alles so weit umfänglich diskutiert hatten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber der Zeitraum war ja schon recht fortgeschritten, weil auch die Projektlaufzeit ja noch mal verändert worden war: Wir sind jetzt im Jahr 2012 nach den Unterlagen, wo eben Auffälligkeiten hinsichtlich der CO₂-Emissionen bei einigen untersuchten Fahrzeugtypen festgestellt worden sind. Und im April 2012 wurde dann noch mal ein weiteres Mal der Zeitraum des Projekts verlängert, und zwar dann um sieben Monate, sodass insgesamt noch mal zehn Monate ins Land gingen, „um“ - Zitat - „die Stellungnahmen der betroffenen Hersteller im Abschlussbericht aufnehmen zu können“, nachdem bisher nicht alle Stellungnahmen der Fahrzeughersteller vorliegen. Das ist BMUB-2-1, Ordner 5.

Was sollte in diesem verlängerten Zeitraum dann noch an neuen Erkenntnissen gewonnen werden? Das verstehe ich nicht. Oder ist das, was Sie eben gerade sagten, am Ende dieses um zehn Monate verlängerten Projektzeitraums festgestellt worden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann Ihnen den genauen Zeitpunkt dieser Diskussionen nicht mehr nennen. Aber das war sicher ein Prozess. Es kann durchaus sein, dass es in diesem verlängerten Zeitraum dann zu diesen Diskussionen kam; das will ich nicht ausschließen. Aber ich kann Ihnen den genauen Zeitraum der Diskussionen nicht benennen; ich kann mich nur an die Ergebnisse in diesem Kontext erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt wird es eigentlich ein bisschen heikel, weil Sie schon sagten, Sie hätten alles das, was Ihnen zur Verfügung stand, in Anschlag gebracht, um dann aufzuklären, woher diese Abweichungen kommen. Sie haben vom Hersteller entsprechende Informationen bekommen, die letztendlich dann trotz einer abschließenden Reaktion so akzeptiert worden sind. Nun gibt es aber einen interessanten und bedenkenswerten Hinweis in einer Mail vom 8. November 2011 zu weiteren Stichproben am Golf TDI, wo Herr Schmidt vom TÜV Nord Herrn

Dr. Bugsel von der BASt mitgeteilt hat, dass bei den beiden untersuchten VW Golf TDI die Grenzwerte eingehalten wurden. Dazu merkt er dann an - Zitat -:

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

Das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_6, Seite 92.

Interessant ist eben, dass es sich bei diesem Golf TDI um ein Fahrzeug mit der Motorvariante EA 189 handelte, die uns dann vier Jahre später das beschert hat, was uns hier umtreibt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Dieses Softwareupdate, über das wir vorhin sprachen, zur Einhaltung der Kohlenmonoxidgrenzwerte ist genau das, was hier vom Forschungsnehmer nach meiner Einschätzung der von Ihnen vorgetragene Passagen gemeint worden ist. Das heißt, es war nicht klar, ob der Hersteller - in Anführungsstrichen - im vorausweisenden Gehorsam das entsprechende Softwareupdate bereits eingespielt hat, um die Grenzwerteinhaltung sicherzustellen. Die Schwierigkeit ist dabei die Dokumentation. Softwareupdates werden ja - zumindest nach meinem Kenntnisstand; das ist eine Frage für das Kraftfahrt-Bundesamt letztlich - nicht immer dokumentiert, und insofern war für den Forschungsnehmer damals aller Voraussicht nach die Interpretation: Na ja, dieses Softwareupdate zur Verbesserung des Emissionsverhaltens zur Einhaltung der Kohlenmonoxidgrenzwerte könnte hier bereits aufgespielt worden sein bei den Fahrzeugen im Rahmen der Serviceaktion.

Das ist übrigens ein übliches Verfahren, dass die Softwareupdates hier zu ganz unterschiedlichen Fehlerbehebungen im Rahmen eines Services aufgespielt werden. Das ist sicher was, was man für die Zukunft sich auch anschaut: wie man ~~das~~ ^{man} ~~Nachvollziehen der~~ Änderungen der Fahrzeugsoftware auf der Basis des heutigen Erkenntnisstands, was eine Software bewirken kann, sicher genauer nachvollziehbar halten muss. Wie das genau passieren kann, ist sicher eine schwierige



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:33:04



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:33:31

kann



Nur zur dienstlichen Verwendung

Angelegenheit, das einfach technisch nachvollziehbar zu machen. Aber nach meiner Einschätzung dieser Textpassage, die Sie jetzt vorlesen, ist das damals die Interpretation gewesen, dass dieses Softwareupdate zur Verbesserung des Fahrzeugs eben schon aufgespielt war und die Fahrzeuge deswegen den Grenzwert bereits eingehalten haben. Letztlich war das Fahrzeug aber innerhalb der Stichprobe positiv zu bewerten, und das haben die Messergebnisse dann auch unterstrichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir das vorstellen? Wie muss ich mir denn so eine Serviceaktion vorstellen? Sie sagen: Es sind Softwareupdates. - Sie lassen sich dann aber nicht erläutern, worin - wenn es denn eine Softwareupdate-Variante war - die bestand. So lese ich hier zumindest, dass eine Serviceaktion durchgeführt worden ist. Dann stimmten die Werte, und dann war das für Sie, für die Lenkungsgruppe auch in Ordnung.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann nur interpretieren, was Sie mir gerade vorgelesen haben. Ich bin über die Details nicht informiert. Aber meine Interpretation wäre, dass die Serviceaktion dazu hätte genutzt werden können, um dieses Softwareupdate zum schnelleren Aufheizen des Katalysators aufzuspielen und damit entsprechend die Kohlenmonoxidgrenzwerte sicher einzuhalten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie selber sind damals kritischer geblieben; so sagt es zumindest eine E-Mail vom 8. Mai 2012 - Fundstelle: BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_7 von 20, Seite 89. Sie schreiben Folgendes an die Mitglieder der Lenkungsgruppe - Zitat -:

... ich stimme den Ausführungen
des KBA

- haben wir ja eben erläutert -

weitgehend zu, würde aber andere
Schlussfolgerungen ziehen: Das
„Weiter Dranbleiben“ wurde ja
auch vor dem Hintergrund be-
schlossen, dass uns (und insbe-

sondere BMVBS und BMU) absehbar nach Abschluss des Vorhabens Fragen gestellt werden könnten, was wir denn auf Basis der Erkenntnisse aus dem Vorhaben unternommen haben. Eine Aussage wie, wir haben die Beteiligten angeschrieben, die Rückmeldungen waren nicht zufriedenstellend, aber dann war das Projekt zu Ende, wäre da kaum hilfreich in der Außendarstellung.

So schreiben Sie selber, und dem will ich eigentlich nichts hinzufügen.

Sie schlagen dann vor, alle Hersteller - und nicht nur die aus dem Projekt; Fragezeichen - und die Verbände einzuladen und - Zitat - „mal ein bisschen durch die Mangel zu drehen“. Sie weisen darauf hin, dass die Industrie bezüglich WLTP zum Teil deutlich abweichend von dem agiert, was sie in ihren Stellungnahmen vorschlägt.

Meine Frage an Sie: Können Sie hierzu erläutern, was Sie mit dem Vorschlag, dass man die Hersteller noch mal durch die Mangel drehen müsste, meinten? Wie wurde Ihr Vorschlag bei den Kollegen der Lenkungsgruppe angenommen, und gab es Umsetzungsvorschläge oder eher Kritik daran? Warum?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist jetzt wiederum der Aspekt der CO₂-Emissionen. Bei den CO₂-Emissionen haben wir eine ganz andere rechtliche Grundlage. Wir haben bei den CO₂-Emissionen keine Grundlage im Rahmen der Feldüberwachung, die Einhaltung der CO₂-Emissionen zu überprüfen und gegebenenfalls auch Abhilfemaßnahmen rechtlich durchzusetzen. Wir haben hier also quasi eine Art unregelmäßigen Bereich, übrigens bis heute. Die CO₂-Emissionen hat die Bundesregierung deswegen im Nachgang zu diesem Forschungsvorhaben in die europäischen Verhandlungen zur Fortentwicklung der Abgasvorschriften als einen Kernpunkt eingespeist, den die Feldüberwachung zukünftig umfassen muss.

In diesem Kontext war aber klar, dass wir im Hinblick auf die CO₂-Emissionen immer wieder mit Argumenten konfrontiert werden, dass die

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Messverfahren unzureichend sind, und wir diese¹ auch zur Kenntnis nehmen müssen. Denn das Regelwerk ist an diesem Punkt leider bis zum jüngst beschlossenen Update um den WLTP sehr rudimentär gewesen, hat sehr viele Flexibilitäten ermöglicht. Und insofern war es durchaus wichtig aus unserer Sicht, dass wir hier entsprechend politischen Druck auf die Hersteller machen, um als Schlussfolgerung aus diesem Projekt zumindest abzuleiten, dass wir im Rahmen der WLTP-Arbeiten deutlich schneller vorankommen müssen und hier einen zielführenden Abschluss erreichen müssen, dass eben die Lücken des Regelwerks durch den NEFZ entsprechend gelöst werden können. Als Schlussfolgerung zum Forschungsvorhaben ist das, denke ich, am Ende, auch wenn ich keine Erinnerung an die Diskussion dazu im Detail habe, sicher positiv aufgenommen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie etwas zu den Positionen der Hersteller bzw. auch des VDA sagen, die dort im Rahmen des Verfahrens vorgetragen worden sind, und - Sie haben ja immer wieder Kontakt auch mit den Herstellern gehabt - wichen die in dieser Diskussion bezüglich WLTP-Verfahren ab von dem, was innerhalb der Lenkungsgruppe diskutiert worden ist? Wie waren die Reaktionen der Hersteller an dieser Stelle?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist jetzt eine Frage, die schwierig zu beantworten ist, weil sie einen so langen Zeitraum und einen so intensiven Diskussionsprozess umfasst. Woran ich mich erinnern kann, ist, dass Teile der Ausführungen der Hersteller im Rahmen der Antworten auf die Schreiben der Bundesanstalt für Straßenwesen das bestätigt hatten, was wir im Rahmen des WLTP-Prozesses auch erfahren haben, nämlich dass es elementare Schwachstellen gibt im NEFZ, die dazu führen können, dass unter gleichen Randbedingungen durchgeführte Tests durchaus im Endergebnis deutlich voneinander abweichen können. Insofern war hier Konsistenz vorhanden.

Dass das sich nicht immer eins zu eins vonseiten der Hersteller in der Argumentation dann auch in die WLTP-Verhandlungen übertragen hat, das kann durchaus sein. Ich kann Ihnen das nicht an

einem Detail festmachen. Aber mein Bauchgefühl war schon bisweilen in den Diskussionen, dass je nachdem, in welcher Gruppe man gerade sitzt, bisweilen die Argumentationslinie umgekehrt wurde. Das will ich aber niemandem vorwerfen. Jeder hat hier sozusagen eine Rolle zu spielen, und das war eben die Rolle der Hersteller auch im Rahmen der WLTP-Verhandlungen, wenngleich diese am Ende insgesamt als sehr fruchtbar zu sehen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, es hat ja auch einen ganzen, doch enorm langen Zeitraum in Anspruch genommen. Insofern, was die Ergebnisse anbetrifft, will ich Sie gleich noch mal eben mit einer Einschätzung konfrontieren, und dann bin ich auch mit diesem Teil der Konzeptbearbeitung durch.

Wir sind ja nun schon sieben Jahre später. Da gibt es dann die abschließende fachliche Stellungnahme vom 30. Juli 2015 zum Schlussbericht des TÜV Nord, und da steht - Zitat -:

Die Ergebnisse des Vorhabens zeigen, dass mit Blick auf die Schadstoffemissionen die Fahrzeuge ... die Abgasgrenzwerte im Labor einhalten. Mit Blick auf die Realmissionen der Fahrzeuge auf der Straße ergibt sich daraus jedoch noch keine belastbare Aussage, hierfür müssten andere Prüfprozeduren eingesetzt werden, die derzeit auf EU-Ebene entwickelt werden ...

Real Driving Emissions sind damit gemeint. - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 6, Blatt 583.

Juli 2015 - begonnen haben wir eben im Zeitraum 2007/2008. Wenn Sie aus der Studie keine belastbare Aussage zu den realen Emissionen der Fahrzeuge auf der Straße herausgefunden haben, dann frage ich Sie einfach mal nach der Einschätzung: Wofür wurde die Studie mit Gesamtkosten von knapp 490 000 Euro dann letztendlich durchgeführt und mehrfach verlängert? Das bleibt mir jetzt am Ende dieser Befragungsrunde dann doch schleierhaft.





Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie wissen ja zu Beginn eines solchen Vorhabens nichts über die Ergebnisse. Das heißt, wir haben bei der Konzeption des Vorhabens ein Ziel verfolgt, nämlich die Feldüberwachung von Kraftfahrzeugen unabhängig von einer Behördenseite aufzusetzen, und wir haben uns im Nachgang dann mit den Ergebnissen auseinandergesetzt. Wir haben festgestellt, wie Sie richtig ausführen: Keines der Fahrzeuge hat im Rahmen des Stichprobenverfahrens Auffälligkeiten gezeigt; alle Stichproben waren positiv zu bewerten.

Das war aber nicht die einzige Schlussfolgerung aus diesem Vorhaben. Also, das Vorhaben hat uns durchaus im Rahmen der Verhandlungen vorgebracht. Als weitere Schlussfolgerung hat es unsere Sichtweise bestätigt, dass die CO₂-Emissionen im Rahmen des NEFZ eben nicht repräsentativ, nicht reproduzierbar messbar sind. Das waren Erkenntnisse, die man früher in gleicher Weise hatte; das hat das noch mal bestätigt.

Weiterhin waren wir der Überzeugung, dass es verpflichtend sein muss, die CO₂-Emissionen im Rahmen der Feldüberwachung zukünftig auch zu messen. Das heißt, das war ein Antrieb für Umwelt- und Verkehrsressort, im Rahmen der weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene zur Fortentwicklung der Abgasvorschriften, die dann 2014 begonnen haben, diesen Punkt einzubringen, und den haben wir auch vonseiten der Bundesregierung im Regelwerk verankert. Das ist noch nicht beschlossen; aber wir haben ihn schon mal eingebracht. Das heißt, da fehlt lediglich der formale Stempel noch.

Also, das war eine weitere wesentliche Schlussfolgerung: Wir waren der Überzeugung am Ende des Vorhabens, dass das statistische Verfahren für eine Feldüberwachung deutlich überarbeitet werden muss - eine Forderung, die wir im Rahmen der RDE-Arbeiten eingebracht haben und die jetzt im Rahmen der weiteren RDE-Arbeiten - Stichwort „viertes RDE-Paket“ - auch von der Kommission aufgegriffen wird in einem separaten Rechtsetzungsverfahren, jetzt sozusagen den Kernpunkt der Feldüberwachung neu aufzusetzen auf der Basis von RDE, auf der Basis einer

überarbeiteten und dann hoffentlich sehr viel effizienteren Statistik.

Wir haben weiterhin als Schlussfolgerung gezogen, dass der zweite Teil des Vorhabens, der Teil B, die Austauschkatalysatoren - - dass wir auch hier Überarbeitungsbedarf sehen mit Blick auf die Regelung 103 der UNECE - ein anderer Rechtskontext; aber auch da ist das Regelwerk fortzuentwickeln.

Und gut, als weitere Schlussfolgerung - das ist jetzt zumindest eine persönliche von mir -: Eine weitere Feldüberwachung auf der Basis des NEFZ war aufgrund der Breite der Stichprobe, also der Stichprobe der untersuchten Modelle, und der umfangreichen Untersuchungen an diesen Modellen und des Nachweises, dass die Modelle die Grenzwerte im NEFZ alle einhalten, nicht mehr als zielführend anzusehen. Das heißt, wie Sie richtig ausführen: Projekte kosten Geld, und die Geldmittel, die vorhanden sind, die ja zum Teil auch sehr knapp sind, sollten zielführend eingesetzt werden. Das heißt, es war unsere Überzeugung, dass auf der Basis des NEFZ eine Feldüberwachung mit diesem statistischen Verfahren im Hintergrund, mit den Mängeln im Hinblick auf die CO₂-Emissionen, also einer fehlenden Rechtsgrundlage, derzeit nicht mehr sinnvoll ist, sondern auf der Basis neuer Erkenntnisse, neuer Verfahren neu aufgesetzt werden sollte. Das war eine übereinstimmende Auffassung innerhalb der Lenkungsgruppe, und das ist jetzt ein Punkt, an dem man quasi schon nahtlos ansetzen kann, etwas, was jetzt sozusagen schon aufgegriffen wird, sowohl regulatorisch als auch durch die entsprechenden Typgenehmigungsbehörden.

Also, ich denke, Schlussfolgerungen gibt es viele. Es gibt wahrscheinlich noch zahlreiche weitere. Das sind die, die mir jetzt mehr oder weniger spontan einfallen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber es bedurfte erst der Beichte von VW, dass sie illegal abgeschaltet haben. - Ich gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Herr Dr. Eberhardt, der Herr Vorsitzende hat ja schon relativ



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:35:43



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:35:51

noch



Nur zur dienstlichen Verwendung

viele Themen umfangreich bearbeitet. Es bleiben aber trotzdem noch einige Dinge übrig, die möglicherweise ergänzend sind. Eine Frage noch mal zum Cycle Beating: Die Erkennung des Testzyklus und die Aktivierung der Abgasreinigung - impliziert das von vornherein eine Möglichkeit der Manipulation? Haben Sie das so in Zusammenhang gebracht?

Und jetzt davon unabhängig noch mal auch einen Verweis auf den Abschlussbericht: Sie haben ja zu den Stichproben auch umfangreich Stellung genommen. Wenn man den Abschlussbericht liest, dann werden dort häufig die Abweichungen mit der Verwendung eines falschen Kraftstoffs begründet, und der Eindruck wird erweckt, dass man mit dem Referenzkraftstoff also die Abweichungen quasi erklären könnte oder, besser gesagt, vermeiden könnte. Welche Rolle spielt das? Im Abschlussbericht war es deutlich festgelegt. In dem Begleitwerk zum Abschlussbericht, also in den Protokollen und Gesprächen, wurde dann mehr diese Software-Aktualisierung angesprochen.

Vielleicht nehmen Sie dazu noch mal Stellung, und die anderen Fragen möchte ich dann im Komplex nach Ihrer Antwort stellen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist richtig, was Sie ausführen: Die Zykluserkennung an sich ist technisch zum Teil sogar notwendig, das heißt, da gibt es keinen direkten Bezug zum Einsatz einer Abschaltvorrichtung oder zum Einsatz einer illegalen Abschaltvorrichtung. Eine Zykluserkennung kann notwendig sein und ist oftmals technisch sogar notwendig, um ein Fahrzeug überhaupt im Labor betreiben zu können. - Das zu Ihrer ersten Frage.

Mit Blick auf den Abschlussbericht und mit Blick auf die Referenzkraftstoffe: Das europäische Regelwerk sagt an dieser Stelle - und das ist das, was ich vorhin mit leider rudimentären Regelungen, leider rudimentären Vorgaben versucht hatte zu beschreiben -: Im Rahmen der Feldüberwachung ist es das Recht des Herstellers, bei entsprechenden Überschreitungen oder aus seiner Sicht unzureichenden Testverfahren einen Nachtest durch einen Referenzkraftstoff einzufordern.

Das ist etwas, wogegen wir uns vonseiten der Bundesregierung seit Jahren vehement einsetzen in zweierlei Belangen: zum einen diese Referenz zu streichen. Das wird jetzt im Rahmen der weiteren RDE-Arbeiten sicher ein Punkt sein. Denn es ist ja klar: Kein Mensch fährt draußen mit Referenzkraftstoff. Das Regelwerk eröffnet diese Möglichkeit aber. Das heißt, da haben wir einen gewissen Widerspruch zwischen Realität und dementsprechenden Messverfahren - einen Bruch, den wir lösen wollen, den wir mit den RDE-Arbeiten auch zum Teil bereits gelöst hatten oder haben.

Als Erklärung für niedrigere Emissionen den Referenzkraftstoff heranzuziehen, ist ein sehr, sehr schwieriges Unterfangen, weil man muss an dem Punkt berücksichtigen: Die Qualität des Referenzkraftstoffs muss nicht zwanghaft Auswirkungen auf das Emissionsverhalten haben. Wir haben das in gewissen Tests gesehen; wir haben es in gewissen Tests aber auch nicht gesehen. Das heißt, da war keine Systematik nach meiner Erinnerung erkennbar, dass ein Referenzkraftstoff automatisch zu besseren Emissionen führt. Was der Referenzkraftstoff in jedem Fall bewirkt, ist eine bessere Reproduzierbarkeit. Wenn Sie sich vorstellen, ein Fahrzeug wird - in Anführungsstrichen - vom Halter besorgt für eine Feldüberwachung. Der Halter liefert das Fahrzeug quasi mit seinem Haus-und-Hof-Kraftstoff ab. Wenn die Qualitätsunterschiede innerhalb der Normen - - Die können durchaus da sein, Kraftstoffe können unterschiedliche Qualitäten haben; das kann im ungünstigsten Fall auch zu Emissionsbeeinflussung führen. Und das heißt, wenn Sie ein Fahrzeug - in Anführungsstrichen - mit einem guten Kraftstoff erwischen und ein anderes mit einem schlechten Kraftstoff, kann das eine gewisse Emissionsdifferenz - sicher nicht in relevanter Auswirkung, aber in gewissem Umfang - erklären. Deswegen ist der Referenzkraftstoff immer eine Möglichkeit, die Ausreißer der Tests quasi einzufangen und auf eine normierte Basis zurückzuführen. Aber wir sind der Überzeugung in der Bundesregierung, dass wir Referenzkraftstoffe für die Fortschreibung des Regelwerks nicht mehr als Maßstab haben wollen, sondern dass

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

wir hier quasi Marktkraftstoffe als Referenz setzen wollen. - Ich hoffe, das waren Ihre beiden Fragen.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Das war jetzt aus dem Abschlussbericht erst mal so nicht zu lesen. Aber es ist ja immer gut, wenn es auch im Anschluss daran Erkenntnisse gibt, die dann noch verwertbar sind.

Sie hatten in einer Stellungnahme, die Sie persönlich verfasst haben zum Positionspapier der Automobilindustrie zu RDE aus dem Oktober 2014, geschrieben, dass es zu zeitlichen Verzögerungen bezüglich Abschluss der RDE-Arbeiten im Wesentlichen deshalb gekommen ist, weil die Automobilindustrie einen umfangreichen Forderungskatalog vorgelegt hätte, also die Industrie-seite. Nachzulesen ist das in BMUB-2-1, Ordner 11 von 60, Seite 331 bis 334.

Durch welche Forderungen hat Ihrer Meinung nach die Automobilindustrie den Entwicklungsprozess im Schwerpunkt ausgebremst? Und zweitens: Inwiefern wurde die Automobilindustrie in den Prozess der Entwicklung von der Bundesregierung, also sprich: auch von Ihrem Ministerium, einbezogen und mit welchem Ziel?

Dazu kann ich gleich die nächsten Fragen anschließen. Da muss ich noch mal zurückgehen auf die vorkonzeptionelle Arbeit zur Feldüberwachung. Da gab es ja dieses Hin und Her - wir haben es heute umfangreich besprochen -, mit Tretminen ja oder nein, wo Sie dann in Ihrem Hause und in Ihrem Referat die Wünsche des UBA, mögliche Kritikpunkte oder Problemdiskussionen mit dem Verkehrsministerium auch im laufenden Prozess zu erörtern, eher in den Bereich der Rahmenbedingungen gepackt haben und gesagt haben: Wir konzentrieren uns auf die Kernbedingungen des Regelwerks. Aber es zeigt sich ja deutlich, dass diese Rahmenbedingungen, also diese Kritik, quasi die Prozesskritik, unbedingt notwendig ist.

In diesem Zusammenhang haben Sie ja auch einen ständigen Gedankenaustausch seit 2009, wie mir bekannt ist, zwischen dem Umweltministe-

rium und dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller. Können Sie noch mal kurz die Initiative dazu erläutern, was Anlass und Ziel des Gedankenaustauschs ist und welche Bedeutung das für die strategische Ausrichtung des BMU hat, wie das möglicherweise auch auf die zukünftige Regelung der Feldüberwachung zurückgreift und wie die Zukunft, die Perspektive solcher Austauschrunden aussehen wird - jetzt nicht nur zeitlich oder terminmäßig, sondern auch zielmäßig?

Dann sind Sie ja die zuständige Fachaufsicht zum Kraftfahrt-Bundesamt. - Nein? Für die Beschaffenheit von mobilen Maschinen und Geräten doch auf jeden Fall, oder?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Denke ich mal. Luftreinhaltung, Klimaschutz, also das gehört schon zusammen. - Wie gestaltet sich jetzt dort die Zusammenarbeit, auch in Zukunft oder in Bezug auf das Konzept der Feldüberwachung gesehen, die ja nun, glaube ich, am Anfang schon ein bisschen rumpelig war?

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist auf jeden Fall zu beantworten innerhalb des Untersuchungszeitraums, und da ist die Zukunft etwas begrenzt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich versuche kurz, hinten anzufangen: Der Bereich „mobile Maschinen“ ist nicht Bestandteil des Untersuchungsbeschlusses. Insofern habe ich hierzu keine Möglichkeit auszuführen. Mobile Maschinen sind Baugeräte, Bagger. In diesem Kontext haben wir eine Fachaufsicht über das Kraftfahrt-Bundesamt. Ich bin für diesen Themenbereich nicht zuständig; hierzu kann ich Ihnen keine Ausführungen machen.

Die Gespräche mit dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller - Sie meinen den VDIK?

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ja.

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also nicht ACEA. Okay, VDIK. - Das ist richtig: Da hatten wir in den letzten neun Jahren, seit ich im Bundesumweltministerium arbeite, alle ein bis zwei Jahre einen Gedankenaustausch. Das war immer in einer durchaus größeren Runde, wo die wesentlichen Kernpunkte der aktuellen Diskussionen - - Das reichte dann von der Abgasuntersuchung, also der periodischen Überwachung von Kraftfahrzeugen, hin zu den Abgasvorschriften, aber auch zum Thema Kühlmittel, Thema Recycling von Kraftfahrzeugen, also die ganze Themenbreite, in der das BMUB tätig ist im Hinblick auf Kraftfahrzeuge. Diese Gespräche waren ein Informationsaustausch - ich denke, für beide Seiten -, und das ist regelmäßig durchgeführt worden. Ich denke, es ist wichtig, dass man Gespräche führt, um ein Bild dessen zu erhalten, was für die andere Seite essenziell ist, was die entsprechenden Gedankengänge, die entsprechenden Positionen sind. Ein solcher regelmäßiger Austausch findet statt, wenngleich er die letzten Jahre nach meiner Erinnerung nicht mehr stattgefunden hat.

Die Problemdiskussionen im Konzept des Umweltbundesamts waren praktische Probleme. Also, Ziel war ja, mit dem Konzept des Umweltbundesamts das Verkehrsministerium zu überzeugen, dass eine solche unabhängige Feldüberwachung durchgeführt werden sollte. Die Problemdiskussionen des Umweltbundesamts und die Ausführungen zielten beispielsweise auf Schwierigkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, zum Teil spezielle Kraftfahrzeuge, die entsprechende Stichprobenanzahl zu erreichen, oder Ähnliches, also wirklich praktische Durchführungsprobleme. Und wir waren der Überzeugung, dass, wenn man sich überlegt, dass man zu Beginn eines entsprechenden Gesprächsprozesses ist, man - in Anführungsstrichen - nicht schon gleich die fauligen Äpfel auf den Tisch legt, sondern erst mal damit anfängt, sich über das Grundkonzept zu einigen, und dann im Gespräch natürlich auch auf entsprechende praktische Schwierigkeiten eines solchen Konzepts hinweist. Was wir natürlich nicht wollten, war, entsprechende erste grundsätzliche Gespräche schon mit Problemdiskussionen zu erschweren und zu beschweren. - Also, das war der Hinweis.

In diesem Zusammenhang: Der RDE-Prozess und die Forderungen seitens der Industrie waren ein Prozess, der am Ende, wenn ich mal grob überschlage, viereinhalb Jahre gedauert hat, bis zum ersten RDE-Paket - ein langer Prozess, ein technisch unglaublich komplexer Prozess. Forderungen der Industrie gab es in Hülle und Fülle. Was mir jetzt spontan einfällt im Hinblick auf eine Verzögerung des Prozesses, war: Wenn wir zurückgehen zum Beginn, da hatten wir ja noch keine Vorstellung, wie wir am Ende RDE fachlich, also im Hinblick auf die Umsetzung im Rahmen der Messtechnik, stemmen können. Es gab erste Anlagen im Bereich der Lkw, dass dort mit mobiler Messtechnik Fahrzeuge vermessen werden konnten. Es war damals noch ein Versuchsträger im Jahr 2011, aber es ist im Jahr 2011 für die Lkw beschlossen worden. Da gab es sozusagen gute Anlagen; auf die wollten wir aufbauen. Aber es gab natürlich auch die Schwierigkeit: Wir hatten damals PEMS-Messtechnik ungefähr in Schrankgröße. Das heißt, es stellten sich auch schlicht Fragen der praktischen Umsetzbarkeit, der Übertragbarkeit dieses Konzepts auf die Fahrzeugklasse der Pkw.

Insofern hat man damals mehrere Konzepte verfolgt: Das eine war portable Messtechnik; das Zweite war der Einsatz anderer Zyklen, anderer Fahrzyklen - die es ja gab, die im europäischen Regelwerk aber nicht verankert waren -, also quasi einen statischen Zyklus zu verwenden. Und die zweite Möglichkeit, die damals vonseiten der Industrie eingespeist worden ist, war der sogenannte randomisierte Fahrzyklus. Man muss sich das so vorstellen: Das war ein Konzept, wo der letztlich zu fahrende Zyklus vorher nicht feststeht, sondern durch ein randomisiertes, also ein Zufallsverfahren zusammengesetzt wird. Stellen Sie sich vor, Sie haben so eine Art Topf, wo lauter unterschiedliche Fahrintervalle drin sind, und dann greifen Sie 10-mal, 15-mal oder in dem Fall mehrere 1 000-mal rein und ziehen immer wieder ein Steinchen raus. Und diese Steinchen setzen Sie zusammen und analysieren am Ende den Zyklus, ob er fahrbar ist, und wenn er fahrbar ist, wird dieser randomisierte Fahrzyklus gefahren.



dritte



Nur zur dienstlichen Verwendung

Das war ein Konzept, das vonseiten der Industrie eingebracht worden ist, das intensiver Prüfungen, Überarbeitungen, Analysen bedurfte und das sicher am Ende die Arbeiten zeitlich nicht befördert hat. Es war ein nachvollziehbares Konzept, weil eben nicht klar war, ob das portable Messverfahren am Ende einschlägig ist, also umsetzbar ist mit Blick auf die Pkw-Gruppe. Aber es war mit Blick auf den weiteren RDE-Zeitplan sicher nicht beschleunigend; so möchte ich es einmal formulieren. Es gab aber auch wesentliche Diskussionen zu den Randparametern, also als Beispiel genannt der Temperaturbereich, unter dem RDE anzuwenden ist. Es gab eine Vielzahl von Diskussionen im Hinblick auf eine Begrenzung der Fahrdynamik - Stichwort ist in dem Fall: Ausschluss extremen Fahrverhaltens. Dazu hatten wir intensive Diskussionen.

Also, es gab eine Vielzahl von Diskussionen, die auch notwendig waren. Diese zu führen, war sicher kein Zeitvertreib, der notwendig war, um Beschäftigung zu schaffen, sondern das war sicher notwendig, aber zum Teil eben zeitlich sehr, sehr aufwendig. Und ich gebe zu, dass wir gewisse Diskussionen auch zehnmals geführt haben. Das ist aber Bestandteil eines solchen Prozesses. Wenn man Brüsseler Prozesse kennt, dann ist das insistent, dann ist das Bestandteil des Verfahrens, dass man sehr, sehr lange um bestimmte Punkte diskutiert, um andere dann wiederum nicht. Das heißt, da gibt es gewisse Phänomene, die einfach auftreten. Aber das war sozusagen mit meiner entsprechenden Formulierung dahingehend gemeint.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Also, wenn Sie sagen: „Das waren notwendige Verfahren“ - und wir kennen ja alle solche Diskussionen, die mal länger und mal kürzer sind -, würden Sie aber ausschließen, dass es vorsätzliche Verzögerungen gegeben hat?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Zumindest waren sie für uns nicht als vorsätzlich erkennbar. Uns ging es in den Diskussionen immer um die Sache. Ob dann die Vehemenz der Diskussion einem Vorsatz folgte, der für uns nicht erkennbar

war, kann ich nicht bewerten. Das wäre eine Einschätzung, zu der ich keine Tatsachenwahrnehmung habe.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Letzte Frage dazu: Haben sich möglicherweise solche Anhaltspunkte für so Kritikpunkte, die diese Diskussion mit der Automobilindustrie dann ergeben haben, in dem Gedankenaustausch mit dem VDIK schon ergeben? Haben Sie da schon schlussfolgern können, in welche Richtung da - - Ich meine, dieser Verband der Kraftfahrzeughersteller wird ja einen gewissen Überblick haben, wo dort der Hase im Pfeffer liegt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, wir hatten auch zu den Anfängen der RDE-Diskussionen einen Austausch, aber der war allgemeiner Art. Das war ein Informationsaustausch; da ging es nie in die fachliche Tiefe. Das war ein allgemeiner Informationsaustausch. Also da, an den Stellen, war sicher nichts erkennbar. Wo die Diskussionen klar erkennbar waren in im Rahmen der Brüsseler Prozesse, im Rahmen der europäischen Arbeitsgruppe zu RDE, da sind die Diskussionen dann auch zum Teil wirklich intensiv geführt worden; da war es erkennbar. Im Rahmen der VDIK-Gespräche für mich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall. Dann ist die Fraktion der Grünen an der Reihe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich will mich, Herr Dr. Eberhardt, noch mal mit der Semantik des Wortes „Tretminen“ im Zusammenhang mit dem Feldüberwachungskonzept vom UBA auseinandersetzen. Also, ich habe Sie so verstanden, dass es auch sozusagen in den Schriftwechseln, die es zwischen UBA und BMUB gab, hinsichtlich des Ausgestaltungskonzepts im Zusammenhang mit den Tretminen nicht darum ging, den Prüfumfang zu reduzieren oder zu verändern, sondern lediglich darum, sozusagen in welche Form man im Rahmen dieses Konzepts, ich sage jetzt mal, Schwachstellen im System, also sprich: im Regelwerk, auswälzt und darstellt. Habe ich das so richtig verstanden?



, also



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann nur zu meiner Stellungnahme, also zu meinem Kommentar in den Akten ausführen. Meine Ausführungen waren dahin gehend, dass diese Textpassagen mit Blick auf die Zielerreichung, nämlich die Einbindung des Verkehrsministeriums - und an diesem Punkt ging es ja um Diskussionen zu potenziellen Defiziten des Regelwerks -, nicht als zielführend angesehen worden sind. Zudem war es eine Doppelung mit anderen Kernpunkten des Konzepts, nämlich dem Bereich, wo es um die entsprechenden Prüfverfahren, die entsprechenden Prüfziele ging. Insofern haben wir im Rahmen der Straffung des Konzepts diese Defizitdiskussionen zum Regelwerk, die vom Kern des Konzepts abgelenkt hätten, nämlich der Einbindung des Verkehrsministeriums, entnommen. - Richtig, also „Tretminen“ ist zu verstehen mit Blick auf eine Tretmine als Belastung für den weiteren oder zu antizipierenden Diskussionsprozess.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das heißt, zwischen BMUB und UBA gab es hinsichtlich des Prüfungsumfanges der Felduntersuchung - die Sie ja beschrieben haben, dass die auch über sozusagen die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen sollte - keinen Dissens?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

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

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist richtig.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren - Sie hatten das schon angedeutet; nun will ich aber noch mal nachfragen -: Es gab dann die ressortübergreifenden Gespräche, also mit dem BMVBS; damals hieß es ja noch so. Welche Bestandteile des Prüfungsumfanges sind dann im Rahmen dieser Gespräche sozusagen rausgefallen? Also welchen Prüfungsumfang an welchen Stellen wollte das BMVBS nicht haben im Rahmen der Feldüberwachung?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, der Startpunkt des Verkehrsministeriums - ich habe das vorhin angedeutet - war: Eine Feldüberwachung mit den zuständigen Verkehrsbehörden kann es nur auf Basis des entsprechenden Regelwerks geben. Das war der Beginn unserer Diskussionen - eine Aussage, die wir inhaltlich auch nachvollziehen konnten. Also dass eine Verkehrsbehörde, also eine Typgenehmigungsbehörde, sich an den Typgenehmigungsverfahren orientiert und diese als Leitschnur nimmt, war nachvollziehbar. Das haben wir zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf die weiteren Diskussionen haben wir dann aber im weiteren Abstimmungsprozess erreicht, dass wir zwar als Grundlagen das europäische Regelwerk gesetzt hatten, aber dann doch darüber hinausgehen konnten; das heißt der Bereich CO₂-Emissionen, der Bereich Off-Cycle-Emissionen, dann am Ende überprüft im Forschungsvorhaben des Umweltbundesamts. Das hat am Ende sozusagen in der Gesamtschau dann dazu geführt, dass wir die wesentlichen Bausteine des Umweltbundesamtskonzepts durchaus umgesetzt haben und auch einbringen konnten. Und da hatten wir dann am Ende ein gemeinsames Verständnis, wie dieses Vorhaben dann durchzuführen ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das heißt, das, was über den gesetzlichen Rahmen war - gab es Einigkeit, das trotzdem zu machen, bei den CO₂-Emissionen und bei den Bauteilen. Was aber auch noch Gegenstand des Feldüberwachungsprogramms war, war ja in Verdachtsfällen die Überprüfung, ob Einrichtungen der Zykluserkennung vorhanden sind, also sozusagen Cycle Beating. Das wiederum wollte also das BMVBS nicht haben. Können Sie das noch mal bestätigen bzw. uns mitteilen, aus welchen Gründen genau der Punkt sozusagen nicht erwünscht war im Rahmen des Konzepts aufgenommen zu werden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Im Hinblick auf diese Verdachtsfälle kamen wir nie zu diesem Punkt, das zu diskutieren. Wir hatten im Rahmen des Forschungsvorhabens immer eine finanzielle Reserve für entsprechende Zusatzmessungen. Der Verdachtsfall ist aber nie aufgetreten; das heißt, eine Diskussion dahin gehend, ob in solchen Verdachtsfällen eine Nachforschung durchzuführen

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

ist, ist letztendlich nie zur Anwendung gekommen. Wir hatten aber ausgehend von den Ursprungsdiskussionen das Regelwerk als Basis; das Regelwerk sieht kein Messverfahren zu Abschaltvorrichtungen vor. Insofern war mit der Fokussierung auf das Regelwerk auch quasi das Messverfahren, der Neue Europäische Fahrzyklus, festgelegt. Darüber hinausgehend hatten wir nichts auf der Pfanne, um das mal flapsig zu sagen. Aber es gab keine Diskussionen dazu, dass jemand gesagt hat: Ich möchte das nicht haben.

Aber ein Verdachtsfall ist nie aufgetreten. Das heißt, wir hatten nie einen Hinweis zum Einsatz entsprechender Abschaltvorrichtungen, und entsprechend konnte einem Verdacht auch nicht nachgegangen werden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie sagen, Off-Cycle-Emissionen sollten auch gemessen werden, das heißt sozusagen außerhalb des NEFZ-Zyklus erhobene Emissionen: Also, die sind aber weiterhin Gegenstand gewesen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Hierzu gab es eine klare Aussage des Verkehrsministeriums, dass der Off-Cycle-Bereich eher im Bereich der Forschung zu verorten ist, und deswegen haben wir damals dann entschieden, dass das - - Off-Cycle-Emissionen dienen ja auch dazu, das reale Emissionsverhalten zu beschreiben. Da kommen wir also in den Bereich Emissionsberichterstattung, Beschreibung des Emissionsverfahrens - ein klassisches Themenfeld des Umweltbundesamtes. Und damals war dann die Vereinbarung, als die Off-Cycle-Emissionen nachvollziehbar oder festgelegt nicht im Rahmen des gemeinsamen BAST-Vorhabens überprüft werden sollen, dass wir ein separates Vorhaben dazu machen, um diesen Messumfang entsprechend mit abzubilden. Also, das war sozusagen damals gemeinsames Verständnis: Wir wollen es machen, aber wir müssen es machen in unserem Forschungsvorhaben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum ist das sozusagen zum Bereich der Forschung einsortiert worden? Aus welchen Gründen hat man sich entschieden: Das ist jetzt sozusagen nichts, was wir im Rahmen des BAST-

Konzepts machen, sondern das kann das UBA als Forschungsthema machen? Warum?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Bereich der Off-Cycle-Emissionen ist bis zum Beschluss von RDE über das europäische Regelwerk nicht reguliert worden. Da gab es quasi kein Regelwerk, das die Off-Cycle-Emissionen definiert, das Testverfahren dazu vorlegt. Da sind wir im Bereich dieses Handbuchs „Emissionsfaktoren“. Da hat man auf der Basis einer langen Historie heraus Fahrzyklen definiert, um den Bereich der Emissionen außerhalb des Fahrzyklus zu messen, zu beschreiben und darauf aufbauend Emissionsfaktoren abzuleiten. Und der Bereich der Off-Cycle-Emissionen war deswegen ein Bereich, der durch das Regelwerk nicht abgebildet werden konnte und deswegen - das ist jetzt mein Wording - in dem Bereich der Forschung anzusiedeln ist. Sie hätten mit einer Off-Cycle-Messung als Beispiel in einem Common Artemis Driving Cycle Ergebnisse erzeugen können; die hätten aber keine regulatorische Relevanz. Insofern war das als Forschungsbereich des Umweltbundesamts zu sehen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, also das heißt - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, Stephan, das war es leider schon in dieser Runde.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir machen später weiter, heißt das.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die SPD an der Reihe. Bitte.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke sehr. Nach anderthalb Stunden Fragen ist das ziemlich schwierig. - Ich habe jetzt nur noch zwei Punkte. Das Erste ist: Nachdem das Projekt Feldüberwachung angelaufen war, gab es diesen regelmäßigen Lenkungsreis. Wir hatten schon davon gehört. Die einzige Frage, die ich noch hatte: Was für eine konkrete Aufgabe hatte der eigentlich, und wie haben Sie da die Zusammenarbeit, auch die interministerielle Zusammenarbeit, wahrgenommen?

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nun, es gab nach meiner Erinnerung zwei Gruppen. Es gab sozusagen eine kleine Fachgruppe, die die praktischen fachlichen Arbeiten regulieren sollte. Das waren die drei nachgeordneten Behörden UBA, BAST, Kraftfahrt-Bundesamt. Und es gab die Lenkungsgruppe, die sich sozusagen mit den übergeordneten Sachverhalten beschäftigen sollte, also grundsätzliche Ausgestaltung des Forschungsvorhabens, Leistungsbeschreibung, also die Grundsätze, aber auch entsprechende Bewertungen der Ergebnisse vornehmen sollte, soweit sie entsprechend vorliegen. Also am Beispiel des VW Golf: Über diese Ergebnisse und mögliche Schlussfolgerungen daraus hat die Lenkungsgruppe beraten.

Die Lenkungsgruppe umfasste dann zusätzlich das Umwelt- und das Verkehrsressort. Die Zusammenarbeit in der Lenkungsgruppe habe ich persönlich - das ist jetzt eine persönliche Einschätzung - als sehr kollegial und sehr fruchtbar empfunden und auch sehr konstruktiv mit Blick auf die Durchführung des Vorhabens. Das ist eine persönliche Einschätzung, aber Sie hatten ja nach dieser gefragt, insofern möchte ich dies dazu sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann komme ich zu den Verhandlungen zum Thema RDE. Wir haben mehrere Dokumente, bei denen Sie als Treiber des Prozesses aufgeführt werden. Nun sind Sie ja auch für diese Bundesregierung dort tätig gewesen oder haben sich eingebracht. Meine Frage ist: Haben Sie Deutschland auf internationaler Bühne als Treiber wahrgenommen, und wer hat in dem Prozess noch nach vorne gewirkt, und wer hat eventuell - wenn es das gab - eher bremsend gewirkt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die eigene Rolle zu bewerten und zu beschreiben, ist natürlich eine Herausforderung.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie machen es für Deutschland.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: So ist das, ja. - Also, mit Blick auf den RDE-Prozess muss man sagen,

dass die Leitung der Gruppe durch die Kommission während des gesamten Prozesses mit Unterstützung einer kleinen Anzahl von Mitgliedstaaten erfolgt ist. Also, die Kommission hat sich quasi in dieser Gruppe als Vorsitzender natürlich engagiert. Sie wurde unterstützt im Wesentlichen von vier, vielleicht fünf Mitgliedstaaten. Das war sicher die Bundesregierung, das waren sicher die Niederlande, das waren sicher Frankreich und das Vereinigte Königreich, möglicherweise auch Schweden. Das war aber der Kern dieser Arbeitsgruppe vonseiten der Mitgliedstaaten.

Und im Rahmen dieser Arbeiten ist meine persönliche Einschätzung, dass wir eine treibende Kraft des Prozesses waren. Wir hatten immer eine klare Marschrichtung, wir hatten immer ein klares Ziel: Wir wollen ein RDE-Verfahren, was dazu führt, dass wir elementare Emissionsminderungen bekommen, dass wir einen essenziellen Beitrag zur Einhaltung der NO₂-Luftqualitäts-grenzwerte leisten können. Wir wollen den normalen Fahrbetrieb klar beschrieben haben. Wir wollen weg von einem schwachen Messverfahren wie dem Europäischen Fahrzyklus. Wir wollen hin zu einem Verfahren, was auch von der Philosophie her ganz anders ist als der Neue Europäische Fahrzyklus. Wir wollen hin zu einem Verfahren, was Spannweiten definiert. Also, der normale Fahrbetrieb auf der Straße - das kann jeder nachvollziehen - ist nicht der Neue Europäische Fahrzyklus, weder von der Fahrzeugbeschaffenheit noch von den Randbedingungen des Fahrens. RDE hat einen völlig anderen philosophischen Ansatz.

Ich bin kein Philosoph, aber ich möchte die Philosophie erläutern. RDE sagt aus, dass das Fahrzeug unter allen definierten Randbedingungen die Emissionsvorgaben einzuhalten hat. Das geht vom unbeladenen Fahrzeug bei Sommer auf der Ebene bis zum voll beladenen Fahrzeug den Brenner hoch im tiefsten Winter mit Gegenwind. Das ist der Rahmen, den RDE setzt, und in diesem Rahmen haben die Fahrzeuge niedrige Emissionen im Rahmen des Gesetzes sicherzustellen. Das ist ein völliger philosophischer Wechsel im Vergleich zum NEFZ, der auf niedrige Reproduzierbarkeit hin abzielte und das auch - abgesehen von den Schwächen - so weit sichergestellt hat.



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:40:48

im



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:41:10



Nummer: 3 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:41:54

auch eingermaßen



Nur zur dienstlichen Verwendung

RDE hat eine völlig neue Philosophie, und da war Deutschland, glaube ich, treibende Kraft im Hinblick darin, dass die Randbedingungen, unter denen RDE funktionieren soll, weitestmöglich festgelegt werden. Wir hatten da durchaus Forderungen aus - ohne jetzt eine Nord-Süd-Diskussion anzufangen - konservativeren Mitgliedstaaten in Europa, die gesagt haben: Für uns tun es auch 10 Grad, für uns tun es auch 15 Grad, für uns sind auch 20 bis 30 vielleicht noch in Ordnung. - Ich kann die Zahlenwerte jetzt nicht mehr belegen, aber gefühlt war es so.

Wir haben uns mit anderen Mitgliedstaaten zusammen und durchaus auch gegen elementaren Gegenwind vonseiten der Industrie dafür eingesetzt, dass eben der Rahmen weit gesetzt wurde, dass RDE eine breite Anwendung verfolgt, dass RDE eine größtmögliche Wirkung erzielt. Und das, glaube ich, haben wir am Ende auch erreicht. Wie das am Ende, die Rolle, insgesamt zu bewerten ist, das müssen andere machen, aber ich habe das schon als fruchtbar, treibend und konstruktiv empfunden, was wir in Brüssel im Rahmen dieser vier Jahre versucht und umgesetzt hatten.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben es schon von anderen Zeugen und auch von Sachverständigen gehört, dass es eine Krux gibt: Wir wollen möglichst wenig schädliche Emissionen in Kraftfahrzeugen haben. Und da gibt es ja die beiden großen Größen - Sie haben das auch bei der bei dem Projekt Feldüberwachung angesprochen - CO₂ und NO_x. Und wir haben auch gehört, dass es eben schwierig ist, weil die beiden sich nicht bedingen, sondern dass sich das eigentlich, wenn ich CO₂ reduziere, möglicherweise negativ auf NO_x auswirkt, und gegenteilig. Bei diesen ganzen Diskussionen auch über Partikelemissionen, RDE usw., hat das da eine Rolle gespielt? Können Sie sagen, dass es erst einen Fokus auf das eine gab und jetzt auf das andere geschwenkt wird und das eine wieder nicht beachtet wird, oder wie kann man sich das vorstellen in den Diskussionen? Gibt es so eine Mode „negative Emissionen“, oder guckt man sich das Ganze immer ganzheitlich an?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Basis setzt das europäische Regelwerk. Das europäische Regelwerk gibt der Europäischen Kommission das Mandat zu einer Entwicklung von Testverfahren. Und dieses Mandat hat die Europäische Kommission ausgefüllt. Nutzbar ist das aber nur im Kontext der Schadstoffemissionen - derzeit. Das heißt, es war von vornherein mit Blick auf die Arbeit des RDE klar: RDE kann nur darauf abzielen: Das ist die Verordnung 692/2008, also die Typgenehmigungsverordnung; da ist CO₂ kein Genehmigungsbaustein; CO₂ wird nicht genehmigt, CO₂ wird angegeben und im Rahmen eines CO₂-Monitorings bewertet und erhoben. - Das ist also eine andere rechtliche Schiene. Da es die Typgenehmigungsverordnung war, war klar: RDE kann nur die Schadstoffemissionen umfassen. Und so haben wir RDE entwickelt, so ist RDE genutzt worden.

Dass die CO₂-Emissionen im Rahmen von RDE mit erhoben werden, ist ein anderer Sachverhalt, aber sie werden nicht bewertet. Die CO₂-Emissionen werden mit erhoben aufgrund der zugrundeliegenden Analyseverfahren. Sie haben im Rahmen von RDE differenzierte Analyseverfahren der Emissionen, und da brauchen Sie zum Teil CO₂ zur Bewertung - platt gesagt - des Fahrstils. Wenn Sie doppelt so hohen Kraftstoffverbrauch haben, dann ist die Person aller Voraussicht nach nicht normal gefahren, sondern wahrscheinlich in einem Fahrstil, der nicht als der normale Betrieb, in dem RDE gelten soll, anzusiedeln ist. Deswegen ist CO₂ eine Art Marker - würde ich es jetzt mal nennen - für diesen Fahrstil und dient am Ende auch für die weitere Bewertung der Emissionen.

Anwendbar ist das derzeit nicht auf die Bestimmung der CO₂-Emissionen vor dem Hintergrund, dass Sie bei CO₂ keinen Grenzwert haben, sondern eine Herstellerangabe. Wenn wir uns jetzt vor Augen führen, dass alleine der Fahrstil 25 Prozent Einfluss hat, RDE aber die Philosophie verfolgt, einen möglichst weiten Bereich des Fahrverhaltens mit abzudecken, können wir nicht erwarten, dass wir mit einer Fahrt oder vielleicht mit drei Fahrten auch nur in Ansätzen den Anspruch erheben können, dass ein Wert re-

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

produzierbar gemacht wird. Das ist nicht die Philosophie von RDE; RDE ist die Philosophie, unter allen Bedingungen den Grenzwert einzuhalten. Das sind digitale Entscheidungen: drunter oder drüber. Bei CO₂ heißt es: Treffer oder nicht, also: Habe ich diesen Zahlenwert getroffen oder nicht? Und das kann RDE nach dem derzeitigen Stand nicht leisten.

Wie sich das in der Zukunft auswirkt, ist sicher eine andere Diskussion. Ob man im Bereich der CO₂-Emissionen, wo man jetzt den WLTP implementiert, um die Verfahren wesentlich repräsentativer und realitätsnäher auszugestalten, in der ~~fernen~~ Zukunft über Konzepte nachdenkt, eine Art - ich sage es mal grob - Rough Estimation zu machen: Ich fahre das Ganze noch mal auf der Straße, schalte aber Analyseverfahren dahinter, die mir dieses auf einen repräsentativen Wert zurückführen - CO₂ ist nämlich Durchschnitt und repräsentativ im Vergleich zu RDE und Schadstoffen -, ob das möglich ist, das ist sicher eine Zukunftsdiskussion, insofern auch nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrags hier. Aber das ist so eine Diskussion, die sich zukünftig möglicherweise abzeichnen könnte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Sie haben es wahrscheinlich nicht so gemeint, aber Sie haben gesagt: „CO₂ oder Schadstoffe“. Also, ich würde CO₂ auch als schädliches Abgas bezeichnen und nicht als erwünschtes oder eben anderes. Aber das haben Sie wahrscheinlich auch nicht so gemeint?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Doch.

Kirsten Lühmann (SPD): Doch. - CO₂ ist für Sie kein Schadstoff?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, CO₂ ist ein klimarelevantes Gas im Bereich der Typgenehmigung. Also, sehen Sie es mir nach. Mein Denkmuster ist sozusagen das Abgasregelwerk. Da ist CO₂ kein Schadstoff, sondern ein klimarelevantes Gas.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben wieder eine juristische Definition. Für mich ist alles, was schädlich ist, ein schädliches Gas, für den

Juristen natürlich das, was definiert ist, und das andere ist dann, wie Sie gesagt haben, ein klimarelevantes Gas - das aber auch schädlich ist.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Kirsten Lühmann (SPD): Wir haben bei dieser RDE-Diskussion, die Sie ja geschildert haben: Es war ein Prozess, viereinhalb Jahre. Er war sehr intensiv, und er war eigentlich von sehr viel Sachverstand und ernsthaftem Bemühen von allen Beteiligten - Sie haben da auch die Wirtschaft mit aufgeführt - geprägt, wirklich eine Verbesserung herbeizuführen. - Nun ist ja genau in diese heiße Phase von dieser Diskussion im August/September die VW-Affäre reingelplatzt, angekommen. Hat sich das ausgewirkt auf Ihre Diskussionen, positiv, negativ? Was ist danach mit den Diskussionen, mit dem Prozess passiert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Wenn man sich den RDE-Prozess anschaut, dann war der zu dem Zeitpunkt ja schon mehr als viereinhalb Jahre alt. Wir hatten das erste RDE-Paket im Mai beschlossen. Es gab einen klaren Fahrplan der Europäischen Kommission sowohl mit Blick auf die inhaltliche Ausgestaltung als auch mit Blick auf den Zeitplan zur Verabschiedung des zweiten RDE-Pakets. Das zweite RDE-Paket umfasste ja die Compliance-Faktoren, die Zeitpunkte zur Anwendung, ergänzende Vorschriften.

Und die sogenannte VW-Affäre, die im September 2015 dann ja publik wurde, hat auf die fachliche Vorbereitung des Kommissionsvorschlags aus meiner Einschätzung heraus keinen Einfluss gehabt. Die fachlichen Grundlagen waren gelegt. Man muss im Hinterkopf behalten an dieser Stelle: Die Compliance-Faktoren sind nichts anderes als das Abbild der Messunsicherheiten des RDE-Verfahrens. Das RDE-Verfahren ist im Mai beschlossen worden. Damit waren der Fahrplan und die Analyse des Joint Research Centres im Hinblick auf die Compliance-Faktoren festgelegt, und die Analysen sind gelaufen.

Mein Eindruck im Hinblick auf die Wirkung des VW-Skandals für RDE ist, dass der Skandal beschleunigend gewirkt hat im Hinblick auf die Entscheidungsfindung auf europäischer Ebene.





Nur zur dienstlichen Verwendung

Ich denke, das kann man sagen, wenn man die europäischen Prozesse kennt. Das kann sich auch mal hinziehen. Das kann auch mal durchaus viele Runden gehen, das kann auch sehr kontrovers gehen. Ich denke, dass der Fokus, unter dem die Politik damals gearbeitet hat - sowohl die europäische als auch die Politik in den Mitgliedsstaaten - schon sehr stark darauf hingewirkt haben, dass eben Konsensfähigkeit herbeigeführt worden ist, dass man am Ende zu einem guten Kompromiss kam. Und das ist, denke ich, eine Auswirkung auch des VW-Skandals. Materiell, glaube ich, gab es keine.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Diesen Komplex betreffend seitens der Linksfraktion noch mal eine Nachfrage, weil Sie auf die Antwort gegenüber meinem Kollegen Stephan Kühn den Begriff „Straffung des Konzepts“ erwähnt hatten und auch noch mal konkret nachgefragt worden war, was denn nun rausgefallen sei aus dem ursprünglichen Design. Sie haben darauf hingewiesen, dass alles das, was einem rechtlichen Regelwerk unterworfen ist, dann entsprechend behandelt werden sollte und deshalb keine weiteren Nachforschungen stattgefunden haben. Ich sehe das nach wie vor noch als einen ganz offenkundigen Widerspruch zu dem, was ursprünglich Ansatz dieser Studie war, die ich eingangs sehr ausführlich und beharrlich nachgefragt hatte, und zwar deshalb, weil natürlich auch hier der Kreis deshalb zusammensitzt, weil es ja nicht einen VW-Abgasskandal gegeben hat, sondern offenbar einen Abgasskandal in einem Maße, was eben weit über den VW-Konzern hinausgeht. Und da interessiert uns natürlich insbesondere auch: Was hat sich denn im Laufe des Untersuchungsprozesses, den Sie angestoßen haben, in den Sie involviert gewesen sind, da eigentlich verändert? Weil wir dann wiederum als die politischen Vertreter, die Schlussfolgerungen daraus ziehen sollen, in der Lage sind, auch richtig zu arbeiten. Also, vor diesem Hintergrund bitte ich dann auch, das auch noch mal zu bewerten, Stichwort „Straffung des Konzepts“.

Sie hatten zuletzt genannt, dass wir diese Diskussion eben gerade jetzt führen in der politischen

Debatte, dass wir zu neuen Formen finden müssen, um nicht Betrügereien aufzusitzen, dass wir verhindern können, dass künftig Gesundheitschäden nicht mehr dadurch entstehen, dass eine offenkundig betrügerische Software eingesetzt wird, die dazu führt, dass wir unzulässig hohe Schadstoffwerte in die Luft gepustet bekommen. Also, von daher noch mal an Sie auch die Frage der Bewertung des Prozesses, der ja positiv anfang im Dezember 2007, wo eben die Anforderung genannt worden ist und der damalige Umweltminister eben beauftragt hat, sozusagen einen umfassenden Feldversuch zur Funktionsfähigkeit von Abgassystemen durchführen zu lassen. Und das ist für mich der entscheidende Punkt. Sie haben immer wieder darauf hingewiesen: Es war zwar klar, dass es wohl Abweichungen gegeben hat, aber es sei nicht Auftrag gewesen, zu überprüfen, ob entsprechende - wie haben Sie es genannt? - Zykluserkennungssysteme, die es geben muss und geben kann, noch legal sind oder bereits im Bereich des Illegalen zu sehen sind.

Deshalb: Wenn Sie noch mal den ursprünglichen Auftrag sehen, nämlich die Funktionsfähigkeit von Abgassystemen durchführen zu lassen und insbesondere - das ist ein weiterer Punkt - die Bereiche zu nennen, wo das UBA Unzulässigkeiten bei der Abgasmachbehandlung vermutete, und das eben auch aufzuklären: An welcher Stelle haben Sie festgestellt, dass dort - auch mit dem Wissen, was wir jetzt haben - unzulässig eingegriffen worden ist oder aus Ihrer Sicht unzulässig eingegriffen worden ist seitens der Automobilindustrie? Hat es seinerzeit Interventionen gegeben, von denen Sie heute sagen: „Aha, das steckte also dahinter“?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, noch mal zur Konzeption: Das Konzept des Umweltbundesamtes war ein sehr umfassendes Konzept. Es umfasste die Überprüfung der Fahrzeuge nach den Vorgaben des Regelwerks, aber auch darüber hinausgehend: CO₂-Emissionen, Off-Cycle-Emissionen und in Verdachtsfällen die Nachprüfung, ob entsprechende Cycle-Beating-Maßnahmen eingesetzt worden sind. Das war das Grundkonzept. Es

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

waren nach meiner Erinnerung auch noch weitere Punkte; die habe ich jetzt nicht im Gedächtnis.

Dieses umfassende Konzept haben wir damals gemeinsam so gesehen, dass das ein Konzept ist, auf dem wir aufbauen wollen. Wir sind dann mit diesem Konzept in die Beratungen und in die entsprechenden Gespräche mit dem Verkehrsministerium gegangen. Am Ende ist ein Konzept umgesetzt worden, das aus meiner Sicht heraus das alles so weit als möglich umfasste, nämlich: Wir haben auf der Basis des Regelwerks aufgesetzt, die zuständigen Verkehrsbehörden haben das Projekt durchgeführt, wir haben den Bereich der CO₂-Emissionen umfasst, wir haben den Bereich der Austauschkatalysatoren umfasst. - Verdachtsfälle sind im Rahmen des Vorhabens keine aufgetreten. Wir hatten keine Hinweise auf den Einsatz illegaler Abschaltvorrichtungen. Insofern war dieser Punkt nie zur Disposition. Der Bereich der Off-Cycle-Emissionen ist in einem parallelen Vorhaben des Umweltbundesamtes mit abgedeckt worden. Insofern war es nach meiner Erinnerung jetzt eine umfassende Umsetzung dieses UBA-Konzeptes so weit als möglich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Es hat über den Untersuchungsauftrag oder die in Rede stehende Untersuchung hinaus natürlich weitere Gespräche gegeben. Ich habe hier die Unterlage, die ist zu finden unter BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 236, wo nach einem Gespräch mit Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe und der Staatssekretärin im Umweltministerium, Frau Heinen-Esser, ein Vermerk geschrieben worden ist, wo festgestellt worden ist, dass zumindest seitens Herrn Reschs vorgeworfen worden ist, dass es planmäßige Cycle-Beating-Maßnahmen gebe, die eben dazu führen, dass abgeschaltet wird. Daraufhin hatte sich die Staatssekretärin diesem Thema zugewandt und um einen Sachstandsbericht gebeten. Waren Sie in die Erarbeitung dieses Sachstandsberichts eingebunden?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun gibt es ja auch den Vorwurf darin, dass die Motorsteuerung unter Umständen geändert werden kann, um eben Abweichungen dann zu vertuschen. Dieser Hinweis wurde dann auch von Herrn Zierock so noch mal aufgegriffen. Inwieweit haben Sie sich mit diesen Informationen und Positionen von Herrn Zierock auseinandergesetzt bzw. mit seinem Hinweis, wo er von diesem konkreten Vorwurf seitens Herrn Reschs spricht?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das Gespräch, was Sie ansprechen, da ging es damals um die Energieeffizienz und die Anwendung der Energieeffizienzverordnung für Kraftfahrzeuge und Reifen, das heißt, im Fokus standen damals der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen. Die Deutsche Umwelthilfe hat im Gespräch mehrere Sachverhalte auch daneben angesprochen. Ein wesentlicher war die aus Sicht der Umwelthilfe zunehmende Abweichung zwischen dem Realverbrauch und den Angaben in den Papieren von Kraftfahrzeugen. Das ist ein Sachverhalt, den wir in gleicher Weise empfunden haben. Auch das war eine Bestätigung unserer Einschätzung, dass hier das Regelwerk an der Stelle ungenügend ist, dass dringender Handlungsbedarf besteht mit Blick auf die entsprechenden Messverfahren.

Eine weitere Aussage war die, die Sie gerade angesprochen haben, dass es technisch möglich ist, dass Kraftfahrzeuge mit Zykluserkennungen ausgestattet werden und dass diese möglicherweise auch in Kombination mit einer entsprechenden Software gestellt werden können. Diese Aussage war keine neue Aussage, das waren Aussagen der Deutschen Umwelthilfe, die auch schon in Pressemitteilungen oder in Ähnlichem zum damaligen Zeitpunkt als Vorwurf formuliert worden sind, ohne einen konkreten Hinweis oder Beweis zu enthalten.

Dessen ungeachtet waren die grundsätzlichen Diskussionen zu diesem Themenfeld bekannt, dass Zykluserkennungen technisch möglich sind. Ich hatte vorhin ausgeführt: Zum Teil sind diese sogar technisch notwendig. - Das ist aber am Ende eine Entscheidung und eine Bewertung, die von einer Typgenehmigungsbehörde durchzuführen





Nur zur dienstlichen Verwendung

ren ist. Insofern haben wir im Gespräch - unnötig, aber dessen ungeachtet - darauf hingewiesen, dass, wenn entsprechende konkrete Hinweise vorliegen, diese der zuständigen Typgenehmigungsbehörde mitzuteilen sind; denn nur eine Typgenehmigungsbehörde kann am Ende bewerten, ob es eine Zykluserkennung ist, ob es eine zulässige oder eine unzulässige Abschalt einrichtung ist. Da macht das Regelwerk an dieser Stelle Vorgaben, die von einer Typgenehmigungsbehörde zu bewerten sind. Und wir sehen ja auch heute, dass, wenngleich wir in der Vergangenheit ja keine Verfahren zur Identifizierung von Defeat Devices hatten, man selbst auf der Basis der heutigen Verfahren eine Vielzahl schwieriger Diskussionen hat aufseiten der Typgenehmigungsbehörden, den Nachweis zu führen und mit den entsprechenden Herstellern auch eine Nachweisdiskussion zu führen. Das war zum damaligen Zeitpunkt technisch schon gar nicht möglich, weil wir keinerlei Messverfahren hatten, um entsprechenden Defeat Devices, die eine Laborumgebung erkennen, auf die Schliche zu kommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion weitere Fragen? - Nein, das ist nicht der Fall. - Dann kann ich an dieser Stelle noch mal wieder fortsetzen, um auch noch mal den letzten Hinweis, den Sie gegeben haben, aufzugreifen. Sie haben das quasi zurückgegeben an die Deutsche Umwelthilfe und gesagt: Also, wenn es keine konkreten Hinweise gibt, dann können wir da nichts machen. Bitte sorgt dafür, dass dieser Vorwurf nicht als Vorwurf oder Behauptung im Raum bleibt, sondern dass konkrete Beweise erbracht werden. - War das die Forderung an die Deutsche Umwelthilfe, sich darum zu kümmern?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, das war keine Forderung, das war der Hinweis, dass, wenn entsprechende Hinweise vorliegen, diese an die entsprechend zuständige Typgenehmigungsbehörde gegeben werden müssen. Eine Forderung im Sinne einer Aufklärung haben wir zumindest nach meinem Kenntnisstand - nicht erhoben. Aber wenn entsprechend konkrete Hinweise vorliegen aufseiten der Deutschen Umwelthilfe, sollten die eben weitergegeben werden. Das war unser Hinweis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber ich hatte schon den Eindruck, dass auch die Behauptungen von der Deutschen Umwelthilfe eigentlich nicht weit darüber hinausgehen, was ja auch im Zuge der Untersuchung bereits Thema gewesen ist, dass auch im Verlaufe der Untersuchung immer wieder die Frage auftauchte: Was davon ist wirklich noch im Rahmen des Legalen? Und: Ist da nicht möglicherweise auch was anderes als Grund zu suchen, dass wir mit Mal einen abweichenden Wert haben und mal einen ordentlichen Wert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Welche Untersuchung sprechen Sie an?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, da gehe ich noch mal zurück in die Phase der Feldüberwachungsuntersuchung.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ah, okay. - Nein, im Rahmen der Feldüberwachung stand das Thema Zykluserkennung nie auf der Agenda. Es war nie ein Hinweis auf Basis der Untersuchungen im Sinne eines: Hier könnte eine Abschalt einrichtung eingesetzt werden. - Bei den Untersuchungen, die wir durchgeführt hatten am Beispiel des VW Golf, ging es um die CO-Emissionen. Wenn wir heute über Abschalt einrichtungen sprechen, dann reden wir über Stickoxidemissionen, das hat einen völlig anderen technischen Hintergrund. Insofern gab es da im Rahmen des Vorhabens nie Hinweise auf den Einsatz von Abschalt einrichtungen. Insofern war das anders zu bewerten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Begriff des vorhin schon zitierten Auftrags des Umweltministers, die Funktionsfähigkeit von Abgassystemen zu untersuchen, ist dann wirklich nur auf dieses schmale Thema einzugrenzen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Nein, im Gegenteil, es ist eine umfassende Untersuchung von Kraftfahrzeugen vorgenommen worden, von emissionsrelevanten Bauteilen, also alles in dem Umfang, wie wir uns das damals als BMUB fachlich vorgestellt hatten. Also eine Begrenzung des Konzepts oder Einschränkung auf nur einen kleinen Teil kann ich nicht erkennen.

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Die Frage geht an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe noch eine Frage. Sie haben vorhin - das ging eben auch durcheinander - mehrfach auf den Unterschied zum Thema Zykluserkennung und Abschalt einrichtung hingewiesen, und Sie haben gesagt: Zykluserkennung ist nicht verboten, sondern teilweise erforderlich. Ob Abschalt einrichtungen verboten sind oder nicht, kommt auf die Abschalt einrichtung an. - Das ist ja unsere Diskussion, die wir jetzt gerade haben, auch mit den Richtlinien. Ich möchte von Ihnen wissen ganz kurz noch einmal eine Erläuterung für eine Nichttechnikerin: Zykluserkennung ist erforderlich, um auf der Rolle arbeiten zu können. - Könnten Sie dazu vielleicht noch mal zwei, drei Worte verlieren?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Sie sprechen auch nicht einem Nichttechniker, -

Kirsten Lühmann (SPD): Ah, okay.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: - aber ich kann es versuchen. Stellen Sie sich ein Fahrzeug vor mit einem abschaltbaren Vierradantrieb. Wenn dieses Fahrzeug in einem Labor getestet werden kann, dann können Sie den entweder abschalten, und wenn Sie den nicht manuell abschalten können, dann brauchen Sie eine Systematik, um diesem Fahrzeug klarzumachen: Wir fahren jetzt auf einer Zweiradrolle. - Die hinteren zwei Räder müssen abgeschaltet werden, und das ist kein Fehler; denn Sie fahren draußen auf der Straße üblicherweise ja mit vier Rädern, nicht mit zweien. Das würde die Fahrzeugsensorik - ABS-Sensorik, ESP-Sensorik - üblicherweise feststellen und würde eine entsprechende Fehlermeldung in der Art generieren, dass Ihnen entweder das Fahrzeug blockiert oder Sie erst gar nicht in einen solchen Betriebszustand kommen. Und das sind typische Verfahren, die anzuwenden sind, um ein Fahrzeug testbereit zu machen.

Es gibt auch Verfahren - - Wenn Sie zum Beispiel zur Kühlung des Fahrzeugs die Motorhaube öffnen müssen, das ist kein typischer Fall. Also, ich sehe selten draußen Fahrzeuge mit geöffneten

Motorhaube, und wenn, dann fahren die nicht besonders lange.

Kirsten Lühmann (SPD): Stimmt.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Insofern: Auch da muss man dem Fahrzeug klarmachen, wenn da ein Sensor verbaut ist: Das ist ein Testbetrieb. Lass' dich trotzdem betreiben. - Also das sind so die Sachen, die mir jetzt dazu spontan einfallen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist an der Reihe der Grünen. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Ich mache da weiter, wo ich vorhin leider aufhören musste. Ich hatte nach dem Cycle Beating gefragt und ob das sozusagen bei Verdachtsfällen im Rahmen der BAST-Untersuchung dann auch weiterhin Gegenstand gewesen ist. Da haben Sie gesagt: Es gab keine Verdachtsfälle, deshalb war das sozusagen nur theoretisch. - Ich habe jetzt aber mal in die Leistungsbeschreibung von der BAST für eben die Felduntersuchung geguckt, und da taucht das als Thema überhaupt an keiner Stelle auf. Also, ich hätte jetzt erwartet, dass sozusagen das, was im UBA-Konzept drin stand, dann eben als De-facto-Option „In Verdachtsfällen gucken wir nach, ob eben Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind“, auch in der Leistungsbeschreibung der BAST-Studie auftaucht. Es taucht aber nicht auf. Insofern ist das aus meiner Sicht rausgeflogen. Deshalb frage ich da noch mal nach, weil Sie haben das vorhin etwas anders ausgedrückt: dass es Bestandteil eben der BAST-Felduntersuchung war. Kann ich aber nicht erkennen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Da gebe ich Ihnen recht, das ist da auch nicht formuliert worden. Also, es gab keine explizite Diskussion dazu, dass wir das draußen lassen, es gab auch keine explizite Diskussion dazu, dass wir das drin haben wollen. Dieser Sachverhalt war quasi als eine Art „In Verdachtsfällen diskutieren wir das noch mal“ gefasst. In einer Leistungsbeschreibung können Sie nur konkrete Optionen abfordern, und

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

wie in einem Verdachtsfall umzugehen ist, da kein Messverfahren hinterlegt ist, da keine Prozedur hinterlegt ist, das wäre gar nicht in einem Rahmen eines Angebots abforderbar gewesen. Insofern ist die Beschreibung - - Ich kann mich jetzt nicht mehr genau daran erinnern, warum wir nichts dazu aufgenommen haben. Also, das wäre jetzt für mich rückblickend eine Erklärung dazu, warum dieser Sachverhalt da nicht aufgegriffen worden ist. Optionen sind möglich, aber die Option muss klar für den Auftragnehmer umreißen sein, und sie muss klar im Rahmen eines verbindlichen Angebots bewertbar sein. „In diesem Falle machen wir irgendetwas“ ist nicht bewertbar.

Insofern: Wir hätten sicher zu einem entsprechenden Zeitpunkt, wenn wir Verdachtsfälle gehabt hätten, uns darüber Gedanken gemacht, wie wir damit umgehen müssen und können, aber wir kamen nie zu diesem Verdachtsfall. Also, wir vonseiten des Umweltministeriums hätten das in jedem Fall gemacht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber das frage ich noch mal: Wieso haben Sie festgestellt, dass es keine Verdachtsfälle gibt? Sie haben ja einerseits vorhin auch ausgeführt, dass halt eine Zykluserkennung sehr wohl einfach erforderlich ist sozusagen. Das ist ja das, was Frau Lühmann gerade gefragt hat. Wir haben auch die EU-Richtlinie 715/2007, wo das ja als Problem beschrieben ist. Also muss das Problem ja bekannt sein.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Naja, das ist ja die Frage, wie trennscharf man das formuliert. - Also, Sie haben gesagt: Zykluserkennung, Cycle Beating, es gab keine Verdachtsfälle. - Wie ist man denn zu dieser Einschätzung - - Also, es gab die Abweichung sozusagen zwischen den Labormesswerten und den Straßenmesswerten; wir hatten ja hier schon die Kollegin aus dem UBA, die für die Luftqualität zuständig ist. So. Und da hat niemand also dann sozusagen das mal als Verdacht oder als zu überprüfendes Phänomen hinsichtlich genau eben der Zykluserkennung formuliert bzw. als Gegenstand von Untersuchungen angesehen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Überschreitungen, die Sie ansprechen, die sind ja seit vielen Jahren bekannt, also, die Überschreitungen der 4 Oder: Die höheren Realemissionen auf der Straße im Vergleich zum Neuen Europäischen Fahrzyklus sind, ich meine, seit fast 20 Jahren mittlerweile bekannt. Es gibt das *Handbuch für Emissionsfaktoren*, was das entsprechend ausführt und formuliert. Diese Abweichungen haben im Laufe der Zeit im Hinblick auf den Faktor immer weiter zugenommen, weil die Grenzwerte sukzessive niedriger wurden, aber die realen Emissionen nicht in dem Maße nachgezogen haben. Aber alle diese emissionsseitigen Entwicklungen waren für die Experten, die in den entsprechenden Arbeitsgruppen und Gremien waren, nach allem, was ich weiß, immer technisch-physikalisch nachvollziehbar. Dass es Unterschiede gibt zwischen den Abgasstufen Euro 3 und Euro 4 im Hinblick auf die Stickoxidemissionen, war klar, und das hat sich auch gezeigt. Zwischen Euro 4 und Euro 5 beispielsweise sehen Sie im Bereich der Grenzwerte ja keine Entwicklung. Da wurde von 250 mg auf 180 mg abgesenkt. Das ist ein marginaler Unterschied. Zusätzlich haben Sie aber den Partikelfilter eingeführt, und das war der Kern der Abgasstufe Euro 5. Und mit dieser Einführung des Partikelfilters haben Sie auf einer Emissionsseite ein Problem gelöst, während bei dem Bereich der Stickoxide die Emissionen nicht zurückgegangen sind. Das war alles technisch nachvollziehbar.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das hat aber nicht dazu geführt, dass man - - Weil Sie sagten: Für das Thema Zykluserkennung haben wir gar kein sozusagen Messverfahren oder kein richtiges Verfahren, das zu überprüfen. - Also, diese Abweichung, die ich beschrieben habe, die Sie ja gerade noch mal nachvollzogen haben, hat also nie dazu geführt, dass man an der Stelle mal gesagt hat: „Okay, dann müssten wir uns vielleicht bei dem Thema Zykluserkennung, Cycle Beating mal Gedanken machen, ob das sozusagen eine Ursache dieses Phänomens sein könnte“ und: „Wir entwickeln da mal entsprechende Tests bzw. Nachprüfungsverfahren“? Das hat also nicht dazu geführt?



bei den Emissionen



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, relevant für den europäischen Gesetzgeber war immer, die Emissionen runterzufahren. Wir machen weder technische Vorgaben, noch machen wir entsprechende Beschreibungen, was für eine Technik eingesetzt wird. Stellen Sie sich vor, Sie haben Fahrzeuge mit unterschiedlicher Abgastechnik. Sie werden völlig unterschiedliche Abschalteneinrichtungen finden. Der europäische Gesetzgeber hat den Fokus in den letzten fünf bis sechs Jahren, vielleicht sogar sieben Jahren, darauf gelegt, die Testverfahren zur Beschreibung der Emissionen deutlich zu verbessern und an die Realität heranzuführen. Der Bereich Abschalteneinrichtungen steht seit September 2015 auf der Agenda, aber basierend auf den ganzen Vorarbeiten, basierend auf RDE, basierend auf der Einsetzbarkeit mobiler Messtechnik, und erst seitdem sind wir überhaupt in der Lage, ein technisches Gefühl dafür zu bekommen, was am Fahrzeug überhaupt passiert. Die Untersuchungen, die seitdem gemacht worden sind im Rahmen einer Softwareanalyse, sind nur deswegen möglich und überhaupt robust nachvollziehbar, weil sie auf einem im Regelwerk verankerten Testverfahren aufsetzen, nämlich dem PEMS-Verfahren aus RDE.

Und das ist der Ansatzpunkt jetzt auch für die europäische Ebene, da bin ich bei Ihnen, das Verfahren wird jetzt entwickelt, seit mittlerweile - nach meinem Kenntnisstand - mehr als einem Jahr. Es ist also kein einfaches Brett, was Sie da bohren müssen, schlicht aus dem Hintergrund: Sie müssen ein rechtlich robustes, rechtssicher nachvollziehbares Verfahren schaffen, was aber zugleich nicht vollständig definiert ist; denn definieren Sie ein Verfahren vollständig, nehmen Sie alle Zufallselemente heraus und erlauben eine potenzielle Applikation auf ein Testverfahren.

Diesen logischen Widerspruch auseinanderzubekommen, ist den Experten zumindest nach meinem Kenntnisstand bislang nicht möglich gewesen, aber es wird daran gearbeitet, diesen Widerspruch aufzulösen. Wie das Verfahren genau aussieht, kann ich Ihnen nicht sagen. Es wird sicher eine Kombination aus mobiler Messtechnik und Labortechnik sein, in welcher Form auch immer.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Letzte Frage - es gab keine Verdachtsfälle -: Was wäre denn ein Verdachtsfall gewesen, der dann dazu geführt hätte: „Wir ziehen die Option und prüfen dann mal, ob sozusagen eine Zykluserkennungseinrichtung vorhanden wäre“? Also, wie hätte denn so ein Verdachtsfall aussehen müssen?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann Ihnen dazu nichts sagen. Ich weiß es nicht.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: So, das war zu diesem Fall. Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion Nachfragen? - Dann hätte ich aus meiner Sicht einfach noch mal ein anderes Thema, weil wir uns - - Nein, ein anderes Thema nicht, aber einen anderen Zugang: Die Oppositionsparteien Linke und Grüne haben sich in vielfältigen Kleinen Anfragen an das BMVBS gewandt, das dann natürlich wegen der Federführung auch bei Ihnen um die Beantwortung von Kleinen Anfragen gebeten hat. Es geht da konkret um die Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 3. Juli 2015, also noch vor dem Bekanntwerden des Skandals. Gefragt wird:

Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteneinrichtungen“ in Neuwagen vor?

Nach Aktenlage sind Sie derjenige gewesen, der dann in Ihrem Hause diese Anfrage weitergereicht hat. Damit befasst war am Ende Herr Jahn, der Ihnen dann zügig mitteilte - zitiert unter BMUB-2-1, Ordner 7, Seite 189 -, dem UBA lägen „leider keine expliziten Erkenntnisse über den Einsatz von ‚Abschalteneinrichtungen‘ in Neuwagen vor.“ Das Wort „keine“ ist dabei unterstrichen. Das war eine Mail vom 15.07.2015 um 9.21 Uhr. Und dann haben Sie, Herr Dr. Eberhardt, auf dem Ausdruck dieser E-Mail noch mal handschriftlich etwas vermerkt, und zwar:

im Nachgang zur Email wurde mit Herrn Jahn telefoniert; es wurde

Diese Seite enthält keine Kommentare



Nur zur dienstlichen Verwendung

festgestellt, dass es keine (belastbaren) Hinweise für d. Einsatz ... gibt ...

Und Sie bitten doch, dass man es so beantwortet, dass die Antwort noch mal präzisiert werden möge, „um Irritationen über mögl. Erkenntnisse zu vermeiden“. Was verstehen Sie unter „Irritationen“ und „mögliche Erkenntnisse“, die mit der präzisierten Antwort des UBA dann vermieden werden sollten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ging mir einfach um eine sachliche Darstellung. Also, sehen Sie es mir nach, ich habe im Rahmen des letzten Jahres mehrere Dutzend Kleine Anfragen, schriftliche, mündliche Anfragen beantwortet; ich kann mich nicht an diese explizit erinnern. Aber so, wie Sie es jetzt schildern, kann ich mir das nur so erklären, dass es um die, sagen wir mal, emotionale Komponente der Antwort des Umweltbundesamtes ging, dass leider keine Informationen vorliegen. Der Sachverhalt war ja völlig klar. Insofern kann es eigentlich nur um dieses eine diese Bewertung des Sachverhalts gegangen sein. Nach meiner Kenntnis hat das Umweltbundesamt aber in der Darstellung auch, wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe - - Sie sagten ja: „Es liegen leider keine Ergebnisse vor“?

Vorsitzender Herbert Behrens: So war es zunächst beschrieben, genau.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - So war der Sachverhalt geschildert, so ist es auch nach meiner Erinnerung, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es hatte aber einen weiteren Hinweis noch, der letztendlich in dem den Fragestellern übermittelnden Schreiben dann fehlt:

Es gibt jedoch Vermutungen seitens des TÜVs, dass solche Einrichtungen zum Erreichen der Schadstoffgrenzwerte bei der Typprüfung genutzt werden.

Haben Sie in dem Telefonat, was Sie dann neun Minuten nach dieser Mail mit Herrn Jahn hatten, auch diesen Hinweis noch mal mit ihm erörtert?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Ich kann mich an dieses Telefonat jetzt nicht erinnern, aber - - Also, in jedem Fall war die Diskussion mit Herrn Jahn daraufhin ausgerichtet, den Sachverhalt noch mal klarzustellen, was Sachverhalt ist, und ich denke, das ist dann auch erfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann dokumentiere ich einfach noch mal das, was wir aus der Aktenlage haben, dass eben dann die ursprüngliche Antwort von Herrn Jahn, die ich eben zitiert hatte, nach diesem Telefongespräch so weit umgebaut worden ist, dass es darin heißt, dass das Wort „belastbar“ eingeführt worden ist. Und nunmehr heißt es dann, dem UBA lägen keine expliziten belastbaren Erkenntnisse über den Einsatz von Abschaltanlagen vor. Also, das ist so ein bisschen die Genese einer ursprünglichen Antwort, die gegeben werden sollte. Aber Sie können das Telefonat jetzt so nicht erinnern und wissen auch nicht, welchen Diskussionsprozess und Erkenntnisprozess es in diesen Minuten gegeben haben soll.

(Der Zeuge schüttelt den Kopf)

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Leider.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke, das war es. - Weitere Fragen an den Zeugen seitens der anderen Fraktionen? - Stephan Kühn, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das dauert auch nur maximal acht Minuten.

(Heiterkeit)

Mich würde noch mal der Prozess interessieren, bis dann tatsächlich 2010 die BASt das Feldüberwachungsprogramm gestartet hat, also neben dem, was dann UBA noch mal als Forschungsthemen bearbeitet hat. Vom Wunsch des damaligen Umweltministers Sigmar Gabriel bis sozusagen zum Aufgleisen dieses Feldüberwachungsprogramms sind ja mehr als zwei Jahre vergangen. Und es gab so zahlreiche Schriftwechsel, die in den Unterlagen sind. Mich würde mal aus Ihrer Einschätzung interessieren, was die Faktoren



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:46:57

wohl



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:47:25

"



Nummer: 3 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:47:29

"



Nummer: 4 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:47:50

Wort,



Nur zur dienstlichen Verwendung

waren, warum es über zwei Jahre Abstimmungsbedarf vom Vorlegen und Entwickeln des UBA-Konzepts bis hin sozusagen zum BAST-Konzept bedurft hat, zumal sich das jetzt gar nicht so in wesentlichen Teilen verändert hat, sondern nur Teile ausgelagert wurden in den Forschungsbereich, den das UBA macht.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Hintergrund war zum einen: Der Abstimmungsprozess zwischen fünf Behörden dauert länger als zwischen einer Behörde. Das ist naturgemäß, das liegt auf der Hand. Das war aber auch kein wesentlicher Faktor, um jetzt quasi zu einer Verzögerung zu führen.

Hintergrund war: Die Ausschreibung oder die Leistungsbeschreibung musste erst mal entwickelt werden. Basis für die Leistungsbeschreibung waren Erfahrungen des Umweltbundesamtes, die die Bundesanstalt für Straßenwesen umgesetzt hat. Diese Leistungsbeschreibung wurde dann am Ende weiterentwickelt. Wir hatten aber neben der Abstimmung zwischen 4 Das muss ich vielleicht auch noch erwähnen: Auch die Abstimmung zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, bis man zu einer grundsätzlichen Einigung dahin gehend kam, dass ein solches Projekt unter der Federführung des Verkehrsressorts durchgeführt werden sollte, auch bis dahin ist ja schon eine gewisse Zeit über Land gegangen. Als man dann die grundsätzliche Einigung hatte, ist die spätere Abstimmung auf Fachebene nach meiner Erinnerung relativ zügig erfolgt, aber es gibt eben eine Vielzahl von Aspekten, die bei so einer Leistungsbeschreibung zu berücksichtigen sind.

Und was, glaube ich, auch entscheidend mit beigetragen hat: Finanzmittel zur Verfügung zu stellen für ein Projekt von zwei Behörden, ist aufwendiger als von einer Behörde. Eine europaweite Ausschreibung, die notwendig war für diese Feldüberwachung, ist ein Prozess, der sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Dieses Projekt an der richtigen Stelle einzustellen, die entsprechenden Laufzeiten für die Projekterkennung, die Bewertung der eingegangenen Angebote - all das ist ein Prozess, der bei solchen Vorhaben in der Größenordnung und auch mit Blick auf eine entsprechende Bewertung der Angebote am Ende

sehr intensiv geführt werden muss und leider sehr zeitintensiv ist. Ich denke, wir haben da aber am Ende keinen Zeitverzug in einer Form gehabt, der über das hinausging, was normales Behördenhandeln an der Stelle ist, wenn man die Grundkonzeption berücksichtigt, die einfach sehr viel komplexer war als bei normalen Vorhaben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben in Ihren Ausführungen gerade gesagt, dass das BMVBS erst überzeugt werden musste, dass sie die Federführung für die Feldüberwachung übernehmen. Können Sie das noch mal näher ausführen, was da zunächst die Gründe waren, die da vorgetragen wurden seitens BMVBS, dass man sich da nicht sozusagen den Hut aufsetzt? Ich sage das jetzt mal so flapsig mit meinen Worten.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, es ist richtig - ich hatte das vorhin bereits angesprochen -: Es gab damals eine gelebte Praxis bei der Feldüberwachung. Die gelebte Praxis sah so aus, dass die Hersteller gemäß den Vorgaben des Regelwerks ihre Fahrzeuge überprüfen, entsprechend hierfür Stellen beauftragen oder die Messungen akkreditiert auch selbst durchführen können. Das kann dann von einer Typgenehmigungsbehörde beaufsichtigt werden. Wie sie das macht, ist in ihrem - Sie haben es so schön flapsig gesagt - Hoheitsbereich. Das war nach meiner Einschätzung damals gelebte Praxis.

Das Vorhaben, was wir 2007 angedacht hatten und wofür wir den Verkehrsminister gewinnen wollten, war ein darüber hinausgehendes Projekt, ein Projekt, bei dem Fahrzeuge unabhängig vom Hersteller überprüft werden sollten. Und da gab es eine gewisse Reserviertheit aufseiten der Typgenehmigungsbehörden, von der damals gelebten Praxis abzuweichen. Das sind nachvollziehbare Argumente gewesen, aber wir hatten die Motivation, und wir hatten den Wunsch, dass wir eben eine unabhängige Feldüberwachung aufbauen. Und diesen Diskussionsprozess zwischen Umwelt- und Verkehrsressort, den gab es. Letztlich hat man aber eine gemeinsame Auffassung entwickelt, wie so ein Projekt durchzuführen ist.





Nur zur dienstlichen Verwendung

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, diese von Ihnen beschriebene Reserviertheit scheint sich auch darin auszudrücken, Bezug nehmend auf ein ressortübergreifendes Gespräch am 12.09.2008 - das ist in der Unterlage BMUB-2-1, Ordner 4 von 60, Seite 209 -, wo es dann heißt, dass die Mitarbeiter des BMVBS keine Weisung hatten - - eine Weisung hatten, kein Gespräch zur Feldüberwachung im BMVBS durchzuführen. Also offensichtlich, ich sage es mal jetzt, gab es da ja sozusagen auch ein bisschen Sand ins Getriebe, der da gestreut wurde.

Finanzielle Schwierigkeiten zur Durchführung des Projekts hat es aber nicht geben? Weil Sie haben das ja mehrfach angesprochen, dass das ja sozusagen nicht nur einen Abstimmungsbedarf, sondern auch noch entsprechend Finanzierungsbedarf hat. Hat das auch mal eine Rolle gespielt für die Verzögerung, also für die erst 2010 begonnene Durchführung des Vorhabens?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, ich kann das nur für das BMUB einschätzen, und da auch nur rudimentär, dass das - also für uns - keine Rolle gespielt hat mit Blick auf das Vorhaben. Für die Seite des Verkehrsministeriums kann ich das nicht bewerten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das BAST-Feldüberwachungsprogramm hat also dann 2010 begonnen. Der Abschlussbericht wurde erst 2016 veröffentlicht. Mich würde interessieren, was Ihre Einschätzung - - Sie waren da ja sozusagen auch immer wieder beteiligt, wie aus den Unterlagen hervorgeht, also Sie haben sozusagen Zwischenstände bekommen, man hat sich ausgetauscht. Was waren denn aus Ihrer Sicht die Gründe dafür, dass das erst, ja, 2016 veröffentlicht wurde?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Das ist eine Frage, die ich Ihnen - - Also, nach meiner Kenntnis - - Ach, Sie meinen die Veröffentlichung durch die BAST? Weil nach meiner Erinnerung ist der 4

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

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Der Abschlussbericht ist von 2014.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau, es geht um die Veröffentlichung, also sozusagen die Veröffentlichung, dass wir davon - - Ich glaube, es gibt da eine Publikationsreihe von der BAST, wo das dann veröffentlicht wurde. Auf die beziehe ich mich. Genau.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Also, was die Hintergründe sind dafür, dass das so lang gedauert hat innerhalb der BAST, das weiß ich nicht. Wir haben im Rahmen unseres Abschlussberichts damals mit der BAST Kontakt gehabt und darauf hingewiesen, dass wir eine möglichst schnelle Veröffentlichung auf der Homepage möchten. Und das hatte die BAST zum damaligen Zeitpunkt auch in Aussicht gestellt. Es hat dann länger gedauert. Ich weiß nicht, was die Gründe dafür waren. Das kann ich Ihnen nicht sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben bei der Fertigstellung des Abschlussberichts 2012 darauf gedrängt, dass diese Untersuchung, also der Untersuchungsbericht sozusagen, veröffentlicht wird auf der Webseite, in welchen Publikationen auch immer. - Okay.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Wir wurden darauf hingewiesen, dass es diese „graue Reihe“ gibt, aber da kenne ich die Hintergründe nicht, wie oft die erscheint, ob das möglicherweise nur, weiß ich nicht, alle sechs Monate passiert. Da kenne ich die Hintergründe nicht. Möglicherweise war das die - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben keine Gründe für die Nichtveröffentlichung der Ergebnisse gesehen.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Genau. - Darüber habe ich keine Kenntnisse.

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





Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es dann weitere Fragewünsche an den Zeugen Eberhardt aus dieser Runde? - Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, mich würde noch mal interessieren, was denn jetzt die Konsequenz dieses Projekts war, weil bei der Vergabe wurde ja diskutiert: Die Feldüberwachung soll institutionalisiert werden. - Und irgendwann, wenn dann jetzt - - Ich meine, das hat alles lange gedauert, man kann fast schon sagen: zehn Jahre. - Na, nicht ganz. - Ist dann zum Ende irgendwo noch mal diskutiert worden, dass da jetzt auch was draus folgt?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, die Schlussfolgerung aus dem Vorhaben, die hatte ich vorhin so ein bisschen versucht anzudeuten, also dass man auf der Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus eben keine Notwendigkeit mehr sah, entsprechende Geldsummen in eine Feldüberwachung zu stecken, weil Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge nach unseren Erkenntnissen aus diesem Feldüberwachungsvorhaben eben alle regulatorischen Vorhaben - - regulatorischen Anforderungen eingehalten haben. Es gab keine Stichprobe, die negativ bewertet wurde. Insofern schien es uns auch mit Blick darauf, dass die Realitätsnähe des NEFZ ja begrenzt ist - um es vorsichtig zu sagen - - gab es keine Motivation, den NEFZ weiterhin als Messverfahren zu nutzen.

Unsere Schlussfolgerung war: Wenn wir eine Feldüberwachung machen, wollen wir auch wissen, was die Fahrzeuge leisten. Das geht nur auf der Basis des RDE-Verfahrens. Das RDE-Verfahren war damals noch nicht so weit. 2014 waren wir zwar auf der Zielgeraden hin zu einem Beschluss des Messverfahrens, aber es war klar, dass das RDE-Verfahren noch nicht regulatorisch verankert ist, noch nicht mit Blick auf die Feldüberwachung verankert ist. Da sind wir übrigens heute noch nicht. Das ist der elementare Bestandteil der weiteren RDE-Arbeiten, RDE als Bestandteil der Feldüberwachung regulatorisch einzuführen. Da wir aber eine Feldüberwachung durch die zuständigen Verkehrsbehörden sahen, kann sich eine Verkehrsbehörde auch am Ende ja nur auf das Regelwerk stützen. Da im Regelwerk nichts

anderes vorhanden war, war in diesem Übergangszeitraum jetzt seit Ende 2014 mit den Arbeiten von RDE als Schlussfolgerung nur: RDE so schnell als möglich vorantreiben. Wir haben eingefordert auf europäischer Ebene, dass RDE im vierten RDE-Paket - na, damals war es noch das zweite, aber in einem RDE-Paket im Rahmen der RDE-Arbeiten - mit berücksichtigt wird für die Feldüberwachung, dass die Feldüberwachungsvorgaben grundsätzlich überarbeitet werden - ich habe es vorhin ausgeführt - - das Stichprobenverfahren, die Fahrzeugstatistik deutlich zu überarbeiten, damit man auch schnell und mit verhältnismäßigem Aufwand zu einer Entscheidung kommt; denn, wenn Sie sich überlegen, dass Sie 20 Fahrzeuge messen müssen, dann ist der finanzielle Aufwand zur Bewertung eines Fahrzeugs in einer Größenordnung, dass das kaum in einem Verhältnis steht, was durch eine Behörde überhaupt finanziell an Mitteln generiert werden kann. Das heißt, wir müssen bei der Feldüberwachung dahin kommen, die Verfahren zu straffen, die Verfahren auf die neuen Herausforderungen hin anzupassen und auch wieder gängig zu machen, damit eine unabhängige Behörde mit vertretbarem finanziellen und personellen Aufwand eine solche Feldüberwachung stemmen kann. Und das ist eben leider bislang immer noch nicht der Fall; da müssen wir regulatorisch noch hinkommen, aber da arbeiten wir dran - ungeachtet dessen, dass ich damit einen gewissen Ausblick in die Zukunft gebe, aber ich denke, das leitet sich auch - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eigentlich hätte der Herr Kollege des BMVI jetzt wieder intervenieren müssen, aber - - Hat mich auch gewundert.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Es ist aber auch Bestandteil des Untersuchungszeitraums. Also, diese Diskussionen sind Kern der Diskussion gewesen. Insofern ist das ein kleiner Ausblick nur gewesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde nur noch mal interessieren - ich fasse das für mich mal zusammen -: Sie haben dann - - Es ist eine Untersuchung gemacht worden, wo man das Regelwerk mit den Regeln des



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:52:31

wirklich



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Eingefügter Text Datum :15.11.2016 12:52:46

aber



Nur zur dienstlichen Verwendung

Regelwerks untersucht. Da ist natürlich klar: Da kann nichts bei rauskommen, weil, wenn man die Regeln anwendet, die man untersuchen will - das ist ein Zirkelschluss. Das ist ja im Grunde genommen dann - - Das haben Sie mir jetzt auch so erklärt, also in ausführlich, dass eigentlich klar ist: Dieser NEFZ und seine Regeln - da kann man nichts finden.

Ich habe in den Unterlagen ein Schreiben des ADAC gefunden - BMUB-2-2, Ordner 72, Seite 123 -, das ist an Herrn Steinkemper gerichtet, ist aber laut Vermerk auch an Sie gegangen. Da beschwert sich der ADAC ganz massiv, dass die Stickoxidgrenzwerte überschritten werden und der Realbetrieb nicht funktioniert, Jahr 2010. Mich würde einfach mal interessieren - der ADAC ist ja jetzt grüner Umtriebe unverdächtig - : Also, wenn da eine so massive Beschwerde kommt, dass - - und Sie gleichzeitig in diesen Projekten arbeiten, dann sagen - - Sie haben eben gesagt: Der Verdachtsfall des Cycle- - also der illegalen Abschalteneinrichtung, wie Sie den hätten - - wie der hätte aussehen können, ist Ihnen nicht klar. Dass man bei so etwas nicht auf die Idee kommt, mal genau darüber - was in Ihrem ursprünglichen UBA-Konzept ja drin war - nachzufragen, das müssten Sie mir noch mal erläutern. Warum kommt bei Vorlage eines solchen massiven Schreibens, massiver Problembeschreibung da nicht der Gedanke „Vielleicht ist ja das, was wir aufgrund der Wünsche der Kollegen aus dem Verkehrsmministerium da rausgestrichen haben, dann doch das Problem“?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Also, im Hinblick auf die Realemissionen, in dem im ADAC- - auf die im ADAC-Schreiben ja verwiesen wird, hat der ADAC ja auch eine Schlussfolgerung, nämlich man soll den ADAC-Ökotest anwenden, um ein entsprechendes Testverfahren zur Verfügung zu haben, um die Realemissionen besser beschreiben zu können.

Der ADAC-Ökotest - das ist ja schon eine Weile her - enthielt nach meiner Erinnerung damals im Wesentlichen den Neuen Europäischen Fahrzyklus und den Bundesautobahntest. Das ist eine Mischung aus einem Verfahren, was nachweislich

nicht die Realemissionen abbildet, nämlich dem NEFZ, kombiniert mit einem Verfahren, was näher an die Realität herauführt. Wir waren aber im Jahr 2010 schon so weit, dass wir gesagt hatten: Wir wollen nicht im Zyklus arbeiten, wir wollen ein Verfahren, was die Realemissionen auf der Straße abbildet. - Deswegen haben wir damals die RDE-Arbeiten begonnen mit den drei von mir vorher genannten Verfahren, einem Verfahren portabler Messtechnik mit anderen Zyklen - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage nicht nach den Testverfahren, ich frage danach, dass Sie nach den Ursachen der Überschreitungen in den Fahrzeugen, dass Sie nach einer solchen massiven - - Dass der ADAC da sein Verfahren anpreist, das ist Sache des ADAC, da geht es mir nicht drum. Es geht mir darum, dass der ADAC massiv auf das Problem hinweist - massiv, 2010, sehr früh.

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Damit war der ADAC nicht alleine. Die massiven Überschreitungen - also, „massiv“ ist jetzt Ihr Wording; ich nehme das einfach mal auf, ich werte das nicht - - Dass die Emissionen höher sind, war bekannt. Dass die Emissionen höher sind, ist auch gar nicht in Abrede gestellt worden, auch nicht vom ADAC. Der ADAC wirbt in seinem Schreiben dafür, durchzusetzen, dass effiziente Euro-6-Technik eingesetzt wird. Und das konnten wir nur auf der Basis des Regelwerks. Deswegen haben wir das Regelwerk fortentwickelt. RDE ist eine Schlussfolgerung aus der Kenntnis darüber, dass real hohe Emissionen auf der Straße auftreten. Nach meiner Erinnerung formuliert der ADAC aber in seinem Schreiben keine Ursachenanalyse; er beschreibt nur, dass es ¹ ~~unabhängig von~~ ~~es~~, abhängig vom gewählten Fahrzeugkonzept, große Unterschiede gibt. Und das ist auch nachvollziehbar. Wenn Sie Fahrzeugtechnik applizieren - und Sie haben unterschiedliche: eins bei einem großen Fahrzeug, eins bei einem kleinen Fahrzeug -, ~~dann~~ ² kann es nach meiner Einschätzung ohne den ~~Absatz~~ ¹ ~~Einsatz~~ ² ~~jedweder Abschalteneinrichtung~~ zu relevanten Emissionsunterschieden kommen. Diskussionen zur Abschalteneinrichtung sind im Kontext der RDE-Diskussionen, an denen der ADAC ja über die FIA auch mit beteiligt war, nie geführt worden.



Nummer: 1 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:53:50



Nummer: 2 Verfasser: EberhardtO Thema: Durchstreichen Datum :15.11.2016 12:54:02



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gut. - Aber Sie sind auch in dem Zusammenhang nicht auf die Idee gekommen, dass die Ursache auch illegale Abschaltanlagen sein könnten?

Zeuge Dr. Oliver Eberhardt: Die Experten gingen bis 2015 nicht davon aus, dass über die Schwächen des NEFZ hinaus Abschaltanlagen dafür verantwortlich sind, dass hohe Emissionen auftreten. - Richtig.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gut.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und damit wären wir mit der Fragerunde zuzüglich der Grünenfraktion durch. Gibt es weitere Fragewünsche an den Zeugen Eberhardt? - Das ist nicht der Fall. Dann können wir die Befragung von Ihnen, Herr Eberhardt, für heute beenden - für *heute* beenden; im Rechtssinne abgeschlossen wird sie erst dann sein, wenn Sie das Protokoll über Ihre Vernehmung durchgesehen haben. Dafür haben Sie zwei Wochen Zeit, um Korrekturen an der Übertragung oder Richtigstellungen und Ergänzungen Ihrer Aussagen mitzuteilen. Erst dann stellt der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung fest. - Vielen Dank für Ihr Erscheinen und für Ihre Antworten.

Kolleginnen und Kollegen, an dieser Stelle ist sicherlich jetzt eine Pause erforderlich. - 20 Minuten, bis 16.50 Uhr? - Ein bisschen üppig?

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
15 Minuten!)

- „15 Minuten“, wird vorgeschlagen. - Wir können das begrenzen; das reicht für eine Zigarette und das, was man so braucht.

(Unterbrechung von 16.30
bis 16.48 Uhr)

Diese Seite enthält keine Kommentare



An das Sekretariat PA 31 - Herr Kampfer
anbei: Handschriftliche Kontaktarten
redaktionelle Art von

Nur zur dienstlichen Verwendung

Hubert Steinkemper mit der Bitte, diese Möglichkeit zu übernehmen.

Vernehmung des Zeugen Hubert Steinkemper

Vorsitzender Herbert Behrens: Kolleginnen und Kollegen, wir wollten gern fortsetzen. - Bevor wir einsteigen in die Befragung von Ihnen, Herr Steinkemper, noch mal kurz den Hinweis an die Kolleginnen und Kollegen, dass bei der Zitation auf jeden Fall alle Angaben, die für das Protokoll erforderlich sind, mitgenannt sind, und bitte auch so, dass man es auch schnell mitschreiben kann. Das Protokoll bittet darum, dass wir das laut und vernehmlich und langsam genug erwähnen, wo wir uns gerade befinden. Wenn Sie das berücksichtigen würden bei der weiteren Befragung.

Herr Steinkemper, herzlich willkommen. Vorab möchte ich Sie noch eben auf Ihre Rechte und Pflichten als Zeugen hinweisen, die über das hinausgehen, was ich vorhin gesagt habe. Aber bevor wir in die Vernehmung einsteigen, einige Angaben zur Person von Ihnen. Bitte sagen Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort. Bitte.

Zeuge Hubert Steinkemper: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Hubert Steinkemper. Ich bin 69 Jahre alt und wohne in Bonn und bin Ministerialdirektor a. D., also pensionierter Beamter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich fasse es noch mal kurz zusammen. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Es interessieren uns die Fragen: 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 20. Juni 2007 insoweit vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Steinkemper, Sie haben die Möglichkeit, bevor wir in die Befragung einsteigen, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dazu hätten Sie jetzt die Gelegenheit, wenn Sie wünschen.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich möchte die Gelegenheit gerne nutzen, um in geraffter Form das Umfeld, in dem sich die Dinge abgespielt haben, auch das Umfeld der Abteilung IG und meiner Funktion in dieser Abteilung, darzulegen, um vielleicht noch besser einordnen zu können, welchen Stellenwert und welche Bedeutung dieser spezifische Bereich hatte im Gesamtgefüge. Wenn Sie das gestatten, würde ich das gerne tun.

Also, zu meinem Werdegang noch einmal: Ich war 1999 bis 2009 der Leiter der Unterabteilung IG I. In dieser Unterabteilung IG I, Immissionschutz, Anlagensicherheit und Verkehr, befindet sich auch das Referat IG I 6, welches für technische Fragen des Verkehrs - ich verkürze mal - zuständig ist, national und international. Von 2009 bis 2013, also die darauffolgenden vier Jahre, war ich Abteilungsleiter der Gesamtabteilung einschließlich des Bereichs IG II, Chemikaliensicherheit und Umwelt und Verkehr. Vor meiner Zeit in der Abteilung IG war ich fünf Jahre, von 1994 bis 99, Unterabteilungsleiter auch im BMU in einem anderen Bereich.

Stichwort „Aufgabenwahrnehmung“: Nach meiner Pensionierung, welche im Jahre 2013, Ende August, erfolgte, habe ich eine spezifische Aufgabe ab Herbst 2013/Frühjahr 2014 wahrgenommen. Ich bin als Mitglied, als sachverständiges Mitglied der Bundestagsendlagerkommission gewählt worden. Die hat ja ihren Abschlussbericht Anfang Juli abgegeben. Und ich war Mitglied in dieser Kommission und zudem Vorsitzender einer der drei Arbeitsgruppen, die sich mit der Evaluierung als Gesetzgebung: „Was kann man künftig besser machen, ändern usw.“ befasst hat.

Zur Aufgabenwahrnehmung im Jahre 2007 bis 2009 - Sie haben ja die Liste der Aufgaben bekommen; die muss ich, glaube ich, nicht näher erläutern -: Wichtig ist mir, zu betonen, dass der



Nur zur dienstlichen Verwendung

Herr Lahl, damaliger Abteilungsleiter, den Sie ja noch heute hören werden, und ich uns gewisse Schwerpunkte jeweils gesetzt haben. Und der Herr Lahl hatte einen ganz zentralen Schwerpunkt im Bereich Verkehr. Das heißt nicht - - Natürlich hat er die anderen Bereiche auch betreut. Und das heißt natürlich nicht, dass ich den Verkehrsbereich nicht betreut hätte, aber, wie gesagt, der Herr Lahl hatte da für sich den Schwerpunkt, einen wesentlichen Schwerpunkt gesetzt.

Ich hatte über die typischen Aufgaben in der Abteilung - - in der Unterabteilung IG I in der fraglichen Zeit, 2007 bis 2009, einen zusätzlichen Schwerpunkt, und das war das Projekt „Umweltgesetzbuch“. Ich war Leiter der Projektgruppe „UGB“ im Hause BMU und in dieser Funktion zugleich auch Leiter aller Veranstaltungen, aller Verhandlungen, die über den Bereich des BMU innerhalb der Bundesregierung, mit den Verbänden, mit den Ländern geführt worden sind. Es ist bekannt, dass das Stammgesetzbuch, also das Kernelement - das UGB hatte fünf Bücher -, nicht in Kraft getreten ist. Es sind aber die vier anderen Bücher, wohlgeachtet, sehr wohl in Kraft getreten; man denke nur an das neue Bundeswassergesetz und das neue Bundesnaturschutzgesetz. Weshalb erwähne ich das? Ich erwähne es deshalb, um deutlich zu machen, dass das ein zusätzlicher Bereich war, der an sich schon 100 Prozent Arbeitskraft als solches erfordert hätte.

Zur Aufgabenwahrnehmung in meiner Zeit als Abteilungsleiter 2009 bis 2013 - das UGB war damals schon Geschichte -: Es kam ein wesentlicher großer Schwerpunkt hinzu, gerade in der Zeit, nämlich die Richtlinie industrieller Emissionen, IED, Industrial Emissions Directive. Das ist eine EU-Richtlinie, die umfassend alle Bereiche der Industrieanlagen in Europa regelt. Das sind natürlich Abertausende auch für Deutschland. Und diese Richtlinie, die erfolgreich zustande gekommen ist und innerhalb der EU 2010 das Licht der Welt erblickt hat, ist eine Zusammenfassung - aber nicht nur Zusammenfassung von zehn - - von sieben früheren Einzelrichtlinien - mit zum Teil völlig neuen Maßgaben und Aufgaben. Umgesetzt wurde das durch nationales Recht in

Deutschland unter Federführung meiner damaligen Abteilung im Frühjahr 2013, und dieses Umsetzungspaket ist ein Konvolut von einer Vielzahl von Gesetzen wie auch Verordnungen.

In dem Zusammenhang jetzt: Was war die Aufgabe des Referates IG I 6? - Das brauche ich nicht näher zu erläutern, das ist ja hier schon alles besprochen worden. Das Referat IG I 6 hat eine ganz wesentliche, bedeutende Aufgabe im Gesamtgefüge, insbesondere im Verkehr und im technischen Umweltrecht des Verkehrs auf nationaler wie auf internationaler Ebene. International natürlich die EU, die maßgeblich die Regeln, Richtlinien und Verordnungen erarbeitet, und Deutschland als größter Industriestaat innerhalb der Europäischen Union hat ein fundamentales Interesse daran, dass die Richtlinien, die erarbeitet werden - oder Verordnungen auf EU-Ebene -, so gestaltet sind, dass sie die deutschen Interessen - in dem Fall schwerpunktmäßig Umweltinteressen - so gut wie möglich widerspiegeln. Das ist die zentrale Aufgabe des Referates IG I 6, und in diesem Zusammenhang liegt auch der Bereich, der uns heute hier beschäftigt.

Insgesamt kann man für den Aufgabenbereich der Abteilung IG sagen: Das ist eine stark technisch-wissenschaftlich geprägte Abteilung, die aber zugleich äußerst umfangreich und vielfältig mit Gesetzgebungs-, Rechtsetzungsaufgaben - Gesetze, Verordnungen - national wie international befasst ist. Dies erfordert möglichst qualifiziertes Personal, wobei zu betonen ist, dass die Abteilung IG ganz zentral und weit überwiegend aus naturwissenschaftlichen und technischen Mitarbeitern, sprich Ingenieuren, besteht, die einen sehr qualifizierten Sachverstand haben, aber auch das regulatorische Spektrum - aus meiner Sicht jedenfalls - gut beherrschen. - So viel vielleicht als Einstieg.

Vielleicht noch zwei, drei Facetten unter dem Gesichtspunkt: Wie habt ihr eure Aufgabe als Abteilung IG im Gesamtgefüge innerhalb der Bundesregierung und darüber hinaus verstanden? - Wir haben uns auch immer in gewisser Weise als Treiber verstanden, als Beispiel etwa 2001 die Einführung europaweit schwefelfreien Kraftstoffs. Hat jeder gesagt: Schafft ihr nie. - Wir haben es aber geschafft mit viel List und Tücke und



Nur zur dienstlichen Verwendung

viel Einsatz vor allen Dingen. Ein anderes Beispiel ist die CO₂-bezogene Kfz-Steuer, eine Aufgabe des Finanzministers. Aber ich erinnere mich, dass wir damals - das war das Jahr 2007 - dem Finanzminister einen kompletten Gesetzesentwurf, der in meiner Abteilung erarbeitet wurde, übersandt haben, wie ein solches Gesetz ausgesehen hat - ~~aussehen könnte~~. Und das war der Trigger, um die Sache aus unserer Sicht überhaupt in Gang und in Bewegung zu bringen.

Ein letztes Stichwort in dem Zusammenhang: die heute wieder in aller Munde befindliche Elektromobilität, gerade auch in dem Zusammenhang, den wir heute diskutieren. Auch diese Facette, Elektromobilität, ist in meiner damaligen Abteilung 2004/2005 als Idee geboren worden und hat ja dann die genannte Entwicklung bekommen. - Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen. Vielen Dank. - Dann treten wir in die Fragerunde ein, wo ich zunächst das Recht habe, vorab als Vorsitzender einige Fragen an Sie zu richten. Das will ich dann auch tun.

Sie haben ja darauf hingewiesen: Gerade bei solchen nicht ganz unsensiblen Themen wie CO₂-Ausstoß und Kfz-Steuer wird es wahrscheinlich doch vielfältige Kontakte auch gegeben haben mit den Akteuren, die in solche Gesetzgebungsprozesse einzubeziehen sind. Darum ist meine Frage an dieser Stelle, jetzt bezogen auf unseren Fall hier, den ich ja kurz mit den Fragen noch mal skizziert hatte: Mich interessiert da, mit welchen Vertretern der Automobilindustrie Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit, als Sie dann den Verkehrssektor mitverantworteten in ihrer Abteilung - gegeben hat. Hat es darüber hinaus Kontakte zu Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen geben? Und wie standen Sie während Ihrer Tätigkeit beim BMU in Kontakt mit ihnen? Und wie haben Sie das Verhältnis empfunden? Ich frage deshalb so nach diesem, weil wir in unseren Unterlagen gefunden haben unter BMUB-2-2, Ordner 81, Blatt 19, wo nämlich Herr Dr. Eichhorn, der Geschäftsführer des VDA, dann Ihnen gegenüber schrieb:

... ist sehr daran gelegen, den persönlichen Kontakt aufzunehmen, um auch zukünftig die anstehenden Themen gemeinsam voran zu bringen.

Welche Kontakte sind daraus entstanden, und wie war die Beziehung in diesen Kontakten?

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie fragten danach: Wie war die Beziehung zu außenstehenden Stellen? Sie haben jetzt die erste - - Die letzte, die Sie gerade genannt haben, ist der Verband der Deutschen Automobilindustrie. Da ist ja der Herr Eichhorn beheimatet, tätig. - Es war für mich eine Selbstverständlichkeit, mit der Automobilindustrie, insbesondere auch mit dem Verband und den maßgeblichen Bearbeitern im Verband, einen intensiven Kontakt zu pflegen, aber nicht um vielleicht Dinge vorzubesprechen oder gemeinsam auszubrüten und dann voranzubringen, sondern: Wenn man Dinge voranbringen will, dann muss man ein möglichst gutes Wissen darüber haben: Wie denken die von dem Vorhaben betroffenen Akteure? Wie ist die Denke bei denen? - Und wenn Sie mit den Leuten nicht sprechen, dann können Sie Mutmaßungen anstellen, die richtig, aber auch falsch sein können.

Stichwort „Kontakt mit Verbänden“, beispielsweise die DUH: Ich habe mich regelmäßig mit Herrn Resch getroffen - oder wir haben uns getroffen - und Tours d'Horizon vorgenommen. Und wenn es ein spezifisches Problem gab, dann haben wir auch den kurzen Draht gesucht. Also, das war ein - aus meiner Sicht, auch aus meiner heutigen Sicht - durchaus fruchtbares, kooperatives Verhältnis. Dass es dann zwischendurch mal in Einzelpunkten zu Reibereien kommt, das liegt in der Natur der Sache, und das hat auch teilweise mit Medien zu tun, die aus meiner Sicht teilweise dann auch ein Interesse daran haben könnten, einen Punkt besonders hervorzustellen - - hervorzuheben, der es vielleicht so gar nicht verdient hätte. Aber unter dem Strich, muss ich sagen, war das ein regelmäßiger, intensiver Kontakt mit den Verbänden, Umweltverbänden. Auch ADAC beispielsweise - ein sehr intensiver Kontakt.



nachträglich vom Zeugen in
"2011" geändert

③ im Jahr 2010

dienstlichen Verwendung

ADAC, als Beispiel nur: Einführung von Kraftstoff E10. Das war ja über Karneval ~~ein Jahr~~, wo das auf einmal in aller Munde war und man gedacht hat: Das wichtigste Thema in Deutschland ist die Einführung von E10. Die drei Jahre zuvor eingeführte Kraftstoffsorte W8, Dieseldieselkraftstoff, hat keinen Menschen interessiert. Auch in dem Zusammenhang, Stichwort „ADAC“, war es mir ein großes Anliegen - intensiven Kontakt auch im Vorfeld mit den maßgeblichen Stellen - und der ADAC ist in dem Zusammenhang, Autofahren in Deutschland, eine maßgebliche Stelle - dafür zu werben, dass beim ADAC als maßgeblichem Player die Sache gebührend unterstützt wurde. Und das ist auch gelungen, und das gilt auch für die anderen Verbände.

Also, insgesamt keine Scheu gegenüber den Verbänden. Meine Devise war eigentlich durchweg: Man muss mit den Leuten reden. Wenn man nicht mit den Leuten redet, dann weiß man auch nicht, was sie denken, und kann dann möglicherweise Entscheidungen treffen, die man beim besseren Verständnis so nicht getroffen hätte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und bei diesen zahlreichen Gesprächen, die auch sehr offen geführt worden sind, wie Sie gesagt haben, da interessiert es mich eben auch, ob da die Begriffe, die uns hier umtreiben, bereits seinerzeit gefallen sind, nämlich: Cycle Beating, Off-Cycle Emissions oder auch Cycle Bypass. Meine Frage ist: Was verstehen Sie unter den Begriffen, und woher kennen Sie diese Begriffe?

Zeuge Hubert Steinkemper: Woher ich die Begriffe kenne? Also, das war mit dem VDA und den Vertretern aus meiner Sicht kein zentrales Thema - überhaupt kein Thema, ehrlich gesagt. Warum nicht? Woher kenne ich die Begriffe? Ich kenne sie aus der Situation, wie sie sich 2007/2008 abgespielt hat. Da können Sie ja den Akten entnehmen - das ist sicherlich auch hier schon berichtet worden -, dass wir als Umweltministerium damals einen Anstoß geben wollten und auch gegeben haben, um bessere Erkenntnisse über die wirklichen Emissionen, seien es CO₂ oder Schadstoffe, im realen Betrieb zu bekommen, als das - aus unserer Sicht jedenfalls -

nach den geltenden Vorschriften und der Anwendung der geltenden Vorschriften der Fall war. Mit beeinflusst war das sicherlich, hier diese Initiative zu ergreifen, durch eine Erfahrung, die das Bundesumweltministerium oder insbesondere die Abteilung IG kurz zuvor gemacht hatte unter dem Stichwort „Rußpartikelfilter, Dieseldieselrußpartikelfilter“. Da hatte es ja eine Situation gegeben, in welcher dann festgestellt wurde, immer mehr herauskam, dass verschiedene Filterkomponenten die Anforderungen, die sie erfüllen mussten, gar nicht erfüllten, letztendlich damit ungeeignet waren.

Das war eine Situation, die auf entsprechende Hinweise - das war natürlich alles sehr vage - vom BMU und von der Abteilung IG in die Hand genommen wurde, und wir, die Abteilung IG, haben dann eine selbstständige zusätzliche Überprüfung initiiert, eigene Messungen veranstaltet - übrigens unter Mitwirkung des UBA natürlich - durch ein schweizerisches Unternehmen. Und dabei hat sich herausgestellt, dass in der Tat bestimmte Filter die Anforderungen nicht erfüllen.

Nur am Rande sei da noch bemerkt: Ein wesentlicher Grund, wie sich dann später herausstellte, war schlicht, dass ein spezifisches Unternehmen, was ein großer Hersteller von Filtern war, schlicht die Unterlagen, die Prüferunterlagen, die Ergebnisse gefälscht hatte, sodass der TÜV Rheinland, der an dieser Sache dann zertifizierungsmäßig beteiligt war, diese Fälschung auch nicht erkannt hatte oder nicht erkennen konnte. Jedenfalls das Ergebnis war: Die Filter erfüllten die Anforderungen nicht. Die Betriebserlaubnis, die allgemeine Betriebserlaubnis wurde dann auch entzogen, und zwischenzeitlich gibt es dieses Unternehmen nicht mehr. Und die Leitung dieses Unternehmens ist dann später auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen worden und mit einer Freiheitsstrafe, die auch vollzogen worden ist, belegt worden. Also, vor diesem Hintergrund haben wir uns gesagt: Wer weiß denn, ob die anderen Bereiche alle so lege artis in Ordnung sind, wie das der Fall zu sein scheint?

Und das ~~war~~ auch speziell mit auf Initiative des damaligen Ministers Gabriel, mit dem wir da einer Meinung waren - dazu geführt ~~hat~~, dass wir



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ende 2007 einen Vorstoß gegenüber dem BMV unternommen haben, so nach dem Motto: Wir müssten doch mal Felduntersuchungen machen, ob die Dinge auch wirklich alle so sind oder annähernd sind oder kompatibel, deckungsgleich sind im realen Betrieb, wie das auf dem Prüfstand und bei den Ergebnissen auf dem Prüfstand der Fall zu sein scheint.

Dass das nicht deckungsgleich ist, ist klar. Realer Betrieb ist nicht zu vergleichen mit Messungen auf dem Prüfstand, insbesondere mit Blick auf den geltenden - in Anführungsstrichen - Neuen Europäischen Fahrzyklus, von dem damals - eventuell im Grunde die Insider oder die Leute, die sich halbwegs mit der Sache befasst haben - bekannt war, dass das ein Verfahren ist, ein Prüfverfahren ist, welches dringend revisions- und überarbeitungsbedürftig und erneuerungsbedürftig ist. den Insidern oder den Leuten

Das war der Ansatz. Wir haben uns also dann an das Verkehrsministerium gewandt. Und die Begeisterung, dieses Vorhaben anzugehen, war nicht übermäßig ausgeprägt beim Verkehrsminister, als wir mit diesem Anliegen kamen, von vornherein übermäßig ausgeprägt - wobei man natürlich auch darauf hinweisen muss, dass, was die Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung für die einzelnen Ressorts - hier speziell Verkehrsminister und Umweltminister - zu sehen ist, dass das Bundesumweltministerium aufgrund einer EU-Basisverordnung von 2008 - Die nennt sich so, die Verordnung; da sind die Grenzwerte für Schadstoffemissionen geregelt oder im Fall von CO₂ die Zielwerte. Für diesen Bereich, diese Grenzwerte und Zielwerte, ist innerhalb der Bundesregierung geregelt, dass die Federführung beim Bundesumweltminister liegt, in dem Fall bei der Abteilung IG, national wie international. Für die Bereiche Typprüfung, Prüfverfahren, Messtechnik, Umsetzung, Implementierung liegt die federführende Zuständigkeit beim Verkehrsminister. Wir sitzen da im Beiboot, genauso wie beispielsweise auch der Wirtschaftsminister. Dieses Im-Beiboot-Sitzen haben wir aber nicht in dem Sinne betrachtet, dass ich ab und zu mal den Lenker mit in die Hand nehme und versuche, die Richtung mit zu steuern, sondern im Gegenteil. Und vor dem Hintergrund ist

zu sehen, dass wir 2007/Anfang 2008 dieses Vorhaben angestoßen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit waren Sie im weiteren Verlauf mit der Erarbeitung des Konzepts für die von Ihnen angesprochene Untersuchung befasst?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja. - Den Akten ist ja zu entnehmen, dass das Konzept, die Erarbeitung des Konzepts mehrere Stufen durchlaufen hatte. Zu Anfang gab es einen Konzeptentwurf des UBA, von dem - wenn ich die Dinge richtig bewerte - auch das UBA hätte sagen müssen: Das kann es noch nicht sein. - Das ist aber sicherlich auch geschuldet dem sehr, sehr eng gesetzten Termin.

Dann gab es einen zweiten Konzeptentwurf, der war dann schon wesentlich umfangreicher. Da war auch Substanz drin, da waren aber auch viele Dinge drin oder einige Dinge drin, die aus unserer IG-Abteilungssicht - das war nicht nur meine Sicht, sondern auch die des zuständigen Referats und des damaligen Abteilungsleiters, Herrn Professor Dr. Lahl - noch überarbeitungs- und präzisierungsbedürftig sind, teilweise auch kürzungsbedürftig. Also, in dem zweiten Konzept, da standen zum Beispiel Dinge drin, wo man sich sagt, sich gefragt hat: Warum wird das alles dargelegt? Das ist doch allen bekannt; das ist die Gesetzeslage; das sind die Umstände, die tatsächlichen technischen Umstände, die so eigentlich in einem Konzept, welches nach vorne blickt und die Dinge voranbringen will, entbehrlich sind.

Dann haben wir zusammen mit dem - was heißt „wir“? ich nicht persönlich; die zuständigen fachlichen Mitarbeiter - - Straffungen vorgenommen, weitere Bearbeitungen dieses Konzepts. Schließlich hat das Konzept dann - wenn ich es recht erinnere - im April 2008 eine Fassung gefunden, eine gemeinsam vom UBA und von der Abteilung IG konsentiert und getragene Fassung, die dann an den Verkehrsminister übersandt worden ist. Diese Fassung habe ich mit Schreiben an meinen Unterabteilungsleiterkollegen Dr. Wagner im Verkehrsministerium übersandt. Auf Ihre Frage: Insofern war mir schon natürlich



Nur zur dienstlichen Verwendung

bekannt, wie das Konzept aussah und wie es sich entwickelt hat, obwohl ich an den Verhandlungen und an den Formulierungen in der Funktion als Unterabteilungsleiter und damals gerade in der Hochzeit Schaffung - - als Vorsitzender UGB nicht unmittelbar beteiligt war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch in dem Zusammenhang, denke ich mal, sind die Begriffe, die ich eben gerade erwähnt hatte, sicherlich auch Gegenstand gewesen. Ich würde Sie auch noch mal in diesem Zusammenhang fragen: Haben Sie aus diesen Diskussionen heraus niemals einen Hinweis darauf erhalten, dass einige Autohersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden? Oder wenn doch: Wie sind Sie mit diesem Hinweis umgegangen? Haben Sie diesen ernst genommen? Oder: Wurde das Thema im Ministerium oder darüber hinaus diskutiert? Welche Positionen wurden vertreten?

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie können ja den Unterlagen entnehmen, dass der zweite Konzeptentwurf des UBA eine Passage enthält, die sich zum Cycle Beating verhält, und diese Passage - ich habe sie mir abgesehen; ich habe Akteneinsicht genommen, wie sich das aus meiner Sicht auch für eine substantielle Zeugenaussage empfiehlt - lautet so sinngemäß, dass die moderne Fahrzeugtechnik es ermöglicht, zu erkennen, dass man mit einem Fahrzeug auf dem Prüfstand ist und da möglicherweise Abschaltvorrichtungen entsprechend dann die Software einstellt und dieses spezifizierte, den Anforderungen entsprechende Funktionieren der Abgaseinrichtungen im Übrigen nicht funktioniert. Das nennt man dann Cycle Beating.

Ihre Frage: Hatten Sie damals irgendeinen Hinweis oder eine Idee oder einen Verdacht - oder wie auch immer Sie das formulieren -, dass das nicht nur eine technische abstrakt-generelle Möglichkeit ist dergestalt, dass man annehmen, vermuten oder wie auch immer könnte, dass von einer solchen Möglichkeit tatsächlich Gebrauch gemacht wird? Den Hinweis hatte ich nicht. Und wenn Sie mich aus damaliger Sicht gefragt hätten, aber auch aus heutiger Sicht: Es ist mir nach wie vor völlig unverständlich, dass tatsächlich,

wie wir jetzt wissen, von einer solchen Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, und zwar - hinzukommend - von dem zweitgrößten Automobilhersteller der Welt. Das hätte ich nie für möglich gehalten. Und wenn es den Herbst letzten Jahres - Stichwort „USA“ - nicht gegeben hätte, dann würde ich das auch heute noch nicht für möglich halten.

Gab es andere Hinweise? Stichwort „die Passage in dem zweiten UBA-Konzeptentwurf“. Da ist die Passage ja enthalten. Aber, wie gesagt, das ist eine abstrakt-generelle Passage. Auf Nachfrage: Gibt es da Hinweise, gibt es irgendwas, wie man zu der Einschätzung kommt, kommen könnte, dass das auch Lebenswirklichkeit ist oder werden könnte? Es gab null Hinweise, von niemandem, jedenfalls soweit mir bekannt.

Was wir aber dann gleichwohl getan haben, und zwar mit voller Unterstützung: Diese Passage ist nicht gestrichen worden oder herausgenommen worden, sondern sie ist modifiziert worden, und zwar, wenn Sie sich die Unterlage anschauen - ich habe mir den Auszug mitgebracht des Konzepts in der Fassung, die ich dann an den Unterabteilungskollegen im Juli 2008 übermittelt habe -, da ist sehr wohl in dem Aufgabenprogramm, das die Feldüberwachung beschreibt, ein Bullet Point enthalten, der schlicht wie folgt lautet:

- In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind (cycle-beating)

Was hat dazu geführt, dass man diese Formulierung gewählt hat, die ich damals voll unterstützt habe und zu der ich auch heute noch stehe? Eine weitere Überlegung, die ich jetzt noch hinzufügen muss: Eine staatliche Stelle, auch die Bundesregierung, ist aus meiner Sicht nicht besonders gut beraten, wenn sie in einer Situation, wo sie von einer abstrakt-generellen Möglichkeit erfährt, dass man solche Software entwickeln könnte, das in einer Weise publiziert, präsentiert oder in ein Konzept hineinschreibt, welche den Schluss jedenfalls nicht ausschließen würde oder gar nahelegen würde, dass es da einen begründeten Anlass oder einen Hinweis gebe, was es, wie



Nur zur dienstlichen Verwendung

gesagt, aus meiner Sicht absolut nicht gab. Wenn wir das nämlich anders gemacht hätten und diese Interpretationsmöglichkeit vermittelt hätten und da nichts dran gewesen wäre oder jedenfalls der Nachweis nicht hätte erbracht werden können, dann hätten sich die Bundesregierung und insbesondere die Abteilung IG und die maßgeblichen Bearbeiter voraussichtlich sehr schnell in einer sehr schwierigen oder unangenehmen Lage befunden so nach dem Motto: Wie kommt ihr eigentlich dazu, so etwas in die Welt zu setzen - in Anführungsstrichen formuliert: in die Welt zu setzen -, obwohl es keinerlei präzisen, konkreten, wie auch immer gearteten Hinweis gibt?

„Und was bedeutet das für den Markt?“, wird gefragt. Ja, wer ist das denn? Man braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, dass die Möglichkeit - vielleicht sogar Wahrscheinlichkeit aus meiner Sicht, aus meiner Einschätzung - bestanden hätte, dass es sich auf dem Markt ausgewirkt hätte - mit möglichen erheblichen Folgen. Ich nenne ein Beispiel; das ist mir diese Tage beim Vorbereiten durch den Kopf gegangen. Jedes Beispiel hinkt natürlich, jeder Vergleich hinkt; aber wenn man sich mal vor Augen führt, wie sich der Rechtsstreit zwischen der Deutschen Bank AG und den Erben von Leo Kirch entwickelt hat: Da gab es 2002 ein Interview des damaligen Vorsitzenden der Deutschen Bank, der in diesem Zeitungsinterview die Kreditwürdigkeit der Kirch GmbH infrage gestellt hat, und 2014 nach langem Rechtsstreit hin und her ist die Sache per Vergleich erledigt worden, und dieser Vergleich hat die Deutsche Bank 775 Millionen Euro plus Zinsen für die Zeit von 2002 bis 2014 gekostet.

Was ich damit sagen will: Verantwortliches Handeln ist, aus meiner Sicht jedenfalls, wohlberaten, mit solchen Verdachtsfällen oder solchen Äußerungen, die als Verdacht interpretiert werden können, äußerst vorsichtig umzugehen. Und deshalb: Die Formulierung, die ich Ihnen gerade genannt hatte, ist bezogen auf Verdachtsfälle. Dann ist der Punkt angesprochen worden, er ist öffentlich geworden - dass es eine solche Möglichkeit gibt -, aber konditioniert durch den Fall eines entsprechenden Verdachts, und davon gab es keinen zu dem damaligen Zeitpunkt. - Das war

die Überlegung, die uns da zu dieser Formulierung im Konzept gebracht hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben jetzt darüber auch ausführlich gesprochen, dass natürlich so ein Thema durchaus sensibel sein kann, weil auch zum damaligen Zeitpunkt - Sie hatten es ja eingangs gesagt - mit dem Skandal bzw. mit dem Betrug bezüglich des Katalysators und des Partikelfilters schon einiges hochgekocht war.

Dann haben Sie eben auch noch mal anschaulich dargestellt, dass es natürlich, um einem solchen Hinweis nachzugehen und es zum Untersuchungsgegenstand zu machen, eines belastbaren Hinweises bedarf. Was heißt das jetzt für das Untersuchen eines solchen Falls? Weil „belastbar“ heißt ja schon, für mich zumindest, dass schon Voruntersuchungen hätten stattfinden müssen, um dann zu sagen: Es ist so weit belastbar, dass es noch mal in einen weiteren Untersuchungsgegenstand einfließen kann. - Sie haben es deshalb nicht reingenommen, hatten Sie gesagt, oder nicht so klar und eindeutig, weil eben diese Belastbarkeit fehlte zum damaligen Zeitpunkt. Ab wann wäre so etwas für Sie ausreichend belastbar, um es dann wirklich zum Gegenstand einer Untersuchung zu machen?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, zu dem damaligen Zeitpunkt: Aus meiner Sicht war das in keiner Weise durch irgendeinen Hinweis auch nur annähernd in Richtung belastbar. Es kommt ein weiterer Punkt hinzu. Ich hatte ja schon auf die Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung hingewiesen. In dem Bereich liegt die federführende Zuständigkeit beim Verkehrsminister, und wir sind Mitwirkende ebenso wie der Wirtschaftsminister. Ich sagte ja vorhin schon, dass in anderen Bereichen, aber auch in dem Bereich - und ich sehe das als Beispiel dafür - wir als Umweltminister unsere Mitwirkungsbefugnis und Mitwirkungsverantwortung immer eher weit ausgelegt haben, als da besondere Zurückhaltung geübt zu haben, einfach aus dem Gebot der Sache heraus - so, wie wir das nach unserem Verständnis gesehen haben.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Wie gesagt, der Verkehrsminister ist federführend, war federführend, also muss er für das Vorhaben gewonnen werden, Feldüberwachung durchzuführen nach dem Konzept, welches wir übermittelt haben. Das ist keine Selbstverständlichkeit, ein federführendes Ressort als mitwirkendes Ressort für diese Idee und für die Durchführung des Vorhabens zu begeistern. Das kann man sich ja vorstellen. Das geht einem ja selber, wenn man in anderen Dingen federführend ist, in bestimmten Bereichen auch nicht anders, dass man sagt: Na ja, die sollen mal mitwirken; aber die sollen uns erst mal machen lassen, wie wir das für richtig halten. - Also, es war im Grunde auch der Gedanke: Wie kann ich bestmöglich gegenüber dem federführenden Ressort für diese Idee, dieses Konzept Feldüberwachung werben? Das hat sicherlich auch wesentlich ~~oder~~ einen Einfluss gehabt auf die Frage: Wie formuliere ich das Konzept?

Nur hinzugefügt - das können Sie, glaube ich, auch in den Akten, wenn ich das richtig erinnere - - Als ich dieses Schreiben an meinen Kollegen übermittelt habe, da war es gar nicht so einfach, überhaupt dieses Vorhaben dann weiter voranzubringen. Da kamen natürlich auch Überlegungen mit ins Spiel: Aber wir haben doch schon Feldüberwachung, und wieso müssen wir das da jetzt so weiter ausweiten und so? Lassen wir doch erst mal sehen, was bei der Feldüberwachung - so, wie Daten bis dahin schon implementiert ~~würden~~ - - Dann gucken wir uns das noch mal genauer an, was da für ein Befund rauskommt, wie das zu sehen ist oder wie das nicht zu sehen ist. - Darauf habe ich mich dann in Absprache mit meinem Unterabteilungsleiterkollegen aus dem BMV eingelassen - so unter dem Gesichtspunkt: Okay, dann prüft das; aber wenn da irgendwo ein Haar in der Suppe bleibt, dann führen wir gemeinsam das Konzept durch, nämlich das von uns vorgeschlagene. - Und so ist es dann ~~g~~ - Ich will nicht sagen, dass ich das prognostiziert habe; aber ich habe das so erwartet, dass das der Trigger, die Öffnungstür dafür ist, das neue Konzept gemeinsam durchzuführen.

Dem Verkehrsminister war es wichtig, da nicht alleine zu stehen für das Konzept, es alleine durchzuführen, weil wir es ja auch angestoßen

hatten, als BMU also mit in die Verantwortung gehen dafür, was wir auch gerne gemacht haben. Dann gab es Schreiben zwischen Staatssekretären, auf Leitungsebene Abstimmungen, die gar nicht einfach waren, aber im Ergebnis immerhin dazu geführt haben, dass ausgedrückt auch in der Finanzierung hier eine gemeinsame Verantwortung liegt: Finanzierung, federführend, 51 Prozent der Kosten trägt das Haus BMV und 49 Prozent der Kosten das Haus BMU.

Das war aus unserer Sicht allseitig dann eine gute Idee, und die Durchführung des Konzepts hat das, denke ich, auch bestätigt. Was keine so gute Idee gewesen wäre, wie es in dem zweiten Entwurf des UBA-Konzepts, wo diese Passage zum Cycle Beating, die ich schon genannt habe, drin gestanden hatte, da einen Vorschlag zu machen, einen Finanzierungsvorschlag: Das finanzieren wir über Gebühren pro Auto, also der Hersteller soll die Kosten tragen. - Das ist zwar abstrakt-generell eine sehr gute Idee unter dem Gesichtspunkt: Wer ist denn Veranlasser? Nur, wenn wir diese Idee aufgegriffen hätten und zu verwirklichen versucht hätten, jetzt mal etwas überspitzt formuliert, dann würden wir wahrscheinlich heute noch an der Umsetzung oder Implementierung des Konzepts arbeiten. Also, so ein Konzept läuft nur, wenn es möglichst stringent, klar und mit klaren, einfachen Linien verabredet wird, und das gilt auch für die Finanzierung. Deshalb haben wir es so gemacht, wie ich es gerade geschildert habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine zunächst abschließende Frage, dieses Thema betreffend, geht dahin, dass ich Sie noch mal um eine Einschätzung bitte über die weitere Veränderung dieses Untersuchungskonzepts, was Sie im Mai 2008 vorgelegt haben, aber dann über verschiedene Gespräche offenbar nochmals wieder modifiziert, verändert worden ist. Ist es eigentlich entkernt worden gegenüber dem ursprünglichen Entwurf und den ursprünglich angedachten Zielen, die damit verbunden sind? Wie schätzen Sie das ein? Weil dieser Prozess, bis das endlich in Gang kam, das war ja noch mal eine zweite Geschichte und ein Indiz dafür, dass es offenbar



Nur zur dienstlichen Verwendung

nicht so ganz einfach war, da zu einer gemeinsamen Vorgehensweise zu kommen. Wie würden Sie das einschätzen aus Ihrer Sicht?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich denke, dass mein fachlicher Mitarbeiter, Herr Eberhardt, mit Sicherheit Ihnen auch schon einiges dazu gesagt hat, zu den einzelnen getesteten Fahrzeugtypen, konkreten Fahrzeugen - Golf. Insgesamt waren es, glaube ich, 16 Fahrzeuge im ersten Durchgang, dabei drei Golf, und wenn ich das recht erinnere, waren von diesen drei Golf zwei nicht den Vorschriften entsprechend, aber bei Kohlenwasserstoff, nicht bei NOx. Die Stichprobenregelung, die auf EU-Ebene dazu besteht, mag dem einen oder anderen merkwürdig erscheinen - mir, ehrlich gesagt, auch -, wie gesagt, dass in einem Fall von 2 : 1 die Stichprobenregelung nicht Platz greift so nach dem Motto: Durchgefallen! Dementsprechend sind dann in einem weiteren Schritt weitere fünf - ich glaube, fünf waren es - Golf, insgesamt also acht, untersucht worden, ohne dass sich an dem Ergebnis spezifisch etwas verändert hätte.

Wenn man sich überlegt: „Wie kann man denn jetzt wirklich substanzielle Abhilfe schaffen?“, dann ist der Weg, den die Kommission nicht zuletzt auf unser Drängen ab 2010 beschritten hat, aus meiner Sicht ein zielführender, und dieser Weg ist unter dem Stichwort „Real Driving Emissions“ zu sehen. Die Kommission hat da in 2010 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die hat ihre Arbeit 2011 aufgenommen, und dieses Real-Driving-Emissions-Konzept ist verbunden mit einer technischen Einrichtung, ohne die dieses Konzept einfach nicht realisierbar ist, und das sind die sogenannten PEMS, Portable Emission Measurement System.

Jetzt kann man sagen: Diese Messeinrichtung für den Realbetrieb gibt es schon seit den 70er-, 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. - Das ist zutreffend. Aber es gab sie bis 2010, also bis vor einigen Jahren, nicht in einer technischen Form, welche zur Implementierung bei Fahrzeugen im Straßenverkehr geeignet gewesen wäre. Jetzt ist das mittlerweile ein Koffer - Größenordnung Koffer, größerer Koffer -, den Sie am Fahrzeug montieren können, wie Sie zum Beispiel ein Fahrrad hinten

auf den Gepäckträger nehmen können, und dann ist das natürlich eine Möglichkeit, die hundertprozentig realisierbar ist und von daher dann auch hundertprozentig anzuwenden ist.

Also, auf das Real-Driving-Emissions-Konzept hat sich die EU-Kommission, die EU, zwischenzeitlich verständigt. Es ist in zwei Paketen behandelt worden - jetzt berichte ich vom Hörensagen, es war nicht mehr in der Zeit, als ich zuständig war; aber ich habe ja in die Akten reingeguckt und auch Zeitung gelesen, und ich interessiere mich immer noch für den Bereich, den ich früher maßgeblich betreut habe -, in zwei Paketen im Jahre 2015 - Frühjahr und Herbst -, und jetzt geht es an die Implementierung, sodass zu erwarten ist, dass 2017 die Dinge dann tatsächlich auch starten.

Jetzt darf man sich das nicht so einfach vorstellen unter dem Gesichtspunkt: Wieso fangt ihr denn nicht gleich an? - Das Ganze muss durch Regelwerk, durch Vorschriften, durch Zuständigkeiten unterfüttert werden. Sonst liefen das Konzept und die Durchführung Gefahr, ein Muster ohne besonders hohen Wert zu sein. All das ist auf den Weg gebracht, muss implementiert werden, und je unabhängiger das Ganze vorstättengeht - Das ist vielleicht ein Thema, das später noch eine Rolle spielt: Wer ist für was zuständig, und wie sind die Zuständigkeiten geteilt? Auch das ist ein Punkt, der in dem Zusammenhang sicherlich nicht unerhebliche Bedeutung hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke zunächst. Das war es zunächst von mir. - Dann gebe ich an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion weiter. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Steinkemper, Sie haben ja schon zu Ihren Kontakten und der Begründung für diese Kontakte beispielsweise zum VDA ausgeführt. Dazu finden sich auch einige Unterlagen in den Akten. Sie haben in dem Zusammenhang auch erwähnt, dass Sie aus einer gleichen Motivation heraus beispielsweise - das hatten Sie ausdrücklich genannt - auch mit der Deutschen Umwelthilfe in Kontakt gestanden haben.

(24)
P desto besser



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vielleicht nur noch mal eine Nachfrage: Bei diesen Gesprächen mit der Deutschen Umwelthilfe zum Beispiel, sind da jemals an Sie Hinweise herangetragen, herankommuniziert worden, die zum Inhalt hatten, dass Abschaltanlagen, von denen Sie sagten: „Ja, abstrakt gab es die Kenntnis; konkrete Hinweise haben wir nicht, ich selber habe das nie für möglich gehalten“ - so hatten Sie sich in etwa in Kurzform ausgelassen -- Gab es Hinweise beispielsweise aus Gesprächen der DUH, die Ihnen nahelegen sollten: „Es gibt nicht nur die abstrakte Möglichkeit oder die technische Möglichkeit, sondern wir, die DUH, haben konkrete Hinweise. Wir gehen davon aus. Gehen Sie diesen Hinweisen nach!“?

Zeuge Hubert Steinkemper: Um die Frage klar zu beantworten: Solche Hinweise gab es nicht, auch nicht seitens der DUH. Ich erinnere mich an eine Situation. Da ging es um Katalysatoren, allerdings nicht um diesen spezifischen Bereich. Da fand sich auch in den Medien ein Echo: DUH hat die Überlegung, und das und das könnte sein oder könnte auch nicht sein, wie auch immer. - In dem Fall haben wir ~~ich meine, ich habe das~~ sonst auch immer erbeten für mich als Abteilungsleiter: Dann sagt mir doch mal was, und gebt mir Butter bei die Fische! Was habt ihr denn für Erkenntnisse, damit wir sie nachvollziehen können und dann entsprechend handeln können? - Da haben wir unsere Staatssekretärin - - Die damalige Staatssekretärin hat einen Brief geschrieben - auf unsere Bitte, in Abstimmung mit dem Minister; das war die Parlamentarische Staatssekretärin Astrid Klug damals, in der Zeit von 2005 bis 2009 - an die DUH: Sehr geehrter Herr Geschäftsführer! Sie haben usw. Es ist in den Medien zu lesen, dass ... Wir haben die große Bitte: Machen Sie uns Ihre Erkenntnisse, Messdaten usw. verfügbar, damit wir in der Lage sind, gemeinsam mit Ihnen entsprechend zu handeln und die Dinge umzusetzen und auf den Weg zu bringen und Abhilfe zu schaffen. - Da ist keine Antwort gekommen. ~~Jetzt will ich nicht sagen, dass das~~ Ich kann nicht spekulieren, woran das liegen kann, keine Ahnung; aber das war der Befund. Was ich damit zum Ausdruck bringen wollte: Das Bemühen, Informationen, Hinweise, Indizien zu bekommen, war sehr intensiv ausgeprägt in meiner Abteilung, auch bei mir.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie hatten uns ja über Ihren beruflichen Werdegang berichtet und haben auch dargestellt, dass Sie in der Zeit durch andere Maßnahmen auch erheblich in Anspruch genommen worden sind. Gleichwohl ergibt sich entweder im ganz formalen Kontakt mit Mitarbeitern oder Vorgesetzten - Sie waren ja zunächst Unterabteilungsleiter, also vielleicht mit Abteilungsleitern in Ihrer Zeit oder mit fachlichen Mitarbeitern - ein Gespräch formeller Art, eine Erörterung, oder auch mal informeller Art. Haben Sie denn in dieser in Rede stehenden Zeit, also Untersuchungszeitraum, im Mitarbeiterkreis, im Kollegenkreis - ich sage mal „im Kollegenkreis“, damit es sowohl um die Mitarbeiter wie die Vorgesetzten geht -, jemals Hinweise aufgenommen von Kolleginnen und Kollegen, die gesagt haben: „Na ja, kommt mir ja nun wirklich alles spanisch vor“? - Ich gebe jetzt mal so einen Text vor; ich kann es auch ein bisschen anders formulieren: Also, die technische Möglichkeit im Grundsatz kennen wir; eigentlich meine ich, da müssten wir mal nachgucken. - Also, haben im Kollegenkreis mal andere Kollegen nach Ihrer Erkenntnis sozusagen es für möglich gehalten, dass solche manipulativen Abschaltanlagen beispielsweise eingesetzt werden in Fahrzeugen untersuchter Hersteller?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, mit der von Ihnen für mich geschilderten Einschätzung stand ich nicht alleine, sondern die Einschätzung wurde von allen geteilt, auch den Mitarbeitern. Es gab keinen, der gesagt hätte: „Vielleicht ist ja doch was dran“, oder wie auch immer. Es war immer die Frage: Ja, was haben wir denn für Hinweise? - Null.

Um mal ein anderes Beispiel zu nehmen - jedes Beispiel hinkt -: Wenn jetzt jemand - eine technische Einrichtung, sachverständige Einrichtung - zu dem Ergebnis käme: „Mit den heutigen technischen Möglichkeiten ist es möglich, Geldscheine zu fälschen, ohne dass irgendjemand in der Welt in der Lage ist, die Fälschung zu erkennen“ - das könnte ja beispielsweise für Banken interessant sein -, würden Sie einem solchen Hinweis nachgehen und prüfen, ob welche Bank auch immer Fälscherwerkstätten unterhält? - Ich sage Ihnen



Nur zur dienstlichen Verwendung

ja, der Vergleich hinkt, aber um deutlich zu machen, dass ich das einfach in den Bereich des Nichtmöglichen aus meiner damaligen Einschätzung verwiesen habe.

Vielleicht noch ein Hinweis mit Blick auf die USA: Herbstsituation, Herbst letzten Jahres, Environmental Protection Agency, eine sehr mächtige Einrichtung, aus meiner Sicht zu Recht mächtige und begrüßenswert mächtige Einrichtung, die auch Maßnahmen durchführen kann, die es in sich haben - auch für möglicherweise Betroffene. Auch diese Einrichtung hat es nicht geschafft, VW damals, soweit ich das in den Zeitungen verfolgt habe - ich habe mich so ein bisschen dafür interessiert natürlich, jetzt auch mit Blick auf diesen Ausschuss -, nachzuweisen, den Nachweis zu erbringen, dass hier diese spezifische Cycle-Beating-Software zum Einsatz gekommen ist.

In der Sache war es schlicht so: Da gab es die NGO-Organisation ICCT, eine weltweit operierende Organisation, die halt Messungen, Plausibilitätsprüfungen vorgenommen hatte und zu dem Ergebnis kam: Das ist ja mehr als merkwürdig, dass nach unseren Erkenntnissen um ein Vielfaches die Werte überstiegen werden, die da in den Prüfverfahren eingehalten werden, im Prüfzyklus. - Dieses ICCT hat diese Erkenntnis nach nochmaliger Prüfung, ob sie sich nicht vielleicht doch geirrt hätten, an die EPA herangetragen, und dann hat man gemeinsam - ich möchte es mal so formulieren - das Unternehmen VW in eine Situation hineingebracht, in der man ihm klargemacht hat: Wenn ihr jetzt nicht Farbe bekennet, dann geht das mit euch heim, und zwar dergestalt, dass ihr keine Fahrzeuge mehr auf den amerikanischen Markt bringen dürft. - Da sehen Sie, welche mächtige Einrichtung die EPA ist. Und vor diese Alternative gestellt, ist es dann zu dem Eingeständnis gekommen, soweit ich das mit verfolgen konnte aus der zweiten oder dritten Reihe, seitens VW, dass man erstmals eingeräumt hat, eine solche Software zu verwenden. Also mit anderen Worten: Auch diese mächtige EPA hat den Nachweis nicht führen können mit all ihren Mitteln.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben uns ja hier verschiedentlich auch mal über Abgasstandards und Emissionsstandards bei Fahrzeugen insbesondere mit Dieseltechnologie ausgetauscht, unter anderem auch Fahrzeuge nach den Standards Euro 4 und Euro 5. Wir hatten vor Ihnen, vor einigen wenigen Wochen, den Sachverständigen Professor Dr. Koch gehört. Herr Professor Dr. Koch hat hier Folgendes ausgeführt - ich zitiere einmal aus der entsprechenden Mitschrift -, dass es

allen Personen mit technischem Sachverstand klar [war], dass die Fahrzeuge unmöglich mit der verfügbaren EURO4 und EURO5 Dieseltechnologie im gesamten Kennfeld die Stickoxidemissionen einhalten konnten.

Und weiter heißt es in seinem Statement:

Eine Erfüllung aller Anforderungen ist mit der Technologie für EURO4 und EURO5 nicht möglich gewesen, wenn auch im gesamten Betriebsbereich die Stickoxide auf Grenzniveau sein müssen!

Das sagt er.

Sie hatten uns berichtet, dass Sie sich regelmäßig mit Vertretern der Automobilindustrie abgestimmt haben. Spielte dieser Gesichtspunkt, der uns von dem Sachverständigen hier so erläutert worden ist - dass alle, die technisch damit befasst sind und einen technischen Mindestsachverstand haben, dass denen das klar war -, bei den Gesprächen, die Sie mit der Automobilindustrie, mit Vertretern der einschlägigen Verbände, vielleicht auch mit Vertretern von NGOs - DUH beispielsweise - geführt haben, eine Rolle? Und wenn es eine Rolle spielte, wie haben diese dann gewonnenen Erkenntnisse Einfluss in die NO₂-Roadmap gefunden?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich denke, man muss wie folgt unterscheiden: Der erste Punkt ist: Es gibt ein rechtlich geregeltes Messverfahren, Prüfverfahren. Das war bis vor kurzem oder ist es noch immer der Neue Europäische Fahrzyklus,



Nur zur dienstlichen Verwendung

ein Verfahren aus den 90er-Jahren - ich erwähnte es schon -, von dem die Fachwelt, mich eingeschlossen, der Meinung war und ist, dass es ein völlig unzureichendes Verfahren ist. Solange dieses Verfahren aber gilt, ist es anzuwenden, von Rechts wegen, mit den Defiziten und Unzulänglichkeiten, die nicht unbekannt waren. Das ist ja das, was Herr Professor Koch, wenn ich Sie richtig verstanden habe, letztendlich auch insinuierte, indem er sagt: Also, in Wirklichkeit waren die Werte viel höher.

Und das war auch allgemein bekannt, bei Euro 3 und Euro 4; diese Auffassung teile ich. Nur, die Frage ist: Wie seid ihr damit umgegangen? - „Damit umgegangen“ heißt: Nicht zuletzt oder insbesondere Deutschland war es und gerade auch das BMU, aus der Umweltperspektive heraus, welche Euro 5 und Euro 6 versucht haben schnellstmöglich voranzuschieben. Euro 5 und insbesondere auch Euro 6 - so war die Erwartungshaltung damals - würden zu einer maßgeblichen Reduzierung der CO₂-Emissionen führen und damit auch zugleich zu einer maßgeblichen Reduzierung im NO₂-Immissionsbereich führen.

Es ist ja wahrscheinlich hier schon erörtert worden, dass es eine Luftqualitätsrichtlinie gibt, die seit 2008 anzuwenden ist - einmal für Feinstaub 2008 und dann ab 2009 für NO₂. Die sagt: Wenn ihr bestimmte immissionsschutzrechtliche Vorstellungen nicht einhaltet, ihr als Mitgliedsländer, dann droht euch ein Vertragsverletzungsverfahren, weil ihr euch nicht EU-rechtskonform verhaltet. - Und die Messstellen - auch das ist ja belegt - insbesondere in verkehrsnahen Bereichen haben zwei Dinge geoffenbart: einmal im Feinstaubbereich, dass Überschreitungen vorkamen. Da war es insbesondere der sogenannte Tagesmittelwert, von dem die Richtlinie sagt, er darf maximal an 35 Tagen pro Jahr an einer Messstelle überschritten werden. Da waren Überschreitungen da. Und beim NO₂-Bereich war es der Jahresmittelwert an verschiedenen Messstationen, und es ist kein Geheimnis, dass es noch im letzten oder vorletzten Jahr an 60 Prozent der Messstellen im verkehrsnahen Bereich zu Überschreitungen von NO₂ mit Blick auf diese immissionsschutzrechtliche Richtlinie und diese Vorgabe,

die wir natürlich auch in nationales Recht umgesetzt haben, gekommen ist.

Also von daher ein überragendes Interesse, Euro 5 und Euro 6 voranzubringen. Und in dem Zusammenhang auch das Stichwort, was Sie gerade gebracht haben: Entwicklung einer Roadmap für NO₂ zusammen mit der Automobilindustrie. - Wir haben zusammengesessen und haben gesagt: Der Zustand kann doch so nicht bleiben - Stichwort „Erkenntnisse von Professor Koch“ -, da müssen wir etwas tun, und zwar gemeinsam, wenn möglich, gemeinsam. - Das haben wir betrieben, vorgebracht. Flankiert war das Ganze noch durch den Bereich Emissionsfaktoren. Das *Handbuch Emissionsfaktoren* - da sind ja in dem Zusammenhang auch Feldüberwachungsmaßnahmen durchgeführt worden, auch vom UBA, und unter dem Gesichtspunkt: Welches sind die maßgeblichen, möglichst präzisen und korrekten Emissionsfaktoren zur Berechnung der Immissionslasten, wie sie sich heute und künftig darstellen, und welches sind daraus folgend die Möglichkeiten, damit umzugehen bzw. notwendige Verbesserungen oder Änderungen durchzuführen?

Also, insofern gab es Erkenntnisse, dass Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Im Immissionsschutzbereich war es ja offenkundig. Die Messstellen haben ja nicht gelogen. Und, wie gesagt, dann das Stichwort „Roadmap“. Wie können wir möglichst im Einvernehmen gemeinsam mit der Automobilindustrie, von der wir damals gemeint haben - haben sie uns auch so vermittelt, vielleicht ist es auch heute noch so - - Jedenfalls die Meinung war: Das muss doch unser gemeinsames Interesse sein, unser gemeinsames Interesse als Regierung, Umweltministerium, und Automobilindustrie, hier diesen schwerwiegend misslichen Zustand so schnell wie möglich zu beseitigen. Von Software, Cycle Beating, war in dem Zusammenhang auch nicht der Gedanke oder die Rede, jedenfalls nicht bei mir, und ich denke, bei den anderen auch nicht.

Was waren wesentliche Elemente der Entwicklung der sogenannten Roadmap? Wir als Umweltministerium haben ein erhebliches, gravierendes Interesse darin gesehen, schon vor Inkrafttreten



Nur zur dienstlichen Verwendung

von Euro 5 und Euro 6 dafür zu sorgen, dass eine vorzeitige Markteinführung von Fahrzeugen, die diese Anforderungen ~~erstellen~~ ~~schon~~ ~~begegnen~~, bevor sie es müssen, also vor dem Stichtatum für Euro 5 und Euro 6 auf dem Markt sind. Wie kann ich das erreichen? Indem ich Marktanreize schaffe für den potenziellen Käufer. Da gibt es dann das Prinzip von Prämien oder steuerlichen Erleichterungen - beides -, und beides haben wir auch ins Spiel gebracht und teilweise auch umsetzen können, wohlgernekt teilweise.

Nur hat sich dann - das war schon in der Zeit, als ich Abteilungsleiter war - immer mehr herauskristallisiert, dass die Interessenwahrnehmung - ich sage es jetzt mal so, wie ich die Dinge damals gesehen habe und auch heute noch sehe - doch schwierig in Einklang zu bringen war. Also mal salopp formuliert: Mein Eindruck war - starker Eindruck war -, dass die Automobilindustrie ein besonders ausgeprägtes Interesse daran hatte, starke finanzielle Förderung mit Blick auf den Verkauf zu bekommen. Das haben wir auch gehabt, natürlich; aber wir haben auch die anderen Dinge mit im Blick gehabt und gesagt: Na ja, was kann man denn sonst noch an den Fahrzeugen tun? Vorzeitig Euro-5-Fahrzeuge konstruieren usw.

Da hat sich dann gezeigt, dass die Interessenlage beim weiteren Verlauf dann doch nicht so hundertprozentig deckungsgleich war - um einen vorsichtigen Ausdruck zu gebrauchen -, sodass ich dann für mich und für meine Abteilung zu dem Ergebnis gekommen bin: Das ist eine Übung - Roadmap NO₂-Reduzierung -, die in dieser gemeinsamen Veranstaltung nicht die Ziele erreicht, die ich mir vorgestellt hätte - also die Umwelt in den Vordergrund stellen -, sodass wir dann die Dinge weiterverfolgt haben, auch natürlich Fördermaßnahmen initiiert haben, aber nicht jetzt mit diesem Schulterschluss, der aus meiner Sicht dann, so wie ich die Dinge dargestellt habe, nicht mehr geboten oder als besonders sinnvoll erschien.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank. - Ich möchte noch mal und wahrscheinlich zum Abschluss der ersten Fragerunde

auf das Thema dieser Abschaltvorrichtungen zurückkommen. Diese sind ja nach EU-Vorschriften grundsätzlich verboten, aber aus Gründen beispielsweise des Motorschutzes offensichtlich dann doch teilweise erlaubt. Der entsprechende Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlamentes zu dem in etwa vergleichbaren Thema hatte den zwischen 2004 und 2010 amtierenden zuständigen Kommissar Stavros Dimas angehört, und der sagte Mitte Juli dieses Jahres dort sinngemäß in etwa aus, dass es Hersteller gegeben habe, die Spielräume bei der Verwendung solcher Abschaltvorrichtungen entsprechend ausgelegt hätten oder gesetzliche Ausnahmeregelungen insofern überstrapaziert hätten.

Haben Sie in Ihrer Zeit der Tätigkeit über einen solchen Umstand auch einmal gesprochen? Haben Sie das erörtert, dass bei Abschaltvorrichtungen, die ausnahmsweise zulässig sind, womöglich sozusagen die Auslegung der möglichen Ausnahmen unvertretbar weit erfolgte? Wenn ja, wann war das so etwa und in welchem Zusammenhang? Und falls es diese Diskussion gab, welche Konsequenzen wurden dann, sofern es, wie gesagt, angesprochen worden ist, bei Ihnen hieraus gezogen, und welche Maßnahmen wurden ergriffen?

Wir haben - insofern will ich das noch ergänzen - hier auch bei der Sachverständigenanhörung beispielsweise von Herrn Professor Dr. Hausberger ein ganz unmittelbares Beispiel bekommen. Da ging es um Rußentwicklung bei Abgasrückführung in Motoren, Rußentwicklung, die dann tatsächlich zu einem Motorschaden führen kann oder vielleicht sogar führen würde, und er hat gesagt, dass insofern tatsächlich auch technisch Abschaltvorrichtungen geboten seien, in solchen Ausnahmefällen. Wenn man das so feststellt - also dieses technische Erfordernis unterstellt -, halten Sie dann eine Konkretisierung der Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen und deren Verwendung für erforderlich, um die von mir eingangs genannten Auslegungsspielräume enger zu fassen? Und falls Sie das tun: Was würden Sie anraten?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Hubert Steinkemper: Aus meinen einführenden Darlegungen ist vielleicht deutlich geworden, dass ich kein Naturwissenschaftler oder Ingenieur - also kein Techniker, wie wir so im Jargon sagen -, sondern Jurist bin. Gleichwohl habe ich mich natürlich, soweit es mir möglich ist, immer mit den Dingen befasst und versucht, sie auch voranzubringen und nachzuvollziehen. Insofern sind ja Fachgespräche mit den Kollegen, die noch mehr davon verstehen oder viel mehr davon verstehen als man selber, immer angeraten und sinnvoll. Natürlich habe ich das auch gemacht, und das hat die Abteilung auch so gemacht.

Jetzt zu dem von Ihnen angesprochenen Fragenbereich: Es ist richtig, dass es Abschalteneinrichtungen geben muss zum Motorschutz in einem Fall, wie Sie ihn gerade geschildert haben. Also, eine Situation herbeizuführen, wo der Motor defekt wird oder Schaden nimmt oder funktionsunfähig wird, nur weil man die Abgasreinigung mit diesem Preis betreiben will, wäre, glaube ich, keine besonders sinnvolle Regelung.

Wenn Sie in das europäische Recht hineinschauen, dann stellen Sie fest, dass es im Zusammenhang mit den Regelungen von Euro 5 und Euro 6 - den Richtlinien - einen Artikel 5 gibt, den es bis dahin nicht gab, und der sagt so sinngemäß: Abschalteneinrichtungen sind verboten und nur zulässig zum Motorschutz - allerdings ohne da weitere besondere Konkretisierungen und Präzisierungen vorzunehmen. Da liegt - und dahin zielt ja Ihre Frage - aus meiner Sicht schon in gewisser Weise der Hund begraben. ~~Ich habe mich~~ Wie gesagt, ich bin seit 1999 für den Verkehrsemissionsbereich zuständig, und wenn man die Dinge diskutierte: Ja, das ist aber im EU-Recht so vorgesehen. - Man nannte das dann „Nutzung von Gestaltungsspielräumen“, wobei ich jetzt einräumen muss, dass das europäische Recht nicht unbedingt immer in gleicher Weise verstanden und judiziert wird, wenn es zu Streitigkeiten kommt, wie man das als gemeiner mitteleuropäischer, deutscher Jurist von seinem Heimatland kennt und den Regelungen, die dort existieren. Da wundert man sich manchmal über die Sichtweisen, auf die man so als national ausgebildeter

Jurist nicht gekommen wäre. Das mag aber vielleicht auch damit zusammenhängen, dass die EU mittlerweile 28 Mitgliedstaaten hat und am deutschen Wesen nicht immer die Welt genesen muss. Das mag ein Hinweis sein, wieso sich das so entwickelt hat.

Aber jetzt zu der Frage, welche Schlussfolgerungen daraus zu ziehen sind: Ich finde, die Situation, die wir hier heute erörtern, zeigt überdeutlich, dass es mehr als notwendig ist, dass man auch auf europäischer Ebene - und da spielt die Musik, da spielt sie auch zu Recht im Sinne von Vereinheitlichen der Maßstäbe in Europa und darüber hinaus - hier zu Präzisierungen, stringenteren Regelungen kommen muss, dass solche - in Anführungsstrichen - Nutzungsmöglichkeiten von Gestaltungsspielräumen künftig nicht mehr möglich sind oder nur sehr, sehr eingeschränkt in veranlassten Fällen überhaupt noch Platz greifen. Also, da sehe ich eine dringende Aufgabe der Kommission und auch der Mitgliedstaaten - im Zusammenwirken mit den Mitgliedstaaten. Das ist für mich überhaupt keine Frage. Und wenn Sie sich andere Bereiche angucken - technische Bereiche -, dann sehen Sie Unterschiede, die im nationalen Bereich geregelt sind. Da ist das viel präziser und viel genauer geregelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kollege Müller, ich muss darauf hinweisen, dass natürlich solche Fragen nach Schlussfolgerungen oder Empfehlungen so nicht zugelassen werden können.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dafür wurde ich eben gemäßigelt! - Gegenruf des Abg. Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich jetzt auch!)

Insofern habe ich das eben überhört und konnte nicht rechtzeitig intervenieren.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bitte um Entschuldigung. Ich habe das nicht beachtet. Ich wollte nur die Frage beantworten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich finde es nicht so schlimm!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das war nur an den Kollegen Müller gerichtet. - Weitere Fragen? - Bitte schön. - Okay, dann geht es weiter zur Grünenfraktion. Wer hat das Wort? - Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Herr Steinkemper, Sie haben ja sozusagen schon auf die EPA hingewiesen und, ich sage jetzt mal, auch, was deren Ausstattung und Ressourcen angeht, und darauf, dass die aber eben auch nicht herausgefunden haben, dass mit illegaler Abschaltvorrichtung gearbeitet wurde. Aber die haben halt nachgehakt, bis am Ende sozusagen VW zugeben musste, dass sie so etwas verwendet haben.

Sie haben ja die Kontakte angesprochen, die Sie hatten - vom ADAC über DUH bis VDA -, mit denen Sie da gesprochen haben. Insbesondere die schon angesprochene DUH und auch der ADAC haben - das haben Sie, glaube ich, auch bestätigt - auch ihre Messergebnisse immer wieder sozusagen Ihrer Abteilung zur Kenntnis gegeben, wo eben deutlich wird, dass die Fahrzeuge zwar auf dem Prüfzyklus bei der Typzulassung die Grenzwerte einhalten, aber sobald man vom Zyklus abweicht oder auf der Straße misst, dann eben keine Verbesserung sozusagen der Realemissionen und eine Einhaltung der Grenzwerte vorliegt. Und die konnten sich das sozusagen auch nicht erklären, wussten wahrscheinlich auch nicht genau, woran das liegt, sondern haben erst mal diese Messergebnisse erzielt.

Mich würde interessieren: Welche Schlussfolgerungen sind denn da gezogen worden jenseits der schon damals eigentlich vorhandenen Kenntnis, dass der NEFZ sozusagen nicht mehr zeitgemäß ist? Das hatten Sie ja schon ausgeführt. Also, zu welchen weiteren Schlussfolgerungen oder Überlegungen hat das denn eigentlich praktisch insbesondere jetzt in Ihrer Abteilung, die Sie sozusagen geleitet haben, geführt? Das würde mich als erste Frage interessieren.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, Sie sagten gerade, der Befund sei ja da nur so gewesen, dass Prüfergebnisse und Lebenswirklichkeit zwei verschiedene Dinge waren, nicht? Realer Betrieb.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war ja schon immer so. Aber diese Untersuchungen, sei es vom ADAC oder von der DUH, haben ja ergeben, dass die Schere sozusagen zwischen Labor- und Realwerten immer weiter auseinandergeht. Dass da eine Lücke dazwischen war, das war schon immer klar; aber die Schere sozusagen, die Abweichung, ging immer weiter auseinander. Das haben ja zahlreiche Untersuchungen belegt, und die Frage ist, wie man damit sozusagen eigentlich in Ihrer Abteilung umgegangen ist, welche Schlussfolgerungen, welche Maßnahmen man dann in Erwägung gezogen hat.

Zeuge Hubert Steinkemper: Es gab mehrere Punkte, um die man sich gekümmert hat, und zwar intensiv. Das eine ist das neue Prüfverfahren, WLTP, das WLTP-Prüfverfahren - so nennt sich das ja -, was mittlerweile implementiert ist. Ich hatte das ja vorhin schon mal erwähnt. Das ist ein Vorgang oder ein Prozess, der alles andere als selbstverständlich von vornherein war, dass man das so in das Ziel hineinbringt. Und „in das Ziel hineingebracht“ heißt immer noch nicht, dass man mit dem Erreichten zufrieden sein kann. Aber, wie gesagt, das ist ein Bereich, bei dem viele Akteure beteiligt sind, mit sehr unterschiedlichen Interessen zum Teil. Also, was ich sagen will: WLTP und dieses initiiert zu haben, ist nicht zuletzt ein besonderes Verdienst, welches sich die deutsche und auch die BMU-Seite mit auf die Fahne schreiben können.

Der zweite Punkt ist hier zu erwähnen: NO₂-Emissionen. Wie erklärt sich das, dass die weiter steigen? Das waren dann eben Euro 5 und Euro 6, von denen alle Fachleute die Erwartung gehabt haben - insbesondere Euro 6 -, dass das zu einer Reduzierung der NO₂-Emissionen führen würde, auch in der Lebenswirklichkeit an den verkehrsnahen Messstellen. In der Tat war dann die Frage: Wieso tritt das eigentlich nicht ein? Aber, wie gesagt, das ist eine Situation, die sich im Grunde schon nach meiner aktiven Zeit - ich



Nur zur dienstlichen Verwendung

habe ja gesagt: ich bin Mitte 2013 ausgeschieden - als Befund herausgestellt hat.

Jetzt könnte man natürlich fragen: Ja, lag es dann nicht vielleicht nahe - wie gesagt, ich rede jetzt von einer Zeit, die ich nicht mehr unmittelbar als fachlich Verantwortlicher erlebt habe -, dass man sich dann doch den Gedanken hätte machen können oder müssen: „Liegt es daran, dass da Abschaltvorrichtungen implementiert sind?“? Das weiß ich nicht, ob das der Fall war, dass da der Gedanke dann - - Aber nach allem, was ich weiß, ist das nicht der Fall gewesen, dass man gesagt hat: Ah, dann muss das der Grund sein. - Aber, wie gesagt, ich berichte jetzt vom Hörensagen. Das ist kein eigenes Wissen mehr aus eigener Verantwortung.

Ein Bereich, wo all diese Maßnahmen, Verschärfungen, sehr wohl gewirkt haben, ist der Feinstaubbereich: Euro 5 und Euro 6. Da lässt sich belegen, und zwar ganz glashart belegen, dass diese Verschärfungen – Stichwort „zwangsweise Einführung eines Partikelfilters“ - ganz erheblich dazu beigetragen haben, dass die realen Immissionen an den Messstationen substanziell gesunken sind, sodass wir kaum noch Überschreitensfälle - ich hatte das ja vorhin erklärt - der Anzahl der Tagesmittelwerte über den zulässigen Bereich von 35 Tagen konstatieren.

Das ändert nichts daran, dass es immer noch Hotspots in Deutschland gibt: Stuttgart - jedermann bekannt -, Corneliusstraße in Düsseldorf, Landsberger Allee in München und ein paar andere Stellen noch, wo einfach das Verkehrsgefüge so stark ist, dass man immer noch über den zulässigen Grenzwerten liegt, und da muss in der Tat, aus meiner Sicht jedenfalls, nicht nur das Bemühen, sondern die Implementierung - das würde ich jedenfalls raten, wenn ich gefragt werde - dahin gehen, dass man da auch konkret, faktisch, tatsächlich etwas vor Ort mindernd unternimmt. Und wenn ich richtig informiert ~~wäre~~ ist der Druck mittlerweile ja auch so stark, dass die Geneigtheit, etwas Konkretes, Wirksames zu unternehmen, substanziell gestiegen ist in den letzten zwei, drei Jahren vielleicht. Also, das ist ein Bereich, wo es gewirkt hat; bei dem NO₂ leider nicht, jedenfalls nicht in dem erwarteten Maße.

Um das noch zu ergänzen – Stichwort „Feinstaub“ -: Auch da ist es ja ein Faktum, dass der große Teil der Fahrzeugflotte in Deutschland - wir haben, glaube ich, über 41 Millionen zugelassene Pkw und davon einen immer größer gewordenen Anteil Diesel-Pkw -, dass die bestehende Flotte nicht diese technischen Vorrichtungen hat, und deshalb die Nachrüstung mit Partikelfiltern, die ein großer Erfolg war. Und warum war sie ein großer Erfolg? Nicht zuletzt deswegen, weil Teile der Kosten dem Fahrzeugbesitzer erstattet wurden, und zwar 150 Euro - früher waren es mal 300 Euro - als Beitrag zu diesem Neueinbau, was im Grunde ein Kassenschlager war und heute noch, obwohl das Programm jetzt mittlerweile fünf, sechs, sieben, acht Jahre alt ist, immer noch wirkt und Gott sei Dank insofern auch vom Finanzminister mitgetragen wird. Bei der Roadmap und NO₂-Reduzierung waren wir leider nicht so erfolgreich, was die staatliche Förderung angeht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die SPD an der Reihe. Frau Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. Danke schön. - Ich gehe noch mal darauf ein, dass gesagt wurde, dass ja in Amerika so lange nachgehakt wurde bei VW, bis sie das dann eben zugegeben haben, und ob wir das bei uns nicht auch hätten machen können. Sie sind ja Jurist, und da ist meine Frage: In Amerika haben wir ein anderes Rechtssystem als in Deutschland; das wurde hier auch schon angesprochen. Das heißt, es konnten dort VW Folgen angedroht werden, wo sich dann VW überlegt hat: „Was ist das geringere Übel?“, und es hat dann zugegeben. Wäre eine solche Androhung in Deutschland mit unserem geltenden europäischen Recht auch möglich gewesen?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bin Jurist; das ist richtig. Ich habe sogar nach Abschluss meines Studiums in Deutschland ein Zweitstudium in Juristerei in den USA mit Erfolg abgeschlossen und war Teaching Assistant dort, sodass ich ein bisschen mehr als nur vage Vorstellungen vom amerikanischen Rechtssystem habe im Sinne: vom Hörensagen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Es ist einfach ein Faktum, dass die Möglichkeiten, die eine Behörde wie die EPA hat, weit größer sind - rechtlich und dann auch in der Umsetzung faktisch - , als das in Deutschland bisher je der Fall gewesen wäre. Um die Frage jetzt von der anderen Seite zu beantworten: Aus meiner Sicht hätte beispielsweise das Kraftfahrt-Bundesamt oder wer auch immer rechtlich nach geltendem Recht jedenfalls keine Möglichkeit gehabt, dieses Zwangsmittel anzudrohen, nach dem Motto: Ich mache euch den Markt zu und lasse kein Fahrzeug mehr zu. - Das muss ja rechtlich begründet sein im Einzelnen, muss belegt sein nach den Vorschriften, die in Deutschland gelten, und mir würde da, jetzt spontan gefragt, keine Vorschrift ersichtlich sein, die man da mit Erfolg anwenden könnte, um das Gleiche hier in Deutschland zu tun.

Kirsten Lüthmann (SPD): Es wurde auch danach gefragt, dass die Schere immer größer wurde zwischen den Werten auf dem Rollenprüfstand und den realen Immissionen. Das ist jetzt wieder eine technische Frage; aber ich stelle sie, und wenn Sie sie nicht beantworten können, habe ich dafür auch Verständnis. Wir hatten hier andere Zeugen und auch Gutachter, denen wir die gleiche Frage gestellt haben, und die haben uns gesagt, dass 2007 das Stand der Technik war und dass diese Spreizung auch darauf zurückzuführen ist, dass die Fahrzeuge sich immer weiterentwickelt haben und dann der NEFZ einfach nicht mehr das abgebildet hat, was die Fahrzeuge in der Lage waren dann zu leisten. Würden Sie diese Auffassung teilen, oder würden Sie sagen: „Nein, das ist totaler Quatsch; da hätten wir vielleicht früher auch mal was machen müssen“?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, Sie hatten ja zu Recht erwähnt und jetzt in dem Zusammenhang darauf hingewiesen: Ich bin kein technischer Sachverständiger, sondern ein insbesondere juristisch beschlagener - sage ich jetzt mal etwas unbescheiden - oder juristisch bewandeter Sachverständiger; um es neutral auszudrücken. Ich könnte aus eigener Erkenntnis, technischer Erkenntnis, nicht sagen: „Stimmt“ oder: „Stimmt nicht“. Ich kann aber so viel sagen: So wie Sie das geschildert haben und wie das auch mir bekannt ist, erscheint mir das plausibel. Ich kann

das im Sinne von Plausibilität nachvollziehen, die Aussage, die Sie gerade gemacht haben.

Kirsten Lüthmann (SPD): Meine letzte Frage. Sie haben ja erwähnt, dass wir diese neuen Verfahren entwickelt haben, also RDE und WLTP. Die Entwicklung ist ja in Ihre Zeit gefallen. Mein letzte Frage geht dahin: Was können Sie uns zu dieser Entwicklungsphase sagen? Gab es da Länder - - Also für beide getrennt; das eine ist ja ein weltweites Verfahren, und das andere ist ein europäisches. Wir haben auch schon von Zeugen hier gehört, dass natürlich ein weltweites Verfahren in der Implementierung noch länger dauert als ein europäisches. Wie waren Ihre Erfahrungen da? Gab es da Leute, die das Verfahren nach vorne treiben wollten? Gab es da welche, die eher auf die Bremse getreten sind? Wie ist da Ihre Einschätzung?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, die Verhandlungen, die Fachgespräche in Brüssel, die habe ich höchstpersönlich nicht geführt, sondern nur in spezifischen, besonderen Situationen, wo auf der Leitungsebene mit einem Generaldirektor und Ähnlichem bei der Kommission bestimmte Vereinbarungen getroffen werden oder Probleme gelöst werden müssen. Also, an diesen fachlichen Beratungen bin ich nicht unmittelbar beteiligt gewesen. Ich habe mir natürlich berichten lassen.

Mein Eindruck ist, dass - nehmen wir mal den Real-Driving-Emissions-Fall - im Jahre 2010 - da ist das ja initiiert worden von der Kommission - doch mittlerweile - es ja hier auch angesprochen worden; wie ist das zu erklären, wie kommt es zu diesem Größerwerden der Schere? - eine Situation da war, wo jedem, der vielleicht auch vorher weniger Begeisterung für neue Entwicklungen gehabt hat, klar war oder klar werden musste, dass es so in der bis damals geltenden Weise einfach schlicht nicht weitergeht, sodass sich dann schon, so wie mir berichtet wurde, ein Grundkonsens feststellen ließ, hier etwas Neues zu entwickeln.

Das heißt natürlich nicht, dass der Grundkonsens, den ich gerade beschrieben habe, bei allen



Nur zur dienstlichen Verwendung

Beteiligten auch in der Weise gleichförmig entwickelt gewesen sein muss - das wird er auch nicht gewesen sein -, dass man den Konsens hatte, schnellstmöglich ein substanzielles, geeignetes Verfahren zu schaffen. Da gibt es natürlich widerstreitende Interessen, die ich, glaube ich, nicht näher erläutern muss, nicht? Aber für Deutschland kann man wohl sagen - für Deutschland und zwei, drei andere Länder auch -: Es sind immer die üblichen Verdächtigen, die sich da mit an die Spitze der Bewegung gestellt haben, und das gilt für die Bundesregierung insgesamt, aber sicherlich auch aus der Situation, mit durch die Situation gefördert, die ich im Immissionsbereich dargestellt habe. Dasselbe gilt für die sogenannte NEC-Richtlinie, wo bestimmte Kontingente an Schadstoffen, Luftverschmutzung den einzelnen Mitgliedstaaten zugewiesen sind, wo es auch Schwierigkeiten gibt, beispielsweise bei Stickoxiden in der Landwirtschaft, nicht?

Also, von daher denke ich, die Not war einfach mittlerweile so groß, dass allen klar war: Jetzt müssen wir etwas unternehmen; es geht nicht mehr so weiter. - Und das ist ja auch zutreffend.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann setze ich fort und kehre noch mal zurück zu dem Begriff des Cycle Beating; das hatte ich ja eingangs eingeführt. Sie hatten darauf hingewiesen, die Hinweise, die Sie bekommen haben, seien nicht ausreichend belastbar gewesen, um in dieser Frage weiter zu untersuchen. Aber Ihre juristische Bewertung: Wenn es denn Cycle Beating gäbe, wäre es dann eine legale oder illegale Veränderung der Software?

Zeuge Hubert Steinkemper: Bevor ich Ihre Frage beantworte: Sie hatten eingangs gesagt, ich hätte vorhin dieses oder jenes festgestellt. Ich möchte es präzisieren, was ich gesagt habe oder was ich zumindest habe sagen wollen. Sie hatten gerade formuliert: Die Hinweise seien nicht belastbar gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: So hatte ich Sie verstanden.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich möchte präzisieren in dem Sinne: Aus meiner Sicht gab es keine

Hinweise, weder belastbare noch nicht belastbare, sondern es gab nur eine Aussage: Es gibt eine technische Möglichkeit, eine solche Vorrichtung zu konstruieren. - Das ist etwas anderes als der Hinweis „Möglicherweise wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht“, aus meiner Sicht jedenfalls.

Aber jetzt zu der Frage, die Sie zum Schluss gestellt haben, wie ich das einschätzen würde, wie mein rechtlicher Befund lauten würde. Die Antwort ist eineindeutig: Das ist ein klarer Verstoß gegen die Regeln und gegen das geltende Recht, wenn so etwas gemacht würde. Und das zieht ja dann vielleicht - Entschuldigung, ich wollte Sie nicht unterbrechen. Sie wollen eine Frage stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, um noch mal klarzumachen, dass es eben nicht nur keinen Hinweis gab - das hatten Sie eben gerade genannt -: Wir haben hier einen Mail-Wechsel. Das ist BMUB-2-2, Ordner 122, Seite 236. Das ist eine Mail, und zwar über einen Kurzbericht eines Gesprächs zwischen der Parlamentarischen Staatssekretärin Heinen-Esser und Herrn Resch von der DUH. Dort ist explizit noch einmal aufgeschrieben:

Er warf der Industrie planmäßige „cycle beating“ Maßnahmen vor.

Also, das ist ja ein ausreichend klarer Hinweis, dass es das geben soll. Darum fragte ich eben nach, und Sie hatten gesagt, Sie hätten keinerlei Kenntnis davon. Wissen Sie um dieses Gespräch, was ich eben gerade zitiert habe, oder ist das neu für Sie?

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich war bei dem Gespräch nicht anwesend; aber es ist mir natürlich berichtet worden. Das war ein Mitarbeiter aus der Abteilung, ein fachlicher Mitarbeiter, Referent, der Frau Heinen-Esser bei diesem Gespräch fachlich unterstützt hat. Und das zentrale Thema, Gesprächsgegenstand, war die CO₂-Emission, also Kraftstoffverbrauch; darum ging es. Und bei der Gelegenheit ist dann, wie mir berichtet wurde, am Rande auch auf die Möglichkeit hingewiesen worden, die Sie gerade genannt haben.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Das haben wir als Abteilung zum Anlass genommen, nachzufragen, und zwar auch bei demjenigen, der den Hinweis - - Wie gesagt, ich war nicht konkret dabei, deshalb kann ich den Wortlaut nicht regenerieren und so; da bin ich auf Hearsay angewiesen. Also auf gut Deutsch: Wir haben die Sache nicht auf sich beruhen lassen, sondern haben natürlich weitergefragt: Was gibt es da? Wie muss man das verstehen? - Und nach meiner Erinnerung ist keine Konkretisierung vorgenommen worden, sodass es in dieser vagen Situation geblieben ist. Also auf gut Deutsch: Wir haben die Dinge nicht negiert nach dem Motto: „Ach, was soll's!“, sondern es war schon für uns Anlass, da noch mal zu überlegen: Wie können wir hier weiter die Dinge aufklären? - Aber, wie gesagt, es gab nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie noch mal den Prozess beschreiben, wie Sie diesem Hinweis nachgegangen sind? Haben Sie Kontakt aufgenommen mit anderen als der DUH, ob sich so etwas konkretisieren ließe, ob es ähnliche Vorwürfe oder Meinungen gibt, wie sie Herr Resch vorgetragen hat?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich habe das nicht persönlich gemacht, sondern die Mitarbeiter gebeten, dem nachzugehen unter den Fachkollegen, nicht? Das schien mir das insbesondere geeignete Forum zu sein, so etwas beurteilen und bewerten zu können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und diese Nachforschungen sozusagen Ihres Mitarbeiters hatten keine weiteren Folgen?

Zeuge Hubert Steinkemper: So ist es.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es wurde also nicht belegt. Es blieb bei dem Hinweis der DUH, dass es Cycle Beating gibt.

Zeuge Hubert Steinkemper: Wie gesagt, ich weiß auch nicht, was der Herr Resch konkret formuliert hat. Ich war, wie gesagt, bei den Gesprächen nicht anwesend. Da muss ich also sagen: Ich kenne es vom Hörensagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Nur, um das noch mal zu zitieren, was hier in dieser Mail steht:

Er warf der Industrie planmäßige „cycle beating“-Maßnahmen vor. Er beklagte, dass in Deutschland - im Gegensatz zu anderen EU-Mitgliedstaaten - staatliche Stellen die angegebenen CO₂-Werte nicht stichprobenartig nachmessen und zu große Abweichungen ... strafrechtlich verfolgen.

Um damit zu erläutern, warum Deutschland da nicht angemessen handelt, und deshalb auch aufgefordert hat, dass dort etwas getan werden muss.

Dort wird von Karl-Heinz Zierock dann eben auch in dieser Gesprächsnotiz darauf hingewiesen - ich zitiere noch einmal, an der gleichen Stelle, eben erwähnt -:

Ich wies darauf hin, dass wir grundsätzlich seine Sorgen teilen, erwähnte dann die laufenden Bemühungen des BMVBS/BMU, die NEFZ-Messwerte näher an die Realwerte heranzuführen.

Das heißt, das deutet ja auf einen weiter gehen den Prozess hin und nicht nur auf einen Prozess, dass da nachgefragt worden ist, ob andere Hinweise auf diese Sache haben.

Zeuge Hubert Steinkemper: Das ist mir bekannt - ich habe ja die Akten einsehen können - und ist mir auch damals so berichtet worden. Nur, das Stichwort war in dem Zusammenhang „CO₂-Emissionen“, also Kraftstoffverbrauch. Das war ja auch das Thema, nicht? Dieses Gespräch hat im Jahre 2012 stattgefunden. Zu dem Zeitpunkt war schon längst, und zwar Jahre zuvor, das Projekt Real Driving Emissions - Stichwort „2010, Anfang 2011“ - ins Leben gerufen worden, was gerade auch unter CO₂-Gesichtspunkten den Zweck hat, die Dinge im Realbetrieb aufzudecken und zu verifizieren. Das hat aber immer noch nichts mit der Frage zu tun: Was ist denn die Ursache für diese Inkongruenz? Und eine mögliche Ursache mag Cycle Beating sein, wobei ich jetzt nicht erinnere, ob das in dem Gespräch



Nur zur dienstlichen Verwendung

als die Ursache genannt worden ist von Herrn Resch. Das weiß ich nicht.

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

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Steinkemper, lediglich noch mal eine Frage zur Zuständigkeit. Ich weiß nicht, ob ich es richtig verstanden habe. Sie haben vorhin gemeint, die Zuständigkeit für diese Abgasnormen wäre beim BMVI gelegen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich versuche gerne, es noch mal deutlich zu machen. Es gibt zwei Häuser innerhalb der Bundesregierung, die in diesem Bereich auch mit Blick auf die EU und internationale Regelungen und Durchführungen in Deutschland zuständig sind: Das eine ist der Verkehrsminister, und das andere ist der Umweltminister.

Der Umweltminister hat eine spezifische Zuständigkeit, federführende Zuständigkeit - es geht ja um die Federführung - in folgendem Bereich, und zwar: Festlegung, Erarbeitung von Schadstoffgrenzwerten auf EU-Ebene und deren Implementierung ~~- Implementierung, nicht wahr, auf EU-Ebene -~~, Festlegung von Schadstoffgrenzwerten und Zielwerten. Im Falle von CO₂, Kraftstoffverbrauch, ist es ja der Zielwert mit Blick auf die gesamte Flotte eines Unternehmens, wo dann gemittelt wird: Wie ist denn der Flottenverbrauch? Das erklärt zum Beispiel, wieso ein Unternehmen wie Daimler ein großes Interesse an dem Vertrieb und dem Verkauf von Smart hat oder BMW an den kleinen Fahrzeugen der 1er-Klasse - nicht weil sie die vielleicht so besonders toll finden, vielleicht auch, aber weil auch das ein Beitrag ist, die Maßgaben des Flottenverbrauchs einzuhalten. Dieser Bereich, der ist federführend beim Umweltminister angesiedelt. Dementsprechend habe ich, wenn es darauf ankam, auch immer die Verhandlungen in Brüssel geführt mit dem zuständigen Generaldirektor und natürlich auch in Deutschland.

Der andere Bereich - das ist der vom Tätigkeitsfeld her ~~weitens~~ umfassendere und größere - ist: Was bedeutet das für die Typzulassung eines

Kraftfahrzeugs - Typzulassung in Deutschland durch Kraftfahrt-Bundesamt -, und wie sind in dem Zusammenhang die Spielregeln? Nach welchen Maßgaben geht das? - Das ist eine Kernaufgabe, federführend, des Verkehrsministers, und dazu gehören natürlich auch die Fragen: Wie realisiere ich das? Wie mache ich das transparent? Wie überprüfe ich das? Dann sind wir bei dem Stichwort: Messverfahren und Ergebnisse von Messverfahren und Bewertung von Messverfahren: Alles federführend Verkehrsminister.

So ist die Zuständigkeitsaufteilung, wobei wir als BMU unser Mitwirkungsrecht in diesem Bereich immer sehr betont haben und auch genutzt haben.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich fasse das einfacher zusammen: Dem Grunde nach ist das BMUB zuständig. Die Durchführung kommt dann zum Verkehrsministerium, weil das, wenn ich das richtig sehe, auch aus der Weisung und für die Fortschreibung dieser VO Nr. 715/2007 federführend vom BMUB erst mal gemacht worden ist.

(Zustimmung des Zeugen
Hubert Steinkemper)

- Okay. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Dann bin ich in der zweiten Runde noch mal an der Reihe und würde an anderer Stelle noch mal wieder einsetzen vor dem Hintergrund, um auch herauszufinden und Gespür dafür zu bekommen, in welcher Weise auch Interessengruppen, mit denen Sie ja auch vielfältig gesprochen haben in Ihrer Tätigkeit, Einfluss nehmen auf bestimmte Entscheidungen. Es gab am 7. März 2012, so sagen unsere Unterlagen, ein Gespräch zwischen Ihnen, Staatssekretär Becker vom BMUB sowie Herrn Dr. Eichhorn und Herrn Dr. Kay Lindemann vom VDA. Die waren dabei. Das ist die Fundstelle BMUB-2-2, Ordner 81, Blatt 16 und 17. Bei dem Treffen sollte unter anderem die Einhaltung der NO₂-Emissionswerte im Kontext der Einführung von Euro-6-Fahrzeugen besprochen werden. Nach den uns übermittelten Unterlagen ist zwar dieses Gespräch erwähnt, aber es sind keine weiteren Informationen



Nur zur dienstlichen Verwendung

zum Ausgang des Gesprächs enthalten. Ich würde Sie bitten, noch mal zu schildern, wie das Gespräch mit dem VDA ausgegangen ist und was bezüglich der Einhaltung von NO₂-Emissionswerten festgehalten worden ist.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, ich kann mich an das Gespräch gut erinnern. Ich kann mich deshalb besonders gut daran erinnern, weil es im Grunde gehaltlos war.

(Heiterkeit)

Ich sage es jetzt etwas salopp. Ich formuliere es mal so: Weil ich mir hätte vorstellen können, dass man inhaltlich von dem Gespräch vielleicht mehr erwartet hat, als es tatsächlich gebracht hat.

Dafür gibt es aber auch nachvollziehbare Randbedingungen oder Randerklärungen. Ein Grund oder ein Anlass für dieses Gespräch bei Herrn Staatssekretär Becker war die Tatsache, dass der Herr Lindemann beim VDA neu eingestiegen war, also neuer führender Mitarbeiter war, und dass dieses Gespräch dann insoweit auch dem Kennenlernen diente. Im Übrigen hatte, glaube ich, der Herr Becker den Herrn Eichhorn - da bin ich mir aber nicht ganz sicher - gesprächsweise vorher auch noch nicht kennengelernt. Die Gespräche habe ich meistens immer mit denen geführt, nicht? Das war also ein Warmlaufkennlerngespräch, und eine verantwortliche Abteilung nennt natürlich Punkte, welche man sinnvollerweise erörtern könnte; aber dann gehören auch kompetente Gesprächspartner dazu. Ich zweifle nicht an der Kompetenz aller hier genannten Personen, bloß, die eine war völlig neu im Geschäft.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, der ursprünglich vorgesehene Diskussionspunkt „Einhaltung der NO₂-Grenzwerte“ spielte da keine Rolle?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, nach meiner Erinnerung ist das nicht problematisiert worden, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann noch mal an anderer Stelle; unter Umständen

sind da Einflussnahme oder sind da Tipps - oder wie immer man es nennen will - für Sie erkennbar gewesen - da bitte ich Sie, mich darüber aufzuklären -, und zwar handelt es sich dabei um einen Beschlussvorschlag der Umweltminister Baden-Württembergs, Nordrhein-Westfalens und Schleswig-Holsteins zur 52. Amtschefkonferenz, so nannte sich das, im November 2013. Da wird an den Bundesumweltminister der Appell formuliert, Änderungen der CO₂-Verordnung für neue Pkw mit dem 95-g-CO₂-Ziel für das Jahr 2020 ohne zusätzliche Aufweichungen zuzustimmen. Da interessiert mich dieser Begriff „ohne zusätzliche Aufweichungen“: Hatte sich jemand für zusätzliche Aufweichungen bei der CO₂-Verordnung für neue Pkw ausgesprochen? Wenn ja, wer hatte versucht, dort zu intervenieren?

Zeuge Hubert Steinkemper: Habe ich das Datum recht verstanden, was Sie nannten?

Vorsitzender Herbert Behrens: November 2013.

Zeuge Hubert Steinkemper: Da war ich nicht mehr im Dienst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ah, okay.

Zeuge Hubert Steinkemper: Insofern könnte ich etwas dazu sagen; aber es wäre vom Hörensagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein, das wäre dann wiederum meinerseits nicht zulässig.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich habe dazu eine Einschätzung, aber, wie gesagt, nicht aus verantwortlicher Tätigkeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Dann ziehe ich das zurück, nicht ohne zu vergessen, die Fundstelle noch einmal anzugeben: BMUB-2-2, Ordner 88, Blatt 201. - Auch noch mal Richtung: Wer interveniert wie oder auch nicht? Es gibt einen Beschlussvorschlag im „CARS 2020“-Aktionsplan. Dort wird erwähnt, dass - Zitat - „die Einführung eines neuen EU-weit verbindlichen Prüfverfahrens bis zum Jahr 2017/18 nicht mit der Fristsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie harmonisiert und es sogar Bestrebungen gibt, den Zeitplan aufzuweichen“. Fundstelle: BMUB-



Nur zur dienstlichen Verwendung

2-2, Ordner 88, Blatt 192. Wie hat das BMU die mehrmals erwähnten Bestrebungen, den Zeitplan aufzuweichen, eingeordnet und bewertet?

Zeuge Hubert Steinkemper: Darf ich noch mal fragen, wann das stattgefunden hat, was Sie jetzt gerade erwähnt haben?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das betrifft das Gespräch - - Augenblick, was sagt die Quelle? Sorry, habe ich nicht dabei. Unter Umständen ist es auch der November 2013, denke ich.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich vermute das. Na gut; aber ich frage nach.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist der gleiche Beschlussvorschlag. Entschuldigung, ich ziehe das zurück.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ja, okay. - Ich hätte dazu eine Einschätzung, aber, wie gesagt, nicht aus verantwortlicher Position.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. Das ist schon so korrekt, wie wir es jetzt machen. - Dann darf ich das Wort an die SPD-Fraktion weiterreichen. - Keine Frage. Dann Stephan Kühn von den Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wir hatten ja nur kurz die Gelegenheit zum Gespräch, nur acht Minuten. - Sie hatten eingangs oder in einem der Statements gesagt, sie hätten sich nicht vorstellen können, was da VW gemacht hat, also sprich: mit den illegalen Abschaltvorrichtungen. Wir waren ja auch ins Gespräch gekommen zu der Frage, was die EPA da eigentlich immer wieder geleistet hat und welche Struktur diese Behörde hat und welche Power und Kraft. Mich wundert Ihre Aussage, dass Sie VW nicht zugetraut hätten, dass sie so etwas gemacht haben, weil just die EPA 1998 schon einmal einen Skandal aufgedeckt hat. Da ging es um Lkws, Diesel-Lkws, unter anderem von Volkswagen, und da hat die Behörde den Herstellern vorgeworfen, dass - Zitat - „die Motoren so programmiert wurden, dass sie wussten, wann sie getestet werden und wann sie auf der Straße sind“.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich habe das akustisch nicht verstanden. Können Sie das noch mal wiederholen?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, die EPA hat 1998 schon mal einen Skandal aufgedeckt. Damals ging es um Lkws, nicht nur von VW, aber auch von VW, und da ging es genau um das Thema „Cycle Beating“. Die Behörde warf den Herstellern vor, dass - Zitat - „die Motoren so programmiert wurden, dass sie wussten, wann sie getestet werden und wann sie auf der Straße sind“. Also, wir hatten schon mal einen solchen Fall, nicht hier in Europa, sondern in den USA. Deshalb wollte ich noch mal fragen, wieso Sie VW nicht zugetraut haben, sozusagen mit solchen Instrumenten wie illegalen Abschaltvorrichtungen zu arbeiten, wenn doch sozusagen bereits 1998 so ein Fall in den USA bei der EPA anhängig gewesen ist und ja auch zu erheblichen Sanktionszahlungen geführt hat.

Zeuge Hubert Steinkemper: Sie haben das Jahr 98 genannt. Ich weise darauf hin - das kann man ja aus meinem Eingangsstatement entnehmen -, dass ich in diesen Bereich im Jahre 99 gewechselt bin, dieser Vorfall, den Sie gerade geschildert haben, also vor meiner Zeit - in Anführungsstrichen - stattgefunden hat oder in welcher Weise auch immer stattgefunden hat, sodass ich dazu aus eigenem Wissen nichts sagen kann.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha. - Es war Ihnen also gar nicht bekannt, dass in dieser Form schon mal eine Manipulation seitens des VW-Konzerns stattgefunden hat?

Zeuge Hubert Steinkemper: Die Frage ist doch, ob ich aus eigenem Wissen etwas dazu sagen kann, und es war vor meiner Zeit, und insofern war ich damit auch, ehrlich gesagt, nicht befasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. Die Frage ist so zu verstehen, ob zum Zeitpunkt der weiteren Ergebnisse die Kenntnis bei Ihnen noch da war, dass es 1998 in den USA einen solchen Fall gegeben hat.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Hubert Steinkemper: Die Frage kann ich natürlich beantworten, und meine Antwort lautet, dass dieser Punkt, soweit ich mich erinnern kann, nie ein Aspekt oder Thema in den Besprechungen, Überlegungen „Was sind die Ursachen?“ gewesen ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das jetzt bewusst deshalb gefragt, weil - -

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich kann den Fall auch nicht beurteilen, weil ich ihn nicht kenne, nicht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das deshalb gefragt, weil es bisher immer hieß, das Thema „Cycle Beating“ sei sozusagen eine rein theoretische Größe gewesen und es hätte nie praktisch irgendwelche Indizien gegeben.

Ich wollte Sie noch mal fragen: Sie haben ja auch beschrieben, dass zunächst das BMVBS gar nicht so begeistert war, als an es das Feldüberwachungskonzept seitens UBA - natürlich mit Abstimmung BMUB - herangetragen wurde. Sie haben auch beschrieben, dass es zwischen UBA und BMUB da Abstimmungsbedarf gab und das Konzept überarbeitet, verändert wurde. Können Sie noch mal bestätigen, dass das Konzept zwar mehrfach verändert wurde, aber der Prüfinhalt, also dessen, was Prüfinhalt dieses Konzepts war, an keiner Stelle verändert wurde und auch Konsens sozusagen zwischen BMUB und UBA war?

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, der Begriff „an keiner Stelle“ ist natürlich ein interpretationsfähiger Ausdruck. Nach meiner Erinnerung sind die Prüfgegenstände so durchgeführt worden, wie das von Anfang an konzipiert worden ist, allerdings mit der Einschränkung - ich hatte sie vorher schon genannt, Stichwort „Cycle Beating“ -: in Verdachtsfällen, anlassbezogen und nicht einfach mal so ins Blaue rein, nicht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das war ja ursprünglich auch so angelegt: immer in Verdachtsfällen.

Zeuge Hubert Steinkemper: Also, ich sehe darin keinen Widerspruch zu den ursprünglichen Überlegungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das war es schon. Das reicht mir.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion Fragen?

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

Ich habe meine Fragen auch abgearbeitet. - Seitens der SPD weitere Fragen? -

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Nein!)

Von den Grünen? - Auch nicht.

Wenn kein weiterer Fragewunsch besteht, dann können wir die Befragung für heute beenden. Vielen Dank, Herr Steinkemper, für Ihre Auskünfte. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, in das Protokoll reinzuschauen, unter Umständen noch mal Korrekturen an der Übertragung vornehmen mussten oder Richtigstellungen und Ergänzungen zu Ihrer Aussage mitgeteilt haben. Erst danach beschließt dann der Vorstand, dass Ihre Vernehmung abgeschlossen ist. Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Hubert Steinkemper: Ich bedanke mich meinerseits, dass ich hier Gelegenheit hatte, Stellung zu nehmen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vernehmung des Zeugen Jochen Flasbarth

Vorsitzender Herbert Behrens: Zu später Stunde möchte ich Sie noch mal herzlich willkommen heißen. Über das Prozedere Ihre Rechte und Pflichten betreffend sind Sie informiert worden. Und bevor ich zur Vernehmung in der Sache komme, ist es notwendig, Sie zur Person zu vernehmen. Und da möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Beruf und Ihren Wohnort zu nennen.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich beneide Sie nicht um diese Art der Tätigkeit, die Sie heute hier hatten. - Mein Name ist Jochen Flasbarth. Ich bin Staatssekretär im BMUB. Mein Alter ist 54 Jahre, und ich wohne mit meinem ersten Wohnsitz in Bonn.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Flasbarth, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert und hatten Gelegenheit, sich darauf vorzubereiten. Aber ich wiederhole es noch mal: Im Kern geht es uns um die Fragen des Abweichens der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen ermittelt wurden. Uns interessieren die Fragen, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt sind, inwieweit auch Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle gespielt haben, welche Erkenntnisse oder Hinweise der Bundesregierung vorlagen und auch sonstigen staatlichen Stellen, und zwar im Zeitraum 20. Juni 2007 folgende, und was gegebenenfalls veranlasst worden ist.

Sie haben die Möglichkeit, Herr Flasbarth, falls es von Ihnen gewünscht ist, zu Beginn dieses Teils des Abends im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und dann würde ich Ihnen jetzt das Wort geben, um einleitend ein paar Sätze sagen zu können.

Zeuge Jochen Flasbarth: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren Abgeordnete! Diese Gelegenheit möchte ich gerne nutzen. In aller Kürze will ich gerne mit meinen Kenntnissen heute hier beitragen, den Untersuchungsgegenstand aufzuklären. Mir sind die Themen, um die es hier geht, aus meiner Tätigkeit als UBA-Präsident wie auch aus meiner jetzigen Tätigkeit als Staatssekretär bekannt. Umweltpolitisch haben wir in Deutschland über die letzten Jahrzehnte sehr große Fortschritte gemacht. Es gibt allerdings einige Bereiche, in denen noch keine gute Umweltqualität sich eingestellt hat, und dazu gehören auch die hier im Mittelpunkt stehenden Betrachtungen zu den NOx-Emissionen, die nach wie vor in Deutschland an vielen Stellen, insbesondere in Innenstädten, zu hoch sind und zu deutlichen auch Gesundheitsgefährdungen führen.

Das andere Thema, das hier ja auch mit behandelt wird, sind die CO₂-Emissionen. Auch hierzu ist festzustellen, dass wir unsere Klimaschutzziele verfolgen, aber natürlich das letztendliche Ziel noch nicht erreicht haben. In der näheren Zukunft geht es darum, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 40 Prozent zu senken. Da haben wir einige Fortschritte gemacht; aber es ist noch viel zu tun. Und ein Bereich, in dem noch besonders viel zu tun ist, ist der Verkehrssektor, der im Vergleich zu anderen Sektoren im Vergleich zu 1990 noch keine Minderung beigebracht hat. Das hat vielerlei Gründe. Einer der Gründe liegt darin, dass die spezifischen Emissionen der Pkw nach wie vor zu hoch sind. Sowohl was die NOx-Emissionen angeht als auch was die CO₂-Emissionen angeht, was ja im Prinzip gleichbedeutend mit Kraftstoffverbrauch ist, ist es seit langem bekannt, dass die realen Verbräuche auf der Straße höher, die realen Emissionen auf der Straße höher liegen als auf dem Messstand. Bei den Verbräuchen ist das eine Alltagserfahrung, die jedermann, jede Frau machen kann mit dem eigenen Pkw. Bei den NOx-Emissionen ist das natürlich im Alltag nicht feststellbar, aber den Behörden natürlich bekannt.

Und so war mir dies auch bekannt in meiner Tätigkeit als UBA-Präsident. Das ist mir durch Schriftstücke wie auch in Besprechungen als



Nur zur dienstlichen Verwendung

UBA-Präsident von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes dargelegt worden, dass es diese Abweichungen zwischen Messstandsmessungen und Realverbräuchen gibt. Mir haben auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im UBA gleich, ziemlich zu Beginn nach meinem Amtseintritt, dargelegt, welche Lösungen verfolgt werden sollen, und das war in beiden Fällen die Umstellung des unzulänglichen geltenden Prüfzyklus, des NEFZ, des Neuen Europäischen Fahrzyklus, auf neue Prüfverfahren, die in der Lage sind, die Realität besser und richtiger abzubilden: RDE für die Schadstoffemissionen, für die NOx-Emissionen, Real Driving Emissions - diese wurden in Brüssel verhandelt -, und der WLTP als neuer Prüfzyklus für CO₂-Emissionen, für Kraftstoffverbräuche, der bei der UNECE, der Economic Commission for Europe der UN, in Genf verhandelt wurde. Die Bundesregierung hat hier verhandelt, aber Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des UBA haben die Bundesregierung bei diesen Verhandlungen fachlich unterstützt.

Im Kern wurde mir von den Experten des UBA damals vermittelt, dass zur Lösung der NOx-Probleme zwei Ansätze wichtig sind: einmal ein möglichst schneller Markt durchlauf von Euro 6, und das in Verbindung mit der Einführung von RDE als neuem Prüfverfahren für die Schadstoffemissionen. Und gleichermaßen mit dem WLTP sollte die Basis gelegt werden, zunächst besser zu messen und darauf aufbauend dann auch weitergehende CO₂-Minderungen zu erreichen.

Mit diesem Wissen bin ich vom UBA ins BMUB gekommen als Staatssekretär, und auch dort wurde mir von den Fachleuten dargelegt, dass RDE und WLTP die richtigen zielführenden Strategien sind, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Während mein Eindruck war über die gesamte Zeit, dass die WLTP-Verhandlungen in Genf einigermaßen geräuschlos verlaufen sind, wurde mir von den Fachleuten gleich zu Beginn der Legislaturperiode dargelegt, dass wir bei RDE als Umweltministerium auf eine schnelle und auf eine anspruchsvolle Umsetzung achten sollten und dass wir dabei allerdings mit erheblichem Widerstand der Automobilindustrie zu rechnen hätten, was dann ja auch der Fall war. Das BMUB

ist über alle Hierarchieebenen diesen Weg gegangen, nämlich schnelle und anspruchsvolle Umsetzung, Treiber sein bei der Umsetzung eines anspruchsvollen und schnellen RDE. So werden Sie das in den Akten auch gefunden und gelesen haben.

Abschließend möchte ich sagen: Zu keinem Zeitpunkt hatte ich als UBA-Präsident irgendwelche Hinweise auf illegales Vorgehen im Zusammenhang mit der Abgasreinigung, Abschalteneinrichtungen, dass Abschalteneinrichtungen widerrechtlich eingesetzt werden, um die Emissionsminderungen zu drosseln. Davon wurde mir erst im Herbst 2015 im Zusammenhang mit dem Abgasskandal etwas bekannt. Nach meiner Kenntnis galt dies auch für frühere Hausleitungen. Ich habe darüber natürlich kein abschließendes Wissen, aber nach meinem Kenntnisstand erscheint mir das schlüssig. Vom Betrug bei VW wurde im BMUB erst durch das Eingeständnis des Unternehmens VW gegenüber der EPA in den USA etwas bekannt. - Damit will ich es als Eingangstatement belassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank für die einführenden Worte. - Damit haben Sie auch schon zwei meiner ersten Fragen erledigt. Ich habe zunächst die Möglichkeit als Vorsitzender, Nachfragen zu stellen, was ich auch tun möchte, und dann geht es eigentlich schon gleich in medias res bezüglich eines Vorgangs im Hinblick auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, und zwar vom September 2015. Dort auf eine Anfrage hin, die am 3. Juli eingereicht worden war, mit dem Titel „CO₂- und Spritverbrauchsangaben von Pkw“ heißt es in der Frage 13 - Zitat -:

Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteneinrichtungen“ in Neuwagen vor?

Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 7, Blatt 192 ff. Die Federführung für die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage lag zwar beim BMVI, aber das hatte das BMUB am 13. Juli gebeten, den Antwortbeitrag zu übernehmen, unter anderem zu dieser Frage. Können Sie sich erinnern, ob Sie



Nur zur dienstlichen Verwendung

über einen Leitungsvorbehalt in die Beantwortung dieser Frage eingebunden worden waren?

Zeuge Jochen Flasbarth: An einen Leitungsvorbehalt kann ich mich nicht erinnern. Ich kann mich auch an die konkrete Formulierung in dieser Kleinen Anfrage nicht erinnern, aber es ist grundsätzlich so, dass die Kleinen Anfragen schon über meinen Tisch laufen. Also gehe ich davon aus, wenn ich nicht im Urlaub war, dass dieser Vorgang grundsätzlich über meinen Tisch gekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich stelle die Frage deshalb an Sie, weil der Mitarbeiter Helge Jahn aus dem Referat I 3.2. des UBA da gebeten worden war, eine Antwort zu formulieren. Das tat er auch und schrieb: „... leider keine expliziten Erkenntnisse über den Einsatz von ‚Abschalteinrichtungen‘ in Neuwagen“ liegen vor. Das „keine“ war unterstrichen. Und er schreibt weiterhin:

Es gibt jedoch Vermutungen seitens des TÜVs, dass solche Einrichtungen zum Erreichen der Schadstoffgrenzwerte bei der Typprüfung genutzt werden.

Haben Sie als Präsident des UBA von 2009 bis 2013 von solchen Vermutungen des TÜV gehört und, wenn ja, von wem und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein, von solchen Vermutungen habe ich als UBA-Präsident nicht gehört, und als Staatssekretär ist mir das nicht präsent. Diese Formulierung, also diesen Antwortbeitrag, den es ja offenbar gegeben hat, der hat mir definitiv nicht vorgelegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Für den Untersuchungsauftrag dieses Ausschusses ist es wichtig, ob und gegebenenfalls wann dem UBA bzw. auch dem BMUB konkrete und belastbare Hinweise zu Abschalteinrichtungen vorlagen. Und nach Aktenlage hat das UBA bereits im Jahr 2008 dem BMUB auf dessen Anforderung einen Entwurf zugeleitet, datiert vom 20.03.2008, den Entwurf

für eine umfassende Feldüberwachung. In diesem Entwurf gibt es nach der Überschrift „Bisherige Feldüberwachung“ einen Unterpunkt, der da heißt „Defizite, nicht geregelte Bereiche“. Dazu schreibt das UBA:

Aus technischer Sicht bestehen - neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie - folgende Defizite:

Das ist die Quelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 38, und da heißt es unter dem zweiten Spiegelstrich der Aufzählung:

Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating). Die Überprüfung, ob derartige Einrichtungen vorhanden sind, ist bisher ... nicht vorgesehen.

So heißt es dort wörtlich. Wann und wie und durch wen wurden Sie erstmals auf das Phänomen konkret, auf das Phänomen des Cycle Beating konkret hingewiesen, das der Sache nach offenbar den Einsatz von Abschalteinrichtungen bezeichnet?

Zeuge Jochen Flasbarth: Überhaupt nicht. Der Fall oder der Vorgang, den Sie beschreiben, lag auch vor meiner Zeit als UBA-Präsident. Mit dem gesamten Thema Feldüberwachung bin ich - das hab ich allerdings jetzt erst wieder den Akten entnommen; da hatte ich keine freie Erinnerung mehr daran - durch einen Vermerk über den Abschluss der Feldüberwachung - - Das sind ja immer Studien, die durchgeführt werden, und dann gibt es einen Abschlussbericht, den das Amt an das Ministerium übermittelt. Das geht in der Regel entweder vor Abgang oder nach Abgang über den Schreibtisch des Präsidenten. Und dieser Vorgang hat mir 2013 vorgelegen; das habe ich jetzt den Akten wieder entnommen. Das habe ich auch abgezeichnet. Und in diesem Vorgang wird



Nur zur dienstlichen Verwendung

beschrieben, dass es keinerlei Abweichungen von - - oder keine im Wesentlichen - so muss ich sagen - - im Wesentlichen keine Abweichungen gegeben hat. Es ist von einem Fall, bei dem, glaube ich, bei Kohlenmonoxid eine signifikante Abweichung festgestellt worden ist, berichtet worden und interessanterweise nicht von NOx-Abweichungen.

Im Nachhinein wundert mich das jetzt nicht, weil ja in der Feldüberwachung diese Dinge auch nicht untersucht worden sind. Das ist allerdings jetzt, muss ich sagen, kein Wissen, dass ich aus meiner damaligen Tätigkeit hatte, sondern jetzt in Beschäftigung mit den Akten für den Untersuchungsausschuss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf eine schriftliche Einzelfrage der Abgeordneten Renate Künast, weshalb - Zitat - „Prüforganisationen wie der TÜV Nord keinen Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software nehmen können, um etwaige Software zu entdecken, die falsche CO₂-Werte angibt“, antwortete das BMVI Ende November 2015:

Ein Einblick in die Motorensoftware ist dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute im Rahmen der Typgenehmigung möglich.

Quelle: BMUB-2-1, Ordner 10, Blatt 174. - Entspricht diese Auffassung, entspricht diese Auskunft auch der Einschätzung des BMUB? Wie oft hat das KBA bis zum Bekanntwerden des sogenannten Abgasskandals nach Kenntnisstand des BMUB von der Möglichkeit, im Rahmen von Typgenehmigungsverfahren Einblick in die Motorsoftware zu nehmen, Gebrauch gemacht? Können Sie dazu etwas sagen?

Zeuge Jochen Flasbarth: Dazu weiß ich nichts. Ich habe mich mit der Tätigkeit des KBA auch nicht befasst und auch nicht damit, welche Möglichkeiten der TÜV Nord hatte bei der Typgenehmigung, solche Einblicke vorzunehmen. Ich wusste nicht einmal, dass der TÜV Nord damit befasst war. Für mich hat sich diese Frage auch

nicht gestellt, weil das, was mir die Fachleute gesagt haben, eben überhaupt gar nicht auf irgendeine widerrechtliche Software hingewiesen hat, sondern das, was die Fachleute mir gesagt haben, war: Das ist ein bekanntes Problem, und es wird sich lösen über RDE und WLTP.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke, das wären meine Fragen zu Beginn. - Nun haben die anderen übrigen Ausschussmitglieder die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Es beginnt jetzt die CDU/CSU-Fraktion. Herr Lange, bitte schön.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Flasbarth, Sie haben ja vorhin schon in Ihrer Einleitung dankenswerterweise festgestellt, wann und wie Sie das erste Mal konkret von diesen VW-Abschalteinrichtungen, von diesen illegalen, erfahren haben. Sie haben dann in der *Süddeutschen Zeitung* am 22. September 2015 sich so geäußert:

Wir stehen vor einem Fall von eklatanter Verbrauchertäuschung und Umweltschädigung. Ich erwarte, dass VW lückenlos offenlegt, wie und in welchem Ausmaß diese Manipulationen stattgefunden haben.

Und Sie haben dann quasi weiter ausgeführt, Sie sehen auch die anderen Autohersteller, so habe ich es heute auch wieder verstanden, in der Pflicht. War Ihnen - und Sie waren ja vorher auch beim UBA - aus Forschungsvorhaben sowohl beim UBA oder dann beim BMUB der tatsächliche Einsatz von Abschalteinrichtungen anderer Fahrzeughersteller als VW ganz allgemein aus Gründen des Motorschutzes bekannt?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein, dieses technische Wissen hatte ich nicht. Es ist auch nie an mich herangetragen worden, wie ich eben ausgeführt habe, und die Reaktion, die Sie eben aus der *Süddeutschen Zeitung* zitiert haben, zeigt ja, dass es eine Überraschung war, und das ist, glaube ich, so ziemlich das Gleiche, was auch Herr Dobrindt heute vor dem europäischen Untersuchungsausschuss gesagt hat.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Nur, nachdem wir vorhin schon mal gehört haben, dass nicht jede Zeitungsäußerung richtig sein muss, wollte ich an der Stelle noch mal nachfragen.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das wird er auch bestätigen!)

- Das, glaube ich, kann jeder von uns mal bestätigen. - Sie haben vorhin auch schon - - sind Sie ein bisschen darauf eingegangen, auf das europäische Verfahren, auch auf die Zuständigkeiten Ihres Hauses, auch die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit RDE. Jetzt läuft ja gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Und da wurde Ihnen - ich zitiere MAT BMUB-2-2, Ordner 65, Seite 132 f. - eine Zusammenfassung vorgelegt. Da heißt es:

Es wurde dargelegt, dass der Verabschiedung einer wirkungsvollen und angemessenen Ausgestaltung der RDE-Anforderungen auf EU-Ebene, die schnellstmöglich zur Anwendung kommen müssen, zentrale Bedeutung zukomme und Deutschland sich hierfür einsetze. Die Europäische Kommission wurde gebeten, die diesbezüglichen Komitologiearbeiten voranzutreiben und abzuschließen.

Was ist konkret erfolgt, oder wie hat dieses Einsetzen konkret ausgesehen?

Zeuge Jochen Flasbarth: Könnten Sie noch mal sagen, von wann der Vermerk war?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das ist aus der - Moment, ich muss meine Fußnote suchen, damit ich - - Fußnote 48.

(Zuruf)

- Nein, das war - - Die SZ war 22. - Das ist aus Ihrem Ordner 65, Seite 132.

(Heiterkeit - Eine Mitarbeiterin sucht in den Akten)

- So, suchen wir das schnell raus. - Machen wir mit dem nächsten allerdings weiter, auch aus der Aktenlage. Das muss alles ziemlich zeitgleich gewesen sein, weil das war der Umweltminister am 16.12.2015. Also, das hängt alles ungefähr zusammen. Auch zum Thema RDE - - haben Sie teilgenommen und die deutsche Position vorgebracht. Das andere muss im Vorgriff gewesen sein. Wer - - Wir haben ja vorhin schon mal über Häuser oder Zuständigkeiten gesprochen, deswegen frage ich an der Stelle noch mal nach: Welches Ministerium ist im Anschluss dafür zuständig, für Deutschland über das RDE-Paket zu den Emissionsvorgaben für Kfz, einschließlich eines Beschlusses des TCMV, zu befinden?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, das TCMV ist federführend, ist in der Federführung des BMVI. Die RDE-Grundvorschriften wurden im Umwelttrat behandelt, also da - - als es um den Compliance-Faktor ging. Das ist ja das, was wir im Umwelttrat dann, nachdem der Ausschuss entschieden hatte - das war am 28. Oktober - - wurde danach im Umwelttrat darüber beraten. Ich meine, mich zu erinnern, dass das in einem Mittagessen, in einem Arbeitsessen geschehen ist, nicht in der ordentlichen Tagesordnung. Dabei habe ich davon berichtet, dass das BMVI, was für die Aufklärung des Abgasskandals ja die Federführung hat, eine Untersuchungskommission eingesetzt hat.

Im Übrigen gab es damals eine Diskussion darüber, wie sich der Rat angesichts der kritischen Positionierung des Europäischen Parlaments verhält. Das Europäische Parlament hatte ja mit der Festlegung der Konformitätsfaktoren, oder jedenfalls Teile des Europäischen Parlaments, Probleme, weil sie das gerne anspruchsvoller gehabt hätten. Das entsprach ja auch der Position des BMUB. Auch wir hätten es sehr gern noch etwas anspruchsvoller gesehen. Gleichwohl habe ich mich dort dafür ausgesprochen, dass wir dem Europäischen Parlament raten, über die jeweiligen Kontakte, die es gibt, diesem Kompromiss zuzustimmen, weil es ansonsten Verzögerungen gegeben hätte, die zu einem viel späteren Einführen von RDE und damit auch zu einer letztendlich schlechteren Luft geführt hätten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das hängt dann jetzt auch noch, auch wenn wir jetzt nicht das Datum finden, wahrscheinlich mit dem direkten - ja, wie soll ich das nennen? - mit dem Einsatz von vorweg zusammen. Das passt jetzt wieder zu dem, was wir vorhin vom Herrn Steinkemper gehört haben, weil da haben wir diese Zuständigkeitsfrage im Detail auch schon mal gehört oder gelesen. Eine Einschätzung trotzdem: Nachdem Sie verhandelnd auf der europäischen Ebene jetzt unterwegs sind über die Fragen der Umweltpolitik - dazu gehört das jetzt erst mal dem Grunde nach dazu -: Entscheidet die EU mit qualifizierter Mehrheit, wie schätzen Sie dann die Chancen auf eine solche Umsetzung ein, ohne dass es zu Wettbewerbsverzerrungen kommt?

Zeuge Jochen Flasbarth: Es ging ja um die Frage zunächst, wie der Rat oder wie das Europäische Parlament sich entscheidet, wenn es zu einer - ich muss das noch mal gerade rekonstruieren - - Wenn der Ausschuss nicht entschieden hätte, nicht zugestimmt hätte dem Vorschlag der Kommission am 28.10. - das hatte ich auch im Haus erfragt -, was passiert denn dann eigentlich? Dann wäre es so gewesen, dass die Entscheidung einem Rat zugeleitet worden wäre. Im Umweltrat im Dezember haben wir es ja nur beraten, aber nicht entschieden. Und ich wollte damals vor der Sitzung am 28.10. wissen: Was passiert eigentlich, wenn dort keine Mehrheit zustande kommt? Das war für mich auch wichtig. Das ist ganz normales Geschäft, glaube ich, in den Häusern, um herauszufinden: Wie weit kann man eigentlich mit der Durchsetzung unserer Überlegung - wir wollten es ja schärfer haben - gehen? Gibt es dann eine Chance, im weiteren Verfahren möglicherweise etwas noch zu verbessern? Dabei wurde mir klar, dass, wenn es zu keiner Zustimmung im Ausschuss kommt, dann im Rat mit qualifizierter Mehrheit gegen den Kommissionsvorschlag hätte entschieden werden müssen. Ob das hätte gelingen können, das war damals zweifelhaft. Und am Ende ist es ja auch nicht dazu gekommen, weil der Ausschuss sich ja am Ende geeinigt hat auf die bekannten Werte, Konformitätsfaktoren und dann auch auf die Zeitpunkte der Einsetzung der ersten und zweiten Stufe.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. - Das wäre es für uns in der ersten Runde. Ich danke Ihnen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir müssen ja den Spannungsbogen nicht unnötig aufbauen. Sehr geehrter Herr Dr. Flasbarth - -

Zeuge Jochen Flasbarth: Kein „Dr.“. Das ist gefährlich, wenn man einen falschen Doktor hat.

(Heiterkeit)

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sind Sie kein Doktor? Na, gucken Sie mal an. Da werden Sie aber hier hoch gehandelt bei uns. - Dann lasse ich das weg. Das ist so, wie es ist. - Ich habe eine Nachfrage zu den Ausführungen des Zeugen Martin Schmied. Der ist Abteilungsleiter I 3 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ beim UBA. Den haben wir vor einigen Tagen hier gehört. Auf die gestellte Frage, ob das UBA beabsichtigt, die Haushaltsmittel für Untersuchungen, die dem UBA für Abgasuntersuchung zur Verfügung stehen, aufzustocken, führte er aus - und da zitiere ich ihn -:

... deutlich mehr: für die nächsten drei Jahre 1,7 Millionen Euro für Messungen.

Dann führte er noch weiter aus, dass das BMUB diese Mittel zugesagt habe. Jetzt haben wir einmal nachgeschaut, und bei kursorischer Durchsicht haben wir diesen Betrag von 1,7 Millionen Euro nicht gefunden. Wir haben an einer Haushaltstelle, an der wir dachten, ihn finden zu können, den gleichen Mittelansatz für 2016 gefunden wie auch für 2015 und keine weiteren Veränderungen für die Zukunft festgestellt. Können Sie mir sagen, ob diese Mittelmehranmeldung, die das UBA vorgenommen hat, von Ihrem Haus tatsächlich unterstützt wird und wo wir sie dann genau finden können?

Zeuge Jochen Flasbarth: Herr Müller, das kann ich Ihnen jedenfalls so ungefähr beantworten aus



Nur zur dienstlichen Verwendung

dem Stand heraus. Das eine ist, dass mich die Präsidentin Ende letzten Jahres angeschrieben hat und gesagt hat, dass sie weitergehende Feldüberwachungsstudien durchführen will. Nach meiner Erinnerung hat sie einen Beitrag von 500 000 Euro genannt. Darauf habe ich zu Beginn des Jahres - es mag Januar oder Februar - - hausabgestimmt geantwortet, dass ich dies unterstütze und dass die Mittel aus dem UFOPLAN benutzt werden können. Beim UFOPLAN ist es ja so, dass es eine Liste gibt, die abgestimmt wird, dass aber unterjährige Verschiebungen im UFOPLAN möglich sind, wenn Einsparungen an anderer Stelle vorgenommen werden. Nach meiner Erinnerung ist dieses Vorgehen damals gewählt worden.

Ich weiß, dass weitere Mittel benötigt werden. Dazu steht dem UBA neben dem UFOPLAN auch noch der Sachverständigentitel - das ist ein Titel, aus dem das Haus Forschung und Studien realisieren kann, die nicht den Charakter eines UFOPLAN-Vorhabens haben, wie es mit dem Ministerium üblicherweise abgestimmt wird - - Im Grunde so das schnelle Beiboot; so kann ich mich erinnern, als UBA-Präsident das so empfunden zu haben. Und dieser Titel kann aber auch mit Ausgaberechten bestückt werden. Das kann ein Grund dafür sein - ich weiß es nicht, aber ich könnte es mir gut vorstellen -, warum Sie das in den Unterlagen nicht gefunden haben, aber gleichwohl diese Mittel zur Verfügung stehen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Wenn Sie sagen, es geht um 500 000 Euro mehr, dann ist das in etwa die Differenz zwischen dem bisherigen Ansatz und den ursprünglich ins Gespräch gebrachten 1,7 Millionen. Das wäre insofern plausibel. - Können Sie noch einen Ausblick auf die Zukunft geben, wie Ihr Haus mit weiteren eventuellen Mehrbedarfen umgehen wird?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ehrlich gesagt, ich muss jetzt mal die Einschränkung dazu machen: Diese Zahlen habe ich nicht pausenlos im Kopf. Das ist das, was ich als plausibel Ihnen dargelegt habe.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es geht an den Vorsitzenden: Es ist

wieder in die Zukunft gerichtet!)

- Wie bitte?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Genau. Das ist - -

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir sind in der aktuellen Meinungsbildung!)

- Okay. - Ich möchte darum bitten, die Fragen so präzise zu stellen, dass Sie da nicht angreifbar sind und sich auf den Untersuchungsgegenstand und auch den Zeitraum beziehen. - Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehen Sie im Moment, heute, weiteren Mittelbedarf für die Zukunft über diesen Bedarf hinaus?

(Heiterkeit)

Ansonsten erst mal nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Erst mal weiter nichts.

(Ulrich Lange (CDU/CSU): Es war ein tauglicher Versuch! - Gegenruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Es war ein untauglicher Versuch am untauglichen Objekt! - Heiterkeit)

Seitens der CDU/CSU-Fraktion ist kein weiterer Fragebedarf im Moment gegeben. - Darum möchte ich weitergeben an Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die CDU-Fraktion kann ja mal eine Kleine Anfrage dazu stellen, wenn das - - Da kann ich Ihnen behilflich sein, wie man das macht.

(Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir regieren lieber!)

- Ja, da hat man gerade nicht den Eindruck. - Herr Staatssekretär Flasbarth, am 21. September 2015 -



Nur zur dienstlichen Verwendung

das ist unzweifelhaft der Untersuchungszeitraum - haben Sie sich postalisch an Staatssekretär Odenwald gewandt, das ist die Unterlage MAT A BMUB-2-1, Ordner 45 von 60, Seite 116. Da schreiben Sie - Zitat -:

Darüber hinaus halte ich eine umfassende Aufklärung und Bewertung der für die Umweltpolitik ebenso wie für das Ansehen der deutschen Automobilhersteller alarmierenden Vorgänge in einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe für geboten. Neben unseren beiden Häusern mit den jeweils zuständigen bzw. betroffenen nachgeordneten Behörden sollten m. E. das BMWi und das BMJV eingebunden werden. Ich schlage vor, dass wir uns zum weiteren Vorgehen kurzfristig telefonisch abstimmen.

Leider findet sich der entsprechende Vorgang in den Akten des BMVI nicht. Da ist noch etwas die Aktenführung ein bisschen schwierig. - Aber wie war denn die Reaktion von Staatssekretär Odenwald? Was ist denn danach passiert?

Zeuge Jochen Flasbarth: Sie haben ja dann festgestellt aus den Unterlagen, dass eine förmliche Arbeitsgruppe nicht eingerichtet worden ist. Das lag am Ende in der Entscheidungshoheit des BMVI. Verkehrsminister Dobrindt hatte dann ja entschieden, eine Untersuchungskommission einzusetzen, an der die anderen Ressorts nicht beteiligt wurden. Und wir haben uns dann - das kann man auch den Akten entnehmen - im ~~fol-~~ ^{lo-} ~~genden~~ ^{sen} Abstand dazu zu Besprechungen zusammengesetzt, bei denen dann Herr Kollege Odenwald über den Stand, über den formalen Stand, berichtet hat. Das war aber im Grundsatz so im BMVI entschieden - und das habe ich gar nicht weiter zu kommentieren -, dass zunächst ~~der~~ ^{Herr} Untersuchungsausschuss ~~(sich)~~ ^{kommission} zu einem Abschluss kommen soll und dass dann erst weitere Gespräche geführt werden.

Das heißt also mit anderen Worten: Eine Arbeitsgruppe ist nicht eingesetzt worden. Und in der Sache hat es auch keine inhaltlichen Debatten gegeben, weil erst der Untersuchungsausschuss

abgewartet werden sollte - die Untersuchungskommission, Entschuldigung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Das heißt, ich halte fest: An den ganzen Aufarbeitungen und unterdessen waren Sie aktiv nicht beteiligt, sondern als hin und wieder mal Informierter vom BMVI.

Zeuge Jochen Flasbarth: So ist es.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann gibt es einen weiteren Vermerk zur Vorbereitung der Staatssekretärrunde, 17. November 2015. Das ist die MAT A BMUB-2-1, Ordner 51 von 60, Seiten 4 ff. Da stellt das BMUB eine ganze Reihe von Forderungen auf, was geregelt werden soll, was neu organisiert werden -- also unabhängig, umfassend und strenge Feldüberwachung, spürbare finanzielle Sanktionen bei Verstößen gegen die Typengenehmigungsvorschriften usw. Eine ganze Menge steht darin. Ich will das nicht alles zitieren. Meines Wissens - auch das belegen die Unterlagen - ist nichts von alledem bisher irgendwie angepackt oder umgesetzt. Was haben Sie dann weiter unternommen - ich sage mal: das ist jetzt ein knappes Jahr her -, damit diese Forderungen dann auch umgesetzt werden, die Sie, wie ich finde, völlig zu Recht erheben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Herr Krischer, das sind im wesentlichen ja Punkte - ich habe die Akte auch noch mal gesehen gehabt die letzten Tage -, die im Rahmen des dritten und vierten RDE-Pakets behandelt werden, nämlich die Einführung von Nachkontrollen auf den Straßen, auch das Thema Kostenüberwälzung auf die Hersteller. Das haben wir ja auch immer als sehr wichtig angesehen. Das entspricht ja auch der Art, wie wir die Überwachung und Kontrollen bei stationären Anlagen durchführen. Das wird im Rahmen des dritten und vierten RDE-Pakets behandelt. Da ist die Willensbildung in der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen. Und daher ist es - wenn ich das richtig sehe; bevor ich wieder Blicke kriege, dass ich da jetzt nichts zu sagen soll - auch nicht Gegenstand des Untersuchungsausschusses.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, das, was Sie fordern, ist bisher weder angepackt noch irgendwie einer Erklärung zugeführt innerhalb der Bundesregierung?

Zeuge Jochen Flasbarth: Wenn ich jetzt mit Ja antworte, ist das zu kurz, weil das unterstellt, dass irgendetwas hätte passieren können. Das konnte es aber nicht, weil dies einer europäischen Regelung bedarf. Die steht an. Die Position des BMUB in dieser Sache ist absolut unverändert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren: Sie haben am 21.04.2016 - das war kurz vor der Vorstellung des Untersuchungsberichtes - an Herrn Odenwald geschrieben - - Oder man muss eher schon so beklagen, dass Sie über die Ergebnisse und den Bericht nicht eingebunden sind. Das findet sich in MAT A BMUB-2-1, Ordner 55 von 60, Seite 263. Der ganze Bericht ist also vorgestellt worden der Öffentlichkeit, ohne mit Ihnen rückzukoppeln, ohne dass das mit Ihnen in irgendeiner Weise rückgekoppelt worden ist. So verstehe ich Ihre Ausführung da. Es würde mich mal interessieren, ob das stimmt. Wie erklären Sie sich, dass das BMVI offensichtlich auf Sie und die übrige Bundesregierung in keiner Weise zugegangen ist, um die Ergebnisse abzustimmen, und vor allen Dingen - darüber beklagen Sie sich, wie ich finde, völlig zu Recht -, dass die Schlussfolgerung, die aus den Messungen dann zu erfolgen hätten - - dass die in keiner Weise mit Ihnen abgestimmt worden sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das liegt ja auf der Hand, dass wir als Umweltressort - ich denke, auch BMWi und BMJV - ein hohes Interesse hatten, möglichst frühzeitig über die Ergebnisse informiert zu werden. Es lag schon eine geraume Zeit nun zurück, seitdem die Untersuchungskommission eingesetzt war. Und deshalb habe ich diesen Brief noch einmal geschrieben, um sicherzustellen, dass wir auch tatsächlich die Ergebnisse nicht erst aus der Zeitung lesen. Der Kollege Odenwald hatte wenige Tage vorher an einem „Kamin“ der UMK teilgenommen, hatte dort schon mal vertraulich die Kollegen der Länder über grobe Linien informiert, nicht im Detail,

aber im Prinzip das, was sich dann im Anschluss in dem Bericht wiedergefunden hat. Der BMVI hat sich zu dem Vorgehen entschieden, das er gewählt hat. Das habe ich nicht weiter zu kommentieren, weil es letztendlich auch in der Verantwortung des Bundesverkehrsministers gelegen hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Halten Sie es denn aus damaliger Sicht, also April, in der Sache dienlich, dass Sie - so habe ich Sie jetzt verstanden - von den Ergebnissen aus der Zeitung erfahren haben und in keiner Weise auch bei den Schlussfolgerungen als mit zuständiges Ressort eingebunden waren?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich habe es gar nicht aus der Zeitung erfahren, sondern der Kollege Odenwald hat mich kurz vor Veröffentlichung der Ergebnisse, nach meiner Erinnerung, angerufen und mich über den Sachverhalt in groben Zügen informiert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na gut. - Aber er wird Ihnen ja aber nicht den gesamten Bericht vorgelesen haben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das hat er in der Tat nicht getan. Nein. Also, ich kannte die - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also haben Sie dann doch den Bericht mehr oder weniger von der Internetseite runtergeladen, wie wir dann auch?

Zeuge Jochen Flasbarth: Wir haben ihn dann zugestellt bekommen. Ja.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Die SPD-Fraktion. Kirsten.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ich habe nur einen Fragenkomplex, und das betrifft die Verhandlungen von RDE und WLTP nach Bekanntwerden der Vorfälle um VW. Sie haben schon erläutert, die Endphase. Aber wie war das in der Situation? Wie hat sich das in den Diskussionen um die



Nur zur dienstlichen Verwendung

Einführung von RDE - oder eventuell auch, wenn Sie was dazu sagen können, zu WLTP - verändert, oder hat sich nichts verändert? Wir haben gehört, dass 2010 die Diskussion um RDE begonnen hat und dass Deutschland mit einigen anderen europäischen Ländern da mit die treibende Kraft war. Ist das aus Ihrer Sicht auch so? Stimmt das aus Ihrer Sicht? Und die zweite Frage eben: Hat sich irgendetwas nach Bekanntwerden des Skandals verändert?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, zu WLTP - das hatte ich ja in meinen einleitenden Worten schon gesagt -: Das habe ich als relativ geräuschfrei erlebt. Es hat da eine führende Rolle Deutschlands gegeben. Das ist nach meinem Wissen und nach Aktenlage auch von den Umweltverbänden in Pressemitteilungen begrüßt worden, also dass Deutschland da unstreitig eine Vorreiterrolle hatte. Das hat dann bei dem Abgasskandal nach meiner Erinnerung keine große Rolle gespielt, bei RDE sehr wohl. Ich hatte mir, ehrlich gesagt, auch erhofft, dass es eine, sagen wir mal, etwas segensreichere Wirkung haben würde. Ich hatte das ja eben schon angedeutet. Der VDA hatte ja doch sehr massiv die Einführung von RDE jedenfalls nicht beschleunigt, sondern eher verlangsamt, sodass wir uns letztendlich bei der Einführung ja auch darauf eingelassen haben, ein zweischrittiges Vorgehen zu bekommen, um überhaupt in dieses Verfahren zu kommen.

Dann ging es um die Compliance-Faktoren. Darüber hatte ich auch mit Herrn Wissmann im Sommer - das geht auch aus den Akten hervor - Gespräche geführt, um die Position des VDA besser zu verstehen. Und ich hatte schon die Hoffnung, dass, wenn man doch ziemlich erschütternde Nachrichten bekommt, dann auch die Verhandlungen zu RDE als Lösungsansatz doch immerhin erleichtert würden. Und jedermann konnte beobachten, dass das nicht der Fall gewesen ist, dass noch bis zum Schluss der Verhandlungen versucht wurde, den Compliance-Faktor deutlich höher angesetzt zu bekommen, als es dann zum Schluss geschehen ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Das sind jetzt die Diskussionen, würde ich mal sagen, von

deutscher Seite. Nun haben ja nicht nur die Bundesregierung und der VDA verhandelt, sondern es gab auch andere Länder. Wir haben gehört, es gab Länder, die aufseiten Deutschlands standen und gesagt haben: Wir müssen das machen; wir müssen das ziemlich schnell machen. - Und meine Frage ist: Wer gehörte denn zu den Bremsern, neben dem VDA? Oder war der das alleine? Kann der alleine ein ganzes europäisches Verfahren anhalten?

Zeuge Jochen Flasbarth: Nein. Das war sicherlich nicht der VDA alleine, aber natürlich sind die deutschen Automobilhersteller innerhalb Europas und auch innerhalb des europäischen Automobilverbandes schon auch sehr einflussreich. Es hat die Bemühungen auch vom europäischen Automobilverband ACEA gegeben.

Ich kann Ihnen die Länder im Einzelnen nicht mehr sagen, aber es war am 28.10. so, dass wir ja eine abgestimmte Position der Bundesregierung, ein Verhandlungsmandat, hatten und dass es noch am Abend vorher und auch an dem Morgen Versuche von anderen Ländern - also, ein Beispiel, an das ich mich erinnere, war Italien - gegeben hat, es doch noch deutlich schwächer zu bekommen. Einzelne Länder kann ich Ihnen jetzt tatsächlich nicht mehr weiter sagen.

Es hatte ja dann die klare Ansage aus dem Kanzleramt gegeben, dass der Wert 2,1 für die kurze Frist, also die schnelle Einführung für die erste Stufe, sein sollte. Das war für uns zunächst enttäuschend als Umweltministerium, weil wir ja auch mit dem Wirtschaftsministerium uns vorher schon mal auf 1,95 geeinigt hatten als Linie. Im Laufe des Tages hat sich diese Ansage aus dem Kanzleramt dann aber als günstig erwiesen, weil es doch deutliche Kräfte gab, einen schwächeren Wert als 2,1 durchzusetzen, sodass das für uns immerhin eine untere Kante der Verhandlungen war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann sind wir an der Reihe. Und ich möchte zum Komplex Ressortabstimmung bei der Beantwortung von parlamentarischen Anfragen gern ein paar Fragen an Sie richten. Konkretes Beispiel: eine Mail vom



Nur zur dienstlichen Verwendung

07.10.2015. Im Zusammenhang mit den ressortübergreifenden Abstimmungsprozessen schreibt der Referent im Referat IG I 6 des BMUB, Herr Dr. Eberhardt - Zitat -:

Mit Blick auf jüngste Erfahrungen aus der Beantwortung der mündlichen Fragen, bei denen nicht abgestimmte und wesentliche Änderungen durch BMVI im Nachgang zur Ressortabstimmung unabgestimmt erfolgten, weise ich darauf hin, dass (mehr als redaktionelle) Änderungen einer weiteren Abstimmung bedürfen.

Das ist zu finden MAT A BMUB-2-1, Ordner 7 von 60, Blatt 461. - Können Sie uns den Hintergrund und den konkreten Anlass des Hinweises von Dr. Eberhardt, bei allen nicht rein redaktionellen Änderungen durch das BMVI jeweils einen Leitungsvorbehalt zu erklären, erläutern? Zu welchen nicht abgestimmten Änderungen des BMVI war es denn jüngst gekommen? Es wird ja auf jüngste Erfahrungen verwiesen in dieser Mail.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich kann Ihnen das aus der Erinnerung nicht sagen, was das für ein Vorgang war. Ich kann Ihnen aber bestätigen, dass, bevor diese Mail geschrieben worden ist, es eine, ich glaube, telefonische Rücksprache bei mir gegeben hat, ob man das verschriftlichen soll, ob man sich also da beklagen soll. Und dem hatte ich zugestimmt. Das kommt - - In der Bundesregierung, ich glaube, hat es das immer schon mal gegeben, dass in den Ressortabstimmungen dann eine Hausleitung noch mal in die Beantwortung einer Kleinen Anfrage auch eingegriffen hat. Das sind, sagen wir mal, Unsauberkeiten, die überall mal passieren. Aber es war nach meiner Erinnerung dort nicht das erste und auch nicht das zweite Mal passiert, und deshalb hat es diese Beanstandung gegeben. Ich würde das auch nicht überbewerten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie sagen: Es hat keine besondere Relevanz gehabt. - Können Sie etwas zu den inhaltlichen Differenzen sagen, die zu dieser nachträglichen Veränderung der Antwort auf die Kleine Anfrage geführt haben?

Zeuge Jochen Flasbarth: Das kann ich Ihnen aus der Erinnerung nicht mehr sagen, aber ich kann Ihnen sagen: Es ist mehrfach vorgekommen. Ich habe das auch mal in einer Staatssekretärsrunde angesprochen, dass wir uns doch alle an die Regeln halten sollen und dass wir Kleine Anfragen, wenn sie abgestimmt sind, eben auch abgestimmt haben und das dann entsprechend entweder bei mündlichen Anfragen so vorzutragen ist oder schriftlich dies eben so weiterzuleiten ist. Aber ich kann Ihnen nicht sagen, welche Sachverhalte es waren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es bezieht sich ja zumindest, was den Zeitraum anbetrifft, auf Fragen bezüglich des Umgehens mit dem Abgasskandal. Insofern sind das schon wichtige Dinge, die uns auch hier interessieren, um erfassen zu können, an welchen Stellen es dort Differenzen oder Eingriffe auch gab.

Dann über diese Geschichte hinaus: Wurden denn diese Differenzen nach Bekanntwerden des Abgasskandals auf der Leitungsebene zumindest zeitnah zwischen BMUB und BMVI thematisiert über dieses Telefongespräch, von dem Sie gerade gesprochen haben, hinaus, und, wenn ja, auf welche künftige Vorgehensweise hat man sich dann da verständigt, als reklamiert worden ist, dass man das nicht so toll findet, wenn dort noch mal nachträglich eingegriffen wird?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, mit meiner Antwort wollte ich in keiner Weise sagen, dass das nicht ein verständliches und berechtigtes Erkenntnisinteresse des Untersuchungsausschusses ist. Ich wollte nur sagen: Ich habe an den konkreten Sachverhalt, um welche Formulierungen es geht, schlicht und einfach keine Erinnerungen, außer dass es eben mehrfach vorgekommen war, wir es deshalb gerügt haben und ich es dann auch noch mal auf höherer Ebene angesprochen hatte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich noch auf eine weitere Geschichte, auch eine Kleine Anfrage betreffend, eingehen. Im November 2015 wollte die BMVI-Hausleitung einige Teilfragen einer Kleinen Anfrage durch Verweis



Nur zur dienstlichen Verwendung

auf Antworten auf eine frühere Anfrage beantworteten. Und da ging es um die Fragen 6 und 13; das ist nun sehr differenziert möglicherweise und Ihnen nicht präsent. Es geht um die Fragen 6 und 13 einer Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Tatsächliche Reduktion der CO₂-Emissionswerte bei Pkw“, Fundstelle Bundestagsdrucksache 18/6598, und zwar betrifft es die Fragen, welche die Realitätsnähe des aktuell geltenden NEFZ und des künftigen WLTP zum Gegenstand hatten. Dort waren Sie nicht damit einverstanden, dass BMVI auf eine vorherige Anfrage dann zurückgeht und sagt, damit sei das beantwortet. Stattdessen sollte, so das Votum Ihrer Mitarbeiter, eine Antwort gewählt werden, auf die sich die beiden Häuser auf Arbeitsebene bereits geeinigt hatten, die aber dann von BMVI-Hausleitung abgelehnt worden ist. Daraufhin haben Sie reagiert und auch einen Vermerk geschrieben. Weshalb hielten Sie es eigentlich für erforderlich, auf die Vorgabe des Chefs hinzuweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich glaube, ich habe das jetzt nicht richtig verstanden. Können Sie mir da noch mal auf die Sprünge helfen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielleicht können Sie es abkürzen, weil es offenbar denn doch ein, eine - - dass es wohl doch ein Hin und Her gegeben hat. Sie verfügten daraufhin, dass Änderungen des BMVI Ihrerseits nicht zu akzeptieren und ein Leitungsvorbehalt einzulegen - - Das ist Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 8 von 60, Blatt 93. Und wörtlich heißt es dazu in einer hausinternen E-Mail von Herrn Hildebrandt vom 19. November 2015:

Herr Behrens

- das bin nicht ich -

hat mit Herrn Flasbarth gesprochen. Wir sollen mit den Ressorts eine weitere Abstimmung vornehmen. Wir sollen dabei darauf hinweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind (Vorgabe Chef BK) und einige von der

Hausleitung BMVI vorgenommenen Verweise auf andere Antworten nicht zutreffend sind.

Deshalb meine Frage: Weshalb hielten Sie es für erforderlich, auf die Vorgabe hinzuweisen, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind?

Zeuge Jochen Flasbarth: Jetzt kann ich mich auch wieder tatsächlich jedenfalls grob an diesen Vorgang erinnern, weil durch den schieren Verweis sich das nicht automatisch erschlossen hat. Natürlich können Abgeordnete - - und Sie kennen das alle. Das ist ja nicht das erste Mal, dass die Bundesregierung in einer Antwort auf frühere Antworten hinweist. Aber ich habe es doch für richtig gehalten in dem Zusammenhang, noch mal das in der Substanz auch in dieser Antwort darzustellen.

Und der Hintergrund war tatsächlich, dass - ich weiß nicht, kurz vorher, ein paar Wochen vorher - Chef BK mal in einer Staatssekretärsrunde dargelegt hat, dass der Präsident des Deutschen Bundestages Klage geführt hat, dass die Ressorts zu häufig mit Formelkompromissen agieren und doch bitte in der Substanz antworten sollen. Und ich hielt es für angemessen, in diesem wichtigen Sachverhalt darauf hinzuweisen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Dann gehen wir weiter. Das Wort ist bei der CDU/CSU.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, noch mal ganz kurz, Herr Flasbarth, auch auf den Kollegen Krischer hin. Es sind noch nicht alle Akten - so wie wir ja besprochen haben - des BMVI gescannt, also Antwort und Nicht-Antwort. Ich möchte mal auf einen Vorgang noch aus dem Januar eingehen, bevor nämlich, lieber Kollege Krischer, da jetzt ein falscher Zungenschlag reinkommt, indem es heißt, da würde etwas fehlen.

Am 14. Januar haben Sie, Herr Flasbarth, vom Staatssekretär Odenwald ein Schreiben bekommen bezüglich der zu vertretenden Positionen beim Komitologieausschuss. Sie haben sich dann mit 20.01.2015 auch für die - - bedankt und wei-



Nur zur dienstlichen Verwendung

terhin enge Zusammenarbeit ausdrücklich begrüßt. Das stelle ich jetzt auch mal so fest. Und das, denke ich, war auch mehr als eine Formel.

Noch mal auf die Verhandlungen in Brüssel - es ist vorhin schon angesprochen worden -: Das dritte und vierte Paket, von dem vorhin die Rede war - nur noch mal zur Klarstellung - dieses wird in Brüssel derzeit von Ihrem Haus federführend verhandelt? RDE, drittes/viertes RDE-Paket.

Zeuge Jochen Flasbarth: Soweit ich weiß, ja. Ich bin aber nicht ganz sicher.

(Heiterkeit)

Manchmal ist das auch gar nicht so - - Es ist natürlich schon von Bedeutung, aber ich bin im Augenblick wirklich nicht ganz sicher. Aber ich glaube, das dritte und vierte Paket wird von uns federführend bearbeitet. Aber ich muss - - Es ist ja auch die aktuelle Tätigkeit, wenn ich das richtig sehe, der Pakt. Da darf ich ja sogar unsicher sein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, aber nach dem vorhin gefragt worden ist, was passiert ist, und das dritte und vierte Paket wird ja aktuell verhandelt, und Sie waren beim Umweltrat - - Und jetzt habe ich dann sogar das Datum diesmal: 17. Dezember 2015.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, aber die Frage, wer beim Umweltrat ist, hat nichts mit der Federführung zu tun. Also wenn Sie mal sehen, als es um die Frage ging, ob es Veränderungen bei der Basisverordnung geben muss oder bei der Durchführungsverordnung - - Für die Basisverordnung ist der BMUB federführend, und für die Durchführungsverordnung, also die technischen Fragen, ist der BMVI federführend. Wir haben es in beiden Räten - das kann man auch den Akten entnehmen - in diesem Sommer beraten. Im Verkehrsministerrat ist das beraten worden. Und im Umweltrat haben wir darüber auch gesprochen. Das hat erst mal mit der Federführung nichts zu tun.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Aber damit bestätigen Sie im Endeffekt jetzt gerade noch mal, was wir

vorhin vom Zeugen Steinkemper gehört haben, dass die Durchführung sehr wohl beim BMVI liegt, aber der Grundsatz zunächst beim BMUB.

Zeuge Jochen Flasbarth: Genau. So ist das. - Und wir haben uns ja, wie Sie den Akten entnehmen können, positioniert, dass aus unserer Sicht die Basisverordnung eindeutig ist, was die Frage von Abschaltvorrichtungen angeht, dass diese unzulässig sind und dass die Frage der technischen Ausgestaltung in den Durchführungsverordnungen geregelt sind. Und in denen ist in der Tat der BMVI federführend.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen Ihrerseits? - Dann würde ich ganz gern noch mal den Umgang bzw. die Differenzen bei der Beantwortung von Kleinen Anfragen zum Thema machen. Und zwar wurde Ende Mai dieses Jahres nach Aktenlage ein Antwortentwurf des BMVI zu einer anderen Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen vorgelegt. Die Anfrage trug den Titel „Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“. Die Vorlage zum Antwortentwurf wurde wieder von Dr. Eberhardt aus dem Referat verfasst. Und Dr. Eberhardt schlug darin verschiedene Änderungen am Antwortentwurf vor, und zudem sprach er folgende Empfehlung aus, die auch Ihre Billigung fand; so sagen es die Unterlagen - Zitat - :

Aufgrund der politischen Brisanz des AE empfiehlt es sich m. E. „Leitungsvorbehalt“ bei jedweder Änderung am abgestimmten AE einzulegen, auch mit Blick auf die zurückliegenden unabgestimmten Änderungen durch BMVI bei zahlreichen parl. Anfragen.

Das ist die Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 121. - Also scheint es ja nach der Intervention, die wir eben gerade angesprochen haben, nicht ausgetragen zu sein. Worin genau lag nach Ihrer Erinnerung die politische Brisanz in diesem Fall, bei dem konkreten Antwortentwurf, vor?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Jochen Flasbarth: Könnten Sie mir noch mal sagen, welcher Antwortentwurf das war?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war die Anfrage der Grünen mit dem Titel „Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“ mit dem Datum Mai 2016.

Zeuge Jochen Flasbarth: An die konkrete Anfrage kann ich mich nicht erinnern, aber dass der gesamte Sachverhalt natürlich hochsensibel war - - Es ging ja darum: Welche Schlussfolgerungen sind zu ziehen? Was ist nun zu tun? Das liegt ja auch auf der Hand. Deshalb haben Sie das korrekt beschrieben. Auch daran kann ich mich dem Grunde nach erinnern, dass mit mir besprochen wurde, ob wir mögliche Änderungen - - bei möglichem Änderungsbedarf Leitungsvorbehalt einlegen. Und das haben wir dann wohl auch getan, wenn Sie das so zitieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der Kleinen Anfrage wurde auch die Reduzierung der Abgasnachbehandlung zum Zweck des Motorschutzes thematisiert. Das BMVI schlug vor, die Antwort zu den entsprechenden Teilfragen mit dem Satz abzuschließen - Zitat -:

Ob eine Emissionsstrategie zulässig ist, die Reduzierungen der Abgasnachbehandlung aus Gründen des Motorschutzes vorsieht, muss für jeden Motortyp individuell entschieden werden.

Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 133. - Obwohl Ihre Fachleute diesen Satz - in Anführungszeichen - aus fachlicher Sicht am Ende - - akzeptabel bezeichneten, bestanden Sie allerdings, Herr Flasbarth darauf, zunächst auf - - folgenden Abschlusssatz zu wählen, und zwar - Zitat -:

Eine Reduzierung der Abgasnachbehandlungen aus Gründen des Motorschutzes darf nur in absoluten Ausnahmefällen erfolgen.

So Fundstelle MAT A BMUB-2-1, Ordner 9 von 60, Blatt 155.

Das BMVI beharrte auf seiner Variante und verständigte sich schließlich darauf, auf beide Sätze ersatzlos zu verzichten. Deshalb wollten Sie für das BMUB die vom BMVI ursprünglich vorgeschlagene Antwort, dass für jeden Motortyp individuell entschieden werden müsse, ob eine partielle Abschaltung zulässig ist, auf keinen Fall mittragen.

Zeuge Jochen Flasbarth: „Auf keinen Fall“, weiß ich gar nicht. Ich habe auch diesen Vorgang - tut mir leid - nicht konkret vor Augen. Aber wenn Sie das so vortragen, dann werde ich möglicherweise die Assoziation vermeiden wollen oder habe die Assoziation vermeiden wollen, als ob es eben doch etwas, sagen wir mal, durchaus Akzeptables ist, die Motorabschaltung auch in Fällen vorzunehmen, die man bei ganz normalem Menschenverstand eigentlich nicht einsehen würde. Und so einen Eindruck wollte ich möglicherweise vermeiden. Fachlich richtig ist zweifellos, dass, ob eine Abschaltvorrichtung zulässig ist oder nicht zulässig ist, am Ende nur die Typzulassungsgenehmigungsbehörde, in dem Fall das KBA, entscheiden kann und auch entscheiden muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. So weit meine Nachfragen an Sie. - Dann gebe ich das Wort an Sie, die CDU/CSU.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Im Moment nicht!)

- Ach so. Entschuldigung.

(Kirsten Lüthmann (SPD): Die SPD schließt sich den Ausführungen ihres Koalitionspartners an! - Gegenruf des Abg. Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gute Entscheidung! - Heiterkeit)

- Okay. - Wir sind in der folgenden Runde, genau. Bündnis 90/Die Grünen. Bitte, Stephan.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das sollte man dokumentieren. Es kommt ja nicht so oft vor.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist eine Einzelmeinung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Spaß beiseite. - Herr Flasbarth, Sie haben eingangs gesagt oder festgestellt, dass keine förmliche Arbeitsgruppe nach Bekanntwerden des Abgasskandals von VW eingerichtet wurde, entsprechend auch andere Ressorts nicht eingebunden wurden, sondern eben die ganze Aufarbeitung sich sozusagen das BMVI mit der Untersuchungskommission an Land gezogen hat. Mich würde noch mal interessieren, ob Sie das einfach so als BMUB hingenommen haben, oder ob es da auch eine Intervention gab, weil fachlich berührt sind Sie ja auf alle Fälle mit diesen Themen. Inwieweit ist es einfach zur Kenntnis genommen, dass das BMVI da sozusagen mal sein, ich sage es mal, eigenes Süppchen kochen wollte und die anderen Häuser nicht eingebunden hat? Wie war da eigentlich Ihre Reaktion darauf?

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, es ist so - - Sie können ja aus meinem Schreiben entnehmen, wie ich das Thema gelöst hätte, wenn es in meiner fachlichen Federführung gewesen wäre. Das war es aber nicht, sondern es ist in der fachlichen Federführung des BMVI. Und wie Herr Abgeordneter Lange eben zu Recht gesagt hat - das kann ich ausdrücklich bestätigen -, ist die Zusammenarbeit innerhalb der Bundesregierung über die Häuser hinweg durchaus kollegial und nicht mit Dauerkrisen gekennzeichnet. Wenn BMVI für sich entschieden hat, als Federführer die Aufarbeitung des Skandals so vorzunehmen, wie es das BMVI entschieden hat und Minister Dobrindt offenbar entschieden hatte, dann ist das hinzunehmen, natürlich auch damit verbunden, dass dann auch dieses Ressort die Verantwortung in vollem Umfang in dieser Weise tragen muss.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es während der Zeit, also von der Einsetzung bis zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, eigentlich Anfragen an das BMUB oder nachgeordnete Behörden, wo

die Untersuchungskommission sozusagen Fachexpertise aus Ihrem Haus angefordert hat, um die Aufklärung oder die Arbeit der Untersuchungskommission zu unterstützen? Gab es da eine Situation, so einen Fall?

Zeuge Jochen Flasbarth: Ich kann das nicht vollständig ausschließen, aber ich habe darüber kein Wissen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war es gewesen. Okay.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage noch zu RDE, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Du bist noch dran.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - wo wir ja jetzt lustig gerade die Situation hatten: Wer hatte da eigentlich die Federführung? Da gab es ja auch Bewegung hier am Tisch.

Sie haben gesagt: Es gab dann die Ansage - so haben Sie es formuliert - aus dem Kanzleramt, was den Konformitätsfaktor angeht, also zumindest den unmittelbar jetzt einzusetzenden ab 2017. 2021 sieht das ja anders aus. Mich würde noch mal interessieren - Sie haben Ihre Position beschrieben -, mit welchem Konformitätsfaktor Sie reingegangen wären.

Sie haben auch Bezug genommen auf die Abstimmung mit dem BMWi. Mich würde noch mal interessieren, wie die Positionen und Abstimmungen und auch sozusagen vielleicht das Zusammenführen unterschiedlicher Auffassungen mit dem BMVI stattgefunden hat hinsichtlich sozusagen der Konformitätsfaktoren.

Zeuge Jochen Flasbarth: Also, ich versuche noch mal, eine Erinnerung zusammenzubringen. Ich habe die Bewegungen eben übrigens auch schon wahrgenommen und habe gedacht, ich werde einiges zu hören bekommen von den Fachleuten,



Nur zur dienstlichen Verwendung

dass ich nicht weiß, wer genau die Federführung hat.

Die Abstimmungen über die Konformitätsfaktoren liefen so, dass wir als BMUB - und so geht es, denke ich, auch aus den Akten hervor - möglichst nahe am Kommissionsvorschlag bleiben wollten. Den 1,2er für die zweite Stufe, das war nach Einschätzung der Fachleute - und ich glaube, auch konsultiert mit dem UBA - durchaus auch ein Stück zu anspruchsvoll. Deshalb hatten wir uns auf 1,4 als Ressortmeinung verständigt. Und für die längere Frist wollten wir möglichst nah an 1,6, jedenfalls unter 2 bleiben. Das war unsere Position.

Es hatte dann zwischendrin Gespräche gegeben zwischen BMWi und BMVI, wo man sich nach meiner Erinnerung auf 2,2 geeinigt hatte, und dem hatte ich förmlich widersprochen und habe gesagt: „Das kann nicht die Positionierung der Bundesregierung werden“, habe dann zunächst eine Verständigung mit Staatssekretär Machnig gesucht, die dann auch erfolgt ist bei 1,95. Das wiederum hat aber keine Zustimmung beim BMVI gefunden. Deshalb hatten wir - wenn ich das recht erinnere - zunächst in der Positionierung, die wir schriftlich hinterlegt haben, die Frage, wie es in der kurzen Frist ist, offengelassen, uns aber zur zweiten Stufe schon geäußert. Das hat sich dann verändert für die Positionierung. Letztendlich am 28.10. gab es dann die Entscheidung aus dem Kanzleramt, dass abweichend von der Vereinbarung, die wir getroffen hatten, nämlich im Bereich unter 2 zu bleiben - - dass es 2,1 sein sollte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte noch eine Frage. Und zwar im März dieses Jahres 2016 haben Sie einen Vortrag beim Technischen Kongress des VDA gehalten oder Grußworte gehalten. Das findet sich in den Unterlagen MAT A BMUB, Ordner 57, Seite 162 ff. Da heißt es oder ist Ihr Redemanuskript oder Ihr Redetext - ich zitiere -:

Wir haben bis in die Stunde der Entscheidung zu den RDE-Compliance-Faktoren in Brüssel Tele-

fonanrufe quer durch Europa erlebt, bis in die Spitzen der jeweiligen Staaten hinein, dass alles unterhalb von 2,5 kurzfristig als Compliance-Faktor dazu führen wird, dass jedenfalls in Deutschland an zwei, drei Standorten die Lichter ausgehen werden.

Zitatende. Das haben Sie gesagt. - Da würde mich jetzt einfach interessieren: Wer hat da telefoniert? Also, es scheint ja viele Anrufe gegeben zu haben. Wer hat da angerufen? Was sind das für Standorte, wo die Lichter ausgehen sollen? Das würde mich interessieren, was da konkret dahintersteckt.

Zeuge Jochen Flasbarth: Ja, man kann ja dem Redemanuskript - das ist ja ein Transkript; so habe ich es auch vorgetragen - - gesehen, dass ich keine Lust hatte, beim VDA in einem Grußwort auch nur noch schöne Worte zu sagen. Wir waren natürlich sauer, weil genau so war es geschehen. Ich kann mich erinnern, dass Herr Wissmann ausgeführt hatte - ich weiß nicht mehr genau die Gelegenheit, Herr Krischer, aber kurz vor der Festlegung -, gesagt hat, wenn - - Alles unter 2,5 führt dazu, dass in Köln-Niehl, in Rüdeshheim und im Saarland die Lichter ausgehen. - Und es war für mich ein Beleg dafür - das habe ich da ja auch ausgeführt -, dass einfach mit einem zu großen Vorhaltewinkel vom VDA argumentiert wird, sodass wir als diejenigen, die Positionen dann erarbeiten, nicht mehr genau wissen: Was ist denn nun wirklich die Schmerzgrenze? Weil das ist ja wichtig. Das habe ich auch an anderer Stelle gesagt.

Ich halte es, anders als gelegentlich vermutet wird, für überhaupt nicht unanständig, dass ich mit der Automobilindustrie rede und auch mit dem VDA rede. Das gehört zu meinem Job dazu. Ich muss ja wissen, welche Argumente es dort gibt. Und natürlich ist es relevant, für einen Sozialdemokraten allemal, ob mit einer Entscheidung, die wir treffen, viele Tausend Arbeitsplätze gefährdet werden. Wenn ich dann im Nachhinein feststelle, dass mit einer Sorge operiert wird, die offenbar nicht den Tatsachen entspricht, dann verärgert das. Und das habe ich dort sehr deutlich gemacht.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann geht es noch mal an die CDU/CSU Fraktion. - Da gibt es keine weiteren Nachfragen. Ich hätte jetzt auf meinem Zettel auch weiter nichts. SPD-Fraktion? Dann wäre es noch mal an euch. - Dann besteht kein weiterer Fragewunsch an Sie, Herr Flasbarth.

Wir können die Befragung für heute beenden. Sie werden noch das Protokoll übersandt bekommen, um möglicherweise Änderungen vornehmen zu wollen, zu können, Richtigstellungen oder Ergänzungen vorzunehmen. Erst wenn das Protokoll dann von Ihnen freigegeben ist, erst danach kann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung feststellen.

Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken, zu später Stunde uns zur Verfügung gestanden zu haben, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Ich schließe damit die heutige Beweisaufnahmesitzung. - Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen und an die vielen fleißigen Menschen im Hintergrund.

(Schluss 21.42 Uhr)