



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll der 16. Sitzung - Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 1. Dezember 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>
- Gerd Billen (Beweisbeschluss Z-26)	13
- Dirk Pung-Jakobsen	38
- Jürgen Resch (Beweisbeschluss Z-30)	73
- Karl-Heinz Zierock (Beweisbeschluss Z-42)	137

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Gerd Billen sind dem Protokoll als Anlage 1 beigelegt.



(Beginn: 12.01 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mit der Sitzung beginnen und Sie bitten, Platz zu nehmen. - Hiermit eröffne ich die heutige Beweisaufnahmesitzung.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße ganz herzlich die anwesenden Zuschauerinnen und Zuschauer sowie Vertreterinnen und Vertreter der Presse. Außerdem heiße ich die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates willkommen und natürlich auch Sie, die Zeugen, die bereits Platz genommen haben.

Ich möchte vor dem Einstieg in die Sitzung darauf hinweisen, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind. Zuwiderhandlungen können dazu führen, dass es einen Sitzungsausschluss geben kann oder auch ein Hausverbot oder gar strafrechtliche Konsequenzen.

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

Öffentliche Zeugenvernehmung

- Gerd Billen
(Beweisbeschluss Z-26)

- Julia Vinnai
(Beweisbeschluss Z-33)

- Dirk Pung-Jakobsen

- Jürgen Resch
(Beweisbeschluss Z-30)

- Karl-Heinz Zierock
(Beweisbeschluss Z-42)

Die Zeugin Vinnai ist kurzfristig erkrankt und wird dem Ausschuss daher heute nicht zur Verfügung stehen, und zeitlich werden uns die Zeugen Resch und Zierock heute erst ab 18 Uhr zur Verfügung stehen können, und deshalb sind sie zu diesem Zeitpunkt geladen.

Herr Staatssekretär Billen, Herr Pung-Jakobsen, ich darf Sie herzlich begrüßen und freue mich, dass Sie heute dabei sein können.

Bevor ich mit der Vernehmung beginnen kann, muss ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufklären: Als Zeugen vor dem Ausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 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 aussetzen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu sein. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- und berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu. Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind.

Gibt es Ihrerseits dazu noch Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird. Das erleichtert die Protokollierung. Deshalb ist es wichtig, bei der Vernehmung selber, wenn Sie die Antwort geben wollen, das Mikrofon einzuschalten und auch dann relativ nahe daran zu sprechen. Die Tonbandaufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht, und das Protokoll wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung dann übersandt.

Gibt es Ihrerseits dazu noch Fragen? - Das ist auch nicht der Fall.

Entsprechend der Tagesordnung werden wir mit der Vernehmung von Staatssekretär Billen beginnen.



Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich die Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen die Gelegenheit, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich zunächst als Ausschussvorsitzender Fragen an Sie richten, und dann haben die übrigen Ausschussmitglieder die Gelegenheit, die Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechenden Unterlagen vorlegen. Wir haben alles hier.

In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen auch darum - es ist inzwischen bekannt, aber trotzdem manchmal vergessen -, unbedingt bei Vorhalten aus Akten die MAT-Nummer zu nennen, den Ordner und die Seitenzahl, damit wir es auf jeden Fall wiederfinden können. Die entsprechenden Angaben sind jeweils auf der Seite oben zu finden.

Nun mein letzter Hinweis in dieser Runde: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann bitte ich Sie um einen Hinweis. Der Ausschuss hätte dann die Gelegenheit, über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen. - So weit zur Vorrede.

Da wir mit der Vernehmung von Herrn Billen beginnen werden, möchte ich Sie, Herr Pung-Jakobsen, jetzt bitten, den Saal zu verlassen.

Vernehmung des Zeugen Gerd Billen

Herr Billen, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, und zwar mit Ihrem Vornamen, Nachnamen, mit Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. - Bitte.

Zeuge Gerd Billen: Ja, mein Name ist Gerd Billen, geboren am 13. März 1955, Beruf zurzeit Staatssekretär im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, seit Januar 2014.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Sie wohnen in - -

Zeuge Gerd Billen: Ich wohne in Bonn.

Vorsitzender Herbert Behrens: In Bonn. Danke schön.

Herr Billen, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich will an dieser Stelle noch mal den Kern benennen: Es geht 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 sind: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Billen, falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt die Gelegenheit dazu, das vorzutragen.

Zeuge Gerd Billen: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Bei dem Thema will ich zunächst mal darauf hinweisen, dass die Federführung bei dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur liegt. Das heißt, viele Dinge, die miteinander besprochen und ausgetauscht wurden, waren immer unter der Voraussetzung, dass die Bundesregierung wie immer mit einer Stimme spricht, aber die Federführung bei den Kollegen und Kolleginnen aus dem Verkehrsministerium liegt. Infolgedessen haben wir uns um einige wichtige



5. Untersuchungsausschuss

Aspekte gekümmert, bei denen das BMJV involviert war.

Das betraf zunächst Fragen der - - Wie ist die Information der Kunden und Kundinnen über das, was bei VW vorgenommen wurde? Reicht das aus? Wir haben uns mit Fragen der Verjährung beschäftigt: Wie kann dafür gesorgt werden, dass hier auch Kraftfahrzeuge, bei denen gegebenenfalls schon die Verjährung eingetreten ist, trotzdem noch von VW nachgerüstet werden? Wir haben den Austausch mit Verbraucher- und Automobilorganisationen gesucht, um zu hören, was deren Fragestellungen und Themen sind, und wir haben einen Teil der Themen bearbeitet, die über das Consumer Protection Network, also einen europäischen Zusammenschluss von Rechtdurchsetzungsorganisationen, an uns herangetragen wurden, weil auch aus diesem Bereich aus anderen europäischen Ländern sehr viele Themen und Fragen kamen. - Das, um den Rahmen unserer Beteiligung zu erläutern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank. - Dann der Einstieg in die Befragung von mir. Ich möchte Sie zunächst bitten, kurz Ihren beruflichen Hintergrund über das hinaus, was Sie eben gerade geschildert haben, und das Wirken als Staatssekretär im BMJV im Zusammenhang mit Pkw-Emissionen über das gerade Genannte hinaus - - Gibt es dort weitere Informationen über das, was Sie eben gesagt haben, dass Sie sich mit Fragen der Verjährung und Austausch mit europäischen Institutionen befasst haben?

Zeuge Gerd Billen: Ja, wir haben - und das war ja auch unsere Aufgabe - uns auch beschäftigt mit der Frage: Gibt es Möglichkeiten, beispielsweise über eine mögliche Einrichtung einer Schlichtungsstelle, zu einem besseren oder überhaupt zu einem Interessenausgleich zwischen verschiedenen Beteiligten zu kommen? Wir haben uns beschäftigt mit der Frage der kollektiven Rechtdurchsetzung, also: Reichen die bestehenden zivilrechtlichen Rechtdurchsetzungsmöglichkeiten aus, oder könnte eine sogenannte Musterfeststellungsklage ein Beitrag sein für eine bessere Rechtdurchsetzung? Und der dritte Punkt ist die Frage, ob und in welcher Weise gegebenenfalls

Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes weiterentwickelt werden könnten, damit in Zukunft, wie das in anderen Institutionen, beispielsweise der BaFin, der Fall ist, von vornherein auch die Nutzerseite in bestimmte Beratungsprozesse eingebunden wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit waren das interne Beratungen im BMJV, und inwieweit gab es da auch Austausch bereits mit anderen Ministerien?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe diese Themen an meinen Kollegen Odenwald adressiert, der ja sozusagen die Aufgabe hatte, entweder sich damit zu beschäftigen oder sie weiterzuleiten. Beim Thema „Verjährung/Einrede der Verjährung“ hat er die Aufgabe übernommen, sozusagen die Kommunikation mit dem Unternehmen herzustellen. Wir haben also keine eigenen Kontakte gepflegt; das würde auch keinen Sinn machen. Das andere sind Vorschläge, die ich an ihn gerichtet habe, die wir miteinander beraten haben und die auch noch Gegenstand von Beratungen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit meinen Sie die AG, die eingerichtet worden ist, vermute ich mal. Ich habe hier den Akten entnehmen können - - Das ist BMVI-2/1, Az. LA 23/7363.1/1-1, Ordner 21, Blatt 27. Dort lesen wir von einem Schreiben vom 28. Oktober 2015 von Staatssekretär Odenwald an Sie. Dort geht es um die Erörterung der Intensivierung der Kontrolle der Fahrzeughersteller. Staatssekretär Odenwald führt aus, dass er die Bildung einer Arbeitsgruppe im BMVI veranlasst hätte,

... die Vorschläge für die weitere Verbesserung insbesondere der Typpenehmigungsvorschriften

- für Kfz -

und der Vorschriften über die Marktüberwachung und die Produktsicherheit erarbeiten soll.

War das BMJV in dieser Arbeitsgruppe aktiv? Ist es das, was Sie vorhin sagten mit der Beschäftigung und mit der an Odenwald adressierten Kommunikation?



Zeuge Gerd Billen: Also, nach - - Ich kann Ihnen das nicht sagen, ob auf Arbeitsebene die mitgearbeitet haben. Ich vermute aber, dass es sich um eine Arbeitsgruppe im Verkehrsministerium handelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig.

Zeuge Gerd Billen: Genau. - Das heißt, wir haben Impulse über Herrn Odenwald sozusagen in das Verkehrsministerium hineingegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat das BMJV eine Mitarbeit von sich aus an Staatssekretär Odenwald herangetragen, oder war es Ihre Absicht, in dieser AG vertreten zu sein, um dort Ihre Expertise einzubringen?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das war nicht unsere Absicht, da mitzuwirken, sondern es ist Aufgabe des federführenden Ressorts, diese Impulse zu verarbeiten und Vorschläge zu entwickeln. Und deswegen haben - nach meiner Kenntnis - wir nicht um Mitarbeit nachgefragt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie dennoch Kenntnisse, ob diese Arbeitsgruppe noch besteht und welche Ergebnisse dort möglicherweise produziert worden sind?

Zeuge Gerd Billen: Ob die Arbeitsgruppe noch besteht, kann ich - - weiß ich nicht. Wir hatten ein Gespräch oder ich hatte ein Gespräch mit Herrn Odenwald, wo er mich zum Thema Kraftfahrt-Bundesamt informiert hat, dass im Verkehrsministerium derzeit eine Beratung stattfindet, ob man einen wissenschaftlichen Beirat einrichtet, um auch Wissenschaftlern, Wissenschaftlerinnen, Umweltverbänden, Verbraucherorganisationen ein Forum zu schaffen. Nach meiner Kenntnis ist das aber noch nicht finalisiert, also das wird wahrscheinlich noch im Verkehrsministerium erörtert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also Sie haben sozusagen darauf hingewiesen, dass Sie Interesse daran haben, in dieser AG mitzuarbeiten. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Gerd Billen: Nein, ich habe den Vorschlag meinem Kollegen sozusagen übermittelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Gerd Billen: Es war eine interne Arbeitsgruppe. Ich habe ihn nicht gefragt, ob ein Mitarbeiter, eine Mitarbeiterin des BMJV auch in dieser Arbeitsgruppe mitwirken kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie sich - bzw. das BMJV - dann in Ihrer eigenen Befassung mit dem Fall auch direkt an VW oder an Hersteller gewandt, um über mögliche Maßnahmen zu sprechen?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben uns nicht an den Hersteller gewandt, weil nach dem Prinzip, dass die Bundesregierung hier mit einer Stimme sprechen soll, es Aufgabe von Herrn Odenwald und seiner Untersuchungskommission war, diese Kommunikation zu pflegen und zu führen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Muss ich mir das denn - - Also haben wir eine interne AG im BMVI, und wir haben die Untersuchungskommission, und dann haben wir aber auch gleichzeitig im BMJV ja Gespräche über die Causa VW und Abgasbetrug, also quasi drei institutionelle Bearbeitungsgremien.

Zeuge Gerd Billen: Ich kann jetzt nur für uns sprechen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay, klar.

Zeuge Gerd Billen: Bei uns ist das Thema, sagen wir mal, angelandet, weil es Verbrauchernachfragen gab, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Gerd Billen: - weil es parlamentarische Anfragen gab. Und entsprechend der Zuständigkeit haben wir uns die rechtliche Situation angesehen: Schadensersatz ja/nein, Kompensationsmöglichkeiten, Einrede der Verjährung? Das war der eine Punkt, den wir uns angesehen haben. Wie ich eben sagte, beim Thema „Musterfeststellungsklage, Erweiterung der Aufgaben des KBA“:



5. Untersuchungsausschuss

Wie könnte man dafür sorgen, dass auch diese Dinge bearbeitet werden? - Ich vermute, dass - - Aber gut, es geht ja nicht um Vermutungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig. - Sie haben erwähnt, dass Sie nicht direkt auf die Automobilindustrie bzw. auf VW zugegangen sind. Nun haben wir in unseren Unterlagen gesehen, dass Sie am 2. November 2015 eine E-Mail von Herrn Dr. Thomas Steg, Generalbevollmächtigter des Volkswagen-Konzerns für Außen- und Regierungsbeziehungen, zum Thema Verjährung erhielten. Darin führte Thomas Steg aus, dass die VW AG „ausdrücklich bis 31. Dezember 2016 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Gewährleistungsansprüche/Garantieansprüche“ verzichtet. Dies betrifft die „in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebaute Software, sofern diese Ansprüche nicht bereits verjährt“ seien. Das ist MAT BMJV-2/1, Ordner 12, Blatt 15. Diese Verzichtserklärung sollte in dem vom KBA geforderten Kundenbrief der Volkswagen AG abgegeben werden.

Eine rechtliche Bewertung des BMJV - das ist Material ebenda, Blatt 18 - kommt zu dem Ergebnis, dass die beabsichtigte Verzichtserklärung der Volkswagen AG „für die betroffenen Verbraucher keine Vorteile“ bringe, da sie sich „nur auf Gewährleistungs- und Garantieansprüche“ beziehe.

Im Entwurf eines Schreibens an den Staatssekretär des BMVI, Herrn Odenwald, wird ausgeführt, dass sich die Bundesregierung für eine umfassende und uneingeschränkte Mängelbeseitigung durch VW einsetzen solle. VW solle insbesondere darauf verzichten, „gegen schon verjährte Ansprüche von Fahrzeuginhabern wegen des Einbaus der Software zur Manipulation des Schadstoffausstoßes die Einrede der Verjährung zu erheben“. Das ist ebenda, Ordner 12, Blatt 20.

Wissen Sie, ob das BMVI Ihr Anliegen unterstützt und gegenüber der Volkswagen kommuniziert hat?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis ja. Ich habe das in einem der Gespräche mit Herrn

Odenwald angesprochen, und er hatte nach meiner Erinnerung mir mitgeteilt, dass er das mit VW ansprechen will.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Untersuchungskommission hat in ihrem Bericht mitgeteilt - Zitat -, „VW verzichtet auf die Einrede der Verjährung im Hinblick auf die“ von Verjährung betroffenen Manipulationen. Das ist in dem Bericht der Untersuchungskommission Odenwald, Seite 13, zu lesen. Ist Ihnen der konkrete Wortlaut der Verzichtserklärung bekannt?

Zeuge Gerd Billen: Ich will nicht ausschließen, dass ich ihn gesehen habe, aber ich habe ihn jetzt nicht im Kopf; kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat denn VW Ihrer Kenntnis nach rechtswidrige Manipulationen auf den Motortyp EA 189 begrenzt?

Zeuge Gerd Billen: Also, nach meiner Kenntnis ist es nicht begrenzt worden. Ich kann jetzt - - Also, unser Ziel war, dass, egal ob jemand das Auto vor drei oder vor fünf Jahren gekauft hat und es davon möglicherweise betroffen war und vielleicht die Ansprüche verjährt sind, das nicht gilt. Das war das politische Ziel, und wenn ich mich richtig erinnere, hat das Verkehrsministerium das auch so gesehen und entsprechend transportiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wissen Sie, ob man bei der Diskussion der Frage des Verjährungsverzichts im BMJV davon ausgegangen ist, dass Gewährleistungsansprüche im Zusammenhang mit dem Abgasskandal nur dann bestehen, wenn VW Manipulationen vorgenommen hat und diese illegal waren?

Zeuge Gerd Billen: Die Verwendung dieser Abschaltvorrichtungen, ohne dass auch die Kunden darüber informiert worden sind, stellt unseres Erachtens nach einen Mangel dar, und der Mangel muss abgestellt werden. Die Frage, ob das manipuliert wurde, ob das sozusagen durch Betrug erfolgt, ist eine weitere Frage. Die muss strafrechtlich geklärt werden. Wenn sie denn so strafrechtlich geklärt ist - das sind ja Verfahren beim, ich glaube, Landgericht Braunschweig -, könnte das



Einflüsse auf mögliche weitere Schadenersatzforderungen haben.

Wir sind hier zunächst im Kaufrecht. Hier liegt ein Mangel vor, und nach deutschem Recht ist zunächst mal das Unternehmen gefragt, den Mangel zu beheben. Und uns ging es darum, dass der Mangel auch behoben wird, und zwar auf Kosten des Unternehmens, wenn es Fälle gibt, in denen sozusagen der eigentliche Anspruch schon verjährt ist. Das war ja der Hintergrund, dass alle betroffenen Fahrzeuge dann auch erfasst werden und das Unternehmen dafür geradesteht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich fasse das noch mal als Frage zusammen - Sie haben es ja eben schon angedeutet, was die Mangelbeseitigung anbetrifft -: War man Ihres Wissens davon ausgegangen, dass auch Gewährleistungsansprüche unabhängig von Manipulationen bestehen können?

Zeuge Gerd Billen: Gewährleistungsansprüche entstehen dann, wenn eine Sache Mängel aufweist. Die können natürlich bei einem Auto vielfältig sein. In diesem Falle waren wir der Auffassung, dass ein Mangel vorliegt und deswegen Gewährleistungsansprüche, Nachbesserungsansprüche bestehen. Es gibt ja viele andere Gründe, aus denen ein Mangel vorliegen kann. Wir haben nur an der Stelle gesagt, hier liegt ein Mangel vor, und deswegen ist es nicht nur sozusagen eine freiwillige Aktivität von Volkswagen, diesen Mangel zu beheben, sondern wir sehen sie auch in der rechtlichen Verpflichtung, das zu tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde in Ihrem Haus angenommen, dass sich der von VW erklärte Verjährungsverzicht auch tatsächlich auf diese Ansprüche erstreckt? Sie haben es ja gerade eher ein bisschen theoretisch dargestellt, wie es vom Grunde her ist. Und bezogen auf den konkreten Fall VW?

Zeuge Gerd Billen: Das war das, was wir - ich glaube, das ist ja auch in Berichten an den Ausschuss zum Ausdruck gekommen - - Das war die Auffassung, die wir vertreten haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun ist ja das eine, was man quasi beschließt, und das andere, was das für einen Eindruck bei Verbraucherinnen und Verbrauchern hinterlässt; das ist ja manchmal zweierlei, und darauf beziehen sich meine nächsten Fragen.

Wurde angenommen, dass Verbraucherinnen und Verbrauchern gegebenenfalls aufgrund der Verzichtserklärung hinreichend klar war oder klar ist, dass nicht alle Ansprüche im Zusammenhang mit Pkw-Emissionen von der Verzichtserklärung erfasst sein können, oder mussten sie den Eindruck haben, dass alle Mängel erfasst seien?

Zeuge Gerd Billen: Ich kann das jetzt nur beurteilen vor dem Hintergrund, was uns Verbraucherorganisationen mitgeteilt haben. Den Verbraucherorganisationen oder auch dem ADAC oder anderen war eben wichtig, dass es ein klares Signal gibt, dass unabhängig von der Frage, wann ich ein Auto gekauft habe und mögliche Ansprüche verjährt sind, diese Ansprüche nicht sozusagen verjähren, sondern weiter bestehen in einer allgemeinen Form, also nicht jetzt bezogen auf einzelne Motoren oder einzelne Aspekte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde das gegenüber der Kommission angesprochen, wurde es angeregt, das sehr präzise zu formulieren, also VW auch anzuhalten, gegenüber den Haltern deutlich zu machen, gegenüber welchen - - auf welche Ansprüche der Verzicht sich erstreckt oder bzw. nicht erstreckt?

Zeuge Gerd Billen: Das entzieht sich meiner Kenntnis. Ich habe sozusagen unser Anliegen meinem Kollegen mitgeteilt, und ich meine, mich erinnern zu können, dass er gesagt hat, er hat das mit VW angesprochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Er hat es mit VW besprochen. Okay. - Nächster Punkt: In einem Gesprächsleitfaden zur Vorbereitung eines Gesprächs am 25. November 2015 zwischen Ihnen und dem vzbv, dem ADAC und dem VCD und anderen wird im Zusammenhang mit verbraucherpolitischen Konsequenzen aus dem VW-Skandal auch eine Zuständigkeitserweiterung des



5. Untersuchungsausschuss

KBA thematisiert. Darin heißt es, dass der Koalitionsvertrag vorsehe, den Verbraucherschutz in den Bundesbehörden „als gleichberechtigtes Aufsichtsziel“ zu verankern, und nach Auffassung des BMJV müsse „der kollektive Verbraucherschutz auch bei der Wahrnehmung“ der Aufgaben des KBA verankert werden. Das ist BMJV-2/1, Ordner 5, Blatt 65. - Wie wurde dieser Vorschlag von den Verbänden diskutiert bzw. kommentiert?

Zeuge Gerd Billen: Die Verbände haben den Vorschlag begrüßt und unterstützt, und zwar deswegen, weil jedenfalls ich in dem Gespräch mit den Verbänden festgestellt habe, dass es einen hohen Informationsbedarf der Verbände darüber gibt, was nun eigentlich los ist, was geplant ist. Soweit wir konnten, haben wir das erläutert. Und unser Vorschlag kommt vor dem Hintergrund, dass wir bei anderen Organisationen, die Marktaufsichtsaufgaben haben, wie jetzt der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen, relativ positive Erfahrungen damit haben. Bei der BaFin gibt es einen Verbraucherbeirat, also ein internes Gremium, in dem berichtet werden kann, auch in einem nicht-öffentlichen Rahmen, wo Fragen gestellt werden können, und unser Eindruck ist, dass so etwas auch in diesem Falle sinnvoll sein könnte, um diesen Organisationen ein Forum, in dem Fall im KBA, zu geben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war - so höre ich das - Diskussionsstand. Gab es auch, darauf aufgesetzt, konzeptionelle Überlegungen im BMJV oder im BMVI, um diesen Anregungen dann zu entsprechen?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe das auch zur Anregung an meinen Kollegen Odenwald weitergegeben. Das Verkehrsministerium ist noch an Überlegungen, wie eine Ausgestaltung aussehen könnte. Eine Idee, die im Verkehrsministerium beraten wird, ist die Einrichtung eines Beirates. Nach meinem letzten Kenntnisstand läuft das unter dem Stichwort „wissenschaftlicher Beirat“, also Einbindung von Wissenschaftlern und Organisationen. Ich kenne nicht den letzten Stand, weil nach meiner Kenntnis das Verkehrsministerium sich da noch nicht abschließend zu verhalten hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das wäre noch mal eine Zuständigkeitserweiterung. - Und meine Frage noch mal an Sie: Wie ist man beim BMJV davon ausgegangen, was - - Bezüglich der beim KBA bereits liegenden Möglichkeiten: Ist das KBA bereits jetzt ermächtigt, bestimmte Interessen von Haltern und Verbrauchern zu verfolgen, zum Beispiel im Zusammenhang mit Herstellerangaben zum CO₂-Ausstoß und dem Verbrauch?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis und Information ist das KBA sozusagen eine Zulassungs- und Prüforganisation, und Fragen der Art, wie sie nun aus der Gesellschaft, aus dem Umfeld kommen, jedenfalls was die Verbraucherseite anbetrifft oder auch die Seite von Autonutzerorganisationen, haben da bisher, glaube ich, nach meiner Kenntnis kein eigenes Forum.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ein weiterer Punkt, den ich ansprechen möchte: Im Februar 2016 baten Sie Ihr Ministerium um eine Bewertung „zu den zivilrechtlichen Gewährleistungsansprüchen bei falschen Angaben eines Herstellers zu Abgas- und Kraftstoffverbrauchswerten von Neufahrzeugen“. Das ist BMJV-2-1, Ordner 12, Blatt 1 ff. In dieser Bewertung wird unter anderem ausgeführt, dass „ein Rücktritt von einem Kaufvertrag“ für ein Fahrzeug erst dann möglich sei, „wenn ein Kraftstoffmehrverbrauch von über 10 Prozent“ vorliege; das ergibt sich aus dem Beschluss des BGH vom 8. Mai 2007. Bei darunter liegenden Abweichungen würde „die Wertminderung des Fahrzeuges ... als gering eingeschätzt werden.“ Meine Frage: Wissen Sie, ob der Rücktritt vom Vertrag bei Vorliegen eines in diesem Sinne rechtserheblichen Mangels nur möglich ist, wenn manipuliert wurde bzw. wenn die Manipulationen rechtswidrig sind?

Zeuge Gerd Billen: Das wäre eine Frage, die ein Gericht im Einzelfall zu entscheiden hat. Insofern kann ich hier keine Aussage treffen. Es kann auch sein, dass ein Gericht bei 10 Prozent sagt, das ist ein so gravierender Mangel, dass ein Rücktritt möglich ist. Das müsste sozusagen ein Gericht im Einzelfall klären. Ob sozusagen hier die Manipulation oder der Betrug eine Rolle spielt, ist eine zweite Frage. Es kommt in erster



Linie darauf an, dass die Sache einen Mangel hat, und das ist für den zivilrecht-

(ORRn Dr. Kristin Köpernik
(BMJV): Herr Behrens, Entschuldigung!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, bitte.

ORRn Dr. Kristin Köpernik (BMJV): Ich möchte darum bitten, dass Sie zum einen keine juristischen Fragen stellen und zum anderen nicht irgendwelche hypothetischen Fragen stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, okay. Dann versuche ich es noch mal anders. - Es ging ja um das BGH-Urteil und die entsprechenden Schlussfolgerungen seitens des BMJV. Dann frage ich eher allgemein: Welche Überlegungen haben Sie im Sinne der betroffenen Verbraucher dazu angestellt?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben keine konkreten Überlegungen angestellt, ob und in welcher Weise man hier über die bestehenden gesetzlichen Anforderungen hinaus weitere Anforderungen ins Kaufrecht aufnimmt.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der eben gerade erwähnten rechtlichen Bewertung wird auch die Möglichkeit eines Schadensersatzanspruches geprüft, der aus höheren Spritkosten aufgrund höheren Kraftstoffverbrauchs resultieren könnte. Dieser könnte etwa bestehen, sofern „der Straftatbestand des Betruges erfüllt wäre“. Das ist die Quelle BMJV-2-1, Ordner 12, Blatt 7. Haben Sie im BMJV den Umstand diskutiert, dass VW mit Betrugsabsichten gehandelt haben könnte?

Zeuge Gerd Billen: Es ist Aufgabe der entsprechenden Gerichte, das festzustellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Würden Ansprüche wegen höherer Spritkosten Ihres Wissens auch im Rahmen normaler Mängelgewährleistung unabhängig von Betrugsdelikten bestehen?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ein Gericht zu dem Ergebnis kommt, dass es so ist, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - In einem Vermerk des Referates V A 3 vom 12. Mai 2016 wird das Ergebnis eines Gesprächs zum Thema „Neuwagenschlichtungsstelle“ festgehalten. Dieses Gespräch fand am 11. Mai 2016 unter Ihrer Leitung und unter Beteiligung diverser Organisationseinheiten des BMJV sowie des BMVI mit Vertretern verschiedener Automobilhersteller sowie Händlerverbänden statt. Das ist das Material BMJV-2-1, Ordner 11, Blatt 258. Danach wurde seitens der teilnehmenden Verbandsvertreter einhellig festgestellt, „dass für eine Neuwagenschlichtungsstelle ... kein Bedarf bestehe“. Hat es im Nachgang zu dem Gespräch am 11. Mai 2016 noch weitere Gespräche zum Thema „Neuwagenschlichtungsstelle“ gegeben?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe das Thema zum einen mit den beteiligten Verbraucher- und Autnutzerorganisationen besprochen im Rahmen einzelner Treffen und habe dann, wie Sie schon ausgeführt haben, die Gebrauchtwagenhändler und - ich kriege die Verbände nicht mehr alle zusammen - eingeladen, die sehr deutlich gemacht haben, dass derzeit beim Kauf von Neuwagen Schlichtungswünsche und -fälle praktisch nicht auftreten, weil die Kulanz bei Garantien hier, sagen wir mal, sehr weit greift und die Automobilhersteller bei Neuwagen von sich aus ein Interesse haben, Dinge, wenn sie denn entstehen, zu regeln. Wir sind trotzdem noch an dem Thema Schlichtung dran, aber eher aus Überlegungen, die jetzt nichts mit VW zu tun haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich Sie ganz gerne noch mal befragen, ob möglicherweise das, was eine Schlichtungsstelle machen könnte, unter Umständen auch durch andere Verfahren mit abgearbeitet werden könnte. Sie, Herr Billen, hatten in einer auf der Homepage des BMJV veröffentlichten Rede vom 28. September 2015 für dieses Jahr, für 2016, eine Musterklagemöglichkeit in Aussicht gestellt und in der Rede auch Defizite an der derzeitigen Rechtssituation in Deutschland festgemacht und hierzu ausgeführt - ich zitiere -:

Zeigt uns nicht das Verhalten vieler Banken, Energieversorger und



Versicherer bei der Erstattung unrechtmäßig vereinnahmter Gebühren, dass Handlungsbedarf besteht? Entfallen das Zivilrecht und das Zivilprozessrecht ... noch genügend Abschreckungspotential gegenüber unseriösen Marktteilnehmern?

Aus welchen Gründen blieb die Vorlage des von Ihnen damals angekündigten Referentenentwurfs aus?

Zeuge Gerd Billen: Wir sind noch in Beratungen zu dem Thema. Ja, das ist der Stand.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und zur Vorgeschichte dieses Referentenentwurfs: Ist das BMJV vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürde zunächst davon ausgegangen, dass eine gewisse Eilbedürftigkeit für den Gesetzentwurf besteht, um Verbraucher in anderen Lebensbereichen vor Nachteilen zu schützen?

Zeuge Gerd Billen: Die Überlegungen für eine solche Musterfeststellungsklage haben mit VW gar nichts zu tun und zu tun gehabt; sie liegen vorher. Und, wie Sie ausgeführt haben, ist die Frage, die uns geleitet hat, die gewesen, ob wir mit den derzeitigen Möglichkeiten, dass nämlich jeder Verbraucher, jede Verbraucherin selbst zivilrechtlich klagen muss - - ob das in solchen Fällen ein ausreichendes Instrument ist. Wir haben uns angesehen, was in den letzten Jahren in den Niederlanden und in Frankreich geschehen ist, wo man solche Sammelklagen eingeführt - - Wir haben uns intensiv mit den möglichen kritischen Argumenten beschäftigt, also Class Action in den USA. Und das sind Dinge, die wir zurzeit auswerten und intern beraten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat nun das Auftreten, das Aufdecken des Abgasskandals die Haltung des BMJV an dieser Stelle verändert?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Entwurf eines Berichts der Bundesregierung an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen

Bundestages am 15. Dezember 2015 mit dem Titel „Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen auf Verbraucherinnen und Verbraucher“ - das ist BMJV-2-1, Ordner 7, Blatt 47 ff. - enthielt Ausführungen zur Einführung einer Musterfeststellungsklage zur Verbesserung des kollektiven Rechtsschutzes. In der dem Ausschuss übersandten Fassung des Berichts waren diese Ausführungen nicht mehr enthalten. Laut Aussage Frau Kreitmairs in einer E-Mail vom 15. Dezember 2015 war der Textteil zur Musterfeststellungsklage vom BMVI auf Leitungsebene ohne Angaben von Gründen gestrichen worden; BMJV-2-1, Ordner 7, Blatt 11. Haben Sie Kenntnis, was der Anlass für diese Streichung war?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab den Entwurf vorher, und dann gab es einen Entwurf, wo es nicht mehr drin war. Wie haben Sie auf Leitungsebene auf diese Streichung des BMVI reagiert?

Zeuge Gerd Billen: Ich kann jetzt nur den Teil übersehen, den ich bearbeitet habe. Ich hatte noch mal eine gekürzte Fassung vorgeschlagen. Die Auskunft war aber, dass das auf Staatssekretärebene nicht zu lösen ist. Dann habe ich es ans Ministerbüro gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt - -

Zeuge Gerd Billen: Es ist ja üblich in den Eskalationsstufen, dass man von unten nach oben geht und guckt, wo wird man sich einig, wo wird man sich nicht einig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es gab einen Dissens in der Frage.

Zeuge Gerd Billen: Es gab einen Dissens in der Frage. Dieser Bericht muss ja nicht nur mit dem Verkehrsministerium, sondern auch mit anderen Beteiligten abgestimmt werden. Da hatten wir keine Vorbehalte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und mit - - An welchen Stellen hat das BMJV ja auch festge-



5. Untersuchungsausschuss

stellt, dass dort Dinge von Ihnen verlangt werden, die Sie nicht mittragen können? Hat es quasi einen - - Sie haben gesagt, Sie haben es auf die höhere Ebene abgeben müssen, weil es auf Staatssekretärebene nicht zu klären war. Können Sie etwas über die nicht lösbaren Konfliktpunkte sagen, -

Zeuge Gerd Billen: Ja, ich habe bei dem - -

Vorsitzender Herbert Behrens: - aus Ihrer Sicht, seitens des BMJV?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich jetzt das Thema „Musterfeststellungsklage“ nehme: Wir sind ja hier in einem Verfahren gewesen, wo wir Berichte abstimmen, oder es gibt Verfahrensschritte, wo wir eine Antwort innerhalb der Bundesregierung abstimmen. Es ist nicht völlig ungewöhnlich, dass man darüber streitet, was von wem wie gesagt wird, um das zu formulieren. Ich habe es erst mal zunächst so akzeptiert, oder ich habe festgestellt, dass wir auf Staatssekretärebene den Punkt nicht auflösen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie über den weiteren Fortgang noch etwas sagen, als es auf die höhere Ebene gegeben worden ist? An welchen Stellen hat das BMJV - oder auch Sie - Kenntnisse erlangt über den weiteren Fortgang des Verfahrens?

Zeuge Gerd Billen: Ich weiß nicht, ob die Minister noch mal miteinander gesprochen haben; kann ich jetzt nicht sagen. Ich glaube nicht.

Wichtig war uns auch, dass eine Information des Ausschusses erfolgt, weil der Ausschuss schon mehrfach eine Information angemahnt hatte und wir es auch für sinnvoll und richtig erachtet haben, die zu geben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann meine letzte Frage zu diesem weiteren Fortgang. In einem Sprechzettel aus dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am 14. Oktober 2015 heißt es zum Unterpunkt „Musterfeststellungsklagen“ - Zitat -:

Den Gerichten und Parteien wird es auf diesem Weg ermöglicht, sich auf die einmalige Klärung ... wiederkehrender ... tatsächlicher oder rechtlicher Fragen zu konzentrieren. Betroffene Verbraucher sollten sich über ein Klageregister an das Musterverfahren „andocken“ können, um die Verjährung ihrer Ansprüche zu vermeiden.

Und weiter heißt es dort in diesem Sprechzettel:

Ganz klar: Es darf **keine missbräuchliche Klageindustrie** geben! Es gilt zu vermeiden, dass spezialisierte Großkanzleien Sammelklagen allein aus eigenem Profitstreben ins Rollen bringen und Unternehmen - völlig unabhängig von der eigentlichen Rechtslage - zu sachwidrigen, aber teuren Vergleichen zwingen.

Das ist das Material BMJV-2-1, Ordner 3, Seite 371.

Und meine abschließende Frage: Welche Gründe hatte das BMJV für den eigens betonten Kommentar zur Klageindustrie, wo doch nach der Beschreibung eine Musterfeststellungsklage im Vergleich zu sonstigen Sammelklagen eigentlich sehr gut geeignet sein soll, Rechtsfragen zu bündeln und wiederkehrende Fragen - Zitat - nach der „eigentlichen Rechtslage“ zu klären?

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Herr Vorsitzender, auch das ist eine Frage, die mit dem hiesigen Untersuchungsgegenstand nichts zu tun hat, sondern ganz allgemein verbraucherpolitisch und konkret um dieses Thema „Musterfeststellungsklage“ gerichtet ist, aber keinen konkreten Bezug zum Untersuchungsgegenstand hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na ja, die Frage Musterfeststellungsklage war schon, zumindest was die Diskussion anbetrifft, dann nach dem VW-Skandal doch in aller Munde. Insofern hatte ich zumindest vermutet, dass es zum Untersuchungsgegenstand gehört.



(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das gehört da eindeutig zu!)

Ich werde mir meine Frage noch mal ansehen darauf hin, wo an der Stelle für Sie der Zusammenhang besser hergestellt werden kann, und würde dann zunächst

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herbert, du musst das den Kollegen der CDU geben! Die können das fragen!)

diese Runde beenden und gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender - allerdings ohne die Frage; wir haben uns ein bisschen was anderes überlegt.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Billen, Sie hatten eingangs in Ihrem Statement erklärt - und der Herr Vorsitzende hat das auch, glaube ich, schon so in etwa nachgefragt; ich will es nur noch mal zur Verdeutlichung haben -, dass Sie bzw. Ihr Haus im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand im Kontakt mit Verbraucherorganisationen und Verbrauchern gewesen seien. Waren Sie im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand auch im Kontakt mit Kraftfahrzeugherstellern, inländischen und/oder ausländischen?

Zeuge Gerd Billen: Also, nach meiner Kenntnis habe ich im Haus dazu keine Gespräche geführt. Ich will nicht ausschließen, dass - ich war auf dem Jahresempfang des VDA, ich war auf der Internationalen Automobil-Ausstellung - ich da auch mit Unternehmensvertretern gesprochen habe; das ist sicher so der Fall gewesen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Auch zu diesem Untersuchungsgegenstand?

Zeuge Gerd Billen: Da ist auch über VW gesprochen worden, ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ausschließlich über VW, oder bezog sich das auch auf andere Hersteller, in- und ausländische?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das Thema, das uns im BMJV interessierte, ist eigentlich kein VW-Thema gewesen, sondern es ging um die Frage automatisiertes Fahren, um Produkthaftungsfragen. Also insofern ist da nicht ausschließlich über VW gesprochen worden, sondern wie man das so macht, wenn man sich auf einem Empfang sieht und dann tauscht man sich da aus.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Dann ergibt sich für mich noch eine weitere Frage aus dem eben Erörterten. Sie hatten ausgeführt zum Thema „Abschalteinrichtungen“ und „Vorliegen eines Sachmangels“. Können Sie noch mal bitte präzisieren, wann die Verwendung einer Abschalteinrichtung aus Ihrer Sicht einen Sachmangel darstellt oder darstellen kann?

ORRn Dr. Kristin Köpernik (BMJV): Entschuldigung, ich bin auch jetzt wieder der Meinung, dass es eine juristische Frage ist, und weise auch darauf hin, dass Herr Billen kein Jurist ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, das darf jetzt hier allerdings keine Rolle spielen, und ich halte Ihren Einwand für unerheblich, weil dieser Sachverhalt vom Zeugen Billen selber angesprochen worden ist, und eine Nachfrage zu Ausführungen, die der Zeuge macht, ist ohne Weiteres jederzeit möglich.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Entschuldigung, da muss ich aber aus Sicht der Bundesregierung doch noch anmerken: Es kommt einfach sehr häufig vor, dass wir nicht die Unterscheidung machen zwischen Fragen nach Dingen, die der Zeuge getan hat, und Wahrnehmungen, die sich auf vorangegangenes Verhalten und Handeln des Zeugen beziehen - auf der einen Seite -, und Fragen, die sich auf Einschätzungen des Zeugen beziehen, die nicht den konkreten Bezug in die Vergangenheit, auf vorausgegangenes Handeln nehmen. Der Unterschied besteht darin, dass solche allgemeinen juristischen Fragestellungen an ju-



5. Untersuchungsausschuss

ristische Sachverständige gerichtet werden dürfen, aber nicht an Zeugen, die nur nach ihrer eigenen Wahrnehmung befragt werden dürfen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist aber auch - -

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Insofern hat der Einwand der Kollegin aus dem BMJV durchaus seine Berechtigung.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein. Also, Entschuldigung - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist eindeutig eine Nachfrage zu Ausführungen des Zeugen gewesen, und ich halte es für zulässig.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, Ihre Ausführungen teile ich insofern auch nicht. Sie mögen mir bitte Ihre Argumentation einmal verschriftlicht reinreichen. Ich würde mir das im Nachgang gerne mal durchlesen. Wenn wir hier einen Sachverhalt erörtern und ein Zeuge führt zu einer Frage aus, dann müssen Nachfragen - - sind jederzeit Nachfragen erlaubt. Ich würde Sie darum bitten, dass Sie ein rechtliches Kurzgutachten mir zu dieser Frage der angeblichen Unzulässigkeit bei Gelegenheit nachreichen.

Ich würde jetzt allerdings ganz gerne - - Wir würden jetzt zunächst, glaube ich, aus unserer Sicht kurz die Sitzung unterbrechen wollen, und dann setze ich mit meinen Fragen fort. Ich habe dann, glaube ich, noch so rund 25 Minuten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Dann unterbreche ich die Sitzung zu einer internen Beratung. Und dann möchte ich all diejenigen, die nicht an einer nichtöffentlichen Sitzung teilnehmen dürfen, bitten, den Saal zu verlassen.

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

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich:
12.57 Uhr)

Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Gerd Billen

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir setzen die öffentliche Vernehmungssitzung fort. Der Kollege Müller hat das Wort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Vorsitzender! Herr Staatssekretär Billen, wir waren so ein bisschen vom Pfad abgekommen. Deswegen noch mal die Frage. Sie hatten ja ausgeführt auf eine Frage des Herrn Vorsitzenden, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen einen Sachmangel der Fahrzeuge darstellt. Wenn Sie das als Meinung des Hauses entwickelt haben, interessiert mich noch mal eine gewisse Differenzierung. Begründet nach Einschätzung Ihres Hauses die Verwendung von Abschaltvorrichtungen in Kraftfahrzeugen grundsätzlich einen Sachmangel - oder, anders gesagt, regelmäßig -, und gibt es auch Ausnahmen, in denen Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kommen in Kraftfahrzeugen, diese aber nicht automatisch einen Sachmangel begründen nach Einschätzung Ihres Hauses?

Zeuge Gerd Billen: Ja, um vielleicht noch mal meine Aussage zu präzisieren: Ein Sachmangel kann nur von einem Gericht in einem Verfahren festgestellt werden. Wir haben ja Zivilverfahren, wo ein Käufer vor Gericht geht, weil er sagt, das oder das kann einen Mangel darstellen - für den Fall, wenn ich nicht so einig werde. Wir haben Überlegungen angestellt für den Fall, dass es zu solchen Situationen kommt. Deswegen kann ich Ihre Frage in der Präzision nicht beantworten. Die Fragen, die an uns herangetreten wurden - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Billen, ganz kurz! Ich unterbreche Sie ungern, aber in dem Fall mache ich es trotzdem. Sie erkennen vielleicht so ein bisschen die Relevanz dieser Frage, und Sie waren ja im ersten Angang da durchaus auskunftsfreudiger. Ich nehme Ihnen das - ich sage das mal ganz freimütig -



5. Untersuchungsausschuss

schlechterdings nicht ab. Sie haben nämlich eben ausgeführt, dass in Ihrem Haus eine Einschätzung vorherrscht, dass die Verwendung von Abschalt-einrichtungen - und wir haben in den vorhergehenden Sitzungen gelernt, es gibt offensichtlich unterschiedliche Arten von Abschalt-einrichtungen - das Vorliegen eines Sachmangels begründet. Das ist eine Einschätzung Ihres Hauses. Wir sind ja hier insofern nicht vor Gericht und müssen hier nicht über Ansprüche entscheiden; aber welche Abgrenzung Sie bei der Einschätzung Ihres Hauses angelegt haben, das interessiert mich durchaus - und ich glaube, auch noch eine Reihe von weiteren Ausschussmitgliedern. Deswegen bitte ich, die Frage zu beantworten. Das war Ihnen ja im ersten Angang durchaus möglich.

Zeuge Gerd Billen: Ich habe die Frage im ersten Angang so verstanden, was wir geprüft haben, und wir haben uns nicht mit den tatsächlichen Fragen beschäftigt - ist auch nicht unsere Aufgabe -, sondern bei uns war die Frage: Für den Fall, dass etwas einen Sachmangel darstellt, wie ist dann der Weg? - Wir haben die rechtlichen Wege aufgezeichnet, die für Konsumenten, Verbraucher - - Die Konsequenzen und Wege haben wir dargestellt. Wir haben uns als Haus - ist auch nicht unsere Aufgabe - nicht damit beschäftigt, ob einzelne Formen von Abschalt-einrichtungen nun zulässig sind oder nicht, weil das nicht unsere Aufgabe ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das hatte sich vorhin, ehrlich gesagt, ein bisschen anders angehört. Ich werde mir das im Protokoll insofern auch noch mal durchlesen und dann eventuell zum anderen Zeitpunkt auf diese Fragestellung zurückkommen.

Wenn Sie jetzt sagen, dass sich in Ihrem Haus damit nicht auseinandergesetzt worden ist, haben Sie eine Meinungsbildung vielleicht auch mehr oder weniger zufälliger Art und Weise in Ihrem Haus dahin gehend entwickelt, ob für die Beurteilung oder für die Einschätzung einer Abschalt-einrichtung als Sachmangel es relevant sein kann, ob ein Rückruf von Fahrzeugen durch das KBA angeordnet worden ist oder ob es sozusagen einen solchen angeordneten Rückruf gar nicht

gibt, sondern die Hersteller die Situation selber nachbessern wollen? Haben Sie solche Überlegungen bei der Bewertung „Was ist Sachmangel, und was ist nicht Sachmangel?“ angestellt?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis nicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Alles klar. - Dann komme ich in der zweiten Runde noch mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist das Wort bei den Grünen. Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich hätte ein paar grundsätzliche Fragen, Stichwort Thema „Untersuchungskommission VW“, Herr Billen. War Ihr Haus in irgendeiner Weise da eingebunden?

Zeuge Gerd Billen: In die Einrichtung und Besetzung der Kommission waren wir nicht eingebunden. Das ist eine Aufgabe des Verkehrsministeriums gewesen. Herr Staatssekretär Odenwald hat in den Gesprächen, die ich mit ihm geführt habe, aus der Arbeit berichtet.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie sich denn als Verbraucherministerium über die Sie betreffenden Fragen, die ja zweifelsohne mit der Arbeit der Kommission im Zusammenhang standen und stehen, informiert gefühlt? Oder war aus Ihrer Sicht da Verbesserungsbedarf?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe mich informiert gefühlt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie kommt es denn dann, dass ich in den Unterlagen immer wieder auf Hinweise - - auch ein Schreiben finde, das Sie zusammen mit den Kollegen des Wirtschafts- und des Umweltministeriums gemacht haben, wo Sie sich darüber beklagen, dass Sie nicht über die Ergebnisse der Untersuchungskommission informiert worden sind?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Gerd Billen: Wir haben den Kollegen Odenwald gebeten, erneut zu einem Treffen einzuladen, damit wir die Fragen, die in den jeweiligen anderen Häusern ankommen - und ich kann jetzt nur fürs BMJV sprechen - dann auch entsprechend beantworten können. Es hat also, sagen wir mal, keine monatliche Berichterstattung gegeben, was in der Untersuchungskommission besprochen und bearbeitet wurde, und deswegen haben wir da um ein Gespräch und einen guten Informationsfluss gebeten.

Ich habe es ja bei uns erklärt: Wir sind ja Anlaufstelle auch für dieses Consumer Protection Network. Wir haben Anfragen auch aus anderen Ländern bekommen, und darüber wollten wir sprechfähig sein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich eine Frage zu der Fertigung eines Berichts an den Rechtsausschuss, 15. Dezember 2015. Da gab es Berichtswunsch des Rechtsausschusses, und dann wollten Sie den - so entnehme ich das in Unterlagen - mit dem Verkehrsministerium abstimmen. Und dann gibt es - das findet sich in BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 18 - eine Mail von Daniel Westhoff aus dem Bundesverkehrsministerium. Der schreibt:

Ich bitte um Verständnis dafür, dass nach eingehender hausinterner Prüfung seitens BMVI ... keine Mitzeichnung des Entwurfes erfolgen kann. Die in dem Entwurf enthaltenen Forderungen können seitens BMVI in wesentlichen Teilen nicht mitgetragen werden.

Was waren das denn für wesentliche Teile, die dann nicht mitgetragen werden können? Wenn ich mir den Bericht angucke an den Rechtsausschuss, würde ich den als sehr allgemein bezeichnen. Da würde mich einfach interessieren: Was war das, was das Verkehrsministerium da nicht mittragen konnte?

Zeuge Gerd Billen: Können Sie mir noch mal einen Hinweis geben? Herr Westhoff ist Mitarbeiter von? Ich habe den Namen jetzt nicht parat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Daniel Westhoff, Referat LA 27 im Bundesverkehrsministerium.

Zeuge Gerd Billen: Es gab eine Diskussion zwischen den beiden Häusern, ob und in welcher Weise man das Thema „Musterfeststellungsklage“ aufgreift. Das ist ja vorhin schon angesprochen worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es da noch weitere Punkte? War das das einzige Problem, oder gab es da insgesamt noch weitere Punkte?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Erinnerung war das der strittige Punkt. Ob es zu dem Thema „Aufgabenerweiterung Kraftfahrt-Bundesamt“ in dem Bericht jetzt ging, habe ich jetzt nicht präsent.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch mal eine allgemeine Frage an Sie stellen. Jetzt haben wir ja gut ein Jahr - über ein Jahr; ein Jahr und drei Monate fast schon -, seit dieser sogenannte VW-Skandal, der Abgaskanal, bekannt ist. Hat es eigentlich seitdem jetzt irgendwelche strukturellen Veränderungen oder juristische Veränderungen in Bezug auf Verbraucherrechte gegeben, wo Sie sagen würden: „Ja, das ist mit ausgelöst worden durch den VW-Skandal“?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben sowohl in dem Bericht wie auch in den vielen Gesprächen mit ausländischen Regierungen hingewiesen auf die Besonderheiten des deutschen Zivilrechts, dass bei uns nämlich keine generellen Prämien gezahlt werden für mögliche Fehler und dass wir es auch bevorzugen, wenn Dinge in einer rechtsstaatlichen Weise geklärt werden vor Gericht und nicht über Vergleiche. Deswegen haben wir keine Änderungen am Zivilrecht in der Weise vorgenommen, weil wir das für gut und richtig halten.

Was wir daneben ins Spiel gebracht haben, ist die Idee einer Musterfeststellungsklage, also wenn es darum geht, dass sich Verbraucher zu-



5. Untersuchungsausschuss

sammenschließen können, um ihre zivilrechtlichen Ansprüche zu bündeln. Das ist, wie ich sagte, noch in Beratung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich in dieser Runde noch zu einem weiteren Komplex eine Frage. Wir haben ja eben die Frage „Sachmangel“ diskutiert: Wann ist etwas ein Sachmangel? - Will ich jetzt gar nichts zu fragen.

Der Punkt ist einfach: Es gibt jetzt eine vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnete Rückrufaktion. Dann wird technisch etwas am Auto geändert. Haben Sie als Verbraucherschutzministerium sich bisher mit der Frage auch dann auseinandergesetzt: „Sind tatsächlich durch diese technischen Änderungen mögliche Mängel behoben, bzw. entstehen nicht durch die Mängelbehebung neue andere Mängel, zum Beispiel weniger Leistung, höherer Verbrauch - was weiß ich - an dem Auto?“? Haben Sie sich da in irgendeiner Weise in Ihrem Haus mit auseinandergesetzt?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich hier richtig informiert bin, ist - allerdings, ich glaube, erst nach Einsetzung des Untersuchungsausschusses - auch auf Wunsch des Verkehrsministeriums eine Erklärung von VW erfolgt, die sozusagen festhält, dass es keinen Mehrverbrauch und andere Dinge gibt. Wir haben uns damit nicht beschäftigt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Danke in der ersten Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann die Fraktion der SPD. Bitte.

Dirk Wiese (SPD): Vielen Dank. - Ich hätte noch mal eine generelle Frage. Wir haben das vorhin schon gehört von dem Kollegen Herrn Behrens, aber auch von der CDU im Hinblick auf das Stichwort der Musterfeststellungsklage. Vielleicht könnten Sie da noch mal die Ausführungen machen und noch mal kurz schildern, wie dieses Projekt im Hause des BMJV angegangen worden ist, wann sozusagen die ersten Überlegungen auf den Weg gebracht worden sind. Weil mein Kenntnisstand ist ja auch, dass es bereits im September 2014 hierzu Debatten im Bundestag

gegeben hat. Vielleicht könnten Sie kurz noch mal angeben, wann die ersten Überlegungen begonnen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Wiese, wenn der Zusammenhang zum Untersuchungsgegenstand hergestellt werden kann in dieser Frage, dann würde ich Sie darum bitten, noch mal neu zu fragen.

Dirk Wiese (SPD): Der kann deshalb hergestellt werden, weil aus den vorangegangenen Fragen immer wieder so herauszuhören gewesen ist, dass erst im Zusammenhang mit der Aufdeckung des VW-Skandals sozusagen das Modell dieser Musterfeststellungsklage angegangen worden ist - - und darum hier noch einmal deutlich zu machen, ab wann sozusagen die ersten Überlegungen schon im Hause des BMJV hier angestellt worden sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, wir müssen beim Untersuchungsgegenstand bleiben. Ich hatte ja vorhin schon - - Meine Frage war ja, inwieweit der Abgasskandal auf das Verfahren einen Einfluss gehabt hat, ob es dann noch mal einen neuen Anschlag gegeben hat, darauf noch mal neu anzusetzen oder zu beschleunigen, und das wurde vom Zeugen beantwortet. Aber die Genese der Musterfeststellungsklage können wir so nicht zulassen.

Dirk Wiese (SPD): Gut. - Dann gehe ich auf die zweite Frage ein und dann noch mal auf die Sitzung und den Bericht für den Rechtsausschuss im Dezember 2015. Ich glaube, das war am 16. Dezember 2015, wo die Sitzung des Rechtsausschusses unter Tagesordnungspunkt 1 stattgefunden hat über die verbraucherrechtlichen Auswirkungen des VW-Skandals. Da haben wir ja gerade schon an der einen oder anderen Stelle gehört, dass sozusagen die Passage zur Musterfeststellungsklage nicht in diesem Bericht aufgenommen worden ist. Ist Ihnen denn bekannt, dass dieses Thema dort trotzdem thematisiert worden ist? Weil es hat einen ziemlich zeitlichen Zusammenhang gegeben zu einer abschließenden Debatte im Deutschen Bundestag am 5. November 2015, wo auch die damalige Ausschussvorsitzende dieses Thema der Musterfeststellungsklage themati-



5. Untersuchungsausschuss

siert hat. Und ist Ihnen bekannt, dass möglicherweise doch Nachfragen in mündlicher Art und Weise zu diesem Thema dort gestellt worden sind?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis hat der Parlamentarische Staatssekretär Kelber über dieses Thema im Ausschuss berichtet.

Dirk Wiese (SPD): Gut. - Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Kollegin Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich gehe auf die nächste Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Seitens der Linksfraktion Kollege Hubertus, bitte.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Billen, Sie haben am 9. Juni 2016 ein Gespräch mit Herrn Odenwald geführt zu Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit Emissionen bei Volkswagen. In der dazu vorliegenden Protokollnotiz heißt es - und ich nenne jetzt mal die Materialnummer, eben auch fürs Protokoll, also MAT A BMVI-2-1 Az. LA 23/7363.1/1-1 im Ordner 21 von 23, Seite 3; ich zitiere jetzt aus der Protokollnotiz -:

Die Kundenrechte waren von der Untersuchungskommission als wichtig bewertet worden. VW hatte, so Herr Sts O, auch entsprechende Zusagen gemacht. Was Entschädigungen anbelangt, so darf die Situation in D und in den USA nicht verglichen werden. In den USA wird VW gesetzliche Emissionsvorgaben nicht mehr im vollen Umfang erreichen. Das Fahrzeug wird also den vertraglichen Vereinbarungen nach dem Umbau nicht mehr entsprechen. Deshalb ist die Entschädigung vorgesehen. In D prüft das KBA dagegen, ob sämtliche Parameter aus dem Typgenehmigungsverfahren eingehalten sind. Das Fahrzeug wird nach dem Ausbau der Ab-

schalteinrichtung also die sonstigen Parameter in vollem Umfang erfüllen.

Können Sie sich erinnern, Herr Billen, ob diese Aussage von Herrn Odenwald näher erläutert worden ist? Hat Herr Odenwald Ihnen erklärt, wie diese Vorgabe voraussichtlich technisch verlässlich umgesetzt wird, sodass sich auch die CO₂-Verbrauchswerte auf der Straße nicht erhöhen? Oder war die Erklärung so zu verstehen, dass es auf die CO₂-Verbrauchswerte im Testverfahren nach dem NEFZ ankommen würde?

Zeuge Gerd Billen: Die Frage haben wir nicht erörtert, also ob und wie er das sicherstellt. Er hat das eben so erläutert; aber wir sind da nicht auf Einzelheiten eingegangen.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay. - Dann habe ich noch eine weitere Nachfrage: Hatten Sie und Odenwald Ihrem Eindruck nach beide denselben Wissensstand zu den aktuellen Kenntnissen in der Untersuchungskommission, und haben Sie gegebenenfalls eine entgegenstehende Auffassung, Zweifel oder Kritik gehabt und/oder geäußert? Wie wurde diese von Ihrem Gesprächspartner aufgenommen?

Zeuge Gerd Billen: Die Kenntnisse, die jetzt im Untersuchungsbericht alle eingearbeitet wurden, kann ich nicht haben. Ist sozusagen auch nicht unsere Aufgabe. Wir haben den zur Kenntnis bekommen. Ich habe mit Herrn Odenwald die Themen im Wesentlichen erörtert, die uns besonders am Herzen lagen. - Ja, das dazu.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Noch eine weitere Nachfrage: Teilte seinerzeit das BMJV den Standpunkt, dass Verbraucherinnen und Verbraucher nicht dieselben Nachteile zu erwarten haben wie vergleichbare Kunden in den USA? Wenn ja, woran liegt das?

Zeuge Gerd Billen: Wir teilen die Auffassung - das war die Auffassung oder ist die Auffassung der Bundesregierung -, dass Verbrauchern keine Nachteile entstehen sollen. Wir haben allerdings eine andere rechtliche Situation als in den USA, und von daher war für uns wichtig, zunächst mal



5. Untersuchungsausschuss

zu sehen, ob die Veränderungen bei den Abschaltvorrichtungen zu Veränderungen im Benzinverbrauch oder im Dieserverbrauch oder bei anderen Parametern führen. Das stand bei uns im Vordergrund, dass hier keine Nachteile für entstehen.

Dann ist es eben im Zivilrecht so: Wenn ein Verbraucher/eine Verbraucherin die Auffassung hat, trotzdem kann ein Schaden entstehen, dann muss das vor Gericht ausgefochten werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten erwähnt, dass Sie nicht diese spezifische Frage erörtert haben bezüglich der unterschiedlichen Grundlagen der Entschädigungsansprüche - also die Ausführungen von Odenwald -, sondern es sind Themen gewesen, die Ihnen am Herzen lagen. Welche waren das?

Zeuge Gerd Billen: Ja, das war das Thema einer guten Information der Kunden. Wir hatten auch an Herrn Odenwald herangetragen, dass es, sagen wir mal, Anfragen gab, die auf eine Verbesserung der Information der Kunden abzielten durch VW. Wir hatten diese Hinweise auch von der belgischen Regierung bekommen. Wir haben das Thema erörtert, was das Kraftfahrt-Bundesamt anbetrifft, was ich eben erwähnt habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat es auf diese Vorschläge, die Sie gemacht haben, Reaktionen gegeben? Welcher Art?

Zeuge Gerd Billen: Bei VW ist nach meinem Wissen die Information der Kunden auf der Homepage verbessert worden. Ob und welchen Einfluss nun die Intervention von Herrn Odenwald hatte, kann ich nicht beurteilen. Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal eine ergänzende Frage zu den Entschädigungsansprüchen. Die waren zumindest in der öffentlichen Diskussion durchaus präsent und sind es ja heute noch, inwieweit es da unterschiedliche Ansprüche gibt. VW argumentiert mit den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen. Inwieweit hat es auch eine direkte Erörterung dieser Unterschiede im BMJV gegeben? Wird die Rechtsauffassung von

VW vollumfänglich geteilt, was die Grundlagen für Entschädigungsansprüche sind?

Zeuge Gerd Billen: Die Rechtsauffassung von VW kann ich nicht beurteilen. VW ist ja im Moment schon, ich glaube, in Verfahren. Wir haben nur in der Bundesregierung sozusagen die Auffassung geteilt, dass wir uns nicht die Forderung zu eigen machen einer pauschalen Entschädigung für alle VW-Kunden, die betroffen sind, sondern nach dem deutschen Recht ist, wenn ein Mangel vorliegt - und den haben nicht wir festgestellt, sondern der ist andernorts festgestellt worden -, zunächst einmal für Abhilfe zu sorgen. Wenn die Abhilfe erfolgreich ist, sind in aller Regel sozusagen die Dinge für die Betroffenen befriedigt. Deswegen ging es uns nur darum oder ging es uns darum, dass wir uns diese pauschalen Ansprüche - 1 000 Dollar für jeden - eben nicht zu eigen gemacht haben, sondern auf unsere Standards in der Rechtsdurchsetzung verwiesen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Voraussetzung dafür, dass es kein Thema mehr ist, ist, dass eine Umrüstung oder Nachrüstung erfolgreich abgeschlossen worden ist. Welche Kriterien gibt es sonst noch? Was ist das Kriterium für einen erfolgreichen Abschluss der Umrüstung aus Ihrer Sicht?

Zeuge Gerd Billen: Wenn der Mangel beseitigt ist, so er denn einen Mangel darstellt, und keine negativen Konsequenzen damit verbunden sind. Also, für den hypothetischen Fall, dass nach einer Veränderung der Kraftstoffverbrauch um 10 oder 15 Prozent zunehmen würde, könnte das für einen Betroffenen möglicherweise ein Klageanlass sein, weil er sagt, das hat Nebenwirkungen. Aber die sind nach meiner Kenntnis - - tritt das nicht ein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie darauf gedrungen, dass Ihnen auch nachgewiesen wird, dass es eine erfolgreiche Beseitigung dieses Mangels gegeben hat, oder reicht die Aussage von VW aus: „Wir machen ja die Rückrufaktion“, zu der sie verpflichtet worden waren, und dann ist der Fall für Sie erledigt gewesen? Oder haben Sie nachgefordert und wollten einen Beleg über die Umrüstung?



Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis hat VW dieses Kundenversprechen abgegeben in einem Kundenbrief. Aber wie gesagt, ich kriege den Zeitraum jetzt nicht mehr - - habe ich nicht mehr im Kopf. Kann auch sein, dass es August oder September war. Und eine Voraussetzung ist, dass nicht wir damit zufrieden waren, sondern dass letztlich auch das KBA sich die Sachkunde verschafft, ob das so zutrifft oder nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielleicht vorab: Es ist ab und zu das Wort oder die Bezeichnung „Consumer Protection Network“ gefallen. Können Sie dazu noch mal Ausführungen machen? Was muss ich mir dazu vorstellen? Was inspiriert Sie dabei, oder wie inspirieren Sie jetzt Consumer Protection Network im Zusammenhang mit den Dingen, die wir hier untersuchen wollen?

Zeuge Gerd Billen: Diese CPC ist ein von der EU-Kommission ins Leben gerufenes Netzwerk von Verbraucherrechtlichdurchsetzungsorganisationen, die in den Fällen tätig werden sollen, wo sozusagen - - wenn jetzt eine Konsumentin aus Deutschland in Holland etwas gekauft hat, was mangelhaft oder fehlerhaft ist, und sie dort nicht zu ihrem Recht kommt, dass über eine Institution in Holland ihre Rechte durchgesetzt werden können, beispielsweise in Fällen, wo wir Länder haben mit einer behördlichen Verbraucherrechtsdurchsetzung.

Im Falle von CPC was es in dem Fall VW so, dass wir eine Reihe von Anfragen bekommen haben aus anderen Ländern - Belgien, Italien, Frankreich; ich müsste noch mal gucken -, die aus ihrer Sicht kundgetan haben, dass bei ihnen sozusagen in den Ländern Verbraucherfragen aufgetaucht sind oder Verbraucher in ihren Rechten sich beeinträchtigt fühlen, und die uns gebeten haben oder hätten bitten können, rechtlich tätig zu werden. Wir haben ja in Deutschland die Situation, dass die Rechtsdurchsetzung eher zivilrechtlich organisiert ist durch die Verbraucherorganisationen oder die Wettbewerbszentrale.

Und unsere Aufgabe bestand jetzt darin, den Anfragen zunächst mal so zu begegnen, dass wir Informationen, die uns auch über das Verkehrsministerium zugegangen sind, aufbereiten und den entsprechenden Behörden in Belgien und anderen Ländern zuleiten, damit die einfach die Informationen und Daten und Fakten kriegen. Ich will es mal an einem Beispiel erläutern: In Belgien war der Eindruck bei der belgischen Regierung, dass die Information der Verbraucher nicht besonders gut war. So, das haben wir einfach weitergetragen, und von daher, glaube ich, war es einfach wichtig, auch durch die Informationen aus dem Verkehrsministerium die anderen Institutionen einfach mit guten Informationen zu versorgen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, es erscheint wahrscheinlich ein bisschen penetrant, aber bei diesen aufbereiteten - Sie nickten auch schon - Informationen, die Sie dann weiterleiten, waren da zum Beispiel auch Informationen dabei, wann so eine, ich nenne es jetzt mal: Manipulation oder der Einsatz von Abschaltvorrichtungen ein Sachmangel sein könnte? Ist das vielleicht in dem Zusammenhang in Ihrem Hause mal zusammengestellt und dann vielleicht weitergeleitet worden?

Zeuge Gerd Billen: Ich kenne die Antwort nicht im Detail. Ich weiß es nicht. Ich kenne die Antwort nicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wer hat denn bei Ihnen im Hause den Überblick über die gegebenen und zusammengestellten und weitergeleiteten Informationen?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben ein Referat, das sozusagen als deutsche Anlaufstelle in diesem Netzwerk fungiert und dann auch entsprechende Anfragen beantwortet.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Noch mal vielleicht ein bisschen allgemeiner gefragt: Also, tatsächlich, einige Dinge sind hier nicht unmittelbar alle unstrittig; aber jedenfalls besteht, glaube ich, ganz weitgehende Übereinstimmung in der Einschätzung, dass



5. Untersuchungsausschuss

diese Kalamität, der wir hier nachgehen, durchaus Verbrauchervertrauen zerstört hat. Und in dem Zusammenhang würde mich mal interessieren, wie dieses verlorengegangene Verbrauchervertrauen in Ihrem Hause festgestellt worden ist, welche Zahlen Ihnen - vielleicht Absatzentwicklung - bekannt geworden sind, die Sie dann auch in konkrete weitere Überlegungen einfließen lassen, Informationen zu bedienen, Informationen zusammenzustellen, vielleicht auch Überlegungen einzuleiten, rechtsetzend Anregungen zu geben. Woran machen Sie das fest? Haben Sie genaue Kenntnis über Rückgang von Verkaufszahlen oder Veränderungen? Woran machen Sie es fest? Gibt es bei Ihnen eine Beschwerdestelle, wo so was aufläuft, sozusagen: „Mensch, wir haben jetzt hier gerade ganz viele Anfragen“?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben einen Bürgerservice, an den Anfragen gerichtet werden, aber die Frage des Vertrauens ist insbesondere von Vertretern des vzbv, des ACE, des ADAC thematisiert worden, die ihrerseits darauf verwiesen haben, was bei ihnen an Themen anläuft. Wir haben keine Umfragen gestartet, sondern das waren die Rückmeldungen der Verbände, die wir oder die ich zum Gespräch eingeladen hatte. Wir haben auch keine Überlegungen angestellt, wie das Unternehmen das Vertrauen wiedergewinnen kann oder wiederbeleben soll. Das ist ja eine unternehmerische Aufgabe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde an der Stelle erst mal fertig sein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann ist in dieser Fragerunde Die Linke an der Reihe.

Dann würde ich ganz gerne die Frage der Sanktionen mit Ihnen kurz erörtern, und zwar: In einem Sprechzettel zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am 4. November 2015 heißt es - das ist die Fundstelle BMJV-2-1, Ordner 7, Seite 109 -:

5. verkehrsrechtliche Sanktionen

- Bei Verstößen gegen die Typengenehmigungsvorschriften ergeben sich nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung

Möglichkeiten staatlicher Reaktionen.

- Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die z. B. von einem **teilweisen Widerruf der Typengenehmigung bis zu deren Erlöschens** reichen.

In dem späteren Bericht des BMJV, Stand 19. November 2015 - das ist die Fundstelle BMJV-2-1, Ordner 5, Seite 135 ff. -, taucht die Rubrik unter Punkt 4a, Verkehrsrechtliche Sanktionen, wieder auf, allerdings ohne Textinhalt. An dem Bericht gibt es einen Kommentar, vermutlich verfasst von Frau Kreitmair - das ist nicht ganz klar -, und zwar dergestalt:

Frage an IIB6: Braucht man diesen Abschnitt noch?

Die Fragen der Typzulassung wurden oben behandelt.

Gibt es weitergehende Sanktionen?

Meine Frage: Fühlte sich das BMJV für die Frage der Sanktionserhebung nicht oder nicht mehr zuständig, oder hielt man im BMJV - - oder ist man davon ausgegangen, dass sich das Thema erledigt hat?

Zeuge Gerd Billen: Wir sind für die Frage nicht zuständig. Das ist in einem anderen Rechtsbereich geregelt. Wir haben auch keine eigenen Überlegungen angestellt zu Sanktionen anderer Art.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, dass es rechtliche Positionen zur Frage der Sanktionen in Ihrem Hause gibt bezüglich des Abgasskandals und daraus notwendig sich ableitenden Sanktionen? Wurde es an einer Stelle überhaupt erörtert?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich den Passus, den Sie gerade vorgetragen haben, richtig verstanden habe, ist das ja sozusagen rechtlich dem Verkehrsministerium zuzuordnen. Wir haben keine eigenen Überlegungen angestellt.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das waren die Fragen von meiner Seite. - Die SPD-Fraktion. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Billen, Sie sind auch für Verbraucherschutz zuständig in dem Ministerium. Also, das Ministerium ist für Verbraucherschutz zuständig, so rum ist es richtig formuliert. Welche Rolle haben denn die Verbraucherverbände im Rahmen der Aufarbeitung oder nach Bekanntwerden des Abgasskandals gespielt? Sind von dort Forderungen an das Ministerium gestellt worden? Wie sind Sie mit den Forderungen umgegangen?

Zeuge Gerd Billen: Es sind zunächst mal sehr viele Fragen gestellt worden von den beteiligten Institutionen, die mich auch dazu veranlasst haben, mit dem Kollegen Odenwald noch mal gemeinsam ein Gespräch zu führen mit den Verbraucherorganisationen. Weil das war so der Informationsbedarf: Was geht nun in welcher Schnelligkeit? Wann kriegen die Leute sozusagen ihre Termine? - Also, es war sehr viel zunächst mal an Fragen. Entweder konnten wir die beantworten, oder in dem Gespräch mit dem Kollegen Odenwald ist er auf sehr viele Punkte eingegangen.

Es gab in der Sache natürlich Vorschläge und Forderungen, die beraten wurden, die wir nicht aufgegriffen haben. Also, der Verbraucherzentrale Bundesverband hat sich auch eine Zeit lang die Forderung zu eigen gemacht nach einer pauschalen Entschädigung. Das ist nicht von anderen in dem Kreis geteilt worden. Es ist vor allem der Wunsch geäußert worden, dass sozusagen das Kraftfahrt-Bundesamt in der Lage sein muss, selbst die Untersuchungen durchzuführen, also dass es nicht nur eine Aufgabe von Zulassung ist, sondern auch eigener unabhängiger Kontrollen, weil es als wenig befriedigend empfunden wurde vonseiten des ADAC oder anderer Beteiligter, dass man eigentlich nur auf Erklärungen Dritter da warten kann. Und es ist auch darauf hingewiesen worden, dass bei dem Thema „Welche Länder lassen Autos in Europa zu?“ es Änderungsbedarf gibt. Nach meiner Erinnerung ist häufiger das Beispiel Luxemburg genannt worden, wo Typenzulassungen erfolgen. Das ist aber ein Thema,

das wir nur an das Verkehrsministerium weitergegeben haben. Damit haben wir uns inhaltlich nicht beschäftigt.

Wir haben uns mit der Frage von Informationen beschäftigt, von möglichen Fragen, die bei der Rechtsdurchsetzung eine Rolle spielen können.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Und da mache ich weiter: Wir haben gelesen in den Akten, dass auch diskutiert wurde: „Wie können die Verbrauchenden ihre Rechte wahrnehmen?“, und da gab es die Idee der Einrichtung eines Verbraucherbeirates beim KBA, und Sie haben ja schon ausgeführt, dass Sie schon länger, also auch vor Bekanntwerden des Skandals, über eine Schlichtungsstelle nachgedacht haben. Könnten Sie uns bitte noch mal den Unterschied dieser beiden Instrumente erklären und ihre Wirksamkeit in dem vorliegenden Fall?

Zeuge Gerd Billen: Also, die Frage eines möglichen Beirates im Kraftfahrt-Bundesamt, die nach meiner Kenntnis noch im Verkehrsministerium geprüft wird, besteht darin, dass man in einer solchen Institution ein Forum schafft auch für Nichtregierungsorganisationen oder Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, wo zunächst mal Fragen gestellt werden können. Wie gesagt, ich habe schon das Beispiel der BaFin erwähnt. Es ist gut, wenn auch für solche Organisationen ein Zugang in die Behörde geschaffen wird, wenn über Dinge informiert werden kann und auch in einem nichtöffentlichen Rahmen beraten werden kann. Die Verbesserung von Kommunikation, von Austausch bringt nach meinen Erfahrungen gute Resultate. Die Bundesnetzagentur hat auch einen solchen Beirat. Und deswegen war die Anregung an das Verkehrsministerium, diesen Punkt zu prüfen. Also, da geht es nicht um Gesetzgebung, sondern um einen engeren Austausch.

Die Schlichtung hat eine andere Funktion. Wir haben ein Schlichtungsgesetz auf den Weg gebracht. Die Schlichtung soll ein niederschwelliges Angebot geben, dass man bei einer Auseinandersetzung zwischen einem Verbraucher/einer



5. Untersuchungsausschuss

Verbraucherin und einem Unternehmen nicht direkt zu Gericht geht, sondern versucht, das über eine Schlichtung zu lösen.

Also, positives Beispiel ist die Schlichtungseinrichtung der Versicherungswirtschaft. Da gibt es einen Versicherungsombudsmann. Der kann also im Streitfall bis zu einer Summe x schlichten. Das ist auch nichtöffentlich, und es ist schnell, es ist unbürokratisch und kostet die Verbraucher nichts. Deswegen war eine Idee für den Fall, dass es jetzt bei VW zu Streit kommt zwischen beteiligten Verbrauchern und dem Unternehmen - das wissen wir ja noch nicht; wenn die Mängel beseitigt sind, ist es vielleicht obsolet -, dass über eine solche Schlichtungsstelle ein befriedenderer Weg gefunden werden könnte, die Dinge auszutragen, weil die Verbraucher und Verbraucherinnen nicht unbedingt so gerne vor Gericht gehen. Das ist einfach unwägbarer. Man weiß nicht, ob es in eine weitere Instanz geht. Und deswegen ist die Schlichtung eher etwas, wenn es einen Schadensfall gibt oder einen vermuteten Schadensfall, hier einen niedrighschwelligigen Weg zu haben, zu einer Einigung zu kommen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ist das eingerichtet? Wird das eingerichtet? Sie haben gesagt, es wurde vorher schon - - die Idee hatten Sie vorher schon. Und Sie haben gesagt: Wir verfolgen die weiter, auch unabhängig von diesem Abgasskandal. - Wird das noch für die Betroffenen, wenn es denn so weit kommt - Sie haben ja gesagt, das ist nicht heute und morgen -, greifen?

Zeuge Gerd Billen: Das kann ich jetzt noch nicht sagen. Eine Schlichtungsstelle kommt nur dann zustande, wenn sowohl die Verbraucherseite wie die Unternehmensseite mitmachen wollen. Das ist ein freiwilliges Instrument, und nach meiner Erfahrung funktioniert es auch nur da gut, wo es von beiden Seiten freiwillig gemacht wird.

Ich habe aber noch Gespräche, um mal auszuloten, ob bei den Themen im Automobilbereich, die jetzt verstärkt hinzukommen - Datennutzung, Datenschutz, Umgang mit Updates, also wo es nicht nur darum geht, ein Produkt zu kaufen, und dann habe ich das, sondern wo das Produkt sich ständig ändert - - Da ist möglicherweise ein

sinnvoller Einsatzort, wo man sagt, da gibt es vielleicht vertragliche Konflikte, für die man die Schlichtungsstelle nutzen kann. Aber da führe ich noch Gespräche.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben darüber geredet, dass VW bis zum 31.12. dieses Jahres auf Verjährung verzichtet hat. „Auf welche Verjährung?“, das waren die Fragen des Herrn Vorsitzenden. Meine Frage ist an Sie: Sehen Sie diese Begrenzung des Verzichts auf Verjährung als Problem an?

Zeuge Gerd Billen: Aus verbraucherpolitischen Gründen, aus verbraucherpolitischer Sicht -

Kirsten Lühmann (SPD): Aus Verbrauchersicht.

Zeuge Gerd Billen: - ist es erforderlich, dass VW gegenüber allen Kunden sich - - also bei allen Kunden, wo sozusagen eine Beseitigung eines Mangels erfolgt, das unabhängig tut, ob die Verjährungspflicht abgelaufen ist. Und das ist auch das, was nach meinem Wissen vom Verkehrsministerium so geteilt wird. Das heißt, wenn das der Fall wäre, würden wir darauf drängen, dass das hier nicht erfolgt.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Meine letzte Frage geht noch mal auf unser beliebtestes Thema. Sie haben ja gesagt, grundsätzlich möchten Verbrauchende das ohne Gericht machen. Und ich füge noch einmal den Werbeblock für CPC ein, den Sie erwähnt haben: Damit habe ich nach einem Urlaub im Ausland auch dort Ansprüche geltend machen können, die mir sonst außegerichtlich nicht geltend zu machen möglich gewesen wären.

Wenn es jetzt aber zum Gericht kommt: Könnten Sie noch mal darstellen - wir haben also eine Menge über die Musterfeststellungsklage geredet -, warum Ihr Haus der Meinung ist - wir haben in der letzten Zeugenbefragung auch darüber geredet, dass wir ja auch andere kollektive Rechtsinstrumente haben, um Rechte von Verbrauchern sicherzustellen - - Trotzdem scheint Ihr Haus ja der Meinung zu sein, dass es nicht ausreichend ist und dass gerade und insbesondere auch jetzt für diesen Fall eine Musterfeststellungsklage für die



Verbrauchenden vorteilhafter wäre als andere bestehende kollektive Rechtsschutzdinge. Wenn Sie das noch einmal kurz erläutern könnten.

Zeuge Gerd Billen: Sagen wir mal, die Begründung ist eine allgemeine, wir würden kein Gesetz machen, wo wir sagen, für diesen Fall trifft es besonders zu, sondern die allgemeine Begründung ist die: Es gibt eben Fälle, in denen es eine Vielzahl von Betroffenen gibt, und bei der jetzigen Rechtslage muss jeder Einzelne vor seinem Gericht oder vor einem Zivilgericht seinen Anspruch formulieren und versuchen, ein Urteil zu erstreiten, und dann geht das bis zum BGH. Das kann also sein, dass in der gleichen Sache drei Gerichte zu unterschiedlichen Urteilen kommen.

Der Vorteil eines Verfahrens einer Musterfeststellungsklage wäre, dass vor einem Gericht sozusagen dem Grunde nach, und zwar nur von diesem Gericht, entschieden wird, ob ein Anspruchgrund besteht oder nicht - also, liegt ein Mangel vor, oder liegt kein Mangel vor? -, dass das vor einem Gericht sozusagen einmal geklärt wird.

Gestern ist ja berichtet worden - - Ich glaube, das OLG Frankfurt hat bei den Telekom-Aktionären festgestellt, dass wohl der Anspruch dem Grunde nach berechtigt ist, und das könnte eben auch hier bei einer Musterfeststellungsklage - sei das nun ein gravierender Produktmangel, sei es eine erhöhte Gebühr - ein Weg sein. Das hätte eben den Vorteil, es muss nur einmal festgestellt werden. Dann - das war ja auch eben schon erwähnt worden - bestände die Möglichkeit eines Klageregisters, in die sich die eintragen können, die glauben, dass sie einen Anspruch haben. Wenn nun so ein Mangel oder wenn dem Grunde nach ein Gericht zu der Auffassung kommt, da liegt ein Mangel, der zu einer Entschädigung führen könnte, wäre das in der Sache einmal geklärt. Danach gibt es verschiedene Modelle, wie es weitergehen könnte, ob sozusagen jeder noch mal vor Gericht gehen muss, um seinen individuellen Schaden dann zu kriegen, oder mit einer Schlichtungsstelle. Da gibt es mehrere Modelle.

Aber der Vorteil wäre in der Prozessökonomie darin, dass auch hier das Formulieren der Ansprüche nur einmal erfolgt, und ich finde, der

große Vorteil ist, dass wir uns in einem rechtsstaatlichen Rahmen befinden, wo auch ein Unternehmen die Möglichkeit hat, dass die Frage, ob ein Schaden entsteht, durch ein Gericht geklärt wird, und nicht durch öffentlichen Druck, der ein Unternehmen sozusagen in Vergleiche hineinzwängt - das ist ja das, was wir in den USA sehen -, auch wenn niemand so richtig geklärt hat, ob dem Grunde nach überhaupt ein Anspruch besteht, und das wollen wir in Deutschland eben nicht haben. Das heißt, es könnte eine Rechtssicherheit sowohl für die Verbraucherseite wie für die Unternehmensseite bedeuten.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Herr Billen, ich will noch mal darauf zurückkommen: Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium. Sie haben eben gesagt, bei der Untersuchungskommission war das gut. Ich glaube, das Wort haben Sie auch so benutzt. Mich wundert jetzt nur: Sie haben ja diesen Brief geschrieben mit Kollegen Machnig und Flasbarth am 21. April 2016 - das ist in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 49 ff. -, und diesen Brief nennt Ihre Mitarbeiterin Katherina Neuffer einen „Brandbrief“; findet sich in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 58. Wenn man eine gute Zusammenarbeit hat, so einen Brief schreibt - der Brief an sich spricht ja schon für sich -, wie kommt man dann zu dem Wort „Brandbrief“?

Zeuge Gerd Billen: Also, was meine Mitarbeiterin veranlasst hat, diesen Begriff zu wählen, weiß ich nicht. Ich hätte den Ausdruck, glaube ich, nicht verwendet. Wir sind ja nun in der Bundesregierung keine Selbsterfahrungsgruppe. Das heißt, -

(Heiterkeit)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da zweifle ich schon mal dran.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Gerd Billen: - mitunter muss man auch mal Dinge deutlich sagen. Das gehört auch zum Ton. Von daher ist es üblich, dass man sich manchmal einen Brief schreibt, dass man manchmal telefoniert, und ich würde sagen, der Brief diente dem Ziel, dem Wunsch noch mal Nachdruck zu verleihen. Aber in der Sache habe ich mich vom Verkehrsministerium in den wichtigen Punkten ausreichend und gut informiert gefühlt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch mal, wo die Kollegen auch gerade nach gefragt haben, auf das Thema „Entschädigung/Schadenersatz“ zurückkommen, und da gab es eine Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz am 16/17.11.2015 in Göttingen. Da gibt es - Moment, ich muss gucken - einen Vermerk aus Ihrem Haus zum Thema „Schadenersatz“, und da heißt es wörtlich - das ist BMJV-2-1, Ordner 1, Seite 18 -:

Wenn man aber Presseberichten Glauben schenken darf, nach denen VW in den USA 1.000 \$ pro Kunde als (zusätzlichen) Schadenersatz anbieten will, nicht aber innerhalb der EU, dann ist dies für niemand nachvollziehbar.

Ist das eine Forderung Ihres Hauses zu diesem Zeitpunkt gewesen, dass da weiterer Schadenersatz gezahlt werden muss? Ist das Ihre Position gewesen?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das ist nicht unsere Position und auch nicht die der Bundesregierung. Ich habe das ja erläutert: Wer einen Schaden zu haben glaubt, kann vor ein Gericht gehen und muss das vor dem Zivilgericht sozusagen erstreiten. Das ist bei uns der Rechtsweg. Das kann man verbessern - Stichwort „Musterfeststellungsklage“ -; aber zunächst, finde ich - und das ist unsere Rechtsauffassung -, ist es Aufgabe von Gerichten, in Zivilverfahren festzustellen: Hat es einen Schaden gegeben, und bedarf es hier eines Schadenersatzes oder eines Schadenausgleichs?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe Sie richtig, dass Sie auch zu dem Zeitpunkt nicht vertreten haben, dass es hier

eine wie in den USA geartete Entschädigungszahlung oder so an VW-Kunden geben soll.

Zeuge Gerd Billen: Also, das ist nicht unsere Position gewesen, eine Position des Hauses, des BMJV, dass es eine solche Entschädigung geben sollte. Es ist in den Gesprächen mit den Verbraucherorganisationen, ich sage mal, deutlich geworden, ohne dass wir das aufgegriffen haben, dass es neben dem Thema „Geld“ etwas gibt, was die Organisationen bewegt hat, nämlich vielleicht eher der Wunsch, dass man sozusagen etwas Symbolisches erhält. Also, es haben sich ja viele getäuscht gefühlt oder schlecht informiert gefühlt, und da gab es vonseiten der Verbände - ich hab es ja vorhin erläutert - auch Vorschläge. Wir haben uns aber die nicht zu eigen gemacht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, das verstehe ich aber nicht, weil am 27. November schreiben Sie eine Mail an eine Referentin in Ihrem Hause, Frau Kristin Köpernik - das findet sich in BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 40 -, wörtlich:

Wahrung der berechtigten Belange der Kunden und Verbraucher ... unter der Prämisse, dass Kunden in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als in anderen Ländern.

Also, ich meine, das bedeutet ja dann: Wenn VW - und das tun sie ja - in den USA einen Betrag zahlen - und der ist ja noch deutlich höher - - Das ist aber etwas anderes, als Sie jetzt sagen.

Zeuge Gerd Billen: Können Sie mir noch vorlesen, was ich da genau geschrieben habe?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da heißt es:

Wahrung der berechtigten Belange der Kunden und Verbraucher ... unter der Prämisse, dass Kunden in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als in anderen Ländern.

Der Anlass war eine Mail, da geht es um diesen - habe ich eben schon erwähnt - Bericht an den



5. Untersuchungsausschuss

Rechtsausschuss. Also, da sollte die Prämisse formuliert werden, dass Verbraucher in Deutschland genauso gestellt werden - das schreiben Sie so, anders kann man das nicht verstehen - wie in anderen Ländern.

Zeuge Gerd Billen: Ja, aber das betrifft nicht die Frage einer pauschalen Entschädigung, weil wir ja auch darauf hingewiesen haben, auch im Ausschuss, dass bei uns die Grundlagen andere sind. In den USA ist eine Entschädigung auf einer anderen Rechtsgrundlage erfolgt. Insofern war damit nicht gemeint, zu sagen, das muss der gleiche Betrag sein. In den USA ist eine andere Rechtsgrundlage dafür verantwortlich gewesen. Das haben wir uns nicht zu eigen gemacht.

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

Zeuge Gerd Billen: Also, unser Verständnis von, sagen wir mal, „nicht schlechtergestellt“ heißt - - ist ein anderes, als zu sagen, jeder muss die 1 000 Dollar kriegen, der hier ein Auto hat, einen VW hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben damit schon formuliert, dass Sie erwarten, dass Verbraucher in irgendeiner Weise entschädigt werden. Weil wenn ein Verbraucher in den USA 10 000 Dollar bekommt, kann es ja nicht sein, dass in Deutschland dann null ist. Weil das ist ja nun nicht gleichgestellt, völlig in Anerkennung eines anderen Rechtssystems.

Zeuge Gerd Billen: Nein, ich habe nicht gesagt, die müssen entschädigt werden, sondern wir haben ja Regularien. Bei uns stellt ein Gericht fest, ob ein Schaden entsteht oder nicht, und nicht ein Ministerium. Und von daher haben wir uns konzentriert auf die Dinge, die hier - - die Einrede der Verjährung. Also, das ist ja eine, sagen wir mal - - Da geht es ja darum, dass man eine Rechtsposition auch für betroffene Verbraucher wahrt, auch wenn die Verjährung vielleicht schon erfolgt ist. Wir haben darauf gedrängt, dass hier keine Nachteile entstehen dürfen, also Nachteile - das ist ja auch in den Medien berichtet worden -: Verbrauchen die Autos dann mehr

Benzin? Haben die mehr Emissionen? - Das waren die Punkte, aber bezog sich nicht auf eine pauschale Entschädigung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Aber ich verstehe Sie dann richtig, auch wenn es nicht eine pauschale Entschädigung, dann aber in irgendeiner anderen Art und Weise - - Wie denn? Also, was gibt es denn für andere Entschädigung als eine monetäre? Anderes Auto? Neues Auto? Das verstehe ich nicht.

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Wahrnehmung aus den Gesprächen mit den Verbraucherorganisationen gibt es und gab es zwei Aspekte. Das eine war die rechtliche Situation. Da ist im Übrigen auch von den meisten Autonutzerorganisationen die Auffassung vertreten worden, dass es hier keine pauschale Entschädigung für irgendetwas geben soll in den Fällen, in denen kein Gericht festgestellt hat, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist. Das hat meines Wissens - - lehnt der ADAC das - - oder hat das auch nicht getan.

So, und daneben gab es etwas, dass sozusagen vonseiten dieser Organisationen ein Vorschlag kam. Ich will es mal so sagen: Man hätte sich vielleicht eine symbolische Entschuldigung gewünscht für das, was sie den Kunden angetan hatten. Es gab die Idee: Kriegt man das nächste Update des Navi umsonst? - Oder andere Formen. Also, es ist nicht Schaden - - Nach meiner Wahrnehmung ging es nicht darum - - auf den Schaden, sondern eine Geste gegenüber den Kunden. Das ist auch vonseiten der betroffenen Organisationen vorgeschlagen worden. Das haben wir nicht bewertet, ist auch nicht unsere Aufgabe, sondern wir haben uns sozusagen auf die Punkte beschränkt, die uns betreffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben jetzt im Moment nichts mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann unsererseits - - Ja, vielleicht noch mal abschließend die - - Sie haben es gerade eben erwähnt, dass es nicht



5. Untersuchungsausschuss

um Sanktionen oder Rechtsansprüche auf Entschädigung geht, sondern dass man eher auf symbolischen - - oder die Geste erwartet hätte. Haben Sie damit direkt kommuniziert mit VW jetzt als Automobilunternehmen, und hat es darauf eine Reaktion gegeben, oder waren es interne Debatten?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe einen Mitarbeiter von VW, den ich beim Jahresempfang des VDA getroffen habe, darauf mal angesprochen. Ich habe aber den Namen nicht präsent. Es war jetzt kein Termin, war auch keine schriftliche Anfrage; aber ich habe ihn mal gefragt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber dann über dieses Gespräch hinaus keine weitere -

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - Response. - Die SPD-Fraktion hat weitere Fragen? - Grüne? - Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, mich lässt das schon etwas erstaunt zurück, dass Sie schreiben: „dürfen nicht schlechtergestellt werden“, und meinen damit symbolische Entschuldigung oder neues Navi. Das haben Sie gerade so gesagt.

Zeuge Gerd Billen: Nein, das habe ich so nicht gesagt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Dann erläutern Sie es noch mal.

Zeuge Gerd Billen: Ich habe gesagt: Wir sind gegen eine pauschale Entschädigung, ohne dass ein Schaden festgestellt wurde. Ein Schaden wird vor Gericht festgestellt, und dann kann es eine individuelle oder pauschale Entschädigung geben. Das muss das Gericht dann klären. Das ist unser Rechtsstaat, und so ist das Rechtsverständnis.

Daneben gab es Vorschläge und Anregungen vom ADAC und vom vzbv und anderen, die nach meinem Eindruck nicht so sehr auf den konkreten

monetären Schaden allein gerichtet waren, sondern so zu verstehen waren, wie ich das vorhin ausgedrückt habe, irgendeine Art von Entgegenkommen, wenn ich es mal - - So. Und das waren dann Vorschläge: Könnte nicht das nächste Navi-Update umsonst kommen? - Das sind zwei getrennte Bereiche.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Gut. Dann ist das ja noch mal klargestellt. - Ich würde auf das Thema „Rückrufe“ eingehen. Sind Sie oder ist Ihr Haus da in irgendeiner Weise vonseiten des Kraftfahrt-Bundesamtes oder des Verkehrsministeriums eingebunden gewesen?

Zeuge Gerd Billen: Nicht in den Details, weil das Aufgabe des KBA ist und des Verkehrsministeriums; aber Herr Odenwald hat mich über die beabsichtigten Maßnahmen in einer, sagen wir mal, auf unserer Ebene angemessenen Form informiert, also dass es Rückrufe gibt und wie die Prozedere liegen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das war eine Information. Sie sind jetzt nicht beispielsweise an der Frage beteiligt worden: Wie werden die Schreiben von VW formuliert? - Weil da werden die Verbraucher ja angesprochen. Da waren sie nicht beteiligt.

Zeuge Gerd Billen: Nein, da waren wir nicht beteiligt. Wir haben Anregungen, wenn, dann an das Verkehrsministerium gegeben, aber nicht jetzt nach meiner Kenntnis bezogen auf den Punkt: Wie sieht das konkrete Anschreiben aus?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann habe ich eine Frage, und zwar haben Sie im Mai diesen Jahres einen Brief des belgischen Verbraucherschutzministers Peeters erhalten. Also, der war an Minister Maas gerichtet, ist, glaube ich, aber von Ihnen bearbeitet worden - das findet sich in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 10, Seite 3 -, und der Kollege Verbraucherschutzminister aus Belgien schreibt:

Im Zusammenhang mit dem ersten Punkt bin ich der Meinung,



daß alle Hersteller, die Abschalt-einrichtungen verwenden, die die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen zum Schutz des Motors herabsetzen, ähnliche Abhilfemaßnahmen ergreifen müssen,

- er meint damit: wie VW -

wenn sie die Notwendigkeit dieses Systems nicht ausreichend nachweisen können.

Das heißt, er fordert verpflichtende Rückrufe. So kann man das an der Stelle meines Erachtens nur verstehen. Und am Rand findet sich dann in diesem Ordner eine handschriftliche Bemerkung: „Ja!“ - Kann ich das so verstehen, dass Sie sagen, dass über VW hinaus die weiteren Fahrzeuge, die ja im Untersuchungsbericht, wo Thermofenster und sonst etwas festgestellt worden ist - - dass Sie da verpflichtende Rückrufe fordern?

Zeuge Gerd Billen: Da kann ich mal fragen: Das ist eine handschriftliche Bemerkung von mir?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. Also so geht es daraus hervor.

Zeuge Gerd Billen: Also, wir haben ja, Herr Kelber und ich, ein Gespräch mit dem belgischen Verbraucherminister zu dem Thema geführt, wo es ihm darum ging - - um zwei Punkte. Das eine war die Information der Verbraucher und Verbraucherinnen in Belgien, wo er uns gegenüber seine Unzufriedenheit geäußert hat. Das Zweite war ein Punkt, den er, glaube ich, nach meiner Erinnerung auch in dem Brief angesprochen hat, ob man bei Software-Updates bei Autos nicht klarer informieren muss die Verbraucher, worauf sich die Updates beziehen, weil ein Teil der Lösung ja über ein Update erfolgt. Das kann ich noch erinnern; denn das ist ja auch in Zukunft ein wichtiges Thema.

Und der Punkt, den Sie ansprechen: Er hat ja seine Auffassung mitgeteilt, dass er der Auffassung ist, dass dann, wenn hier Dinge nicht in Ordnung sind, ein Rückruf erfolgen muss. Das kann er ja machen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, der Punkt bezog sich jetzt aber gar nicht auf VW, sondern es geht explizit um die Dinge, die andere Hersteller, also Stichwort „Thermofenster“, also wo nicht explizit nachgewiesen ist, dass die Reduzierung der Abgasreinigungseinrichtung zum Motorschutz erforderlich ist - darüber führen wir eine Diskussion - - Und er fordert hier explizit verpflichtende Rückrufe, und nicht, wie es vonseiten des KBA praktiziert worden ist, für, glaube ich, 630 000 Fahrzeuge freiwillige Rückrufe dieser Hersteller. Und da würde mich einfach interessieren: War das Ihre Auffassung, dass Sie da auch verpflichtende Rückrufe fordern wie bei VW?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das war es von mir.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, gibt es noch einen weiteren Wunsch nach einer weiteren Frageunde Ihrerseits? CDU/CSU? - Von unserer Seite auch nicht. - SPD-Fraktion? - Die Grünen-Fraktion? Oliver, gibt es weitere Fragen von der Grünen-Fraktion? - Das ist nicht der Fall.

Dann können wir, Herr Staatssekretär Billen, die Befragung für heute beenden. Sie wissen, im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Gelegenheit hatten, das Protokoll noch mal einzusehen und mögliche Korrekturen bzw. Richtigstellungen vornehmen konnten. Erst danach beschließt dann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung.

Ich darf mich bei Ihnen bedanken für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Zeuge Gerd Billen: Danke schön.



Vorsitzender Herbert Behrens: Dann darf ich darum bitten, den Zeugen Dirk Pung-Jakobsen in den Ausschusssaal zu holen.

**Vernehmung des Zeugen
Dirk Pung-Jakobsen**

Herr Pung-Jakobsen, ich darf Sie noch mal herzlich begrüßen, dieses Mal in der Rolle als Zeuge. Über Ihre Rechte und Pflichten wurden Sie bereits informiert. Sie wissen eben auch, dass ich Sie, bevor es zur Vernehmung zur Sache kommt, dann noch mal zunächst zu Ihrer Person zu vernehmen habe, und zwar nennen Sie bitte Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort.

Zeuge Pung-Jakobsen: Ja. Mein Name ist Dirk Pung-Jakobsen. Ich bin 54 Jahre alt und arbeite im Bundeskanzleramt und leite dort das Referat „Verkehr und digitale Infrastruktur“.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie kennen den Gegenstand der Vernehmung. Ich will es aber noch mal kurz zusammenfassen: 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 Typgenehmigung ermittelt wurden. Wir bemühen uns darum, aufzuklären, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren, inwieweit es um Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung ging.

Falls Sie es wünschen, Herr Pung-Jakobsen, haben Sie noch mal die Möglichkeit, jetzt zu Beginn der Vernehmung im Zusammenhang über den Gegenstand der Vernehmung etwas zu sagen. - Bitte schön.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, vielen Dank. - Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich möchte vielleicht die Gelegenheit wahrnehmen, aus unserer Sicht den Gegenstand der Untersuchung im Zusammenhang einmal darzustellen, wie er sich für uns heute darstellt. Man kann das am besten tun aus meiner Sicht,

wenn man das in drei Teile geteilt, die drei wesentlichen Elemente, mit denen sich der Ausschuss hier auch befasst, anschaut.

Da wäre zum Ersten die Phase seit Beschlussfassung der EU-Verordnung 715/2007, also der Verordnung über Typengenehmigungen bezüglich Pkw-Emissionen. Diese Verordnung ist ja 2007 in Kraft getreten, hat eine bis dahin gültige Richtlinie ersetzt. Es ist also unmittelbar europäisches Recht damals in Kraft gesetzt worden, was durchaus in der Verordnung ja auch konstatiert wird, dass es kein einfacher Prozess ist. Also, man musste sozusagen von verschiedenen nationalen Rechtsständen eine einheitliche Ebene schaffen und hat dann auch einen gewissen Übergangszeitraum gebraucht.

Interessant ist, dass schon damals in der Verordnung zwei Gegenstände, die den Ausschuss hier besonders beschäftigen, eine Rolle spielen und genannt werden. Das eine sind die möglichen Defizite, möglichen Mängel des damaligen und bis heute gültigen Testsystems des Neuen Europäischen Fahrzyklus. Da steht nämlich in einem Erwägungsgrund drin, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission beauftragt werden, dieses Testsystem besonders zu prüfen, zu beobachten und möglicherweise zu verändern oder zu ersetzen, weil es gegebenenfalls dort Mängel gibt, die sich dann ja auch infolge des Inkrafttretens der Verordnung präzisiert haben, nämlich die Erkenntnisse, dass Testergebnisse und reale Fahrzeugemissionen voneinander abweichen und auseinanderfallen.

Das andere ist das Thema „Abschaltvorrichtungen“. Die Verordnung definiert ja ganz deutlich Abschaltvorrichtungen und sagt deutlich, die Nutzung von Abschaltvorrichtung ist verboten, und benennt dann Ausnahmen, in denen Abschaltvorrichtungen doch genutzt werden dürfen, tut das aber nicht sehr präzise. Es gibt da durchaus Interpretationsspielräume.

Auf den ersten Sachverhalt, das Auseinanderfallen von Testergebnissen und Realemissionen, ist reagiert worden seitens der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten, auch unter Zutun der Bundesregierung, indem sozusagen ein



5. Untersuchungsausschuss

neues Testsystem technisch entwickelt worden ist, das Real-Driving-Emission-Verfahren, und dann 2015 dafür ja auch die Rechtsgrundlage geschaffen worden ist. Komplett ist dieses Rechtssetzungsverfahren ja noch nicht abgeschlossen.

Und hinsichtlich der Frage der Annahme Abschaltvorrichtungen hat es ja die ganze Zeit keinen konkreten Hinweis gegeben, wo solche Abschaltvorrichtungen verbotenerweise genutzt werden. Es gab sozusagen in der Verordnung die Annahme, dass es so etwas technisch geben kann, aber aus unserer Sicht bis zum September 2015 keine Hinweise darauf, ob ein Automobilhersteller solche auch verbotenerweise einsetzt.

Damit bin ich beim zweiten Punkt. Das ist sozusagen dann die Mitte September 2015 einsetzende Phase der Aufdeckung des sogenannten Abgasskandals, nämlich erstmalig der Hinweis, erbracht durch die kalifornische Umweltbehörde, dass ein Automobilhersteller, VW, Testzykluserkennungsverfahren und illegale Abschaltvorrichtungen einsetzt, benutzt. VW hat dies ja auch kurz darauf eingeräumt, zugegeben und auch gesagt, für welche Typen dieser Vorwurf zutrifft.

Für diese Phase hat die Bundesregierung, hat das zuständige Bundesverkehrsministerium ja sehr unmittelbar reagiert. Es ist ganz unmittelbar - - Wenige Tage nach Bekanntwerden dieser Vorwürfe hat der Bundesverkehrsminister eine Untersuchungskommission eingerichtet, die die Aufgabe hatte, diese Vorwürfe zu untersuchen, und im Laufe des weiteren Verfahrens dann nicht nur den Fall bei VW, sondern auch von anderen Herstellern untersucht hat, und die Untersuchungen dauern ja noch an, sind noch nicht abgeschlossen.

Es sind auch Maßnahmen sozusagen ergriffen worden seitens des Bundesverkehrsministers, indem es sozusagen für VW durch die nachgeordnete Behörde die Vorschrift für Rückrufaktionen gegeben hat - ganz klare Regeln, die da aufgestellt worden sind - und mit anderen Herstellern freiwillige Vereinbarungen, wie Defizite, die im Zuge der Überprüfung dort entdeckt worden sind, beseitigt werden können und beseitigt werden sollen.

Die dritte Säule ist sozusagen die Schaffung der Rechtsgrundlage für den neuen Testzyklus RDE. Da gibt es ja insgesamt vier Stufen, wovon zwei abgeschlossen sind. Die erste Stufe - - Es ist im Sommer 2015 sozusagen die allgemeine Grundlage geschaffen worden; das ist ohne intensivere Beteiligung des Bundeskanzleramts geschehen.

Es hat dann die zweite Phase im September/Oktober 2015 gegeben, und diese Rechtssetzungsdiskussion war aufgeheizt durch den zeitgleich aufgedeckten Abgasskandal bei VW. Deswegen stand diese Rechtssetzung unter besonderer Beobachtung der Öffentlichkeit, unter besonderer kontroverser Diskussion, auch unter der Überzeugung, dass man sozusagen gegen die dort aufgedeckten Missbräuche etwas unternehmen muss und möglicherweise auch die Rechtssetzung daraufhin anpassen muss.

Und gleichzeitig hat sich auch im Herbst des letzten Jahres die Diskussion um die Stickoxidbelastung in Innenstädten verstärkt, weil wir ja ein laufendes Vertragsverletzungsverfahren haben und die Kommission zunehmend drängt, die Bundesregierung auffordert, etwas gegen die hohen Stickoxidbelastungen in Innenstädten zu tun.

Die Aktivitäten der Bundesregierung in dieser zweiten Stufe von RDE sind davon geprägt gewesen, dass es eine umsetzbare, technisch erfüllbare Rechtsnorm geben soll. Es hat ja eine ganze Bandbreite von Positionen in europäischen Mitgliedstaaten gegeben, wie die Grenzwerte, die Konformitätsfaktoren und das Inkrafttreten gestaltet werden sollen. Sehr weitgehende Vorstellungen, was die Konformitätsfaktoren angeht, über 3 bei einer Reihe von Mitgliedstaaten. Auch die Kommission, die eine andere Position, eine sehr enge Position bezogen hat, auch unterstützt von einigen wenigen Mitgliedstaaten. Und die Bundesregierung hat sich bemüht sozusagen, eine tragfähige, auch technisch umsetzbare Rechtsgrundlage dort zu schaffen. Das Bundeskanzleramt hat an dieser Diskussion teilgenommen, indem es sozusagen auch die unterschiedlichen Positionen, die es zwischen den Bundesressorts, nachvollziehbar aufgrund ihrer Rolle und



Aufgabe, gegeben hat, dort sozusagen zu - - beigetragen hat an dieser Diskussion, um die Positionen zusammenzufügen und zu helfen, dass es eine gemeinsame Position geben kann. Das ist hinterher dann auch in Brüssel gelungen. Wir haben dann dort ja auch eine Position vorgetragen, die auch von einer ganzen Reihe von Mitgliedstaaten unterstützt worden ist.

Ja, so weit vielleicht aus unserer Sicht, wie sich die Situation heute für uns darstellt, und ich hoffe, dass ich sozusagen jetzt im Weiteren zu den Fragen, die Sie interessieren, beitragen kann, diese zu klären, und erwarte Ihre Fragen. - Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, herzlichen Dank für die Ausführungen und die Darstellung des gesamten Prozesses. Ich denke, das ist noch mal ganz hilfreich, auch verschiedene Nachfragen einzuordnen auf die einzelnen Aspekte.

Wie bereits bekannt aus Befragungen anderer Zeugen, interessiert mich zunächst, wie Sie sich auf diese Ausschusssitzung vorbereitet haben, mit wem Sie Gespräche - mit Kollegen, Mitarbeitern und Vorgesetzten - dann geführt haben, bevor Sie hier in die Befragung reingegangen sind.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, ich habe mich nicht besonders vorbereitet. Ich habe mir selbstverständlich sozusagen noch mal den Sachverhalt vergegenwärtigt und habe noch mal in die Akten geguckt, was wir sozusagen - - wie die Abläufe genau gewesen sind, um sich noch mal in Erinnerung zu rufen: „Was ist gewesen?“, aber darüber hinaus keine größeren Aufwendungen betrieben für die Vorbereitung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, danke. - Sie haben dargestellt die einzelnen Phasen oder Hauptsäulen, angefangen mit der Aufdeckung des Skandals, der zunächst von VW ausging. Vor dem Zusammenhang interessiert mich über diese Beschreibung hinaus, in welcher Funktion Sie dann diese Phasen oder diese Dinge mitbearbeitet haben aufgrund Ihrer Tätigkeit im Bundeskanzleramt.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, die erste Phase, die ich beschrieben habe, also Inkrafttreten der EU-Verordnung 715/2007 - - Da waren wir sozusagen - - Wir haben das beobachtet, wie es unsere Aufgabe ist im Bundeskanzleramt, haben auch die Diskussion danach über die Testverfahren verfolgt, wie man das verfolgt, wenn man mit dem Fachgebiet auch näher befasst ist, wenn es in den Verantwortungsbereich fällt, ohne dass das für uns in dieser ganzen Zeit - bis im letzten Jahr - Anlass war, uns daraus sozusagen intensiver damit zu befassen oder das sozusagen zu einem größeren Thema zu machen bei der Information unserer Hausleitung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das änderte sich aber dann, als im September 2015 VW zugeben musste, dass es illegale Software einsetze auf dem amerikanischen Markt, um die Abgaswerte einhalten zu können. Dann wurden Sie in Ihrer Tätigkeit schon in anderer Weise aktiv?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na ja, selbstverständlich, weil, wie Sie alle, wie alle Mitglieder der Bundesregierung - - Das war ein sehr, sehr einschneidendes Ereignis, eine sehr einschneidende Erkenntnis, von der wir überrascht worden sind und mit großer Wucht natürlich getroffen worden sind. Das ist eine Branche, die eine große wirtschaftliche Bedeutung hat in Deutschland, viele Mitarbeiter hat, aber eben natürlich auch viele Verbraucherinnen und Verbraucher davon betroffen sind, und das ist etwas, was die Bundesregierung insgesamt, natürlich die federführenden Ressorts, aber auch darüber hinaus die Bundeskanzlerin, das Bundeskanzleramt interessiert. Insofern haben wir, wie es unsere Aufgabe ist, die Kanzlerin über das, was wir wussten, was wir erfahren haben, informiert und dazu auch Einschätzungen abgegeben, was die Entdeckung des Abgasskandals angeht und die Aufarbeitung durch das federführende Verkehrsministerium.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich einsteigen in die Themen. Zunächst zum Thema „frühzeitige und vollständige Information des Bundestages über Kenntnis von Abgasmanipulationen“. Haben Sie vor der Aufdeckung des Skandals die Begriffe „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“, „Cycle Beating“ und auch



„Thermofenster“ jemals gehört? Und wenn ja, wo sind sie Ihnen bekannt gemacht worden und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na ja, ich habe ja schon gesagt, dass sie ja schon, also die Abschalt-einrichtung zumindest, sozusagen in der entsprechenden Verordnung thematisiert worden ist. Nun, wir haben nicht intensiv an der Erarbeitung dieser Verordnung teilgenommen, aber sie schon zur Kenntnis genommen seinerzeit, und es hat ja auch eine Diskussion darüber gegeben. Beispielsweise hat es mehrere parlamentarische Anfragen gegeben, wo das Thema war. Bündnis 90/Die Grünen haben das mehrfach zum Thema gemacht, und wir verfolgen sozusagen schon das parlamentarische Geschehen, indem wir schauen: Was gibt es für Anfragen? Und wie positioniert sich die Bundesregierung? - Wir beobachten sozusagen auch die Abstimmungen zwischen den Bundesressorts, was diese Antworten angeht.

Das sind so die Dinge, wo wir damit konfrontiert worden sind im Rahmen der Begleitung des politischen Prozesses. Wir haben aber sozusagen eigenständig keinerlei Hinweise auf Abschalt-einrichtungen, auf die Nutzung von Abschalt-einrichtungen gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Ihnen war der Begriff „Abschalt-einrichtung“ aus der Verordnung bekannt, weil sie dort eben auftaucht. Abschalt-einrichtungen sind unzulässig, heißt es dort. Aber solche Begriffe wie „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ sind zumindest in der deutschen Übersetzung nicht da. Das waren ja noch mal gesonderte Fachdiskussionen teilweise. Sind Ihnen diese Begriffe geläufig gewesen? Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, die sind einem schnell geläufig geworden, weil sie sozusagen im Zuge der sehr massiven Berichterstattung um den 18. September herum dann ja in aller Munde und auch in der Presse waren, und man nutzt dann schnell auch solche Begriffe, ohne dass man sozusagen eigene Erkenntnisse darüber hat. Also, man nutzt sozusagen die Definition, die in der Presse gemacht - - Das geschieht mitunter auch, sage ich mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, auch Ihnen sind vor September 2015 diese Begriffe nicht bekannt gewesen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben es eben schon erwähnt: Es hat verschiedene Anfragen und Kleine Anfragen gegeben an die Bundesregierung. Auf eine will ich da gleich zu sprechen kommen. In den Akten des Kanzleramtes - das ist BK Amt-2-2, Ordner 9, Blatt 21 ff. - findet sich die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen unter dem Titel „CO₂- und Spritverbrauchsangaben von Pkw“ von Ende Juli 2015 mit der Drucksache 18/5656. Kennen Sie diese Kleine Anfrage der Grünen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, ist mir bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und darin heißt es, die Antwort der Bundesregierung vom 25.07.2015 auf die Fragen 12 und 13 - - Bei der Frage 12 - - Die Frage lautete:

Wie definiert die Bundesregierung eine „Abschalt-einrichtung“ gemäß Artikel 5 der Verordnung ... 715/2007, und zählt hierzu auch eine Zykluserkennung durch die Motorsteuerung?

Da lautet die Antwort der Bundesregierung Ende Juli 2015:

Der Begriff „Abschalt-einrichtung“ wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung ... definiert.

... Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung“. Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalt-einrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat.



Meine Frage: Gemäß § 28 Absatz 1 Satz 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien ist das Bundeskanzleramt vom federführenden Bundesministerium zu beteiligen, wenn durch die Antwort auf eine Kleine Anfrage die Richtlinien der Politik betroffen sind. War dies bei dieser Kleinen Anfrage der Fall?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen im Detail jetzt nicht mehr sagen. Die Antwort auf die Kleine Anfrage ist meiner Erinnerung nach in der Federführung des Bundesumweltministeriums erfolgt, und ich kann Ihnen nicht sagen, ob wir im Detail in der Abstimmung beteiligt waren. Ich nehme es an, aber ich weiß es jetzt sozusagen zum jetzigen Stand nicht genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und nun zum Inhalt - das war ja eher das Verfahren betreffend - der Antwort auf diese Kleine Anfrage: Worauf stützte die Bundesregierung bereits Wochen vor dem Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW ihre Einschätzung aus der Antwort auf die Frage 12 dieser Kleinen Anfrage, sie, die Bundesregierung, teile die Auffassung der Europäischen Kommission, dass sich das bisherige Konzept zur Verhinderung von Abschaltanlagen in der Praxis nicht umfänglich bewährt habe, wenn es bis September 2015 - Sie haben es selbst geschildert - nach Aussage auch der übrigen meisten Zeugen gar keine Hinweise auf den Einsatz unzulässiger Abschaltanlagen gab?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na ja, wie gesagt, ich war an der Abstimmung dieser Antwort nicht persönlich beteiligt, kann sozusagen insofern auch nichts zum Zustandekommen sagen, kann aber insofern so viel sagen, als dass es sozusagen - das habe ich ja beschrieben - auf der einen Seite auffällt in der Verordnung, dass auf der einen Seite Abschaltanlagen - - da gibt es klare Kriterien für die Definition von Abschaltanlagen, aber für die Frage: „Wann und unter welchen Umständen sind sie nicht verboten?“ - - Also, das ist relativ unpräzise, sage ich mal, diese Beschreibung in der Verordnung, und ich gehe mal davon aus, dass sozusagen diese Feststellung sich genau auf dieses Defizit „klare Definition des Gegen-

stands Abschaltanlage“, aber relativ unpräzise Beschreibung: „Wann ist diese erlaubt?“ bezieht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, Sie können vermuten, dass es mir darum geht, aufzuklären: „Inwieweit stelle ich fest in dieser Antwort, dass es sich in der Praxis nicht umfänglich bewährt hat?“, und Sie aber auch sagen, dass Sie keine Hinweise darauf hatten, dass es unzulässige Abschaltanlagen gibt. Wir haben die Definition, dass es unzulässig ist, und Sie hatten dann mit dieser Antwort zu erkennen gegeben, dass es sich in der Praxis nicht vollumfänglich bewährt hatte. Es gab für Sie keine Hinweise vor dem September 2015, dass es illegale Abschaltanlagen geben könnte.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Dass es sie geben könnte, sehr wohl; sonst hätte es nicht in der Verordnung 2007 gestanden. Aber dass sie sozusagen präzise eingesetzt worden sind, dass es welche gegeben hat, dafür hat es keine Hinweise gegeben. Ich glaube, auch die Europäische Kommission hat dafür keine Hinweise gehabt. Ich glaube nicht, dass die Grundlage der Aussage „Wir teilen die Auffassung der Europäischen Kommission“ - - dass die Grundlage dafür ist, dass die Europäische Kommission derartige Hinweise und Erkenntnisse hatte, sondern theoretisch war allen Beteiligten klar: Es gibt die Möglichkeit, solche Einrichtungen einzusetzen, aber es gibt keinen Fall, wo wir das entdeckt haben oder nachweisen können. - Und insofern gibt es Anlass zu der Auffassung, das zu präzisieren, das Regelwerk, und genauer zu schauen, ob es möglicherweise im Regelwerk Defizite gibt, die ursächlich dafür sind, dass man bisher solche Einrichtungen in der Praxis nicht entdeckt hat. Das ist jetzt aber eine Vermutung sozusagen oder eine Interpretation meinerseits; es ist keine eigene Erkenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank. - Trotzdem komme ich noch nicht so ganz davon weg oder stelle jetzt einfach fest: Sie können jetzt keinen konkreten Hinweis darauf geben, wo es sich in der Praxis nicht bewährt haben könnte. Sie haben von den Schwierigkeiten bei der Definition oder Interpretation gesprochen, dass Sie es



5. Untersuchungsausschuss

deshalb nicht zufriedengestellt hat und deshalb auch schon sehr frühzeitig auf Änderung hingewiesen oder Änderungsnotwendigkeiten hingewiesen haben. Und wenn ich Sie richtig verstanden habe, müssten wir, weil Sie die Frage nicht konkret beantworten können, auf welche Praxis sich das bezieht, im Umweltministerium noch mal nachfragen, weil die federführend für die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage zuständig waren.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, die werden sicherlich sagen können, wie sie zu der Aussage gekommen sind seinerzeit, dass man die Auffassung der Europäischen Kommission dort unterstützt. Wobei auch ich sage, auch ich würde es nicht so verstehen, dass die Europäische Kommission konkrete Hinweise hatte, und sicherlich auch nicht das Umweltministerium; sonst hätten wir davon erfahren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann auch noch mal bezogen auf diese Antwort, worin Sie eben auch formuliert haben, dass die Bundesregierung an der Fortentwicklung des EU-Regelwerks mit dem Ziel interessiert ist, die Realemissionen von Kraftfahrzeugen weiter zu senken. Dann wird weiter ausgeführt. Gerade vor dem Hintergrund, dass sich das Konzept zur Verhinderung von Abschaltvorrichtungen in der Praxis bislang nicht vollumfänglich bewährt hat: War es dann aus den praktischen oder aus den interpretatorischen Problemen heraus aus Ihrer Sicht notwendig, diese Verordnung fortzuentwickeln?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich habe Ihre Frage nicht genau verstanden. Das müssten Sie noch präzisieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie sagen, dass es eben keine konkreten Hinweise auf in der Praxis eingesetzte illegale Abschaltvorrichtungen gab, und Sie sagen in dieser Beantwortung - - Da steht: die Fortentwicklung des EU-Regelwerks mit dem Ziel, die Realemissionen weiter zu senken, gerade vor dem Hintergrund, dass dieses Konzept sich in der Praxis nicht vollumfänglich bewährt hat. Wenn, wie schon mehrfach gesagt, da keine Hinweise da sind, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen möglicherweise dann - -

ja, zwischen illegalen Abschaltvorrichtungen und nicht illegalen Abschaltvorrichtungen: Aus welchen Gründen - - ja, eher aus diesen interpretatorischen Mängeln oder aus den Praxismängeln? Woraus leiten Sie die Forderung, dass die EU-Verordnung fortentwickelt werden muss, ab?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich habe diese Forderung nicht. Da steht die Feststellung drin, dass man sich die Auffassung der Europäischen Kommission dort zu eigen macht; aber es ist nicht meine Feststellung. Ich habe gesagt, wir waren möglicherweise in der Abstimmung als Kanzleramt beteiligt. Das kann ich aber nicht mehr genau sagen, das weiß ich nicht. Ich jedenfalls war nicht persönlich daran beteiligt. Insofern kann ich Ihnen auch sozusagen zu den Details, wie diese Formulierung zustande gekommen ist, leider nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Es gibt eine weitere Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen. Unter der laufenden Nummer 17 wird die Frage gestellt:

Wieso war die Bundesregierung ...
der Auffassung der Europäischen
Kommission, dass das Konzept - -

Augenblick! Jetzt muss ich mal eben gucken, ob wir das nicht schon hatten. - Genau, die Frage will ich trotzdem, ohne den Vorhalt jetzt noch mal zu erläutern - - Es bezieht sich auf eine weitere Kleine Anfrage, und als Antwort auf diese Frage verwies die Bundesregierung lediglich auf die Antwort zu thematisch anders gelagerten Fragen; das kommt manchmal vor bei Kleinen Anfragen nach meinen Erfahrungen. Laut Staatssekretär Flasbarth aus dem Umweltministerium hat Kanzleramtschef Altmaier jedoch vorgegeben, dass Anfragen substantiell zu beantworten sind, also keine Verweise auf andere. Das steht in BMUB-2-1, Ordner 8, Blatt 93.

Am 27. November 2015 hat sich die Erste Parlamentarische Geschäftsführerin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ganz in diesem Sinne mit einem Schreiben an den Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI, Norbert Barthle, gewendet, in dem sie beanstandet - Zitat -:



Zahlreiche

- parlamentarische -

Fragen wurden von der Bundesregierung nicht beantwortet, insbesondere durch die Zusammenfassung mehrerer Fragen, bei denen einzelne Fragen unberücksichtigt blieben, sowie durch Verweise auf vorherige Antworten, die entweder überhaupt keine Beantwortung der Frage darstellen oder allenfalls über Interpretationen mit der Frage in Verbindung gebracht werden können.

Aufgezählt wird sodann die Antwort der Bundesregierung auf Frage und Nachfrage, wieso sich das Konzept zur Verhinderung von Abschalteneinrichtungen bislang nicht umfänglich bewährt habe. Auch da wurde insistiert darauf, dass es da keine befriedigende Antwort gab.

Ist Ihnen bekannt, ob die Fraktion der Grünen entsprechend der Vorgabe von Kanzleramtschef Altmaier noch eine substantielle Antwort auf ihre Frage nach der mangelnden Bewährung bisheriger Regelungen in der Praxis und wie erhielt und wie sie gelautet hat?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Es ist mir nicht bekannt; aber ich gehe davon aus, dass die Anweisung von Bundesminister Altmaier nicht erteilt worden ist in Bezug auf genau diese Formulierung in der Kleinen Anfrage, sondern eher generellen Charakter im Umgang mit parlamentarischen Anfragen hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, es wurde schon konkret auf diese Kleine Anfrage verwiesen und wurde ja noch mal zitiert, insbesondere der Satz noch mal aufgenommen, dass die Antwort der Bundesregierung eben keine Antwort darauf gibt, die ich auch schon mehrfach gestellt habe, dass es eben in der Praxis um eine nicht umfänglich bewährte Regelung auf EU-Ebene gibt.

Ich will das Thema - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Also, ich kann Ihnen dazu sagen: Das kann insofern schon nicht sein, dass es sich genau auf diese Formulierung bezog, weil die Antwort auf diese Kleine Anfrage unter Federführung des Bundesministeriums für Bauen und Umwelt erteilt worden ist, Sie aber gerade eine Bemängelung der Parlamentarischen Geschäftsführerin auf eine Antwort vom Parlamentarischen Staatssekretär Barthle zitiert haben, und der ist Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Also, der hat jedenfalls mit dieser Formulierung da nichts zu tun. Insofern kann es sich darauf nicht beziehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, gut. Aber Kleine Anfragen sind auch immer an die Bundesregierung gerichtet. Insofern ist es eigentlich egal, wer sie am Ende beantwortet oder nicht beantwortet.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, die Bundesregierung arbeitet aber sozusagen nach der Verfassung nach dem Ressortprinzip. Also, jedes Ressort ist für seinen Bereich eigenständig verantwortlich. Insofern ist das auch bei den Federführern hier so, dass sie es zunächst in eigener Zuständigkeit tun und dann abstimmen innerhalb der Bundesregierung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir kommen zum nächsten Thema: Äußerung von Kanzlerin Merkel bei einem Arbeitsfrühstück zu dem damaligen Gouverneur Schwarzenegger am 14.04.2010 in Los Angeles. Der Hintergrund: Vorlage von Frau Vinnai am 10. November 2015 für den Chef des Bundeskanzleramtes Altmaier zur Bitte des Bundespresseamts um Zuarbeit für Presseanfragen des *Weser-Kurier* vom 2. November und der *Wirtschaftswoche* vom 9. November 2015. Zitat:

Betr.: Presseanfrage vom Weser-Kurier und von der Wirtschaftswoche zum Besuch der BK' in Kalifornien vom 12. bis 16. April 2010



5. Untersuchungsausschuss

Herr Pung-Jakobsen wurde vom Chef vom Dienst des Bundespresseamtes am 2. November 2015 um eine Stellungnahme der Bundesregierung zu Äußerungen von Mary Nichols, Vorsitzende des California Air Resources Board, gebeten. Das ist das Material BKAm-2-1, Ordner 4, Blatt 28 und 37.

Frau Nichols Äußerungen vom 9. Oktober 2015 beziehen sich auf ein Gespräch zwischen der Bundeskanzlerin und dem damaligen Gouverneur Schwarzenegger in Los Angeles im April 2010, das Herr Schwarzenegger zu Ehren der Bundeskanzlerin gab. Nach Darstellung von Frau Nichols hat die Bundeskanzlerin damals offensiv das Thema „Stickoxide bei Dieselmotoren“, das jetzt bei VW für die Probleme sorgt, angesprochen. Zitat:

„Sie sagte, eure Stickoxidgrenzwerte sind zu strikt, und das schadet unseren deutschen Dieseln. Sie war dort, so schien es, als Sprecherin der Autoindustrie, und sie war gut eingewiesen worden“, sagte Frau Nichols. „Es war das erste Thema, das sie ansprach.“

Laut der durch den Chef vom Dienst des Bundespresseamtes weitergeleiteten Anfrage der eben zitierten Zeitung wollte die *Wirtschaftswoche* dazu unter anderem wissen - Zitat -:

Entspricht es den Tatsachen, dass die Bundeskanzlerin sich damals entsprechend geäußert bzw. sich gegen die Stickoxidgrenzwerte Kaliforniens ausgesprochen hat?

Auch der *Weser-Kurier* aus Bremen bat um eine Stellungnahme zum Gesprächsinhalt der Bundeskanzlerin mit dem damaligen Gouverneur Schwarzenegger.

In ihrer Stellungnahme für den Chef des Bundeskanzleramtes und Leiterin Kanzlerbüro zu der Anfrage schrieb Frau Vinnai daraufhin am 10.11.2015 als - Zitat -:

Votum

- **Antwort über BPA an den *Weser-Kurier* und die *Wirtschaftswoche* wie folgt:**

„Aus einer Mitschrift aus der Pressekonzferenz vom Donnerstag, 15. April 2010, geht hervor, dass die Bundeskanzlerin mit dem Gouverneur Schwarzenegger u. a. über die Stärkung der bilateralen wirtschaftlichen Beziehungen und Forschungsbeziehungen gesprochen hat. Über konkrete Inhalte von vertraulichen Gesprächen der Bundeskanzlerin werden keine Informationen veröffentlicht.“

So heißt es an anderen Orten, Blatt 28 ff., 37 ff. und Blatt 48 ff.

Zum Sachverhalt hieß es in dieser Stellungnahme:

Ein Programmpunkt der USA-Reise von BK'in Merkel vom 12. bis 16. April 2010 war auch ein Gespräch mit dem damaligen Gouverneur ... An dem Gespräch ... nahm von US-Seite u. a. auch Frau ... Nichols ... teil ...

Herr Pung-Jakobsen, die an Sie als Leiter des Referats 323 gerichtete Bitte des Chefs vom Dienst beim Bundespresseamt zur Presseanfrage datierte vom 02.11.2015. Können Sie sich erinnern, wann diese Frage beantwortet worden ist?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, kann ich mich nicht konkret dran erinnern, also infolge dann jetzt - ich weiß nicht - den nächsten Tagen, Wochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wird zu Presseanfragen häufig eine Vorlage für den Chef des Kanzleramtes geschrieben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, selbstverständlich. Also, wenn das sozusagen politisch relevante, wesentliche Dinge sind, dann machen wir dazu einen Vorschlag, wie sich dazu zu positio-



5. Untersuchungsausschuss

nieren ist, und das machen wir an unsere Hausleitung, nämlich an den Chef des Kanzleramtes oder die Kanzlerin, je nachdem, was der Gegenstand ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: In diesem Fall hat das Frau Vinnai getan. Sie haben die Vorlage nicht selbst geschrieben. Warum nicht?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Weil Frau Vinnai die zuständige Referentin im Referat ist. Wir arbeiten in Arbeitsteilung.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der Vorlage vom 10.11.2015 wird zum Sachverhalt der Anfrage konstatiert, dass die Chefin des California Air Resources Board, CARB, tatsächlich an dem Treffen von Kanzlerin Merkel mit dem damaligen kalifornischen Gouverneur teilgenommen hat. In der Sache votiert dann Frau Vinnai nicht etwa dafür, die Aussagen von Frau Nichols zu Frau Merkels Äußerungen zu dementieren. Sie empfehlen dem Kanzleramtschef vielmehr, die Auskunft zu den Inhalten des Gesprächs unter Hinweis auf deren Vertraulichkeit zu verweigern.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, das ist richtig. Was ist jetzt Ihre Frage in dem Zusammenhang?

Vorsitzender Herbert Behrens: Treffen die in den Anfragen der *Wirtschaftswoche* und des *Weser-Kurier* zitierten Aussagen der noch heute amtierenden Chefin des CARB inhaltlich zu, dass Bundeskanzlerin Merkel beim Arbeitsfrühstück zu den strikten kalifornischen Stickoxidgrenzwerten gesagt hatte, sie schaden den deutschen Dieseln?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Zu vertraulichen Gesprächen der Bundeskanzlerin mit internationalen sowie nationalen Gesprächspartnern - - Über den Inhalt wird keine Auskunft gegeben, und daran möchte ich mich auch hier halten. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sind ja nun im Untersuchungsausschuss, und Sie wissen, wir haben die Möglichkeit, dann an dieser Stelle auch die Sitzung zu unterbrechen, um zu diesen vertraulichen Aussagen auch von Ihnen dann eine Antwort zu bekommen. Sie sagen also, Sie

müssen darauf bestehen, dass diese Frage nur in nichtöffentlicher Sitzung beantwortet werden kann.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt, ich kann dazu - oder zu vertraulichen Gesprächen der Kanzlerin gibt es keine Auskunft. Ich kann dazu auch keine Auskunft geben, weil ich bei dem Gespräch nicht dabei war. Ich kann Ihnen bestätigen, dass es ein Gespräch mit Governor Schwarzenegger unter Beteiligung von Frau Nichols gegeben hat. Aber was detaillierter Inhalt dieses Gesprächs war, kann ich Ihnen nicht sagen, weil erstens sozusagen zu vertraulichen Gesprächen der Bundeskanzlerin keine Auskunft erteilt wird und zweitens ich an diesem Gespräch nicht teilgenommen habe und Ihnen auch nicht sagen kann, was genauer Inhalt dieses Gesprächs war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich war davon ausgegangen, dass Sie zumindest Kenntnisse über die Inhalte haben. Wenn Sie sagen, Sie haben gar nicht daran teilgenommen, vermute ich eben auch, dass Sie auch keine Kenntnisse über die von Ihnen aus Ihrer Sicht vertraulichen Informationen haben. Wenn es die gebe, müsste ich halt auch von Ihnen noch erfahren, woraus sich diese Vertraulichkeit ergibt. Es ist ja nicht nur eine Vertraulichkeit gegenüber der Presseöffentlichkeit, sondern dass in gewisser Weise bestimmte Staatsgeheimnisse dort eine Rolle gespielt haben, die dazu führen, dass Sie auf keinen Fall - auch gegenüber dem Ausschuss - keine Auskunft geben können.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich kann darüber vor allen Dingen keine Auskunft geben, weil ich über den Inhalt und das, was die Bundeskanzlerin im Detail gesagt hat, keine Informationen habe, weil ich nicht dabei gewesen bin und es auch kein Wortprotokoll über dieses Gespräch gibt. Das ist in der Regel nicht üblich, dass da Wortprotokolle gefertigt werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also bleibt es ausschließlich bei der Aussage von Nichols hier. - Dann bin ich erst mal in der ersten Runde so weit einverstanden und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Herr Pung-Jakobsen, Sie haben ja in Ihrer Einleitung sehr klar skizziert die unterschiedlichen Abschnitte hier dieser Thematik, und ich würde mich auch ganz gerne, nachdem Sie auch viele Punkte eigentlich vorab damit schon geklärt haben, ein bisschen an dieser Gliederung - abarbeiten ist vielleicht nicht das richtige Wort - - diese Gliederung einhalten und würde zunächst in den ersten Komplex, den Sie auch als ersten genannt haben, einsteigen wollen, nämlich in die Phase davor, wie ich das Ganze jetzt mal bezeichnen möchte.

Sie haben selber gesagt, Sie hatten keine konkreten Hinweise auf die Abschaltvorrichtungen. Ich fasse das noch mal so weit zusammen, dass Ihnen vor diesem September 2015 keine belastbaren konkreten Hinweise vorlagen auf derart manipulierte Einrichtungen, wie wir sie jetzt hier zu untersuchen haben.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das ist richtig.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir haben dann in der Folge - ich beziehe mich jetzt auf MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 78 f., 79 - - Da geht es auch wieder um etwas, was Ihre Mitarbeiterin, die Frau Vinnai, geschrieben hat. Die führt dort aus:

VW räumte ein, dass weltweit rund elf Millionen Motoren mit einer entsprechenden Software mit Abschaltfunktion ausgestattet wurden (davon rund 6 Millionen in der EU). Medienberichten zufolge soll die Bundesregierung angeblich schon länger von den Manipulationen gewusst haben.

Da wird jetzt ganz konkret auf VW Bezug genommen. Gab es in diesem unmittelbaren Zusammenhang dann Gespräche mit VW, und haben Sie an solchen teilgenommen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wen meinen Sie, wer mit VW gesprochen hat in diesem Zusammenhang?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das steht eben in dem „VW räumte ein“. Deswegen möchte ich wissen: „VW räumte ein“, ist das eine Kenntnis nur aus dem, was medial aufgeschlagen war, oder gab es unmittelbare Gespräche mit VW, in denen diese Zahlen und die Abschaltvorrichtungen eingeräumt waren, bei denen Sie selber teilgenommen haben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, hat es nicht gegeben, solche Gespräche, aber es ist sozusagen - - VW hat dies ja öffentlich eingeräumt. Insofern war das ja auch presseöffentlich.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, es ging mir nur um den Unterschied: War es nur aus der Presseöffentlichkeit zitiert, oder war es zitiert aus Gesprächen mit VW?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir jedenfalls haben keine direkten Gespräch mit VW geführt und haben von dort auch nicht diese Information bekommen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich möchte jetzt auch noch mal auf den Vorwurf oder den Hinweis des UBA zu sprechen kommen. Das UBA stellte immer wieder - so auch Unterlage MAT A UBA-2-1, Ordner 48, Seite 446 - fest - wir hatten dieses Zitat schon öfter, wo eine Sprachregelung formuliert wurde -:

Der im Schreiben der EPA an VW dargestellte technische Sachverhalt ist dem UBA grundsätzlich bekannt und wird vom UBA schon über einen sehr langen Zeitraum kritisiert, ...

Ist das UBA irgendwann unmittelbar an das Kanzleramt, an Sie mit einem solchen Sachverhalt herangetreten? Ist es Ihnen durch das UBA oder durch Dritte bekannt gemacht worden, oder wurden Sie von dieser Seite ausdrücklich informiert?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir haben als Referat für Verkehr und digitale Infrastruktur keine solchen Informationen vom UBA erhalten. Es hat auch keine Kontaktaufnahme vom UBA gegeben,



und ich gehe auch davon aus, dass unser Nachbarreferat, das Bundesministerium für Bauen und Umwelt gespiegelt, solche Informationen nicht vom UBA bekommen hat, weil wir in der Regel einen engen Austausch pflegen und uns gegenseitig informieren in den unterschiedlichen Arbeitsamtsseinheiten des Bundeskanzleramtes, und auch deswegen, glaube ich, kann ich das auch für die Kollegen, die den Umweltbereich betreuen, sagen, dass sie solche Informationen vom Umweltbundesamt nicht erhalten haben.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Relativ identisch oder noch deutlicher sind ja die Vorwürfe der Deutschen Umwelthilfe, und dort heißt es auch in einem Vermerk oder in einer Notiz von Frau Vinnai - ich zitiere jetzt MAT A BKAm-2-1, Ordner 4, Seite 90 - - Da heißt es:

Die Diskussion um die Überschreitung von Testprüfwerten ist nicht neu und beschäftigt Automobilindustrie und Umweltverbände bereits seit 2011.

Bezieht sich dieser Vermerk auf die Automobilindustrie allgemein oder aber, nachdem jetzt in diesem Zusammenhang dieser Vermerk gefertigt wurde, in erster Linie auf VW? Ist vonseiten der Deutschen Umwelthilfe unmittelbar etwas bei Ihnen im Vorfeld, sprich seit 2011, angekommen gewesen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Also, erstens, die Rede ist ja von der Automobilindustrie allgemein. Also, es bezieht sich nicht speziell auf VW, sondern auf die Automobilindustrie, und wir haben von der Deutschen Umwelthilfe keine Informationen bekommen. Es hat auch jedenfalls mit unserem Bereich keine Gespräche über diesen Sachverhalt gegeben, und auch da kann ich sagen: Ich glaube, das gilt auch insgesamt für das Bundeskanzleramt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke schön. - Dann gehe ich sozusagen in Ihren dritten Block über, nämlich in die Entwicklung der RDE-Gesetzgebung, der neuen Grundlagen.

In einem Sachstandsbericht zu den auf EU-Ebene verhandelten RDE-Paketen - MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 72 - um den Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zur Typengenehmigung von Kfz - MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 151 - hebt wieder Frau Vinnai hervor, dass eine ausschließliche Federführung in der Bundesregierung nicht bestehe; MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 51. An einer anderen Stelle vermerkt sie, also Frau Vinnai, dass die Federführung innerhalb der Europäischen Kommission bei der Binnenmarktkommissarin Bienkowska liegt, die zu dem Themenkomplex beim Mittagessen des Rates für Wettbewerbsfähigkeit, also Wirtschaftsminister, eingeladen habe - MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 55 -, und Herr Staatssekretär Flasbarth aus dem BMUB hat uns hier drinnen berichtet, dass die RDE-Grundvorschriften im Umwelttrat behandelt wurden. Das ist jetzt von unserem Untersuchungsausschuss das vorläufige Protokoll vom 20.10.2016, Seite 128.

Teilen Sie allein aufgrund der zitierten Stellen und des jetzt von mir skizzierten Ablaufs den Eindruck, dass die Abgrenzung der Zuständigkeiten bestimmter Ressorts im Zusammenhang mit dem im Untersuchungsgegenstand zu regelnden Fragen sowohl in der Bundesregierung wie auch auf EU-Ebene - ich drücke mich jetzt etwas vorsichtig aus - schwierig und komplex sind? Wie wird dieses Zusammenwirken - - Oder wie ist dieses Zusammenwirken dann im Bundeskanzleramt geprägt?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na ja, der ganze Sachverhalt ist komplex, was sozusagen die Autoabgase und technischen Einrichtungen angeht. Insofern, einfach ist es selbstständig nicht; aber die Zuständigkeit erscheint mir doch relativ eindeutig. Für den Komplex der Luftreinhaltung und der Grenzwerte zur Luftreinhaltung ist das Bundesministerium für Bauen und Umwelt zuständig, für die technische Umsetzung in den Kraftfahrzeugen und deren Überprüfung sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die nachgeordnete Behörde Kraftfahrt-Bundesamt zuständig, und so ist es meiner Einschätzung nach auch bei der Europäischen Kommission. Was die Frage der Luftreinhaltung,



5. Untersuchungsausschuss

Luftschadstoffe und Reduzierung von Luftschadstoffen angeht, das fällt in den Umweltbereich. Insofern ist auch die RDE-Grundverordnung seinerzeit sozusagen vom Umweltrat beraten worden. Und was die konkrete technische Umsetzung angeht - da geht es ja um die Fragen der Überprüfung von Motoren, um die technische Umsetzung bei Kraftfahrzeugen -, da ist es die Zuständigkeit des Verkehrsbereichs, und das erscheint mir - - Also, ich jedenfalls bin da bisher ganz gut mit klargekommen, sagen wir mal so.

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. Wir versuchen, es in der Form nachzuvollziehen. - Nichtsdestotrotz möchte ich jetzt noch mal auf diese europäische Ebene abheben. Sie haben vorhin auch schon über die unterschiedlichen Positionen auf europäischer Ebene angespielt, und ich zitiere jetzt hier MAT A BKAm-2-1, Ordner 4, Seite 31. Da heißt es in einem Vermerk, wiederum von Frau Vinnai, dass die Mitgliedstaaten zu dem am 6. Oktober 2016 im TCMV beratenen Kommissionsvorschlag einen Prüfungsvorbehalt eingelegt haben und eine erste Orientierungsdebatte kein klares Bild der Stimmungslage ergab. Ihr Votum war, die Gespräche mit Frankreich fortzusetzen, um die gemeinsame Position bei den Verhandlungen in Brüssel zu vertreten; MAT A BKAm-2-1, Ordner 4, ebenfalls wieder Seite 31.

Angesichts der jetzt hier geschilderten Positionen würde interessieren die Position der Bundesregierung, insbesondere welches Ziel die Gespräche mit Frankreich haben/hatten.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, das Ziel der Gespräche mit Frankreich war sozusagen vor dem Hintergrund, den Sie zitiert haben, dass es nämlich kein klares Bild gab, wie die einzelnen Mitgliedstaaten sich dort positionieren, und auch über Frankreich kein klares Bild gab, Aufschluss darüber zu bekommen, wie Frankreich sich denkt zu positionieren. Frankreich ist erstens für die Bundesregierung, für die Bundesrepublik Deutschland ein wichtiger Partner bei europäischen Fragestellungen; denn nicht nur in diesem Gebiet - das wissen Sie genauso gut wie ich - arbeiten wir eng mit Frankreich zusammen, was

auch damit zu tun hat, dass sozusagen gemeinsame inhaltliche Positionierungen von Deutschland und Frankreich auf europäischer Ebene ein gewisses Gewicht haben und die Chance haben, dass das auch tragfähig wird, eine solche gemeinsame Position.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir sind immer noch bei dem Thema „RDE“. Da würde mich jetzt noch interessieren: Wir hatten hier den Sachverständigen Professor Beidl, und in seinem Statement hieß es hier vor dem Untersuchungsausschuss - wieder hier aus dem Protokoll -:

RDE führt ... de facto bei Gleichbleiben der Grenzwerte zu einer deutlichen Verschärfung der Abgasgesetzgebung, ...

Ausschussdrucksache 18(31)44, Statement 4, letzter Absatz.

Entspricht das auch Ihrer Einschätzung in den derzeit geführten Gesprächen unter anderem - - Ich nehme jetzt Frankreich nur exemplarisch.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das ist ein wichtiger Faktor in der Diskussion gewesen, weil es gibt ja im Zusammenhang dieser Diskussion der RDE Stufe 2 - - haben ja die Konformitätsfaktoren und auch das Inkrafttreten eine wichtige Rolle gespielt, und die haben so eine wichtige Rolle gespielt unter anderen, um genau diesem Aspekt Rechnung zu tragen, dass man sozusagen zwar eine Verstärkung der entsprechenden Abgasvorschriften wollte, aber eine, die technisch leistbar ist und auch umsetzbar ist. Das war das Ziel dabei, und insofern wollte man keine zu starke Verschärfung, die sozusagen technisch oder wirtschaftlich nicht leistbar, nicht umsetzbar ist und dann kontraproduktive Effekte hat. Das war ein wichtiges Ziel der Bundesregierung dabei.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann darf ich mich an dieser Stelle für die erste Runde bedanken.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist das Wort bei den Grünen. Bitte schön.



Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Ich möchte auch anknüpfen an das Thema „RDE-Gesetzgebung“. Wir wissen ja - das war auch Gegenstand der letzten Sitzung hier -, dass es ein Gespräch gab zwischen Kanzlerin Merkel und Kommissionspräsident Juncker. Darauf wird verwiesen in der Unterlage BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 111, also spricht ein Sprechzettel an den Minister Gabriel, und da ging es insbesondere um die Konformitätsfaktoren. Haben Sie Kenntnis über den Inhalt dieses Gespräches, und können Sie was zu den dort getroffenen Verabredungen, Ergebnissen, Meinungsbildungsprozessen zur RDE-Gesetzgebung und speziell natürlich zu der Frage der Konformitätsfaktoren sagen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich kann Ihnen nicht sagen, woher das BMWi die Erkenntnis hat, dass es ein solches Gespräch gegeben hat. Ich habe keine Kenntnis über ein solches Gespräch und dementsprechend auch nicht über den Inhalt eines solchen angeblichen Gespräches. Ich weiß darüber nichts. In der Regel werden Gespräche der Bundeskanzlerin bei uns inhaltlich vorbereitet, und wir bekommen sozusagen auch über das Ergebnis einen Hinweis. Das ist in diesem Fall - - Wir haben weder ein solches Gespräch vorbereitet, noch haben wir einen Hinweis über den Inhalt oder das Ergebnis bekommen. Ich weiß also darüber nichts.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie können derzeit nicht bestätigen, dass es zum Gegenstand der RDE-Gesetzgebung ein direktes Telefonat, Gespräch zwischen der Kanzlerin und Kommissionspräsident Juncker gegeben hat.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, kann ich nicht bestätigen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Wir haben in den letzten Sitzungen oder speziell in der letzten Sitzung auch die Frage der Position des Verbands der - deutschen - Automobilindustrie zu der Frage der Konformitätsfaktoren besprochen und dazu Zeugen vernommen. Können Sie, da Sie ja auch ver-

schiedene Sprechzettel vorbereitet haben zu diesem ganzen Thema, sagen, welche Informationen Ihnen hinsichtlich der Positionierung des VDA vorlagen? Also, mit welchen konkreten Vorschlägen hat sich der VDA an die Bundesregierung, an mehrere Häuser sozusagen, hinsichtlich der Festlegung der Konformitätsfaktoren gewendet?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Der VDA hatte deutlich weiter gehende, offenere Vorstellungen zur Festlegung der Konformitätsfaktoren als die unterschiedlichen Bundesressorts. Das ist mir erinnerlich. Das hat der VDA auch den jeweiligen Bundesressorts, auch dem Bundeskanzleramt mitgeteilt. Er hat es auch begründet. Unter anderem spielte die Argumentation nicht haltbarer Verschärfungen der Abgasgrenzwerte dabei eine Rolle.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sich noch erinnern, welche Vorschläge der VDA konkret hinsichtlich der Ausgestaltung der Konformitätsfaktoren gemacht hat?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich müsste jetzt in der Erinnerung kramen. Es war in der ersten Stufe ein Faktor über 2,5, wenn ich mich recht erinnere, und in der zweiten Stufe einer von 1,6, 1,8. So was. Aber im Detail weiß ich das nicht mehr.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sind Ihnen weitere Einflussnahmen, also sozusagen jenseits des Verbands der Automobilindustrie, hinsichtlich der Höhe oder der Ausgestaltung der Konformitätsfaktoren bekannt? Haben Sie speziell Kenntnis von der bayerischen Initiative, also mit der Ministerpräsident Seehofer mit der Kanzlerin hinsichtlich der Ausgestaltung der RDE-Gesetzgebung und speziell zu den Konformitätsfaktoren im Dialog, im Austausch stand?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Zunächst einmal gestatten Sie mir, festzuhalten, dass sozusagen die Mitteilung einer inhaltlichen Position keine Einflussnahme ist. Also, der VDA hat den Bundesministerien wie auch in anderen Fällen seine Po-



5. Untersuchungsausschuss

sition mitgeteilt. Das ist auch wichtig, und wir legen auch Wert darauf, dass er das tut, sage ich ganz deutlich, wie wir auch Wert darauf legen, dass wir von allen anderen Akteuren in so einem Bereich die Position kennenlernen und die die uns mitteilen. Das hat der VDA getan. Das ist aber keine Einflussnahme.

Das, was Sie ansprechen: Es hat einen Brief von Ministerpräsident Seehofer an die Bundeskanzlerin gegeben, wo auch er sozusagen keine direkte Einflussnahme ausgeübt hat, sondern darum gebeten hat, dass man die Balance wahrt zwischen sozusagen der notwendigen Gestaltung der Abgasvorschriften und der Luftreinhaltung, auf der anderen Seite aber auch der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Das hat er allgemein so beschrieben, und dieser Brief ist auch bei uns von der Bundeskanzlerin beantwortet worden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie an der Stelle noch mal sagen, welche Reaktion es seitens der Bundeskanzlerin hinsichtlich des Briefs gab? Also, der ist in Form - nach meinem Kenntnisstand, 27.10.2015 - - muss sich wohl um eine E-Mail gehandelt haben, die da vorgetragen wurde. Das müsste MAT A BKAm-2-1, Ordner 4, Seite 22 ff., sein, wo eben die Position, die Sie skizziert haben, deutlich geworden ist, dass man sozusagen dort - - Die Bundesregierung wird eindringlich gebeten, heißt es dort, den Vorschlag abzulehnen und gemeinsam mit den anderen EU-Mitgliedstaaten einen tragfähigen Kompromiss auszuloten. Können Sie noch mal sagen, was eigentlich konkret die Bundesrepublik Deutschland ablehnen sollte und was aus Sicht von Bayern der Kompromiss war und welche Reaktion sozusagen dieser Brief im Bundeskanzleramt dann gefunden hat? Also, was war die Antwort konkret auf die Anfrage oder den Briefwechsel aus dem Hause von Herrn Seehofer?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Meines Wissens nach hat weder Ministerpräsident Seehofer eine E-Mail geschrieben, noch hat die Bundeskanzlerin per E-Mail geantwortet, sondern es gab einen Brief des Ministerpräsidenten. Dessen Inhalt habe ich ver-

sucht zu skizzieren. An Details in der Formulierung kann ich mich jetzt nicht erinnern. Sie haben den Brief ja vorliegen. Insofern können Sie mir da sicherlich weiterhelfen, wie detailliert die Formulierung ist. Das Gleiche gilt auch für die Antwort der Bundeskanzlerin. Ich habe diese jetzt nicht vorliegen; aber sie ist ja in den Ihnen übermittelten Akten. Insofern können Sie mir da sicherlich helfen, was konkret da drinsteht. Ich meine, mich zu erinnern, dass - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Wir können Ihnen das auch vorlegen, damit Sie auch nachvollziehen können, was gemeint ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich habe hier - - Ja, wir können das vielleicht noch mal kurz rübergeben.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, das ist ein Vermerk, den wir darüber geschrieben haben, über diesen Brief, auch mit einem Vorschlag für ein Antwortschreiben. Was ist jetzt konkret ihre Frage?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich habe das Antwortschreiben hier gerade nicht vorliegen. Darum würde ich Sie bitten: Können Sie noch aus Ihrer Erinnerung sagen, was sozusagen auf diesen Brief geantwortet wurde, grob inhaltlich?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Kleinen Moment, ich lese gerade den Vermerk, weil da steht der Inhalt des Antwortschreibens ja drin. Jetzt muss ich kurz lesen, dann sage ich es Ihnen.

(Der Zeuge liest in den Unterlagen)

Also, es heißt ja hier:

Die zügige Einigung der EU-MS

- Mitgliedstaaten -

und die überwältigende Mehrheit für den gemeinsamen Beschluss



5. Untersuchungsausschuss

zur Messung von NOx-Emissionen im realen Straßenbetrieb zeigen, dass es unter den MS ein gemeinsames Interesse gibt, Belange der Umwelt, des Gesundheitsschutzes und der berechtigten Anliegen der Wirtschaft in Einklang zu bringen. Die Entscheidung des TCMV ist daher zu begrüßen.

Es wird empfohlen, das beigefügte Schreiben an MP Seehofer mit entsprechendem Inhalt zu zeichnen.

Ich nehme an, dass das Schreiben auch, ohne dass ich es jetzt hier vorliegen habe, diesen Inhalt gehabt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann ist die Fragerunde bei der SPD.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Pung-Jakobsen, ich fange mal ganz grundsätzlich an. Das haben wir mit einigen anderen Zeugen auch gemacht. Und die haben uns dargelegt, was für sie die Rolle ihrer jeweiligen Ämter ist. Und zum Beispiel hat der Zeuge Bänsch gesagt - er ist aus dem Wirtschaftsministerium -, selbstverständlich ist seine Aufgabe Kontakt mit der Wirtschaft. Jetzt mal an Sie die gleiche Frage: Wie ist Ihr Kontakt - Sie sind ja Leiter der Abteilung „Verkehr und digitale Infrastruktur“ - mit der Wirtschaft in diesem Bereich, also sowohl Autoherstellenden als auch Automobilverbänden und dergleichen oder auch Umweltverbänden?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Also, ich bin Leiter des Referats „Verkehr und digitale Infrastruktur“, also kein Abteilungsleiter.

(Heiterkeit des Zeugen)

Um es kurz zu sagen: Mein Kontakt ist ein loser regelmäßiger und anlassbezogener, sage ich mal, sowohl mit der Automobilindustrie als auch - nicht so intensiv - mit Umweltverbänden, weil das sozusagen nicht zentral in meinen Zuständigkeitsbereich fällt. Aber selbstverständlich pflegen die unterschiedlichen Referate im Bundeskanzleramt Kontakt zu den wichtigen Verbänden und

natürlich auch zum Verband der Automobilindustrie. Gerade die Automobilindustrie ist der wichtigste deutsche Industriezweig - das wissen Sie - mit mehr als 350 Milliarden Umsatz und 850 000 Beschäftigten. Es wäre geradezu fahrlässig, wenn wir zu diesem Industriezweig keine Kontakte und keinen Austausch pflegen würden.

Aber genauso wird mit der Deutschen Umwelthilfe, mit der Agora Energiewende oder Agora Verkehrswende gesprochen. Das machen dann naturgemäß die Kollegen, die das Umweltministerium betreuen, weil die thematisch natürlich näher dran sind. Aber über die Ergebnisse dieser Gespräche, über den Inhalt tauschen wir uns selbstverständlich aus, und sie fließen dann auch in die Empfehlungen, Informationen, Vorlagen unserer Hausleitung ein, die immer bei uns abgestimmt werden von allen betroffenen Referaten. Und jeder bringt dann auch seine Erkenntnisse, auch aus solchen Gesprächen, in diese Vorlagen ein, die dann da aufscheinen.

Kirsten Lühmann (SPD): Damit haben Sie fast meine zweite Frage beantwortet. Sie haben ja ziemlich klar gesagt: Die Mitteilung einer Position ist keine Einflussnahme. - Meine Frage ist jetzt: Was machen Sie denn mit diesen Mitteilungen von Positionen der verschiedensten Organisationen, mit denen Sie reden? Sie haben gesagt: Sie fließt in die Stellungnahme ein, die dann weitergeleitet wird. - Aber wie stelle ich mir das konkret vor, wenn jetzt also der VDA oder die Deutsche Umwelthilfe kommen und etwas von Ihnen fordern, einen höheren Konformitätsfaktor, strengere Abgasnormen? Wie konkret gehen Sie mit der Forderung - - oder: Was machen Sie dann mit der Forderung?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das ist Gegenstand der Willensbildung. Wir reden beispielsweise mit dem federführenden Ressort dazu und fragen: „Was haltet ihr davon? Wir schätzt ihr das ein? Diese Forderung, ist die - - Trifft das zu, was der Verband hier sagt? Ist das in der Tat eine große technische Herausforderung? Ist es möglicherweise wirtschaftlich nicht leistbar?“, hören die Einschätzung des federführenden Ressorts, aber reden auch mit den Kollegen aus dem Umweltbereich und fragen die: Ihr kennt - - oder die haben



5. Untersuchungsausschuss

möglicherweise selbst ja diese Position erlangt - und tauschen uns auch mit denen darüber aus.

Und das Gleiche findet ja auch in den Ressortabstimmungen der Bundesregierung statt, wo die verschiedenen Positionen auch von gesellschaftlichen Gruppen und Verbänden mit erörtert werden, deren Plausibilität, nach unserer Einschätzung auch deren Tragweite und Wahrheitsgehalt. Und auf der Basis wird dann - nicht nur auf dieser Basis, aber auch auf dieser Basis der verschiedenen Stellungnahmen - die Position der Bundesregierung formuliert und abgestimmt.

Kirsten Lühmann (SPD): Kommen wir jetzt zu dem konkreten Anlass dieses Ausschusses: Wann haben Sie zuerst von den Vorwürfen gegen VW erfahren und auf welche Art und Weise?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das muss in dem Wochenende nach dem 18. September 2015 gewesen sein. Da war es meiner Erinnerung nach Gegenstand der Presseberichterstattung von *Spiegel Online*, glaube ich, zunächst. Und an diesem Wochenende - - Also, am Wochenende verbringe ich nicht so häufig im Büro. Ich habe das sozusagen über die Presse und über *Spiegel Online* erfahren, natürlich mit großer Aufmerksamkeit dann wie wahrscheinlich Sie alle. Und es war dann auch an dem Montagmorgen großes Thema auch bei uns im Amt. Man hat sich natürlich darüber ausgelassen und ist dem auch unmittelbar dann nachgegangen.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie wussten dann, dass die folgenden Wochenenden nicht mehr ganz so ruhig werden.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: So ist es, ja.

(Heiterkeit der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

Kirsten Lühmann (SPD): Thema „Konformitätsfaktor“. Ich habe eine Frage. Wir haben ja bei den anderen Zeugen auch schon erörtert, dass es eine abgestimmte Strategie oder, sagen wir mal, abgestimmte Werte innerhalb der verschiedenen Ressorts der Bundesregierung gab, mit denen man in

die Verhandlungen ging. Können Sie sich erklären, warum wir uns damit nicht durchsetzen konnten oder Sie sich nicht durchsetzen konnten oder die Bundesregierung sich nicht durchsetzen konnte und es dann höhere Konformitätswerte gegeben hat?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na ja, das Verfahren ist ja dann - - Man muss sich das Verfahren noch mal vor Augen führen. Das ist ja ein spezielles. Wir haben ja sozusagen - - Die Rahmengesetzgebung ist im Zuge eines ganz normalen europäischen Gesetzgebungsverfahrens zwischen Parlament und Rat auf Vorschlag der Kommission erfolgt, und die technische Umsetzung - so heißt es ja in der Verordnung - erfolgte im Komitologieverfahren im Rahmen eines solchen technischen Ausschusses. Und da ist es so: Da macht die Kommission einen Vorschlag, und der Vorschlag kann nur von der Mehrheit der Mitgliedstaaten abgelehnt werden. Der muss nicht akzeptiert werden, sondern der wird mit qualifizierter Mehrheit abgelehnt. Dann tritt er nicht in Kraft, sondern geht sozusagen an den Europäischen Rat und das Europäische Parlament. Wenn sozusagen in dem Ausschuss die Mitgliedstaaten keine qualifizierte Mehrheit gegen den Kommissionsvorschlag haben, dann tritt er in Kraft so, und es bedarf keiner weiteren Beteiligung der anderen Institutionen.

Und deswegen ist vom Verfahren her es so, dass die Kommission lange wartet, bis sie ihren konkreten Vorschlag macht. Das ist nach meiner Erinnerung auch bei dem RDE-2-Verfahren so gewesen. Die Bundesregierung hat sich abgestimmt, hat dann eine Position gefasst, ohne sie sozusagen unmittelbar dann in Brüssel zu Gehör zu bringen, sondern wir haben aufmerksam beobachtet, was die anderen Mitgliedstaaten tun. Und das haben wir getan, weil das Interesse der Bundesregierung war, eine tragfähige und umsetzbare Verordnung hier zu haben, und zwar in ganz Europa, eine in allen Mitgliedstaaten umsetzbare Verordnung, die auch in allen Mitgliedstaaten technisch umgesetzt werden kann und die vor allen Dingen einen wichtigen Aspekt berücksichtigt, dass nämlich sozusagen die energieeffizienten und mit geringem CO₂-Ausstoß versehenen Dieselmotoren auch weiterhin wirtschaftlich eine Chance haben.



Das ist ja schon im Verordnungstext angelegt. Vorne im Verordnungstext heißt es: Wir wollen die strengen Abgasnormen von Euro 6 einhalten, ohne dass die Vorteile, die der Dieselantrieb für CO₂-Ausstoß, für Kohlenmonoxid hat, verloren gehen. Das ist ein wichtiger Aspekt. Dieselantriebe haben für die Einhaltung der Klimaschutzziele einen wichtigen Aspekt. Und hier galt es, eine Balance zu finden. Insofern hat die Bundesregierung sich nicht frühzeitig positioniert, sondern hat das abhängig gemacht vom weiteren Verlauf, von der Einschätzung: „Was ist die tragfähige Lösung, was kann die Mehrheit der Mitgliedstaaten akzeptieren, und was verhindert eine qualifizierte Mehrheit gegen den Kommissionsvorschlag?“, und hat auch ihre Position in dessen Zuge noch mal verändert. Wir haben ja zunächst eine abgestimmte Position gehabt, die dann noch mal im Hinblick auf den konkreten Kommissionsvorschlag verändert worden ist. Der Kommissionsvorschlag ist dann ja mit unserer und vielen, vielen anderen Stimmen mit einer breiten Mehrheit angenommen worden.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Herr Pung-Jakobsen, möchte ich Sie nach Ihren Erinnerungen fragen bezüglich eines Telefonats der Kanzlerin mit dem damaligen Vorstandschef von VW, Martin Winterkorn, und zwar am ersten Montag nach Aufdecken des Skandals. In einer E-Mail vom 21. September, 15.20 Uhr, mit dem Betreff „2015-09-21 Telefonat BKIn-Winterkorn USA NOx.doc“ steht:

BK'in wird kurzfristig mit Herrn Winterkorn telefonieren.

Das ist die Fundstelle BKAm-2-2, Ordner 8, Blatt 12. - Hat dieses Telefonat stattgefunden?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Das weiß ich nicht. Ich war halt nicht dabei, und wir haben keine Information darüber bekommen, ob das Telefonat stattgefunden hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie weit reicht denn Ihre Aufgabe - ich versuche noch mal, das

zu erfassen, was Kollegin Lühmann schon mal fragte - als Leiter des Referats? Wie weit werden Sie einbezogen, auch in solche Dinge? Sie bereiten ja sonst auch Gespräche vor, hatten Sie gesagt, inhaltlicher Art. Aber bei solchen Geschichten sind Sie dann nicht derjenige, der involviert wird?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir bereiten fachbezogen, je nachdem, wer zuständig ist im Haus, auch Gespräche, auch Telefongespräche der Bundeskanzlerin vor, indem wir auf der Basis dessen, was wir wissen, auch in Kontakt mit den Unternehmen - manchmal fragen wir auch nach, was sozusagen das Ziel des Gesprächs ist, der Inhalt des Gesprächs sein soll - einen Gesprächsvorschlag machen, auch mit Formulierungsvorschlägen, was die Bundeskanzlerin sagen könnte. Das ist in diesem Fall, glaube ich, nicht erfolgt oder jedenfalls nicht so erfolgt, wie das üblich ist, weil es war der 21.; Sie haben den 21. September zitiert. Die erste Meldung aus den USA war am 18. September, und, ich glaube, es lag sogar ein Wochenende dazwischen; ich bin mir nicht sicher.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist der Montag, der 21. September.

Vorsitzender Herbert Behrens: Insofern hat es natürlich zwischen dem Freitag und dem Montag keine detaillierte Vorbereitung des Telefonats gegeben über einen Sachverhalt, über den wir selbst nur bruchstückhaft informiert waren. Also, in diesem Fall hat es keine ordnungsgemäße Vorbereitung gegeben, und ich habe auch keine Information, ob das Gespräch stattgefunden hat und was der Gegenstand des Gesprächs war. Es erscheint mir nachvollziehbar, dass die Bundeskanzlerin sozusagen Interesse hatte, aus erster Hand vom Vorstandsvorsitzenden von VW zu erfahren, was hinter diesen Vorwürfen steckt. Das kann ich mir durchaus vorstellen, aber ich habe da, wie gesagt, keine Informationen darüber.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja gesagt, dass Sie dann am Wochenende davon erfahren hatten - und verwiesen dabei auf eine Meldung von *Spiegel Online* - und dass es dann am Montag zum Dienstantritt durchaus das zentrale



Thema gewesen ist. In welcher Weise hat denn aus Ihrer Erinnerung heraus dieser Montagvormittag sich dieses Themas ange- - Wie hatte man sich denn mit diesem Thema am Montagvormittag auseinandergesetzt? Diese Mail bezieht sich ja auf einen Hinweis auf 15.20 Uhr, wo am Nachmittag eben die Kanzlerin dieses Gespräch in Aussicht gestellt hat.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir haben sozusagen alle Informationen, die darüber verfügbar waren, aus der Presse zusammengetragen, aber selbstverständlich auch unmittelbar mit dem zuständigen Ressort, mit dem BMVI, Kontakt aufgenommen und dort nachgefragt, was sie über den Sachverhalt wissen, was sie dazu sagen können oder beitragen können, und haben das so weit dann, wie Sie auch nachvollziehen können in den Ihnen vorliegenden Akten, in den ersten Tagen relativ informell auch an die Hausleitung herangetragen in Form von E-Mails an die Büroleiter der jeweiligen Leitungspersonen.

Das hat sich dann natürlich geändert sozusagen im Laufe der Zeit, wo die Informationen sich präzisiert haben und auch - - Dann sind wir sozusagen wieder stärker der Form genügend in Aktion getreten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, das habe ich eben akustisch nicht verstanden.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Dann sind wir wieder stärker der Form genügend in Aktion getreten, also in Form von Vermerken, Vorlagen ... (akustisch unverständlich) E-Mails sozusagen nicht die gängige Kommunikationsform, in der wir mit unserer Hausleitung kommunizieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, also dann können Sie mir zum Inhalt dieses - - oder ob dieses Gespräch stattgefunden hat, nichts sagen.

Dann lasse ich die Frage nach möglichen Teilnehmern an dieser Telefonschalt mal weg und frage Sie nur danach: Wurden Verlauf und/oder die Ergebnisse dieses Telefongesprächs festgehalten? Sind Ihnen Aufzeichnungen über ein Telefonge-

spräch - jetzt lassen wir das Datum mal weg - bekannt, wo Sie darüber Informationen bekommen haben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: In aller Regel werden über Telefonate der Bundeskanzlerin oder über Gespräche keine Aufzeichnungen verfasst. Und auch von diesem liegen mir keine Aufzeichnungen vor. Ich kenne auch keine darüber.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde denn der Inhalt dieses Gesprächs dann bei den weiteren Diskussionen mit einbezogen? Sie haben erwähnt, dass natürlich erst mal Presseauswertung gemacht worden ist: Wer schreibt was? Dann haben informell Kontakte mit den Hausleitungen stattgefunden. Hat ein Gespräch zwischen Kanzlerin und Winterkorn in irgendeiner Weise eine Rolle gespielt als zusätzliche Information?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, das hat dann nach meiner Erinnerung keine besondere Rolle gespielt, weil der Herr Winterkorn natürlich nicht die einzige Kontaktquelle zu VW ist, die wir haben. Es gibt sozusagen auch auf Arbeitsebene durchaus Kontaktpersonen zu VW. Und selbstverständlich ist auch mit denen gesprochen worden, ist auch nachgefragt worden, wie denn da der Sachverhalt ist. Ich selbst habe da keine Gespräche geführt, aber durchaus werden sicherlich auch Kollegen, auch aus unserer Wirtschaftsabteilung, nachgefragt haben: Was ist denn sozusagen - - Wie sieht das denn aus? Was könnt ihr davon bestätigen? Was ist - - Wie ist der Sachverhalt?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das irritiert mich jetzt. Es ist nur kommentierend; ich muss das irgendwie loswerden. Also wenn die mächtigste Frau im Land und einer der mächtigsten Konzernchefs kommunizieren, spielt das keine besondere Rolle. Das muss ich einfach nur zur Kenntnis geben. Das - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das habe ich nicht gesagt, dass das keine besondere Rolle spielt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Doch, Sie haben - -



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Sie haben mich gefragt, ob das eine besondere Rolle gespielt hat bei unserer Arbeit, bei der weiteren Arbeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Und das haben Sie dementiert und gesagt: Das hat keine besondere Rolle gespielt.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Und das hat es damit nicht. Selbstverständlich spielen Gespräche der Bundeskanzlerin immer eine Rolle. Also, das ist Ihre Formulierung, nicht meine, dass es keine Rolle gespielt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nicht „keine Rolle“. Sie hatten nur darauf hingewiesen, dass es keine besondere Rolle gespielt hat. Wenn das ein Versprecher war, dann nehme ich das zur Kenntnis. Dann - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Auch das ist nicht meine Formulierung. Ich habe nicht gesagt: Das spielt bei uns keine besondere Rolle. - Für die Aufklärung des Sachverhalts und die Information unserer Hausleitung hat dieses Gespräch genau dafür keine Rolle gespielt. Das ist richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, genau so meinte ich das auch. Dann nehme ich das zur Kenntnis. Aber es irritiert mich weiterhin.

Dann möchte ich dieses Telefongespräch, das möglicherweise gar nicht stattgefunden hat, verlassen und mich einem weiteren Thema zuwenden, und zwar: die Hinweise bei der Bundesregierung auf Abgasmanipulationen. - Ach so, ich sehe gerade, die Uhrzeit ist bereits durch. Dann verschieben wir das auf die nächste Runde. Ich gebe erst mal das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir wollen ruhig mal eine Runde aussetzen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist da eine Pause angesagt. - Dann kann ich fortsetzen und mich den frühzeitigen Hinweisen bei der Bundesregierung auf Abgasmanipulationen zuwenden.

Gleich meine Frage an Sie, Herr Pung-Jakobsen: Ihre Referentin, Frau Vinnai, schreibt am Mittwoch, dem 23.09., also drei Tage nach der presseöffentlichen Bekanntmachung oder Bekanntwerdung der Manipulationsvorwürfe gegen VW in einem - Zitat - „Sachstand VW“ des Referates 323 zusammen mit ihrem Kollegen Falk Heinen aus dem Referat 321 zum Betreff „WG: Hintergrundinformationen zur VW-Affäre“, dass es - Zitat -

zulässig ist, wenige Fahrzeuge an die Testbedingungen im Labor anzupassen (Temperatur, Reifendruck, Vorladung der Batterie, ggf. auch Software).

Beruhete die Aussage von Frau - - Ich werde darauf hingewiesen, die Quelle noch mal zu nennen - Entschuldigung -: BKAm-2-2, Ordner 8, Blatt 18, Stichwort „Aktueller Sachstand“. Beruhete Frau Vinnais Aussage vom 23. September auf eigener Sachkenntnis, oder hatte sie sich dazu vorher bei fachlich zuständigen Stellen informiert?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich kann Ihnen nicht im Detail sagen, was die Grundlage für diese Einschätzung ist, woher sie diese Information hatte. Sie hat als zuständige Referentin das so aufgeschrieben. Ob sie sozusagen - - Sie hat natürlich Kontakt mit dem federführenden Ressort gehabt, auch mit den Kollegen bei uns im Haus, und hat die Presselage, die Veröffentlichungen, studiert, auch das, was der VW-Konzern da kommuniziert hat, und andere Stellen dazu. Es hat ja eine Fülle von Verlautbarungen und Veröffentlichungen gegeben. Welche konkret jetzt sozusagen Grundlage für diese Formulierung im Text haben, das weiß ich nicht, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich habe hier sozusagen - - habe diesen Text natürlich entsprechend meiner Aufgabe abgezeichnet und habe dabei nichts Aufsehenerregendes gefunden. Das war eine Information, die ich so hingenommen habe und die ich zunächst mal so im Zuge der erheblichen Vorwürfe, die es jetzt gab, so hingenommen habe als Information.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ich empfand damals auch persönlich - da mal ein Vermerk dazu - die Situation als relativ elektrisierend,



5. Untersuchungsausschuss

muss ich sagen. Ich bin beeindruckt von der coolen Herangehensweise.

Nun konkret zum Inhalt der Aussage zum Hintergrund des sogenannten VW-Skandals in dem Sachstandsvermerk vom 23.09.2015. Sie haben gesagt, Sie haben den abgezeichnet, können aber nicht nachvollziehen, auf wessen Information hin Frau Vinnai diese Information zusammengetragen hat; sie waren aber somit bekannt. Wie konnte nach Ansicht Ihrer Referentin eine Software, mithilfe derer wenige Fahrzeuge an die Testbedingungen im Labor angepasst werden können, nicht dem grundsätzlichen Verbot von Abschaltvorrichtungen aus Artikel 5 der Verordnung 715/2007 unterfallen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht genau sagen. Ich weiß nicht, wie gesagt, was Grundlage für diese Einschätzung war. Da wir aber sozusagen die Testverfahren nicht aus eigener Anschauung nachvollziehen und auch da keine Eigeninformation aus erster Hand von den Testenden haben, sind das Sekundärinformationen, die uns entweder über die in diesem Zeitraum in Fülle zur Verfügung stehenden Presseinformationen oder aus Informationen des zuständigen Fachressorts zugegangen sind. Davon gehe ich jedenfalls aus, da auch Frau Vinnai solche direkten Informationen mit den für die technischen Tests Zuständigen nicht hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten eingangs gesagt, dass Sie in der sozusagen ersten Säule sich daran erinnern, dass schon dieser besagte Artikel 5 immer eine Rolle gespielt hat und schon zu Beginn 2007 dann auch klar war, dass das irgendwie unpräzise ist. Nun taucht acht Jahre später dieser Artikel 5 wieder auf im Zusammenhang mit dem just aufgedeckten Abgasskandal bei und Betrug von VW in den USA. Sie sagen: Es wurde dann festgestellt. - Wenn Sie es abgezeichnet haben, vermute ich mal - - dadurch kriegt das natürlich auch einen bestimmten Wert und muss nicht weiter hinterfragt werden, woher diese Einschätzung kommt; sie scheint dann irgendwie gegeben oder geprüft zu sein.

Darum würde ich noch mal auch konkret nachvollziehen wollen, wie denn nach Ansicht Ihrer Referentin eine solche Software als Ausnahme im Sinne des Artikels 5 zum Zwecke des Motorschutzes zulässig sei angesichts des Umstandes, dass die beschriebene Funktionalität einer solchen Software gerade darin besteht, wenige Fahrzeuge gezielt den Testbedingungen im Labor anzupassen.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich kann Ihnen, wie gesagt, nicht sagen - das habe ich schon wiederholt jetzt gesagt -, wo genau sie diese Informationen herhat. Das wird eine Einschätzung sein. Sie ist selbst keine Technikerin und hat auch keine direkten Beziehungen zum Kraftfahrt-Bundesamt oder anderen. Das wird eine Information, die sie entweder aus dem zuständigen Ressort bekommen hat, eine Einschätzung, oder eine Information aus der Presse sein, die es damals in Fülle, wie gesagt, gegeben hat.

Woher genau sie das hat, weiß ich nicht. Aber da sozusagen im Zusammenhang mit der Aufdeckung des Abgasskandals eine Fülle von Dingen ans Tageslicht gekommen sind, die uns jedenfalls vorher als relativ unglaublich erschienen sind, haben wir das zunächst mal jetzt als weitere Information zur Kenntnis genommen, dass so etwas geht. Wir hatten vor dem September 2015 jedenfalls in dieser Eindringtiefe keine Informationen über Testverfahren, wie die durchgeführt werden, welche Veränderungen an Fahrzeugen da möglich oder nicht möglich sind. Darum haben wir uns vorher, vor dem September 2015, in der Intensität nicht gekümmert, weil das sozusagen damals eine eher technische Fragestellung war und, jedenfalls in den politischen Diskussionen, keine wesentliche Rolle gespielt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie schränken jetzt ein bisschen ein, dass eben die Intensität eine andere war, aber dass es an der einen oder anderen Stelle doch schon Gegenstand von Gesprächen gewesen ist, dass - - Ist dem so?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, bei uns nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine letzte Frage in dieser Runde: Auf wessen Einschätzung



5. Untersuchungsausschuss

und welche konkreten Kenntnisse stützte sich die weitere Aussage aus dem besagten Sachstandsvermerk, der da heißt, es sei „durchaus **möglich, dass auch andere Hersteller betroffen sind**, da es in der Branche zu dieser Thematik einen engen Austausch gibt“?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Auch da kann ich Ihnen nicht sagen, woher Frau Vinnai jetzt diese Informationen im Detail hat. Aber, wie gesagt, wir haben in diesen Tagen dann umfassend recherchiert: Presseveröffentlichungen, Rücksprache mit dem zuständigen Ressort, auch mit dem Kollegen aus dem Umweltbereich. Und aus einem dieser Gespräche und einer dieser Recherchen wird sie diese Informationen haben. Woher genau, weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann gebe ich das Wort an die SPD.

Kirsten Lüthmann (SPD): Unser Informationsbedürfnis ist damit gedeckt.

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

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Unseres noch nicht. - Wir bleiben in Bayern. Also, wir hatten uns ja gerade schon an dem Brief von Herrn Seehofer an Frau Merkel abgearbeitet. Und zwei Tage später wurde dann noch mal schriftlich die Position der Bayerischen Staatsregierung übermittelt. Das ist MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 75 ff., ein dreiseitiges Dokument. Und auf Seite 2 dieses Dokuments wird dann gleichzeitig auch noch die Position der BMW Group im Einzelnen vorgestellt und erläutert. Ist das eigentlich üblich, dass eine Staatsregierung dann gleich die Position eines Konzerns in einem Aufschlag mit übermittelt? Haben Sie das schon erlebt, oder ist das keine Besonderheit?

Vorsitzender Herbert Behrens: Kannst du beim Fall bleiben, bitte?

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal: Kannst du noch präziser am Gegenstand bleiben, bitte?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist zu dem Untersuchungsgegenstand, weil hier ist die Position des Freistaats Bayern zur Reform der Messung des Schadstoffausstoßes von Pkw, also RDE, vorgetragen in diesem Schreiben. Und in dem Schreiben ist nicht nur die Position der Staatsregierung übermittelt worden, sondern gleich noch, mitten in dem Brief integriert, die Position der BMW Group, also eines OEMs. Und ich wollte den Zeugen fragen, ob das ein üblicher Vorgang ist nach seinem Kenntnisstand.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, ich sage Ihnen im Sinne des Untersuchungsgegenstandes, dass sozusagen wir dieses Dokument erhalten haben von der Bayerischen Staatsregierung, wir das nicht abgestimmt haben. Wir haben es - - Die Bayerische Staatsregierung hat es so verfasst. Sie wird Gründe dafür haben, warum sie das so verfasst hat und warum sie neben ihrer Position auch die Position eines wichtigen Automobilherstellers da mitgeteilt hat. Und wir haben diesen Vorgang so zur Kenntnis genommen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde ich speziell zum Thema „Transferfunktion“ kommen. Da ist es so, dass - Aktenzeichen BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 58 - am 8. Oktober Ihre Kollegin von einem Treffen zwischen Staatssekretär Odenwald und Staatssekretär Machnig und einer Vertreterin des BMUB berichtet, bei der über die RDE-Gesetzgebung gesprochen wurde. Und da heißt es dann:

Zudem favorisiert VDA Aufnahme einer sog. „Transferfunktion“. Dabei handelt es sich um eine weitergehende Differenzierung der normalen Betriebsbedingungen (mit dem Ergebnis, dass die realen Messungen den Laborwert um einen Faktor 3,3 bis 5,0 überschreiten).

Haben Sie diese Transferfunktion, als Sie davon erstmals hörten - ich nehme an, Sie sind davon ja



auch in Kenntnis gesetzt worden -, so wahrgenommen, dass sie keinesfalls emissionsneutral ist, sondern zu einer Erhöhung der Emissionen führt? Und wie haben Sie die Transferfunktion denn bewertet?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Die Information, die wir über die Transferfunktion gehabt haben, die Gegenstand der Ressortabstimmung war, war, dass extreme Fahrweisen, die mit besonders hohem Schadstoffausstoß verbunden sind, sozusagen dort gemittelt werden, damit nicht durch Ausreißer, durch besonders aggressive, schnelle Fahrweisen, sozusagen jetzt das Gesamtergebnis verfälscht wird, sondern dass man sozusagen ausgehen muss von einem durchschnittlichen Fahrverhalten unter normalen Bedingungen und dass durch die Transferfunktion dieses hergestellt wird, also extreme Fahrweisen, extreme Verbräuche da entsprechend gemittelt werden. Das war die Information, die wir darüber bekommen haben. Und es ist ja sozusagen dann auch Gegenstand der Verordnung geworden in Form eines Platzhalters. Und es besteht da ja weiterer Prüfbedarf, wobei es dazu keine Entscheidung gibt. Es ist ja sozusagen damit auch nicht - - Da ist noch ein offenes Verfahren, das nicht Untersuchungsgegenstand ist, kann ich Ihnen sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das deshalb gefragt, weil - der gleiche Ordner 8, Seite 59 - Ihre Kollegin sich da so durchaus skeptisch zu dem Thema „Transferfunktion“ äußert. Und in dem Vermerk heißt es dann:

Auch wurde im Grundsatz Konsens erzielt, dass man jegliche Form von „Grauzonen“ vermeiden sollte und die von der Industrie geforderte „Transferfunktion“ wenn möglich vermeiden sollte.

Es gab ja dann eine Studie, die der VDA beauftragt hat und finanziert hat, um die mehrere Ressorts sozusagen gebeten hatten. Ist Ihnen der Inhalt dieser Studie bekannt? Waren Sie da von Kanzleramtsseite mit eingebunden in diesen Vorgang?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, wir waren in die Studie nicht eingebunden. Der Inhalt ist uns nur insofern bekannt, als dass sie in der Ressortabstimmung zitiert worden ist. Und nach meiner Erinnerung ist es auch keine Studie, die der VDA sozusagen völlig aus eigenem Antrieb in Auftrag gegeben und finanziert hat, sondern es hat durchaus darüber Abstimmungen gegeben, was Gegenstand der Untersuchung sein sollte. Der VDA hat die Transferfunktion ja gefordert, und er ist aufgefordert worden von den zuständigen Ressorts, das zu präzisieren und die Folgen zu präzisieren. Es hat dann auch konkrete Fragestellungen gegeben, die an den VDA herangetragen worden sind.

Die Verfahrensweise ist ja gewählt worden, weil sie zum einen unmittelbar und in kurzem zeitlichen Abstand eine belastbare Einschätzung haben wollte über die Transferfunktion und das sozusagen über einen normalen Weg einer öffentlichen Beauftragung und Vergabe nicht möglich gewesen wäre. Aber man hat sich nicht dem VDA sozusagen da ausgeliefert, sondern klare Anforderungen formuliert an die Studie, die auch überprüfbar waren. Das ist jedenfalls meine Erinnerung daran.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben einen Vermerk mit Ihrer Kollegin verfasst. Das ist MAT A BKAm-2-1, Ordner 4 von 7, Seite 10 ff. Da wird interessanterweise darauf hingewiesen, dass es hinsichtlich der Transferfunktion Uneinigkeit sozusagen innerhalb der Branche gibt, also dass bestimmte Hersteller diese Transferfunktion offensichtlich wünschen und andere nicht. Können Sie dazu noch mal Ihre Kenntnisse diesbezüglich erläutern? Also: Welche Hersteller haben sich dafür ausgesprochen, dass man das in die RDE-Gesetzgebung einbaut, und welche hielten die für überflüssig oder verzichtbar? Und welche Gründe wurden da sozusagen zur Sprache gebracht?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Hier wird sozusagen ein Diskussionsstand innerhalb der Automobilindustrie zitiert. Und wir haben sozusagen keine eigenständigen Erkenntnisse darüber, wie diese Positionen innerhalb der Automobilunternehmen zustande gekommen sind und dann da weiterentwickelt worden sind. Wir haben das sozusagen



5. Untersuchungsausschuss

zitiert, wir haben diese Informationen erlangt, dass es da unterschiedliche Einschätzungen gibt, woher genau, weiß ich nicht - möglicherweise von dem zuständigen Ressort -, und haben das dann zitiert, weil wir diese Information für wichtig hielten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber was hat denn aus Ihrem Kenntnisstand dazu geführt, dass die Bundesrepublik Deutschland dann in den zuständigen EU-Gremien sich für den Einbau der Transferfunktion in die Gesetzgebung entschlossen hat, wenn doch BMW und Daimler, also zwei der großen deutschen OEMs, sich dagegen ausgesprochen haben bzw. diese Transferfunktion für verzichtbar hielten? Das heißt, offensichtlich hat nur Volkswagen diese Transferfunktion für notwendig erachtet und zwei große nicht. Und das wundert mich jetzt, dass man sich dann dafür entschieden hat, das als Position Deutschlands zu vertreten, dass diese Transferfunktion zur Anwendung kommen soll, wenn zwei große deutsche Hersteller sagen: verzichtbar.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich finde es schade, dass Sie sozusagen nicht den Hersteller zitieren, der in dem Vermerk genannt ist, sondern einen Hersteller, der da nicht genannt ist. Ich habe Ihnen ja gesagt - auch dem Vorsitzenden eingangs gesagt -: Ich habe mich sozusagen vorbereitet auf diese Anhörung, indem ich noch mal in die Vermerke geschaut habe. Deswegen ist mir zufällig dieser Vermerk noch erinnerlich. Und in diesem Vermerk ist die Firma Ford genannt und nicht die Firma VW. Um das sozusagen zu sagen: Es wäre schön, wenn Sie die auch so zitieren würden präziserweise. Und es hat sozusagen - - Die Transferfunktion ist - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bitte? - Ich habe sie vor mir liegen, aber - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Genau. Da steht „Ford“ drin und nicht „VW“.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es war aber - - Es ging aber bei mir nicht um Ford, sondern es ging - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Sie haben aber VW genannt und haben Ford nicht genannt. Und wenn Sie zitieren, dann würde ich darum bitten, dass Sie präzise zitieren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist aber unerheblich für meine Frage.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, Sie haben gefragt, warum sozusagen, wenn doch - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann ist es jetzt korrigiert, Herr Pung-Jakobsen.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Gut. - Ich nehme auch gerne weiter zu der Frage Stellung; aber ich finde, es sollten sozusagen falsche Eindrücke vermieden werden und sozusagen hier - - Sie beabsichtigen ja meiner Einschätzung nach was Bestimmtes damit, dass Sie da jetzt den nicht dort stehenden VW-Konzern nennen und Ford nicht nennen, der da steht in dem Vermerk.

Aber gut, ich kann Ihnen ja sozusagen dazu sagen, warum die Bundesregierung sich dazu entschlossen hat, zu unterstützen, dass in der Verordnung jetzt diese Transferfunktion steht. Es stehen ja keine Werte für die Transferfunktion drin, sondern die Transferfunktion ist ein Platzhalter, der weiter geprüft werden soll. Es soll sozusagen im weiteren Gang der Rechtsetzung geprüft werden, welche Auswirkungen die Transferfunktion jetzt präziser, auf einer breiteren Basis hat, ob sie tragfähig ist, ob sie das gewünschte Ziel, dass nämlich sozusagen extreme Fahrweisen, extreme Bedingungen da ausgeglichen werden, erfüllt. Dazu kann ich Ihnen nichts sagen; das ist nicht Untersuchungsgegenstand, weil es ist ja noch ein laufendes Verfahren. Aber die Bundesregierung hat sich jedenfalls dazu entschlossen, zu unterstützen, dass man diese Prüfungen vornimmt und dass man dieses Instrument sozusagen in der Diskussion hält und weiter überprüft, ob das sozusagen zu den notwendigen Zielen führt. Da hat man sich innerhalb der Ressortabstimmung drauf verständigt.

Und da wir sozusagen ja nicht auf Grundlage der von Position 1 ... (akustisch unverständlich) von



5. Untersuchungsausschuss

Automobilunternehmen, sondern auf Grundlage dessen, was uns vernünftig erscheint, uns positionieren, ist das auch nachvollziehbar - für mich jedenfalls.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fragerunde ist bei der CDU/CSU-Fraktion. - Kein Bedarf.

Dann würde ich noch mal einen kleinen Themenwechsel vornehmen und an das anknüpfen, was in Rede stand, als wir uns das letzte Mal hier unterhielten, in der vorangegangenen Runde, und komme noch mal auf die Ereignisse im September 2015 zu sprechen.

In einem Sprechzettel des Bundespresseamtes vom 29. September 15 zum Thema „Volkswagen: Weitere Entwicklungen“ heißt es unter dem Punkt „Weitere Pressemeldungen“ - Zitat -:

Presseberichten zufolge soll Bosch VW bereits 2007 vor einer illegalen Verwendung der Technik gewarnt haben. Auch VW-intern wurde Presseberichten zufolge spätestens 2011 vor Anwendung des Softwaretools zur Abschaltung gewarnt.

Das ist BKAm-2-2, Ordner 8, Blatt 25. - Dieser Sprechzettel war mit Ihnen abgestimmt. Er fand Ihre Zustimmung, allerdings nur mit dem Zusatz - Zitat -:

Auf Nachfrage:

... Der Bundesregierung liegen keine Hinweise darüber vor, dass die Abschaltvorrichtungen auch bei anderen Herstellern zur Anwendung kamen.

In einer Vorlage der Herren Wetzels und Ihnen für die Bundeskanzlerin vom selben Tag zum Betreff „Auswirkungen VW-Krise auf den Automobilstandort DEU“ hieß es indes zum Sachverhalt, dass - Zitat -:

... offenbar dasselbe Abgasnachbehandlungssystem an verschiedene Hersteller ausgeliefert [wurde] und auch ausländische Hersteller

... bereits durch deutliche Überschreitungen der zulässigen Emissionsgrenzwerte zumindest in der EU aufgefallen

seien. - Das ist gleicher Ort, Blatt 38 ff. - Sind das aus Ihrer Sicht Hinweise auf einen möglichen Einsatz von Abschaltvorrichtungen auch von anderen Herstellern?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, das sind keine Hinweise darauf. Es ist ja untersucht worden durch das Kraftfahrt-Bundesamt und das zuständige - also, unter Aufsicht des zuständigen Ministeriums. Und es haben sich ja bisher keine Hinweise ergeben, dass auch andere Hersteller solche unzulässigen Abschaltvorrichtungen genutzt haben.

Sie zitieren aus meiner Sicht zwei unterschiedliche Sachverhalte. Zum einen sind hier Presseberichte zitiert, die von einem Softwaretool sprechen, vor dessen Einsatz Bosch gewarnt hat. Zum anderen sprechen Sie von einem Abgasnachbehandlungssystem, was an verschiedene Hersteller gegangen ist. Das ist aus meiner Sicht nicht das Gleiche.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, und es ist ja ein Hinweis auch von Ihnen, dass Sie da von Abschaltvorrichtungen sprechen, nachdem Sie eben gesagt haben: Sie reagieren damit auf einen Vermerk, in dem vor Anwendung eines Softwaretools zur Abschaltung gewarnt wird. - Daraufhin haben Sie ja gesagt: Der Bundesregierung liegen keine Hinweise vor, dass Abschaltvorrichtungen zur Anwendung kamen. - Insofern: Dem entnehme ich, dass Sie zumindest schlussfolgern haben, dass es sich bei dieser Software um Abschaltvorrichtungen handelt.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, wir haben nichts geschlussfolgert, sondern wir haben - - Ich habe einfach festgestellt, dass wir das uns - - Oder: Wir haben gemeinsam festgestellt, dass uns keine Hinweise vorliegen. Und das war zum damaligen Zeitpunkt wie auch jetzt eine gültige Aussage. Das, was Sie zitiert haben, sind Presseveröffentlichungen, wo wir es damals notwendig



fanden, dass der Inhalt dieser Presseveröffentlichungen unserer Hausleitung auch zur Kenntnis gebracht wird. Deswegen haben wir es aufgenommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich das Thema auf einen anderen Gegenstand - - ein weiteres Thema aufgreifen. Und zwar gibt es von Ihnen, Herr Pung-Jakobsen, einen für das Referat 323 mitgezeichneten Turbo - so heißt es hier - zum Thema „Volkswagen AG in Südkorea“ für die Mappe zum Gespräch des Abteilungsleiters 4 mit dem Wirtschaftsberater der koreanischen Präsidentin vom 17. Juni 2016. Darin heißt es:

Für Dieselfahrzeuge gelten in Südkorea europäische Abgasgrenzwerte ...

Speziell zur

**Dieselthematik EA189 EU5 -
Ministerium für Umwelt ...**

- also Euro-Norm 5 - wird festgehalten:

Am 24. September 2015 hat das zuständige Umweltministerium eine offizielle Untersuchung eingeleitet, deren Ergebnisse am 26. November 2015 veröffentlicht wurden:

- Feststellung eines vermeintlichen „defeat device“ in den EU5 Fahrzeugen ...

- insgesamt 125 000 Fahrzeuge -

- Bußgeld in Höhe von 10,5 Mio. € wegen eines vermeintlichen „defeat device“
- Behördlich angeordneter Rückruf der betroffenen ...

- 125 000 Fahrzeuge -

- Frist zur Vorlage des Rückrufplans 6. Januar 2016

... Der Rückrufplan wurde seitens des MoE

- so heißt es dort abgekürzt für Ministeriums für Umwelt -

noch im Januar abgelehnt und Strafanzeige wegen Einreichens eines unvollständigen/mangelhaften Rückrufplans erstattet. Im März und Juni wurden die überarbeiteten Rückrufpläne erneut abgelehnt. Zudem wurde im Juni die Annahme der geforderten Korrektursoftware durch das MoE verweigert, obwohl das für die europäischen Typengenehmigungen von VW zuständige Kraftfahrtbundesamt ... die Softwarelösung für mehrere Modelle (bspw. Tiguan) bereits genehmigt hatte.

Das ist BKAMt-2-2, Ordner 8, Blatt 250. - Weiter heißt es dort:

Insgesamt sind VW-Rückrufpläne und Softwarelösungen auch in DEU bisher nicht ohne Probleme und Verzögerungen verlaufen.

Worauf konkret waren die in dem Turbo konstatierten, in dem Text von Referat 323 ergänzten Probleme und Verzögerungen bei den VW-Rückrufplänen zurückzuführen - Stand 17.06.?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Nein, das - - Auch darüber hat es ja bereits Berichterstattungen gegeben, aber selbstverständlich auch Informationen des federführenden Ressorts. Es hat ja dann diese Untersuchungskommission gegeben, und parallel dazu sind auch die Aktivitäten des Kraftfahrt-Bundesamtes natürlich - davon gehen wir mal aus - in der Funktion der Dienstaufsicht dort verfolgt worden. Und insofern hat das Ressort auch Informationen darüber gehabt.

Es hat ja sozusagen zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und den Automobilherstellern, also konkret VW, da durchaus einen Diskussionsprozess gegeben, was die Rückrufaktion ergeben hat. Also nicht jede vorgeschlagene Rückrufaktion ist vom Kraftfahrt-Bundesamt so akzeptiert worden, sondern es hat durchaus da meiner Erinnerung nach Bemängelungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gegeben. Es hat dann Korrekturen gegeben bei



5. Untersuchungsausschuss

den entsprechenden Rückrufaktionen. Und nur - darauf wird dann hingewiesen - - Die Informationen, die wir aus Südkorea haben, werden meiner Einschätzung nach aus dem Wirtschaftsministerium gekommen sein, das sozusagen ja für die außenwirtschaftlichen Beziehungen zuständig ist, wie auch aus der Presse. Das war Gegenstand der Presseberichterstattung. Aber ich kann es jetzt nicht präzise sagen. Das ist lediglich eine Vermutung, dass das die Quellen dafür sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mir ist halt nur bekannt aus den Unterlagen, dass es eine von Ihnen verfasste Unterlage für die Mappe zum Gespräch gewesen ist, was eben - - Darum hatte ich es ein bisschen ausführlicher dargestellt.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, das ist richtig, das eben wird - - Es gibt verschiedene Quellen der Informationen für die Grundlage für so ein Gespräch. Der Wirtschaftsberater der Bundeskanzlerin ist sozusagen ja nach Südkorea gefahren und hat ein entsprechendes Gespräch geführt. Und wir haben nach bestem Wissen ihn sozusagen dafür mit Informationen munitioniert, die aus unterschiedlichen Quellen kommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das koreanische - - Ach, ich bin schon durch mit der Zeit. Dann muss ich das Wort weitergeben an die SPD-Fraktion. Nächstes Mal mehr.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. - Herr Pung-Jakobsen, ist Ihnen das bekannt, was uns der Zeuge Bänsch in der letzten Woche erzählt hat, nämlich dass dieser Transformationsfaktor, wenn überhaupt, nur für Kleinwagen wichtig ist, weil diese Ungenauigkeiten, die auftreten können, bei größeren Fahrzeugen überhaupt nicht zum Tragen kommen?

Und die zweite Frage ist: Würden Sie mit mir der Meinung sein, dass die beiden Firmen, die angesprochen wurden, nämlich BMW und Mercedes, da sie keine Kleinwagen produzieren, dann damit auch kein Problem haben, die in dem Schreiben angeführte Firma Ford sowie auch die nicht angeführten Firmen VW und Opel, da sie in diesem Segment sehr wohl eine erkleckliche Anzahl von Fahrzeugen produzieren, doch, und dass

vielleicht daher die von dem Kollegen Kühn angesprochene differenzierte Betrachtungsweise herkommt?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ja, ich meine, mich aus der damaligen Ressortabstimmung erinnern zu können, dass sozusagen das in der Tat die Grundlage für die differenzierte Einschätzung war. Und es ist ja auch nachvollziehbar und naheliegend, dass es so ist.

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

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie hatten ja vorhin darauf hingewiesen, dass ich angeblich hier falsch zitiert habe. Wenn ich über deutsche Automobilkonzerne rede, dann habe ich damit nicht Ford gemeint, und darum habe ich Ford auch nicht genannt, weil es immer noch amerikanisch ist. - Das mal zur Klarstellung.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lüthmann (SPD))

- Bitte?

(Zuruf der Abg. Kirsten Lüthmann (SPD))

- Ja, ich habe aber nach einer Position der drei großen deutschen OEMs gefragt, und das ist nicht Ford, außer der Konzern wird sich jetzt entschließen, aufgrund des Regierungswechsels in den USA seine Zentrale nach Deutschland zu verlegen. Aber das wird wahrscheinlich nicht der Fall sein.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, zumindest produzieren sie in erheblichem Maße und entwickeln auch eigenständig in Deutschland.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist bekannt, das ist bekannt. - Ich komme noch mal auf das Thema „Transferfunktion“ zurück, was jetzt auch meine Kollegin angesprochen hat. Dort ist es so, dass es im Ordner BK- - also, BK Amt-2-2, Ordner 10, Seite 26 - - Ihr Kollege Linscheidt im März 2015 in einer Mail,



die Sie erhalten haben müssen, die Fahrbedingungen im zweiten RDE-Paket und damit auch diese Notwendigkeit der Transferfunktion anspricht. Und da heißt es drin, dass die „Missbrauchsmöglichkeit des Begriffs ‚repräsentative Fahrbedingungen‘“ - das ist ja sozusagen der Hintergrund - bei den neuen Messungen eher ein theoretischer Fall ist. Deshalb würde mich das noch mal interessieren. Darum habe ich auch gefragt, warum bestimmte Hersteller das auch gar nicht für relevant halten, dass mit dem RDE-2-Paket doch sehr wohl extreme Fahrsituationen eigentlich ausgeschlossen werden sollten. Das war ja auch Sinn und Zweck der Übung. Insofern da für mich auch noch mal die Frage, was zu Ihrer Einschätzung oder dann letztendlich zur Positionierung geführt hat, dass man dennoch sozusagen diese Transferfunktion in der RDE-Gesetzgebung erst mal, wenn auch als Platzhalter, verankern will.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Sie zitieren eine Position eines Kollegen, der bei uns für den Umweltbereich zuständig ist. Sowohl bei uns im Haus wie auch innerhalb der Bundesressorts hat es unterschiedliche Einschätzungen dazu gegeben. Das ist ein ganz normaler Vorgang innerhalb der Bundesregierung. Wir regeln so was im Zuge der Ressortabstimmung, dass wir eine gemeinsame Position finden. Und man hat sich im Zuge der Ressortabstimmung darauf verständigt, dass man dieses Instrument genauer prüfen möchte und es deswegen im Instrumentarium behalten möchte. Und deswegen ist es sozusagen ohne Nennung von Werten, von Grenzwerten, in die Verordnung gekommen, übrigens sozusagen ja auch auf Beschluss aller oder einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten. Wir haben diese Position unterstützt. Aber es hat eine große Mehrheit der anderen europäischen Mitgliedstaaten das ebenso unterstützt, und auch die Europäische Kommission hat sich dafür ja offen gezeigt. Und es soll eigentlich dieser Faktor, der zumindest teilweise technisch für notwendig gehalten wird, weiter geprüft werden. Und im weiteren Verfahren wird es dann dazu auch eine Positionierung geben, ob er in der Verordnung drinbleibt oder möglicherweise nicht drin stehen bleibt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde Sie bitten, noch mal mir zu erklären, wie folgende Formulierung in dem Dokument, wo es auch um die Position der verschiedenen OEMs zur Transferfunktion ging, zu bewerten ist. Dort heißt es - - Also, das Dokument hat ja dann drei Seiten und enthält dann sozusagen nach Darstellung der Fakten auch die Bewertung, die Sie mit Ihrer Kollegin Frau Vinnai formuliert haben. Da heißt es:

Ein **Konformitätsfaktor von über 2** in der ersten Stufe ...

Ach so, ich sage noch mal - - Ja, ja, das ist also MAT A BKAm-2-1, Ordner 4 von 7, Seite 12. Da heißt es dann:

Ein **Konformitätsfaktor von über 2** in der ersten Stufe 2017/2018 ... dürfte allerdings **kaum eine qualifizierte Mehrheit unter den MS finden bzw. die KOM überzeugen**.

Also, Konformitätsfaktor über 2. - So. Und dann heißt es:

Mit Hinblick auf das weitere Verfahren ... wird DEU sich bemühen, weitere MS, insbesondere FRA, für unsere Position zu gewinnen. Ziel sollte sein, arbeitsteilig mit FRA dafür Sorge zu tragen, mit anderen MS einen breiten Konsens zu erreichen.

Jetzt würde mich noch mal interessieren, welche Arbeitsaufträge sich daraus dann abgeleitet haben und was dann heißt, dass konkret mit Blick auf das, was mit Frankreich dann sozusagen arbeitsteilig besprochen wurde - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Arbeitsaufträge von wem für wen?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist ja ein Vermerk, der an die Kanzlerin gegangen ist, den Sie formuliert haben. Also werden sich daraus ja in Bezug auf Frankreich Absprachen und weiteres gemeinsames



Vorgehen ergeben haben. Und mich würde mal interessieren, was da genau dann passiert ist.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Es hat sozusagen weitere Abstimmungen mit den anderen Mitgliedstaaten gegeben, die wir ja auch nicht alleine und auch nicht federführend geführt haben, sondern die beteiligten Ressorts waren an solchen Abstimmungen beteiligt, wie ich eben schon ausgeführt habe, mit dem Ziel, eine tragfähige, technisch umsetzbare Lösung für ganz Euro- - für die gesamte Europäische Union zu finden.

Es hat sicherlich - - Ich weiß - - kenne jetzt nicht den Rücklauf dieses Vermerks; ich weiß nicht, wie der kommentiert worden ist. Aber in der Regel gibt es da sozusagen keine Arbeitsaufträge der Bundeskanzlerin in puncto ein, zwei, drei, vier, fünf, sondern es gibt einen Haken, oder es wird eine bestimmte Formulierung unterstrichen. Und wir wissen, dass wir entsprechend verfahren oder eben nicht verfahren, wenn sozusagen das negativ beschieden wird durch irgendein Signal. Das ist aber, glaube ich, damals nicht der Fall gewesen.

Ich kann - - Wie gesagt, ich weiß nicht genau, wie da der Rücklauf war, aber ich weiß, dass wir uns bemüht haben, eine tragfähige Position mit anderen Mitgliedstaaten zu finden. Und das ist ja am Ende auch gelungen. Es ist sozusagen ein laufender Prozess gewesen, in dem sozusagen die Kommission sich spät positioniert hat mit ihrem Vorschlag. Und es ist ja auch spät erst die tragfähige Position innerhalb der Mitgliedstaaten, die weit auseinanderlagen mit ihren Positionen - - Es hat sozusagen auch innerhalb der Mitgliedstaaten, und zwar bei nicht wenigen, Positionen gegeben, die nahe an denen der Ausgangsposition des VDA lagen. Und insofern haben wir dann hinterher eine Position gefunden, die nahe an unserer lag und von der des VDA ein ganzes Stück entfernt war. Das haben wir durchaus als erfolgreiches Ergebnis dann so verstanden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Als dann sozusagen die Verständigung auf die Konformitätsfaktoren zustande gekommen ist, schreiben Sie in dem Vermerk im

November 2015 - das ist BKAmt-2-1, Ordner 4, Seite 52 -:

Die BReg hatte im Vorfeld gefordert, dass die zentralen Elemente, das zeitliche Inkrafttreten der neuen Regelungen, die Höhe der NOx-Grenzwerte sowie die Transferfunktion **intelligent miteinander verknüpft werden müssen.**

Da würde mich interessieren, was es heißt: „intelligent miteinander verknüpft werden“.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, ich habe die Kriterien jetzt schon wiederholt genannt. Wir haben ja schon in einem früheren Stadium von der Kommission verlangt, dass sie nachweist, dass es technisch machbar und umsetzbar ist. Wir wollten, dass sozusagen es einen Grenzwert gibt, der für alle Fahrzeugtypen tragfähig ist, weil wir auch Wert darauf gelegt haben, dass Dieselfahrzeuge, die im Hinblick auf CO₂-Emissionen und Effizienz, Energieeffizienz, eine hohe Leistungsfähigkeit haben, dass die weiter eine Chance im Markt haben und weiterhin auch wirtschaftlich produziert werden können. Und es sollte ein sinnvoller Beitrag zur Luftreinhaltung gefunden werden. Das sind unterschiedliche, auf den ersten Blick teilweise gegensätzliche Faktoren; die müssen miteinander kombiniert werden, damit sie alle sinnvoll zum Tragen kommen. Das ist, glaube ich, mit „intelligenter Kombination“ gemeint.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Runde an der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Weiterhin keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Fragen. - Dann knüpfe ich an meinen Punkt „Die unterschiedliche Umgehungsweise in Europa und Korea“ an. Ich führe noch mal eben ein: Das koreanische Umweltministerium hat die von VW vorgelegten Rückrufpläne auch nach einer Nachbesserung als unvollständig und mangelhaft eingestuft und Strafanzeige erstattet. Das KBA war hingegen bei gleicher Rechtslage zufrieden mit den



5. Untersuchungsausschuss

Rückrufplänen von VW und hat dessen Vorschlag für eine Softwarelösung genehmigt. War das Vorgehen des koreanischen Umweltministeriums nach Ihrer Ansicht rechtsfehlerhaft, oder ist vielmehr dem KBA mangelhafter Vollzug vorzuwerfen, immer vor dem Hintergrund, dass sich Korea auf europäische Grundlagen bezieht?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht genau sagen, weil mir sozusagen die Vorgehensweise des KBA aus Berichten des Ressorts nachvollziehbar ist, das der koreanischen Behörde nicht so intensiv nachvollziehbar ist. Aber dass sozusagen unterschiedliche Behörden in unterschiedlichen Ländern, zumal die koreanische Behörde keine europäische Behörde ist, zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, das finde ich nicht überraschend. Und ich kann Ihnen auch sagen: Es ist vor dem Hintergrund auch nicht überraschend, dass auch Korea eigenständige industriepolitische Interessen hat und möglicherweise auch das Vorgehen der koreanischen Behörden nicht nur von engen fachgerechten Aspekten getrieben ist. Das ist durchaus möglich und vorstellbar. Insofern finde ich das jetzt keine vollkommene Überraschung, dass zwei Behörden hier zu unterschiedlichen Ergebnissen kamen. Unserer Einschätzung nach waren die des KBA, weil wir da das Vorgehen nachvollziehen konnten, sachgerecht und vernünftig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Am Ende des Sprechzettels, den ich eingangs schon erwähnt hatte, für den Abteilungsleiter 4 im Bundeskanzleramt heißt es zur Position „Volkswagen“:

VW setzt auf **politische Flankierung**, um den Prozess wieder in Gang zu bringen und die zügige Genehmigung des Rückrufplans zu befördern (ggf. auch direkter Kontakt der koreanischen Behörden mit dem KBA, war bereits in der Türkei und Singapur hilfreich).

Gehört es Ihres Erachtens nach zu den gesetzlichen Aufgaben des KBA, das koreanische Umweltministerium von seiner oftmals - - einer

identischen Rechtslage gewonnenen Einschätzung abzubringen, dass VWs Rückrufpläne für Südkorea mangelhaft oder unvollständig sind?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, ich weiß nicht, ob das KBA da jetzt direkt gegenüber der südkoreanischen Behörde aktiv geworden ist; aber es gehört durchaus zu den Aufgaben der Bundesregierung, mit Behörden anderer Länder in Austausch zu treten und über deren Rechtsinterpretation von Rechtsgrundlagen sich auszutauschen und möglicherweise, wenn man zu unterschiedlichen Auffassungen kommt, dort auch zu widersprechen. Und ich habe ja gesagt: Es könnte ja sein, dass sozusagen möglicherweise auch fachfremde Überlegungen für die südkoreanische Behörde eine Rolle gespielt haben. Insofern ist das durchaus - - gehört das zu den Aufgaben der Bundesregierung und nachgeordneter Behörden, herauszufinden, ob dem so ist, und dem auch entgegenzutreten, wenn es fachfremde Erwägungen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, mal unabhängig davon, dass eine Automobilnation Südkorea eigene Interessen hat, konkret auf unseren Fall hier bezogen: Worin konkret sollte die von VW erbetene „politische Flankierung“ - so ist es ja zitiert - durch direkte Kontakte des KBA bestehen, wenn sie bereits in der Türkei und Singapur hilfreich gewesen sei?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, Sie haben es ja selbst zitiert: das Rückrufverfahren wieder in Gang zu bringen. VW hatte selbstverständlich ein Interesse daran, dass man sozusagen sieht, dass auch in Deutschland lief - - eine Lösung des Problems hinbekommt, dass man ein Rückrufverfahren, ein rechtssicheres, in Gang setzt, nachdem dann die entsprechenden Manipulationen beseitigt werden und die Fahrzeuge wieder in einen typgenehmigungsgerechten Zustand versetzt werden. Und in dem Sinne wird sozusagen auch der Wunsch nach politischer Flankierung gewesen sein, die Behörden darum zu bitten, dies zu tun: einen rechtssicheren Zustand herzustellen und möglicherweise auch nach Argumenten zu fragen, wie dies geschehen kann, was zu tun ist dafür. Das ist nachvollziehbar. Das passiert, dass



5. Untersuchungsausschuss

Unternehmen darum bitten, dass man sie unterstützt sozusagen dabei, auch bei politischen Kontakten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Das war jetzt die Bitte oder die Aufforderung. Kam es denn letztendlich zu dieser politischen Flankierung wie in der Türkei und in Singapur?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht sagen; das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das war zu diesem Themenkomplex erst mal alles. - Ich gebe weiter an die SPD-Fraktion. - Dann ist die Reihe an den Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will zum Thema „Untersuchungskommission“ kommen, also, VW-Untersuchungskommission, und Sie fragen, ob die Einsetzung der „Untersuchungskommission Volkswagen“ seitens des BMVI mit dem Bundeskanzleramt im Vorfeld abgestimmt war, ob Sie da Kenntnis hatten, dass das BMVI das plant. Oder war das sozusagen auch eine gemeinsame Entscheidung? Also, in welcher Form war das Bundeskanzleramt dort involviert?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir sind darüber informiert worden, dass der federführende zuständige Minister dies so tun wird. Es ist ja zwei Tage nach Aufdecken oder drei Tage nach Aufdecken dieser Maßnahme erfolgt. Insofern hat es da keine aufwendigen Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung gegeben, sondern der federführende Minister hat dies entschieden, das so zu tun, und wir hatten da keinen Anlass, dies zu beanstanden, weil das gemeinsame Ziel der Bundesregierung war, die Sachverhalte hier aufzuklären und eine belastbare Erkenntnislage zu gewinnen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also es gab sozusagen seitens des BMVI jetzt keine Rücksprache im Sinne von ob das Bundeskanzleramt diese Vorgehensweise jetzt teilt, sondern Sie wurden einfach schlicht und ergreifend informiert, in Kenntnis gesetzt hinsichtlich Arbeitsauftrag, Zusammensetzung der Untersuchungskommission?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Meiner Kenntnis nach hat es keine Abstimmung darüber gegeben. Und das ist auch nicht ungewöhnlich, weil, wie ich schon gesagt habe, das gehört sozusagen zu dem - - zur Ressortverantwortung des BMVI, das seine Geschäfte ja in eigener Verantwortung führt. Insofern hat es diese Entscheidung so getroffen, dann ist - - Das ist auch nicht zu beanstanden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und wie beurteilen Sie, sagen wir mal, die Informationslage? Also, wurden Sie seitens des BMVI über Zwischenstände und Zwischenergebnisse in irgendeiner Form informiert über die Arbeit der Untersuchungskommission? Und hatten Sie Beteiligungsmöglichkeiten, also gab es die Möglichkeit, dass das Bundeskanzleramt an Treffen der Untersuchungskommission teilnimmt? Also, wie ist der Informationsaustausch letztlich zwischen den Häusern gelaufen? Was haben Sie da erfahren?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Es hat ja insgesamt für die Bundesregierung, für die beteiligten Ressorts auf Staatssekretärebene ein paarmal Gespräche gegeben, wo über den Sachstand informiert worden ist durch den zuständigen Staatssekretär. Es hat aber von uns keine Beeinflussung oder keine Beteiligung gegeben, weil wir sozusagen darüber - - weder über die Kapazitäten noch über den Sachverstand verfügen, uns an solch einer Kommission zu beteiligen. Wir haben kein Ingenieurs- - und kein Ingenieurswissen sozusagen, die uns in die Lage versetzen, hier uns daran zu beteiligen. Auch den Wunsch hat es nicht gegeben. Wäre auch ungewöhnlich gewesen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und sind Sie über Zeitpunkt, Art und Weise und Inhalt der Veröffentlichung der Ergebnisse der Untersuchungskommission vorab informiert worden? Gab es da eine Pressekonferenz?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Es hat sozusagen Informationen über das Ergebnis der Untersuchungskommission gegeben. Wann präzise das erfolgt ist, kann ich Ihnen nicht mehr sagen; das weiß ich nicht. Aber es hat Informationen an uns und die anderen Ressorts natürlich gegeben.



Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann will ich noch mal - ja, ich habe noch Zeit - zum Thema „CO₂-Messungen“ kommen. Sie haben - - In einem Vermerk für Minister Altmaier vom Juli 2016 - das ist BKAMt-2-2, Ordner 4, Seite 92 - heißt es:

Bei den Testreihen des KBA sind auch Abweichungen bei den Tests der Automobilindustrie zum CO₂-Ausstoß aufgefallen. Diese werden ... systematisch untersucht.

Welche Kenntnisse hatten Sie denn von erhöhten CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen, die im Rahmen der „Untersuchungskommission Volkswagen“ getestet wurden?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Sie wissen, dass die CO₂-Problematik oder CO₂-Tests nicht zum Untersuchungsgegenstand dieses Ausschusses gehören. Ich kann Ihnen sagen, dass sozusagen es ja Erkenntnisse gegeben hat bei der Überprüfung der NOx-Grenzwerte als sozusagen Bei-Erkenntnis, Beifang auch über CO₂-Grenzwerte. Und in dem Zusammenhang sind wir informiert worden, dass dem auch weiter nachgegangen wird. Meines Wissens nach laufen diese Überprüfungen auch noch, und deswegen kann ich dazu nichts sagen. Das ist auch nicht Untersuchungsgegenstand hier.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und haben Sie während - - Andersrum: Hat das Bundeskanzleramt während des Arbeitsprozesses der VW-Untersuchungskommission Zwischenstände oder bestimmte Informationen aktiv abgefragt? Also, ich frage jetzt nicht sozusagen, ob das BMVI Sie irgendwann in Kenntnis gesetzt hat, sondern: Haben Sie Zwischenstände, bestimmte Themen aus der Arbeit der Untersuchungskommission abgefragt?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir sind sozusagen ja - wie auch die anderen Ressorts - informiert worden. Insofern haben wir es nicht für notwendig gehalten, sozusagen darüber hinaus über die Informationsarbeit des BMVI, die uns ausreichend erschien - es waren ja auch laufend Informationen darüber hinaus - - da Erkenntnisse

nachzufragen. Wir fanden es sinnvoll, das Ressort da arbeiten zu lassen und auch zunächst mal zu tragfähigen Ergebnissen kommen zu lassen, bevor wir sozusagen irgendwelche Wasserstände da zugerufen bekommen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Also, es gab keine aktive Anfrage aus dem Bundeskanzleramt zu Zwischenergebnissen oder Inhalten der Arbeit der VW-Untersuchungskommission, sondern die Informationen kamen immer aus dem BMVI?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, es hat - - Meiner Erinnerung nach hat es mal ein Telefonat unseres Abteilungsleiters mit dem zuständigen Staatssekretär gegeben. Darüber gibt es ja auch eine Aufzeichnung in Ihren Unterlagen. Und da hat selbstverständlich auch der Abteilungsleiter nach dem Stand der Ermittlungen gefragt und wird dann entsprechend auch informiert worden sein, wie das BMVI das auch gegenüber allen anderen getan hat, gegenüber den zuständigen Ressorts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion mit weiteren Fragen? - Ist nicht der Fall. - Dann möchte ich Sie, Herr Pung-Jakobsen, nach Dingen befragen, die Stichwort „strukturelle Defizite“ betrifft, bei der Typengenehmigung und bei der Konformitätsprüfung. Sie haben in einem weiteren mit Ihnen abgestimmten Sprechzettel des Bundespresseamtes am 6. November 2015 zu „Volkswagen: Aktuelle Entwicklung“ geschrieben. Dort heißt es unter anderem: Wichtig ist es, in Zukunft „Strukturen zu schaffen, um solche Vorfälle zu vermeiden“. - Das ist BKAMt-2-2, Ordner 8, Blatt 95 ff. - Wie sollten die Strukturen, welche es zu schaffen gälte, um solche Vorfälle künftig zu vermeiden, im Hinblick auf die gesetzlichen Zuständigkeiten und Kompetenzen für die Typengenehmigung bzw. Konformitätsprüfung und die Kfz-Steueranlagung aussehen, die Ihnen vorschwebten, als Sie Ihr Einverständnis mit diesem Sprechzettel signalisiert haben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Na, da wird ja sozusagen eine Aussage gemacht pauschal, dass sozusagen Strukturen verändert werden müssen, ohne dass damit eine Positionierung verbunden war, wie das im Konkreten rechtlich und technisch



5. Untersuchungsausschuss

aussehen wird. Ich glaube, darüber gab es jetzt auch im Detail keine Erkenntnisse. Es ist ja auch so, dass sozusagen die Schlussfolgerungen aus der entsprechenden Untersuchung noch nicht getroffen sind. Das steht einer weiteren Diskussion offen. Das ist insofern auch nicht Gegenstand des Ausschusses hier.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also war es eine Anregung, die Sie in dem Zusammenhang gegeben haben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das war sozusagen zunächst mal eine Anregung oder eine Einschätzung, dass strukturelle Veränderungen notwendig sind, ohne im Detail sozusagen einen Vorschlag dafür zu haben, wie die im Detail jetzt auszusehen haben. Das ist, wie gesagt - - Es laufen die entsprechenden Untersuchungen ja auch noch, und da gibt es noch keine abschließende Willensbildung dazu.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie etwas sagen zu dem Prozess der Willensbildung? An welcher Stelle befinden wir uns da gerade?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das ist ein laufendes, offenes Verfahren. Das ist nicht untersuchungsgegenständlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ein halbes Jahr später, am 28. Juni 2016, schrieb Ihnen Ihr Kollege Falk Heinen dann in einer E-Mail zur Frage der Kompetenzverteilung zwischen dem UBA und dem KBA - Zitat -:

... wie vereinbart, hier zunächst die Hintergründe zu den Äußerungen zum Immissionsschutz und den Abgasmessungen durch das UBA.

Auslöser war eine Antwort im Rahmen eines Interviews des UBA zu Abgasmessungen. Dort wurde zitiert:

Die Messwerte werden zur Ableitung von Emissionsfaktoren für die Umweltberichterstattung verwendet.

BKAmt-2-2, Ordner 8, Blatt 255. - Minister Dobrindt habe

auf die entsprechende Ankündigung in der SZ folgendermaßen reagiert: „Die zuständige Behörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt“...

Dazu schrieb dann wiederum Herr Heinen als Bewertung - Zitat -:

Insofern haben sowohl KBA als auch UBA gesetzliche Aufträge zur Abgasmessung, die nicht in Frage gestellt werden sollten. Auch funktioniert das parallele Verfahren im Grundsatz reibungslos und rückt nun nur wegen der Abgasaffäre in den Fokus. Seitens BKAmT könnte darauf hingewiesen werden, dass künftig präzise auf die Aufgaben der nachgeordneten Ämter hingewiesen wird, so dass Konflikte nicht herbeigeschrieben werden können, wo sie gar nicht sind.

Teilten Sie im Juni 2016 dann diese Ansicht Ihres Kollegen Heinen, hinsichtlich der Aufgaben der nachgeordneten Behörden UBA und KBA seien Konflikte herbeigeschrieben worden?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Mir sind jedenfalls keine gravierenden Konflikte bekannt zwischen diesen beiden Behörden. Und ich habe der Einschätzung des Kollegen Heinen da auch nichts hinzuzufügen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Verbandsvertreter spielten in einer anderen Rolle schon eine - - in einem anderen Zusammenhang eine Rolle. Mit geht es jetzt noch mal um Nähe und Distanz zu Verbandsvertretern. Auch da geht es um eine Vorlage von Ihnen für Herrn Altmaier. Darin schreiben Sie zur Frage des ZDF nach dem Verhältnis der Bundesregierung zur Automobilindustrie - Zitat -:

Treffen mit Industrievertretern ebenso wie mit Vertretern anderer Organisationen der Zivilgesell-



schaft - wie z. B. Umweltorganisationen - dienen der Information und dem Austausch zu politischen Fragestellungen.

So fände auch

im Vorfeld von neuen gesetzlichen Regelungen ein Austausch mit den betroffenen Kreisen - also mit der Automobilindustrie genauso wie mit Umweltverbänden - statt. Diese Erkenntnisse werden bei der Formulierung der deutschen Position zu neuen europäischen CO₂-Grenzwerten grundsätzlich berücksichtigt.

BKAmt-2-1, Ordner 4, Blatt 1 ff. - In den Unterlagen finden sich indes, soweit ersichtlich, keine Belege dafür, dass sich die Kanzlerin oder der Kanzleramtsminister zu den Manipulationsvorwürfen bei den Abgasemissionen und damit im Zusammenhang stehenden politischen Fragestellungen mit Vertretern der Umweltverbände ausgetauscht hätten. Dafür stellen Sie in mehreren Vorlagen bzw. Sprechzetteln zur VW-Krise bzw. den Verhandlungen auf EU-Ebene, jeweils gesondert hervorgehoben, die Position des VDA bzw. die von VW dar. Wann und wie oft haben sich die Kanzlerin oder der Chef des Bundeskanzleramtes oder Abteilungsleiter des Kanzleramtes seit Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe mit Vertretern von Umweltverbänden getroffen, um sich mit Ihnen über den Umgang bzw. mit den Konsequenzen aus dem Abgasskandal auszutauschen? Können Sie mir darüber Auskunft geben?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich nicht, weil sozusagen ich für die Umweltverbände im Bundeskanzleramt nicht zuständig bin. Ich weiß im Zuge der Beteiligung - - von Vorbereitungen, dass es natürlich Gespräche auch mit Umweltverbänden generell gegeben hat, der Kanzlerin und des Chefs des Kanzleramtes. Welchen inhaltlichen Gegenstand diese Gespräche im Detail hatten, das kann ich Ihnen nicht sagen; das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so, das hatte ich vorhin anders gehört. Aus Ihrer Funktion heraus dachte ich, dass Sie als zuständiger Referatsleiter für das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur natürlich auch, wenn sich Umweltverbände und Automobilverbände zu einem Thema äußern, davon erfahren. Aber Sie sagen, das ist - -

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das tun wir auch. Ich habe früher schon mal dargestellt, ja, dass wir sozusagen - - mit den Umweltverbänden vorrangig das zuständige Referat, das auch den Umweltbereich betreut, redet, weil die fachlich auch näher dran sind, wir uns aber über die Gegenstände da durchaus austauschen, also sozusagen auf Arbeitsebene solche Gespräche - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Das war meine Frage, wie Sie sich eben da mit den anderen austauschen. - Und können Sie mir sagen, bei welchen Verhandlungen auf EU-Ebene seit Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW die Einschätzung von Vertretern der Umweltverbände aus solchen Treffen aktenmäßig Eingang gefunden hat in die Absteckung der Verhandlungsposition Deutschlands? Da geht es um den Rechtsrahmen der EU für Abgas- und CO₂-Emissionen. Können Sie mir darüber etwas sagen?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Was verstehen Sie unter „aktenmäßig Eingang gefunden hat“?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie haben eben dargestellt, dass es aktive Kontakte gegeben hat zwischen Umweltverbänden und dann Positionen des VDA oder auch von VW. Und jetzt geht es darum, dass Verhandlungspositionen Deutschlands dann auch formuliert werden, wenn es um die Verhandlung von Konformitätsfaktoren und andere Dinge mehr geht. Inwieweit sind dann die Anregungen von Umweltverbänden dort mit einbezogen worden und aktenmäßig, halt in schriftlicher Form - - Irgendwie muss es ja dokumentiert gewesen sein, in welchen Positionen Umweltverbände argumentiert haben. Beim VDA und bei VW ist es ausdrücklich und explizit so genannt. Und von daher ist meine Frage, ob das irgendwo dann auch nachlesbar ist.



Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich habe, wie gesagt, die Gespräche mit den Umweltverbänden zu diesem Sachverhalt jetzt nicht geführt. Es ist auch nicht so, dass eins zu eins Positionen von Verbänden dann zur Position der Bundesregierung werden und in die europäische Gesetzgebung einfließen, sondern - Sie haben ja richtig zitiert - es wird „berücksichtigt“ dabei. Und wir beziehen diese Aspekte bei der Findung der Position der Bundesregierung durchaus mit ein, wägen die ab, was davon sinnvoll ist zu übernehmen und was nicht sinnvoll ist. Und das wird jetzt nicht im Einzelnen dokumentiert, was besonders überzeugend gefunden worden ist von einem Verband.

Sie können aber nachvollziehen, dass sozusagen unsere Position, die wir dann vertreten haben im entsprechenden Rechtssetzungsverfahren, nicht identisch ist, weder mit Industrieverbänden noch mit Umweltverbänden, sondern dass es durchaus da eine Abwägung gibt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die Runde geht an die CDU/CDU. - Entschuldigung, SPD-Fraktion. Pardon. - Und Grüne? Dort keine weiteren Fragen? - Dann: Meine letzten Fragen beziehen sich auf den Stand der Umsetzung der VW-Rückrufe. Wenn Sie mir dazu noch was sagen können. Sie heben in einem Sprechzettel für ein Gespräch mit Herrn Altmaier mit dem Vorstandsvorsitzenden des TÜV Rheinland am 5. Juni - - Juli 2016 hervor, dass das KBA zwar bereits im Oktober 2015 den verbindlichen Rückruf aller betroffenen VW-Dieselmotore angeordnet habe, Stand Anfang Juli 2016 sei aber erst aktuell für 40 Prozent der betroffenen VW-Fahrzeuge eine Freigabe für den Rückruf erteilt. - Das sind die Unterlagen BKAm-2-1, Ordner 4, Blatt 90.

In einem anderen Sprechzettel haben Sie am 17.06.16 folgenden Satz eingefügt:

Insgesamt sind VW-Rückrufpläne und Softwarelösungen auch in DEU bisher nicht ohne Probleme und Verzögerungen verlaufen.

Das ist an anderen Orten - nein, gar nicht wahr: BKAm-2-2, Ordner 8, Blatt 250. - Woran lag es, dass mit Stand April 2016 - - Stand Juli 2016 offenbar noch nicht mal die Hälfte aller betroffenen VW-Fahrzeuge vom KBA die Freigabe für den Rückruf erhalten hatten?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Das kann ich Ihnen nicht sagen, weil wir die Rückrufaktionen nicht durchführen und auch nicht koordinieren. Wir haben sozusagen die Erkenntnis, dass das nicht so, wie das ursprünglich geplant war, erfolgt ist durch Informationen des Ressorts. Und auch glaube ich: Das ist auch Gegenstand von Presseberichterstattung meiner Erinnerung nach gewesen. Insofern haben wir das zitiert, diese Erkenntnisse. Wo die Ursachen genau liegen, das kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie beziehen sich auf Presseveröffentlichungen. Das heißt, es hat auch keine direkte Information durch das Ressort an Sie gegeben, dass die Rückrufaktion irgendwie ins Stocken geraten ist.

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Ich gehe davon aus, dass wir darüber, über den Sachstand, auch mit dem Ressort gesprochen haben und auch von dort diese Information bekommen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie dann auf diese Information reagiert, dass Sie möglicherweise gesagt haben: „Jetzt muss noch mal Druck gemacht werden, um dem nachzukommen“? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dirk Pung-Jakobsen: Wir sind operativ für die Rückrufaktion nicht zuständig, und wir hatten nicht den Eindruck, dass sozusagen das Ressort das - - oder nicht - - auch die nachgeordnete Behörde das nicht sachgerecht vornimmt. Es war ja so, dass die nachgeordnete Behörde selbst sozusagen die Defizite festgestellt hat und die Hersteller gebeten hat, das zu korrigieren. Insofern hatten wir keinen Anlass, davon auszugehen, dass irgendwas da nicht vernünftig verläuft. Aber wir sind operativ dafür auch nicht zuständig.



Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Nachfragen aus dieser Runde? - Ich bin dann auch durch. - Wenn keine weiteren Nachfragen an den Zeugen Pung-Jakobsen bestehen, dann ist hiermit die Befragung beendet. - Dann ist Einvernehmen dazu.

Eine Frage jetzt von mir: Kann ich zu dem Beschlussvorschlag Einvernehmen herstellen oder feststellen, dass die Vernehmung von Herrn Pung-Jakobsen mit der Maßgabe beendet ist, dass Herr Pung-Jakobsen zwei Wochen Zeit hat, Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen und Ergänzungen zu seiner Aussage mitzuteilen? Es geht ja darum, die Teilnahme von Herrn Pung-Jakobsen hier im Ausschuss sicherzustellen, dass wir bereits jetzt dieses feststellen. - Wenn das so ist, dann ist das so beschlossen.

Dann möchte ich die Sitzung unterbrechen. Die nächsten Zeugen sind für 18 Uhr geladen, und ich möchte die Kolleginnen und Kollegen und auch die Zuschauer bitten, dann dort wieder vertreten zu sein, damit wir in die Zeugenvernehmung - -

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Also nach der
namentlichen Abstimmung
dann!)

- Ja, genau. - Also, ich bin immer davon ausgegangen, dass es beim Zeitplan zunächst bleibt. Wenn dem nicht so ist - - Wir haben die Namentliche um 17.30 Uhr, sprich: Wir machen es nicht uhrzeitmäßig fest, sondern wir sagen: Nach der namentlichen Abstimmung treffen wir uns hier wieder im Ausschuss, aber nicht vor 18 Uhr. - So, dann unterbreche ich die Sitzung.

(Unterbrechung von
16.21 bis 18.20 Uhr)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich würde ganz gern fortsetzen. Es fehlt noch der eine oder die andere; die werden aber alle gleich eintrudeln, und wir können unsere Sitzung fortsetzen.

Herzlich willkommen, Herr Resch und Herr Dr. Zierock! Ich bedanke mich, dass Sie unserer Einladung folgen konnten.

Bevor ich mit der Vernehmung beginne, ist erst das Prozedere mit der Belehrung über die Rechte und Pflichten erforderlich. Dazu ist zu sagen: Als Zeugen vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen; das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Antworten geben. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und auch nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Solch eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

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

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

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass hier in der Sitzung eine Tonbandaufnahme mitläuft, die der Protokollierung der Sitzung dient. Deshalb ist es wichtig, dass Sie bei Antworten auf unsere Fragen das Mikrofon einschalten und es

zu sich heranziehen, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Aufnahme wird nach dem Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt. So weit die Vorbemerkung.

Nur noch kurz zum Ablauf der Vernehmung: Nachdem Sie zunächst zur Person vernommen werden, haben Sie als Zeuge Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen, und danach werde ich einige Fragen an Sie richten. Dann haben die übrigen Ausschussmitglieder im Anschluss die Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen. Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen, damit Sie es nachvollziehen können, was dort in Rede steht.

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

Da wir jetzt mit der Vernehmung von Herrn Resch beginnen, möchte ich Sie, Herr Dr. Zierock, bitten, den Saal zu verlassen. Ein Mitarbeiter des Sekretariats wird Sie in den Zeugenraum führen.

**Vernehmung des Zeugen
Jürgen Resch**

Herr Resch, wie eben erwähnt, muss ich Sie, bevor wir Sie zur Sache vernehmen können, zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen mit Vornamen, Namen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Jürgen Resch: Mein Name ist Jürgen Resch. Ich bin 56 Jahre alt, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, mein Wohnort: 88662 Überlingen am Bodensee.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Resch, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb 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. Und wir fragen danach: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Gesundheit? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Insbesondere: Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Untersuchungszeitraum seit dem 20. Juni 2007 insoweit vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Resch, falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, wie eben schon genannt, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, dann haben Sie jetzt das Wort.

Zeuge Jürgen Resch: Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ja, diese Möglichkeit möchte ich sehr gerne in Anspruch nehmen.

Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich seit über 20 Jahren für saubere Luft ein und steht auch seitdem in einem engen Austausch unter anderem mit den zuständigen Behörden. Ich will es nur highlighten: 1998 haben wir - damals sogar gemeinsam mit der Automobilindustrie - die Kampagne für saubere Kraftstoffe durchgeführt und den kalifornischen Umweltminister James M. Strock mit als Kämpfer für schwefelfreie Kraftstoffe genommen. Das war ganz wichtig, weil ebendiese Abgasqualität notwendig war, um Katalysatoren, um Partikelfilter und SCR-Behandlungssysteme überhaupt erst im Markt einzuführen. Als wir gesehen haben, dass die Automobilindustrie ihre Versprechungen in Richtung Partikelfilter und SCR nicht einhielt,

starteten wir 2002 die Kampagne „Kein Diesel ohne Filter“, die das Ergebnis auch hatte, dass 2005 der Dieselpartikelfilter umgesetzt und auch in Deutschland vorzeitig dann zugesagt wurde für alle Neufahrzeuge.

Wir haben dann im Jahr 2006 uns mit dem Abgasverhalten von Dieselpartikelfiltern im Speziellen auch in der Nachrüstung beschäftigt und, ja, betrügerische Nachrüstkfilter aufgedeckt. Ich halte das deswegen noch für relevant, weil viele Elemente des behördlichen Verhaltens und des Leugnens der Probleme dort schon praktisch wortgleich deutlich wurden. Ich werde Ihnen nachher gerne eine Chronologie auf 22 Seiten der damaligen, von uns durchgeführten Tests und eben die anfänglichen Behördenreaktionen übergeben. Wir mussten vor Gericht erstreiten, dass vorliegende Untersuchungen der Bundesregierung veröffentlicht wurden, und wir haben auch versucht, das Kraftfahrt-Bundesamt zum Entzug von Typgenehmigungen zu bewegen, was genauso wenig gelungen ist wie aktuell außerhalb des VW-Unternehmens. Und die Argumente waren sehr, sehr ähnlich.

2007 begannen wir mit der Informationsarbeit und auch Messungen zum Thema „zunehmende CO₂-Emissionen“, also Abweichungen bei CO₂-Emissionen und den sonstigen Stickoxid-Abgasemissionen. Dazu haben wir auch als Unterlage die Chronologie seit 2007 eingereicht. Ich hatte seinerzeit die Eröffnung der „Grünen IAA“ - so wurde sie in Anführungszeichen apostrophiert - in Frankfurt genutzt, um damals, glaube ich, auch parallel oder in zeitlicher Nähe zur Rede der Bundeskanzlerin - das ist jetzt aber nur meine Erinnerung; also es war zur Eröffnung - darauf hinzuweisen, dass die Automobilindustrie mit Abschaltvorrichtungen - also mit Zykluserkennung, aber natürlich nicht einfach nur Zykluserkennung, sondern mit der damit verbundenen Veränderung der Wirksamkeit von Abgasreinigungen - arbeitet. Und wir haben damals genauso auch gehighlightet, welche Fahrzeuge besonders stark bei CO₂ abweichen, und schon damals auf die entsprechenden behördlichen - - oder Verstöße gegen die Zulassungsvorschriften verwiesen.



5. Untersuchungsausschuss

In den ganzen acht Jahren, auf die sicherlich in der Fragerunde oder bei den Fragen eingegangen wird - deswegen würde ich die jetzt nicht im Detail ansprechen -, ist uns deutlich geworden, dass es relativ egal war, welche Untersuchungsergebnisse in welcher Konkretheit wir vorgestellt haben. Es gab immer die entsprechende behördliche Antwort: Wir sehen das als eine legale Interpretation der Prüfvorschriften an, und das ist kein Beweis und kein Grund für ein entsprechendes Einschreiten. - Im Übrigen, auch seit Aufdeckung des VW-Skandals geschieht uns dies mit allen Messungen, die wir entsprechend einreichen. Heute sind wir so weit, dass wir bei den CO₂-Abweichungen bei 45 Prozent sind. ICCT hat für letztes Jahr die 42 Prozent schon bestätigt. Die lagen vor 15 Jahren bei 7 Prozent.

Schlimmer ist es bei den NO_x-Emissionen. Hier lagen wir vor 15 Jahren bei einer Abweichung um den Faktor 2 - also Grenzwerte zu Realemissionen. Tatsächlich sind wir heute beim Faktor 7,1. Das ist ICCT 2014. Die Messungen des Emissionskontroll-Instituts der Deutschen Umwelthilfe jetzt in den Wintermonaten zeigen aber, dass diese Zahl korrigiert werden muss, weil wir im Moment Abweichungen im Durchschnitt um den Faktor 15 feststellen, also 1 500 Prozent Überschreitungen.

Nach allen uns vorliegenden Erkenntnissen - auch der bisherigen Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses - sehen wir eben ein fortgesetztes rechtswidriges und - ich will es auch wirklich deutlich sagen - vorsätzlich kriminelles Verhalten der betroffenen Autokonzerne über die Jahre hinweg. Und da dieses Verhalten abgestimmt ist, sehen wir alle Elemente des Kartellbetrugsfalles für schwere Nutzfahrzeuge, der diesen Sommer als größter Kartellbetrugsfall der EU auch mit einer Rekordstrafe von knapp 3 Milliarden Euro geahndet wurde, hier eigentlich in der Struktur genauso erfüllt, und wir sind gespannt, wie die Strafverfolgungsstellen hier weiter ihre Ermittlungen durchführen.

Wir sehen aber auch das Verhalten der Bundesregierung als alarmierend an und sehen, dass durch ihr Nichthandeln, Nichteinschreiten und Nicht-

kontrollieren der rechtswidrige Verstoß, der Betrug an vielen Millionen betroffenen Autohaltern, an Hunderttausenden von Menschen, die jährlich neu erkranken, und eben den 10 610 Menschen - das ist die Zahl von letzter Woche der Europäischen Umweltagentur -, die vorzeitig sterben - ganz erheblich mitverantwortlich sind.

Wir haben am 2. Februar 2016 zum ersten Mal eine ganz besonders perfide Abschaltvorrichtung veröffentlicht, die uns ehrlich - - Und da sage ich, das hat mich dann doch auch überrascht, dass mit all unseren Informanten wir darüber nicht vorher in dem Umfang Bescheid wussten. Wir hatten nur einzelne Hinweise. Wir haben am 2. Februar 2016 veröffentlicht, dass Daimler Abschaltungen zugibt - also Abschaltvorrichtungen zugibt -, die temperaturgesteuert sind. Und wir sind dann in der Folge sehr tief eingestiegen, haben entsprechende Gutachten und Untersuchungen ausgewertet und eigene Untersuchungen sowohl in der Schweiz bei der Abgasprüfstelle der Schweiz, bei der Universität Bern/Biel sowie bei der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt EMPA in Dübendorf durchgeführt, auch zu unterschiedlichen Temperaturen.

Unsere kursorischen Erkenntnisse sind, dass im Winterhalbjahr unter 10 Grad - und 9,9 Grad ist die Durchschnittstemperatur in Deutschland - praktisch alle, also von wenigen Ausnahmen abgesehen, Dieselfahrzeuge ihre ordnungsgemäße Abgasreinigung abschalten, deaktivieren, wobei ich noch mal darauf hinweisen möchte - aber darüber sind Sie ja schon in anderen Befragungen informiert worden -, dass der Begriff der Abschaltvorrichtung eine etwas problematische Übersetzung ist. Der Originalbegriff heißt „Defeat Device“ - Umgehungseinrichtung -, und in der Definition der Abschaltvorrichtung wird eben gesagt: Darunter ist zu verstehen eine Verminderung der Abgasreinigung, weil eben eine totale Abschaltung einfach physikalisch nicht geht. - Auch ein Katalysator ohne Harnstoffeinspritzung oder ohne Regeneration, ein Speicherkat, hat noch eine minimale Leistung. Also ganz abschalten kann man nicht.

Aber wir sprechen wirklich von Abschaltungen, die ein ganz erhebliches Maß erreichen und die



5. Untersuchungsausschuss

eben dazu führen, dass jetzt die Fahrzeuge, die wir in den letzten Wochen gemessen haben, schmutziger sind als Euro-1-Fahrzeuge. Wir haben sie „Klub der 1 000“ genannt. Das sind Fahrzeuge, die mit über 1 000 mg NOx auf der Straße bei einem vergleichbaren Belastungsmuster wie im NEDC - wir fahren jeweils über 31 km - entsprechend gefahren werden ohne irgendwelche besonderen Belastungen. Wir haben auch Fahrzeuge gemessen im Sommer, eine Vorserie von Mercedes, mit 44 mg. Also, es ist kein Problem. Es gibt auch zwei weitere, die 80 mg gut eingehalten haben. Wir haben im Winter das Abschalten dieser entsprechenden Anlagen.

Die Zulassungsvorschriften für Euro 5 und 6 sind eindeutig an das Ziel gekoppelt, die Ende der 90er-Jahre für zu hoch bewerteten Luftbelastungen mit Dieselabgasen zu senken. 2001 zeigten etwas mehr als 40 Prozent der verkehrsnahen Messstellen - ich beziehe mich hier immer auf die UBA-Statistik - Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes.

Was ist die Folge der Einführung von Euro 5 und Euro 6? Heute, 15 Jahre später, liegen wir bei 60 Prozent Überschreitung dieser Grenzwerte an verkehrsnahen Messstellen, und wir haben ein relativ stabiles Tableau. Das heißt, Euro 5 und Euro 6 haben tatsächlich keine Verbesserung gebracht. Und es kommt noch schlimmer. Wir haben eine ganze Vielzahl von Fahrzeugen, die auch oberhalb von 10 Grad abschalten: 19 Grad Fiat, Porsche 17 Grad, Renault 17 Grad, Opel 17 Grad, Mercedes, A Klasse, B Klasse, alle Volumenfahrzeuge mit Speicherkat bei 17 Grad, die SCR-Systeme von Daimler bei 10 Grad, Ford wahrscheinlich 17 Grad. Das heißt, wir haben viele Fahrzeuge, die sogar zu 80 Prozent der Zeit ohne funktionierende Abgasreinigung arbeiten.

Hier an der Stelle ganz kurzer Exkurs in die Schweiz: Wir haben gemessen bei vier verschiedenen Temperaturen, immer der gleiche Prüfzyklus, um zu sehen: Ist es denn wirklich notwendig aus technischen Gründen? Gibt es ein Argument für Motorschutz? Wir haben uns einen modernen Euro-6-Mercedes, C-Klasse, vorgenommen, haben ihn erst mal bei Prüfraumtemperaturen warm getestet und sind zu 71 mg NOx gekommen, also

klare Unterschreitung der 80 mg. Wir haben dann drei weitere Tests gemacht - bei plus 12, bei plus 5 und bei minus 7 Grad -, und wir haben in allen diesen Tests den Motor heiß gemacht, also Motoröl über 80 Grad, beim Labortest sogar eine vorgeschriebene Konditionierung durchgeführt. Also, es gab keinen Grund, dass irgendein Problem mit zu niedrigen Temperaturen bestand.

Schon bei dem Test bei plus 5 Grad - also eine vollkommen unproblematische Temperatur für ein Auto, vor allen Dingen, wenn die Öltemperatur 80 Grad und das gesamte System heiß ist - ist das Fahrzeug in einem komplett anderen Modus gefahren. Wenn Sie sich die Kurven anschauen, die wir veröffentlicht haben, dann würde ich vereinfacht sagen: Im Labor Babygebiss, also Flat Line, keine Zähne zu sehen. Und wenn Sie das Gleiche dann über die 20 Minuten machen bei plus 5 Grad: Haifischgebiss, also ganz viel Ausschläge und eben 800 Prozent. Bei minus 7 Grad übrigens exakt der gleiche Wert. Das hat sich sehr präzise reproduziert. Daimler ist ein sehr präzises Unternehmen. Wir können alle Werte sehr, sehr genau reproduzieren. Da sehen wir das Umschalten. Das heißt, die Folge von einem solchen Verhalten: Hier werden die Innenstädte in Deutschland mit giftigen Dieselabgasen regelrecht geflutet, ohne dass es irgendwo bekannt war.

Wir haben Werbungen gefunden, in denen die Autoindustrie aus Versehen versprochen hat, dass sie die Gesetze einhält. Also, Opel hat zum Beispiel gesagt: Im heißen Italien ist unser Motor entwickelt worden, im kalten Nordschweden bei minus 30 Grad ist der Motor und der Antrieb auf die Funktionstüchtigkeit der Abgasreinigungsanlage getestet worden. - Solche Aussagen finden Sie natürlich auch. Aber wir haben bis zum 2. Februar an keiner Stelle ein Eingeständnis der Automobilindustrie gefunden, dass es einen guten Grund gibt, warum wir in den Wintermonaten besonders hohe Belastungen in den Städten haben, nämlich weil sie die Abgasreinigung heimlich abschalten, ohne den Kunden irgendetwas zu erzählen. Und wir sehen dieses als Betrug. Das ist kein Ausnützen von legalen Schlupflöchern, sondern da will ich auf die Rechtsgutachten, die Sie auch eingeholt haben, verweisen -



5. Untersuchungsausschuss

oder des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages oder von unserem Rechtsgutachter Professor Klinger. Die kommen alle zum gleichen Ergebnis, dass dies eindeutig verboten ist.

Wir haben in unseren Gesprächen mit den Behörden, mit dem KBA, mit dem Verkehrsministerium, Umweltbundesamt und BMUB, vor allen Dingen in den früheren Jahren über diese Abschaltvorrichtungen relativ offen argumentiert und diskutiert, und das Problem, das wir hatten in jedem dieser Gespräche, war, dass man es eben als eine legale Interpretation sah und deswegen sich auch nach der jeweiligen durchgeführten Prüfung eines neuen Politikers immer mit dem gleichen Ergebnis verabschiedet hat: Wir können hier leider nicht tätig werden. Die nächsten Prüfvorschriften werden es entsprechend verbessern.

Und das hat sich auch nicht geändert, als wir dann im Oktober begonnen haben, dem Versuch, diesen Skandal auf VW zu begrenzen, mit eigenen Untersuchungen zu begegnen. Wir haben in der Schweiz erst mal Opel untersucht, und zwar, weil wir eine Vielzahl von Hinweisen seit Jahren ja haben - die wir auch im Einzelfall der Bundesregierung vorgetragen hatten, solange das noch möglich war - über Überschreitungen. Interessanterweise sind ja auch die von uns untersuchten Fahrzeuge jeweils die Spitzenreiter bei amtlichen Überprüfungen der Bundesregierung, in Frankreich, Großbritannien, Niederlande oder auch Italien gewesen: Opel Zafira, Renault Espace, Fiat 500 X, aber auch die anderen untersuchten Fahrzeuge. Selbst die mit *Spiegel* und *Monitor* und Felix Domke, dem Software-Experten, durchgeführte Auslesung einer Opel-Software, was uns über vier Monate Arbeit bereitet hat, und die Dokumentation von vier - es gibt einige weitere - Abschaltvorrichtungen bei Opel haben bis heute nicht dazu geführt, dass sich BMVI und Kraftfahrt-Bundesamt dazu erklärt haben, das sei eine rechtswidrige Abschaltvorrichtung.

Was uns ausgesprochen verwundert, ist, dass wir als klageberechtigte Verbraucherorganisation, die wir jedes Jahr oder fast jedes Jahr dem Bundesamt für Justiz nachweisen müssen, dass wir auch

mit rechtlichen Mitteln die Einhaltung von Verbraucherschutzrecht durchsetzen, und dafür immer wieder geprüft werden - auch, weil es natürlich permanent Beschwerden vor allen Dingen der Automobilindustrie über unsere Kontrollen gibt -, seit 15 Monaten keinen Zugang haben zum Bundesverkehrsministerium. Alle Versuche, ein Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dobrindt oder seinem Staatssekretär oder irgendeinem Mitarbeiter seines Hauses zum Thema „Dieselgate“ führen zu können, wurden abgelehnt oder entsprechende Anfragen nicht beantwortet. Uns wurde informell mitgeteilt, dass es keine Gespräche mit uns geben wird. Das verwundert uns wirklich ausgesprochen, warum man mit uns, die doch versuchen, die ganze Breite dieses Skandals aufzudecken und entsprechend zu Veränderungen zu führen, nicht spricht, aber mit den Betroffenen sehr wohl spricht.

Genauso das Problem mit der Transparenz: Wir haben mittlerweile - da bin ich jetzt vorsichtig, damit ich keine falsche Zahl nenne -, ich schätze, zwischen 10 bis eher 15 Rechtsverfahren über Auskunftersuchen bis hin zum Antrag auf Entzug von Typgenehmigungen, und wir müssen uns alle Rechte vor Gericht erstreiten. Wir haben beispielsweise die VW-Akte bekommen, und das, was dann uns tatsächlich übermittelt wurde, nachdem das Gericht befunden hatte, wir müssen die Akte bekommen,

(Zeuge Jürgen Resch zeigt die aufgeschlagene Seite eines Aktenordners)

ist eine komplett auf 581 Seiten bis hin zur Seitenpaginierung geschwärzte Akte. Ich glaube, der Beamte hat viel Spaß gehabt, als er sich überlegt hat, was wir wohl sagen, wenn wir die Akte bekommen - übrigens mit dem Hinweis des Gerichtes, sie innerhalb einer Woche zurückzuschicken, weil sie die Akte wieder zur Arbeit bräuchten.

(Heiterkeit)

So wird praktisch mit Umweltverbänden umgegangen, die versuchen, hier ihre Rechte entsprechend geltend zu machen.



5. Untersuchungsausschuss

Wir beklagen in Deutschland diese 10 610 vorzeitigen Todesfälle alleine aufgrund von Stickoxiden. Wir haben in zahlreichen Städten in Deutschland drohende Fahrverbote, die wir nicht zuletzt durch unsere 16 Klagen gegen sieben Bundesländer und eben die Kommunen durchführen. Bis jetzt haben wir alle Klagen auch gewonnen in allen Instanzen bis hoch zum Europäischen Gerichtshof oder Bundesverwaltungsgericht.

Die Überschreitungen an den verkehrsnahen Messstellen sind so massiv, dass eben auch die Überprüfungen und die Berechnungen und Gutachten der Länder und der Städte den Bezug der verkehrsbedingten Abgase an den Überschreitungen bei ungefähr 70 bis 85 Prozent sehen. Also anders als beim Thema Partikel, wo Sie sehr wohl, wenn Sie die Partikelmasse betrachten, noch ganz andere Herkünfte haben, haben wir bei Stickstoffdioxid einen sehr starken Bezug Verbrennungsmotoren, und die Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe jetzt in unserem Emissionskontroll-Institut zeigen auf, dass das Verhältnis der untersuchten Benzinler zu den - - also die NO₂-Emissionen von Benzinern Euro 6 zu Euro-6-Emissionen von Dieselfahrzeugen 1 : 30 ist. Das heißt, ein Dieselfahrzeug ist im Durchschnitt 30-mal schmutziger, weil die Benzinler die Grenzwerte von 60 weit unterschreiten im realen Fahrbetrieb, die Dieselfahrzeuge übersteigen. Im Winter haben wir jetzt noch keine Benzinler-Nachmessung gemacht, aber wir schätzen, dass es auf jeden Fall deutlich über Faktor 30 ist. Wir haben keine Hinweise, dass die Werte sich bei Benzinern hier wesentlich verändern, deswegen die Notwendigkeit, dass man hier tätig wird.

Was wir hoffen, auch als Ergebnis der Anhörung und der Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses - das ist eigentlich eine recht harmlose Forderung -: Wir möchten, dass das Law Enforcement, die Gesetzesdurchsetzung, in Deutschland eigentlich analog zu dem erfolgt, wie es in den USA durchgeführt wird, und wir sehen da auch keine rechtssystematischen Unterschiede.

Wir sehen die Notwendigkeit der Nachbesserung von allen ausgelieferten Euro-5- und Euro-6-Dieselpkws dergestalt, dass auf der Straße „in normal use“ - also bei vergleichbarer Nutzung dieses Fahrzeuges - die Grenzwerte oder die Abgasreinigung vergleichbar funktioniert; das heißt, dass man die Werte, die wir jetzt dreimal gemessen haben, bei Fahrzeugen, die das tatsächlich einhalten können, auch dann tatsächlich einhält.

Wir haben mittlerweile auch Messungen durchgeführt von Nachrüstmöglichkeiten - auch im Übrigen in Abstimmung mit Vertretern von Volkswagen - und sind hier nicht nur optimistisch, sondern können belegen, dass die notwendigen Reduktionsraten bei Bestandsfahrzeugen technisch möglich sind, zumindest bei den meisten. Bei denen, bei denen es nicht möglich sein sollte, meinen wir - wie in den USA -, dass eine komplette Rückabwicklung dieser Fahrzeuge erfolgen muss, aber auf jeden Fall, dass der Staat entsprechend den betroffenen Bürgern hilft, sowohl denjenigen, die das Auto haben, als auch denjenigen, die unter den Abgasen leiden.

Das Zweite ist, dass noch mal wirklich klargestellt wird, dass der reale Betrieb auch analog der Festschreibungen von Prüfungen - - Und hier hat das Gutachten Führ an einer Stelle noch etwas übersehen. Für SCR-Anlagen gibt es noch eine Prüfvorschrift bei minus 15 Grad. Also, wir sehen den realen Betrieb bei Temperaturen zwischen minus 15 Grad und plus 40 Grad: dass in diesem Temperaturbereich die ordnungsgemäße Abgasreinigung sichergestellt sein muss. Wir halten es für notwendig - das ist ein Problem, das wir seit zehn Jahren sehen, der Transparenzoffensive -, dass tatsächlich die entsprechenden Daten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Machen uns die amerikanischen Behörden auch vor und ist auch in Deutschland rechtlich möglich.

Zuallerletzt wundere ich mich, dass wir seit einem Jahr darüber diskutieren, dass Deutschland versäumt hat, die vorgeschriebenen, seit 2009 fälligen Sanktionen festzuschreiben, und bis heute nicht daran arbeitet. Ich habe im Übrigen hier einen Hinweis bekommen, dass offensichtlich an einer solchen Sanktionsregelung gearbeitet wurde - im Bundesverkehrsministerium -, aber



5. Untersuchungsausschuss

diese Arbeit unterbrochen wurde. Das ist natürlich interessant, warum man damit begonnen und dies dann auch entsprechend wieder beendet hat. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Resch, ich bedanke mich für Ihre ausführliche Darstellung der Ihnen bekannten Fakten und die Einordnung des Untersuchungsgegenstandes in dieser Hinsicht. Es waren schon einige Hinweise darauf, was die Schlussfolgerungen sein sollten, aber dafür ist dann die Arbeit des Untersuchungsausschusses noch zu machen, bevor wir zu Schlussfolgerungen kommen.

Heute geht es zunächst darum, einige Ausführungen, die Sie bereits in Teilen hier vorgestellt haben, noch mal zu hinterfragen. Möglicherweise gibt es dann die eine oder andere Doppelung, weil ich mir selber zumindest zwar eine ganze Reihe von Punkten, die von Ihnen angesprochen worden sind, aufgeschrieben habe, aber sicherlich die eine oder andere Frage sich noch mal darauf bezieht. Ich bitte da um Nachsicht bzw. Sie würden mich dann darauf hinweisen, dass diese Antwort bereits gegeben ist. Wir müssen nicht alles hier doppelt vortragen.

Sie haben auch da schon gesagt, dass eben bereits vor der Aufdeckung des VW-Skandals die Existenz von Software zur Erkennung von Abweichungen bekannt war. Sie hatten dazu nach meinem Zuhören kein Datum genannt. Können Sie mir das noch sagen? In welchem Jahr ist Ihnen erstmals die Existenz von Software bekannt gemacht worden?

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich würde mal mindestens 15 Jahre zurückgehen. Das ist Anfang der Nullerjahre gewesen, und da ich eine sehr enge Zusammenarbeit mit der CalEPA gepflegt habe, haben wir uns da immer wieder auch ausgetauscht über in den USA - oder eben auch, also mit Behördenmitarbeitern oder mit James M. Strock - gefundene Abschaltvorrichtungen, die dann vereinzelt einfach immer wieder festgestellt wurden. Also, wir haben das auch veröffentlicht beispielsweise, dass bei sehr frühen Abschaltvorrichtungen es üblich war, dass, wenn auf der

Prüfrolle die Fahrertür offen war oder die Motorhaube offen war, darauf das Auto reagiert hat.

Ob das dann in den ganz frühen Phasen noch eine Relais/Software-Steuerung ist - ich glaube, dass es schon praktisch Software war -, das ist für mich eine eher unerhebliche Geschichte, weil Steuerungen irgendwann vor 15 oder 20 Jahren mehr oder weniger generell von Relais auf Software umgestellt wurden und eben die Motorsteuerprogramme wahrscheinlich damals auch schon eine Software waren. Aber diese Arten von Abschaltungen waren vor allen Dingen in Gesprächen mit Prüforganisationen wie TÜV oder DEKRA, mit denen wir eben auch seit weit über zehn Jahren zusammenarbeiten, regelmäßig Gespräch, was man denn mal wieder so entdeckt habe.

Deswegen: Das war nie ein großes Geheimnis und vielleicht auch verständlich, wenn die Verordnung 715/2007 sehr dezidiert beschreibt, welche Arten von Abschaltvorrichtungen - übrigens Temperatur an erster Stelle in einer nicht alphabetischen Aufzählung; könnte man ja fast schon von „gewichtigen“ sprechen - anspricht, dann kann man auch davon ausgehen, dass das Beispiele waren, die eben zum damaligen Zeitpunkt bekannt waren.

Wir haben zusätzlich in Gesprächen zum Beispiel bei BMW - ich war da selber in der Prüfabteilung drinnen und habe das auch mehrfach veröffentlicht - zugestanden bekommen, dass das Fahrzeug wie auch immer erkennt, dass es auf der Prüfrolle ist und in der Prüfung keine Rekuoperation, keine Aufladung der Batterie vornimmt. Und es wurde auch zugestanden - im mündlichen Gespräch -, dass dies einen zum Beispiel CO₂-Einspareffekt von einem halben Liter Kraftstoffverbrauch habe, dass man davon aber wiederum nur einen Teil aktiviere für die entsprechende Typenfestlegung. Wenn Sie mehrmals den Prüfzyklus fahren und die Lichtmaschine nicht eingeschaltet wird, dann bleibt Ihnen das Auto stehen, weil Sie müssen natürlich permanent schauen, dass auch die Lichtmaschine die Batterie nachlädt.



Das heißt, wir haben solche und weitere Beispiele, auch zum Beispiel, wie man mit dem Drücken von bestimmten Schaltern in einen Prüfmodus hineinkommt bei bestimmten Fahrzeugherstellern. Das ist ja dann auch bei Volkswagen in einem Fall jetzt dann später noch mal dokumentiert worden - - einfach diese Hinweise gehabt, und die wurden auch letztendlich nie bestritten. Das war immer dann diese Diskussion: Ja, aber es ist legal. Die Verordnung ist schlampig bearbeitet worden. Die nächste Prüfverordnung wird besser sein. - Und wir haben widersprochen und haben gesagt: Das ist ganz eindeutig illegal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben es bereits erwähnt, die Verordnung 715/2007, und Sie haben es ja eben auch schon einmal ausgeführt, dass es sich aus Ihrer Sicht um eine nicht legale Form der Abschaltung handelt. Jetzt in der Bewertung der Verordnung: Sind Sie der Ansicht, dass die Verordnung VO 715/2007 untersagt, dass bereits eine Zykluserkennung - - Nein, Entschuldigung, da habe ich ein Wort vergessen. Sind Sie der Ansicht, dass die Verordnung, die ja die Abschaltvorrichtungen grundsätzlich verbietet, untersagt - - bereits eine Zykluserkennung als solche ist?

Zeuge Jürgen Resch: Eine Zykluserkennung als solche hat ja keine Auswirkung. Also, wenn ein Fahrzeug tatsächlich irgendetwas erkennt - dass draußen der Mond scheint oder Licht an ist oder aus ist -, und es hat keine Auswirkung auf die Abgasreinigung, ist es ja völlig unproblematisch. Eine Zykluserkennung wird erst dann problematisch und zur Abschaltvorrichtung, wenn aufgrund dieser entsprechenden Informationen, die diese Zykluserkennung oder eben andere Parameter haben - - dazu führt, dass die Wirksamkeit der Abgasreinigung reduziert wird.

Aber an dieser Stelle will ich noch mal darauf hinweisen, dass die Verordnung ausdrücklich nicht von Zykluserkennung spricht, sondern die Abschaltvorrichtung sehr viel weiter fasst: Jede Form der Parameter - also die man praktisch sammelt -, die dazu führt, dass im realen Fahrbetrieb die ordnungsgemäß funktionierende Abgasreinigung heruntergeregelte wird, ist verboten. Das mag auf den ersten Blick jetzt spitzfindig klingen; ich

kann es Ihnen aber relativ einfach erläutern. Sie könnten ja theoretisch - und das haben wir nachgewiesen im Fall Opel Zafira - - Sie können untersuchen, mit welchen Beschleunigungswerten - das haben wir jetzt noch nicht veröffentlicht, also das sage ich jetzt mal im Konjunktiv; ich sage jetzt mal das, was ich beweisen kann -, mit welchen Motorumdrehungszahlen innerhalb des Prüfzyklus gearbeitet und gefahren wird. Und wenn Sie dann feststellen - ich nehme jetzt mal eine fiktive Zahl -, Sie fahren im Prüfzyklus unter keinen Umständen durch die vorgegebenen Schaltvorgänge, haben Sie eine höhere Motorumdrehung als 2 400 Umdrehungen. Dann können Sie natürlich Folgendes machen: Sie schalten bei einem einmaligen Überschreiten von 2 600 Umdrehungen die ordnungsgemäß funktionierende Abgasreinigung aus - weil: offensichtlich ist man nicht auf der Prüffrolle -, und man bleibt dann einfach im Off-Modus. Und das ist zum Beispiel beim Opel nachgewiesen worden. Sie müssen erst wieder in den Stand, Gas, ich glaube, auf 1 200 Umdrehungen runtergehen, damit er wieder einschaltet. Aber beim nächsten stärkeren oder normalen Beschleunigungsvorgang sind Sie schon wieder draußen. Das betrifft jetzt aber nur die 19 Prozent, wo diese Anlage nicht sowieso wegen der Temperatur abgeschaltet ist.

So haben wir auch eine Abschaltung zum Beispiel bei 800 bis 850 Höhenmetern, wobei nach unseren Informationen - muss ich vorsichtig sein, weil ich möchte nicht noch - - Ich komme gerade von einer Schadensersatzklage aus Köln. Deswegen bin ich da sehr - - Wir haben die im Übrigen bis jetzt immer gewonnen - auch in diesem Fall -, aber jetzt geht es einfach weiter. Wir haben in dem einen Fall beim Opel Zafira bei ungefähr 850 Höhenmetern eine Abschaltung, und wir sehen, dass ungefähr das höchste Prüflabor 100 Meter niedriger ist. Das heißt, bei allen Prüflaboren in Europa können Sie sicher sein, dass Sie zumindest keine Höhenabschaltung haben, aber dann oberhalb dieser haben Sie die Abschaltung.

Oder schließlich eine Abschaltung ab Tempo 140: Die fahren Sie natürlich nicht im NEDC, auch nicht im WLTP - also in den Prüfzyklen -, und damit haben Sie zwar keine Zykluserkennung,



5. Untersuchungsausschuss

aber Sie haben trotzdem eine entsprechende Abschaltung.

Vom Grad der Verbotenheit und eben auch der negativen Wirkung vermag ich keinen Unterschied zu erkennen und im Übrigen ja auch viele Juristen nicht. Ich kenne umgekehrt keine anderweitigen ausführlichen Rechtsgutachten, weil das einfach letztendlich eine Gestaltung ist, die dazu führt, dass im realen Fahrbetrieb diese Probleme auftauchen.

Abschließend: Es ist vor wenigen Wochen die Lenkradkennung bekannt geworden, zugegeben worden. Deswegen kann ich da ein bisschen offener sprechen. Wir haben diese und noch viele, viele weitere Kennungen. Insgesamt nach unseren unbestätigten Informationen oder noch nicht belegbaren Informationen soll es bis zu 53 verschiedene mögliche Abschalteneinrichtungen geben in der Software, die man aktivieren oder nicht aktivieren kann. Ob das für jede mit 53 stimmt, weiß ich nicht; aber beim Thema Lenkradkennung funktioniert das so, dass Sie bei einem geringen Lenkradeinschlag, zum Beispiel beim Ausparken 15 Grad - - dass das Fahrzeug einfach erkennt, es ist nicht auf der Prüfrolle. Und dieses Problem, das für die USA im Rahmen der offengelegten - offensichtlich - E-Mails von VW auch zugegeben wurde - - Für Audi haben wir sehr klare Hinweise und gehen denen gerade auch nach, dass das eine - - dass es auch andere Unternehmen in Deutschland als Audi möglicherweise einsetzen, um es mal ganz vorsichtig zu sagen. Damit auch eine Botschaft: Wir arbeiten jetzt im Moment gerade daran, das zu belegen, und da kommen noch einige weitere mit dazu.

Das heißt, diese Art der Kennung - habe ich jetzt damit den Prüfstand erkannt, wenn ich diese 15-Grad-Einschaltung mache - - Sie haben halt auf dem Prüfstand die Situation, dass Sie niemals ins Lenkrad greifen sollten, weil Ihnen sonst das Auto rechts oder links bei Tempo 120 rausfällt. Niemand greift ins Lenkrad und 15-Grad-Lenkbeugung geht nicht. Aber Sie haben natürlich damit letztendlich eine Situation geschaffen, dass auf der Straße das Fahrzeug, wenn eine solche Software verbaut ist - - die Abgasreinigung eben in einem Schmutzmodus läuft.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben sehr differenziert auch die Feststellung von Werten eben gerade belegt. Sind das Ergebnisse eigener Untersuchungen, oder haben Sie Hinweise bekommen auf entsprechende Abschaltmöglichkeiten?

Zeuge Jürgen Resch: Nachfrage: Welche Werte meinen Sie? Die Werte, die ich jetzt vorhin erzählt habe über die Schweiz, die haben wir selber erhoben, auch die Messwerte mit den Tausendern. Das sind alle - - Wir haben ein Emissionskontroll-Institut eingerichtet in diesem Frühjahr, haben die PEMS-Messanlagen, die interessanterweise die Bundesregierung ein halbes Jahr später beschlossen hat, auch sogar vom gleichen Hersteller anzuschaffen. Und die Korrektheit unserer Messungen ist zum einen sichergestellt, dass Dr. Axel Friedrich für uns der wissenschaftliche und technische Leiter der Untersuchungen ist, zum anderen, dass wir mittlerweile von Daimler und auch von Opel mit Tieflader Fahrzeuge schon angeliefert bekommen haben zum Testen. Das würden sie wahrscheinlich nicht machen, wenn sie Zweifel hätten an der Qualität unserer Tests. Wir machen auch nicht einen Test, sondern testen jedes Fahrzeug zehnmal, um wirklich sicherstellen zu können, dass wir auch Regenerationsvorgänge mit dabei haben, und um eben auch einen validen Mittelwert bilden zu können.

Diese Werte, die ich da genannt habe bzw. die ich gerne dem Ausschuss auch noch ergänzend - wir haben schon einiges übersandt - zur Verfügung stelle, zu denen können wir stehen, weil wir sie entweder als verantwortliche Testleiter im Prüflabor in der Schweiz durchgeführt haben - - Die Prüfungen selber in der Schweiz erfolgen natürlich immer von einem dortigen Ingenieur. Wir fassen weder das Auto noch die Prüfgeräte an. Wir bestimmen nur, in welcher Form die Tests modifiziert werden, um eben Abschalteneinrichtungen und ein abnormes Verhalten festzustellen.

Die Messungen im Emissionskontroll-Institut machen wir über eigene Mitarbeiter, angestellte Fahrer - - und in der Regel ausschließlich Fahrzeuge, die wir aus dem freien Feld, also über Mietwagenunternehmen bzw. Privatbesitzer besorgen und beschaffen. Die Ausnahmen waren



5. Untersuchungsausschuss

Fahrzeuge als Vorserienfahrzeuge oder Nachrüstfahrzeuge, die wir dann auch als solche dargestellt haben, weil wir grundsätzlich Zweifel haben, dass Fahrzeuge, die von Herstellern kommen, unbedingt mit den Serienfahrzeugen übereinstimmen müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie beziehen sich allgemein auf Hinweise der Deutschen Umwelthilfe auf Zykluskennungen und Abschaltvorrichtungen, und auf die einzelnen Geschichten werden wir ja noch eingehen. Ich möchte noch mal erfahren von Ihnen: Auf welche Emissionen beziehen sich die Hinweise auf Zykluskennungen und Abschaltvorrichtungen - auf CO₂, NO_x oder auf beides?

Zeuge Jürgen Resch: Auf beides.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben davon gesprochen - jetzt am Beispiel des Zafira; in dem Zusammenhang hatten Sie es erwähnt -, Sie arbeiten zurzeit daran, das zu belegen, was Sie dort ermittelt haben. Haben Sie jetzt oder auch schon damals, als Sie Hinweise gegeben haben, es für ausreichend belastbar gehalten, um eine Behörde zu veranlassen, diesen Ergebnissen nachzugehen?

Zeuge Jürgen Resch: Da muss ich noch ein bisschen präzisieren. Wir halten es nicht für die Aufgabe eines Umwelt- und Verbraucherschutzverbandes, die Belegführung in der Weise zu führen, wie es die Bundesregierung offensichtlich als Voraussetzung sieht. Alle Messungen und Messergebnisse, die wir jetzt unabhängig von der Untersuchung von Felix Domke, was für uns ein Ausnahmefall war, weil mit einem unglaublich großen Arbeitsaufwand und trotzdem dem Einwand der Bundesregierung, dass es immer noch kein Beleg war - - krankt einfach an dem Problem, dass Sie mit dieser Vorgabe nie zu einer Untersuchung kommen werden.

Auch in den Vereinigten Staaten gibt es keinen Beweis für eine illegale Software. Es gibt dort nur das Zugeständnis von VW, dass sie das haben, weil sie unter Druck gesetzt worden sind. Diese Art der Belegführung, die von der Bundesregie-

rung uns gegenüber, aber auch anderen gegenüber über die ganzen Jahre und auch noch aktuell angewandt wird, möchte ich mal umgangssprachlich so umschreiben mit einem vielleicht etwas derben Beispiel: Sie finden eine tote Person mit fünf Einschüssen im Kopf, und die Polizei weigert sich, wegen Fremdverschulden zu untersuchen, und sagt: Erst, wenn Sie uns bewiesen haben, dass es kein Selbstmord war, werden wir tätig.

Also, wenn wir im Jahr 2011 Whistleblower-Informationen - und die meisten Informationen bekommen wir direkt aus der Industrie - zeigen, in denen wir die Funktionstüchtigkeit zum Beispiel eines Euro-6-VW-Passat - -

(Zeuge Jürgen Resch zeigt ein Blatt mit Tabellen)

Ich kann es leider auch nur hochheben; dieses kann ich wirklich wegen meiner Vertraulichkeit, die ich zugesagt habe, nicht weitergeben. - Aber wir haben Messungen, eine recht umfangreiche Untersuchung, dass in bestimmten Situationen eine 62-prozentige, teilweise höhere Abgasreinigung stattfindet, und dann gibt es - -

(Zeuge Jürgen Resch zeigt Vor- und Rückseite eines weiteren Blattes, jeweils mit farbigen Tabellen)

Also, 2010 und 2011 haben wir es dann präsentiert, die Untersuchung. Grün ist immer dann das, was aus dem Motor rauskommt, rot das, was tatsächlich aus dem Auspuff rauskommt, und zwischendrin, das ist die Reinigungsleistung. Dann stellen Sie plötzlich fest, dass im realen Stadtbetrieb bei 25 km, bei 31 km keine Reduktionsleistung da ist. Es wird dann auch ganz klar gesagt, woran das liegt.

(Zeuge Jürgen Resch zeigt ein weiteres Blatt mit Tabellen)

Und dann sehen Sie auch so etwas mit dem Verbrauch von AdBlue, dass der in so marginalen Höhen ist, dass es gar nicht funktionieren kann. Nur bei bestimmten Situationen ist dann die



5. Untersuchungsausschuss

Software so eingestellt, dass sie funktioniert. Und da sagen wir natürlich, wenn wir uns der Luftreinhaltung verpflichtet fühlen, zuvor für die sauberen Kraftstoffe und für den Dieselpartikelfilter uns eingesetzt haben: Das ist natürlich eine Software, die hier an den Vorschriften vorbeigeht, weil im Zyklus, bei dem ich ja auch den Stadtbetrieb und den Überlandbetrieb und kurz den Autobahnbetrieb simuliere, hält es wunderbar dies ein und in der Realität nicht. Diese Abweichungen sind technisch nur möglich und erklärbar über Software.

Jede Motorsteuerung kommt von einer entsprechenden Ansteuerung des Motors, und deswegen ist für uns bei solchen Mustern - - Ich will ein anderes Muster erwähnen, das leider noch gar nicht groß diskutiert wird hier, zum Beispiel das, was auch die Untersuchungskommission vorgestellt hat, dass die Emissionen im NEFZ warm höher sind in aller Regel als die im NEFZ kalt. Das ist wie die Aufhebung der Schwerkraft. Eine warme Abgasreinigungsanlage funktioniert immer besser als eine kalte. Deswegen gibt es ja diese Ausnahmen für die ersten Momente, für die ersten Minuten. Da darf ich tatsächlich abschalten, oder ich muss eben sowohl den Katalysator - auch beim Ottomotor - oder eben den Speicherkat respektive das SCR-System entsprechend erwärmen. Aber dass dann die Prüfungen bei sehr vielen Fahrzeugen ein umgekehrtes Ergebnis ergeben - -

Ich habe mit John German und anderen von ICCT direkt nach der Veröffentlichung gepocht bzw. mich ausgetauscht in Konferenzen, und die haben gesagt: Das ist doch ein ganz klarer Beweis, dass hier eine zusätzliche Abschaltvorrichtung da ist. - Ich habe von den Amerikanern dann die Messwerte der EPA ab 2009 bekommen für die vergleichenden Dieselmessungen im dortigen Prüfzyklus - kalt und warm -, und alle Prüfmessergebnisse für den warmen Prüfzyklus waren besser als im kalten. Also, die Schwerkraft funktioniert da noch. Da fällt das Glas auf den Boden und hängt nicht oben an der Decke.

Deswegen, wenn wir Muster zeigen, dass wir ein Auto zweimal nacheinander in der Schweiz - und die Schweizer sind so präzise, dass wir

keine einzige Untersuchung - - Wir mussten keinen Halbsatz ändern lassen, und über jede Untersuchung sind bestimmt Gruppen von Juristen drübergegangen. Die Schweizer fahren einfach den Zyklus ein Mal nach dem andern. Wenn man entsprechend am Tag vorher anklopft, dreimal vorkonditioniert, wie auch immer dem Auto sagt: „Du wirst morgen getestet“: Mit dem kalten Motor hält das Auto die Werte ein. Ich warte fünf Minuten, fahre noch mal, und wir haben Fahrzeuge, die dann um 1 000 Prozent und mehr höhere Werte haben. Dann konditioniere ich wieder schön, er hält wieder die entsprechenden Werte ein.

Das ist für uns dieser ganz, ganz klare Hinweis, und klarer waren die Hinweise von ICCT in den USA auch nicht. Die haben eben den Behörden gesagt: „Wir präsentieren euch ganz klare Indizien, dass etwas nicht in Ordnung ist“, und daraufhin ist die CARB und die EPA rangegangen und hat untersucht, im Gegensatz zu unseren Behörden, die nicht untersuchen, sondern konspirativ mit der Automobilindustrie abstimmen, wie man ein Fehlverhalten erklären kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben jetzt über Ihre Erkenntnisse und Messungen detailliert Auskunft gegeben, hatten aber vorher in Ihrem Einleitungsvortrag auch schon eine klare rechtliche Bewertung abgegeben. Welche rechtlichen Grundlagen waren denn für diese Bewertung maßgebend, dass Zykluserkennungen rechtmäßig oder nicht rechtmäßig sind?

Zeuge Jürgen Resch: Also, für uns ist es - - Ich bin jetzt hier kein Jurist. Deswegen bitte ich um Verständnis, wenn ich jetzt in der juristischen Argumentation vielleicht für Fachleute zu korrigieren wäre.

Wir haben sehr frühzeitig mit unseren Juristen bzw. auch in den Gesprächen mit unter anderem Axel Friedrich - auch als er noch im Umweltbundesamt tätig war - über die rechtlichen Rahmenbedingungen gesprochen, und soweit ich informiert bin, war eben Axel Friedrich an der Genese der verschiedenen Eurostufen aktiv auch beteiligt.



5. Untersuchungsausschuss

Wir haben schon in den Nullerjahren auch Gespräche geführt mit TÜV und DEKRA über die Frage: Sind bestimmte Phänomene Ergebnis einer Interpretation von Vorschriften, oder sind sie ganz klar verboten? Wir sind nach unseren Gesprächen mit Axel Friedrich, wir sind im Gespräch mit unseren Juristen - zum Beispiel Professor Remo Klinger, der jetzt auch dieses Rechtsgutachten abgegeben hat, aber der uns auch schon seit weit über zehn Jahren begleitet - und anderen Personen zu dem ganz klaren Ergebnis gekommen, dass es nicht zulässig ist, dass ich beispielsweise ein zu prüfendes Testfahrzeug, also für die Ermittlung zum Beispiel des Ausrollwertes, so weit beeinflusse, dass es zu erheblichen Abweichungen von Normverbräuchen führt.

Ich möchte als Beleg auch die Entscheidung des Bundesgerichtshofes erwähnen, der in einer Grundsatzentscheidung ja diese 10-Prozent-Quote für CO₂ festgelegt hat: dass eben über 10 Prozent Abweichung, zumindest wenn ich dann das Serienfahrzeug auf der Rolle nachteste, nicht zulässig ist. Und wenn ich im Moment Fahrzeuge - und wir haben jetzt auch einige Messungen gemacht; die werden auch in der nächsten Zeit noch veröffentlicht werden - - wenn ich mir die anschau, dann sind wir teilweise schon bei den Prüffahrzeugen über die 10 Prozent. Das heißt, der Unterschied zwischen dem sogenannten Golden Car, das getestet wurde, und dem Fahrzeug, das dann eben in der Serie verkauft wurde, liegt schon im zweistelligen Bereich. Und dazu kommen dann noch die softwarebedingten Veränderungen, die eben dann im Moment auf der Straße zu 42 respektive 45 Prozent Abweichungen entsprechend führen.

Deswegen diese „In-Use-Compliance“, diese „Conformity of Production“, die ja auch als Vorschrift drinsteht. Die verschiedenen Vorschriften in der 715 genauso wie in der 692, die an verschiedenen Stellen - Artikel 4 auch, aber auch weiter hinten - darauf verweisen, dass das Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb funktionieren muss, sind für uns relevant.

Ich will auf eine Sache noch hinweisen. Es gibt ja sehr viele ECE-Vorschriften für sicherheitsrelevante Bauteile, und für uns ist jetzt da erst mal der englische Originaltext relevant. Da steht in dem Artikel 5 der 715: „In normal use“ muss die Abgasreinigung funktionieren - im normalen Gebrauch, also „in normal use“. Interessanterweise findet sich - - Wir haben mal drei weitere sicherheitsrelevante Vorschriften untersucht, nämlich Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte, Befestigungspunkte für Isofix-Kindersitze und Bremsen. Bei Bremsen, glaube ich, auch relativ klar: für die Sicherheit der Insassen, aber auch von Passanten genauso wichtig wie die Sicherheit bei Abgasreinigungsanlagen, wo ich ja auch letztendlich die Passanten vor Schaden bewahren möchte. Die Formulierung in Artikel 5 aller dieser drei erwähnten Verordnungen ist im englischen Text die gleiche: „In normal use“ muss das System funktionieren. - Bei der Bremse mit dem Zusatz: und bei besonderen Erschütterungen. - Klar, eine Rüttelstrecke ist kein „normal use“.

Es käme niemand auf die Idee, zu sagen, dass eine Bremse nur bei den Prüfgeschwindigkeiten und Umgebungsbedingungen funktionieren muss, sondern natürlich im normalen Gebrauch des Autos. Das heißt, wenn ich das Auto tune und werksseitig oder durch Nachrüstung einen stärkeren Motor einbaue oder die Leistung anders steigern, muss ich gegebenenfalls eine stärkere Bremse einbauen, dass ich „in normal use“ eben die Bremswirkung habe. Und deswegen leiten wir hier - das ist für mich ein ganz starkes Argument gewesen - auch natürlich eine Analoganwendung für die Abgasreinigung ab, zumal wir auch bei den anderen Schadstoffen - ich will jetzt mal speziell die Schadstoffe bei Ottomotoren bzw. auch Partikelfilter nennen - - Ein Partikelfilter hat auch keine Abschaltung bei irgendeiner entsprechenden Temperatur. Wir kennen auch nicht Temperaturabschaltungen umgekehrt, also bei Ottomotoren. Wir kennen da genauso Vorschriften, die eben die Funktionstüchtigkeit im gesamten Temperaturbereich entsprechend vorschreiben.

Das heißt, wenn die 692 sagt: „Die ordnungsgemäße Abgasreinigung muss sichergestellt werden unter allen Umgebungsbedingungen, die man“ -



5. Untersuchungsausschuss

ich zitiere jetzt sinngemäß - „in den europäischen Staaten vorfindet, insbesondere bei niedrigen Temperaturen“, und dann einen Test bei minus 15 Grad definiert und danach auch noch sagt, dass eben dann sichergestellt sein muss nach einer kurzen Zeit, dass die Abgasreinigung ordnungsgemäß funktioniert, dann kann man das nur so verstehen, dass es kein Recht gibt, bei niedrigen Temperaturen die auszuschalten, und dass eben die Rechtslage klar ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine letzte und sehr konkrete Frage an Sie: Wen haben Sie über diese Erkenntnisse konkret informiert, und wie sind Sie dabei vorgegangen, und welche Reaktionen erhielten Sie?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir haben am 12. September 2007 in einer Pressekonferenz in Frankfurt - übrigens im Beisein auch von Dr. Axel Friedrich - über diese Zykluskennungen und sonstigen technischen Abschaltungen - also Zykluskennung und die entsprechenden Folgen, damit Abschaltvorrichtungen - öffentlich informiert.

Wir haben in den Folgejahren Gespräche ersucht zu diesem Thema - manchmal erfolglos, manchmal erfolgreich - und über die mehrmals im Jahr durchgeführten Pressekonferenzen, bei denen wir darüber berichtet haben - - oder der Durchführung von Untersuchungen, die wir zum Beispiel in den Jahren 2010 und 2011 beim Technischen Dienst des ADAC in Landsberg, bei Professor Kolke, in Auftrag gegeben haben, zum Beispiel den 1er BMW getestet haben auf Abgasemissionen bei Partikeln, also Direkteinspritzer-Problematik, die ja gerade auch im Moment hochkocht, und Stickoxidemissionen - - Wir haben skandalisiert: 34-fache Überschreitungen, wenn plötzlich ein etwas anderer Zyklus gefahren wird, also spricht: Es wurden keine Regenerationen des Speicherkatalysators mehr gemacht.

Solche Erkenntnisse wurden in unseren monatlichen Runden, die wir seit über zehn Jahren bei der Deutschen Umwelthilfe haben - - Also, ich würde mal sagen, im Durchschnitt alle vier bis sechs Wochen laden wir zu uns ein - Behörden.

Es kommen regelmäßig bis unregelmäßig Vertreter vom Umweltbundesamt, Bundesumweltministerium, seltener Verkehrsministerium, aber auch Landesbehörden, Technische Dienste - TÜV, DEKRA -, auch Fahrzeughersteller. Wir haben also in solchen Runden auch darüber berichtet. Wir haben diese Erkenntnisse - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie auch Namen nennen der Anwesenden in diesen Runden?

Zeuge Jürgen Resch: Das konnte auch mal eine Staatssekretärin Astrid Klug sein, mit der wir uns in - - Das habe ich Ihnen auch zugesagt, dass ich Ihnen diese Chronologie des Dieselpartikelfilters gebe. Da sind sehr, sehr viele Details auch drin. Wir können auch dann Dokumente noch nachreichen. Das ist eine 22-seitige Chronik, welche Gespräche, welche Untersuchungen wir vorgelegt haben, welche Antworten wir bekommen haben. Aber in der Regel ist es die Arbeitsebene, die eingeladen war.

Aber wir haben ja nun - ich will es einfach dann auch festmachen - beispielsweise mit der Arbeitsebene im Bundesverkehrsministerium am 10. Februar 2011 ein Gespräch geführt, zu dem wir auch Unterlagen eingereicht haben, also unser internes Protokoll, und zu dem eben Axel Friedrich und ich unter anderem auszugsweise aus dieser Whistleblower-Information vorgetragen haben und eben gehört haben: Ja, im Großen und Ganzen kennen wir so was vom Muster her. Wir halten das aber für legal.

Das war halt diese Schwierigkeit, die wir mit allen unseren Veröffentlichungen haben. Wir haben ja später Gespräche geführt mit Peter Altmaier, dem wir das sehr klar vorgetragen haben, mit der Staatssekretärin Heinen-Esser. Ich habe das mit Barbara Hendricks, bezogen auf die unseiner Erachtens wirklich tolldreiste Praxis der Automobilindustrie bei ÖPNV-Bussen, diskutiert, dass man über die Zulassung von Motoren für Lkw-Gebrauch Busse ins Feld stellt, von denen der Hersteller ganz genau weiß, dass sie im normalen Fahrbetrieb nicht die Abgastemperatur erreichen, dass die Abgasreinigung funktioniert. Also, sie haben zwar eine Abgasreinigung an



5. Untersuchungsausschuss

Bord, die funktioniert aber im normalen Fahrbetrieb nicht. Und ich habe Frau Hendricks gebeten, doch zu intervenieren und, nachdem eben das Verkehrsministerium bei all diesen Themen kein Interesse hat, das zu verfolgen, als verantwortliche Ministerin für Luftreinhaltung tätig zu werden.

Wir haben einen parlamentarischen Abend gemacht im Februar 2015, also acht Monate, neun Monate vor dem Öffentlichwerden - - am 27. Januar 2015. Zu diesem parlamentarischen Abend habe ich den dann ehemaligen Umweltminister James M. Strock als Hauptredner eingeladen, und wir haben eben über die Folgen der ICCT-Untersuchung des Vorjahres, die auch bei uns vorgestellt wurde im Herbst 2014, diese 7,1-fachen Überschreitungen, und den Gesetzesvollzug in den USA und den Nichtvollzug in Deutschland gesprochen. Hier kann ich Ihnen die Teilnehmerliste auch noch mitgeben. Wir hatten Vertreter aller Fraktionen dabei und haben auch dann wieder im Haus der Bundespressekonferenz eine PK gemacht. Wir waren in der EU-Kommission, und wir waren im EU-Parlament zu den Betrügereien bei CO₂ und den Betrügereien bei Noxen. Wir haben auch dort in der Präsentation, die ich gerne auch einreichen und nachreichen werde, eben die rechtlichen Verstöße entsprechend gewürdigt, auch hier ohne irgendwelche Folgen.

Also, das Problem war nun einfach, dass - egal was wir präsentiert haben und wie sehr wir auch in die Tiefe gegangen sind mit unseren Messungen und Erkenntnissen oder auch dem Hinweis auf Whistleblower - dies jeweils dargestellt wurde als ein legales, legitimes Handeln, und wir waren komplett fassungslos, wie dieses Vergiften der Menschen, das ja nun einfach jetzt zu steigenden Todesfällen in Deutschland führt - statt 10 400 nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur jetzt 10 610 - - dass man einfach hier wegschaut und eben einseitig Partei ergreift für die Automobilindustrie und nicht für die betroffenen Bürger.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für diesen Teil erst mal. - Wir gehen jetzt in die Fraktionsrunde, und die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön für das Wort. - Über manches kann ich hier - - Wir haben ja schon viele Sachverständige und viel auch wirklich sehr Qualifiziertes gehört. Über manches kann ich jetzt hier gerade nur staunen.

Ich will es relativ kurz machen, Herr Resch. Sie haben selber, wenn ich es richtig verstanden habe, gerade gesagt: Beweise - und so zitiere ich Sie auch aus der *Frankfurter Allgemeinen* -, dass manipuliert wurde, gibt es bis heute auch in den Vereinigten Staaten nicht; auch der Beweis in Amerika ist nur durch das Geständnis von Volkswagen entstanden. - Sie sagen auch, dass Sie zwar viel gemessen haben und weiter messen, aber Sie sehen als Verband es auch nicht als Ihre Aufgabe an, eine Beweisführung vorzunehmen. Das, glaube ich, habe ich jetzt mal so richtig zusammengefasst in dem Punkt.

Zeuge Jürgen Resch: Mit Verlaub - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nun, da gibt es nur Ja oder Nein. Habe ich das richtig - -

Zeuge Jürgen Resch: Nein. Nein, haben Sie nicht richtig zusammengefasst.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Sondern?

Zeuge Jürgen Resch: Die - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Den Beweis gibt es doch?

Zeuge Jürgen Resch: Ich habe vorhin zu „Beweis“ - - da was dazu gesagt. Ich habe gesagt gehabt: Die Art der Beweisdefinition, die hier angebracht wird - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, da komme ich jetzt gleich dazu. Ich wollte ja nur wissen, ob Sie den Beweis - - Zur Beweisdefinition komme ich jetzt im zweiten Teil.

Zeuge Jürgen Resch: Genau.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, okay. - Also das heißt, den Beweis konnten Sie auch nicht führen;



5. Untersuchungsausschuss

denn diesen Beweis gab es nur durch das Eingeständnis von VW in den USA. Richtig?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir - - Nicht ganz. Die Untersuchung, die wir exemplarisch gemacht haben über vier Monate hinweg mit unglaublichem Aufwand an einem Auto - mit Felix Domke -, wo wir bis hin in die Entschlüsselung der Programmzeile und der mittlerweile eingestandenem Art der Abschaltvorrichtung Klarheit haben und auch keinen Widerspruch mehr haben von Opel - - Auch dieser unseres Erachtens Beweis - - Für uns sind das andere eigentlich auch Beweise. Aber in der Definition der Bundesregierung ist auch die gefundene Softwaremanipulation im Opel kein Beweis. Denn - Begründung - trotz auch der entsprechenden Gutachten von Herrn Wachtmeister und von anderen ist man der Auffassung, dass man nicht gezwungen ist, ein Verfahren zum Entzug der Typgenehmigung einzuleiten, sondern dass man hier ausschließlich eine praktisch freiwillige Nachbesserung versucht zu erreichen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, aber Sie haben doch selber gerade gesagt, den Beweis der Manipulation haben Sie nicht rechtssicher erbringen können. Ich frage Sie jetzt ganz offen: Wenn Sie der Meinung waren - so wie jetzt -, dass Sie den Beweis rechtssicher erbracht haben, sind Sie dann mit dem Beweis zur Staatsanwaltschaft gegangen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, erstens. Ich war bei mehreren Staatsanwaltschaften; aber natürlich habe ich keinen Beweis. Ich kann keinen Beweis bringen. Auch die Staatsanwaltschaften haben nur Hinweise bekommen. Es ist dann Aufgabe, diese Art des Beweises durch andere durchzuführen, und das ist Aufgabe - meines Erachtens - der Behörden und - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, aber Sie haben dann den Beweis nicht erbracht, auch nicht hinreichend genug, dass für die Staatsanwaltschaft ein hinreichender Tatverdacht auf Einleitung eines Ermittlungsverfahrens war.

Zeuge Jürgen Resch: Nein, das stimmt nicht.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Sondern?

Zeuge Jürgen Resch: Ich bin in einem Fall von einer Staatsanwaltschaft um Stillschweigen gebeten worden. Ich wäre im nichtöffentlichen Teil auch bereit, diese Staatsanwaltschaft zu benennen; aber es gibt auch eine andere Staatsanwaltschaft, von der ich sprechen kann. Die Staatsanwaltschaft in Frankfurt hat von mir - - Ich habe in meinem gesamten beruflichen Leben eine einzige Strafanzeige formuliert - gegen Herrn Neumann -, weil wir hier eben hinreichende Hinweise haben. Ich kann Ihnen nur sagen, dass wir im Moment in einem sehr regen Austausch - - und zwar in der Weise, dass wir permanent noch intensive Nachfragen bekommen und dass eben hier diese Vorermittlungen im Moment laufen. Also, es ist nicht so, dass man - zumindest bei den Strafverfolgungsbehörden - die Wegschaumentalität der Bundesregierung pflegt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja. Also, ich meine, das ist schon ein bisschen gewagt, was Sie jetzt da gerade machen. - Also, bei der Staatsanwaltschaft Frankfurt haben Sie Strafanzeige gegen ein Unternehmen erstattet und gegen die Bundesregierung?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, ich habe bei einer anderen Staatsanwaltschaft diese Strafanzeige erstattet. Die ist jetzt aber zuständigerweise, weil man das verändert hat, an die Staatsanwaltschaft Frankfurt weitergegeben worden, und ich habe gesagt, dass ich diese Strafanzeige gegen Opel, gegen den Herrn Neumann - - Ich habe nicht von der Bundesregierung gesprochen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, Sie haben gerade gesagt: „die Wegschaumentalität“, und Sie haben vorhin der Bundesregierung - ich habe mitgeschrieben - vorsätzlich rechtswidriges und kriminelles Verhalten - -

Zeuge Jürgen Resch: Exakt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wenn Sie vorsätzlich rechtswidriges, kriminelles Verhalten vorwerfen, dann müssen Sie das Ganze der Staatsanwaltschaft melden und zur Anzeige bringen. Bei welcher Staatsanwaltschaft haben Sie konkret zu diesem Satz welches Mitglied der Bundesregierung zur Anzeige gebracht?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Jürgen Resch: Bei keiner.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann frage ich Sie noch mal: Halten Sie an der Aussage: „vorsätzlich rechtswidriges, kriminelles Verhalten“ - das haben Sie vorhin gesagt - fest, wenn Sie der Meinung sind, dass es nicht hinreichend ist, diese Aussagen entsprechend über eine Staatsanwaltschaft in einem Rechtsstaat überprüfen zu lassen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wenn - - Meines - - Nach meinem Rechtsverständnis ist ein strafbares Verhalten - - führt dazu als Officialdelikt, dass eigenständig ermittelt werden muss. Wir haben weder einen Rücktritt eines Politikers gefordert noch gesagt: Wir gehen - - überziehen jetzt die Staatsanwaltschaft mit irgendwelchen Anzeigen. - Wir halten - - Wir bewerten dieses Verhalten tatsächlich wegen der entsprechenden Folgen auch als strafrechtlich relevant, und ich fühle mich da eigentlich in ganz guter Gesellschaft; denn auch Ihr Gutachter Führ hat entsprechende Ausführungen in seinem Gutachten getroffen. Also, ich bleibe bei meiner Aussage, ja.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich glaube, hier wissen sehr viele, was ein Officialdelikt ist. Nur, wenn Sie solche Dinge in den Raum stellen und sie dann nicht so zur Anzeige bringen, dann habe ich schon ein gewisses Problem mit Ihrer Aussage, genauso mit Ihrer Aussage - ich sage das noch mal ganz vorsichtig -, mit dem Vergleich mit dem Selbstmord und der Beweislastumkehr; ich will das gar nicht vertiefen. Herr Resch, ich glaube nicht, dass, wenn Sie solche Aussagen machen in solchen Zusammenhängen, das der Beweisführung hier in diesem Untersuchungsausschuss in irgendeiner Form dienlich ist. Ich kann nämlich nicht erkennen, welchen Beweiswert diese Aussage haben soll, außer einer polemischen Bewertung und dem für mich in einem Rechtsstaat nicht nachvollziehbaren Hinweis auf eine - ich sage das ganz offen - unserem Grundgesetz widersprechende Beweislastumkehr.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: So, und nun kommen wir zu den - - Ich habe eben gerade den Hinweis bekommen - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das hatte meines Erachtens nichts mit dem Untersuchungsgegenstand zu tun, die Fragen des Kollegen.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
War ja keine Frage! -
Gegenruf des Abg. Stephan
Kühn (Dresden) (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Vorher
doch!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war eine Feststellung; na ja, gut. Vorher waren explizit Fragen gestellt bezüglich des Verhaltens, ob es eine Anzeige gegeben hat oder nicht. Ich bitte dann doch bei den folgenden Fragen darauf zu achten, dass wir - wie in den anderen Runden auch - auf den Untersuchungsgegenstand und auf die Kenntnisse des Zeugen abheben, und ich bitte, das zu beachten. - Weitere Fragen?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir haben den Beweiswert gewürdigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fraktion der Grünen dran.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Wir wollen ein Stück weit chronologisch vorgehen. Sie haben, Herr Resch, schon gesagt, dass Sie parallel zur „Grünen IAA“ - in Anführungszeichen: „Grüne IAA“ - auf einer Pressekonferenz Ihre Kenntnisse zum Betrug der Automobilkonzerne bei der Ermittlung der Abgaswerte und beim Spritverbrauch vorgestellt haben. Mich würde in diesem Zusammenhang ganz genau interessieren: Wem haben Sie diese Ergebnisse - also jenseits sozusagen der Presse - behördenseitig konkret übermittelt? Also, welche Bundesbehörden, Ministerien haben diese Informationen erhalten, und - nach Ihrer Erinnerung - was waren die Reaktionen darauf? Hatten Sie zum Beispiel auch um Gespräche gebeten, um diese Ergebnisse sozusagen vorzustellen, zu erläutern? Wie waren da die Reaktionen



5. Untersuchungsausschuss

drauf, wenn Sie da sozusagen um Gesprächstermine gebeten haben? Können Sie sich daran noch erinnern? Also, wir sind jetzt im Jahr 2007.

Zeuge Jürgen Resch: 2007. - Ja, klar. Sie werden dann sehen auch an der Chronologie des Dieselpartikelfilterskandals, dass wir da Phasen hatten, wo wir in einem sehr, sehr intensiven Dialog mit Sigmar Gabriel und Herrn Machnig bzw. Astrid Klug waren und über genau diese Fehlverhalten von Abgassystemen - in dem Fall nicht zu verantworten von Herstellern, sondern von Zulieferern - uns ausgetauscht haben und über das unwillige oder über lange Zeit verweigerte Einschreiten des Bundesverkehrsministeriums bzw. des Kraftfahrt-Bundesamtes - - eben auch dann zum Beispiel, dass die Problembehebung nicht auftrat.

Die von uns 2007 auch erstmals durchgeführte Bewertung: „Wie hoch sind mittlerweile die CO₂-Emissionsabweichungen und Spritverbräuche?“ war ein Standardthema eigentlich für fast jedes Spitzenpolitikergespräch, wenn wir es bekommen haben. Wir haben das in den - - Beispielsweise bei Herrn Tiefensee ist unser Gesprächsersuchen genauso abgelehnt worden wie bei Herrn Ramsauer. Wir haben dann ein Gespräch mit Staatssekretär Scheuer geführt, haben mit Staatssekretär Scheuer dann zum Beispiel auch über das Problem gesprochen der entsprechend in Deutschland beendeten Abgasuntersuchung, also dass eben hier die Endrohrprüfungsvorschrift, die eigentlich europaweit gilt, so interpretiert wird, dass man der Automobilindustrie eine Selbstkontrolle entsprechend überlässt. Ja, das war dann auch ein zentraler Punkt, der ja auch zu einem uns dann zugespielten Papier führte, bei dem wir gesehen haben, wie eben der VDA mit dem VDIK regelrecht Anweisungen an das Verkehrsministerium gibt, wie zu antworten ist, auch welche Abteilung zu antworten hat, was für uns damals auch schon mal ein Hinweis war auf selbstbewusste Kontakte zwischen den beiden.

Ich habe vorhin erwähnt, dass wir darüber hinaus Gespräche mit Peter Altmaier sehr dezidiert darüber geführt haben, mit Frau Heinen-Esser sehr dezidierte Gespräche geführt haben, natürlich auch mit Frau Hendricks, mit Frau Schwarzelühr-Sutter, mit Jochen Flasbarth. Also, ich

würde mal sagen, das sind jetzt mal die, die wir auch mit dokumentiert haben, oder die weitesten sind jetzt schon mit vorliegend.

Aber Sie sehen vielleicht aus der Pressearbeit von uns, die Sie ja auch im Internet verfolgen können, dass die mehrmals pro Jahr aufgerufene Problematik in unserer Pressearbeit über Abweichungen bei CO₂ zunehmen und eben auch die Schwierigkeiten mit Abgasemissionen, also wirklich beginnend 2005 bis 2008 mit den Dieselausgasemissionen, dass das nicht ein Thema war, dass jetzt ganz plötzlich im Nachhinein behauptet wird, dass wir darüber gesprochen haben, sondern wir haben ja darüber Rechtsstreitigkeiten geführt, auch mit der Bundesregierung - erfolgreiche -, und eben erreicht, dass die Unterlagen auch offengelegt werden müssen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will da sozusagen ziemlich ins Detail gehen. Können Sie sich noch erinnern, wann Sie mit Herrn Gabriel und Herrn Machnig gesprochen haben und was sozusagen die Verhandlung oder das Ergebnis des Gesprächs war? Bezog sich das unmittelbar auf die Pressekonferenz 2007 parallel zur IAA?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wann ich jetzt mit Herrn Gabriel und Herrn Machnig über das Thema CO₂ gesprochen habe, daran kann ich mich nicht erinnern. Aber es gehörte, ich sage mal, zu einem Standardrepertoire bei Gesprächen mit Politikern dazu. Das habe ich jetzt nicht rekonstruieren können oder nicht als meinen Auftrag angesehen, da nachzuschauen.

Also, wir haben einfach mal auf die - - Das Zustandekommen der ursprünglichen Chronologie war, dass es nach der Aufdeckung des VW-Skandals und unserem Hinweis, wir hätten das eben auch früher schon angesprochen, eine Bezweiflung gab. Dann sind wir einfach mal an einem Wochenende durch die Akten durch und haben gehighlightet. Wir haben wirklich sehr, sehr viel mehr Material, und wir dachten, wenn wir jetzt mal diese Fälle dokumentieren, reicht das aus, um zu zeigen, dass eben die Politik informiert war. Wenn es aus irgendeinem Grund notwendig wäre, noch tiefer mit einzusteigen, dann können



5. Untersuchungsausschuss

wir das auch machen; aber dann brauchen wir noch ein bisschen Zeit.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie haben einen Punkt angesprochen, der auch, denke ich, zentral ist für die Aufarbeitung der Vorgänge. Das ist das Thema der Abschaffung der Endrohrmessungen zugunsten einer On-Board-Diagnose. Sie haben da im Februar 2009 auch einen Brandbrief an den damaligen Verkehrsminister Tiefensee geschrieben; das hat den Titel MAT A DU, Ordner 1, Seite 10 ff. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, hat dieser Brandbrief, wo Sie sozusagen sich dagegen aussprechen, dass die Endrohrmessung abgeschafft wird, also zugunsten sozusagen der On-Board-Diagnose - - Haben Sie da irgendeine Reaktion bekommen, und wie ging es dann sozusagen weiter?

Zeuge Jürgen Resch: Wir haben mitbekommen, dass es eben dann zu dieser Einflussnahme vom VDIK/VDA - das nannte sich dann „Positionspapier zur interfraktionellen Anfrage (23.02.2009) bezüglich AU-Messverfahren bei Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfilter“- geführt hat, also dass praktisch die Automobilindustrie speziell und unter Bezugnahme auf die Argumentation der Deutschen Umwelthilfe dann eben gesagt hat - - Also, „Bewertung der Argumente der Deutschen Umwelthilfe für die Beibehaltung der Abgasmessung am Endrohr“ - - dass zum Beispiel dann gesagt wurde:

- Eine Wiedereinführung der Endrohrmessung wäre ein technischer Rückschritt. In den heutigen Systemen werden die technischen Komponenten der Abgasreinigungssysteme nahezu vollständig und mit schärfer werdenden Anforderungen durch die OBD-Systeme überwacht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die OBD über die Euro-5/-6-Verordnung um Überwachungsfunktionen erweitert wird und bereits PM-Sensoren im Fahrzeug in Entwicklung sind.

Die wir bis heute nicht kennen.

- Durch die Herstellerhaftung für In-Use-Compliance ist sichergestellt, dass die Systeme dauerhaft funktionieren.

Und jetzt müssen wir feststellen, wenn wir in der Schweiz messen, dass Stickoxidemissionen - - Und es sind ja Stickoxidsensoren genauso mit verbaut. Es gibt auch Regelungen, bei 60 Prozent Überschreitung der Werte, bestimmter Werte, müssten Fehlercodes abgelegt werden. Wir konnten bei Fahrzeugen sogar die Zuführung von Harnstoff zu den Sensoren unterbrechen. Wir konnten machen, was wir wollten - oder nicht wir, sondern eben die Prüflingenieure -: Es gab nie einen Fehlercode. Also, egal wie schlimm die Emissionen waren - - Wir haben das auch jedes Mal - - Wir haben ja alle Ergebnisse dem Verkehrsministerium geschickt und bekamen dann, wie von Herrn Lange eben halt das auch bewertet, immer gesagt: Das ist alles kein Beweis; das interessiert uns letztendlich alles nicht. Die Leute - - Solange wir nicht irgendwas als letzten Beweis bringen, wird man den Schutz eben halt für die Bevölkerung nicht bringen; das ist jetzt mal meine Bewertung hier. Also, diese Endrohrmessung war für uns eine ganz prekäre Geschichte, weil hier gleich an verschiedenen Stellen Dysfunktionen da waren.

Ich will auch darauf verweisen - das ist eine Sache, die ich gar nicht jetzt dokumentiert habe, die aber hier eigentlich auch mit hineinkommt -: Wir haben vor Jahren skandalisiert und allen Politikern, auch Landespolitikern, kundgetan, dass nach unseren Messungen bei Dieseltaxen bei ungefähr 8 Prozent, und zwar mindestens 8 Prozent, der Partikelfilter ausgebaut ist. Da Sie ein Verhältnis 1 : 1 000 haben an Partikelemissionen von einem Fahrzeug mit oder ohne Partikelfilter, können Sie sich vorstellen: Ein schmutziger Diesel ist halt eben - mit hoher Fahrleistung in der Stadt; häufig 80 000 bis 100 000 km - so schmutzig wie 1 000 mit funktionierendem.

Das finden Sie eben über die OBD auch nicht raus; das können Sie einfach nicht feststellen. Und man hat das so genial geregelt, dass auch die Landesbehörden - auch selbst Baden-Württemberg - uns mitgeteilt haben, sie hätten keine rechtliche Handhabe, selbst wenn wir, was wir



5. Untersuchungsausschuss

getan haben, Fahrzeuge mit Nummernschild nennen, bei denen wir das eindeutig gemessen haben. Sie haben keine Handhabe, jetzt dieses Fahrzeug zu öffnen, weil man könnte das jetzt nur feststellen durch ein Öffnen des Partikelfiltergehäuses. Damit beschädigt man allerdings das Fahrzeug, und das ist nicht zulässig.

Das sind für uns so Punkte, die jetzt als Folge auftreten, weil man damals schon begonnen hatte, bei den Nachrüstpartikelfiltersystemen darauf zu verzichten - - dass, wenn mal was appliziert ist, das dann auch tatsächlich funktioniert. Das heißt, für uns hat dieses ganze Problem eine relativ große Dimension.

Ich will auch noch weitere Beispiele für Politiker nennen. Wir haben - - Ich habe mit Sigmar Gabriel seinerzeit, als wir den Dieselpartikelfilter-skandal aufgedeckt haben und - anfangs gegen erbitterten Widerstand von Herrn Machnig - dann auch dafür gesorgt haben, dass die dem Umweltbundesamt vorliegenden Daten, die das Umweltbundesamt ein halbes Jahr lang veröffentlichen wollte und behindert wurde vom BMUB - - dass eben diese Daten dann doch rauskamen. Ich hatte Herrn Gabriel darüber informiert, dass wir ein ähnliches Problem mit Austauschkatalysatoren haben, also im Benzinbereich. Wir rechnen mittlerweile mit 1 Million Austauschkatalysatoren, die verbaut sind in deutschen Ottomotorautos, die nicht funktionstüchtig sind. Sie finden in eBay und Amazon Angebote von Systemen für 50 bis 60 Euro. Wir haben vor kurzem eine Abmahn- - also praktisch eine Abmahnung vorgenommen bei Amazon für den Verkauf von Attrappen. Da hieß es dann: sieht aus wie ein entsprechender Katalysator. - Nein, es war ein - - Was war es denn damals? Nein, es war ein Katalysator. Ist aber innen hohl. Deswegen hat der Motor mehr Kraft. Der Motor kann nicht beschädigt werden, weil eben nichts drin ist, und es sieht aber von außen aus, als sei es ein richtiger; übersteht jede entsprechende Prüfung.

Und wir haben die Situation, dass wir überschwemmt werden mit Betrugssystemen. Wir haben diese Austauschkatalysatorproblematik Herrn Gabriel geschildert. Er hat das dann auch bei seiner Pressekonferenz damals im Haus der

Bundespressekonferenz angesprochen, ungefähr 2007; aber Sie finden das Datum in der Chronologie. Es war, glaube ich, seine letzte Aussage, dass man sich jetzt auch noch mal um die Austauschkatalysatoren kümmern müsste. Das war das Ergebnis meines Gespräches mit ihm.

Ich habe seitdem eine ganze Vielzahl an Schreiben an die zuständigen Verkehrsminister gerichtet und natürlich an die Fachebene im Verkehrsministerium wie im Kraftfahrt-Bundesamt, und wir haben das Problem bis heute nicht gelöst. Also, wir haben dieses Problem vom Wegschauen bei Abgasreinigungsanlagen als ein Systemversagen der Behörden. Ganz anders würden Kraftfahrt-Bundesamt und Verkehrsministerium reagieren, wenn es beispielsweise sicherheitsrelevante Bremsen oder Ähnliches wären. Da erlebe ich ja das Haus als durchaus schützend dem Bürger gegenüber. Und deswegen habe ich dieses Unverständnis, warum die Gefahren, die ausgehen von einer nicht funktionstüchtigen Abgasreinigungsanlage, anders gewertet werden.

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

Arno Klare (SPD): Herr Resch, ich beginne mal mit Gemeinsamkeiten. Wir beide haben gemeinsam, dass wir keine Techniker sind. Sie sind Verwaltungswirt, ich habe Germanistik und Philosophie studiert. Das heißt, wir bewegen uns beide, wenn wir über diese technischen Fragen reden, auf einem Terrain, das uns von unserer Fakultät her eher fremd ist. Also, ich stelle das bei mir fest. Es kann sein, dass Sie sich da so weit reingearbeitet haben, dass Sie die Probleme - alle, auch naturwissenschaftliche - durchdringen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kollege Klare, Sie achten schon auf den Zuschnitt Ihrer Frage, bitte.

Arno Klare (SPD): Ja. Ich habe etliche Fragen, ja. - Am 12.09. ist der Skandal in die Öffentlichkeit gekommen im letzten Jahr. Am 24.09. hat der Minister, also das BMVI, der Chef des BMVI, diese sehr lange und große Testreihe angeordnet, und die ist dann auch durchgeführt worden. Wie stehen Sie zu dieser Testreihe, ist die Ihnen valide genug, und wie haben Sie das wahrgenommen? Weil Sie



5. Untersuchungsausschuss

gerade gesagt haben: Irgendwie hat der nie was unternommen, oder das Ministerium ist da ziemlich still geblieben. - Diese Testreihe ist, glaube ich, die größte, die jemals gemacht worden ist.

Zeuge Jürgen Resch: Na ja, das Haus hat schon viele Testreihen an anderer Stelle gemacht. Beispielsweise hat auch die nachgeordnete Behörde BASt im Jahr 2010 einen Feldtest durchgeführt. Nur, wir haben erst vor einigen Monaten Teile der Ergebnisse dieses Feldtests veröffentlicht bekommen und wissen jetzt, dass wesentliche, spannendere Teile auf Intervention der Automobilindustrie aus dem Bericht herausgefallen sind. Das ist genau auch meine Antwort auf diesen Feldtest von Herrn Dobrindt im Rahmen der Volkswagen-Untersuchungskommission. Wir haben uns zuerst gefreut, dass eben auch unserem von Anfang an ausgesprochenen Punkt, dass das kein VW-Problem ist, sondern dass es ein Problem der auch nicht europäischen oder deutschen, sondern weltweiten Automobilindustrie ist, auch der Japaner, auch der Koreaner - wir kennen kein Unternehmen, das in Europa eben nicht betrügt mit den Abgaswerten - - dass die mit hineingekommen sind.

Was wir kritisieren, ist zum einen, dass eine Besetzung dieser Kommission etwas eigentümlich erfolgte - also die Neutralität nicht so gewahrt wurde, wie vielleicht auch die Franzosen ein bisschen mehr darauf geachtet haben -, dass man einseitig nur Gespräche führt mit der Automobilindustrie. Zumindest mit uns, wie gesagt, war es nicht möglich, Untersuchungsergebnisse - - Denn wir hätten sehr gerne Whistleblower-Informationen weitergegeben, ohne eben halt die Dokumente übergeben zu müssen, um zu sagen: Untersucht mal bei diesem oder jenem Fahrzeug genau diese Fragestellung.

Und schließlich, was mich stört - und deswegen der Vergleich zur BASt-Studie -: Man hat zu einem sehr späten Zeitpunkt nur sehr, sehr eingeschränkt und widersprüchlich Zahlen veröffentlicht. Deswegen haben wir auch sofort ein Rechtsverfahren gegen das Bundesverkehrsministerium eingeleitet auf komplette Veröffentlichung auch der Prüfprotokolle, der Prüfumstände: Wo ist untersucht worden? Wie kommt es zustande,

dass bestimmte auffallende Werte jeweils mit einem lakonischen Satz neutralisiert werden?

Wir wissen auch, dass mehr untersucht wurde, nicht nur jetzt die CO₂-Werte, die eben nur jetzt in der Übersicht bekannt geworden sind. Auch dazu gibt es nach unserem Kenntnisstand sehr viel umfangreichere Untersuchungen. Es ist einfach für mich nun wirklich ein Skandal, dass zum Beispiel anders als in Frankreich, wo sie die NO_x-Werte und die CO₂-Werte gemeinsam ausweisen - das brauchen sie, um bestimmte Regenerationsvorgänge - - gab es da eine Störung? - zu erkennen, aber vielleicht auch, um anderes identifizieren zu können - - dass man eben darauf verzichtet hat, diese Protokolle zu zeigen. Auch das, was wir immer veröffentlichen: „Wie verläuft die Abgasemission über die Zeitachse?“, da können Sie sehr viel aus den Einzeldiagrammen, die automatisch ausgeworfen werden bei den beauftragten Prüfinstituten - -

Also, zusammengefasst: Die Prüfung können wir gar nicht beurteilen, weil wesentliche Teile, obwohl sie abgeschlossen ist und deswegen zur Veröffentlichung eigentlich rechtlich ansteht - - weil wesentliche Teile dieser Veröffentlichung - - nicht erfolgt.

Arno Klare (SPD): Bleiben wir gleichwohl bei dem, was vorliegt; ich muss ja auch bei dem bleiben, was mir vorliegt. Diese KBA-Testreihe an den 54 Fahrzeugen ist ja mit acht verschiedenen Testmodi sozusagen durchgeführt worden. Einer davon war, einen NEFZ auf der Straße zu fahren, also PEMS-gestützt und gemessen minus 10 Prozent. Jetzt sollte man ja meinen - so als Laie, der ich ja einer bin -, dass dann die Fahrzeuge weniger emittieren. Nein, weit gefehlt: Man kann relativ durchgängig - nicht immer, aber relativ durchgängig - beobachten, dass die Fahrzeuge, die da getestet worden sind, bei dem Minus-10-NEFZ-Test sogar mehr emittieren als bei dem NEFZ plus 10 Prozent. Wie ist da Ihre Erklärung?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir haben verschiedene Probleme, die auch zeigen, dass hier offensichtlich da nicht drauf geachtet wurde. Wenn Sie bei ganz unterschiedlichen Temperaturen die Tests durchführen, dann haben Sie schon mal



diesen Temperatureffekt, den wir heute kennen, der sich negativ auswirkt auf bestimmte Fahrzeughersteller und positiv auswirken kann auf diejenigen, die als Erste untersucht wurden und höhere Temperaturen hatten. Die Abweichungen plus und minus 10 Prozent, das sind auch Elemente, die wir nutzen. Das haben wir auch bei einzelnen Tests, zum Beispiel beim Smart, gemacht, dass wir eben die Dynamik verändern. Da geht es eben um die Fragestellung - deswegen halte ich das durchaus für einen der Stocherversuche -: Was für ein Muster können wir erkennen?

Wir wissen von VW und auch von anderen, dass quasi die Dynamik oder ein bestimmter Typ der Testdurchführung so abgespeichert ist, dass, wenn man die Kennlinien verlässt, er herausfällt, und das war eben der Versuch, diese Grenzen festzustellen. Wenn Sie jetzt plötzlich bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein Herausfallen haben, kann das vieles heißen. Es ist eben, wie Herr Lange richtig sagt, noch kein Beweis. Es kann ein Indiz dafür sein, dass Sie ein abnormes Verhalten haben.

Also, normalerweise würden wir davon ausgehen, dass es auf jeden Fall bei einem etwas langsameren Fahren des Fahrzeugs keine starken Abweichungen geben darf. Wir haben aber einige Fahrzeuge, die wir auch bei einem praktisch Prüfzyklus auf der Straße, beim quasi identischen Fahren, mit einem Vielfachen haben, und das sind dann halt alleine schon die entsprechenden Hinweise: Da stimmt entsprechend etwas nicht. - Aber die meisten Fahrzeuge zeigen klare Indizien für eben ein mehrfaches Vorhandensein von Abschaltvorrichtungen auf.

Arno Klare (SPD): Also, der Zeuge Axel Friedrich, dessen Expertise ich sehr schätze und der immer Wert darauf legt, dass er nicht nur Ingenieur, sondern auch Chemiker ist - - Ich habe dem dieselbe Frage gestellt, als er hier war, und er hat dafür eine sehr einfache technische Erklärung gehabt. Er hat mir gesagt: Das kann ich Ihnen sauber erklären, Herr Klare. - Ich zitiere jetzt also sinngemäß aus dem Vorläufigen Stenografischen Protokoll dieser Sitzung des Untersuchungsausschusses. Er hat nämlich gesagt: Das ist

klar, wenn ich mit so geringer Last fahre, und ich fange kalt an, dann funktioniert natürlich der SCR-Kat gar nicht mehr, weil der halt eine Temperatur zwischen 180 und 200 Grad braucht, damit der Harnstoff in Ammoniak umgesetzt werden kann.

Zeuge Jürgen Resch: Genau.

Arno Klare (SPD): Und wenn die Temperatur nicht errei- - Aber es ist - - Wir reden nicht über Illegalität in dem Falle. Wir reden über sozusagen naturgesetzlich gegebene Prozesse.

Zeuge Jürgen Resch: Nein, nein. Stopp, stopp, stopp. Das ist - -

Arno Klare (SPD): So hat er das festgestellt. Er hat gesagt: Der Katalysator kann nicht funktionieren in dem Fall.

Zeuge Jürgen Resch: Genau.

Arno Klare (SPD): Deshalb hat man bei minus 10 NEFZ genau diese Werte, -

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Arno Klare (SPD): - die höher sind als bei plus 10. Sie sagen gerade: Dahinter steckt noch mehr.

Zeuge Jürgen Resch: Kann mehr - -

Arno Klare (SPD): Wer hat denn jetzt recht, Herr Friedrich oder Sie?

Zeuge Jürgen Resch: Der Axel Friedrich hat natürlich recht; aber es ist ein bisschen komplizierter. Sie müssen erst mal schauen: Ist es ein Speicherkat-Fahrzeug, ist es ein Fahrzeug, das nur AGR hat, oder ist es ein Fahrzeug, das SCR hat oder eine Kombination von allen diesen dreien? Und dann ist eben die Frage die folgende: Beim NEFZ auf der Rolle stellt der Hersteller sicher, dass wir eben auch bei diesem niedrigen Geschwindigkeitstableau, das wir ja auch im ersten Teil haben, die Werte einhalten.



5. Untersuchungsausschuss

Und hier kommen wir jetzt einfach an eine Problematik der Dieseldieseltechnologie: Wenn Sie den Diesel in der Stadt saubermachen wollen, dann müssen Sie zusätzlich CO₂ aufbrauchen, anbrauchen, also so, wie Sie es eben auf der Prüfrolle auch machen, dass er die Werte einhält. Da fahren bestimmte Fahrzeuge - ich muss es vorsichtig sagen - auf der Prüfrolle in einem Modus, der eben deutlich höhere CO₂-Emissionen hat; die sind ja dann auch gemessen worden. Weil nur so kriegt er es hin, dass es eine zusätzliche Anwärmung für hinten gibt; sonst hält er ja seine NOx-Werte in der Prüfung nicht ein. Und auf der Straße haben wir eben die Schwierigkeit, dass dann eben der Normalmodus ist. Vor allen Dingen wenn ich den SCR-Katalysator - ich sage mal: mutwillig - hinten im Abgasstrang montiere, dann muss ich richtig kräftig in CO₂ investieren, also Sprit investieren, dass ich eine funktionierende Abgasreinigung habe.

Dann würde jetzt beispielsweise ein Autokonstrukteur, der sagt: „Ich versuche, das intelligent zu machen“, vorne zusätzlich einen Speicherkat mit hineinnehmen. Das ist jetzt keine theoretische Betrachtung, sondern das machen die guten Fahrzeuge von BMW und Mercedes für Deutschland, aber vor allen Dingen für den amerikanischen Markt, weil der Speicherkat wiederum bei niedrigeren Temperaturen anspringen kann. Also, das ist kein Widerspruch, und Sie haben auch recht: Ich bin kein Techniker. Aber so weit bin ich entsprechend drin, dass die Antworten nicht so ganz einfach sind. Sie können es nicht über alle ziehen. Aber wenn Sie feststellen, dass bestimmte Muster, bestimmte starke Abweichungen - ich weiß jetzt auch nicht, welches Fahrzeug Sie im Auge haben - - dass Sie ganz starke Abweichungen haben, dann haben Sie ein Indiz. Wenn es ein bisschen mehr, ein bisschen weniger ist, da würde ich jetzt auch sagen: Da sind andere Dinge, die sind auffällender; denen können wir nachgehen.

Arno Klare (SPD): Jetzt haben Sie ja selber Tests gemacht, und es ist üblich, dass die RDE-Rohdaten, also die gewonnenen Rohdaten, durch sogenannte Normalisierungstools laufen, CLEAR oder

eben EMROAD. Welches dieser beiden Tools haben Sie angewendet oder haben die Techniker in der Schweiz angewendet?

Zeuge Jürgen Resch: Kann ich Ihnen nicht sagen. Das müssen Sie entweder die Sch- - die Bieler fragen oder eben Axel Friedrich. Die Korrektheit der Messungen haben wir zumindest von der Automobilindustrie - jetzt gerade des EKIs, unsere Messungen - nicht angezweifelt bekommen, und ich möchte noch mal darauf hinweisen, dass die Abgasprüfstelle der Schweiz in Bern/Biel eine Referenzprüfstelle ist, die über jeden Zweifel erhaben ist. Aber ich kann Ihnen diese technische Frage nicht beantworten; das weiß ich nicht.

Arno Klare (SPD): Ich frage ja nur - - Ich habe ja nur eine Frage gestellt.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, ja. Ich kann sie nicht - -

Arno Klare (SPD): Ich stelle fest: Die können Sie in dem Moment nicht beantworten.

Zeuge Jürgen Resch: Nein.

Arno Klare (SPD): Okay. - Bei den Werten - wir reden jetzt über diese Conformity-Werte, die CF-Werte - wird eine „error margin“ eingerechnet, die auf die PEMS-Messung, auf die Ungenauigkeit der PEMS-Messung zurückzuführen ist. Wie hoch schätzen Sie die ein - - muss man die bewerten?

Zeuge Jürgen Resch: Also, Sie sprechen jetzt von den neuen RDE-Bestimmungen, die kommen werden?

Arno Klare (SPD): Ja.

Zeuge Jürgen Resch: Die spielen für uns wirklich keine Rolle, weil wir messen jetzt nicht nach irgendeinem RDE-Standard, der ja auch teilweise noch in Arbeit ist, sondern wir haben ein entsprechendes Überprüfungsmesssystem installiert, wie es üblicherweise angewandt wird, wie es auch andere Prüfinstitute entsprechend mit fahren, und wir dokumentieren ja nur: Wie sind die entsprechenden Werte?



Wenn jetzt Axel Friedrich als praktisch technischer Leiter unseres Instituts da wäre, der könnte Ihnen vielleicht noch eine Abschätzung geben, wie hoch er die Fehlertoleranz sieht. Wir glauben, dass unsere Werte relativ präzise sind. Aber wir würden jetzt auch nicht mit unseren Werten sagen: Der hat jetzt, wenn er 70 hat, die 80 g deutlich unterschritten. - Das sind vielleicht - - Also, ich würde jetzt mal schätzen, dass wir in einer Größenordnung von 20 Prozent, 10 bis 20 Prozent Genauigkeit liegen bei den Angaben bei Noxen.

Arno Klare (SPD): Also, ich frage das deshalb, weil Sie gerade irgendwann in einem anderen Zusammenhang von einer validen Mittelwertbildung geredet haben.

Zeuge Jürgen Resch: Genau.

Arno Klare (SPD): Bei diesen Tests geht es nicht um valide Mittelwerte, also sozusagen - -

Zeuge Jürgen Resch: Doch.

Arno Klare (SPD): Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kollege Klare, -

Zeuge Jürgen Resch: Wir haben 1 500 - -

Vorsitzender Herbert Behrens: - der Zeuge hat aber auf Fragen zu antworten, die mit diesen Tatsachen - -

Arno Klare (SPD): Es geht mit diesen CLEAR- und EMROAD-Tools nicht mehr um Mittelwerte, sondern darum, die Spitzen rauszurechnen. - Frage - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Trotzdem sind wir nicht in einer technischen Sachverständigenanhörung.

Arno Klare (SPD): Pardon, ich habe da leider ein bisschen Ahnung von - tut mir leid -, und ich will auch wissen, was da gemacht worden ist, weil ich nämlich nicht nur eine seltsame Auffassung feststelle, was „Beweis“ angeht, sondern

auch, was eben methodologische Fragen angeht, wie solche Tests aufgebaut sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber wir fragen auch danach, wo Hinweise eingegangen sind und wie auf diese Hinweise reagiert worden ist.

Arno Klare (SPD): Die EPA, die US-amerikanische EPA, hat vor längerer Zeit dieses Not-To-Exceed-Modell entwickelt.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Arno Klare (SPD): In diesem Not-To-Exceed-Modell werden sehr klare Rahmenbedingungen definiert. Wenn Sie das auf einer Grafik sehen, ist das so ein Feld, wo dann RDE gemessen wird. Das heißt, da sind die Höhenmeter festgelegt, unter denen man zu messen hat, da sind die Motordrehzahlen definiert, die Leistungsabforderung des Motors definiert. Das heißt, sehr viel von dem ist in die RDE-Gesetzgebung bei uns eingeflossen. Im Grunde ist das eine Kopie desselben. Würden Sie das auch so sehen?

Zeuge Jürgen Resch: Nein. Wir haben bei RDE eine Vielzahl von Veränderungen und Verschlechterungen. Aber ich möchte auf ein Gespräch mit Christopher Grundler, das ich am 9. Februar geführt habe in der amerikanischen Botschaft in Berlin, verweisen, bei dem mich Christopher Grundler über Folgendes informiert hat: Wir machen in Amerika fünf - und nicht einen - Labortests schon seit vielen Jahren, und irgendwann haben wir festgestellt, dass alle Fahrzeuge sauber sind. Bis wir festgestellt haben: They are cheating us. Sie betrügen uns. Deswegen haben wir diese Straßentests, RDE, eingeführt, wie ihr sie gerade jetzt in Brüssel auch beschlossen habt, bis wir vor kurzem festgestellt haben: They are cheating us again. - Und deswegen würde jetzt eine dritte Stufe in Amerika stattfinden - das ist ja auch angekündigt worden zum Jahreswechsel -: We are testing, but we don't tell how. Also, wir nehmen irgendwelche normalen Fahrsituationen, um einfach herauszufinden, ob man sich an bestimmten Dingen orientiert.



Er sagte dann auch, das Interessante sei gewesen, dass er in den darauffolgenden Wochen Dutzende von Anrufen oder seine Mitarbeiter Dutzende von Anrufen von der Autoindustrie bekamen, ob man das „We don't tell how“ ein bisschen näher definieren kann. Und seine Schlussfolgerung war: Die wollten schon wieder wissen, wie man das etwas eingrenzen kann.

Zu unserer Mittelwertbildung. Das habe ich jetzt hier für den Ausschuss gesagt, dass ich mal einfach aus verschiedenen Messungen einen Mittelwert gebildet habe. Das heißt, wir haben sehr präzise aus jeweils zehn Messungen eines Fahrzeuges - das ist auch alles veröffentlicht - einen Fahrzeugwert ermittelt. Die Bundesregierung hat nur eine einzige Messung veröffentlicht und dann diese Zahl bekannt gegeben. Ich würde mal sagen, wenn man zehnmal fährt, dass das vielleicht ein bisschen mehr valide ist.

Wenn ich dann aber feststelle, dass ich im Winter jetzt bei den drei veröffentlichten Fahrzeugen von vor ungefähr zehn Tagen - zwischen 1 000 und 1 300 mg NOx liege - jeweils zehn Fahrten -, und ich dann sage: „Ich habe so ungefähr da den Faktor 15“, dann sind das 1 500 Prozent Überschreitung von Grenzwerten. Da diskutiere ich gerne über 100 Prozent mehr oder weniger. Mir geht es da um die Größenordnung. Das erschreckt mich. Das ist einfach eine absolute Katastrophe, und ich kann mir einfach nicht vorstellen, wie eben, wenn wir solche Fahrzeuge nicht aussteuern, wenn wir die Automobilindustrie nicht zwingen, auch im Winterhalbjahr die Fahrzeuge so sauber zu machen - was ja technisch geht, was kein Problem ist; es ist nur ein bisschen teurer -, dass sie eben die Grenzwerte einhalten - - Wie wollen wir denn dann die Luftqualität in Deutschland sauber bekommen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das Wort ist bei der Fraktion Die Linke. Wer hat es?

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Du wolltest doch, Herbert.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so, dann war das ein Missverständnis. - Bezüglich der Abschalteinrichtungen möchte ich ganz gern weitermachen, um auch die Erkenntnisse, die Sie gewonnen haben, und den Umgang damit noch mal aufzuklären - zumindest es zu versuchen. Am 10. Februar 2011, Herr Resch, soll die DUH laut ihrer „Chronologie des Abgas-Skandals“ - Sie haben bereits mehrfach darauf verwiesen, dass Sie das vorliegen haben - gemeinsam mit Herrn Dr. Friedrich bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium am 10. Februar 2011 die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung durch sogenannte Zykluserkennung thematisiert haben. Das Verkehrsministerium habe darauf erklärt - Sie haben das, glaube ich, auch schon im Vorgespräch erwähnt -, das Problem zu kennen.

Wir haben das aus dem Ordner MAT A KBA-2-1, Ordner A115, 6, Blatt 42; dort wird das zitiert aus der Einleitung einer Kleinen Anfrage. Weiter heißt es in der Darstellung des Gesprächsverlaufs im Einleitungstext der besagten Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen [sic!] mit dem Titel „VW-Skandal - Erklärung der Abweichungen bei Messergebnissen“, am Beispiel des Passat Euro 6 seien von Ihnen und Herrn Axel Friedrich die hohen NOx-Emissionen, die über den Werten von Euro 5 lägen, als rechtswidrig bezeichnet worden. Können Sie sich an das Gespräch im Bundesverkehrsministerium am 10. Februar 2011 erinnern und die Äußerung seiner Vertreter, das Problem zu kennen, auch bestätigen?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, wir haben in diesem Zusammenhang eben über diese Whistleblower-Information gesprochen, auch praktisch vergleichbare Erkenntnisse, die eben bei Messungen von Reinhard Kolke beim ADAC durchgeführt wurden, und die für uns klaren Schlussfolgerungen, dass solche Messergebnisse nur zustande kommen können durch eine unterschiedliche Ansteuerung. Daraufhin wurde eben seitens des Verkehrsministeriums - nicht zum ersten Mal und auch nicht zum letzten Mal - darauf verwiesen, dass das eine zu bedauernde oder nicht zu bedauernde - - aber eben halt das Ergebnis von Unzulänglichkeiten des Prüfzyklus wäre und dass man ja gerade dabei wäre, entsprechend das Regelwerk weiterzuentwickeln.



5. Untersuchungsausschuss

Das heißt, entgegen unserer Hoffnung, dass wir eine Sensibilisierung - - Weil das war eine sehr frühe Umsetzung eines Euro-6-Fahrzeugs; das war ein Passat Euro 5, der eben dann nachgebessert wurde auf Euro 6, aber eigentlich der 189er-Euro-5-Motor. Wir hatten die große Hoffnung, dass wir eben sagen können, dass wir das Verkehrsministerium dazu bewegen können, hier in Untersuchungen einzusteigen und dieses Phänomen nachzuvollziehen, und das wurde wie in vielen anderen Gelegenheiten zurückgewiesen.

Ich will auch noch mal an der Stelle ganz klar sagen, mit welchem Argument man uns gesagt hat, dass solche Überprüfungen nicht notwendig seien. Man hat darauf verwiesen, dass die Prüfungen von zertifizierten Technischen Diensten erfolgen - TÜV, DEKRA - und dass die fachliche Qualifikation dieser Technischen Dienste regelmäßig überprüft werde, was ich auch nicht bestreite und was sicherlich auch eine gründliche Überprüfung darstellt. Wir haben damals wie auch in den Folgejahren dann immer wieder vorgetragen, dass das vielleicht vergleichbar wäre mit der Prüfung eines Steuerberaters, ob er sachkundig ist, und der gleichzeitigen Erklärung an den Bürger, dass für die nächsten Jahre, solange er einen sachkundigen Steuerberater hat, definitiv seine Steuererklärung nicht überprüft wird, und dass das einfach die Gefahr birgt, dass - jetzt wieder zurück bei der Automobilindustrie - man hier mit immer stärkeren Abweichungen kommt. Aber das ist uns nicht gelungen, dieses Thema in den verschiedenen Gesprächen, die wir hatten, in der Politik eben so zu platzieren, dass man bereit gewesen wäre, diese notwendigen Nachprüfungen, wie sie die 715/2007 umschreibt, durchzuführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf Ihren Vorschlag, dass es sich dabei um rechtswidrige Abschaltvorrichtungen handelt - -

Zeuge Jürgen Resch: Wurde widersprochen. Es wurde immer gesagt - - Das ist letztendlich wie jetzt auch teilweise die Situation hier, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Jürgen Resch: - dass gesagt wird: Das ist ja alles nicht erwiesen. - Deswegen: Da gibt es ein konsistentes Verhalten, das wir auch schon im Nachrüstkandal mit Dieselpartikelfiltern gesehen haben, dass dann gesagt wird: „Die Messungen, die durchgeführt wurden, entsprechen irgendwelchen Standards nicht“, oder: „Da sind irgendwelche Fehler möglicherweise passiert“; die seien nicht relevant dafür. - Deswegen halt in dem Punkt auch, dass gesagt wurde: Das ist eine Rechtsauffassung von uns, die eben die Bundesregierung oder in dem Fall das Bundesverkehrsministerium ausdrücklich nicht geteilt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich am 11. Juli 2011, haben Sie sich dann ans Umweltministerium gewandt mit den zuvor geschilderten Anliegen, und gemäß der entsprechenden Pressemitteilung von Ihnen bzw. der DUH soll zunächst Interesse an dem Thema signalisiert worden sein, schreiben Sie. Mit Schreiben vom September 2011 sei aber mit Hinweis auf die fehlende Zuständigkeit des Umweltministeriums einer weiteren Auseinandersetzung eine Absage erteilt worden. Das ist das Material BMVI-2-1 LA 27-7357.2-2, Ordner 9. Erinnern Sie sich an dieses Gespräch vom Juli 2011, und wer war anwesend?

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Zeuge Jürgen Resch: Juli 2011, oder meinen Sie Juli 2012?

Vorsitzender Herbert Behrens: 2011. So ist es hier in den Unterlagen ersichtlich: 11. Juli 2011, Gespräch im Umweltministerium.

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Juli 2012!)

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich habe bei mir „2012“ stehen: Agenda, Termin Bundesumweltminister Altmaier am 11. Juli 2012.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so, das ist möglicherweise ein Fehler hier in meinem Sprechzettel.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Jürgen Resch: Mhm. - Also, ich gehe mal davon aus - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es ein Gespräch am 11. Juli 2012? Dann frage ich einfach mal so.

Zeuge Jürgen Resch: Genau, mit Bundesumweltminister Altmaier. Das war ein sehr ausführlich vorbereitetes Gespräch, bei dem wir die Tagesordnungspunkte eben auch vorher eingebracht haben und bei dem wir auch mitbekommen haben, dass es offensichtlich im Hause vorbereitet wurde. Wir haben über Maßnahmenpakete in der energetischen Gebäudesanierung gesprochen, sind dann auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen bei Pkw-Neuwagen durch die Einführung amtlicher Stichprobenkontrollen bzw. Ahndung von Manipulationen bei Abgas- und CO₂-Angaben der Automobilhersteller eingegangen, haben dargestellt, wie wir hier kontrollieren, und eben gefordert, dass man analog zum Bereich Lebensmittelsicherheit eine Institution benennt, entweder das Umweltbundesamt - - oder schafft, also diese Stelle Lebensmittelsicherheit, an die sich Bürger wenden können, wenn sie starke Abweichungen zum Beispiel bei CO₂-Emissionen, also sprich Spritverbrauch, haben.

Wir bekommen wirklich Tausende von solchen Zuschriften jedes Jahr und auch mit immer drastischeren Beispielen, und wir haben eben immer wieder hier auch das amerikanische Beispiel genannt, die eben ihre Kontrollen - - 15 bis 20 Prozent der Fahrzeuge, also der zugelassenen Modelle, werden nach Zufall ausgewählt, und wenn eben über signifikante Muster - - also wenn bestimmte Behörden feststellen: Wir haben verstärkt hier Meldungen. - Und wir haben festgestellt: Es gibt keine Stelle in der Bundesregierung, die bereit ist - - oder die praktisch als Anlaufstelle firmiert, wenn eben solche Abweichungen da sind. Wir haben eine Vielzahl von Beispielen für abwimmelnde Antworten aus dem Verkehrsministerium oder Kraftfahrt-Bundesamt bekommen, die eben auf irgendwas verwiesen haben.

Deswegen waren wir der Auffassung, dass es eben eine Möglichkeit geben soll - - Also, Forderung der DUH war: Wenn es Abweichungen gibt, muss die Möglichkeit bestehen, das Kraftfahrt-Bundesamt zu veranlassen, eine Überprüfung in Auftrag zu geben. Es müssen Nachmessungen stattfinden, dass eben praktisch diese genutzten Spielräume einfach weg sind und dass praktisch die Verbräuche dorthin kommen, wo sie auch ausgewiesen sind.

Ich möchte darauf verweisen, dass die Amerikaner exakt mit diesem System erreichen, dass im Moment die Abweichungen zu den Angaben bei 3 Prozent liegen, und bei 4 Prozent - in etwa - stellen sie scharf. Das heißt, dann muss korrigiert werden, dann wird das auch veröffentlicht, dass hier eine offizielle Korrektur stattfand, und im Einzelfall können auch sehr hohe Strafen mit dreistelligem Millionenbetrag - also, Beispiel: Kia/Hyundai hat das betroffen - aufgerufen werden.

Vor allen Dingen hat aber eine solche Veröffentlichung dann der Nachmessergebnisse und Korrektur eine Schutzfunktion für die Bürger. Das heißt, der Bürger, der betroffen ist, hat nun nicht mehr ein Einzelgutachten anzufertigen über die erhöhten CO₂-Emissionen, sondern er könnte diese Zahlen zugrunde legen und relativ einfach den Schadensersatz oder bei starken Abweichungen auch Wandlung durchsetzen. Und das war der Hintergrund, warum wir eben das bei Herrn Altmaier eingefordert haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Jetzt geht das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion, und ich kann den Hinweis geben, dass die Namentliche gegen 20.30 Uhr stattfinden soll nach den Informationen, die uns jetzt vorliegen.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann komme ich so aus dem Redefluss! Wollen wir jetzt unterbrechen oder wann? -

Ulli Nissen (SPD):
20.28 Uhr ist die letzte Rednerin!

- Augenblick. Was denn? - 20.28 Uhr kommt - -



5. Untersuchungsausschuss

(Ulli Nissen (SPD):
20.28 Uhr redet die letzte
Rednerin!)

- Okay, dann fangen wir jetzt eine Viertelstunde an, und wir würden dann unterbrechen, um an der namentlichen Abstimmung teilnehmen zu können. - Herr Müller.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Herr Resch, ich möchte zunächst noch einmal zu Ihren Ausführungen zurückkommen, die Sie eingangs gemacht haben. Sie haben dort die DUH vorgestellt, und - das interessiert mich schon noch mal - Sie hatten dann - korrigiere Sie mich, wenn ich da etwas falsch wiederbegebe - unter anderem ausgeführt, dass unter verschiedenen Kampagnen, die die DUH im ersten 2000er-Jahrzehnt durchgeführt hatte, eine Kampagne zur Einführung der Dieselpartikelfilter war, die schließlich dann das Ergebnis hatte, dass diese Partikelfilter eingeführt worden sind. Könnten Sie das noch mal zeitlich einkreisen? Das interessiert mich tatsächlich auch.

Zeuge Jürgen Resch: Ja. - Dann vielleicht auch ganz präzise: Wir haben natürlich in dieser Kampagne - und nur so haben wir zum Beispiel den ADAC auch dazu gewinnen können, dass er als technischer Berater dabei war - dafür gekämpft, dass ein entsprechend strenger Partikelgrenzwert eingehalten wird. Also, die Kampagne hieß „Kein Diesel ohne Filter“, aber die ausgewiesene Zielsetzung war, dass eben die Automobilindustrie einen Partikelmassengrenzwert von 5 mg einhalten sollte. Die Automobilindustrie hat sich dafür eingesetzt, dass bei der nächsten Absenkung, und zwar des Euro-5-Grenzwertes, man nicht 5, sondern idealerweise 12,5 g nimmt und damit erreicht, dass die Volumenmodelle zumindest keinen Partikelfilter brauchen und eben mit einer sogenannten innermotorischen Lösung auskommen.

Da das aber mit in Wirklichkeit sehr hohen Partikelemissionen verbunden gewesen wäre, waren und sind sich alle einig, dass eben dieser 5er-Wert gelten muss. Ich würde jetzt auch mal sagen: Die Automobilindustrie hat ihren Frieden mit diesem 5er-Wert gefunden. Wir haben uns

seinerzeit dafür ausgesprochen, wenn es natürlich technisch möglich wäre, das mit einer einfacheren Lösung zu erreichen: Wunderbar, macht es. - Wir hatten aber unsere Zweifel, ob das technisch geht, genauso wie wir im Moment diese Diskussion haben bei dem Partikelwert.

Zur zeitlichen Eingrenzung. Wir haben uns für den Dieselpartikelfilter schon in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts eingesetzt. Das finden Sie in zahlreichen - - Also, nicht nur wir alleine, sondern alle Umweltverbände. Wir haben uns aber, nachdem dann PSA den Dieselpartikelfilter im Alleingang eingeführt hatte und die Automobilindustrie immer noch sich geweigert hatte, ihn entsprechend zu bringen, dazu entschieden, diese Kampagne im Herbst 2002 zu starten. Sie ist im Wesentlichen dann erfolgreich verlaufen, indem eben dann sich auch Deutschland nach anfänglichem Sträuben doch dafür eingesetzt hat, dass endlich der Euro-5-Grenzwert definiert wird und dass man eben hier einheitlich für alle Fahrzeuge einen Grenzwert von 5 mg entsprechend festsetzt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank dafür. - Zur Frage, warum PSA einen Partikelfilter eingeführt hat und welche innermotorischen Probleme es damals bei den Produkten gegeben hat, könnten wir uns sicherlich auch lange unterhalten; das würde den Raum und den Rahmen jetzt hier sprengen.

Ich würde - Sie hatten das auch schon eingangs gesagt - Ihnen gern noch mal ein Zitat von Herrn Dr. Friedrich, das er auch mehrfach wiederholt hat, vorhalten und dazu eine Positionierung von Ihnen noch mal konkret abfragen. Herr Dr. Friedrich hat uns hier im Ausschuss am 10.11. gesagt:

Die Richtlinie - -

Und gemeint ist die EU-Verordnung 715/2007; die war ja vorhin schon mal Gegenstand. Also, zurück zum Zitat:

Die Richtlinie verbietet die Erkennung von Zyklus. Es ist eindeutig verboten, dass Sie eine Zykluserkennung haben.



5. Untersuchungsausschuss

Das wurde mehrfach wiederholt, und das bezog sich auf die Zykluserkennung insgesamt. Würden - - Sind Sie der Auffassung - ich hatte Sie vorhin nämlich anders verstanden -, dass grundsätzlich jede Zykluserkennung - egal was mit dem dann erkannten Sachverhalt, Zyklus gemacht wird - automatisch verboten ist?

Zeuge Jürgen Resch: Jetzt hoffe ich, dass ich mein persönliches Verhältnis zu Herrn Friedrich nicht strapaziere. Ich würde tatsächlich ihm hier in dem Sinne widersprechen, dass ich das wiederhole, was ich heute Morgen gesagt habe. Aber das ist für mich eine akademische Diskussion. Das reine Erkennen, ohne dass ich daraus eine softwaremäßige andere Steuerung mache - - Also, wenn ich jetzt nur - - Wenn, sagen wir mal, nur der Computer sagen würde, also der Bordcomputer: „Ich lege ab, wie häufig ich auf der Prüfrolle war“, wäre ich der Auffassung, dass das legitim ist. Ich glaube aber nicht, dass der Herr Friedrich das gemeint hat. Der Herr Friedrich hat natürlich diesen zweiten Teil mitgedacht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich glaube, ehrlich gesagt, da glauben Sie verkehrt, weil wir uns nämlich - - Oder um es so zu sagen: Ich weiß das ziemlich genau, dass Sie da verkehrt glauben, weil ich nämlich an dieser Veranstaltung teilgenommen habe -

Zeuge Jürgen Resch: Aber - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - und wir eine außergewöhnlich lange Zeit - -

Zeuge Jürgen Resch: Aber dann da gerne eine Zeitspende von meiner Seite aus. Ich habe eine - - Also, ich - - Vielleicht hat er gute Gründe dafür, aber meine Auffassung - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, Sie sehen das anders.

Zeuge Jürgen Resch: Ich sehe es - - Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie sagen im Grundsatz - wenn ich Sie richtig verstehe; ich will Ihnen keine Worte in den Mund

legen -: „Nicht jede Zykluserkennung ist automatisch verboten“?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir sind jetzt wirklich im Sophismus, also in einer sprachlichen Sache.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, aber - -

Zeuge Jürgen Resch: Diese - - Was wir als Synonym über viele Jahre genutzt haben, also Zykluserkennung - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein, Herr Resch, das interessiert mich jetzt, ehrlich gesagt, gerade nicht, was Sie über viele Jahre genutzt haben. Ich habe eine ziemlich präzise Frage gestellt.

Zeuge Jürgen Resch: Ich sage es auch heute.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde Sie aber trotzdem bitten, dass Sie mich ausreden lassen.

Zeuge Jürgen Resch: Entschuldigung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und umgekehrt auch.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Die Frage war: Ist die Aussage - die wir hier gehört haben und über die wir uns mehr als eine Zeitstunde auseinandergesetzt haben - „Jede Zykluserkennung ist illegal“, ist diese Aussage, die wir gehört haben und der wir noch nachgehen wollen - weil wir diese Anhörung von Herrn Friedrich, die Vernehmung, hier auch noch fortsetzen müssen; die haben wir abgebrochen wegen Erschöpfung -, aus Ihrer Sicht richtig, oder ist sie falsch?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wenn ich das so wiederhole, wie ich es vorhin - - aber ich möchte dann den zweiten Teil des Satzes auch noch sagen - - und rein auf den Begriff beziehe, habe ich hier eine andere Auffassung. Jetzt kommt aber das Aber: Wir haben selber unter Zykluserkennungen - das sehen Sie in allen unseren Schriften - - eben damit ver-



5. Untersuchungsausschuss

bunden Zykluserkennung und deswegen Änderung. Also praktisch aufgrund der Zykluserkennung findet ein verändertes Abgasverhalten statt. Und da bin ich mir relativ sicher, dass Herr Friedrich dies in diesem Zusammenhang gemeint hat. Aber das ist ja irrelevant, was er - - Das muss er selber dann auch vertreten.

Meine Rechtsposition ist - und das andere weiß ich dann möglicherweise falsch - folgende: Wenn eine Erkennung des Zyklus oder ein anderes Design - dass ich also zu bestimmten Fahrsituationen die ordnungsgemäße Funktionstüchtigkeit der Abgasreinigung vermindere - - ist dies automatisch eine - - also ist es eine Abschaltanrichtung, die dann verboten ist, wenn sie über eine punktuelle, definierte und technologisch begründete Maßnahme hinausgeht. Und technologisch begründet kann nicht sein, was zum Beispiel Opel vorträgt: Wir haben eine besonders schlechte Technik.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das geht so ein bisschen zulasten meiner Fragezeit.

Zeuge Jürgen Resch: Entschuldigung!

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Deswegen würde ich - - Also es ging mir eben darum, dass wir diese Aussage von Herrn Friedrich, -

Zeuge Jürgen Resch: Okay.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - an der wir uns außergewöhnlich intensiv abgearbeitet haben, dass wir das aus Ihrem Mund noch einmal hören, dass Sie diese Auffassung - die dann die von Ihnen vermutete Einschränkung übrigens nicht hatte; das sage ich zum zweiten Mal - - von Ihnen nicht geteilt wird.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir müssen, glaube ich, in Kürze loslaufen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Und deswegen macht es wenig Sinn, dass wir jetzt eine Zäsur machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt. Genau. Weil die Antwort nicht mehr reinpasst in den uns zur Verfügung stehenden Zeitraum, würde ich auch vorschlagen - wenn der Sinnzusammenhang nicht zerstört wird -, dass wir jetzt die Sitzung unterbrechen, dann die namentliche Abstimmung hinter uns bringen und unmittelbar nach der Abstimmung auch hier wieder erscheinen, um die Zeugenvernehmung fortzusetzen. - Ich unterbreche die Sitzung.

(Unterbrechung von
20.23 Uhr bis 20.58 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Uns ist gerade der Zeuge abhandengekommen. Er wird gerade gesucht.

(Ulli Nissen (SPD): Gerade
eben war er noch da! -
Ulrich Lange (CDU/CSU):
Er gibt Interviews!)

Können Sie mal eben schauen, bitte? - Auch da nicht zu finden. - Also, bis der Zeuge wieder aufgetaucht ist - ich hoffe, dass er nicht allzu weit gelaufen ist -, können wir vielleicht eben noch vorab etwas klären.

Und zwar hatte ich eben schon mit Kolleginnen und Kollegen gesprochen, dass ich um ca. 22 Uhr noch eine Debatte habe zur Bundesfernstraßenmaut, wo ich dann auch rede. Das heißt, um circa 21.45 Uhr, sofern wir noch so lange tagen, wovon auszugehen ist, wird der Kollege Lagosky als das älteste ordentliche Mitglied in dieser Runde dann den Vorsitz übernehmen bis zum Ende der Debatte.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das sieht man ihm aber nicht an!)

- Genau, genau. - Es ist ausdrücklich nicht möglich, dass die stellvertretenden Vorsitzenden



diese Funktion übernehmen können. Und ausgelöst ist es dadurch, dass mein Stellvertreter, Oliver Krischer, schon auf dem Weg zu einer anderen Veranstaltung ist. Ich bitte um Einverständnis, dass wir so verfahren können. Dann brauchen wir die Sitzung nicht abubrechen, und dann würde ich als Vorsitzender nach Ende der Debatte hier wieder die Funktion übernehmen können.

Wir waren bei der CDU/CSU-Fraktion in der Fragerunde, und ich gebe das Wort dann wieder an den Kollegen Müller. Bitte schön.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sehr geehrter Herr Resch, dann wäre der nächste Punkt, den ich noch mal gerne mit Ihnen vertiefen möchte, der Gesichtspunkt, dass Sie ausgeführt hatten, dass Sie die Auffälligkeiten, die Sie festgestellt haben, mit Staatsanwaltschaften besprochen haben und dort Verfahren womöglich eingeleitet haben oder solche angeregt haben. Die Ansprache der Staatsanwaltschaften, die Sie geführt haben, haben Sie die persönlich geführt, und haben Sie die persönlich geführt beispielsweise in Begleitung - ich sage einmal - technischen Sachverständes aus Ihrem Hause oder den Sie dazu gebeten hatten, oder wie muss ich mir das vorstellen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich kann auch vielleicht zu dem anderen Fall ein bisschen kurzweilig was sagen. Also den einen Fall, den Herrn Neumann und die Staatsanwaltschaft in Frankfurt, die jetzt ermittelt - - Da bin ich persönlich selber vorstellig geworden mit einem Schriftstück und mit der Übermittlung von Untersuchungsergebnissen. Hier im Fall Opel hatten wir auch durch die Untersuchung mit *Spiegel*-, *WDR-Monitor*-Redaktion und eben Felix Domke die unseres Erachtens ausreichenden Indizien - oder wir meinen: Beweise, faktische Indizienbeweise; aber wie Sie es auch immer bewerten -, die uns ausreichen, um zu sagen: Da wird wirklich vorsätzlich und auch in einem nicht nur einfach ordnungswidrigen, sondern kriminellen Verhalten geschädigt. Und deswegen haben wir hier darum gebeten, zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Einleitung von Strafverfahren da sind. Und ich kann nur sagen: Das hält offensichtlich an.

In einem anderen Fall wurden wir von Personen aus einem Unternehmen angesprochen, die uns gebeten haben, ob wir sie bei einer Aussage bei der Staatsanwaltschaft begleiten. Und das habe ich bejaht und bin eben dann eben mit diesen Personen zu der Staatsanwaltschaft gegangen. Und seitdem wird dort auch ermittelt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sind Sie auch von weiterem technischen Sachverständen - also ich sage einmal, beispielsweise Herr Dr. Friedrich arbeitet ja eng mit Ihnen zusammen oder Vertreter anderer Organisationen, mit denen Sie über die Jahre hinweg zusammengearbeitet haben - begleitet worden bei diesen Terminen, bei den Gesprächen bei den Staatsanwaltschaften?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Welche Staatsanwaltschaften waren das, und können Sie uns die Aktenzeichen nennen, unter denen die Verfahren, jedenfalls im Moment, geführt werden? Ich frage das deswegen, weil - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Herr Müller, ich muss jetzt noch mal etwas verlesen, was ich ja vor der Zeugenvernehmung dann auch immer wieder erwähne: 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. Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum seit 20. Juni 2007 vor? Was wurde gegebenenfalls veranlasst? - Und ich bitte, diesen Auftrag, den wir hier zu bearbeiten haben, bei der Fragestellung zu beachten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde noch einmal darum bitten, Herr Vorsitzender, dass vielleicht meine Redezeit noch einmal



5. Untersuchungsausschuss

verlängert wird um die Zeit, in der Sie geredet haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Selbstverständlich. Das passiert auf jeden Fall.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben eben vollkommen zutreffend vorgelesen: „sonstigen staatlichen Stellen“. Also Staatsanwaltschaften sind keinesfalls privatisiert; jedenfalls habe ich das überhaupt nicht mitbekommen, wenn das passiert wäre. Ich glaube auch - bei aller Aufgeschlossenheit für Privatisierungen von staatlichen Aufgaben -, ich würde mich da erheblich sperren. Und deswegen stelle ich die Frage: Bei welchen Staatsanwaltschaften? Das dürfte vom Untersuchungsauftrag vollständig gedeckt sein.

Ich habe ja heute schon mal gebeten, ein Kurzgutachten zu einer anderen Frage zu erstellen; ansonsten müsste das noch einmal beige geliefert werden, weswegen das hier nicht gegenständlich sein kann. Also mich interessiert - - Ich sage Ihnen auch weswegen: Wir würden diese Unterlagen, die Akten der Staatsanwaltschaften, die beschäftigt sind oder beschäftigt worden sind - das genau wissen wir ja nicht - beiziehen lassen, um eben dort Einblick zu nehmen. Das ist ein erheblicher Erkenntnisgewinn, der uns nicht verborgen bleiben darf. Deswegen würde ich Sie freundlich bitten, zu sagen, bei welchen Staatsanwaltschaften Sie Sachverhalte, die uns hier interessieren könnten, zur Anzeige gebracht haben, vorgetragen haben und mit welchen Aktenzeichen diese Vorgänge bearbeitet werden, wenn Sie das wissen. Wenn Sie ansonsten das Aktenzeichen beispielsweise nicht kennen, weil Sie jemanden nur sozusagen als Beistand begleitet haben und das dann aus dem Auge verloren haben, wäre das natürlich nicht möglich. Dann müssten wir bei den Staatsanwaltschaften nachfragen.

Zeuge Jürgen Resch: Ich kann Ihnen - - Die eine Hälfte kann ich Ihnen relativ konkret benennen bzw. - - Also ich reiche Ihnen das Aktenzeichen für Frankfurt nach. Im anderen Fall bitte ich einfach um Verständnis, dass mich eine Staatsanwaltschaft gebeten hat, aus Ermittlungsgründen

nicht zu sagen, dass es hier - - und welche Gespräche es gegeben hat. Ich bin aber sehr gerne bereit, in irgendwelchen nichtöffentlichen Teilen dazu Auskunft zu geben.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann würde ich das machen.

Zeuge Jürgen Resch: Ich kann auch darüber hinaus dem Ausschuss anbieten, aus meinem Kenntnisstand zu berichten, welche von uns nicht initiierten, aber dennoch durchgeführten staatsanwaltlichen Untersuchungen nach meinem Kenntnisstand stattfinden, weil wir eben auch von weiteren immer wieder gefragt werden oder mitbekommen, dass diese Ermittlungen laufen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wenn Sie Teile der Angaben, die ich erbeten habe, nur in nichtöffentlicher Sitzung machen könnten, dann würde ich anregen, dass wir die Nichtöffentlichkeit herstellen, damit wir diese Hinweise bekommen können.

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich gehe einmal davon aus, wenn es nichtöffentlich ist, dass ich das sagen kann, dass ich keinen Ärger mit der Staatsanwaltschaft bekomme. Dann sage ich Ihnen das auch sofort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich kann Ihnen das natürlich nicht beantworten, weil ich die Staatsanwaltschaft nicht bin. Dann hätte ich nämlich auch die Frage nicht gestellt. Das müssen Sie - -

Zeuge Jürgen Resch: Nein. Ich werde - - Sorry. Ich beantworte Ihnen die Frage, wenn es nichtöffentlich ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Aber wir können - - Aber wir halten hier absolut dicht.

Zeuge Jürgen Resch: Wenn es nichtöffentlich ist, also wenn die Öffentlichkeit ausgeschlossen ist, dann beantworte ich die Frage, weil ich mich hier einfach formal korrekt verhalten möchte. Ich nehme das auf meine Kappe, dass ich einfach mal sage - - wenn auch vielleicht eine Verärgere-



rung wäre, würde ich sagen: Der Untersuchungsausschuss, den nehme ich so ernst, dass ich da natürlich dann auch hier Nägel mit Köpfen machen muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist der Antrag gestellt, diese Vernehmung in einem nichtöffentlichen Teil zu führen. Nun ist die Frage, ob wir mit den übrigen Teilen der Vernehmung fortsetzen können, oder ob Sie beantragen, jetzt sofort die Sitzung zu unterbrechen. Dann würde ich jetzt die Nichtöffentlichkeit herstellen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann machen wir es gleich, dann haben wir es hinter uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Es ist beantragt, die Sitzung sofort zu unterbrechen, um die entsprechenden Auskünfte vom Zeugen zu erhalten. - Da sehe ich Einverständnis bei den Kolleginnen und Kollegen. - Dann bitte ich die Öffentlichkeit, den Saal wieder zu verlassen, und wir würden nichtöffentlich weitertagen können. - Ich gehe davon aus, es geht jetzt nur um die Nichtöffentlichkeit,

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nur um diesen einen Punkt!)

nicht um die Einstufung, dass wir in einer geheimen Sitzung weitertagen. Dann müssten wir nämlich den Raum noch mal wechseln, weil dieser Raum die entsprechenden Voraussetzungen nicht erfüllt.

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

(Wiederbeginn des Sitzungsteils, Öffentlich:
21.16 Uhr)

**Fortsetzung der
Vernehmung des Zeugen
Jürgen Resch**

Vorsitzender Herbert Behrens: Bevor wir wieder einsteigen und die Öffentlichkeit komplett hergestellt ist: Herr Resch, es wurde vorhin beobachtet, dass Sie am Telefon waren. Es muss sichergestellt sein, dass Sie auf jeden Fall hier keine Aufnahmefunktionen ausgelöst haben, und ich wollte nur noch von Ihnen erfahren, dass das nicht der Fall ist.

Zeuge Jürgen Resch: Ich hatte tatsächlich zu Beginn der Anhörung folgendes Problem, dass sich mein Siri mehrfach von irgendjemandem von Ihnen angesprochen fühlte und jedes Mal anging.

(Heiterkeit)

Deswegen habe ich noch einmal etwas verändert. Nein, ich habe weder irgendjemanden informiert über irgendetwas, und ich habe auch keine - das lasse ich gerne vom Saaldiener oder von irgendjemandem überprüfen - Aufzeichnung davon aktiviert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Und für - -

Zeuge Jürgen Resch: Ich weiß ja, dass ich irgendwann das bekomme als Protokoll.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Jürgen Resch: Insofern sind mir die Gepflogenheiten des Bundestages sehr wohl bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Alles klar. Und auch die - -

Zeuge Jürgen Resch: Die respektiere ich auch sehr, sehr hoch. Also ich habe auch noch nie irgendwie einen, glaube ich, Formfehler da gemacht und möchte den auch tunlichst vermeiden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich wurde nur gebeten, darauf hinzuweisen, und das sei hiermit geschehen. Und am besten, Sie schalten es ganz



aus; dann wird auch Siri nicht mehr von uns informiert.

(Heiterkeit)

Das Wort ist noch bei der CDU/CSU.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Resch, ich habe zunächst wenigstens noch eine Frage. Sie hatten vorhin dargestellt, dass die Deutsche Umwelthilfe auch mit technischen Prüforganisationen zusammenarbeitet und offensichtlich auch in dieser Frage zusammengearbeitet hat. Sie haben eine - daran erinnere ich mich -, wenigstens eine namentlich genannt, nämlich den ADAC. Haben Sie sich mit Vertretern - Sie haben auch einen Mitarbeiter des ADAC namentlich genannt -, mit Mitarbeitern des ADAC oder dem von Ihnen namentlich genannten Mitarbeiter des ADAC über Ihre Beobachtungen unterhalten? Haben Sie den Prüforganisationen gelegentlich Ihre Zusammenarbeit - - oder aus anderem Anlass Ihre Beobachtung mitgeteilt und zwar so, dass Sie gesagt haben: „Wir wissen, dass da Abschaltvorrichtungen im Spiel sein müssen oder etwas Ähnliches“? - Haben Sie denen das mitgeteilt, sodass die jedenfalls beim Aufdecken oder bei der Zugabe dieser Einrichtung durch Volkswagen nicht hätten überrascht sein dürfen?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, natürlich. Das war - - Spätestens beim BIA ging es um: Was gibt es - - die dollste, neueste Abschaltvorrichtung? Dann wird einem erzählt von einem sehr namhaften Prüfinstitut erst noch vor einem Jahr, dass ein bestimmter Hersteller - - Sie hätten einen Fehler gemacht - normalerweise muss man eine gewisse Zeit warten zwischen Vorkonditionierung und dem Test; die Vorkonditionierung hat eigentlich nur das Ziel, mal durchzublasen, dass der Motor und das Abgassystem gereinigt ist; das ist eigentlich die ursprüngliche Funktion gewesen -, sie hätten eine zu kurze Pause genommen. Sie hätten also den Prüfwagen zu früh aus der Klimakammer rausgenommen, und der hätte alle Werte gerissen. Und da hätten sie den Hinweis bekommen: Der muss ausreichend lange drinnen sein. Dann hieß es: Ah, wir haben etwas Neues ent-

deckt. - Es geht einfach darum, dass man mindestens auch die vorgeschriebene Zeit als Zwischenraum hat. Und wenn man es unterschreitet, kann man feststellen, dass hier eben eine entsprechende, ja, Abschaltvorrichtung tätig ist. - Das mal so als eines von vielen Beispielen, die man einfach immer wieder besprochen hat oder umkehrt.

Ich hatte mal mit einer anderen Prüforganisation verhandelt über entsprechende Tests. Und wenn ich gesagt habe, ich möchte gerne ein NEDC fahren - - Natürlich, die sind ja alle nicht ausgelastet. Sie wollten von uns einen Auftrag kriegen. Und dann habe ich gesagt: Ja, aber ich möchte nicht nur den NEDC-Normalfall, kalt/warm. Bitte brecht den mal ab nach dem ersten Teil, und geht sofort wieder neu rein. - Und dann kam sofort die aggressive Reaktion: Das werden wir nicht für Sie machen. Und: Das, was die Autoindustrie hier macht, ist ja eine legale Interpretation. - Das war vor vier Jahren ungefähr - - war sofort: „Um Himmels willen, wir sollen jetzt hier benutzt werden, um hier entsprechende Abweichungen festzustellen“, weil wir das ja mehrfach gemacht haben. Wir haben das ja auch veröffentlicht, zum Beispiel mit dem ADAC, dass wir bei den Partikelemissionen von dem 1er-BMW dann einfach mal ein bisschen variiert haben, den ADAC-Autobahntest, der ein bisschen höher geht in der Geschwindigkeit - - gefahren. Und ganz plötzlich hat offensichtlich die Software nicht erkannt, dass sie auf der Prüfrolle ist und die Regeneration des Speicherkatalysators eingestellt. Und diese 34-fache Erhöhung ist typisch für eine Speicherkat-Geschichte: Wenn ich die nicht regeneriere, ist der Speicherkat relativ schnell voll, und ich hab Rohemissionen, die hinten rausgehen.

Also, Prüforganisationen, ja. Wir sind in einem permanenten Austausch und geben Prüforganisationen einen höheren Betrag, jedes Jahr verschieden, für alle möglichen - - auch Abgasmessungen, aber auch Quecksilbermessungen. Deswegen stehen wir natürlich mit denen auch in einem teilweise 10-jährigen, 15-jährigen Kontakt, wobei ich dazu sagen muss: Die Deutsche Umwelthilfe hat ungefähr 80, 85 Mitarbeiter. Ich bin nicht der Ex-



perte. Wir haben dann auch unsere Experten, Dorothee Saar ist meine Bereichsleiterin, Simon Annen, der der technische Leiter des EKI ist. Und wir nutzen in der Regel Axel Friedrich - dann auch als Referenz mit dabei -, dass er als Externer auf Honorarbasis in solchen Fällen mit draufschaut, dass die Fragestellungen, die wir definieren, immer sauber sind.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Welchen Mitarbeitern bei welchen Prüforganisationen haben Sie zu welchen Zeiten diese Ihre Erkenntnisse vor dem dritten Septemberwochenende 2015 mitgeteilt?

Zeuge Jürgen Resch: Also, diese Frage möchte ich nicht beantworten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Um „möchten“ geht es, ehrlich gesagt, hier weniger, Herr Resch. Das ist genau der Kernbereich, den wir klären müssen. Da würde ich genau an der Stelle bitte noch einmal um eine Unterbrechung des Ausschusses bitten.

Zeuge Jürgen Resch: Also, wenn ich im Nichtöffentlichen sprechen kann, fühle ich mich vielleicht ein ganz kleines bisschen - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Sie sind schon gehalten, über alles das, was zum Fall gehört, auch Auskunft zu geben. Und die einzige Einschränkung hatte ich ja bei der -

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - Pflichten- und Rechtebelehrung gesagt.

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich habe einfach - - Also, ich persönlich habe kein Problem, beispielsweise zwei Namen zu nennen.

(Ulli Nissen (SPD): Doch!)

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das Problem ist ja - - Wissen Sie: Wir müssen hier ja etwas aufklären. Wir sind sehr im Licht der Öffentlichkeit.

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist Ihnen auch vertraut. Deswegen suchen wir die Möglichkeit -

Zeuge Jürgen Resch: Wir sind uns da - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - auch ab und zu. Genau an dieser Stelle kommt es eben tatsächlich zum Schwur, weil wir den Dingen nachgehen müssen.

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben - -

Zeuge Jürgen Resch: Aber habe ich da die Möglichkeit, noch mal den Ausschluss der Öffentlichkeit - - oder dass man das intern machen kann? Es geht hier an dieser Stelle um möglicherweise berufliche Dinge, um die Folgen für diejenigen Mitarbeiter. Und deswegen - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das wissen wir. Allerdings geht es - - hat es sozusagen - - wohnt es diesem Untersuchungsauftrag inne, dass es um berufliche Situationen von Menschen geht, die mit dem Komplex behandelt waren. - Das ist keine Überraschung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Das haben wir zu bewerten. Es ist noch nicht klar und auch rechtlich endgültig abgeklärt, inwieweit es möglich ist, in den öffentlichen oder nichtöffentlichen Teil zu gehen und darüber hinaus - - oder aber ein Recht besteht, die Aussage zu verweigern. Deshalb möchte ich ganz gerne die Sitzung unterbrechen und zu einer internen Beratungssitzung einberufen, um dann diese Frage zu klären.

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, Herr Resch, Sie müssen den Raum auch verlassen, -

Zeuge Jürgen Resch: Ach so, Entschuldigung!

Vorsitzender Herbert Behrens: - damit wir die Beratung hier vornehmen können. Sie werden in



den Zeugenraum gebracht. Auch die Öffentlichkeit ist noch einmal rauszuschicken.

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

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich:
21.33 Uhr)

**Fortsetzung der
Vernehmung des Zeugen
Jürgen Resch**

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir warten noch auf diejenigen, die ihre Garderobe noch hier haben. - So, die Öffentlichkeit ist wiederhergestellt. Wir treten dann wieder ein in die öffentliche Sitzung. Die Fortsetzung geschieht mit einer erneuten Belehrung bezüglich des Rechts, auf bestimmte Fragen die Auskunft zu verweigern. Ich hatte es eingangs vor der Befragung schon genannt und wiederhole es hier noch mal.

Die Auskunft zu 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 Sie als Person, wenn es denn zutrifft, als Berufsgeheimnisträger oder als Gehilfe grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die Ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. § 22 Absatz 1 PUAG und §§ 33 und 33a der Strafprozessordnung, § 53 der Strafprozessordnung bzw. Belehrungspflicht aus § 22 Absatz 3 PUAG sagen, dass Berufsgeheimnisträger beispielsweise Geistliche, Seelsorger, Rechtsanwälte, Ärzte, Abgeordnete oder Journalisten sind. Wenn diese Klassifizierung oder diese Einstufung auf Sie nicht zutreffen, sind Sie kein Berufsgeheimnisträger und haben entsprechend auf die Fragen zu antworten,

die Ihnen gestellt werden. - Und damit setzen wir jetzt die Befragung fort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Resch, ich wiederhole meine Frage, -

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - bei der wir abgekommen waren. Mit welchen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern welcher Prüforganisationen, mit denen Sie beruflich zusammenarbeiten, haben Sie wann über Ihre Erkenntnis gesprochen, dass unerlaubte Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen zum Einsatz kommen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, da die Deutsche Umwelthilfe ausweislich unseres Vortrages und der eingereichten Dokumente bereits seit 2005 - ich reiche jetzt noch das nach mit den Partikelfiltern, aber Sie sehen: seit 2007 - von widerrechtlichen Abschaltvorrichtungen oder eben Manipulationen an den Fahrzeugen spricht, haben wir dieses in den ganzen Jahren in unseren Kontakten als unsere Rechtsauffassung gegenüber Mitarbeitern der DEKRA, des TÜV NORD beispielsweise, des ADAC Technikzentrums Landsberg oder eben in der Schweiz, der Empa bzw. der Abgasprüfstelle Bern/Biel kundgetan. Ich könnte jetzt - - Da ich selber nicht alle Namen im Kopf habe, nenne ich jetzt einfach mal Dr. Axel Richter vom TÜV NORD, der jetzt allerdings im Aufsichtsrat auch sitzt, aber früher die Stelle innehatte, die Leif-Erik Schulte dann besetzte, also eben im Bereich der Pkw-Prüfung, und Professor Kolke natürlich in einer besonderen Intensität - da gab es regelmäßige Gespräche -, Professor Czerwinski bzw. Herr Comte von der Abgasprüfstelle in Bern/Biel, Professor Czerwinski schon sicherlich 2006 oder 2007 beginnend - der war ja auch mal 2008, glaube ich, oder 2007 hier in einer Ausschusssitzung, als es um diese Nachrüstfilter ging, als Zeuge oder Sachverständiger geladen -, Herr Comte seit 2015, die anderen zuvor genannten Herren, würde ich jetzt mal sagen, auf jeden Fall in den letzten Jahren. Aber ich könnte jetzt Ihnen nicht sagen, wann ich mich wo getroffen habe. Es ist nicht jedes Mal angesprochen worden.



5. Untersuchungsausschuss

Die Situation war im Grunde genommen so - wie bei ganz, ganz vielen Gesprächen auch mit Mitarbeitern in den Ministerien -, dass dann halt davon gesprochen wurde, dass eben die Automobilindustrie das rechtlich anders bewertet, dass man eben Ingenieure sei. Es fand - - Es war ja auch für uns kein Grund, über rechtliche Fragen mit den Prüfinstitutionen zu sprechen. Wir versuchten ja, sie zu gewinnen, dass sie für uns Abgastests machen. Und uns ist es einfach dann über mehrere Jahre nicht mehr gelungen, nachdem wir die Veröffentlichungen mit dem 1er-BMW gemacht haben, dann eben in Deutschland zu reüssieren. Wir haben es aber mehrfach versucht und spätestens dazu halt immer wieder auch ein bisschen erläutert, warum wir eben bestimmte Formen von Tests machen wollten, also eben kleine Abweichungen von der Norm, um zu sehen, ob durch diese minimale, eigentlich technisch irrelevante Abweichung eine starke Abweichung im Emissionsverhalten eintritt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Vielen Dank soweit. Die Reihe ist an der Linksfraktion.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja, danke, Herr Vorsitzender. - Herr Resch, das ist jetzt, glaube ich, schon einige Stunden her - wenn ich das richtig sehe -, da haben Sie von einigen Tests am Opel Zafira hier berichtet, und da würde ich ganz gerne noch mal zurückkommen wollen. Würden Sie vielleicht noch mal erläutern oder erklären, welche Werte Sie beim Opel Zafira testen?

Zeuge Jürgen Resch: Wir hatten beim Opel Zafira - - Also die Werte, die wir testen - -

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja, genau. Die Werte, genau.

Zeuge Jürgen Resch: - und zwar alle üblicherweise gemessenen Emissionswerte, also auch HC und CO. Aber besonders relevant sind für uns die beiden Werte NOx und Partikelmasse, Entschuldigung: NOx und CO₂. Die Partikelmasse wird auch mit gemessen, aber es spielt auch keine Rolle. Es ist ein Partikelfilter, der funktioniert. Das sind die Werte.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Könnten Sie vielleicht auch noch mal sagen, wie Sie da vorgehen, ob Sie da die Fahrzeuge jeweils getrennt testen, und welche Ergebnisse Sie da gewonnen haben?

Zeuge Jürgen Resch: Das ist eine wunderbare Frage. - Nein, wir sind - - Wir haben auch tatsächlich in den letzten 15 Monaten sehr viel dazugelernt und haben vorher gedacht, wir wüssten vieles, nur nicht alles, aber vieles. Tatsächlich schwindelt es uns im Moment bei einer neuen Erkenntnis, dass offensichtlich eine der Strategien, die wir noch nicht fest belegen können, wo wir aber sehr, sehr harte Hinweise bekommen haben, so aussieht, dass es für die Zulassungen zwei verschiedene Fahrzeug- oder Produktlinien gibt, eine Produktlinie für CO₂-Tests und eine Produktlinie für NOx-Tests. Aber zu Ihrer Frage, was wir gemacht haben - - und die dann auch getrennt in verschiedenen teilweise Ländern getestet wird, die dann auch quasi nicht übereinstimmen. Sie können nicht beides erreichen.

Wir haben natürlich den normalen Weg gewählt, der auch bei einem normalen jetzt Privatmenschen anginge. Der geht zum Gutachter und sagt: „Ich habe einen zu hohen Spritverbrauch“ oder: „Ich misstraue den Abgaswerten“. Hier gibt es eben auch die Vorschrift aus der 715 und 692, dass eben halt aus dem Feld Nachprüfungen an einem Fahrzeug gemacht werden sollen, und Sie finden in der 692 einige Hinweise auch, dass die Spritverbrauchsangaben stimmen müssen, also nicht nur, dass die Einhaltung von Grenzwerten, sondern auch die Korrektheit von Angaben, dass die stimmen muss.

Wir haben wegen der sehr heftigen Auseinandersetzung mit Opel - also Androhungen gerichtlicher Schritte gegen die Deutsche Umwelthilfe und auch sehr, sehr massiven Drucks, den wir da aushalten mussten - besonders intensiv geprüft. Wir haben den Opel Zafira und auch mehrere Fahrzeuge alleine und mit anderen, unter anderem der WDR-Redaktion *Monitor* in Bern/Biel, getestet. Ich würde mal sagen: Ich glaube, es waren sogar drei verschiedene Fahrzeuge. Wir haben Fahrzeuge auch getestet in Prag, an der Universität Prag, und es haben andere - wie BBC in London, wie das belgische Fernsehen, Investi-



5. Untersuchungsausschuss

gativmagazin, und, ich glaube, in den Niederlanden auch ein Fernsehteam - getestet. Die Werte jedenfalls, für die wir eine Verantwortung zeichnen können, zeigten eben das, was wir über Whistleblower sehr detailliert geschildert bekommen haben, deutlich auf.

Wir wollten ursprünglich mit dem ersten Test einen relativ einfachen Nachweis einer Abschalt-einrichtung erbringen, weil wir uns auch gedacht haben: Wie können wir diesem Beweis näher treten? Und zum Beispiel wurde uns da geschildert, dass das Fahrzeug bei Geschwindigkeiten oberhalb von 140 km/h schlagartig die Eindüsung von Harnstoff beendet. Wir hatten dann sehr, sehr große Probleme, das zu reproduzieren. Warum? Das Fahrzeug ist gar nicht in den Saubermodus gekommen. Es blieb quasi dauernd im Schmutzmodus, das heißt, wir konnten diese 140er-Abschaltung nicht reproduzieren. Und so ein paar andere Hinweise, die wir hatten - - hatten wir ähnliche Schwierigkeiten. Das war für uns eines der problematischsten Fahrzeuge. Das musste wie ein rohes Ei behandelt werden. Da mussten ganz genau bestimmte Parameter - - einhalten, dass wir erst mal - - in diesen sauberen Modus reinbrachten. Es versuchte, laufend rauszuschalten in diesen schmutzigen Modus. Und deswegen haben wir eben halt - - Wir hatten angefangen mit dem Opel Zafira und hatten dann eben auch viele kritische Hinterfragungen, das würde ja alles nicht stimmen. Mittlerweile würde auch der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums wahrscheinlich nicht widersprechen, dass man mit der Adam Opel AG mit die größten Probleme hat und dass eben die gefundenen Abschalt-einrichtungen wirklich problematisch sind.

Nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe sind sie exakt vom Muster her identisch mit denen vom Fiat 500 und anderen Fiat-Dieselmotoren, die übrigens auch nur wegen den Mess- - oder nach unseren Erkenntnissen, aufgrund der Messungen der Deutschen Umwelthilfe, vom Verkehrsministerium im Nachhinein nachgemessen wurden und wo eben auch unsere Werte bestätigt wurden und wo mittlerweile auch Herr Dobrindt - als einziges Fahrzeug - zu seiner Rechtsauffassung gekommen ist - in der ich ihn

auch unterstütze -, dass es hier um eindeutig illegale Abschalt-einrichtungen sich handelt, also wenn ich nach 1 300 Sekunden einfach die Abgasreinigung beende genauso wie wenn ich nach sechs Regenerationsvorgängen die Abgasreinigung beende. Aber das Gleiche haben wir eben bei Opel dann festgestellt über dann weitere Untersuchungen auch noch mit weiteren Zafiras, bei denen wir dann eben die Elektronik ausgelesen haben, bzw. Felix Domke hat sie ausgelesen. Und es fanden dann viele Untersuchungen statt, um zu sehen: Was bedeutet jetzt diese Programmzeile in der Elektronik? Ist das, was dort drinsteht, auch tatsächlich reproduzierbar beim Fahren? Und eben die Dinge, die wir veröffentlicht haben, nämlich die Abschaltung oberhalb von Tempo 140, die Ein- bzw. Ausschaltung bei Motorumdrehungen von ungefähr 1 200 unten und 2 400 und 2 500 im oberen Bereich, die Höhenabschaltung und eben die dann auch Temperaturabschaltung, die haben wir als eine ganz eindeutig illegale Abschalt-einrichtung identifiziert, und deswegen würden wir jetzt mal sagen: Der Opel Zafira ist von unserer Seite aus besonders intensiv untersucht worden.

Wir haben allerdings auch weitere Untersuchungen gemacht jetzt im Sommer mit unserem Emissions-Kontroll-Institut, um zu sehen: Wie verhält sich das Fahrzeug auf der Straße? Und wir haben jetzt auch, glaube ich, in der Arbeit Wintermessungen, und ja: Da deckt sich das auch, dass im Winter einfach die Werte noch einmal ganz erheblich nach oben gehen.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky:

Wenn das die Fragen von der Linksfraktion waren, dann würde ich - -

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Nein, ich hatte da noch mehr. Aber - -

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky:

Wir sind bei 37 Sekunden noch.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja, gut. Dann komme ich - - Soll ich das noch machen? - Ich versuche es mal.

Zeuge Jürgen Resch: Ich antworte kurz dann.



5. Untersuchungsausschuss

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Das Gespräch mit Herrn Altmaier - da waren wir auch vorher schon mal -, hat das mit Herrn Altmaier allein stattgefunden, oder war - -

(Zuruf: Mikrofon, bitte!)

Das Gespräch mit Herrn Altmaier, was stattgefunden hat am 11. Juli 2012, war das allein mit Herrn Altmaier, oder waren da noch andere dabei anwesend?

Zeuge Jürgen Resch: Hm. - Also üblicherweise habe ich diese Gespräche nicht allein geführt, sondern war entweder meine Referentin oder die Bereichsleiterin mit zugegen. Aber da kann ich mich jetzt im Moment nicht daran erinnern.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay.

Zeuge Jürgen Resch: Also will ich hier keine falsche Aussage machen. Ich kann es aber rekonstruieren, wenn es gewünscht ist.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Okay. - Dann geht auf jeden Fall jetzt erst mal die Fragerunde weiter an die SPD.

Arno Klare (SPD): Herr Resch, Sie haben vorhin und auf Nachfrage Namen genannt, Personen benannt, mit denen Sie sehr zahlreich über illegale Abschaltanlagen gesprochen haben. Wir hatten vor einigen Wochen hier den ehemaligen Abteilungsleiter im Bundesumweltministerium, Herrn Lahl, als Zeugen geladen, der auch uns gesagt hat, er habe aus der NGO-Szene die Hinweise erhalten, dass es Abgasmanipulationen illegaler Art gebe, hat das aber dann im Laufe der Befragung, wie man dem Protokoll entnehmen kann, dahin gehend konkretisiert, dass er gesagt hat am Ende, er habe das immer für eine sehr abenteuerliche Geschichte gehalten, und wenn es den Skandal um VW nicht gegeben hätte, würde er das heute noch genauso sehen.

Sie haben auch gerade Herrn Kolke genannt vom ADAC, der hier auch ausgesagt hat. Der hat hier - jetzt zitiere ich aus dem Protokoll Nummer 4 der öffentlichen Anhörung vom 08.09.; das sind die Seiten 22 bis 23 - wörtlich zu Protokoll gegeben:

Die Differenz zwischen der Labormessung und der Realmessung war sicherlich allen bekannt, wie wir ja auch schon mehrfach ausgeführt haben. Für uns

- er meint damit den ADAC -

kann ich definitiv sagen: Wir haben immer von Optimierung auf den Zyklus gesprochen, wir haben definitiv nie von Abschaltanlagen sprechen können.

Den haben Sie gerade als Kronzeugen mit zitiert.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Arno Klare (SPD): Er sagt das Gegenteil von dem, was Sie gesagt haben.

Zeuge Jürgen Resch: Nein, ich habe gesagt gehabt, dass ich mich mit diesen Herren ausgetauscht habe. Und keiner wird von denen sagen: Wir haben auch das als entsprechende rechtlich problematische Abschaltanlagen gesehen. - Wir haben uns über die entsprechenden Muster unterhalten. Wir haben auch teilweise über festgestellte, voraussichtliche mögliche Abschaltungen gesprochen. Aber es wurde immer gesagt: Wir sind nicht die Juristen, und es ist nicht unsere Aufgabe, darüber zu richten. Das muss die Politik entscheiden. - Natürlich wurde darüber gesprochen, über die Abweichungen, auch über die entsprechenden - - Ich sehe da keinen Widerspruch zu der Aussage.

Arno Klare (SPD): Ich sehe einen massiven Widerspruch.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Ist ja unglaublich!)

Ich sehe einen massiven Widerspruch. Sie sprechen von definitiv illegalen, kriminellen Abschaltanlagen, und Herr Kolke gibt hier zu Protokoll - er spricht wohl gemerkt nicht für sich persönlich, -

Zeuge Jürgen Resch: Hm.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): - sondern für den ADAC, -

Zeuge Jürgen Resch: Hm.

Arno Klare (SPD): - also für die Organisation, mit der Sie auch zusammengearbeitet haben, -

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Arno Klare (SPD): - dass er feststellt, man habe definitiv - ich sage es noch mal - „nie von Abschaltseinrichtungen sprechen können“. Das ist ein massiver Widerspruch, viel massiver geht es gar nicht mehr.

Zeuge Jürgen Resch: Also, noch mal: Wir haben mit den Prüforganisationen über diese Frage gesprochen. Und es gab ja einen Grund, warum der ADAC beschlossen hat, dann keine Untersuchungen für uns mehr zu machen. Er hat ja dann - - Ab 2011 haben wir - - Seit 2011, seit den letzten Untersuchungen, haben wir nach unserer Information auf Druck der Automobilindustrie eben diesen Zugang bei den ganzen Prüforganisationen nicht mehr gehabt. Und die Prüforganisationen haben natürlich nie uns gesagt: „Wir wissen, dass das illegale Abschaltseinrichtungen sind“ - um Himmels willen! Die hätten ja dann auch entsprechend tätig werden müssen -, sondern man hat gesagt: In den Prüforganisationen letztendlich wie in den Behörden - - Es wird ja überall gesagt, das seien entsprechend legale Auslegungen. Und unsere Rechtsauffassung war die ganze Zeit, dass es nicht legale Interpretationen sind, wie Sie ausweislich unserer Pressearbeit, unserer Schriftstücke oder Gesprächsprotokolle mit den Politikern sehen. Wo ist der Widerspruch? Auch die Politiker, auch Uwe Lahl - - Natürlich haben wir mit Uwe Lahl darüber gesprochen; aber Uwe Lahl hat nie zu uns gesagt: Ich sehe das auch als eine illegale Abschaltseinrichtung. - Er hat gesagt: Hm. Und: Ja, ist nicht gut, man muss irgendetwas machen, aber wir sind nicht zuständig dafür. Das ist das Verkehrsministerium.

Arno Klare (SPD): Also ich glaube, ich muss noch mal ausholen und erläutern: Als Herr Dr. Kolke hier ausgesagt hat, dann hat er ja - - war er nicht mehr in der Situation, dass er sozusagen des Be-

weises bedurft hätte - - also illegale Abschaltseinrichtungen wirklich gerichtsfest nachweisen zu können. Auf die Unterschiede, die man da einhalten muss, was Beweise angeht, hat Herr Lange gerade sehr treffend irgendwann mal vor zwei Stunden hingewiesen; da kann ich mich nur anschließen. Er hat ausgesagt in Kenntnis des Geständnisses von VW. Und er hat trotzdem hier gesagt: Wir haben nie davon sprechen können, dass es Abschaltseinrichtung gegeben habe. Und das ist - ich bleibe dabei - ein eklatanter diametraler Widerspruch zu dem, was Sie sagen.

Zeuge Jürgen Resch: Ich wiederhole noch mal meine Aussage: Ich habe gesagt, dass - - und das war die Frage, mit wem wir bei Prüfinstitutionen über diese Thematik gesprochen haben. Da habe ich Ihnen Namen genannt. Und ich habe Ihnen gesagt, dass wir in unseren Gesprächen konsistent in den ganzen Jahren eine Bewertung vorgenommen haben, dass diese und auch dann immer wieder im Detail besprochene Formen von Abschaltseinrichtungen - wie zum Beispiel die erwähnte BMW-Abschaltung mit der Nichtwiederaufladung der Batterie oder frühere Abschaltungen mit der Motorhaube und Ähnliches - unseres Erachtens, wenn es heute gemacht wird, illegal ist. Und wir haben natürlich nie von den Prüfeinrichtungen gehört: Jawohl, das stimmt, das halten wir auch für illegal. - Dazu haben wir nie eine Aussage bekommen. Ihre Frage war: Haben wir mit den Prüfeinrichtungen darüber gesprochen? - Ja! Haben die Prüfeinrichtungen unsere Rechtsauffassung entsprechend bestätigt? - Nein!

Arno Klare (SPD): Ich führe das Zitat jetzt von Herrn Kolke noch einmal weiter; das war die Seite 45 des eben schon einmal angesprochenen Protokolls. Ich zitiere:

Es ist tatsächlich eine unglaublich schwierige Suche, die man anfängt. Tatsächlich eine Schlussfolgerung daraus abzuleiten, dass die Menge an Abgas, die zurückgeführt wird, einen direkten Einfluss hat im Sinne einer Manipulation - - die Schlussfolgerung

- und jetzt spricht er sehr allgemein -



kann man nicht leisten.

Zeuge Jürgen Resch: Ist richtig. Die allgemeine geht nicht; Sie müssen es im Einzelfall nachweisen. Das ist die Aufgabe letztendlich des Staates, wenn wir solche massiven technisch nicht begründbaren Abweichungen haben. Deswegen machen wir auch diese Messungen und veröffentlichen die Werte von den einzelnen Fahrzeugen. Und wir sind der Auffassung, dass diesen Hinweisen von uns - die einen rauchenden Colt darstellen im übertragenen Sinne - entsprechend nachgegangen werden muss.

Die Frage stellt sich doch, warum man nicht wie in den USA in die Tiefe prüft, warum man nicht versucht, eine Offenlegung, die Herr Professor Führ ja auch für zwingend notwendig angesehen hat, dass eine Abschaltvorrichtung überhaupt legal sein kann, durchsetzt. Wenn Sie die Verordnung oder die Bundesregierung die entsprechenden Verordnungen, Rahmenlinien und Durchführungsverordnungen Nr. 715/2007 und Nr. 692/2008 einfach vollziehen würden, dann hätten wir über die Nachkontrolle, über das Recht und über die Pflicht, auch entsprechende Offenlegungen zu fordern, relativ schnell Klarheit.

Ich bin mir auch relativ sicher, wenn eine entsprechende Untersuchung gestartet würde und eine entsprechende formale rechtlich bindende Auskunft eingefordert wird, dass wir zum Beispiel zu der Frage „Welche Fahrzeuge verwenden den Lenkwinkel als Kennung, um das Abgasverhalten, also die CO₂-Werte, zu verändern?“ relativ schnell Auskünfte bekommen. Ich frage mich, warum dieses nicht untersucht wird. Wir können das im Einzelfall mal machen wie beim Opel Zafira. Wir haben aber nicht die Kapazitäten, das in der Breite zu machen.

Arno Klare (SPD): Okay. - Ich belasse es dabei und stelle jetzt allerdings noch mal fest, dass das, was Herr Kolke sagt, mit dem, was Sie sagen, für mich zumindest in keinster Weise übereinstimmen hat.

Dirk Wiese (SPD): Ich würde gerne noch mal einen Punkt aufgreifen. Das sind, was Sie gerade

auch angesprochen haben, die Rechtsgutachten zum Stand der Umsetzung, einmal der Verordnung, der Durchführungsverordnung, der Richtlinie 2007, der Regelung Nr. 83 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen zum Geltungsbereich Grenzwerte, funktionierendes Abgasreinigungssystem. Zwei dieser Gutachten, die vorliegen, sagen oder bestätigen oder stellen fest, dass wir eine ausreichende Umsetzung der EU-Vorgaben haben, und halten fest, dass Artikel 5 der Verordnung 715/2007 einer Konkretisierung im Hinblick auf den Ausnahmestand Abschaltvorrichtung zum Motorschutz bedarf, und konstatieren eine extensive Anwendung des Ausnahmetatbestandes, die aber rechtlich zulässig gewesen sei. Wie stehen Sie zu dieser Auffassung, weil das widerspricht ja dem, was Sie gegen Viertel nach sechs gesagt haben, dass die Gutachten generell hier belegen würden, dass das so nicht zulässig ist?

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich habe hier aufgeführt gehabt das Gutachten von Professor Klinger. Ich habe aufgeführt das Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes und das Gutachten von Herrn Führ. Diese drei Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass es hier eine problematische - - dass es eindeutig rechtswidrig ist. Das deckt sich eben halt auch mit Rechtsauffassungen, die wir früher als Grundlage hatten, um überhaupt zu dieser Bewertung zu kommen, weil wir von technischer Seite wirklich übereinstimmend gesagt bekamen: Es ist technisch kein Problem, die Abgasreinigung - nehmen wir jetzt mal das Temperaturproblem - auch bei Minustemperaturen hinzubekommen. Ich stelle Ihnen einfach mal die Gegenfrage: Warum muss denn ein Autohersteller eine Heizspirale in den AdBlue-Tank einbauen?

Dirk Wiese (SPD): Ich möchte Sie nicht unterbrechen. Aber wir können jetzt hier einfach an dem Punkt feststellen, dass die von Ihnen benannten Gutachter Ihre Rechtsauffassung untermauern, aber auch die anderen Gutachten, die hier vorliegen - der Kanzlei Greenberg Traurig, Dr. Dieter Neumann als auch das Gutachten des Professor Brenner -, einer anderen Rechtsauffassung sind, die der, die Sie gerade vorgetragen haben, wider-



sprechen. Aber es ist eine andere Rechtsauffassung, die zu einer anderen Auslegung kommt. Würden Sie das so sehen?

Zeuge Jürgen Resch: Dem stimme ich zu.

Dirk Wiese (SPD): Dem stimmen Sie zu; gut. - Und dann hätte ich noch eine ganz kurze abschließende Frage: Sie hatten am Anfang so etwas dahingesagt, die Zahl der Todesopfer, ungefähr 10 200 -

Zeuge Jürgen Resch: 10 610.

Dirk Wiese (SPD): - 10 610 -, wo Sie die Kausalität festgestellt haben. Jetzt weiß ich aber noch aus der Sachverständigenanhörung II, die wir hier gehabt haben, dass die Sachverständigen dort ausgeführt haben: Kausal ist vieles. - Juristisch eingeschränkt kann man auch kausal alles herleiten; man muss es aber objektiv zurechnen und damit einer Einschränkung widerfahren. Ist diese Kausalität, die Sie da so hingegeben haben, so explizit nachweisbar?

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich habe erwähnt oder möchte dann hier präzisieren, dass in der vergangenen Woche diese Zahl im Europäischen Parlament veröffentlicht wurde als neue Untersuchung der Europäischen Umweltagentur über die vorzeitigen Todesfälle in Europa bzw. runtergebrochen, das sind die 10 610, die an - - Das sind immer statistische Zahlen, genauso auch die anderen Zahlen. Sie haben nie eine individuelle Kausalität. Im Übrigen haben Sie auch beim Thema Tabak ja nicht, sondern da haben Sie ja immer diese epidemiologischen Betrachtungen.

Wir beziehen uns hier auf die entsprechenden Werte der Europäischen Umweltagentur und halten die für ausreichend valide. Wir haben auch immer gesagt gehabt, wir gehen von Tausenden davon aus, dass die einen Bezug haben zu den NO₂. Damit sehen Sie auch, dass wir nicht sagen, 10 610 sind unmittelbar durch Dieselmotoren umgekommen. Wir können es im Einzelfall ja gar nicht belegen. Wir wissen nur, dass bzw. - - Lungenfachärzte und die Weltgesundheitsorganisation stellen zweifelsfrei diesen Zusammenhang her, dass ebendiese hohen Belastungswerte, die

Sie typischerweise an stark befahrenen Straßen und da auch mit einem relativ geringen Grenzabstand haben - also, das geht relativ schnell zurück - - dass hier eben der Verkehr dann die ganz überwiegende Kausalkette darstellt.

Da würde ich jetzt verweisen auf Weltgesundheitsorganisation und wiederum Europäische Umweltagentur. Und die von mir vorhin ebenfalls erwähnten Quoten, welche Anteile an diesen stark befahrenen Straßen verkehrsbedingt sind jetzt im Gegensatz zu den Feinstaubwerten, sind für uns einfach ausreichend, um in der Argumentation einen Zusammenhang herzustellen zwischen diesen nicht zurückgehenden, sondern sogar statistisch noch leicht ansteigenden vorzeitigen Todesfällen. Also das dazu.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky:

Wenn vonseiten der SPD keine weiteren Fragen sind, dann geht die Reihe an Bündnis 90/Die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. Vielen Dank. - Herr Resch, Sie haben ja deutlich gemacht, dass, wenn man leicht vom Prüfzyklus abweicht, technisch nicht begründbare Werte dann gemessen wurden. So war das ja bei dem ADAC-Autobahntest, den Sie zusammen gemacht haben, der ja im Juli dann die Ergebnisse veröffentlicht hat, 19. Juli 2011, wo Sie dann die über 30-fache Überschreitung des gesetzlichen Grenzwerts gemessen haben, wo Sie nur ganz wenig bei der Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn abgewichen sind mit dem Fahrzeug. Im Ergebnis dieses Tests hat es ja dazu geführt, dass verschiedene Prüforganisationen dann nicht mehr mit Ihnen zusammenarbeiten wollten. Hat das noch andere Ergebnisse gehabt, die Vorstellung dieser Messung, also sprich, ganz konkret: Mit welchen Behördenvertretern sind Sie darüber ins Gespräch gekommen bzw. haben versucht, ins Gespräch zu kommen? Und was waren die Reaktionen? Denn es ist ja nicht eine 10-fache oder eine 100-Prozent-Abweichung, doppelt so viel, sondern über 30-fache, also erheblich. Wie waren die Reaktionen der zuständigen Behörden, mit denen Sie Kontakt aufgenommen haben? Und welche Konsequenzen sind daraus gezogen worden?



Zeuge Jürgen Resch: Also, diese Untersuchung war ja im Zusammenhang auch mit einem ähnlichen, aber nicht so krassen Auffälligkeiten verbunden bei den Partikelanzahlemissionen, sodass wir sowohl über NOx wie auch Partikelmasse sowohl Pressemitteilungen durch-, also gemacht haben, auch die Untersuchungen bzw. die Grafiken veröffentlicht haben und natürlich in diversen Behördenbesprechungen, Einzelbesprechungen das Thema angesprochen haben. Die Diskussion um die - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sagen, welche Behörden das konkret waren?

Zeuge Jürgen Resch: Das war beispielsweise auch das Verkehrsministerium, weil es damals um die Frage ging, ob der Automobilindustrie eine Verlängerung gegeben werden sollte. Es gab damals die Absicht, Partikelanzahlgrenzwerte in der Euro-6-Gesetzgebung einzuführen. Und wir haben uns dafür eingesetzt, dass für Benzindirekteinspritzer wie auch für die Dieselfahrzeuge gleiche Grenzwerte galten. Seinerzeit wurde sehr massiv vonseiten der Automobilindustrie dafür geworben, dass man ihnen eine dreijährige Übergangsfrist einräumt bis 2017, bis zu dem sie eben zehnmal höhere Grenzwerte für Benzindirekteinspritzer haben, was die Partikelanzahl angeht, wie für die Dieselfahrzeuge.

Ich weiß nicht, wie viele Pressemitteilungen wir dazu gemacht haben. Wir haben erst vor kurzem wieder skandalisiert, dass Staatssekretär Machnig offensichtlich unter Hinweis auf BMW sich dafür eingesetzt hat, dass man eine weitere Verzögerung dieser Angleichung der Werte vornimmt und gleichzeitig auch eine RDE-Überprüfungsvorschrift für Benzindirekteinspritzer einfach unterlässt. Und dazu haben wir auch Pressearbeit gemacht. Dazu haben aber auch *Süddeutsche Zeitung* und andere berichtet. Also, ich würde jetzt einfach mal sagen, das ist in breitem Umfang erörtert worden. Wir haben in unseren monatlichen oder vier- bis sechswöchigen Runden sicherlich das viele Male mit Lars Mönch oder anderen Vertretern des Umweltbundesamtes auch erörtert, die da waren. Ich müsste jetzt aber nachschauen, ob bei einer dieser Runden - ich glaube es sogar -

ein Vertreter des Verkehrsministeriums da war. Aber der Sachverhalt ist ja nicht strittig. Das ist ja alles bekannt und war nie für die Gegenseite - oder jetzt in dem Fall für die Ministerien - ein Problem in der Erklärung, weil man dann gesagt hat: Ja, aber im Zyklus ist es ja in Ordnung, und außerhalb des Zyklus interessiert es uns nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann komme ich von der Zeitfolge weiter in das Jahr 2012. Wir hatten das schon mal angerissen - ich glaube, der Ausschussvorsitzende hatte es angesprochen -, das Gespräch mit Minister Altmaier, wo es um die Frage ging: Kann man eine unabhängige Behörde schaffen oder Institution, die in Verdachtsfällen sozusagen Nachprüfungen der Abgaswerte von Fahrzeugen vornimmt und wo die Bürger das sozusagen melden können und die Behörde dann entsprechend tätig wird? Können Sie noch mal beschreiben nach dem Gespräch, wie dann der Fortgang war? Also, Sie haben dann irgendwann eine Reaktion bekommen. Nach meinem Kenntnisstand - das geht ja aus Ihrer Chronologie hervor - hat sich Herr Altmaier sozusagen nicht zuständig gefühlt, sondern auf die Zuständigkeit des damaligen BMVBS verwiesen. Wissen Sie denn, ob er sozusagen, Herr Altmaier, an das BMVBS herantreten ist, bzw. sind Sie mit dem Vorschlag noch mal an das BMVBS herantreten? Mit welchem Ergebnis ist das dann ausgegangen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir hatten ja gesehen, dass das BMVBS ganz konsequent alle Gesprächswünsche mit uns auf der Leitungsebene abgelehnt hat und wir praktisch auch nicht mehr auf die Staatssekretärebene gekommen sind. Wir haben festgestellt, dass das BMVBS komplett unkooperativ war. Deswegen haben wir die Meinung vertreten, dass diese Stelle entweder im Umweltministerium, also beim Umweltbundesamt als Fachbehörde oder - und das war die Überlegung, vielleicht ist das eine Kompromisslösung - - dass wir dies dann als eigene Stelle einrichten können. Ich habe seinerzeit mit Gerd Billen als Chef des vzbv auch darüber gesprochen. Ich habe seinerzeit mit Jochen Flasbarth als Präsident des Umweltbundesamtes darüber gesprochen, der mich dann auch zusätzlich auf das Problem hinwies, dass man dazu dann auch eben



entsprechend zusätzliche Haushaltsmittel bräuchte und sie umgekehrt im Moment das Haushaltsproblem haben.

Also, wir haben tatsächlich versucht, diesen Vorschlag nicht nur eben im Gespräch mit Herrn Altmaier, sondern bei verschiedenen Gelegenheiten praktisch auch mit anderen zu bewerben und dafür Verständnis zu wecken, dass es einfach sinnvoll wäre, eine Anlaufstelle für die Bevölkerung zu schaffen, wo sie eben ihre Sorgen loswerden kann. Und ich möchte mal bis heute behaupten - oder würde gerne das lernen -: Wo kann man sich denn hinwenden, wenn man Probleme mit dem Spritmehrverbrauch hat? Welche Behörde, welche Anlaufstelle steht denn dem Bürger im Moment zur Verfügung? - Und deswegen unser Vorschlag: entweder eine neutrale Stelle, die man einrichtet, wie die Lebensmittelsicherheit, oder eben - und das wäre eben unser Idealvorbild gewesen -, dass das Umweltbundesamt hier diese Aufgabe übernimmt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann gehen wir in das Jahr 2013. Sie haben ja in Ihrem Eingangsstatement deutlich gemacht, dass die Diskrepanz zwischen dem CO₂-Ausstoß sozusagen auf der Rolle und dem realen Betrieb immer weiter auseinandergeklafft ist, und von unglaublichen Manipulationen der Autohersteller bei der Ermittlung der Normverbräuche gesprochen - das ist MAT A, DU-1, Ordner 1, Seite 33 - und in einer Pressekonferenz, die dann am 13. Mai 2013 stattgefunden hat, auch deutlich gemacht, dass Sie die Bundesregierung auffordern, das KBA bei offensichtlich fehlerhaften Daten zu behördlichen Nachmessungen zu beauftragen und dem rechtswidrigen Treiben der Automobilhersteller ein Ende zu machen. Sie haben ja bei diesen Pressekonferenzen öfter mal Rechtsanwälte dasitzen, die die Automobilhersteller vertreten. Hatten Sie dann bei der Pressekonferenz auch Vertreter von Bundesbehörden da, die also sozusagen den Inhalt - -

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Lieber Kollege Kühn, Sie müssen mit der Frage zu Ende kommen. Dann würde ich die Fragebeantwortung noch zulassen. Wir sind über die Zeit.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, waren bei der Pressekonferenz Behördenvertreter da, -

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - bzw. gab es im Nachgang einen Austausch mit den zuständigen Bundesbehörden, weil es war eine konkrete Aufforderung an die Behörde, hier tätig zu werden?

Zeuge Jürgen Resch: Na ja, wir haben bei Pressekonferenzen üblicherweise keine Bundesbehörden dabei. Und bis Dieselgate hatte die Autoindustrie auch unsere Vorwürfe nicht ernst genommen; die hat das einfach ausgesessen. Das heißt, wir haben in dieser Pressekonferenz sehr konkret auch Beispiele genannt, dass eben mit immer ausgefeilteren Diagnosetools erkannt wird, dass man auf dem Rollenprüfstand ist. Ich denke, das, was wir jetzt wissen von VW, bestätigt dieses. Wir haben es auch - - Da ist es zweifelsfrei. Auch die Lenkradkennung würde ich so sehen.

Übrigens an Herrn Lange noch mal: Dieses Eingeständnis, das wir mittlerweile haben von der Automobilindustrie, temperaturbedingt abzuschalten, würde ich auch beweisnah bezeichnen, weil es da keinen Zweifel mehr darüber gibt. Aber wie gesagt, in den USA gibt es auch nur dieses Eingeständnis. Also, dieser Teil ist abgeräumt. Den haben wir jetzt mittlerweile bewiesen, obwohl wir da auch rechtlich verfolgt wurden.

Übrigens, in der Pressekonferenz haben wir auch ganz klar dieses Beispiel mit BMW genannt. Wir sind auch in den ganzen Jahren nicht von BMW oder von anderen, wenn wir mal einen Namen genannt haben, angegangen worden, dass es nicht stimmen würde, was natürlich erfolgt wäre, wenn wir jetzt eben eine falsche Behauptung aufgestellt hätten. Schließlich haben wir auch noch mal sehr detailliert dargestellt, wie, mit welchen Tricks diese niedrigen Rollwiderstandswerte zustande kommen, die ja dann wiederum als Einstellwerte für die Prüfrolle relevant sind. Wenn ich da halt einen niedrigen Rollwiderstand simuliere, habe ich eben diesen großen Vorteil mit besseren Werten.



Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Herzlichen Dank. - Damit geht die Reihe noch mal an die CDU/CSU.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Resch, ich würde gern noch mal einen Gesichtspunkt aufgreifen, den der Kollege Wiese schon an Sie herangetragen hat, nämlich die von Ihnen zitierte jüngste Untersuchung der Europäischen Umweltagentur. Sie hatten bei der letzten Nachfrage des Kollegen Wiese versucht, Ihre ursprünglichen Einlassungen etwas zu relativieren. Tatsächlich haben Sie in Ihren ersten Einlassungen dreimal die Zahl 10 610 genannt -

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - und mindestens einmal, möglicherweise zweimal auch die Differenzmenge 210, angestiegen in diesem Jahr.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wenn Sie darauf rekurren - ich kenne jetzt die neue Untersuchung auch nicht so ganz detailliert -: Haben Sie sich dieser Untersuchung, weil Sie auf die Zahlen zurückgreifen, einmal näher gewidmet?

Zeuge Jürgen Resch: Unter welchen Gesichtspunkten?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Unter den Gesichtspunkten beispielsweise der Kausalität und der objektiven Zurechnung, -

Zeuge Jürgen Resch: Also - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - also inwieweit die Zahlen tatsächlich belastbar sind. Ich will Ihnen sagen, weswegen ich darauf komme.

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wenn mir jemand sagt: „Es sind genau 10 610

Personen, die vorzeitig ableben“, dann hat ja aufgrund dieser ungerunden Zahl - - trägt das ja eine Vermutung der besonderen Genauigkeit in sich. Haben Sie diese Vermutung einmal für sich zum Anlass genommen, diese daraus vielleicht auch angenommene Kausalität zu hinterfragen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, mein Kurzzeitgedächtnis hilft mir noch, zu sagen, dass ich von einer statistischen Untersuchung gesprochen habe, und ich habe auch das Beispiel des Rauchens - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): In den letzten - - In der Beantwortung der Frage.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, ja. Genau. Ich beantworte die Frage. Deswegen wollte ich genau die Zahlen nennen. - Natürlich - ich habe auch dazu gesagt - hat kein Einziger, der stirbt, zum Beispiel an Lungenkrebs - - Da haben Sie die Kausalität, dass es am Rauchen liegt; er kann ja auch Nichtraucher gewesen sein. Es ist halt einfach die Zahl, die die Europäische Umweltagentur auswirft. Die Tatsache, dass das Bundesumweltministerium, das Umweltbundesamt mit diesen Zahlen genauso operieren und sie einsetzen, dass der Sachverständigenrat für Umweltfragen mit diesen Zahlen operiert und das zum Schluss auch das Verwaltungsgericht Düsseldorf in seiner Septemberentscheidung zur Durchsetzung eben oder zur Forderung von Fahrverboten mit dieser Zahlengrundlage arbeitet, ist für mich eine ausreichende Referenz, dass ich sage: Ich nehme diese Zahlen und nicht zum Beispiel die Zahlen des King's College London, wo ich sehr viel höhere Zahlen herbeiziehen könnte.

Mir geht es auch gar nicht um 8 000 oder 12 000. Mir geht es um die Größenordnungen, um aufzuzeigen, dass wir hier ein Gesundheitsproblem haben. Ich möchte noch mal daran erinnern, dass der Sachverständigenrat für Umweltfragen, der von der Bundesregierung - ich glaube, auch von der Bundeskanzlerin - eingesetzt wird - aber das weiß ich jetzt nicht ganz genau; möglicherweise sage ich da was Falsches -, sich kurz vor der vorletzten Verkehrsministerkonferenz geäußert hat in einem Brandbrief an die Verkehrsminister der Länder und eben gerade unter Hinweis auf diese



Problematik von dem größten ungelösten Luftreinhaltproblem in Deutschland gesprochen hat und deswegen scharfe Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, die nicht die Grenzwerte auf der Straße einhalten - also, auch Euro-6-Fahrzeuge, die schmutzig sind, müssten ausgespart werden -, gefordert hat. Jetzt würde ich einfach mal sagen: Wir sind nicht Gesundheitsexperten. Deswegen vertraue ich an dieser Stelle auf die Zahlen, auf den Sachverständigenrat, aber auch auf andere Experten, um sie mir zu eigen zu machen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): An der Stelle genau möchte ich noch mal einhaken. Weil wir genau diese Gesundheitsexperten nicht sind, haben wir uns ja hier welche eingeladen.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Und die haben - auch für mich zugegebenermaßen etwas überraschend - eben die Toxizität von Stickoxiden als wissenschaftlich nicht erwiesen hier erläutert.

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Seien Sie mal
präzise! Das waren mit-
nichten alle Experten! Nen-
nen Sie mal Namen!)

Wir haben in der - - Wir werden aus der Sitzung - - aus dem Protokoll vom 9. - am besten das Mikro anmachen - - Wir werden aus dem Protokoll der Sitzung vom 08.09. dann noch zitieren. Haben Sie Erkenntnisse, die Sie uns mitteilen können?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, gerne, sehr gerne.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie wissen gar nicht, wozu.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, ja. Ich weiß, was Sie meinen: Warum wir trotzdem der Meinung sind - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein, nein. Sie wissen - - Das ist eben ein Problem. Am besten ist, Sie warten die Frage ab, -

Zeuge Jürgen Resch: Okay.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - bevor Sie die Antwort geben. Also, haben Sie Erkenntnisse, die Sie uns mitteilen können, dass die Toxizität von Stickoxiden tatsächlich als zweifelsfrei nachgewiesen angenommen werden kann?

Zeuge Jürgen Resch: Auf die Frage darf ich jetzt antworten? - Ich habe zur Vorbereitung einer Rede vor einigen Wochen drei Lungenfachärzte angerufen, um mir noch mal genauer erklären zu lassen, wie die Problematik von Stickstoffdioxidbelastungen bei ihnen in der Praxis aussieht. Was passiert da? Ich kann hier den Leverkusener Lungenfacharzt Dr. Mülleneisen zitieren, der, ich glaube, jetzt auch am Montag in *WISO* einen Beitrag gemacht hat, ein Zitat, also ein Interview noch mit gegeben hat. Mülleneisen hat nämlich in den letzten Jahren statistische Untersuchungen auch durchgeführt in Leverkusen dort. Er hat also viele Patienten oder überwiegend Patienten, die aus der Innenstadt, aus stark befahrenen Bereichen mit stammen. Er hat eben zum einen die Beobachtung, die mir übrigens auch von anderen Fachärzten in stark belasteten Städten mitgeteilt - - dass sie - - Also, er hat konkret über doppelt so viele stationäre Einweisungen ins Krankenhaus von seinen Patienten und über dreimal so viel akute, sehr akute Krankheitsverläufe - - Und er hat mir eigentlich auch am besten erklärt, weil ich auch kein Mediziner bin, wie die Problematik ist.

Stickstoffdioxid führt beispielsweise zu Entzündungen, kann auch zu Asthma führen und verschiedenen andere Krankheiten; das ist Ihnen sicherlich einige Male erzählt worden. Warum ist aber Stickstoffdioxid im Winter anders zu bewerten als im Sommer? Und es war für mich auch wirklich jetzt in den vielen Jahren, in denen ich auch mit der Charité, mit Gesundheitspolitikern zusammen war - - Er hat mir eine sehr überzeugende Erklärung geliefert. Er sagt: Es gibt in unserer Bevölkerung Menschen, alte Menschen, junge Menschen, Allergiker, Frühchen, die eben Lungenvorerkrankungen haben, die haben sowieso schon Atemprobleme oder Unterfunktionen oder Allergien. Und jetzt ist dummerweise kalte Luft schon sehr blöd. Die kalte Luft führt zum Zusammenziehen von Bronchien. Ich habe also prak-



5. Untersuchungsausschuss

tisch einen stark reduzierten Atemwegsdurchlass. Und wenn jetzt in dieser Situation noch eine Entzündung obendrauf kommt, dann habe ich ein Problem. Da ist mir noch mal klar geworden, warum es eben im Winter nicht nur wegen Inversionswetterlagen, sondern eben auch wegen dieser Verkettung da ist. Diese Verengung durch kalte Luft, die habe ich ja in jedem Fall. Aber jetzt bin ich plötzlich empfindlicher.

Und jetzt hat er noch was Zweites gesagt: Stickstoffdioxid würde von der Natur des Gases und der Nichtlöslichkeit eben sehr tief hineinkommen. Es gibt andere Schadgase, die werden durch die Wasserlöslichkeit in den oberen Teilen des Atemorgans abge- - also praktisch gelöst, während eben Stickstoffdioxid offensichtlich sehr tief eindringen kann. Und deswegen haben wir eben diese Problematik, die eben zu diesem Leid führt. Also, das ist praktisch die Erkenntnis, die ich mit Ihnen teilen kann. Und ich kann Ihnen vielleicht empfehlen, Dr. Mülleneisen auch mal als Praktiker einzuladen oder irgendwelche anderen Praktiker, die eben mit diesem Problem zu tun haben.

Aber wissen Sie, in den 15 Jahren - - Wir beschäftigen uns ja auch mit Feinstaub und haben dort noch ungleich größere Zahlen, auch noch verbleibend durch die - - zum Beispiel, dass bis 2019 die Deutsche Bahn immer noch Lokomotiven einkauft und einkaufen darf ohne Partikelfilter - - Wir reden da gar nicht von NOx-Systemen. Dass Baumaschinen in Deutschland - - Wir haben es nur in Stuttgart rechtlich durchgesetzt, übrigens gegen den Widerstand der alten Landesregierung, sogar gegen die Stadt. Wir haben nur Stuttgart 21, die mit Partikelfiltern arbeiten. Die Schweiz hat seit Jahren eine Partikelfilterpflicht für alle Baumaschinen, in Deutschland außerhalb Stuttgart 21 keinerlei Regelung und einiges andere mehr. Also, wir haben schon noch weitere Dieselabgase, die uns Schwierigkeiten bereiten bei bestimmten Geräten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist vollkommen richtig. Aber Sie haben auch verfolgt, dass zum Beispiel solche Gesichtspunkte - ich gucke einmal zur Kollegin Ulli Nissen rüber - uns seit zweieinhalb Jahren hier im politischen

Prozess intensiv beschäftigen und nicht erst seit September 2015. Also, da gibt es eine Reihe von Debatten, die gerade auch wir beide bestritten haben.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich freue mich da auch über Ihre Unterstützung. Aber es ist tatsächlich so - so habe ich Sie verstanden -, dass Sie - - insofern komme ich einmal auf den Zwischenruf des Kollegen Kühn zurück und beziehe mich auf die Aussage der Frau Professor Dr. Peters am 08.09., die gesagt hat: Für sich alleine genommen - ich gebe das mal etwas frei wieder; ich kann es erforderlichenfalls zitieren; es liegt mir vor -, ist die Toxizität von Stickstoffdioxid nicht nachgewiesen; aber im Zusammentreffen mit weiteren Stressfaktoren kann es - - gibt es Reizungen, gibt es eben Befunde. - Das haben Sie in etwa so auch gesagt.

Zeuge Jürgen Resch: Und ich habe darauf auch noch hingewiesen, dass wir - auf jeden Fall an anderer Stelle - bitte auch noch berücksichtigen sollten, dass die Weltgesundheitsorganisation unseren europäischen Grenzwert, den wir schon in den 90er-Jahren als Verband kritisiert haben, mit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Als zu hoch?

Zeuge Jürgen Resch: - für viel zu hoch hält.

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

Zeuge Jürgen Resch: Und wir haben 20, wir haben in Kalifornien 20, die WHO sagt 20. Gut, Sie finden in Indien auch höhere - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann wissen Sie auch, was uns in dem Zusammenhang vollkommen irritiert hat?

Zeuge Jürgen Resch: Was?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dass die zulässige Dauerbelastung an Arbeitsplätzen in der Schweiz, was Sie gerade gesagt haben, bei



5. Untersuchungsausschuss

6 000 µg liegt. Das ist doch eigentlich ein Skandal - nicht? -, dass man sagt: In geschlossenen Räumen darf das Ganze - jetzt bin ich im Kopfrechnen so fürchterlich schwach - - muss das nicht bei 20 liegen, sondern darf bei 6 000 liegen, und Sie dürfen da acht Stunden lang drinsitzen. Also, ich will Ihnen jetzt keine neue Arbeit - -

Zeuge Jürgen Resch: Ich verteidige doch nicht die Schweiz.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein, nein. - Und in Deutschland liegt es bei 3 000, also noch viel schlimmer. Aber ich will Ihnen allerdings kein neues Betätigungsfeld hier aufschwätzen. Wir machen mal vielleicht in der nächsten Runde weiter.

Zeuge Jürgen Resch: Ja.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Gibt es weitere Fragen von der CDU/CSU?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nicht.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Dann ist die Reihe an der Partei Die Linke, und die Befragung geht dort weiter.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja, danke, Herr Vorsitzender. - Herr Resch, Herr Kollege Kühn hat das ja gerade auch schon noch mal angesprochen, das Gespräch mit Herrn Altmaier. Wie war denn so Ihr Eindruck von dem Gespräch, dass Sie da geführt haben mit dem Umweltministerium? Sie hatten ja gerade ausgeführt, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, dass da auch über das Problem der Abschaltanlagen - - also dass Sie darauf hingewiesen haben. Wie wurde das denn im Umweltministerium aufgenommen, die Hinweise?

Zeuge Jürgen Resch: Na ja, das war wie später auch bei Frau Heinen-Esser. Die Gesprächsatmosphäre mit Umweltministern, mit Umweltschaatssekretären, insbesondere wenn sie neu ins Amt kommen, war eigentlich immer eine relativ gute und offene. Und es ist ja auch nicht so, dass man nicht an der einen oder anderen Stelle auch

überzeugen kann. Das war ja auch immer unsere, meine Motivation in diesen Gesprächen, gerade auch, wenn es geht, so früh wie möglich - deswegen haben wir uns gleich um frühe Termine gekümmert - auf Probleme hinzuweisen, um vielleicht dann diesen Aufbruchselan hinzubekommen. Also, Herr Altmaier hat auch zu erkennen gegeben, dass, wenn das so stimme - natürlich immer mit dieser Einschränkung -, das einfach mal zu prüfen wäre. Nach meiner Erinnerung hat er natürlich darauf hingewiesen: Oh, da muss ich mal gucken, ob das nicht Probleme geben könnte, weil ich bin ja eigentlich nicht zuständig. - Und dann trägt man entsprechend vor, aus welchen Gründen es aber eine lange Tradition des Umweltbundesamtes bis vor 2010 ja schon gab, eben Untersuchungen zu machen, oder warum - meine Referenz ist mal Kalifornien gewesen -, Kalifornien eben auch die sehr gute Erfahrung gemacht hat, eben bestimmte Aufgaben bei der CARB bzw. bei der EPA anzusiedeln. Und ja, das war dann, ich sag mal, das Entree. Das Gespräch war - - Bei Herrn Altmaier waren das immer sehr angenehme Gespräche. Aber wir waren dann halt ausgesprochen enttäuscht, dass da nichts rauskam. Aber es war ja nicht das erste Mal, und es blieb auch nicht das letzte Mal.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Meine Nachfrage dazu: Wurde Ihnen denn da was in Aussicht gestellt, also dass es zu weiteren Kontaktaufnahmen mit Ihnen kommen würde?

Zeuge Jürgen Resch: Ja. Die wurden auch eingehalten. Ich bekam dann wirklich einen Anruf. Also, da war Peter Altmaier wirklich auch präzise. Ich bekam einen Anruf, und man hat mir das - - Ich hätte das natürlich gerne schriftlich gehabt, aber ich bekam es mündlich halt mitgeteilt, dass man es nicht weiter verfolgen werde.

Ich habe tatsächlich auch den Eindruck gehabt, dass es mehr oder weniger ernsthaft geprüft wurde. Also, man bekommt ja den einen oder anderen Hinweis von irgendwoher, dass es tatsächlich irgendwelche Vorgänge gab dazu. Aber eben die Aussage war halt ganz eindeutig: Es gibt Riesenranger. Das ist nicht unsere Zuständigkeit. Und ich habe genug andere Baustellen. Ich hatte das ja



nun auch unterjährig übernommen, das Ministerium, und ich werde es nicht machen. - Insofern an der Stelle - ich habe an vielen anderen Stellen Kritik an ihm geäußert - war es aber von der Form her eine faire Rückmeldung.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke. - Ich komme zu einem weiteren Gespräch, das Sie ja gerade auch schon indirekt angesprochen haben, das Gespräch mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Heinen-Esser. In den Akten des BMUB ist ein Gespräch zwischen Ihnen als Vertreter der DUH und der damaligen Staatssekretärin Heinen-Esser am 16. April 2012 dokumentiert. Darin heißt es, sie hätten den Automobilherstellern in diesem Gespräch - Zitat - „planmäßige ‚cycle beating‘ Maßnahmen“ vorgeworfen. Das findet sich in den Akten - für das Protokoll - MAT A BMUB-2-2, Ordner 122, Seite 236. Und Sie hätten beklagt, „dass in D“, also gemeint ist Deutschland, „im Gegensatz zu anderen EU-MS“, also Mitgliedstaaten, „staatliche Stellen die angegebenen CO₂-Werte nicht stichprobenartig nachmessen und zu große Abweichungen“ - circa 10 Prozent - „strafrechtlich verfolgen“. Weiterhin äußerten Sie unter Berufung auf Herrn Kolke - da kommt wieder Herr Kolke ins Spiel vom ADAC -, als Zeuge den Vorwurf, die Hersteller hätten „NEFZ-Erkennungsprogramme eingebaut ..., die die Motorsteuerung etc. ändern, wenn ein NEFZ gefahren wird“. Auch das stammt aus den von mir angegebenen MAT A BMUB-2-2, Ordner 122, allerdings Seite 255 in diesem Fall.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Können Sie sich gut an dieses Gespräch mit Frau Heinen-Esser erinnern, Herr Resch?

Zeuge Jürgen Resch: Kann ich. Es ist nicht ganz richtig wiedergegeben worden, weil welches europäische Land soll ich denn genannt haben, wo CO₂-Messungen erfolgen?

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Das hätte ich - -

Zeuge Jürgen Resch: Das müsste ich ja wirklich kennen. - Nein. Ich habe eben auf die USA ver-

wiesen. Unser Beispiel war ja damals - das können Sie ja nachlesen; das haben wir auch hoch- und runtergefeiert -, dass dort der Kia-/Hyundai-Fall - - Und in diesem Frühjahr hatte ich ja Harvey Rosenfield, den Gründer von Consumer Watchdog auch da, der den Fall eben aufgedeckt und eben auch die behördlichen Überprüfungen durchgesetzt hat und auch dann die Gerichtsverfahren teilweise für die Kläger gemacht hat, um eben den Schadensersatz dort sicherzustellen bzw. die Korrektur der Daten. Nein, wir haben auf dieses verwiesen. Wir haben eben die Beispiele, die ich vorhin auch schon mehrfach genannt habe, genannt, für eben sowohl Zyklusgestaltung wie Zykluskennnung, also die Maßnahmen, die ich jetzt ergreife, wie zum Beispiel mit dem Golden Car, und eben die entsprechenden Abschaltvorrichtungen auf die entsprechenden zunehmenden Diskrepanzen. Und natürlich habe ich Herrn Kolke als einen derjenigen, der die meiste Kenntnis hat über diese Abweichungen, erwähnt.

Aber natürlich konnte ich den Herrn Kolke nicht benennen und sagen: Er weiß von der strafrechtlichen Relevanz. Das wäre nicht möglich gewesen. Da ist möglicherweise im Protokoll des BMUB das ein bisschen zu sehr zusammengefasst worden. Also, der Herr Kolke wird und darf auch meines Erachtens nicht als ADAC bestimmte Aussagen treffen.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Gut. - Da hätte ich jetzt nämlich noch mal nachgefragt, ob diese Äußerung, quasi wie sie sich jetzt da wiederfindet, tatsächlich von Herrn Kolke stammt, ob Sie das bestätigen können. Sie haben das ja gerade auch entsprechend schon dargelegt, dass es offensichtlich in diesem Protokoll nicht ganz richtig wiedergegeben worden ist.

Zeuge Jürgen Resch: Exakt.

(Arno Klare (SPD): Das, was ich gerade zitiert habe, ist dann nicht richtig wiedergegeben worden! Oder was soll das dann heißen?)



- Nein. Offensichtlich gibt es ein BMUB-Protokoll. Wir haben ja - -

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Das hatte ich doch gerade genannt, die Quelle. Das ist hier in den Materialien.

(Arno Klare (SPD): Alles klar!)

Zeuge Jürgen Resch: Ja, klar.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Mhm. Genau.

Zeuge Jürgen Resch: Also, die Richtung stimmt. Aber jetzt im Detail: Welches europäische Land soll CO₂ messen? Gibt es nicht. Also, da haben sie das mit Amerika verwechselt.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ich habe aber trotzdem noch mal eine Nachfrage: Auf welchen Emissionen hat sich denn der Hinweis bezüglich der planmäßigen Cycle-Beating-Maßnahmen bezogen?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, wenn ich beispielsweise Cycle Beating nehme und - - Nehmen Sie beispielsweise den Fall mit der Lichtmaschine von BMW.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja, was ist das denn jetzt? NO_x, oder war es CO₂ oder beides?

Zeuge Jürgen Resch: Das war CO₂.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): CO₂.

Zeuge Jürgen Resch: Das ist CO₂. Bei dem Gespräch ging es sehr stark - - Es geht immer auch um Abgase; aber wir haben bei dem Gespräch relativ stark das Thema CO₂ gehabt und als Standard immer auch darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass es eben diese Nachprüfung gibt, die eben in den USA ab 4 Prozent Abweichung erfolgt. Wir haben halt darauf hingewiesen, alleine wegen den Steuermehreinnahmen ist es doch notwendig, dass seit der Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Angaben man jetzt die Automobilindustrie auch nicht letztendlich verführt,

hier sich mit falschen Angaben Vorteile zu verschaffen. Also, hier müsse nachkontrolliert werden. Wir haben halt darauf hingewiesen, dass es in der Vorschrift verlangt wird. Wir haben Beispiele dafür genannt, welche Cycle-Beating-Maßnahmen wir kennen.

Und ich muss hier im Ausschuss ja ein bisschen vorsichtiger sein mit irgendwelchen Behauptungen, weil Sie bei jeder Behauptung zu Recht dann sagen: Und ich möchte jetzt einen entsprechenden Beleg haben. - Ich kann Ihnen zusagen oder ich kann Ihnen so viel sagen, dass wir - und zwar wirklich anonyme - Hinweise haben, die sehr, sehr detailliert über verschiedene deutsche Autohersteller, europäische Autohersteller, nichteuropäische Autohersteller Aussagen treffen, welche Arten von solchen Dingen da sind. Einige konnten wir - unter anderem habe ich das erwähnt bei Opel - schon nachtesten. Bis jetzt haben sich alle diese Hinweise als richtig herausgestellt. Und wir befürchten, dass wir wahrscheinlich noch eine Weile lang weiter das eine oder andere untersuchen müssen, bis vielleicht andere Weiteres untersuchen werden. Aber ich bin sicher, dass wir in den nächsten Wochen und Monaten hier noch weitere Beispiele haben, und dann werden Sie auch sehen, dass das eben auch Beispiele sind, die seit vielen Jahren praktiziert werden.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Damit geht die Befragung weiter, und zwar durch die SPD.

Dirk Wiese (SPD): Alles beantwortet.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Resch, ich steige noch mal ein in das Jahr 2013. Ich hatte zuletzt nach der Pressekonferenz gefragt, wo es um die Abweichungen beim CO₂-Ausstoß ging und dabei beim Spritverbrauch, der sozusagen um 40 Prozent abgewichen ist von den Laborwerten sozusagen zu den Straßenwerten. Sie haben ja die Fragen nicht so richtig beantwortet: Mit wem haben Sie dann die Ergebnisse versucht behördenseitig zu besprechen,



bzw. wem haben Sie diese Untersuchungsergebnisse dann behördenseitig zugeschickt und versucht, Gespräche, Reaktionen zu bekommen? Und welche Reaktionen haben Sie bekommen?

Zeuge Jürgen Resch: Wir haben - ich habe das vorhin schon mal erwähnt gehabt - irgendwann aufgehört, beim Bundesverkehrsministerium um Gespräche nachzusuchen, weil wir einfach keine hinbekommen haben. Das Bundesverkehrsministerium wurde wie die anderen Behörden zu unseren alle vier bis sechs Wochen stattfindenden Runden eingeladen, wo immer Behördenvertreter dabei waren. Und da haben wir das dann natürlich in der Vertiefung noch entsprechend vorge tragen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und welche Reaktion gab es dann da?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir haben - - Ehrlich gesagt, ich bin da wirklich sehr überrascht gewesen. Ich habe gedacht mit diesen zunehmenden Abweichungen, irgendwann muss doch vielleicht auch mal ein Haushaltspolitiker sagen: Schon aus Gründen der Rechtssystematik geht es doch nicht. Wir müssen doch das Bemessungssystem ändern. - Aber wenn wir so starke Abweichungen haben, kann es doch nicht angehen, dass man das nicht irgendwann überprüft. Und das haben wir tatsächlich nicht erlebt, dass das entsprechend gelungen wäre. Das heißt, wir haben es vorgetragen nicht nur in den jetzt aufgeführten Gesprächen mit Politikern; da gab es weitere, also Umweltbereich, auch im Umweltbundesamt, auch mit der Fachebene. Wir haben mit sehr vielen Abgeordneten oder immer wieder mit Abgeordneten auch Einzelgespräche geführt, wo dieses Thema auch angesprochen wurde, aber ja eben bis 2015 keinen wirklichen Nachhall gehabt.

Ich habe mir jetzt nicht die Mühe gemacht, die politischen Magazinsendungen und die längeren Berichte in überregionalen Zeitungen und Magazinen zusammenzustellen; aber das war eine höhere zweistellige Anzahl in den ganzen Jahren. Ich kann mich teilweise an 45-minütige Filme erinnern. Ich kann mich erinnern, wie wir den Vorsitzenden des Smart-Fanclubs auch in die Medien gebracht haben. Der sagte, der neue Smart -

alle haben sich bei uns darauf gefreut - sollte sparsamer werden, braucht sehr viel mehr.

Also, all diese Skandalisierung hat nicht verfangen, weil eben, wenn man dann in eine Diskussion eingestiegen ist, eigentlich bis Ende 2015 gesagt wurde: Ja, das kennen wir. Das ist alles mehr oder weniger bekannt. Das ist aber eine legale Interpretation der Prüfvorschriften. - Und dann, wenn man noch ein bisschen mehr Zeit hatte, hieß es: Wir setzen uns ja dafür ein, dass ein realistischerer Prüfzyklus der WLTP kommt. - Wir haben dann auch über Jahre hinweg gesagt: Ohne Kontrolle wird der WLTP - mittlerweile reden wir ja gar nicht mehr darüber - genauso falsche Zahlen bringen. - Wir fordern eigentlich die ganzen Jahre, dass eben die Prüfungen auf der Straße im realen Fahrbetrieb entweder zusätzlich oder alleine gemacht werden, auf jeden Fall, dass dieser Realitätsbezug hergestellt wird. Und ich verweise hier einfach noch mal darauf, dass eben in den ganzen Jahren wir natürlich diese relativ kurze Verordnung 715 auch schon mal durchgelesen haben und dann einfach sehr viele Punkte gefunden haben, wo wir gesehen haben: Warum gibt es kein Sanktionsinstrumentarium, obwohl es seit 2009 vorgeschrieben wird? Warum gibt es diese Stichprobenüberprüfungen nicht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Einen Termin bekommen haben Sie dann doch, allerdings eben bei der Bundesumweltministerin Frau Hendricks am 19. März 2014, auch zum Thema Stickoxide. Und Sie hatten es in Ihrem Eingangsstatement gesagt: Es ging in dem Fall um Stadtbusse, nämlich um die der Daimler-Marke EvoBus. Dort haben Sie die Ministerin aufgefordert, bei dem Hersteller zu erwirken, dass es dort Nachbesserungen gibt hinsichtlich der Stickoxidemissionen, die erheblich abgewichen sind. Es gab nicht nur das Gespräch mit Frau Hendricks, sondern im Nachgang auf Abteilungsleiterenebene wurde das Ganze vertieft.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie noch mal den Sachverhalt darstellen und vor allen Dingen, welche Reaktionen bzw. welche Konsequenzen aus dem, was



5. Untersuchungsausschuss

Sie da sozusagen der Ministerin vorgestellt haben, dann geworden sind?

Zeuge Jürgen Resch: Also, es war auch ein Antrittsbesuch mit Frau Hendricks. Und es war auch noch Frau Dr. Sahler dabei, die Abteilungsleiterin für Verkehr, und nach meiner Erinnerung auch noch Frau Schwarzelühr-Sutter. Ich habe die Frau Hendricks auch kursorisch über dieses grundsätzliche Problem und eben noch mal sehr massiv auf die mittlerweile nun vorliegenden ICCT-Untersuchungen hingewiesen mit den 7,1-fachen Überhöhungen und habe ihr gesagt: Es ist ja alles Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministers - und meine früheren Gespräche haben ja nicht wirklich jetzt Erfolge gehabt -, aber es gäbe einen Bereich, wo ich Möglichkeiten sehen würde, dass sie als für Luftreinhaltung zuständige Ministerin vielleicht etwas erreichen könnte. Und ich habe ihr die Problematik mit EvoBus vorgetragen, wobei ich dazugesagt habe, die Problematik ist ähnlich bei den anderen Busherstellern; aber bei EvoBus ist es halt eben als Marktführer besonders relevant. Frau Hendricks hat sehr aufmerksam sich das angehört und hat gesagt: Also, wenn das so stimmt, rufe ich sofort den Zetsche an. Da kümmere ich mich drum, also vorbehaltlich, dass das eben zutrifft.

Wir haben vereinbart, dass in einer sehr kurzen Frist wir eben unsere Hinweise belegen. Diese Hinweise sind dann eben eingegangen bei Frau Sahler. Wir haben auf alle und mögliche Untersuchungen verwiesen, auch auf Erfahrungen der Berliner Verkehrsbetriebe, Messungen auch des TÜVs, also dass man eben zeigen konnte, dass im realen Busfahrbetrieb sehr, sehr viele dieser Busse eben keine funktionierende Abgasreinigung haben und dass es eigentlich durch eine sogenannte Ertüchtigung möglich wäre, das sicherzustellen, dass sie auch funktionieren.

Was für uns dann einfach frustrierend war: dass nach wirklich langer Mühe, praktisch nach einem Jahr, wir ein Schreiben von Gertrud Sahler bekamen, die noch mal dann auf das Gespräch und in dem Schreiben dann auf den letzten Brief vom 9. Dezember 2014 verweist und das geäußerte Anliegen der weiteren Minderung dann aber weiterführt: „Nach hiesigem Kenntnisstand

erfüllen die Hersteller jedoch dessen ungeachtet“ - und zwar erst dessen ungeachtet, dass eingestanden wird, dass es das Problem gibt - „die Anforderungen der EU-Abgasvorschriften, sodass keine rechtliche Handhabe besteht, um technische Verbesserungen am Fahrzeug zu verlangen“, also nicht, um eine Bitte zu äußern. Und mein Punkt war ja, dass ich gesagt habe: Sie sind nicht zuständig für die Zulassung. - Und das ist tatsächlich eine infame - für uns - Geschichte mit den Bussen; aber ich kann eben halt - - Oder das Verfahren ist bei Bussen, dass eben dort nur auf dem Motorenprüfstand der Lkw-Motor unter höheren Lasten getestet wird. Wir erwarten eigentlich von den Busauslieferern, wenn ich also einen Bus herstelle und anbiete, dass ich den natürlich so einstelle in der Motorensteuerung, dass er in der Stadt halt auch die Abgasreinigung hat.

So, und da sie für Luftreinhaltung verantwortlich war, das Vertragsverletzungsverfahren wirklich angekündigt auch war, dachte ich, das wäre doch eigentlich etwas, mit dem man auch was durchsetzen könnte. Und leider ist dieser Versuch wie eben halt auch alle anderen selbst als weicher Versuch, eine Bitte zu äußern, gescheitert.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Damit liegt die Befragung wieder bei der CDU/CSU. Gibt es weitere Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann geht die Fragerunde weiter an die Partei Die Linke.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): An die Fraktion Die Linke meinten Sie wahrscheinlich.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Genau.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Genau. - Ich habe noch mal eine Nachfrage danach, jetzt auch noch mal, um zurückzukommen auf das Gespräch mit Frau Heinen-Esser. Gab es im Anschluss an das Gespräch weitere Gespräche oder Kontakte mit Frau Heinen-Esser oder anderen Vertretern aus dem Umweltministerium? Und wenn ja, mit wem, und wie verlief dieser Kontakt?



Zeuge Jürgen Resch: Also, die - - Wenn wir mal die Gelegenheit wirklich hatten zu einem Arbeitsgespräch mit einem Spitzenvertreter, dann hatten wir in der Regel eine ganze Gruppe von Themen mit dabei. Natürlich, man - - Wir haben mit unterschiedlichsten Mitarbeitern des Bundesumweltministeriums Gespräche und einen Austausch gehabt. Aber Sie interessiert es ja insbesondere zu diesem Thema. Nein. Es gab natürlich bis heute hinein immer wieder eine Thematisierung dessen. Aber es ist halt auch im Sande verlaufen, und es ist hier auch keine entsprechend erkennbare Aktion praktisch durchgeführt worden.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke. - Laut Akten des BMUB richtete Herr Dr. Zierock im Nachgang zu dem Gespräch eine Anfrage an Herrn Paeslack vom KBA, in der er ihn mit dem von Ihnen erhobenen Vorwurf konfrontierte, das KBA verweigere sich, im Rahmen von Konformitätsprüfungen die CO₂-Emissionen zu überprüfen, und eine Erwiderung dazu erbat.

Zeuge Jürgen Resch: Mhm.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Das ist auch in MAT A BMUB 2-2, Ordner 122, Seite 253. Herr Paeslack widersprach in seiner Antwort diesem Vorwurf mit Nachdruck und schrieb weiter, „die DUH sollte doch bitte ihre Aussagen mit Fakten untermauern“; auch in demselben Ordner. Hat sich das BMUB oder das KBA im Nachgang zu diesem Gespräch mit Ihnen in Verbindung gesetzt, um konkrete Belege zu den von Ihnen erhobenen Vorwürfen zu erhalten?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, natürlich nicht, also zumindest jetzt nicht nach meinem Kenntnisstand. Also, wir haben ja mit - - Wir haben ja über die ganzen Jahre hinweg vor allen Dingen über die Pressearbeit, aber auch in den Gesprächen in unseren praktisch monatlichen Runden das Thema der CoP gehabt, der Confirmity of Production, wo wir der Auffassung waren, dass im Rahmen dieser auch jährlich veröffentlichten CoP-Berichte eben auch die Überprüfung der Konformität bei CO₂-Angaben getroffen werden müssen. Ich hab vorhin eine Ausführung gemacht, dass uns eben darauf hingewiesen wurde,

dass die Überprüfung der Technischen Dienste ausreichen würde, um sicherzustellen, dass man immer ehrliche Angaben bekommt. Und eben das Zweite war, dass man uns eben auch zu verstehen gegeben hat, dass die Richtlinie nicht hergibt, dass man CO₂-Überprüfungen praktisch machen würde, sondern dass es eben hier letztendlich Plausibilitätsüberprüfungen wären.

Wir haben uns gewundert, weil ja eben dieses Problem mit der Kommunikation mit dem Verkehrsministerium war, dass man uns nie in irgendeiner Weise dann gesagt hätte: Es ist doch was anders gelaufen. - Ich kenne ja auch diese angeblichen Überprüfungen nicht. Die müssten dann ja auch veröffentlicht werden, wenn sie abgeschlossen sind. Also, ich kenne die Behauptung, dass man Überprüfungen gemacht habe. Aber an einigen Stellen war es dann doch so, dass man dann eben von den Herstellern eine Überprüfung hatte und die Hersteller gesagt haben: Wir überprüfen doch im Produktionsprozess dann, ob die Fahrzeuge das einhalten. - Und das wurde dann als die Konformitätsüberprüfung des KBA auch gesehen. Aber das ist jetzt von mir auch wiederum ein Wiedergeben von Hörensagen, weil wir eben auf diesen Vorwurf nie etwas bekommen haben.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay. - Ich frage noch mal nach einem anderen Gespräch, einem Gespräch von Staatssekretär Heitzer mit Herrn Resch, DUH, am 14. November 2012. Dieses Gespräch hat wohl am 14. November 2012 stattgefunden, in welchem Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß von Pkw und Nutzfahrzeugen thematisiert wurden. In einer Entscheidungsvorlage an Staatssekretär Heitzer werden Sie, Herr Resch, als - Zitat - „Hardliner in Sachen CO₂“ bezeichnet; MAT A BMWi-2-1, Ordner 4 von 53, Blatt 444, für das Protokoll. Und weiter heißt es in dem Vermerk - - Auf der Gesprächsvorbereitung für Herrn Heitzer findet sich handschriftlich die vermutlich nach dem Gespräch angebrachte Notiz - auch Zitat -: „Ein denkwürdiges Treffen!!“ In der Gesprächsvorbereitung heißt es unter dem Punkt „CO₂-Regulierung von Pkw“:

[Interessenslage: DUH tritt für weitere drastische Einsparungen beim Spritverbrauch und CO₂-



Ausstoß von Pkw und Nutzfahrzeugen ein. Herr Resch dürfte daher die Themen „Zielwert für 2020“ (DUH fordert weitere Absenkung auf 80 g CO₂/km bis 2020), „Supercredits“, (DUH gegen „Verwässerung“ des Zielwerts) und „Langfristziel für 2025“ (DUH fordert Zielverschärfung auf 60 g CO₂/km ab 2025) ansprechen. Diese Forderungen sind unrealistisch und werden ... abgelehnt.

So heißt es dann weiter. Dieser Satz ist dann allerdings per Hand dick durchgestrichen.

Zielführender wäre daher eine Fokussierung auf Fragen der instrumentellen Ausgestaltung einer künftigen Supercredits-Regelung. Insgesamt sollte BMWi - wg. der gerade laufenden Ressortabstimmung - zurückhaltend argumentieren und die DUH-Forderungen möglichst passiv kommentieren.

Zeuge Jürgen Resch: Und das war - -

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Herr Resch, können Sie sich an dieses Gespräch erinnern?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, also die - - Ich fühle mich auf jeden Fall sehr viel besser wiedergegeben als in dem einen oder anderen Protokoll. In der Tat, wir haben ja auch mehrere Rechtsverfahren gegen das Bundeswirtschaftsministerium durchgeführt, um beispielsweise die Offenlegung des Zustandekommens der Zielwerte zu kriegen, und eben auch, das war dann kurze Zeit später, gegen Herrn Brüderle und in der Rechtsfolge Herrn Rösler das Rechtsverfahren, wie denn eigentlich diese Leo-2- oder - Entschuldigung - die Pkw-EnVKV nach Gewichtsbezug zustande kam, bei dem der eine oder andere ausgerechnet hat - bestimmt weiß ich nicht -, dass der Leo 2 dann eigentlich auch ein Triple A bekommen hätte.

Wir haben nach jeweils langen Auseinandersetzungen dann die Akten gekriegt. Beim Pkw-EnVKV musste man bis zum Europäischen Gerichtshof gehen. Und wir haben da tatsächlich auch festgestellt, dass wir ähnlich, wie es jetzt

scheint, zwischen Automobilindustrie und Bundesverkehrsministerium - - dass man hier sich nicht nur fachkundig beraten lässt, sondern dass die Automobilindustrie faktisch sich die Gesetze selber schreibt. Denn der erste Vorgang, den wir bekommen haben bei der Pkw-EnVKV, war eine Weiterleitung eines Vorschlages des VDA, der dann praktisch - -

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): War es denn ein denkwürdiges Treffen, Herr Resch, auch für Sie?

Zeuge Jürgen Resch: Nein. Das ist halt so - - Wir haben ja - - Das Wirtschafts- - - Das muss ich mal wirklich deutlich sagen: Beim Wirtschaftsministerium haben wir eigentlich bei allen Gesprächen relativ deutlich - aber da kann ich mich jetzt nicht mehr erinnern, wer das wie deutlich gesagt hat; aber das war so eine Grundtonalität - zu verstehen gegeben: Wir verstehen uns als Vertreter der deutschen Wirtschaftsinteressen, und dann kommt erst mal lange nichts. - Und alles, was da vorgetragen wurde, war ganz klar feindlich. Also, wir haben ja sonst in vielen Gesprächen eine verbale Verkleidung, dass das dann alles in Watte gepackt wird. Dem Wirtschaftsministerium kann man nicht vorwerfen, dass sie da zu höflich waren. Das sind im Wirtschaftsministerium eigentlich immer relativ klare Gespräche gewesen; aber die waren natürlich auch sehr unbefriedigend, weil man da auch null Bewegung hatte. Die lagen entsprechend fest, und, ja, die machen nicht wirklich Spaß.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky:

Dann geht die Befragung weiter mit der SPD. - Keine weiteren Fragen? - Bündnis 90/Die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dann kommen wir mal zum 18. September 2015 ff. Der Betrugsskandal von VW in den USA wird bekannt, und in Deutschland sind alle überrascht. Daher die Frage: Können Sie erklären, wie es kommt, dass Vertreter der Bundesregierung öffentlich erklären und wir auch immer Zeugen entsprechend im Ausschuss hören, sie hätten erst nach dem Abgasskandal bei VW im September 2015 erstmals von dem Pro-



5. Untersuchungsausschuss

blem von Manipulationen oder Abschaltvorrichtungen bei Dieselfahrzeugen gehört? Von wem wissen Sie sicher, dass er oder sie informiert war vor dem 18. September?

Zeuge Jürgen Resch: Na ja, das ist halt die Frage, wie ich mir das hinlege. Wenn ich sage: „Ich akzeptiere nur den Beweis, dass ich so ein Eingeständnis habe, mit allen Rechtsfolgen von VW“, dann wusste natürlich keiner Bescheid. Das ist ja auch die Linie, die durchgehalten wird. Man sagt: Alle Hinweise, alle Abweichungen, so klar die auch illegal sind und nur über Software zu erklären sind, sind so lange - - bleiben irrelevant, solange eben der Beweis nicht da ist.

Also, natürlich wussten - - Also, wir haben ja mit, ich weiß nicht wie viel Entwicklern in der Autoindustrie - - Wir haben ja nicht nur Whistleblower, sondern wir haben auch Leute gehabt, mit denen wir alle möglichen Fragen der Diesel- oder der Benzin- oder Erdgas-, Abgasreinigung, CO₂-Minderung besprochen haben, und da wurde nie bestritten. Mehr oder weniger deutlich hat man das zugegeben. Wenn man näheren Kontakt hatte, wurde es deutlicher zugegeben. Wenn man mit Vertretern des Umweltbundesamtes gesprochen hat, dann war es relativ deutlich. Axel Friedrich hat ja auch nie einen Hehl daraus gemacht. Er war ja auch der Verantwortliche, der über viele Jahre hinweg Fernsehinterviews dazu gegeben hat und eben aufgezeigt hat, wie man zum Beispiel schon bei Euro 2 über eine Softwaresteuerung die Grenzwerte dadurch eingehalten hat, dass bei einem Drehzahlbereich in allen Lasten, die getestet wurden, wirklich die Werte so als V nach unten gingen, aber in Wirklichkeit die NOx-Emissionen nach oben gingen.

Das heißt, in einer Prüfung, wo man dann nur an einer einzigen Drehzahl bei vier verschiedenen Lasten getestet hat, wurden Grenzwerte eingehalten. Aber Messungen von Prüfinstitutionen, die entlang von einer Straße dann gemessen haben und festgestellt haben: „Das passt irgendwie nicht; die gehen ja nach oben, die Werte“, die waren dann praktisch der Hinweis, dass es eben hier Betrug ist. Das hat, ich glaube, meines Wissens Axel Friedrich damals in Fernsehbeiträgen öffentlich gemacht. Und es gab einige weitere

Beispiele; die kann er ja aber und soll er auch besser vertreten, nicht dass es dann wiederum diese linguistischen Probleme gibt, weil er meines Erachtens ganz klar mit Abschaltvorrichtung, mit Zykluskennung die Folgeabschaltvorrichtung gemeint hat. Also alles andere - - Natürlich geht es darum, was hinten rauskommt; aber das müssen Sie mit Axel Friedrich entsprechend klären.

Bei den Politikern würde ich jetzt mal sagen - zumindest die Politiker, mit denen wir gesprochen haben -: Wir haben an Deutlichkeit eigentlich nichts ausgelassen, und ja, das gilt auch für viele Abgeordnete. Aber danach wollte man es halt nicht mehr, meines Erachtens, hören.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben ja dann nach dem 18. September auch eigene Messungen durchgeführt. Was kam bei den Messungen raus? Und vor allen Dingen: Wie bewerten Sie denn vor dem Hintergrund sozusagen die Nachmessungen der „Untersuchungskommission Volkswagen“, die dann beauftragt wurden?

Zeuge Jürgen Resch: Also, was mich an den Nachmessungen wirklich erschreckt hat, war - wenn man jetzt dann endlich den Zugang wieder nach einigen Jahren zu dem Prüfinstitut hat und selber mitgestalten kann, wie man misst -, wie stark diese Abweichungen wurden. Und da verweise ich auf die von uns eingereichten Unterlagen, beispielsweise auch von Renault oder von Fiat, wo sie zwischen kaltem und warmem Test - wo sich sonst nichts ändert, außer dass der Motor halt warm ist, also eigentlich die Abgasreinigung besser läuft - - das in Extremen hin- und herspringt.

Eine andere Sache fand ich ausgesprochen bemerkenswert. Für die Durchführung solcher Tests brauchen Sie Daten. Sie brauchen nämlich für den Rollenprüfstand die Rollwiderstandswerte, sonst können Sie nicht testen, das sind ganz eindeutig - - oder Sie müssten Ausrollversuche machen. Zu beidem kann ich was sagen. Die Rollwiderstandswerte haben wir versucht auf dem kleinen Dienstweg zu kriegen, was früher nie ein Problem war. Wir wurden dann darüber informiert, dass die Automobilindustrie uns für



5. Untersuchungsausschuss

unsere Kontakte bei TÜV, DEKRA etc. gesagt hat: Nein, es sind jetzt Firmendaten, auf keinen Fall dürfen rausgegeben werden. - Also sind wir ans Kraftfahrt-Bundesamt gegangen, mit dem wir auch schon skurrile Diskussionen hatten. Die wollten mal einen Millionenbetrag von uns haben für den Aufwand, uns die Ausrollwerte herauszugeben - also schon vor dem VW-Skandal, weil angeblich - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auf welcher rechtlichen Grundlage haben die das versucht?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, weil der Aufwand zu groß wäre. Alles läge nur analog vor, müsste abge- - Das wären Jahre, Mannjahre Arbeit. - Das ist ein skurriler Vorgang. Aber wir haben auf jeden Fall durchgesetzt, dass wir dann nach langem, langem Streit, dass wir einzelne Daten bekommen. Wir haben die auch dann zum Beispiel dem ICCT für seine, eine der letzten, Untersuchungen zur Verfügung gestellt.

Ganz plötzlich war es aber so, dass also, wenn wir kurzzeitig Daten brauchten, das sowieso nicht ging: Antrag stellen! - Und wir sind also gestorben über die Zeitachse. Und irgendwann bekamen wir die Mitteilung vom Kraftfahrt-Bundesamt, dass die Automobilindustrie der Auffassung sei zwischenzeitlich, dass diese Ausrollwerte Betriebsgeheimnisse wären und sie deswegen - und zwar, weil die Autoindustrie sagt, es seien Betriebsgeheimnisse - uns diese Werte nicht mehr geben könnte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also sozusagen vor dem 18. September war es kein Betriebsgeheimnis - -

Zeuge Jürgen Resch: Da war es kein Betriebsgeheimnis. Am Anfang war es auch noch nicht, aber mit - - je mehr wir Untersuchungen gemacht haben. Und es ist ja auch nicht gelungen, die zu stoppen. Ich habe ja drei Monate lang eine einstweilige Verfügung auch an der Backe gehabt von Daimler, die uns wirklich behindert hat in der Veröffentlichung von Messwerten. Als es plötzlich klar wurde, dass unsere Untersuchungsergebnisse von anderen nationalen Institutionen

aufgegriffen wurden, zum Beispiel unsere Untersuchung vom Renault, - - Den haben wir vorgezogen, weil Ségolène Royal gesagt hat, ihre französischen Fahrzeuge seien sauber, und nur VW ist schmutzig. Dann haben wir eigentlich den Zeitplan umgeschmissen oder den Prüfplan und haben den Renault Espace als Zweiten genommen, um zu zeigen, wie schmutzig der ist - mit dem Erfolg, dass wir dann dort einen gewissen Einfluss beratend hatten auf die Ausgestaltung des Prüfprogramms und eben auch Umweltverbandsvertreter in die Kommission hineingewonnen wurden.

Aber es wurde richtig happig und für uns problematisch, als wir eben mit „Frontal21“ - zwar rechtlich gesehen eigenständig, aber praktisch gleichzeitig - in Biel Messungen gemacht haben an insgesamt drei Fahrzeugen, nämlich einem VW, einem BMW und einem Mercedes. Von dem VW wussten wir, dass er eine verbotene Abschaltvorrichtung hatte, und die anderen beiden sagten ja, sie sind sauber. Und wir haben dann auf der Prüfrolle bei diesen drei Fahrzeugen eben zeigen können, die sind alle wunderbar, solange sie eben einen kalten NEDC fahren. Und dann sind wir auf die Straße und haben auf der Straße gemessen - bzw. das ZDF -, und plötzlich waren sie alle ähnlich schmutzig. Und jetzt stellte sich natürlich die Frage: Wie kann das gehen, dass dann nur VW eine verbotene Abschaltvorrichtung verwenden musste, und die anderen das auf legale Art und Weise begründen können? - Diese Ergebnisse wurden mit massivstem Druck erst mal gestoppt, dass sie nicht veröffentlicht werden durften in „Frontal21“. Es gab eine Verschiebung der Sendung. Und wir haben eben, nachdem es ein zweites Mal hieß, dass die Sendung verschoben werden würde, am Tag der Sendung, die aber offiziell abgesagt war, für den nächsten Tag eingeladen zu einer Pressekonferenz, um die Werte zu veröffentlichen. Und an diesem Tag haben wir eben von Professor - - also, ich sage jetzt mal, von dem Daimler-Anwalt einen Brief bekommen, einen zweiseitigen, in dem uns Daimler nochmals mitgeteilt hat, überhaupt keine Abschaltvorrichtungen, also auch keine verbot- -, also auch keine erlaubten einzusetzen - er hat nicht differenziert zwischen erlaubten und verbotenen - und dass wir ja offensichtlich mit dem



5. Untersuchungsausschuss

ZDF irgendwelche schlechten und falschen Messungen gemacht haben und für den Fall, dass aufgrund falscher Behauptungen von uns das Unternehmen einen Vermögensschaden erleiden würde, man praktisch diesen bei uns geltend machen würde. - Das sinngemäß. Der Brief ist auch veröffentlicht von uns. Und dann im letzten Satz hieß es: Dieses Schreiben ist presserechtlich zu betrachten, und jede Veröffentlichung oder auch nur Zitat daraus führt zu gesonderten rechtlichen Schritten gegen die Deutsche Umwelthilfe.

Wir haben es dann gewagt, dieses Schreiben zur Eröffnung der Pressekonferenz an die Journalisten zu verteilen mit dem Ergebnis, dass wir - - dass ich eine einstweilige Verfügung für drei Monate hatte, dieses Schreiben nicht weiter zu veröffentlichen, mit den üblichen Strafandrohungen: Viertelmillion bzw. sechs Monate Haft. Es ist uns dann im April gelungen, diese einstweilige Verfügung aufheben zu lassen. Das gleiche Gericht, das sie auch verfügt hat, der gleiche Senat, hat sie in allen Punkten für nichtig gehalten. Das ist ja auch ohne Anhörung ergangen. Und seitdem können wir eben über diese Kommunikation wieder berichten. Aber wir haben eben festgestellt, dass dann im Rahmen eben dieser jetzt dann von uns dort geplanten - - Wir hatten nämlich erstmals auch diese Temperaturkomponente dabei, weil eben diese Straßenmessungen im Dezember gemacht wurden. Wir waren knapp über null Grad. Und eben verbunden dann ab Februar mit dem Aufdecken dieses eigentlich größten Umfangs, nämlich der Temperaturabschaltung, die - wir haben keinen Beweis - zugegeben wird von allen - - Und das ist eine Abschaltvorrichtung. Jetzt ist nur noch die Frage: Ist es zulässig, zu 80 Prozent der Zeit die Leute zu vergiften mit Giftstoffen, die natürlich nur in der Kombination mit anderen, aber bei bestimmten Leuten auch direkt schädigend wirken? - Und da muss ich sagen: Diese Nichtunterstützung des Bundesverkehrsministeriums, und zwar in allem, hält bis heute an. Und da bin ich ein bisschen fassungslos, warum man uns nicht wenigstens so behandelt wie ein Automobilunternehmen und wir eben den Zugang zu den Daten bekommen, wir uns den permanent erstreiten müssen vor Gericht oder eben halt auch nicht eingeladen werden zu Gesprächen mit der Untersuchungskommission

oder mit Mitarbeitern des Ministeriums oder nicht die Möglichkeit haben, mit Minister oder Staatssekretär über diese politischen Fragen zu sprechen, um ihnen dann vielleicht später zu sagen: Mit wem haben Sie es denn besprochen? - Also, man hat es im Verkehrsministerium uns wirklich schwer gemacht, in der Leitungsebene ihnen Gespräche melden zu können.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Damit sind wir in der nächsten Fragerunde. Die Befragung geht weiter mit der CDU/CSU.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Im Moment noch nicht.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Dann geht die Befragung weiter an die Fraktion Die Linke.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke schön, Herr Vorsitzender.

Stellvertretender Vorsitzender Uwe Lagosky: Gerne.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ich komme noch mal zurück auf den Opel Zafira und die Tests. Da habe ich nämlich noch mal eine Nachfrage. Das hatten wir ja gerade schon mal. Sie haben, glaube ich, von zwei Produktlinien gesprochen in dem ganzen Zusammenhang. Und da wollte ich noch mal nachfragen, was Sie mit diesen zwei Produktlinien gemeint haben, weil ich das nicht ganz verstanden habe.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, das war aber nicht bezogen auf Opel Zafira, sondern erst mal ganz allgemein, und wir werden das möglicherweise dann zu einem späteren Zeitpunkt auflösen können, bei welchen Fahrzeugen von welchen Herstellern wir das nachweisen können, weil ansonsten eine solche Behauptung für uns auch sehr problematisch wäre. Dann: Wir haben verstärkte Hinweise - was wir in dem Umfang und teilweise auch überhaupt noch nicht vorher wussten -, dass eben die Zulassung nach CO₂, also - - bzw. die Zulassung nach Abgaswerten getrennt wird, nicht nur im Verfahren, sondern auch, was die nationalen Einrichtungen angeht, dass man unterschiedliche Länder



5. Untersuchungsausschuss

dafür aussucht. Und wir haben sehr valide Hinweise dann auch recherchiert und mitgeteilt bekommen, dass offensichtlich das eine sehr gängige Praxis ist, Fahrzeuge für diese Zulassungstests entsprechend vorzubereiten. - Ich habe jetzt ein bisschen gerungen um den Begriff. Wie weit diese Vorbereitung geht, muss man dann im Einzelfall mit sehen. Aber mir wurde gesagt, dass es mittlerweile wohl üblich wäre, dass man eben dann auch mit zwei optimierten Linien arbeitet - das eine sind Fahrzeuge, die vorgesehen sind für die CO₂-Tests, die dann in das eine Land gehen - und dass es dann eben ein vergleichbares Modell gibt, das für die Abgastests zur Verfügung gestellt wird, und dass eben das einer der Gründe auch wäre - da kommen wir jetzt wieder zurück zum Opel Zafira -, dass bei gemeinsamen Tests nach Abgas und CO₂ dann diese Unterschiede besonders deutlich werden. Und in der Tat haben wir beim Opel Zafira - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, Herr Resch. Es gibt einen Einwand oder eine Bemerkung des Ministeriums. - Herr Neuhoff.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Herr Vorsitzender, wir würden darum bitten, dass aufgeklärt wird, über welchen Zeitraum der Zeuge gerade spricht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, ich lasse diesen Hinweis zu und bitte Sie, auf den Zeitraum zu schauen und darzustellen, über welchen Zeitraum wir jetzt gerade reden.

Zeuge Jürgen Resch: Ich habe diese Informationen, also die verdichteten Informationen bekommen zum Jahreswechsel 2015/2016 mit der Aussage, dass das die Praxis der letzten Zeit gewesen sei. Wie weit diese „letzte Zeit“ zurückgeht, weiß ich im jetzigen Moment nicht.

Und auch hier wiederum unser Punkt: Wir würden gerne solche Hinweise als Hinweise für Untersuchungen einfach platzieren, sodass dem nachgegangen werden kann oder dass eben Behörden auch Befragungen vornehmen können. Ich könnte mir vorstellen, dass die Automobilindustrie bei klaren Fragen vielleicht heute auch ein bisschen sensibler darüber nachdenkt, ob sie ehrliche Antworten mitgibt. Unser Problem ist

eben, dass wir diese Möglichkeit nicht haben und allenfalls über - praktisch - den Schriftweg die Möglichkeit haben, mit dem Bundesverkehrsministerium zu sprechen, was für uns relativ absurd ist, weil wir zu anderen Themen ja weiterhin mit dem Bundesverkehrsministerium auch zusammensitzen dürfen. Nur ausgerechnet - aus mir nicht verständlichen Gründen - gibt es diesen Bann, dass zum Thema „Dieselgate“ Gespräche mit der Deutschen Umwelthilfe ministeriell angewiesen sind - das ist mein Kenntnisstand -, dass sie nicht stattfinden dürfen.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann SPD-Fraktion: Weitere Fragen an den Zeugen?

Arno Klare (SPD): Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Grüne Fraktion, bitte schön.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir waren vorhin an dem Punkt, wo wir über die „Untersuchungskommission Volkswagen“ gesprochen haben, über Ihre Messungen und die Messungen, die das KBA als Auftrag bekommen hat. Können Sie noch mal sagen, welche Versuche Sie unternommen haben, an Daten sozusagen der Messungen, die das KBA zu verantworten hatte, zu kommen, und was Ihnen da mitgeteilt wurde, warum Sie die nicht bekommen konnten? Also was haben Sie überhaupt für Daten? Haben Sie überhaupt Daten bekommen? Welche Daten waren das? Welche haben Sie nicht bekommen? Mit welchen Aussagen und Begründungen wurde Ihnen das sozusagen verwehrt, diese Daten zu erhalten?

Zeuge Jürgen Resch: Das praktisch übliche Spiel: Wir wussten, dass die Untersuchungen für zumindest sehr viele Fahrzeuge abgeschlossen waren. Das spricht sich ja auch in der Szene rum; man hat ja den Kontakt zu den Prüfinstitutionen. Und die offizielle Antwort für die Nichtveröffentlichung ist, dass die Untersuchung nicht abgeschlossen ist. Also, das geht ja immer um die Frage: Ist sie abgeschlossen, ist die Untersuchung



5. Untersuchungsausschuss

abgenommen worden, und wann wird sie dann entsprechend veröffentlicht? - Als dann die Veröffentlichung stattfand, waren wir natürlich sehr begierig. Das war ja ein etwas ungewöhnlicher und schwieriger Zeitpunkt: Freitagnachmittag. Man sollte das auch sehr schnell kommentieren. Aber uns ist auch schon bei der ersten Durchsicht - - waren wir etwas fassungslos, wie wenig Daten - - und wie inkonsistent auch diese Daten und wie widersprüchlich sie an verschiedenen Stellen auch waren. Es wurde verwiesen an einzelnen Stellen auf Daten, die aber dann nicht ausgewiesen waren. Und für uns war eben dann halt auch die Fehlerhaftigkeit durch zum Beispiel die fehlenden CO₂-Werte - - Oder was einfach üblich ist: Wenn Sie ein Artefakt haben, wenn Sie eine besonders ungewöhnliche Messung haben, dann ist es, ich würde mal sagen, absolut Standard, dass man eine Zweit- oder eine Drittmessung macht. Also, ich habe das noch nie erlebt in irgendeiner professionellen Überprüfung, dass man, wenn ich einen ungewöhnlichen Wert habe, nicht sofort einfach noch mal einen Nachtest macht. Wir haben nur gesehen: In den veröffentlichten Daten gibt es immer nur einen Wert, und wenn es ein ungewöhnlicher Wert war, wurde er sehr häufig im Text erläutert mit: Daimler oder BMW- oder wer auch immer - habe gesagt, das war jetzt vielleicht eine Regeneration oder sonst irgendetwas, und damit müsse man das nicht berücksichtigen. Um den Wahrheitsgehalt und um eben nachvollziehen zu können, ob die häufig auch technisch nicht plausible Begründung stimmt oder nicht stimmt, oder eben beweisen zu können, dass sie nicht stimmt, hätten wir bestimmte Daten gebraucht. Deswegen haben wir uns auch dort wiederum mit einem Antrag nach Umweltinformationsgesetz an das Verkehrsministerium gewandt, eben um die Übersendung - es ist ja ein abgeschlossener Bericht; also damit ist die Untersuchung abgeschlossen - sowohl aller weiteren gemessenen Daten als auch der Protokolle, der Messprotokolle, zu bitten.

Interessanterweise gibt es ja eine Kommunikation zwischen den Behörden und uns. Wenn wir Veröffentlichungen haben und sie nicht am nächsten Tag schicken, dann kriegen wir durchaus eine Nachfrage beim KBA, ob wir ihnen nicht noch

mal die Untersuchungen auch schicken können, obwohl die werden ja auch alle komplett veröffentlicht. Dem gehen wir dann auch nach. Die haben das in der Regel dann sehr, sehr zeitnah. Umgekehrt hätten wir natürlich sehr gerne einen Einblick auf diese 20-Minuten-Protokolle - was sieht man hier? -, einfach um mehr ablesen zu können. Wir sind jetzt halt in einem Rechtsstreit auch hier wieder und sind gespannt, wann wir sie bekommen. Uns wurde signalisiert, dass eben die Untersuchung also weiterhin nicht abgeschlossen ist, dass man weitere Untersuchungen machen müsste - also das Spielchen, was wir von der BAST-Studie über sechs Jahre erlebt haben, wie man eben halt eine Veröffentlichung hinauszögern kann. Und die Frage ist einfach auch: Soll das so weitergehen, dass wir eigentlich die Transparenz von solchen relevanten Daten nicht mehr zeitnah bekommen? Warum geben selbst die Franzosen in Zwischenberichten erste Daten heraus, veröffentlichen nicht nur NO₂-, sondern auch CO₂-Daten, machen es transparent, dass ein Hersteller noch mal darum bittet, nachzuprüfen? Es kann ja wirklich mal ein Defekt auch bei einem Fahrzeug eingetreten sein. Aber dann gibt es halt die Möglichkeit, diese Daten zu korrigieren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also der im April dieses Jahres veröffentlichte Bericht heißt ja nicht Zwischenbericht, sondern Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“. Das ist auch vom zuständigen Minister Dobrindt auch nie als Zwischenbericht tituliert worden, sondern als Abschlussbericht. Das heißt aber, ich verstehe Sie richtig, dass also bis zum heutigen Datum Ihnen nicht die Daten, die Sie angefordert haben, zur Verfügung stehen, also dass Sie - oder sonst wer auch anders - diese Ergebnisse in irgendeiner Form nachvollziehen können?

Zeuge Jürgen Resch: Genau, exakt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben die rechtlichen Konsequenzen, die eigentlich aus den Untersuchungsergebnissen notwendig werden - - Also, die VW-Untersuchungskommission und die Messwerte zeigen für bestimmte Fahrzeuge ja auch erhebliche



5. Untersuchungsausschuss

Abweichungen. Sie haben dann gesagt - ich glaube, sogar in Ihren einleitenden Worten -, notwendig wäre eigentlich eine Rückabwicklung der Fahrzeuge. Können Sie vielleicht noch mal rechtlich sagen: Was wäre aus Ihrer Sicht notwendig, mit diesen Fahrzeugen, die diese erheblichen Abweichungen in den Werten aufweisen, zu tun? Und was wäre natürlich dann auch infolgedessen mit den Neufahrzeugen zu tun, wenn es Richtung Typgenehmigungsverfahren geht?

Zeuge Jürgen Resch: Also, unserer Meinung nach - und der Meinung von zumindest einigen rechtlichen Gutachtern - ist die Einhaltung oder ist die Funktionstüchtigkeit eines Abgasreinigungssystems zu den üblichen Betriebsbedingungen zwingend Voraussetzung, und eben das Fehlen führt automatisch zu einem letztendlich Nichtmehrvorhandensein dieser Typzulassung. Es kommen dann noch verschiedene andere formale Punkte dazu, die wir auch für sehr gewichtig halten, wie zum Beispiel eben die Nichterklärung von entsprechenden Abschaltvorrichtungen. Wir sind der Auffassung, dass die Verordnung mit den Durchführungsverordnungen sehr wohl hergibt, dass man dem Hersteller auferlegt, die volle Funktionstüchtigkeit der Abgasreinigung für den „normal use“ und für die gesamte Laufzeit sicherzustellen und zu gewährleisten - - und eben auch aufzuerlegen, dass bei einem vergleichbaren Test - und das war ein informeller Vorschlag, den wir gemacht haben; dem ja auch nachgegangen wurde - zu Beginn der Prüfung, dass man zum Beispiel bei dem Fahren des NEDC auf der Straße - was man ja machen kann; Axel Friedrich hat dazu eine App auch programmiert - - bei allen Temperaturen allerdings die Werte eingehalten werden. Ob dann möglicherweise in der Durchführung irgendjemand noch 50 Prozent obendrauf knallt, das ist ja dann eine Sache der technischen Durchführung, um jetzt auch die berechtigten Wünsche der - - dass man jetzt nicht eine Überregulierung hat und von den Autoherstellern zu viel verlangt. Damit hätten wir nicht eine Schwierigkeit.

Wir sind der Auffassung, dass dies als Vorschrift zum Entzug der Typzulassung möglich und notwendig ist. Das heißt, man hat ja die Möglichkeit, dann auch noch mal, wenn man erlappt wurde - -

dass man eine Nachbesserung macht, um eben diesen ordnungsgemäßen Zustand wiederherzustellen. Und das Bundesverkehrsministerium geht ja einen ähnlichen Weg im Fall VW, dass man irgendwelche Auflagen macht. Wir kennen sie nicht. Auch hier haben wir ein Rechtsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland am Laufen. Da bekamen wir dann zum Teil diese Kohleakten, die also eben komplett schwarz sind. Da hätte es eigentlich drinstehen müssen. Aber nach dem, was wir mittlerweile so mitbekommen haben, gibt es eben keine Auflagen für das Abgasverhalten auf der Straße. Das ist ja aber eigentlich das Ziel einer Abgasreinigung - - nicht als ob bestimmte Formen von Abschaltvorrichtungen weg sind. Die Untersuchungen, die uns mittlerweile vorliegen über die Nachrüstungen, sind aufschlussreich. VW Amarok, der ist bei 1500 mg geblieben, sogar um 20 mg nach oben, aber das spielt keine Rolle. Oder ein VW Passat, 2.0-Maschine, also auf jeden Fall ein VW 2.0, von einem Automagazin - - hat sich auch um, glaube ich, 10 Prozent verbessert auf einem relativ hohen schlechten Niveau. Für uns völlig nicht, überhaupt nicht hinnehmbar! Was wir meinen, ist, dass die Bundesregierung der Automobilindustrie für alle Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge auferlegen muss, dass diese auf der Straße eine voll funktionstüchtige Abgasreinigung und vergleichbare Reinigungsleistungen beim normalen Gebrauch haben und dass, wenn sie das nicht herstellen können, ebendiese Fahrzeuge die Typzulassung verlieren. Damit hätten die betroffenen Bürger auch endlich Rechtssicherheit und müssten nicht das Land mit Tausenden oder zukünftig mehr Einzelklagen überziehen, wobei hier ja auch eine rechtliche Ungleichheit besteht. Die im Moment betroffenen und beklagten Autohersteller können mit einer sehr ausgefeilten Argumentation arbeiten, wobei der einzelne Kläger jedes Mal darauf hoffen muss, dass sein individueller Anwalt die Sachkunde entsprechend mitbekommt. Und deswegen sind wir der Auffassung, dass das, was in den USA durchgeführt wird, nämlich VW und den entsprechenden anderen betroffenen Unternehmen - und bei uns wären es eben halt alle - die Abschaltvorrichtungen ver - - Also es wären alle Autohersteller, weil eben allein die Temperaturabschaltung, die in den USA übrigens auch illegal ist - - dass die praktisch das



5. Untersuchungsausschuss

herstellen müssen, und wenn es eben halt nicht erfolgt, dass die Typzulassung entzogen wird und dass damit auch der Verbraucher alle Rechte wieder hat und sie nicht kompliziert in Einzelverfahren belegen muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank bis hierher. - Gibt es weitere Fragen an den Zeugen? - Aber mit Blick auf die Uhr möchte ich Sie ganz gern fragen: Sind Sie noch in der Lage, die weitere Zeugenbefragung dann auch zu machen?

Zeuge Jürgen Resch: Ja, ich bin noch in der Lage.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und mit dem Hinweis: Wir haben ja auch noch einen weiteren Zeugen zu hören.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie noch mal präziser sagen: Sie haben durch eigene Messungen die Ergebnisse also der umgerüsteten Fahrzeuge noch mal überprüft?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, das waren Messungen von Dritten, die wir hier zitiert haben. Wir sind selber in der Vorbereitung von entsprechenden Straßenüberprüfungsmessungen. Wir haben noch keine - - Also, wir haben Einzelmessungen gemacht, aber keine, über die wir valide Aussagen treffen können, weil wir dafür eben diese zehn Tests brauchen. Und hier waren uns eigentlich die veröffentlichten Tests, und zwar durch die Bank, einheitlich genug, um hier diese starke Vermutung zu haben. Uns wurde auch weder in informellen Gesprächen noch sonst aufgrund unserer zahlreichen Versuche eines Schriftwechsels mit dem BMVI oder KBA was Gegenteiliges mitgeteilt. Man hätte uns ja sagen können: Nein, nein, das stimmt ja gar nicht. Wir verlangen doch dieses und jenes. - Und insofern sind wir der Auffassung, dass hier tatsächlich ein Nachsteuerungsbedarf besteht.

Und ich würde mich einfach freuen, wenn man diesen vielen Millionen betroffenen Autohaltern einfach hilft und damit auch letztendlich Fahrverbote für sehr viele Betroffene rechtzeitig verhindert. Denn wenn die Bundesregierung so früh wie möglich der Automobilindustrie klarmacht,

dass sie erwartet, dass die Autos durch eine Nachbesserung - die wir beim Elchtest ja auch hatten; bei Sicherheitsfragen wäre das gar keine Diskussion - ertüchtigt, diese Grenzwerte einzuhalten - - zum Beispiel im Winter, wenn die Menschen krank werden -, dann, glaube ich, dass sie es auch machen würde. Aber freiwillig wird sie es nicht tun.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nun bestand ja eine Konsequenz aus dem Bericht der „Untersuchungskommission Volkswagen“ dahin gehend, dass bestimmte Hersteller freiwillige Nachrüstungen vornehmen sollten. Einige haben dafür noch nicht mal bis jetzt ein Konzept vorgelegt. Zeitpläne, bis wann das zu erfüllen ist, die Umrüstung, gibt es nicht. Wie bewerten Sie das sozusagen?

Zeuge Jürgen Resch: Also, ich habe eine Erfahrung mit einer freiwilligen Nachrüstung bei den Betrugspartikelfiltern. Die offiziellen Zahlen sind - -

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Herr Vorsitzender,
das ist jetzt sogar eine in
die Zukunft gerichtete Fragestellung!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist überhaupt nicht in die Zukunft gerichtet, sondern es ist eine Konsequenz aus dem Abgasbericht, den Herr Dobrindt vorgelegt hat. Insofern ist das nicht in die Zukunft gerichtet, sondern bezieht sich auf Sachverhalte, die in der Vergangenheit liegen. Dazu haben wir jetzt eine Anfrage gestellt. Also so tricksen wir aber nicht.

Zeuge Jürgen Resch: Und deswegen muss ich auch ganz kurz was zu unseren Erfahrungen hier sagen. Wir haben einen solchen freiwilligen Rückruf bei Partikelfiltern erlebt, und hier hat es ein oder zwei offizielle Schreiben sogar des KBAs gegeben, sogar mit der indirekten Androhung - wieder analog zu VW -, dass es möglicherweise zu einem Entzug der Typzulassung führen könnte, wenn man ebendieses freiwillige Angebot nicht wahrnimmt. Die Deutsche Umwelthilfe



5. Untersuchungsausschuss

und der Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes haben ein Jahr lang intensivst auch geworben, haben auch Hilfestellung geleistet. Von 45 000 offiziellen Betrugssystemen sind - die letzte Zahl, die ich hatte - 1 500 dann freiwillig nachgebessert worden. Wir sprechen trotzdem mal sicherheitshalber von 15 Prozent, die es vielleicht erreichen könnte. Wir sehen das ganz große Problem - und das zeigt sich auch in den Foren -, dass viele Autofahrer sehr misstrauisch sind, welche Fahrleistungen oder welche möglicherweise auch Dauerhaltbarkeitsveränderungen mit eben einem solchen Update verbunden sind. Und das ist das ganz große Problem von freiwilligen Updates: Sie haben keine Möglichkeit, das durchzusetzen, dass das gemacht wird.

Aber es gibt auch ein ganz anderes Problem. Da die Bundesregierung ja Angst hat, sich mit der Automobilindustrie anzulegen, und ihr von vornherein gesagt hat: „Wir werden keine Verfügung erlassen, gegen die die Automobilindustrie rechtlich vorgehen wird“, hat natürlich auch das Bundesverkehrsministerium - selbst wenn es wollte, was ich im Moment bezweifle - kein Druckmittel, um eben weitergehende Maßnahmen durchzusetzen. Und ich verweise hier nur darauf, was mittlerweile bekannt geworden ist über Gegendruck von nahezu allen Herstellern - auch Porsche, auch Opel, auch Mercedes -, die sich weigern, wesentliche Veränderungen vorzunehmen, wenn das zum Beispiel zu Komforteinbußen für Limousinenfahrer führt - - und die zwischenzeitlich eben Harnstoff tanken müssen - - wenn es dann heißt: Das ist unserer Klientel nicht entsprechend zuzumuten. Also deswegen: Diese freiwilligen Rückrufe leiden darunter, dass der Staat nicht durchsetzen kann, was tatsächlich erfolgen muss, sondern auf die Freiwilligkeitsleistung setzen muss. Er hat auch, wenn diese Zusage nicht eingehalten wird, ein delikates Problem, zu sagen, warum er bei einer Freiwilligkeitsleistung enttäuscht ist und eine Nachbesserung, eine Veränderung haben möchte.

Wir haben das Problem, dass es von dem Verbraucher nicht akzeptiert wird. Und es gibt noch ein rechtliches Problem. Wenn bei einem freiwilligen Rückruf eben dann doch eine Verschlechterung eintritt, hat wiederum der Verbraucher den

Einzelnachweis zu erbringen, dass das jetzt mit dem Rückruf verbunden ist, während wir eine einfachere rechtliche Situation haben, wenn eben der Staat hier durchsetzen würde, dass hier ein amtlich verfügbarer Rückruf zur Nachbesserung der Fahrzeuge zur zukünftigen Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte oder eben CO₂-Angaben stattfindet. Und im Übrigen, wir sind - - An einer Stelle ist noch ein ganz ärgerlicher Punkt. Das Bundesverkehrsministerium setzt sich offensichtlich massivst bei den Herstellern ein, dass sich die CO₂-Werte nicht verschlechtern dürfen. Ich habe das mehrfach ausgeführt, und das haben Ihnen wahrscheinlich viele technisch sehr viel versiertere Experten als ich dargestellt: Wir kriegen eine gute, bessere Abgasreinigung beim Diesel, zumindest bei den verbauten Systemen, in sehr vielen Fällen wahrscheinlich nur hin mit höheren CO₂-Emissionen. Also ich muss der Automobilindustrie die Möglichkeit geben, etwas mehr CO₂ zu emittieren, um die Speicherkat-Regeneration dann ausreichend häufig zu machen oder eben um für langsame Fahrintervalle diese zusätzliche Anheizung des SCR-Systems mitzumachen. Aber hier besteht natürlich dann das Problem: Diese höheren CO₂-Werte, die meines Erachtens sowieso ehrlicherweise ausgewiesen werden müssen, führen dann zu unmittelbaren Schadensersatzansprüchen der Kunden, die dann ebendiesen Mehrverbrauch auch praktisch kapitalisieren können. Aber wir sind hier der Auffassung, dass in dem Zielkonflikt CO₂ zu Luftschadstoffen genauso verfahren werden muss wie bei Ottomotoren. Sie könnten, wenn Sie bei einem Ottomotor den Kat rausnehmen, auch 8 Prozent Sprit einsparen. Dann wäre es ein furchtbar schmutziger Motor. Also, es darf einfach keinen Zweifel geben, dass die Motoren erst einmal sauber sein müssen und dann so spritsparsam wie irgend möglich.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben vorhin angesprochen mit Blick auf das Thema: Wir haben typpenehmigte Fahrzeuge; die müssen konform sein, und wenn sie das nicht sind, müsste es eigentlich Sanktionen geben. Das sieht ja auch der europäische Gesetzgeber so vor. Aber diese Sanktionen sind nie eingeführt worden. Sie hatten vorhin gesagt, dass



5. Untersuchungsausschuss

nach Ihrem Kenntnisstand das Verkehrsministerium an Sanktionen gearbeitet hat, diese Arbeiten dann auch abgebrochen hat. Können Sie das noch mal präzisieren, was Ihr Wissensstand dazu ist, die Hintergründe, die Sie vielleicht kennen zu dem Thema?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, ich kenne dazu leider keine Hintergründe im Detail. Aber ich will es einfach mal so weitergeben: Es gibt da dieses sehr, sehr hartnäckige Gerücht, dass dem so wäre, und ich - - Da ich nur vom Hörensagen das gehört habe, möchte ich da einfach vorsichtig sein. Aber vielleicht wäre das mal ein Anhaltspunkt, nachzuschauen: Wer war denn damals dafür verantwortlich, oder welche Personen könnten denn damals verantwortlich gewesen sein im Verkehrsministerium?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sagen, wann, für welchen Zeitraum dieses Gerücht Ihnen bekannt ist? Also, wann soll dort gearbeitet dran werden, wurde da dran gearbeitet?

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Nachfragen sind gerade nicht mehr möglich, weil die Zeit abgelaufen ist.

Zeuge Jürgen Resch: Ja, es ist zum Zeitpunkt praktisch der - - kurz vorher, bevor es eigentlich umgesetzt werden sollte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen von den anderen Fraktionen? - Wenn das nicht der Fall ist, dann kann der Kollege Kühn die Fragerunde fortsetzen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, die Frage, die ich jetzt nicht stellen konnte, wiederhole ich noch mal - mir ging es jetzt nicht darum, in welchem Stadium das jetzt war; das würde mich auch interessieren -: Aber in welchem Zeitraum, in welchem Jahreszeitraum wurde sozusagen daran gearbeitet?

Zeuge Jürgen Resch: Vor oder um 2009.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Die nächste Frage geht dahin

gehend, dass ja aus - - auch im Zusammenhang mit den Ergebnissen der VW-Untersuchungskommission ja Konsequenzen gezogen wurden bzw. angekündigt wurden. Und eine ist die, dass man sagt, künftig soll bei der Typzulassung oder Typgenehmigungsverfahren die Software offengelegt werden, allerdings nur in Form, dass die Emissionsstrategie erläutert werden muss. Ist das aus Ihrer fachlichen Sicht ausreichend, oder müsste nicht viel stärker noch der Quellcode der Motorsteuerung offengelegt werden? Also, wie bewerten Sie den Vorschlag?

Zeuge Jürgen Resch: Also, wir haben mittlerweile auch Hinweise. Und ich sage jetzt einfach mal, das könnte man jetzt auch mal als theoretische Weiterentwicklung sehen. Machen wir es mal im Konjunktiv! Es könnte ja auch sein, dass ich gar nicht mehr in der Software der Motorsteuerung irgendeine Kennung verbauen muss, sondern dass ich über die Telematikanbindung von Fahrzeugen bestimmte Informationen an einen Zentralrechner gebe und der entscheidet, ob er jetzt möglicherweise auf eine andere Motorsteuerung umstellt. Damit würde Ihnen irgendeine Offenlegung der Motorsteuersoftware gar nicht mehr helfen.

Die Ausrichtung, die das Bundesverkehrsministerium oder insgesamt die Bundesregierung sich überlegen sollte, wäre: Wie können wir verhindern, dass die Kreativität die jeweiligen Regeln wiederum versucht neu zu brechen? Deswegen - so gut und wichtig Transparenz ist -: Wenn wir eine Situation haben, dass die prüfende Behörde erkennbar mit industriefreundlichen Grüßen signiert und eben ihre Prüfberichte als Word-Text mit der Automobilindustrie abstimmt, nützt uns auch zum Beispiel ein Messsystem, was jetzt angeschafft wird, nicht viel, weil die Daten werden ja möglicherweise auch wiederum nicht veröffentlicht, wenn die Automobilindustrie sagt: Da ist irgendwo ein Defekt; das kann nicht sein. Bitte veröffentlicht sie nicht! - Also, wir brauchen einfach ein grundsätzlich anderes Überprüfen, und das setzt einfach bei einer neutraleren Stelle an, die nicht mit den Zulassungen verbunden ist.



Und zur Prüfung gehört eben halt auch das Betrachten vom Ende her. Also das Ziel ist, mit einer Emissionsminderung die Luftbelastung in Deutschland zu reduzieren. Und deswegen plädieren wir sehr stark dafür, zu überlegen, eben dieses Random-Testing, dieses „We’re testing, but we don’t tell how“, einfach zu machen - - dass also zu normalen, nicht extremen Betriebsbedingungen, und zwar nicht nur den RDE-Vorschriften - - und dass es eben die Autohersteller selber sind und dass es Fahrzeuge sind, die von der Autoindustrie gestellt werden, sondern dass man tatsächlich sagt, der Staat überprüft Fahrzeuge aus dem Feld. - Das ergibt alles die Möglichkeit der 715. Wir überprüfen, ob bei vergleichbarer Belastung die Abgaswerte, die CO₂-Werte stimmen, und wenn nicht, fordern wir die Hersteller auf, das zu korrigieren, und wir verhängen empfindliche Strafen, die nämlich eine Wiederholung unmöglich machen. Das wäre eine Kurzfristmaßnahme. Und die Zweite - das ist dann, glaube ich, außerhalb des Untersuchungsprogramms -: Wie sieht es zukünftig aus? Aber für die bestehenden Fahrzeuge brauchen wir ein System, wie man sie überprüfen kann, ob und wenn ja, in welchem Umfang und mit welcher Zielsetzung die Abgasreinigung optimiert wird.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das heißt, dass Sie es nicht für richtig erachten, dass das Kraftfahrt-Bundesamt, was für die Typgenehmigung zuständig ist, -

Zeuge Jürgen Resch: Nein.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - gleichzeitig die Nachprüfungen macht, insofern auch die sogenannten Schadstoffantidopingtests, die stattfinden sollen, ungeeignet sind als gutes Kontrollregime, als nachhaltiges Kontrollregime?

Zeuge Jürgen Resch: Also, die Antidopingtests habe ich nicht festgestellt. Ich habe festgestellt, dass das Bundesverkehrsministerium Doping veranlasst. Also, bei dem Amaro war das so, dass nach dem Softwareupdate die Beschleunigungswerte besser waren. Also die haben Tuning gemacht bei dem Fahrzeug. Wir würden ganz gerne die Schadstoffwerte nach unten kriegen. Und wir

haben jetzt nun so viele Beispiele für eben Kumpanei und deswegen auch - - Für mich sind das auch strafrechtlich relevante Dinge, weil man ja ganz genau weiß, dass man Menschen schädigt mit diesem Verhalten, dass einfach diese Behörde jegliche Glaubwürdigkeit verspielt hat und man einfach einen Neuanfang machen muss. Wir hatten das auch schon mehrfach in der Bundesregierung, dass andere Behörden zu Recht oder zu Unrecht - das kann ich nicht beurteilen - - aber dass man gesagt hat: Wir brauchen hier einen Neuanfang; wir lösen diese Behörde mal so, wie sie ist, auf. - Beim Kraftfahrt-Bundesamt würde ich, zumindest mal bezogen auf die Kontrolle, sagen, diese Nachkontrolle kann nicht die Behörde haben, die im Wettbewerb mit anderen nationalen Stellen steht und natürlich ein Interesse erst mal hat - auch von der Bedeutung her; das kann ich voll nachvollziehen -, Aufträge zu kriegen.

Vielleicht an der Stelle ein Hinweis: Wir haben das im September gesehen, wie offensiv und wie werbemäßig die technischen Dienste in Europa geworben haben für Kundschaft: Wir helfen Ihnen durch das Zulassungsverfahren. Wir zeigen Ihnen, wie Sie am elegantesten, am besten durch die Prüfungen hindurchkommen. - Das kann man denen fast schon gar nicht vorwerfen, wenn es ebendiesen Wettbewerb gibt. Aber das führt natürlich dann zu Argumentationen: In dem und dem Land wird diese Regel wie folgt ausgelegt. - Und wenn man dann eben bei sich eine Prüfung haben möchte, führt das vielleicht dazu, dass man dann auch hier wiederum die Abgasstandards senkt. Und deswegen sagen wir: Diese Trennung von Dienstleister, der in den letzten Jahren nicht einmal mehr den Anspruch hatte, an einer neutralen Prüfstelle zu messen, der selbst die Prüfungen der Untersuchungskommission teilweise auf den Prüfständen der Hersteller gemacht hat und offensichtlich auch teilweise mit Fahrzeugen, die die Hersteller gestellt haben - - Da kann ich einfach nur sagen, da bin ich fassungslos. Und das zeigt eigentlich für die Zukunft auf, dass da einfach dieses unabhängige Denken nicht verankert ist und dass das an einer anderen Stelle besser passen würde.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die letzte Frage noch mal: Wir waren



5. Untersuchungsausschuss

ja zwischendurch - das hatten die Kollegen von der CDU abgefragt - bei den staatsanwaltlichen Ermittlungen. Können Sie noch mal kurz sagen - Stuttgart war ja angesprochen; in Stuttgart gab es ja auch einen Prozess zwischen DUH und Daimler vor dem Landgericht -, worum es da inhaltlich ging, was da der Gegenstand war?

Zeuge Jürgen Resch: Nein, es gab ein Verfahren gegen die Deutsche Umwelthilfe vor dem Landgericht Berlin um diese Unterlassung, dass wir nicht mehr diesen Drohbrief von Daimler veröffentlichen. Diese einstweilige Verfügung ist praktisch aufgehoben worden. Seit Mitte April ist auch dieser Brief wieder online, kann ihn jeder lesen. Und jetzt läuft allerdings vor dem Landgericht Hamburg - - versucht der Daimler-Anwalt weiterhin, die Geheimhaltung des Briefes durchzusetzen. Die nächste Entscheidung ist am 8. Oktober.

Am 20. Oktober läuft dann tatsächlich vor dem Landgericht in Stuttgart - -

(Ulli Nissen (SPD): Oktober?)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dezember meinen Sie.

Zeuge Jürgen Resch: Entschuldigung. Also 8. Dezember ist die Entscheidung jetzt in dem einen Fall, und 20. Dezember - jetzt werde ich doch müde - ist unsere Verhandlung. Hier haben wir Daimler exemplarisch abgemahnt - ähnlich wie Opel -, dass sie unterlassen sollen, falsche Werbeaussagen über die angebliche Umweltfreundlichkeit eines von uns als besonders schmutzigen - - Diesel-Pkws zu unterlassen. Und wir wollen mit dieser - und wir haben zwei weitere Klagen gehabt, eine gegen Opel, eine gegen Fiat - einfach auch dafür sorgen, dass korrekte Werbeaussagen getroffen werden, also dass ich nicht einfach behaupten darf über Fahrzeuge, dass sie ein besonders umweltfreundliches - - besonders niedrige Abgaswerte oder sonstiges haben, wenn sie genteilig entsprechend operieren.

In den USA ist es auch so, dass die Behörden dieses kontrollieren und sanktionieren. Das war jetzt

auch für alle Hersteller in den USA richtig teuer, die erlappt wurden mit falschen Werbeaussagen. In Deutschland ist es leider so, dass die Automobilindustrie hier von den Behörden - die zuständigen Behörden sind die Landesbehörden - aus Rücksicht als wichtiger Arbeitgeber nicht mit Bußgeldverfahren belastet wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde, möchte ich fragen, die präzise auf den Untersuchungsgegenstand abzielen? - Wenn das nicht der Fall ist, dann wären wir am Ende der Befragung von Herrn Resch.

Im Rechtssinne abgeschlossen, Herr Resch, ist Ihre Vernehmung damit allerdings noch nicht. Vielmehr wird Ihnen noch das Protokoll zugehen, und Sie haben dann zwei Wochen Zeit, Korrekturen oder Ergänzungen, Richtigstellungen vorzunehmen und uns mitzuteilen. Erst danach wäre dann der Abschluss der Vernehmung möglich, und der Ausschuss würde darüber beschließen.

Ich bedanke mich für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen einen guten Weg nach Hause.

Zeuge Jürgen Resch: Danke schön.



Vorsitzender Herbert Behrens: Ich möchte jetzt den Zeugen Herrn Karl-Heinz Zierock in den Ausschusssaal bitten.

**Vernehmung des Zeugen
Dr. Karl-Heinz Zierock**

Herr Zierock, herzlichen Dank für Ihr Kommen. Bitte haben Sie Nachsicht, dass wir zu später Stunde erst dazu kommen, Sie zu befragen. Sie haben ja gesagt, dass Sie sich auch in der Lage fühlen, auch zu der späten Stunde noch diesen Aufgaben nachzukommen hier. Über das Prozedere und Ihre - - Entschuldigung?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ich wollte darauf hinweisen: Hier liegt ein Gerät. Ich weiß nicht, ob das jemand vergessen hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das gehört mit zur Ausstattung hier; das sind zur Sicherheit die Aufzeichnungsgeräte, falls hier irgendwo was ausfällt und wir sonst Schwierigkeiten hätten mit dem Protokoll.

Ich habe Sie über Ihre Rechte und Pflichten als Zeugen bereits informiert. Und bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, bitte ich Sie, kurz zu sich selbst etwas zu sagen: Vornamen, Nachnamen, Alter und Beruf und Wohnort brauchen wir von Ihnen.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, mein Name ist Karl-Heinz Zierock. Ich bin 65 Jahre alt und wohne in Berlin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ihren Beruf?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Gut, ich bin Mitarbeiter des Bundesministeriums für Umwelt und bin studierter Energie- und Verfahrenstechniker, von Hause aus also Ingenieur.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. - Sie nicken. Dann kann ich den nochmaligen Vortrag da an dieser Stelle sein lassen.

Herr Zierock, wenn Sie mögen, dann können Sie zu Beginn Ihrer Befragung noch mal im Zusammenhang darstellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und wenn Sie es wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, schönen Dank. Ich habe kein Eingangsstatement.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann kommen wir ohne Umschweife in die Vernehmung. Ich möchte Sie ganz gern fragen, wie Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben. Mit wem haben Sie darüber gesprochen? Mit Vorgesetzten oder Kollegen?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, die Einladung kam ja sehr kurzfristig. Ich habe sie vor zwei Tagen erhalten. Ich wurde im Haus belehrt von Herrn Dörrie bezüglich der Rahmenbedingungen und habe gestern die Freigabe des Staatssekretärs erhalten. Das heißt, Vorbereitung in dem Sinne fand nicht statt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön für diese Bereitschaft zur Spontaneität. - Ich möchte ganz gern von Ihnen noch ein paar Informationen zusätzlich haben über Ihre Tätigkeit im BMUB im Zusammenhang mit den Pkw-Emissionen.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, innerhalb des Referats IG I 6 bin ich für zwei Aufgaben hauptsächlich verantwortlich. Das eine ist die Verminderung der CO₂-Emissionen von Straßenfahrzeugen. Das ist im Wesentlichen halt die Gesetzgebung zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Und die zweite Aufgabe ist die Verminderung von Emissionen von mobilen Maschinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - War Ihnen vor Aufdeckung des VW-Skandals die Existenz von Software zur Erkennung a) der Rollenprüfstandsituation und/oder b) bestimmten Fahrzyklen wie dem NEFZ bekannt?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, also die Neuigkeit, dass es sozusagen Software dieser Art gibt, habe ich aus der Zeitung entnommen, genau.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Nachforschungen zu Cycle Beating: Also, es geht mir jetzt im zweiten Teil darum, um Nachforschungen zu Cycle Beating im Nachgang zum Gespräch der Parlamentarischen Staatssekretärin mit Herrn Resch von DUH am 16. April 2012.

Am 16. April 2012 kam es zu einem Gespräch zwischen der damaligen Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Heinen-Esser und Herrn Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Und zu diesem Gespräch verfassten Sie, Herr Zierock, am 24. April 2012 einen Kurzbericht und waren offenbar eben persönlich bei dem Gespräch anwesend, entnehme ich dem so. Danach, nach diesem Protokoll, nach dieser Gesprächsniederschrift, problematisierte Herr Resch - Zitat -:

Den immer größer werdenden Abstand zwischen im NEFZ gemessenen spezifischen und den tatsächlichen spezifischen CO₂-Werten bei Pkw. Er warf der Industrie planmäßige „cycle beating“ Maßnahmen vor.

So in dem Material BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 236.

Er beklagte, dass in D. - im Gegensatz zu anderen EU-MS - staatliche Stellen die angegebenen CO₂-Werte nicht stichprobenartig nachmessen und zu große Abweichungen ... verfolgen.

Das ist am gleichen Ort auf Blatt 236 zu lesen. - Einen Tag später, am 25. April 2012, teilten Sie, Herr Zierock, Ihrem Kollegen Eberhardt im BMU mit - Zitat -:

Ein zweiter konkreter Vorwurf von Herrn Resch war, dass die Hersteller NEFZ-Erkennungsprogramme eingebaut haben, die die Motorsteuerung etc. ändern, wenn ein NEFZ gefahren wird. „Zeuge“ dafür soll das ADAC Technikzentrum, Herr Kolke, sein.

Das ist BMUB, a. a. O., Blatt 255. - Meine Frage: Waren Sie bei diesem Gespräch mit Frau Heinen-Esser und Herrn Resch anwesend?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, bei diesem Gespräch war ich anwesend, das ist richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Waren die von Herrn Resch vorgebrachten Vorwürfe für Sie zum damaligen Zeitpunkt neu?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Na ja, das muss man, glaube ich, etwas differenzieren. Also, ich muss vielleicht erwähnen, dass meine Anwesenheit eigentlich dadurch begründet war, dass die Themenwahl vorher anders aussah. Also, es ging - - Ich bin unter anderem in Sachen CO₂/Pkw auch verantwortlich für die Pkw-Verbrauchskennzeichnungsverordnung, und da gab es vorher, im Februar, ein Gespräch von Frau Heinen-Esser mit dem ZDK, also Zentralverband der Deutschen Kraftfahrzeugwirtschaft. Und die beklagte sich damals, dass die DUH eben Betriebe sehr stark kontrollieren würde und abmahnen würde bezüglich der Nichteinhaltung von Dokumentationspflichten, die sich aus dieser Pkw-Verbrauchskennzeichnungsverordnung ergeben. Das war eigentlich der Hintergrund meiner Teilnahme.

Und dann hat Herr Resch eben andere Themen angesprochen und unter anderem eben erwähnt - ich kann mich an den Wortlaut nicht erinnern -, aber dass es eben Abweichungen von den sogenannten Realemissionen gäbe - ein Punkt - und, ja, das Wort „Cycle Beating“ fiel; das haben Sie auch erwähnt. Und ja, er nannte auch Herrn Kolke. Das weiß ich deshalb, weil ich Herrn Kolke von früher her kenne. Und es ist auch richtig, dass ein Vorwurf gegenüber der Nichtkontrolle stattfand.

Und jetzt muss man vielleicht Folgendes dazu sagen: Ich habe das notiert. Also, ich kann mich auch nicht daran erinnern, da in irgendeiner Weise eingegriffen zu haben bei dem Gespräch - wir sitzen ja in der Regel nur bei; wenn die Staatssekretärin eine Frage hat, dann helfen wir aus -, und kann also nicht sagen, dass ich darauf reagiert habe. Aber es war klar, dass ich eben



eine Mitteilung dieser Art dem zuständigen Sachbearbeiter im Referat weitergeben musste, zumal die Staatssekretärin eigentlich auch direkt einen Auftrag darauf machte, eben das zu verfolgen. Und das habe ich dann mit dieser E-Mail getan.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten dann auch in diesem Kurzbericht erwähnt - Zitat -:

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 ist BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 236. - Inwiefern hat sich das BMU seit dem April 2012 bemüht, wie Sie sagten, die NEFZ-Werte näher an die Realwerte heranzuführen?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Na ja, also, wenn ich das so erwähnt habe, dass ich dann doch reagiert habe - wie gesagt, ist mir jetzt entfallen -, dann habe ich meines Erachtens fachlich und sachlich richtig reagiert, weil die Tatsache, dass es Diskrepanzen gibt zwischen den Testzykluswerten und den Realemissionen, war ja schon seit langer Zeit bekannt, wobei man natürlich erwähnen muss, dass die Realemissionen letztendlich eine undefinierte Größe sind.

Also, ich muss darauf hinweisen, dass in der Diskussion häufig die Begriffe etwas durcheinanderlaufen. Sie haben in letzter Konsequenz eben einen Testzyklus, der nie dafür definiert war und ausgelegt war, Realemissionen abzubilden. Und Sie haben innerhalb des Testzyklus gewisse Flexibilität, die dazu führen, dass dieser Testzyklus nicht zu eindeutigen Ergebnissen führen kann. Und Sie haben darüber hinaus Realemissionen, die letztendlich nicht bekannt sind, muss man sagen, sondern die man nur indirekt ableiten kann. Und dieser Hinweis, dass es Abweichungen gibt zwischen dem Testzyklus und den Realemissionen, war von der Seite her weder neu noch überraschend.

Also, ich darf vielleicht erwähnen, dass ich von 1999 bis 2005 bei der EU-Kommission schon das Dossier „CO₂ und Pkw“ begleitet habe, dort auch

das Monitoring aufgebaut habe, die freiwillige Selbstverpflichtung mit Japanern und Koreanern verhandelt habe. Und da war der Testzyklus - in Anführungsstrichelchen - nie ein Thema in dem Sinne. Wir wussten damals, dass wir eine freiwillige Selbstverpflichtung machen, die eben diesen Testzyklus benötigt, damit wir einen gemeinsamen Standard haben, und wir wussten, dass dieser Testzyklus natürlich nicht die Realemissionen beschreibt. Also, von der Seite her war die Mitteilung von Herrn Resch, dass es da Abweichungen gibt, in dem Sinne nichts Neues.

Der Begriff, wenn Sie so wollen, „Cycle Beating“, der ja auch fiel, der war zur damaligen Zeit - und eigentlich ist es immer noch so - relativ undefiniert, ebenfalls undefiniert. Man kann im Allgemeinen sagen: Unter „Cycle Beating“ - in meinem Verständnis jetzt - versteht man eben das Ausnutzen von Flexibilitäten im NEFZ, was nicht automatisch verboten ist. Das sind die Flexibilitäten, die der Zyklus eben leider besitzt. Und von der Seite her war also auch das jetzt nichts unbedingt Neues.

Die Problematik wurde ja von der EU-Kommission bereits angegangen, größenordnungsmäßig praktisch ab ungefähr 2009. Also, man muss vielleicht darauf hinweisen, dass wir in der CO₂-Pkw-Verordnung 4.4.3., also der ersten CO₂-Pkw-Verordnung, schon einen Hinweis darauf hatten, dass es notwendig ist, den Testzyklus zu überarbeiten. Das kam als Ergebnis quasi aus den seit 2007 in etwa begonnenen Diskussionen zu den Testzyklen heraus, dass es eine Notwendigkeit gibt, diesen zu überarbeiten. Das heißt also, auch da gab es in dem Sinne keine Neuigkeit. Die Überarbeitung, muss man sagen, hat eine gewisse Zeit gedauert und war also zu dem Zeitpunkt 2012 noch nicht abgeschlossen. Also, von der Seite her konnte man auch noch nicht genau sagen, wie der neue Testzyklus aussehen wird. Man wusste aber, dass er als Ziel hatte, eben die Flexibilitäten, die im NEFZ vorhanden sind, zu verringern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das sind die laufenden Bemühungen gewesen, auf die Sie in Ihrem Bericht hingewiesen haben?



Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Genau. Ja, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatten Sie am 25. April noch mal im Nachgang zu dem Gespräch zwischen Frau Heinen-Esser und Herrn Resch eine Anfrage an Sven Paeslack vom KBA, in der Sie um Informationen bezüglich der großen Differenzen bei CO₂-Emissionen zwischen NEFZ und „Realworld“ sowie der von Herrn Resch behaupteten Weigerung des KBA, im Rahmen von Konformitätsprüfungen die CO₂-Emissionen zu bestimmen, baten. - Das ergibt sich aus BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 253. - Können Sie sich daran erinnern, was Ihnen Herr Paeslack auf Ihre Bitte hin seinerzeit geantwortet hat?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, also nach meiner Erinnerung hat er das schlicht und einfach bestritten. Sagen wir mal so, die Frage ist ja auch so ein bisschen: Was hat eigentlich Herr Resch gemeint? - Er meinte, es fänden keine Nachprüfungen statt im Rahmen der Konformität. Fragezeichen. Meinte er das, oder meinte er Nachmessungen ganz allgemein im Sinne von Felduntersuchungen von Fahrzeugen, die auf der Straße sind? - Nachmessungen im Rahmen der Konformitätstests - habe ich nachgefragt bei meinem Kraftfahrt-Bundesamt, auch nicht unbedingt deshalb, weil es meine Aufgabe ist, sondern deshalb, weil ich Zeit gewinnen wollte, um meinen Kollegen Herrn Eberhardt da zu unterstützen, damit also dieser Vorwurf, der nach meinem Dafürhalten ein gravierender wäre, eben behandelt wird; denn nach meinem Wissen müssen im Rahmen der Konformitätstests auch CO₂-Untersuchungen stattfinden. So, und das, nehme ich also an, hat Herr Paeslack bestätigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun gibt es mit Datum vom 23.02. einen abschließenden Sachstandsbericht von Herrn Eberhardt an Frau Heinen-Esser. Darin findet sich kein Hinweis auf das, was wir eben gerade besprochen haben, den Vorwurf von Herrn Resch, dass die Hersteller NEFZ-Erkennungsprogramme eingebaut haben, die die Motorsteuerung etc. ändern, wenn ein NEFZ gefahren wird. - Das ist BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 255. - Aber Sie haben nun selbst im Nachgang zu dem Gespräch von Frau Heinen-Es-

ser und Herrn Resch ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht. Wie erklären Sie sich, dass das, dieser Fakt, nicht weiter berücksichtigt worden ist? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, daran kann ich mich nicht erinnern. Aber Sie sagten „23.02.“, oder habe ich mich verhört?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, 23. Mai. Entschuldigung.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Mai, ach so. Ja, ja, gut.

Vorsitzender Herbert Behrens: 2012.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, dann passt das wieder in die Zeitschiene. Nein, also ich muss sagen: Ich war ja mit meiner Meldung des Inhalts dieses Gesprächs mehr oder weniger meiner Pflicht nachgekommen, dem Kollegen mitzuteilen, was in seinem Themengebiet oder zu seinem Themengebiet bei der Sitzung diskutiert wurde. Und ich kann mich zwar erinnern, da den Bericht gesehen zu haben, aber habe den nicht hinterfragt in dem Sinne. Also, es gab auch keinen Anlass von meiner Seite her, muss ich mal grundsätzlich sagen, nachzuhaken bei Fragen der Typgenehmigung und der Details, weil im Rahmen der CO₂-Pkw-Verordnung ist das quasi eine Zulieferung aus einem anderen Expertenzirkel. Das heißt, diese Arbeiten, die werden genutzt, nämlich in dem Sinne, das Endergebnis - also, sprich: die Typgenehmigungsgesetzgebung - - um eine andere Gesetzgebung, nämlich CO₂-Pkw, zu erarbeiten. Wir haben von der CO₂-Pkw-Seite her keinen Einfluss auf die Arbeiten in Sachen Typgenehmigung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, aber auch bezüglich dieses Berichts habe ich da noch mal eine weitere Frage, ob es - - Ich möchte erfahren: Hat es im Nachgang zu der E-Mail, in der Sie Herrn Eberhardt von diesem Vorwurf unterrichtet haben, nämlich die Abweichungen und dass es NEFZ-Erkennungsprogramme geben soll, da Korrespondenzen zwischen Ihnen beiden, Herrn Eberhardt und Ihnen, gegeben zu dieser Frage?



Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Also, ich kann mich an weitergehende Korrespondenzen nicht erinnern. Wie gesagt, das Ganze wurde mitgeteilt. Der Vermerk wurde von Herrn Eberhardt geschrieben, er hat also seinen Sachstand dort wiedergegeben. Dieser Sachstand entsprach auch im Wesentlichen dem, was ich grob wusste, was auf EU-Ebene läuft. Und der Hauptpunkt der Argumentation war ja und ist letztendlich immer, dass der WLTP-Zyklus halt Probleme, die es im NEFZ-Zyklus gibt, auffangen wird. Und das war sozusagen die Eingangsinformation für mich, mit der ich arbeiten musste im Rahmen der CO₂-Pkw-Verordnung. Und das haben wir dann nachher auch gemacht. Also, wir haben es gemacht. Wir haben gerade vor ein paar Monaten abgeschlossen die Arbeiten zur Umrechnung des NEFZ-Zielwertes in den WLTP-Zielwert. Also, da floss das ein, aber das floss nicht jetzt bei mir ein in andere Tätigkeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber im weiteren Verlauf gab es keine Nachfragen dazu, warum dieser Vorwurf, dass da NEFZ-Erkennungsprogramme da sein sollen - - da hat es keine weiteren Aktivitäten gegeben, das aufzuklären oder noch mal aufzunehmen?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Also, ich habe da nicht nachgefragt. Sagen wir mal so: Die Frage, die sich stellte, ist, ob die NEFZ-Programme an sich erlaubt sind oder nicht. Das weiß ich nicht. Also, nach meinem Dafürhalten muss man das sicherlich auch trennen von den Erkennungsprogrammen, die jetzt in letzter Zeit in Sachen NO_x-Emissionen diskutiert werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich abschließend noch ein paar Fragen zu der Abweichung der Emissionswerte zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr, also insbesondere bei CO₂. Meine Frage: Wann haben Sie erstmals davon erfahren, dass Fahrzeuge im realen Betrieb mehr CO₂ ausstoßen, als die Hersteller angeben? - Das ist aus dem BMUB-2-1, Ordner 8, Blatt 35 und 153. - War Ihnen die Abweichung zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr auch hinsichtlich NO_x bekannt?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, mit NO_x hatte ich überhaupt nichts zu tun. Also, es geht nur um CO₂. Und bei CO₂, wie gesagt, da war es bekannt seit Jahren, also schon Anfang der Jahrtausendwende, wenn Sie so wollen, und eigentlich auch die Jahre davor, dass es eben den Abstand gibt. Der wurde damals grob gemessen mit 10 Prozent, so in etwa, zwischen Realemissionen und NEFZ-Emissionen. Und, sagen wir mal so, weitergehende Überlegungen, um diesen Abstand und insbesondere die Flexibilitäten genauer zu konkretisieren, fanden meines Wissens so ab dem Jahr 2010 statt. Das waren zum Teil dann Ausflüsse aus der Arbeit an dem WLTP.

Eine auch für mich dann relevante Arbeit war eine Arbeit von TNO, die im Rahmen der CO₂-Gesetzgebungsentwicklung, kann man sagen, von der DG CLIMA durchgeführt wurde, sich auf der dortigen Webseite befindet. Die wurde veröffentlicht Ende 2012 ungefähr - um mal so ein Beispiel zu sagen. Die Arbeit, die kam damals - jetzt reden wir aber nicht über Realemissionen, sondern wir reden über die Variation innerhalb des NEFZ - zu dem Ergebnis, dass diese Variation in einer Größenordnung von 15 Prozent liegen kann. Und in der Nachfolgezeit sind also weitere Arbeiten durchgeführt worden, im Wesentlichen von ICCT, wobei sich dann diese Variation in der Regel vergrößert hat. Das heißt, man fand also schrittweise eben mehr Flexibilitäten und mehr Möglichkeiten, den NEFZ auszunutzen. Die letzte Arbeit, nebenbei gesagt, die ist ungefähr eine Woche alt. Also, das ist ein weitergehendes Thema.

Richtig ist aber auch, dass die Gesetzgebung CO₂/Pkw eben im Jahre 2012, nebenbei gesagt - - Also, etwa Mitte 2012 gab es einen neuen Vorschlag der EU-Kommission für die Methodik zur Festlegung der Werte für 2020. Dieser Vorschlag beinhaltete auf der einen Seite eben die Notwendigkeit der Umstellung der Zielwerte, stellte aber den NEFZ-Wert an sich nicht infrage. Also, spricht: Die Bemessungsgrundlage wurde für den Augenblick nicht verändert, und deshalb war es für mich auch wieder nicht notwendig, da noch mal groß drüber nachzudenken irgendwie. Wir wussten alle: Irgendwann kommt der WLTP. Das Hauptproblem war: Wie können wir die Zielwerte von NEFZ auf WLTP umrechnen?



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde zum damaligen Zeitpunkt der Gedanke in Erwägung gezogen, dass die Abweichungen auch auf Abschaltseinrichtungen zurückzuführen sein könnten, egal jetzt, ob legal oder illegal?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, also meines Wissens nicht. Der Begriff „Abschaltseinrichtung“, also, der ist tatsächlich in meinem Vokabular erst seit dem VW-Skandal aufgetaucht. Wie gesagt, der Begriff „Erkennungssoftware“, den Sie vorhin nannten und der damals auch in dem Gespräch mit Herrn Resch fiel, ist etwas anderes als eine Abschaltseinrichtung, nach meinem Verständnis, wobei ich sozusagen die gesetzliche Lage nicht kenne, um festzumachen, ob das nun erlaubt ist oder nicht. Nach meinem Da- - also nach meinem Grobwissen - ich muss das als „Grobwissen“ bezeichnen - ist es nicht verboten, eine Erkennungssoftware in dem Sinne zu haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat möglicherweise irgendwas mit dem Begriff der Optimierung zu tun: Seit wann waren dem BMUB sogenannte Optimierungen - die wurden ja häufig erwähnt, auch hier schon im Ausschuss, wo es eben darum ging, dass beim Prüfverfahren abgeklebt worden ist, dass die Karosserie optimiert worden ist - bei Verbrauchsmessungen bekannt, und wie sind die bei Ihnen bewertet worden?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Also, mir bekannt oder mir erstmalig mitgeteilt wurden die im Rahmen von Sitzungen der CO₂-Expertengruppe und damals vorgetragen halt von der NGO T&E, also Transport and Environment. Der Vertreter sagte nach meiner Erinnerung auf einer Sitzung, dass eben auch unerlaubte Maßnahmen ergriffen werden, beispielsweise eben - weiß ich nicht - Abstellen oder Öffnen von Bremsbacken und Abkleben von Türspalt oder anderen Dingen. Das habe ich zur Kenntnis genommen. Aber ich muss sagen: Meines Erachtens gab es dafür keinen Beweis in dem Sinne. Also, ich habe nachher gefragt, ob es entsprechende Berichte gäbe, also TÜV-Berichte, die sagen: Das ist gemacht worden. - Und derartige Berichte habe ich nie gesehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie sprachen eben von unerlaubten Optimierungen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, das waren die Worte von T&E.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, ja.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Also, T&E sprach von unerlaubten Optimierungen. Und so wie es sich darstellte im Laufe der Zeit, schien es ja so, als ob all das, was nicht festgelegt ist, nicht verboten ist. So kam es ja mehr oder weniger raus.

Der Abstand oder die Flexibilität innerhalb des NEFZ ist ja auch im Laufe der Jahre von den ersten Diskussionen, die, wie gesagt, in einer Größenordnung von 10 Prozent lagen, wenn man so den TNO-Bericht nimmt, eben hochgegangen. Also, jetzt beim letzten Bericht von ICCT sprechen die da eher von 25 Prozent Flexibilität. Ich muss sagen: Ich kann das nicht beurteilen, ob das tatsächlich so ist. Ich kann auch nicht beurteilen, ob diese 25 Prozent in vollem Umfang ausgenutzt wurden. Richtig ist andererseits, dass natürlich die von allen Seiten letztendlich akzeptierte Tatsache, dass die Flexibilitäten verstärkt ausgenutzt werden, ein großes Ärgernis darstellen für die Effizienz dieser Gesetzgebung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat sich denn das BMUB dafür eingesetzt, dass diese Flexibilitäten im Typprüfverfahren zu verringern sind, sodass die auf dem Rollenprüfstand gemessenen Werte näher an den Realwert heranrücken?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Na ja, die Lösung war und ist letztendlich: Einführung des WLTP-Zyklus so schnell wie möglich. Und da gab es unterschiedliche Vorstellungen im Laufe der Zeit, wann man den einführen soll. Und dann letztendlich ist das Datum gewählt worden und jetzt auch in Gesetz gegossen worden, das das frühestmögliche war. Also, von der Seite her ist das Notwendige gemacht worden.

Es gab nach meinem Dafürhalten auch keine Möglichkeit, das anders zu machen. Es wurde na-



5. Untersuchungsausschuss

türlich sehr wohl überlegt, ob man es anders machen kann. Eine Möglichkeit wäre ja gewesen, den NEFZ nachzubessern, also die Flexibilitäten zu verringern. Aber das hat auch die Kommission nicht vorgeschlagen, schon deshalb nicht, weil sie gar nicht die Kapazitäten gehabt hätte neben dem WLTP, der ja auch noch international in Genf diskutiert wurde, wo sie also auch gar nicht aussteigen konnte. Das wäre ja ein fürchterliches Signal gewesen, eben Arbeiten durchzuführen an einer Verbesserung des NEFZ. Das wäre also ein Signal gewesen, das verheerend gewesen wäre. Darüber hinaus hätte sie das auch kapazitätsmäßig gar nicht geschafft. Sie hat es also gar nicht, nach meinem Dafürhalten, erwogen. Wenn, dann hätte sie das in dem Vorschlag, den sie im Rahmen der Methodik für den 2020er-Wert in Mitte 2012 vorgeschlagen hat, ja erwähnen müssen, nicht? Aber sie hat stattdessen erwähnt: Also, wir gehen auf WLTP so schnell es geht. - Und das haben wir nachher auch gemacht. Und das hat die Bundesregierung unterstützt, also.

Vorsitzender Herbert Behrens: Schönen Dank. Das waren meine Fragen. - Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, wir machen unsere Befragung mal abhängig vom weiteren Verlauf der Vernehmung. Zunächst einmal keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Zunächst keine Fragen. - Dann ist die Fraktion Die Grünen an der Reihe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, mit Blick auf die fortgeschrittene Zeit möchte ich das auf einen Sachverhalt fokussieren, zumal der Vorsitzende ja auch schon zahlreiche Aspekte angesprochen hat.

In dem Gespräch vom 11. Juli 2012 mit Jürgen Resch mit dem damaligen Umweltminister Peter Altmaier kam der Vorschlag, die CO₂-Emissionen von Pkw stichprobenartig überprüfen zu lassen und die Ergebnisse in einer Plattform zu veröffentlichen, damit die Verbraucher individuelle

Werte für den Kraftstoffverbrauch eintragen können. - Das ist jetzt die Nummer MAT A BMUB-2-3, Ordner 142, Seite 19. - Aus dem Vermerk, den Sie damals gefertigt haben, geht hervor - - Oder ich zitiere mal aus diesem Vermerk, den Sie gefertigt haben:

Die von Herrn Resch vorgeschlagene unabhängige Überprüfung der CO₂-Emissionen von Pkw wird aus fachlicher Sicht für sinnvoll gehalten.

Dann geht es weiter:

Die Idee der DUH, die Ergebnisse entsprechender Messungen auf einer Internetplattform zu veröffentlichen bzw. mit Werten von einzelnen Verbrauchern zu vergleichen, wird ... nicht für zielführend gehalten.

Können Sie noch mal sagen einerseits - die Überprüfung wurde ja positiv bewertet, stichprobenhaft -, was aus der Idee dann geworden ist, inwiefern die dann weiter sozusagen diskutiert wurde in Ihrem Haus oder mit anderen Behörden, und warum aus Ihrer Sicht oder aus der Sicht sozusagen des Ministers dann eine solche Internetplattform für nicht zielführend gehalten wurde, die es ja für andere Bereiche durchaus gibt für den Verbraucher, um sich dort zu informieren?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, also ich muss zugeben: Ich kann mich an den Vorgang nur noch schemenhaft erinnern. Es ist richtig: Es gab den Vorschlag einer solchen Plattform. Die Frage ist dann ja automatisch: Was soll da eben gezeigt werden?

Und Realemissionen im Allgemeinen wurden also ermittelt und werden immer noch ermittelt auf der Basis von Befragungen. Das heißt also, wenn Sie umfangreich informieren wollen über Realemissionen, dann haben Sie eigentlich Quellen wie „Spritmonitor“ oder andere, die wiederum nicht definiert sind. Das heißt, Sie wissen nicht genau, was da reinkommt. Und dann ist die Frage, ob diese Information letztendlich für den



5. Untersuchungsausschuss

Verbraucher hilfreich ist, zumal sie ja über „Spritmonitor“ sowieso angeboten wird.

Die andere Frage, inwieweit eben einzelne Stichprobenmessungen, also wenn Sie so wollen, Felduntersuchungen, sinnvoll dann auf der BMUB-Webseite gezeigt werden sollten, war nicht meine Entscheidung. Also, ich würde sagen - weil Sie sagen, ich hätte den Vermerk geschrieben -: Aber den kann ich alleine gar nicht geschrieben haben, weil Felduntersuchungen sind nicht mein Thema. Also, könnten Sie noch mal gucken, ob da nur mein Name draufsteht?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das Schreiben, was ich habe, da sind Sie als Referent genannt. Aber mir ging es ja jetzt gar nicht mehr so sehr darum, was Sie persönlich gedacht haben, sondern eher mit der Frage, wie auf Grundlage dieses Gesprächs mit diesem Vorschlag - und der ist ja erst mal positiv aufgenommen worden -, zu sagen, wir machen da stichprobenweise bei den Pkw-Neufahrzeugen sozusagen Überprüfungen der CO₂-Emissionen - - Der ist also positiv vom Minister aufgenommen worden, und mich interessiert jetzt gar nicht so sehr, wie Sie da persönlich gedacht haben, sondern mich interessiert, ob Sie wissen, wie es weiter sozusagen mit diesem Vorschlag gegangen ist, was daraus geworden ist; weil er ist ja zunächst erst mal positiv aufgenommen worden, anders als diese Internetplattform, wo man zurückhaltend war.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, also er wurde nicht realisiert, nicht? Das ist offensichtlich.

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

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Ja, ... (akustisch unverständlich) ist jetzt die Frage. Ich muss wirklich meine Erinnerung da ein bisschen quälen. - Stichprobenartige Messungen - also sprich: Einzelmessungen - in dem Sinne von Fahrzeugen führen in letzter Konsequenz eben zu keiner Mehrinformation. Also, in welcher Form wollen Sie sozusagen dem Nutzer - sprich: dem Verbraucher - damit eine Information an die Hand geben,

die er verwerten kann, wenn Sie bei einigen wenigen Fahrzeugen eben feststellen, dass es so oder anders ist im sogenannten Realverbrauch, der ja nicht definiert ist? - Oder meinten Sie jetzt Nachmessungen im NEFZ?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Nein, nein?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, es bezog sich ja tatsächlich, auch in dem Protokoll, auf CO₂-Emissionen und die stichprobenartig überprüfen zu lassen.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Mhm.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie können sich jetzt sozusagen nicht daran erinnern, dass dieser Vorschlag, der positiv erst mal entgegengenommen wurde, dann weiterverfolgt wurde?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Na, weiterverfolgt im Sinne von umgesetzt, nicht. Weiterverfolgt im Sinne von, dass er bewertet wurde und aus verschiedenen Gründen eben quasi als nicht sinnvoll oder zielführend erachtet wurde, schon.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie können sich sozusagen - - Oder: Können Sie sich erinnern, sozusagen welche Argumente dagegen vorgetragen worden sind, wer letztendlich daran beteiligt war in der Abstimmung, die dann zu dem Ergebnis geführt hat: „Wir verfolgen diesen Vorschlag nicht weiter“, also welche Gründe das letztendlich dann waren?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Na ja, also inhaltlich die Gründe, die ich gerade genannt habe. Wie gesagt, ich muss zugeben, dass da meine Erinnerung nicht so toll ist.

Wenn es darum ging, Realemissionen auszuweisen, dann hat man das Problem, dass die Realemissionen nicht definiert sind. Sie geben also eine Zahl raus, von der Sie letztendlich nicht



5. Untersuchungsausschuss

wissen, wo sie herkommt, und die also von allgemeinem Interesse sein kann, aber eigentlich für ein Ministerium, weil das nichts Offizielles, nichts Definiertes ist, nicht verbreitet werden sollte.

Wenn es um Abweichungen geht zwischen dem NEFZ, also sprich, dass Fahrzeuge nachgemessen werden, dann wurden nach meiner Erinnerung sehr wohl Fahrzeuge im Rahmen von Feldversuchen nachgemessen, und die hatten mal höhere und mal niedrigere Werte als der NEFZ-Wert, der festgestellt wurde. Also, da war der Informationsgehalt dieser Messungen, die ja stattfanden, für den Verbraucher auch wieder nicht sonderlich weitführend. Also, die Sinnhaftigkeit einer solchen Plattform konnte nicht richtig erkannt werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen? - Dann ist die SPD-Fraktion an der Reihe.

Arno Klare (SPD): Wir haben keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Fragen. - Dann hätte ich meinerseits eine abschließende Frage an Sie, Herr Zierock: Haben Sie Informationen, dass auch bei Euro-6-Fahrzeugen Abweichungen zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr auftreten, und wenn ja, seit wann, und wie haben Sie darauf reagiert? Also, der Hintergrund zu der Frage ist: Am 29. Oktober 2014 erhielten Sie von der Robert Bosch GmbH eine E-Mail, in der das Statement der CLEPA zu Realemissionen von Euro-Fahrzeugen verschickt wurde. - Das ist im Ordner BO-1-1, Ordner 1, Blatt 8 f. - Darin verweist die CLEPA auf Berichte, wonach bei einzelnen Euro-6-Fahrzeugen unbefriedigende Emissionen im Realverkehr gemessen werden.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Darf ich fragen: Meinen Sie CO₂ oder NO_x jetzt?

Vorsitzender Herbert Behrens: CO₂.

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Unbefriedigt im Sinne von - also, ich kann mich jetzt an den Vorgang auch nicht erinnern, muss ich zugeben -: Sie

können nicht die Werte, die im Testzyklus festgestellt wurden und ausgewiesen wurden, auf dem Rollenprüfstand nachmessen - oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es gibt ja die Information, dass es Abweichungen gibt zu Realemissionen von Euro-6-Fahrzeugen - das war meine Frage -, und den CLEPA-Verweis auf Berichte, wonach bei einzelnen Euro-6-Fahrzeugen unbefriedigende Emissionen im Realverkehr gemessen werden, so die Unterlage. Und meine Frage war, ob Sie Informationen darüber hatten, dass auch bei - - dass auch Sie Informationen darüber hatten, dass es Abweichungen bei Euro-6-Fahrzeugen gibt?

Zeuge Dr. Karl-Heinz Zierock: Also, ich muss zugeben: An den Vorgang kann ich mich auch nicht erinnern. Es gab Untersuchungen vom ADAC nach WLTP. Und der ADAC stellte dann fest, dass eben auch diese Fahrzeuge die Realemissionen noch nicht abbilden, wobei ich sagen muss: Auch das war nicht voll zu erwarten, dass die Realemissionen durch den WLTP im vollen Umfang abgebildet werden. Der WLTP-Zyklus strebt an, die Diskrepanz zwischen Realemissionen und Testzyklusemissionen zu verkleinern, aber nicht automatisch auf null zu setzen.

Na, diese CLEPA-Mitteilung, wie gesagt, da kann ich mich nicht dran erinnern. Aber ich muss dann auch wieder sagen: Die CO₂-Gesetzgebung reguliert nicht Realemissionen. Sie war von vornherein nicht darauf ausgelegt, Realemissionen zu regulieren, sondern sie benutzte immer den Testzyklus, der ja definiert ist als Stellgröße, die reguliert wird. Und von der Seite her waren die Realemissionen für die Arbeit bei CO₂/Pkw nicht richtig von Interesse, weil sie eben nicht definiert sind und deshalb nicht reguliert werden können. So, das kann man vielleicht in der Zukunft ändern, wenn man ein vollkommen anderes Monitoringsystem aufbaut; aber zum damaligen Zeitpunkt war das kein Thema.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen. - Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Zierock Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall.



Dann können wir die Befragung von Herrn Zierrick für heute beenden.

Sie wissen, im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie das Protokoll bekommen hatten, um dann noch mal draufzuschauen, ob alles so in Ordnung ist und alles richtig ist. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.

Ich darf mich bei Ihnen herzlich bedanken und wünsche einen guten Heimweg.

Wir sind am Schluss der heutigen Beweisaufnahmesitzung. - Vielen Dank.

(Schluss 0.22 Uhr)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich die Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen die Gelegenheit, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich zunächst als Ausschussvorsitzender Fragen an Sie richten, und dann haben die übrigen Ausschussmitglieder die Gelegenheit, die Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechenden Unterlagen vorlegen. Wir haben alles hier.

In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen auch darum - es ist inzwischen bekannt, aber trotzdem manchmal vergessen -, unbedingt bei Vorhalten aus Akten die MAT-Nummer zu nennen, den Ordner und die Seitenzahl, damit wir es auf jeden Fall wiederfinden können. Die entsprechenden Angaben sind jeweils auf der Seite oben zu finden.

Nun mein letzter Hinweis in dieser Runde: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann bitte ich Sie um einen Hinweis. Der Ausschuss hätte dann die Gelegenheit, über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen. - So weit zur Vorrede.

Da wir mit der Vernehmung von Herrn Billen beginnen werden, möchte ich Sie, Herr Pung-Jakobson, jetzt bitten, den Saal zu verlassen.

Vernehmung des Zeugen Gerd Billen

Herr Billen, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, und zwar mit Ihrem Vornamen, Nachnamen, mit Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. - Bitte.

Zeuge Gerd Billen: Ja, mein Name ist Gerd Billen, geboren am 13. März 1955, Beruf zurzeit Staatssekretär im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, seit Januar 2014.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Sie wohnen in - -

Zeuge Gerd Billen: Ich wohne in Bonn.

Vorsitzender Herbert Behrens: In Bonn. Danke schön.

Herr Billen, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich will an dieser Stelle noch mal den Kern benennen: Es geht 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 sind: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Billen, falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt die Gelegenheit dazu, das vorzutragen.

Zeuge Gerd Billen: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Bei dem Thema will ich zunächst mal darauf hinweisen, dass die Federführung bei dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur liegt. Das heißt, viele Dinge, die miteinander besprochen und ausgetauscht wurden, waren immer unter der Voraussetzung, dass die Bundesregierung wie immer mit einer Stimme spricht, aber die Federführung bei den Kollegen und Kolleginnen aus dem Verkehrsministerium liegt. Infolgedessen haben wir uns um einige wichtige



Nur zur dienstlichen Verwendung

Aspekte gekümmert, bei denen das BMJV involviert war.

Das betraf zunächst Fragen der - - Wie ist die Information der Kunden und Kundinnen über das, was bei VW vorgenommen wurde? Reicht das aus? Wir haben uns mit Fragen der Verjährung beschäftigt: Wie kann dafür gesorgt werden, dass hier auch Kraftfahrzeuge, bei denen gegebenenfalls schon die Verjährung eingetreten ist, trotzdem noch von VW nachgerüstet werden? Wir haben den Austausch mit Verbraucher- und Automobilorganisationen gesucht, um zu hören, was deren Fragestellungen und Themen sind, und wir haben einen Teil der Themen bearbeitet, die über das Consumer Protection Network, also einen europäischen Zusammenschluss von Rechtsdurchsetzungsorganisationen, an uns herangetragen wurden, weil auch aus diesem Bereich aus anderen europäischen Ländern sehr viele Themen und Fragen kamen. - Das, um den Rahmen unserer Beteiligung zu erläutern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank. - Dann der Einstieg in die Befragung von mir. Ich möchte Sie zunächst bitten, kurz Ihren beruflichen Hintergrund über das hinaus, was Sie eben gerade geschildert haben, und das Wirken als Staatssekretär im BMJV im Zusammenhang mit Pkw-Emissionen über das gerade Genannte hinaus - - Gibt es dort weitere Informationen über das, was Sie eben gesagt haben, dass Sie sich mit Fragen der Verjährung und Austausch mit europäischen Institutionen befasst haben?

Zeuge Gerd Billen: Ja, wir haben - und das war ja auch unsere Aufgabe - uns auch beschäftigt mit der Frage: Gibt es Möglichkeiten, beispielsweise über eine mögliche Einrichtung einer Schlichtungsstelle, zu einem besseren oder überhaupt zu einem Interessenausgleich zwischen verschiedenen Beteiligten zu kommen? Wir haben uns beschäftigt mit der Frage der kollektiven Rechtsdurchsetzung, also: Reichen die bestehenden zivilrechtlichen Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten aus, oder könnte eine sogenannte Musterfeststellungsklage ein Beitrag sein für eine bessere Rechtsdurchsetzung? Und der dritte Punkt ist die Frage, ob und in welcher Weise gegebenenfalls

Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes weiterentwickelt werden könnten, damit in Zukunft, wie das in anderen Institutionen, beispielsweise der BaFin, der Fall ist, von vornherein auch die Nutzerseite in bestimmte Beratungsprozesse eingebunden wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit waren das interne Beratungen im BMJV, und inwieweit gab es da auch Austausch bereits mit anderen Ministerien?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe diese Themen an meinen Kollegen Odenwald adressiert, der ja sozusagen die Aufgabe hatte, entweder sich damit zu beschäftigen oder sie weiterzuleiten. Beim Thema „Verjährung/Einrede der Verjährung“ hat er die Aufgabe übernommen, sozusagen die Kommunikation mit dem Unternehmen herzustellen. Wir haben also keine eigenen Kontakte gepflegt; das würde auch keinen Sinn machen. Das andere sind Vorschläge, die ich an ihn gerichtet habe, die wir miteinander beraten haben und die auch noch Gegenstand von Beratungen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit meinen Sie die AG, die eingerichtet worden ist, vermute ich mal. Ich habe hier den Akten entnehmen können - - Das ist BMVI-2/1, Az. LA 23/7363.1/1-1, Ordner 21, Blatt 27. Dort lesen wir von einem Schreiben vom 28. Oktober 2015 von Staatssekretär Odenwald an Sie. Dort geht es um die Erörterung der Intensivierung der Kontrolle der Fahrzeughersteller. Staatssekretär Odenwald führt aus, dass er die Bildung einer Arbeitsgruppe im BMVI veranlasst hätte,

... die Vorschläge für die weitere Verbesserung insbesondere der Typgenehmigungsvorschriften

- für Kfz -

und der Vorschriften über die Marktüberwachung und die Produktsicherheit erarbeiten soll.

War das BMJV in dieser Arbeitsgruppe aktiv? Ist es das, was Sie vorhin sagten mit der Beschäftigung und mit der an Odenwald adressierten Kommunikation?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Gerd Billen: Also, nach - - Ich kann Ihnen das nicht sagen, ob ^{die} auf Arbeitsebene ^{1 f} mitgearbeitet haben. Ich vermute aber, dass es sich um eine Arbeitsgruppe im Verkehrsministerium handelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig.

Zeuge Gerd Billen: Genau. - Das heißt, wir haben Impulse über Herrn Odenwald sozusagen in das Verkehrsministerium hineingegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat das BMJV eine Mitarbeit von sich aus an Staatssekretär Odenwald herangetragen, oder war es Ihre Absicht, in dieser AG vertreten zu sein, um dort Ihre Expertise einzubringen?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das war nicht unsere Absicht, da mitzuwirken, sondern es ist Aufgabe des federführenden Ressorts, diese Impulse zu verarbeiten und Vorschläge zu entwickeln. Und deswegen haben - nach meiner Kenntnis - wir nicht ~~mit~~ ^{nach} ~~mit~~ ^{1 f} Mitarbeit ~~nach~~ ^{1 f} gefragt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie dennoch Kenntnisse, ob diese Arbeitsgruppe noch besteht und welche Ergebnisse dort möglicherweise produziert worden sind?

Zeuge Gerd Billen: Ob die Arbeitsgruppe noch besteht, kann ich - - weiß ich nicht. Wir hatten ein Gespräch oder ich hatte ein Gespräch mit Herrn Odenwald, wo er mich zum Thema Kraftfahrt-Bundesamt informiert hat, dass im Verkehrsministerium derzeit eine Beratung stattfindet, ob man einen wissenschaftlichen Beirat einrichtet, um auch Wissenschaftlern, Wissenschaftlerinnen, Umweltverbänden, Verbraucherorganisationen ein Forum zu schaffen. Nach meiner Kenntnis ist das aber noch nicht finalisiert, also das wird wahrscheinlich noch im Verkehrsministerium erörtert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also Sie haben sozusagen darauf hingewiesen, dass Sie Interesse daran haben, in dieser AG mitzuarbeiten. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Gerd Billen: Nein, ich habe den Vorschlag meinem Kollegen sozusagen übermittelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Gerd Billen: Es war eine interne Arbeitsgruppe. Ich habe ihn nicht gefragt, ob ein Mitarbeiter, eine Mitarbeiterin des BMJV auch in dieser Arbeitsgruppe mitwirken kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie sich - bzw. das BMJV - dann in Ihrer eigenen Befassung mit dem Fall auch direkt an VW oder an Hersteller gewandt, um über mögliche Maßnahmen zu sprechen?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben uns nicht an den Hersteller gewandt, weil nach dem Prinzip, dass die Bundesregierung hier mit einer Stimme sprechen soll, es Aufgabe von Herrn Odenwald und seiner Untersuchungskommission war, diese Kommunikation zu pflegen und zu führen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Muss ich mir das denn - - Also haben wir eine interne AG im BMVI, und wir haben die Untersuchungskommission, und dann haben wir aber auch gleichzeitig im BMJV ja Gespräche über die Causa VW und Abgasbetrug, also quasi drei institutionelle Bearbeitungsgremien.

Zeuge Gerd Billen: Ich kann jetzt nur für uns sprechen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay, klar.

Zeuge Gerd Billen: Bei uns ist das Thema, sagen wir mal, angelandet, weil es Verbraucheranfragen gab, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Gerd Billen: - weil es parlamentarische Anfragen gab. Und entsprechend der Zuständigkeit haben wir uns die rechtliche Situation angesehen: Schadensersatz ja/nein, Kompensationsmöglichkeiten, Einrede der Verjährung? Das war der eine Punkt, den wir uns angesehen haben. Wie ich eben sagte, beim Thema „Musterfeststellungsklage, Erweiterung der Aufgaben des KBA“:



Nur zur dienstlichen Verwendung

Wie könnte man dafür sorgen, dass auch diese Dinge bearbeitet werden? - Ich vermute, dass - - Aber gut, es geht ja nicht um Vermutungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig. - Sie haben erwähnt, dass Sie nicht direkt auf die Automobilindustrie bzw. auf VW zugegangen sind. Nun haben wir in unseren Unterlagen gesehen, dass Sie am 2. November 2015 eine E-Mail von Herrn Dr. Thomas Steg, Generalbevollmächtigter des Volkswagen-Konzerns für Außen- und Regierungsbeziehungen, zum Thema Verjährung erhielten. Darin führte Thomas Steg aus, dass die VW AG „ausdrücklich bis 31. Dezember 2016 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Gewährleistungsansprüche/Garantieansprüche“ verzichtet. Dies betrifft die „in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebaute Software, sofern diese Ansprüche nicht bereits verjährt“ seien. Das ist MAT BMJV-2/1, Ordner 12, Blatt 15. Diese Verzichtserklärung sollte in dem vom KBA geforderten Kundenbrief der Volkswagen AG abgegeben werden.

Eine rechtliche Bewertung des BMJV - das ist Material ebenda, Blatt 18 - kommt zu dem Ergebnis, dass die beabsichtigte Verzichtserklärung der Volkswagen AG „für die betroffenen Verbraucher keine Vorteile“ bringe, da sie sich „nur auf Gewährleistungs- und Garantieansprüche“ beziehe.

Im Entwurf eines Schreibens an den Staatssekretär des BMVI, Herrn Odenwald, wird ausgeführt, dass sich die Bundesregierung für eine umfassende und uneingeschränkte Mängelbeseitigung durch VW einsetzen solle. VW solle insbesondere darauf verzichten, „gegen schon verjährte Ansprüche von Fahrzeuginhabern wegen des Einbaus der Software zur Manipulation des Schadstoffausstoßes die Einrede der Verjährung zu erheben“. Das ist ebenda, Ordner 12, Blatt 20.

Wissen Sie, ob das BMVI Ihr Anliegen unterstützt und gegenüber der Volkswagen kommuniziert hat?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis ja. Ich habe das in einem der Gespräche mit Herrn

Odenwald angesprochen, und er hatte nach meiner Erinnerung mir mitgeteilt, dass er das mit VW ansprechen will.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Untersuchungskommission hat in ihrem Bericht mitgeteilt - Zitat -, „VW verzichtet auf die Einrede der Verjährung im Hinblick auf die“ von Verjährung betroffenen Manipulationen. Das ist in dem Bericht der Untersuchungskommission Odenwald, Seite 13, zu lesen. Ist Ihnen der konkrete Wortlaut der Verzichtserklärung bekannt?

Zeuge Gerd Billen: Ich will nicht ausschließen, dass ich ihn gesehen habe, aber ich habe ihn jetzt nicht im Kopf; kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat denn VW Ihrer Kenntnis nach rechtswidrige Manipulationen auf den Motortyp EA 189 begrenzt?

Zeuge Gerd Billen: Also, nach meiner Kenntnis ist es nicht begrenzt worden. Ich kann jetzt - - Also, unser Ziel war, dass, egal ob jemand das Auto vor drei oder vor fünf Jahren gekauft hat und es davon möglicherweise betroffen war und vielleicht die Ansprüche verjährt sind, das nicht gilt. Das war das politische Ziel, und wenn ich mich richtig erinnere, hat das Verkehrsministerium das auch so gesehen und entsprechend transportiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wissen Sie, ob man bei der Diskussion der Frage des Verjährungsverzichts im BMJV davon ausgegangen ist, dass Gewährleistungsansprüche im Zusammenhang mit dem Abgasskandal nur dann bestehen, wenn VW Manipulationen vorgenommen hat und diese illegal waren?

Zeuge Gerd Billen: Die Verwendung dieser Abschaltvorrichtungen, ohne dass auch die Kunden darüber informiert worden sind, stellt unseres Erachtens nach einen Mangel dar, und der Mangel muss abgestellt werden. Die Frage, ob das manipuliert wurde, ob das sozusagen durch Betrug erfolgt, ist eine weitere Frage. Die muss strafrechtlich geklärt werden. Wenn sie denn so strafrechtlich geklärt ist - das sind ja Verfahren beim, ich glaube, Landgericht Braunschweig -, könnte das



Nur zur dienstlichen Verwendung

Einflüsse auf mögliche weitere Schadenersatzforderungen haben.

Wir sind hier zunächst im Kaufrecht. Hier liegt ein Mangel vor, und nach deutschem Recht ist zunächst mal das Unternehmen gefragt, den Mangel zu beheben. Und uns ging es darum, dass der Mangel auch behoben wird, und zwar auf Kosten des Unternehmens, wenn es Fälle gibt, in denen sozusagen der eigentliche Anspruch schon verjährt ist. Das war ja der Hintergrund, dass alle betroffenen Fahrzeuge dann auch erfasst werden und das Unternehmen dafür geradesteht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich fasse das noch mal als Frage zusammen - Sie haben es ja eben schon angedeutet, was die Mangelbeseitigung anbetrifft -: War man Ihres Wissens davon ausgegangen, dass auch Gewährleistungsansprüche unabhängig von Manipulationen bestehen können?

Zeuge Gerd Billen: Gewährleistungsansprüche entstehen dann, wenn eine Sache Mängel aufweist. Die können natürlich bei einem Auto vielfältig sein. In diesem Falle waren wir der Auffassung, dass ein Mangel vorliegt und deswegen Gewährleistungsansprüche, Nachbesserungsansprüche bestehen. Es gibt ja viele andere Gründe, aus denen ein Mangel vorliegen kann. Wir haben nur an der Stelle gesagt, hier liegt ein Mangel vor, und deswegen ist es nicht nur sozusagen eine freiwillige Aktivität von Volkswagen, diesen Mangel zu beheben, sondern wir sehen sie auch in der rechtlichen Verpflichtung, das zu tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde in Ihrem Haus angenommen, dass sich der von VW erklärte Verjährungsverzicht auch tatsächlich auf diese Ansprüche erstreckt? Sie haben es ja gerade eher ein bisschen theoretisch dargestellt, wie es vom Grunde her ist. Und bezogen auf den konkreten Fall VW?

Zeuge Gerd Billen: Das war das, was wir - ich glaube, das ist ja auch in Berichten an den Ausschuss zum Ausdruck gekommen - - Das war die Auffassung, die wir vertreten haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun ist ja das eine, was man quasi beschließt, und das andere, was das für einen Eindruck bei Verbraucherinnen und Verbrauchern hinterlässt; das ist ja manchmal zweierlei, und darauf beziehen sich meine nächsten Fragen.

Wurde angenommen, dass Verbraucherinnen und Verbrauchern gegebenenfalls aufgrund der Verzichtserklärung hinreichend klar war oder klar ist, dass nicht alle Ansprüche im Zusammenhang mit Pkw-Emissionen von der Verzichtserklärung erfasst sein können, oder mussten sie den Eindruck haben, dass alle Mängel erfasst seien?

Zeuge Gerd Billen: Ich kann das jetzt nur beurteilen vor dem Hintergrund, was uns Verbraucherorganisationen mitgeteilt haben. Den Verbraucherorganisationen oder auch dem ADAC oder anderen war eben wichtig, dass es ein klares Signal gibt, dass unabhängig von der Frage, wann ich ein Auto gekauft habe und mögliche Ansprüche verjährt sind, diese Ansprüche nicht sozusagen verjähren, sondern weiter bestehen in einer allgemeinen Form, also nicht jetzt bezogen auf einzelne Motoren oder einzelne Aspekte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde das gegenüber der Kommission angesprochen, wurde es angeregt, das sehr präzise zu formulieren, also VW auch anzuhalten, gegenüber den Haltern deutlich zu machen, gegenüber welchen - - auf welche Ansprüche der Verzicht sich erstreckt oder bzw. nicht erstreckt?

Zeuge Gerd Billen: Das entzieht sich meiner Kenntnis. Ich habe sozusagen unser Anliegen meinem Kollegen mitgeteilt, und ich meine, mich erinnern zu können, dass er gesagt hat, er hat das mit VW angesprochen. H bei

Vorsitzender Herbert Behrens: Er hat es mit VW besprochen. Okay. - Nächster Punkt: In einem Gesprächsleitfaden zur Vorbereitung eines Gesprächs am 25. November 2015 zwischen Ihnen und dem vzbv, dem ADAC und dem VCD und anderen wird im Zusammenhang mit verbraucherpolitischen Konsequenzen aus dem VW-Skandal auch eine Zuständigkeiterweiterung des



Nur zur dienstlichen Verwendung

KBA thematisiert. Darin heißt es, dass der Koalitionsvertrag vorsehe, den Verbraucherschutz in den Bundesbehörden „als gleichberechtigtes Aufsichtsziel“ zu verankern, und nach Auffassung des BMJV müsse „der kollektive Verbraucherschutz auch bei der Wahrnehmung“ der Aufgaben des KBA verankert werden. Das ist BMJV-2/1, Ordner 5, Blatt 65. - Wie wurde dieser Vorschlag von den Verbänden diskutiert bzw. kommentiert?

Zeuge Gerd Billen: Die Verbände haben den Vorschlag begrüßt und unterstützt, und zwar deswegen, weil jedenfalls ich in dem Gespräch mit den Verbänden festgestellt habe, dass es einen hohen Informationsbedarf der Verbände darüber gibt, was nun eigentlich los ist, was geplant ist. Soweit wir konnten, haben wir das erläutert. Und unser Vorschlag kommt vor dem Hintergrund, dass wir bei anderen Organisationen, die Marktaufsichtsaufgaben haben, wie jetzt der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen, relativ positive Erfahrungen damit haben. Bei der BaFin gibt es einen Verbraucherbeirat, also ein internes Gremium, in dem berichtet werden kann, auch in einem nicht-öffentlichen Rahmen, wo Fragen gestellt werden können, und unser Eindruck ist, dass so etwas auch in diesem Falle sinnvoll sein könnte, um diesen Organisationen ein Forum, in dem Fall im KBA, zu geben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war - so höre ich das - Diskussionsstand. Gab es auch, darauf aufgesetzt, konzeptionelle Überlegungen im BMJV oder im BMVI, um diesen Anregungen dann zu entsprechen?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe das auch zur Anregung an meinen Kollegen Odenwald weitergegeben. Das Verkehrsministerium ist noch an Überlegungen, wie eine Ausgestaltung aussehen könnte. Eine Idee, die im Verkehrsministerium beraten wird, ist die Einrichtung eines Beirates. Nach meinem letzten Kenntnisstand läuft das unter dem Stichwort „wissenschaftlicher Beirat“, also Einbindung von Wissenschaftlern und Organisationen. Ich kenne nicht den letzten Stand, weil nach meiner Kenntnis das Verkehrsministerium sich da noch nicht abschließend zu verhalten hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das wäre noch mal eine Zuständigkeitserweiterung. - Und meine Frage noch mal an Sie: Wie ist man beim BMJV davon ausgegangen, was - - Bezüglich der beim KBA bereits liegenden Möglichkeiten: Ist das KBA bereits jetzt ermächtigt, bestimmte Interessen von Haltern und Verbrauchern zu verfolgen, zum Beispiel im Zusammenhang mit Herstellerangaben zum CO₂-Ausstoß und dem Verbrauch?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis und Information ist das KBA sozusagen eine Zulassungs- und Prüforganisation, und Fragen der Art, wie sie nun aus der Gesellschaft, aus dem Umfeld kommen, jedenfalls was die Verbraucherseite anbetrifft oder auch die Seite von Autonutzerorganisationen, haben da bisher, glaube ich, nach meiner Kenntnis kein eigenes Forum.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ein weiterer Punkt, den ich ansprechen möchte: Im Februar 2016 baten Sie Ihr Ministerium um eine Bewertung „zu den zivilrechtlichen Gewährleistungsansprüchen bei falschen Angaben eines Herstellers zu Abgas- und Kraftstoffverbrauchswerten von Neufahrzeugen“. Das ist BMJV-2-1, Ordner 12, Blatt 1 ff. In dieser Bewertung wird unter anderem ausgeführt, dass „ein Rücktritt von einem Kaufvertrag“ für ein Fahrzeug erst dann möglich sei, „wenn ein Kraftstoffmeherverbrauch von über 10 Prozent“ vorliege; das ergibt sich aus dem Beschluss des BGH vom 8. Mai 2007. Bei darunter liegenden Abweichungen würde „die Wertminderung des Fahrzeuges ... als gering eingeschätzt werden.“ Meine Frage: Wissen Sie, ob der Rücktritt vom Vertrag bei Vorliegen eines in diesem Sinne rechtserheblichen Mangels nur möglich ist, wenn manipuliert wurde bzw. wenn die Manipulationen rechtswidrig sind?

Zeuge Gerd Billen: Das wäre eine Frage, die ein Gericht im Einzelfall zu entscheiden hat. Insofern kann ich hier keine Aussage treffen. Es kann auch sein, dass ein Gericht bei 10 Prozent sagt, das ist ein so gravierender Mangel, dass ein Rücktritt möglich ist. Das müsste sozusagen ein Gericht im Einzelfall klären. Ob sozusagen hier die Manipulation oder der Betrug eine Rolle spielt, ist eine zweite Frage. Es kommt in erster



Nur zur dienstlichen Verwendung

Linie darauf an, dass die Sache einen Mangel hat, und das ist für den zivilrecht-

(ORRn Dr. Kristin Köpernik
(BMJV): Herr Behrens, Entschuldigung!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, bitte.

ORRn Dr. Kristin Köpernik (BMJV): Ich möchte darum bitten, dass Sie zum einen keine juristischen Fragen stellen und zum anderen nicht irgendwelche hypothetischen Fragen stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, okay. Dann versuche ich es noch mal anders. - Es ging ja um das BGH-Urteil und die entsprechenden Schlussfolgerungen seitens des BMJV. Dann frage ich eher allgemein: Welche Überlegungen haben Sie im Sinne der betroffenen Verbraucher dazu angestellt?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben keine konkreten Überlegungen angestellt, ob und in welcher Weise man hier über die bestehenden gesetzlichen Anforderungen hinaus weitere Anforderungen ins Kaufrecht aufnimmt.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der eben gerade erwähnten rechtlichen Bewertung wird auch die Möglichkeit eines Schadensersatzanspruches geprüft, der aus höheren Spritkosten aufgrund höheren Kraftstoffverbrauchs resultieren könnte. Dieser könnte etwa bestehen, sofern „der Straftatbestand des Betrugers erfüllt wäre“. Das ist die Quelle BMJV-2-1, Ordner 12, Blatt 7. Haben Sie im BMJV den Umstand diskutiert, dass VW mit Betrugsabsichten gehandelt haben könnte?

Zeuge Gerd Billen: Es ist Aufgabe der entsprechenden Gerichte, das festzustellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Würden Ansprüche wegen höherer Spritkosten Ihres Wissens auch im Rahmen normaler Mängelgewährleistung unabhängig von Betrugsdelikten bestehen?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ein Gericht zu dem Ergebnis kommt, dass es so ist, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - In einem Vermerk des Referates V A 3 vom 12. Mai 2016 wird das Ergebnis eines Gesprächs zum Thema „Neuwagenschlichtungsstelle“ festgehalten. Dieses Gespräch fand am 11. Mai 2016 unter Ihrer Leitung und unter Beteiligung diverser Organisationseinheiten des BMJV sowie des BMVI mit Vertretern verschiedener Automobilhersteller sowie Händlerverbänden statt. Das ist das Material BMJV-2-1, Ordner 11, Blatt 258. Danach wurde seitens der teilnehmenden Verbandsvertreter einhellig festgestellt, „dass für eine Neuwagenschlichtungsstelle ... kein Bedarf bestehe“. Hat es im Nachgang zu dem Gespräch am 11. Mai 2016 noch weitere Gespräche zum Thema „Neuwagenschlichtungsstelle“ gegeben?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe das Thema zum einen mit den beteiligten Verbraucher- und Autnutzerorganisationen besprochen im Rahmen einzelner Treffen und habe dann, wie Sie schon ausgeführt haben, die Gebrauchtwagenhändler und - ich kriege die Verbände nicht mehr alle zusammen - eingeladen, die sehr deutlich gemacht haben, dass derzeit beim Kauf von Neuwagen Schlichtungswünsche und -fälle praktisch nicht auftreten, weil die Kulanz bei Garantien hier, sagen wir mal, sehr weit greift und die Automobilhersteller bei Neuwagen von sich aus ein Interesse haben, Dinge, wenn sie denn entstehen, zu regeln. Wir sind trotzdem noch an dem Thema Schlichtung dran, aber eher aus Überlegungen, die jetzt nichts mit VW zu tun haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich Sie ganz gerne noch mal befragen, ob möglicherweise das, was eine Schlichtungsstelle machen könnte, unter Umständen auch durch andere Verfahren mit abgearbeitet werden könnte. Sie, Herr Billen, hatten in einer auf der Homepage des BMJV veröffentlichten Rede vom 28. September 2015 für dieses Jahr, für 2016, eine Musterklagemöglichkeit in Aussicht gestellt und in der Rede auch Defizite an der derzeitigen Rechtssituation in Deutschland festgemacht und hierzu ausgeführt - ich zitiere -:

Zeigt uns nicht das Verhalten vieler Banken, Energieversorger und



Nur zur dienstlichen Verwendung

Versicherer bei der Erstattung unrechtmäßig vereinnahmter Gebühren, dass Handlungsbedarf besteht? Entfalten das Zivilrecht und das Zivilprozessrecht ... noch genügend Abschreckungspotential gegenüber unseriösen Marktteilnehmern?

Aus welchen Gründen blieb die Vorlage des von Ihnen damals angekündigten Referentenentwurfs aus?

Zeuge Gerd Billen: Wir sind noch in Beratungen zu dem Thema. Ja, das ist der Stand. *

Vorsitzender Herbert Behrens: Und zur Vorgeschichte dieses Referentenentwurfs: Ist das BMJV vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürde zunächst davon ausgegangen, dass eine gewisse Eilbedürftigkeit für den Gesetzentwurf besteht, um Verbraucher in anderen Lebensbereichen vor Nachteilen zu schützen?

Zeuge Gerd Billen: Die Überlegungen für eine solche Musterfeststellungsklage haben mit VW gar nichts zu tun und zu tun gehabt; sie liegen vorher. Und, wie Sie ausgeführt haben, ist die Frage, die uns geleitet hat, die gewesen, ob wir mit den derzeitigen Möglichkeiten, dass nämlich jeder Verbraucher, jede Verbraucherin selbst zivilrechtlich klagen muss - - ob das in solchen Fällen ein ausreichendes Instrument ist. Wir haben uns angesehen, was in den letzten Jahren in den Niederlanden und in Frankreich geschehen ist, wo man solche Sammelklagen eingeführt - - Wir haben uns intensiv mit den möglichen kritischen Argumenten beschäftigt, also Class Action in den USA. Und das sind Dinge, die wir zurzeit auswerten und intern beraten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat nun das Auftreten, das Aufdecken des Abgasskandals die Haltung des BMJV an dieser Stelle verändert?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Entwurf eines Berichts der Bundesregierung an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen

Bundestages am 15. Dezember 2015 mit dem Titel „Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen auf Verbraucherinnen und Verbraucher“ - das ist BMJV-2-1, Ordner 7, Blatt 47 ff. - enthielt Ausführungen zur Einführung einer Musterfeststellungsklage zur Verbesserung des kollektiven Rechtsschutzes. In der dem Ausschuss übersandten Fassung des Berichts waren diese Ausführungen nicht mehr enthalten. Laut Aussage Frau Kreitmairs in einer E-Mail vom 15. Dezember 2015 war der Textteil zur Musterfeststellungsklage vom BMVI auf Leitungsebene ohne Angaben von Gründen gestrichen worden; BMJV-2-1, Ordner 7, Blatt 11. Haben Sie Kenntnis, was der Anlass für diese Streichung war?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab den Entwurf vorher, und dann gab es einen Entwurf, wo es nicht mehr drin war. Wie haben Sie auf Leitungsebene auf diese Streichung des BMVI reagiert?

Zeuge Gerd Billen: Ich kann jetzt nur den Teil übersehen, den ich bearbeitet habe. Ich hatte noch mal eine gekürzte Fassung vorgeschlagen. Die Auskunft war aber, dass das auf Staatssekretärschicht nicht zu lösen ist. Dann habe ich es ans Ministerbüro gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt - -

Zeuge Gerd Billen: Es ist ja üblich in den Eskalationsstufen, dass man von unten nach oben geht und guckt, wo wird man sich einig, wo wird man sich nicht einig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es gab einen Dissens in der Frage.

Zeuge Gerd Billen: Es gab einen Dissens in der Frage. Dieser Bericht muss ja nicht nur mit dem Verkehrsministerium, sondern auch mit anderen Beteiligten abgestimmt werden. Da hatten wir keine Vorbehalte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und mit - - An welchen Stellen hat das BMJV ja auch festge-

* Nachtrag: Der Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Musterfeststellungsklage wurde am 1. Dezember 2016 an die Bundesressorts mit der



Nur zur dienstlichen Verwendung

stellt, dass dort Dinge von Ihnen verlangt werden, die Sie nicht mittragen können? Hat es quasi einen - - Sie haben gesagt, Sie haben es auf die höhere Ebene abgeben müssen, weil es auf Staatssekretärebene nicht zu klären war. Können Sie etwas über die nicht lösbaren Konfliktpunkte sagen, -

Zeuge Gerd Billen: Ja, ich habe bei dem - -

Vorsitzender Herbert Behrens: - aus Ihrer Sicht, seitens des BMJV?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich jetzt das Thema „Musterfeststellungsklage“ nehme: Wir sind ja hier in einem Verfahren gewesen, wo wir Berichte abstimmen, oder es gibt Verfahrensschritte, wo wir eine Antwort innerhalb der Bundesregierung abstimmen. Es ist nicht völlig ungewöhnlich, dass man darüber streitet, was von wem wie gesagt wird, um das zu formulieren. Ich habe es erst mal zunächst so akzeptiert, oder ich habe festgestellt, dass wir auf Staatssekretärebene den Punkt nicht auflösen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie über den weiteren Fortgang noch etwas sagen, als es auf die höhere Ebene gegeben worden ist? An welchen Stellen hat das BMJV - oder auch Sie - Kenntnisse erlangt über den weiteren Fortgang des Verfahrens?

Zeuge Gerd Billen: Ich weiß nicht, ob die Minister noch mal miteinander gesprochen haben; kann ich jetzt nicht sagen. Ich glaube nicht.

Wichtig war uns auch, dass eine Information des Ausschusses erfolgt, weil der Ausschuss schon mehrfach eine Information angemahnt hatte und wir es auch für sinnvoll und richtig erachtet haben, die zu geben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann meine letzte Frage zu diesem weiteren Fortgang. In einem Sprechzettel aus dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am 14. Oktober 2015 heißt es zum Unterpunkt „Musterfeststellungsklagen“ - Zitat -:

Den Gerichten und Parteien wird es auf diesem Weg ermöglicht, sich auf die einmalige Klärung ... wiederkehrender ... tatsächlicher oder rechtlicher Fragen zu konzentrieren. Betroffene Verbraucher sollten sich über ein Klageregister an das Musterverfahren „andocken“ können, um die Verjährung ihrer Ansprüche zu vermeiden.

Und weiter heißt es dort in diesem Sprechzettel:

Ganz klar: Es darf **keine missbräuchliche Klageindustrie** geben! Es gilt zu vermeiden, dass spezialisierte Großkanzleien Sammelklagen allein aus eigenem Profitstreben ins Rollen bringen und Unternehmen - völlig unabhängig von der eigentlichen Rechtslage - zu sachwidrigen, aber teuren Vergleichen zwingen.

Das ist das Material BMJV-2-1, Ordner 3, Seite 371.

Und meine abschließende Frage: Welche Gründe hatte das BMJV für den eigens betonten Kommentar zur Klageindustrie, wo doch nach der Beschreibung eine Musterfeststellungsklage im Vergleich zu sonstigen Sammelklagen eigentlich sehr gut geeignet sein soll, Rechtsfragen zu bündeln und wiederkehrende Fragen - Zitat - nach der „eigentlichen Rechtslage“ zu klären?

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Herr Vorsitzender, auch das ist eine Frage, die mit dem hiesigen Untersuchungsgegenstand nichts zu tun hat, sondern ganz allgemein verbraucherpolitisch und konkret um dieses Thema „Musterfeststellungsklage“ gerichtet ist, aber keinen konkreten Bezug zum Untersuchungsgegenstand hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na ja, die Frage Musterfeststellungsklage war schon, zumindest was die Diskussion anbetrifft, dann nach dem VW-Skandal doch in aller Munde. Insofern hatte ich zumindest vermutet, dass es zum Untersuchungsgegenstand gehört.



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das gehört da eindeutig zu!)

Ich werde mir meine Frage noch mal ansehen darauf hin, wo an der Stelle für Sie der Zusammenhang besser hergestellt werden kann, und würde dann zunächst

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herbert, du musst das den Kollegen der CDU geben! Die können das fragen!)

diese Runde beenden und gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender - allerdings ohne die Frage; wir haben uns ein bisschen was anderes überlegt.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Billen, Sie hatten eingangs in Ihrem Statement erklärt - und der Herr Vorsitzende hat das auch, glaube ich, schon so in etwa nachgefragt; ich will es nur noch mal zur Verdeutlichung haben -, dass Sie bzw. Ihr Haus im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand im Kontakt mit Verbraucherorganisationen und Verbrauchern gewesen seien. Waren Sie im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand auch im Kontakt mit Kraftfahrzeugherstellern, inländischen und/oder ausländischen?

Zeuge Gerd Billen: Also, nach meiner Kenntnis habe ich im Haus dazu keine Gespräche geführt. Ich will nicht ausschließen, dass - ich war auf dem Jahresempfang des VDA, ich war auf der Internationalen Automobil-Ausstellung - ich da auch mit Unternehmensvertretern gesprochen habe; das ist sicher so der Fall gewesen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Auch zu diesem Untersuchungsgegenstand?

Zeuge Gerd Billen: Da ist auch über VW gesprochen worden, ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ausschließlich über VW, oder bezog sich das auch auf andere Hersteller, in- und ausländische?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das Thema, das uns im BMJV interessierte, ist eigentlich kein VW-Thema gewesen, sondern es ging um die Frage automatisiertes Fahren, um Produkthaftungsfragen. Also insofern ist da nicht ausschließlich über VW gesprochen worden, sondern wie man das so macht, wenn man sich auf einem Empfang sieht und dann tauscht man sich da aus.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Dann ergibt sich für mich noch eine weitere Frage aus dem eben Erörterten. Sie hatten ausgeführt zum Thema „Abschalteinrichtungen“ und „Vorliegen eines Sachmangels“. Können Sie noch mal bitte präzisieren, wann die Verwendung einer Abschalteinrichtung aus Ihrer Sicht einen Sachmangel darstellt oder darstellen kann?

ORRn Dr. Kristin Köpernik (BMJV): Entschuldigung, ich bin auch jetzt wieder der Meinung, dass es eine juristische Frage ist, und weise auch darauf hin, dass Herr Billen kein Jurist ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, das darf jetzt hier allerdings keine Rolle spielen, und ich halte Ihren Einwand für unerheblich, weil dieser Sachverhalt vom Zeugen Billen selber angesprochen worden ist, und eine Nachfrage zu Ausführungen, die der Zeuge macht, ist ohne Weiteres jederzeit möglich.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Entschuldigung, da muss ich aber aus Sicht der Bundesregierung doch noch anmerken: Es kommt einfach sehr häufig vor, dass wir nicht die Unterscheidung machen zwischen Fragen nach Dingen, die der Zeuge getan hat, und Wahrnehmungen, die sich auf vorangegangenes Verhalten und Handeln des Zeugen beziehen - auf der einen Seite -, und Fragen, die sich auf Einschätzungen des Zeugen beziehen, die nicht den konkreten Bezug in die Vergangenheit, auf vorausgegangenes Handeln nehmen. Der Unterschied besteht darin, dass solche allgemeinen juristischen Fragestellungen an ju-



Nur zur dienstlichen Verwendung

ristische Sachverständige gerichtet werden dürfen, aber nicht an Zeugen, die nur nach ihrer eigenen Wahrnehmung befragt werden dürfen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist aber auch - -

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Insofern hat der Einwand der Kollegin aus dem BMJV durchaus seine Berechtigung.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein. Also, Entschuldigung - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist eindeutig eine Nachfrage zu Ausführungen des Zeugen gewesen, und ich halte es für zulässig.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, Ihre Ausführungen teile ich insofern auch nicht. Sie mögen mir bitte Ihre Argumentation einmal verschriftlicht reinreichen. Ich würde mir das im Nachgang gerne mal durchlesen. Wenn wir hier einen Sachverhalt erörtern und ein Zeuge führt zu einer Frage aus, dann müssen Nachfragen - - sind jederzeit Nachfragen erlaubt. Ich würde Sie darum bitten, dass Sie ein rechtliches Kurzgutachten mir zu dieser Frage der angeblichen Unzulässigkeit bei Gelegenheit nachreichen.

Ich würde jetzt allerdings ganz gerne - - Wir würden jetzt zunächst, glaube ich, aus unserer Sicht kurz die Sitzung unterbrechen wollen, und dann setze ich mit meinen Fragen fort. Ich habe dann, glaube ich, noch so rund 25 Minuten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Dann unterbreche ich die Sitzung zu einer internen Beratung. Und dann möchte ich all diejenigen, die nicht an einer nichtöffentlichen Sitzung teilnehmen dürfen, bitten, den Saal zu verlassen.

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

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich:
12.57 Uhr)

Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Gerd Billen

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir setzen die öffentliche Vernehmungssitzung fort. Der Kollege Müller hat das Wort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Vorsitzender! Herr Staatssekretär Billen, wir waren so ein bisschen vom Pfad abgekommen. Deswegen noch mal die Frage. Sie hatten ja ausgeführt auf eine Frage des Herrn Vorsitzenden, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen einen Sachmangel der Fahrzeuge darstellt. Wenn Sie das als Meinung des Hauses entwickelt haben, interessiert mich noch mal eine gewisse Differenzierung. Begründet nach Einschätzung Ihres Hauses die Verwendung von Abschaltvorrichtungen in Kraftfahrzeugen grundsätzlich einen Sachmangel - oder, anders gesagt, regelmäßig -, und gibt es auch Ausnahmen, in denen Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kommen in Kraftfahrzeugen, diese aber nicht automatisch einen Sachmangel begründen nach Einschätzung Ihres Hauses?

Zeuge Gerd Billen: Ja, um vielleicht noch mal meine Aussage zu präzisieren: Ein Sachmangel kann nur von einem Gericht in einem Verfahren festgestellt werden. Wir haben ja Zivilverfahren, wo ein Käufer vor Gericht geht, weil er sagt, das oder das kann einen Mangel darstellen - für den Fall, wenn ich nicht so einig werde. Wir haben Überlegungen angestellt für den Fall, dass es zu solchen Situationen kommt. Deswegen kann ich Ihre Frage in der Präzision nicht beantworten. Die Fragen, die an uns herangetreten wurden - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Billen, ganz kurz! Ich unterbreche Sie ungern, aber in dem Fall mache ich es trotzdem. Sie erkennen vielleicht so ein bisschen die Relevanz dieser Frage, und Sie waren ja im ersten Angang da durchaus auskunftsfreudiger. Ich nehme Ihnen das - ich sage das mal ganz freimütig -



Nur zur dienstlichen Verwendung

schlechterdings nicht ab. Sie haben nämlich eben ausgeführt, dass in Ihrem Haus eine Einschätzung vorherrscht, dass die Verwendung von Abschalt- einrichtungen - und wir haben in den vorhergehenden Sitzungen gelernt, es gibt offensichtlich unterschiedliche Arten von Abschalt- einrichtungen - das Vorliegen eines Sachmangels begründet. Das ist eine Einschätzung Ihres Hauses. Wir sind ja hier insofern nicht vor Gericht und müssen hier nicht über Ansprüche entscheiden; aber welche Abgrenzung Sie bei der Einschätzung Ihres Hauses angelegt haben, das interessiert mich durchaus - und ich glaube, auch noch eine Reihe von weiteren Ausschussmitgliedern. Deswegen bitte ich, die Frage zu beantworten. Das war Ihnen ja im ersten Gang durchaus möglich.

Zeuge Gerd Billen: Ich habe die Frage im ersten Gang so verstanden, was wir geprüft haben, und wir haben uns nicht mit den tatsächlichen Fragen beschäftigt - ist auch nicht unsere Aufgabe -, sondern bei uns war die Frage: Für den Fall, dass etwas einen Sachmangel darstellt, wie ist dann der Weg? - Wir haben die rechtlichen Wege aufgezeichnet, die für Konsumenten, Verbraucher - - Die Konsequenzen und Wege haben wir dargestellt. Wir haben uns als Haus - ist auch nicht unsere Aufgabe - nicht damit beschäftigt, ob einzelne Formen von Abschalt- einrichtungen nun zulässig sind oder nicht, weil das nicht unsere Aufgabe ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das hatte sich vorhin, ehrlich gesagt, ein bisschen anders angehört. Ich werde mir das im Protokoll insofern auch noch mal durchlesen und dann eventuell zum anderen Zeitpunkt auf diese Fragestellung zurückkommen.

Wenn Sie jetzt sagen, dass sich in Ihrem Haus damit nicht auseinandergesetzt worden ist, haben Sie eine Meinungsbildung vielleicht auch mehr oder weniger zufälliger Art und Weise in Ihrem Haus dahin gehend entwickelt, ob für die Beurteilung oder für die Einschätzung einer Abschalt- einrichtung als Sachmangel es relevant sein kann, ob ein Rückruf von Fahrzeugen durch das KBA angeordnet worden ist oder ob es sozusagen einen solchen angeordneten Rückruf gar nicht

gibt, sondern die Hersteller die Situation selber nachbessern wollen? Haben Sie solche Überlegungen bei der Bewertung „Was ist Sachmangel, und was ist nicht Sachmangel?“ angestellt?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis nicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Alles klar. - Dann komme ich in der zweiten Runde noch mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist das Wort bei den Grünen. Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich hätte ein paar grundsätzliche Fragen, Stichwort Thema „Untersuchungskommission VW“, Herr Billen. War Ihr Haus in irgendeiner Weise da eingebunden?

Zeuge Gerd Billen: In die Einrichtung und Besetzung der Kommission waren wir nicht eingebunden. Das ist eine Aufgabe des Verkehrsministeriums gewesen. Herr Staatssekretär Odenwald hat in den Gesprächen, die ich mit ihm geführt habe, aus der Arbeit berichtet.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie sich denn als Verbraucherministerium über die Sie betreffenden Fragen, die ja zweifelsohne mit der Arbeit der Kommission im Zusammenhang standen und stehen, informiert gefühlt? Oder war aus Ihrer Sicht da Verbesserungsbedarf?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe mich informiert gefühlt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie kommt es denn dann, dass ich in den Unterlagen immer wieder auf Hinweise - - auch ein Schreiben finde, das Sie zusammen mit den Kollegen des Wirtschafts- und des Umweltministeriums gemacht haben, wo Sie sich darüber beklagen, dass Sie nicht über die Ergebnisse der Untersuchungskommission informiert worden sind?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Gerd Billen: Wir haben den Kollegen Odenwald gebeten, erneut zu einem Treffen einzuladen, damit wir die Fragen, die in den jeweiligen anderen Häusern ankommen - und ich kann jetzt nur fürs BMJV sprechen - dann auch entsprechend beantworten können. Es hat also, sagen wir mal, keine monatliche Berichterstattung gegeben, was in der Untersuchungskommission besprochen und bearbeitet wurde, und deswegen haben wir da um ein Gespräch und einen guten Informationsfluss gebeten.

Ich habe es ja bei uns erklärt: Wir sind ja Anlaufstelle auch für dieses Consumer Protection Network. Wir haben Anfragen auch aus anderen Ländern bekommen, und darüber wollten wir sprechfähig sein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich eine Frage zu der Fertigung eines Berichts an den Rechtsausschuss, 15. Dezember 2015. Da gab es Berichtswunsch des Rechtsausschusses, und dann wollten Sie den - so entnehme ich das in Unterlagen - mit dem Verkehrsministerium abstimmen. Und dann gibt es - das findet sich in BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 18 - eine Mail von Daniel Westhoff aus dem Bundesverkehrsministerium. Der schreibt:

Ich bitte um Verständnis dafür, dass nach eingehender hausinterner Prüfung seitens BMVI ... keine Mitzeichnung des Entwurfes erfolgen kann. Die in dem Entwurf enthaltenen Forderungen können seitens BMVI in wesentlichen Teilen nicht mitgetragen werden.

Was waren das denn für wesentliche Teile, die dann nicht mitgetragen werden können? Wenn ich mir den Bericht angucke an den Rechtsausschuss, würde ich den als sehr allgemein bezeichnen. Da würde mich einfach interessieren: Was war das, was das Verkehrsministerium da nicht mittragen konnte?

Zeuge Gerd Billen: Können Sie mir noch mal einen Hinweis geben? Herr Westhoff ist Mitarbeiter von? Ich habe den Namen jetzt nicht parat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Daniel Westhoff, Referat LA 27 im Bundesverkehrsministerium.

Zeuge Gerd Billen: Es gab eine Diskussion zwischen den beiden Häusern, ob und in welcher Weise man das Thema „Musterfeststellungsklage“ aufgreift. Das ist ja vorhin schon angesprochen worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es da noch weitere Punkte? War das das einzige Problem, oder gab es da insgesamt noch weitere Punkte?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Erinnerung war das der strittige Punkt. Ob es zu dem Thema „Aufgabenerweiterung Kraftfahrt-Bundesamt“ in dem Bericht jetzt ging, habe ich jetzt nicht präsent.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch mal eine allgemeine Frage an Sie stellen. Jetzt haben wir ja gut ein Jahr - über ein Jahr; ein Jahr und drei Monate fast schon -, seit dieser sogenannte VW-Skandal, der Abgaskanal, bekannt ist. Hat es eigentlich seitdem jetzt irgendwelche strukturellen Veränderungen oder juristische Veränderungen in Bezug auf Verbraucherrechte gegeben, wo Sie sagen würden: „Ja, das ist mit ausgelöst worden durch den VW-Skandal“?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben sowohl in dem Bericht wie auch in den vielen Gesprächen mit ausländischen Regierungen hingewiesen auf die Besonderheiten des deutschen Zivilrechts, dass bei uns nämlich keine generellen Prämien gezahlt werden für mögliche Fehler und dass wir es auch bevorzugen, wenn Dinge in einer rechtsstaatlichen Weise geklärt werden vor Gericht und nicht über Vergleiche. Deswegen haben wir keine Änderungen am Zivilrecht in der Weise vorgenommen, weil wir das für gut und richtig halten.

Was wir daneben ins Spiel gebracht haben, ist die Idee einer Musterfeststellungsklage, also wenn es darum geht, dass sich Verbraucher zu-



Nur zur dienstlichen Verwendung

sammenschließen können, um ihre zivilrechtlichen Ansprüche zu bündeln. Das ist, wie ich sagte, noch in Beratung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich in dieser Runde noch zu einem weiteren Komplex eine Frage. Wir haben ja eben die Frage „Sachmangel“ diskutiert: Wann ist etwas ein Sachmangel? - Will ich jetzt gar nichts zu fragen.

Der Punkt ist einfach: Es gibt jetzt eine vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordnete Rückrufaktion. Dann wird technisch etwas am Auto geändert. Haben Sie als Verbraucherschutzministerium sich bisher mit der Frage auch dann auseinandergesetzt: „Sind tatsächlich durch diese technischen Änderungen mögliche Mängel behoben, bzw. entstehen nicht durch die Mängelbehebung neue andere Mängel, zum Beispiel weniger Leistung, höherer Verbrauch - was weiß ich - an dem Auto?“? Haben Sie sich da in irgendeiner Weise in Ihrem Haus mit auseinandergesetzt?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich hier richtig informiert bin, ist - allerdings, ich glaube, erst nach Einsetzung des Untersuchungsausschusses - auch auf Wunsch des Verkehrsministeriums eine Erklärung von VW erfolgt, die sozusagen festhält, dass es keinen Mehrverbrauch und andere Dinge gibt. Wir haben uns damit nicht beschäftigt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Danke in der ersten Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann die Fraktion der SPD. Bitte.

Dirk Wiese (SPD): Vielen Dank. - Ich hätte noch mal eine generelle Frage. Wir haben das vorhin schon gehört von dem Kollegen Herrn Behrens, aber auch von der CDU im Hinblick auf das Stichwort der Musterfeststellungsklage. Vielleicht könnten Sie da noch mal die Ausführungen machen und noch mal kurz schildern, wie dieses Projekt im Hause des BMJV angegangen worden ist, wann sozusagen die ersten Überlegungen auf den Weg gebracht worden sind. Weil mein Kenntnisstand ist ja auch, dass es bereits im September 2014 hierzu Debatten im Bundestag

gegeben hat. Vielleicht könnten Sie kurz noch mal angeben, wann die ersten Überlegungen begonnen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Wiese, wenn der Zusammenhang zum Untersuchungsgegenstand hergestellt werden kann in dieser Frage, dann würde ich Sie darum bitten, noch mal neu zu fragen.

Dirk Wiese (SPD): Der kann deshalb hergestellt werden, weil aus den vorangegangenen Fragen immer wieder so herauszuhören gewesen ist, dass erst im Zusammenhang mit der Aufdeckung des VW-Skandals sozusagen das Modell dieser Musterfeststellungsklage angegangen worden ist - - und darum hier noch einmal deutlich zu machen, ab wann sozusagen die ersten Überlegungen schon im Hause des BMJV hier angestellt worden sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, wir müssen beim Untersuchungsgegenstand bleiben. Ich hatte ja vorhin schon - - Meine Frage war ja, inwieweit der Abgasskandal auf das Verfahren einen Einfluss gehabt hat, ob es dann noch mal einen neuen Anschlag gegeben hat, darauf noch mal neu anzusetzen oder zu beschleunigen, und das wurde vom Zeugen beantwortet. Aber die Genese der Musterfeststellungsklage können wir so nicht zulassen.

Dirk Wiese (SPD): Gut. - Dann gehe ich auf die zweite Frage ein und dann noch mal auf die Sitzung und den Bericht für den Rechtsausschuss im Dezember 2015. Ich glaube, das war am 16. Dezember 2015, wo die Sitzung des Rechtsausschusses unter Tagesordnungspunkt 1 stattgefunden hat über die verbraucherrechtlichen Auswirkungen des VW-Skandals. Da haben wir ja gerade schon an der einen oder anderen Stelle gehört, dass sozusagen die Passage zur Musterfeststellungsklage nicht in diesem Bericht aufgenommen worden ist. Ist Ihnen denn bekannt, dass dieses Thema dort trotzdem thematisiert worden ist? Weil es hat einen ziemlich zeitlichen Zusammenhang gegeben zu einer abschließenden Debatte im Deutschen Bundestag am 5. November 2015, wo auch die damalige Ausschussvorsitzende dieses Thema der Musterfeststellungsklage themati-



Nur zur dienstlichen Verwendung

siert hat. Und ist Ihnen bekannt, dass möglicherweise doch Nachfragen in mündlicher Art und Weise zu diesem Thema dort gestellt worden sind?

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis hat der Parlamentarische Staatssekretär Kelber über dieses Thema im Ausschuss berichtet.

Dirk Wiese (SPD): Gut. - Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Kollegin Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich gehe auf die nächste Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Seitens der Linksfraktion Kollege Hubertus, bitte.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Billen, Sie haben am 9. Juni 2016 ein Gespräch mit Herrn Odenwald geführt zu Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit Emissionen bei Volkswagen. In der dazu vorliegenden Protokollnotiz heißt es - und ich nenne jetzt mal die Materialnummer, eben auch fürs Protokoll, also MAT A BMVI-2-1 Az. LA 23/7363.1/1-1 im Ordner 21 von 23, Seite 3; ich zitiere jetzt aus der Protokollnotiz -:

Die Kundenrechte waren von der Untersuchungskommission als wichtig bewertet worden. VW hatte, so Herr Sts O, auch entsprechende Zusagen gemacht. Was Entschädigungen anbelangt, so darf die Situation in D und in den USA nicht verglichen werden. In den USA wird VW gesetzliche Emissionsvorgaben nicht mehr im vollen Umfang erreichen. Das Fahrzeug wird also den vertraglichen Vereinbarungen nach dem Umbau nicht mehr entsprechen. Deshalb ist die Entschädigung vorgesehen. In D prüft das KBA dagegen, ob sämtliche Parameter aus dem Typgenehmigungsverfahren eingehalten sind. Das Fahrzeug wird nach dem Ausbau der Ab-

schalteinrichtung also die sonstigen Parameter in vollem Umfang erfüllen.

Können Sie sich erinnern, Herr Billen, ob diese Aussage von Herrn Odenwald näher erläutert worden ist? Hat Herr Odenwald Ihnen erklärt, wie diese Vorgabe voraussichtlich technisch verlässlich umgesetzt wird, sodass sich auch die CO₂-Verbrauchswerte auf der Straße nicht erhöhen? Oder war die Erklärung so zu verstehen, dass es auf die CO₂-Verbrauchswerte im Testverfahren nach dem NEFZ ankommen würde?

Zeuge Gerd Billen: Die Frage haben wir nicht erörtert, also ob und wie er das sicherstellt. Er hat das eben so erläutert; aber wir sind da nicht auf Einzelheiten eingegangen.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay. - Dann habe ich noch eine weitere Nachfrage: Hatten Sie und Odenwald Ihrem Eindruck nach beide denselben Wissensstand zu den aktuellen Kenntnissen in der Untersuchungskommission, und haben Sie gegebenenfalls eine entgegenstehende Auffassung, Zweifel oder Kritik gehabt und/oder geäußert? Wie wurde diese von Ihrem Gesprächspartner aufgenommen?

Zeuge Gerd Billen: Die Kenntnisse, die jetzt im Untersuchungsbericht alle eingearbeitet wurden, kann ich nicht haben. Ist sozusagen auch nicht unsere Aufgabe. Wir haben den zur Kenntnis bekommen. Ich habe mit Herrn Odenwald die Themen im Wesentlichen erörtert, die uns besonders am Herzen lagen. - Ja, das dazu.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Noch eine weitere Nachfrage: Teilte seinerzeit das BMJV den Standpunkt, dass Verbraucherinnen und Verbraucher nicht dieselben Nachteile zu erwarten haben wie vergleichbare Kunden in den USA? Wenn ja, woran liegt das?

Zeuge Gerd Billen: Wir teilen die Auffassung - das war die Auffassung oder ist die Auffassung der Bundesregierung -, dass Verbrauchern keine Nachteile entstehen sollen. Wir haben allerdings eine andere rechtliche Situation als in den USA, und von daher war für uns wichtig, zunächst mal



Nur zur dienstlichen Verwendung

zu sehen, ob die Veränderungen bei den Abschaltvorrichtungen zu Veränderungen im Benzinverbrauch oder im Dieserverbrauch oder bei anderen Parametern führen. Das stand bei uns im Vordergrund, dass hier keine Nachteile für ^{Verbraucher} entstehen.

Dann ist es eben im Zivilrecht so: Wenn ein Verbraucher/eine Verbraucherin die Auffassung hat, trotzdem kann ein Schaden entstehen, dann muss das vor Gericht ausgefochten werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten erwähnt, dass Sie nicht diese spezifische Frage erörtert haben bezüglich der unterschiedlichen Grundlagen der Entschädigungsansprüche - also die Ausführungen von Odenwald -, sondern es sind Themen gewesen, die Ihnen am Herzen lagen. Welche waren das?

Zeuge Gerd Billen: Ja, das war das Thema einer guten Information der Kunden. Wir hatten auch an Herrn Odenwald herangetragen, dass es, sagen wir mal, Anfragen gab, die auf eine Verbesserung der Information der Kunden abzielten durch VW. Wir hatten diese Hinweise auch von der belgischen Regierung bekommen. Wir haben das Thema erörtert, was das Kraftfahrt-Bundesamt anbetrifft, was ich eben erwähnt habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat es auf diese Vorschläge, die Sie gemacht haben, Reaktionen gegeben? Welcher Art?

Zeuge Gerd Billen: Bei VW ist nach meinem Wissen die Information der Kunden auf der Homepage verbessert worden. Ob und welchen Einfluss nun die Intervention von Herrn Odenwald hatte, kann ich nicht beurteilen. Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal eine ergänzende Frage zu den Entschädigungsansprüchen. Die waren zumindest in der öffentlichen Diskussion durchaus präsent und sind es ja heute noch, inwieweit es da unterschiedliche Ansprüche gibt. VW argumentiert mit den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen. Inwieweit hat es auch eine direkte Erörterung dieser Unterschiede im BMJV gegeben? Wird die Rechtsauffassung von

VW vollumfänglich geteilt, was die Grundlagen für Entschädigungsansprüche sind?

Zeuge Gerd Billen: Die Rechtsauffassung von VW kann ich nicht beurteilen. VW ist ja im Moment schon, ich glaube, in Verfahren. Wir haben nur in der Bundesregierung sozusagen die Auffassung geteilt, dass wir uns nicht die Forderung zu eigen machen einer pauschalen Entschädigung für alle VW-Kunden, die betroffen sind, sondern nach dem deutschen Recht ist, wenn ein Mangel vorliegt - und den haben nicht wir festgestellt, sondern der ist andernorts festgestellt worden -, zunächst einmal für Abhilfe zu sorgen. Wenn die Abhilfe erfolgreich ist, sind in aller Regel sozusagen die Dinge für die Betroffenen befriedigt. Deswegen ging es uns nur darum oder ging es uns darum, dass wir uns diese pauschalen Ansprüche - 1 000 Dollar für jeden - eben nicht zu eigen gemacht haben, sondern auf unsere ~~Standards in der~~ Rechtsdurchsetzung verwiesen haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Voraussetzung dafür, dass es kein Thema mehr ist, ist, dass eine Umrüstung oder Nachrüstung erfolgreich abgeschlossen worden ist. Welche Kriterien gibt es sonst noch? Was ist das Kriterium für einen erfolgreichen Abschluss der Umrüstung aus Ihrer Sicht?

Zeuge Gerd Billen: Wenn der Mangel beseitigt ist, so er denn einen Mangel darstellt, und keine negativen Konsequenzen damit verbunden sind. Also, für den hypothetischen Fall, dass nach einer Veränderung der Kraftstoffverbrauch um 10 oder 15 Prozent zunehmen würde, könnte das für einen Betroffenen möglicherweise ein Klageanlass sein, weil er sagt, das hat Nebenwirkungen. Aber die sind nach meiner Kenntnis - tritt das nicht ein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie darauf gedrungen, dass Ihnen auch nachgewiesen wird, dass es eine erfolgreiche Beseitigung dieses Mangels gegeben hat, oder reicht die Aussage von VW aus: „Wir machen ja die Rückrufaktion“, zu der sie verpflichtet worden waren, und dann ist der Fall für Sie erledigt gewesen? Oder haben Sie nachgefordert und wollten einen Beleg über die Umrüstung?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Kenntnis hat VW dieses Kundenversprechen abgegeben in einem Kundenbrief. Aber wie gesagt, ich kriege den Zeitraum jetzt nicht mehr - - habe ich nicht mehr im Kopf. Kann auch sein, dass es August oder September war. Und eine Voraussetzung ist, dass nicht wir damit zufrieden waren, sondern dass letztlich auch das KBA sich die Sachkunde verschafft, ob das so zutrifft oder nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielleicht vorab: Es ist ab und zu das Wort oder die Bezeichnung „Consumer Protection Network“ gefallen. Können Sie dazu noch mal Ausführungen machen? Was muss ich mir dazu vorstellen? Was inspiriert Sie dabei, oder wie inspirieren Sie jetzt Consumer Protection Network im Zusammenhang mit den Dingen, die wir hier untersuchen wollen?

Zeuge Gerd Billen: Diese CPC ist ein von der EU-Kommission ins Leben gerufenes Netzwerk von Verbraucherrecht durchsetzungsorganisationen, die in den Fällen tätig werden sollen, wo sozusagen - - wenn jetzt eine Konsumentin aus Deutschland in Holland etwas gekauft hat, was mangelhaft oder fehlerhaft ist, und sie dort nicht zu ihrem Recht kommt, dass über eine Institution in Holland ihre Rechte durchgesetzt werden können, beispielsweise in Fällen, wo wir Länder haben mit einer behördlichen Verbraucherrecht durchsetzung.

Im Falle von CPC war es in dem Fall VW so, dass wir eine Reihe von Anfragen bekommen haben aus anderen Ländern - Belgien, Italien, Frankreich; ich müsste noch mal gucken -, die aus ihrer Sicht kundgetan haben, dass bei ihnen sozusagen in den Ländern Verbraucherfragen aufgetaucht sind oder Verbraucher in ihren Rechten sich beeinträchtigt fühlen, und die uns gebeten haben oder hätten bitten können, rechtlich tätig zu werden. Wir haben ja in Deutschland die Situation, dass die Rechtsdurchsetzung eher zivilrechtlich organisiert ist durch die Verbraucherorganisationen oder die Wettbewerbszentrale.

Und unsere Aufgabe bestand jetzt darin, den Anfragen zunächst mal so zu begegnen, dass wir Informationen, die uns auch über das Verkehrsministerium zugegangen sind, aufbereiten und den entsprechenden Behörden in Belgien und anderen Ländern zuleiten, damit die einfach die Informationen und Daten und Fakten kriegen. Ich will es mal an einem Beispiel erläutern: In Belgien war der Eindruck bei der belgischen Regierung, dass die Information der Verbraucher nicht besonders gut war. So, das haben wir einfach weitergetragen, und von daher, glaube ich, war es einfach wichtig, auch durch die Informationen aus dem Verkehrsministerium die anderen Institutionen einfach mit guten Informationen zu versorgen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, es erscheint wahrscheinlich ein bisschen penetrant, aber bei diesen aufbereiteten - Sie nickten auch schon - Informationen, die Sie dann weiterleiten, waren da zum Beispiel auch Informationen dabei, wann so eine, ich nenne es jetzt mal: Manipulation oder der Einsatz von Abschaltvorrichtungen ein Sachmangel sein könnte? Ist das vielleicht in dem Zusammenhang in Ihrem Hause mal zusammengestellt und dann vielleicht weitergeleitet worden?

Zeuge Gerd Billen: Ich kenne die Antwort nicht im Detail. Ich weiß es nicht. Ich kenne die Antwort nicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wer hat denn bei Ihnen im Hause den Überblick über die gegebenen und zusammengestellten und weitergeleiteten Informationen?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben ein Referat, das sozusagen als deutsche Anlaufstelle in diesem Netzwerk fungiert und dann auch entsprechende Anfragen beantwortet.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Noch mal vielleicht ein bisschen allgemeiner gefragt: Also, tatsächlich, einige Dinge sind hier nicht unmittelbar alle unstrittig; aber jedenfalls besteht, glaube ich, ganz weitgehende Übereinstimmung in der Einschätzung, dass



Nur zur dienstlichen Verwendung

diese Kalamität, der wir hier nachgehen, durchaus Verbrauchervertrauen zerstört hat. Und in dem Zusammenhang würde mich mal interessieren, wie dieses verlorengegangene Verbrauchervertrauen in Ihrem Hause festgestellt worden ist, welche Zahlen Ihnen - vielleicht Absatzentwicklung - bekannt geworden sind, die Sie dann auch in konkrete weitere Überlegungen einfließen lassen, Informationen zu bedienen, Informationen zusammenzustellen, vielleicht auch Überlegungen einzuleiten, rechtsetzend Anregungen zu geben. Woran machen Sie das fest? Haben Sie genaue Kenntnis über Rückgang von Verkaufszahlen oder Veränderungen? Woran machen Sie es fest? Gibt es bei Ihnen eine Beschwerdestelle, wo so was aufläuft, sozusagen: „Mensch, wir haben jetzt hier gerade ganz viele Anfragen“?

Zeuge Gerd Billen: Wir haben einen Bürgerservice, an den Anfragen gerichtet werden, aber die Frage des Vertrauens ist insbesondere von Vertretern des vzbv, des ACE, des ADAC thematisiert worden, die ihrerseits darauf verwiesen haben, was bei ihnen an Themen anläuft. Wir haben keine Umfragen gestartet, sondern das waren die Rückmeldungen der Verbände, die wir oder die ich zum Gespräch eingeladen hatte. Wir haben auch keine Überlegungen angestellt, wie das Unternehmen das Vertrauen wiedergewinnen kann oder wiederbeleben soll. Das ist ja eine unternehmerische Aufgabe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde an der Stelle erst mal fertig sein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann ist in dieser Fragerunde Die Linke an der Reihe.

Dann würde ich ganz gerne die Frage der Sanktionen mit Ihnen kurz erörtern, und zwar: In einem Sprechzettel zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am 4. November 2015 heißt es - das ist die Fundstelle BMJV-2-1, Ordner 7, Seite 109 -:

5. verkehrsrechtliche Sanktionen

- Bei Verstößen gegen die Typengenehmigungsvorschriften ergeben sich nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung

Möglichkeiten staatlicher Reaktionen.

- Insbesondere sind danach spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die z. B. von einem **teilweisen Widerruf der Typengenehmigung bis zu deren Erlöschens** reichen.

In dem späteren Bericht des BMJV, Stand 19. November 2015 - das ist die Fundstelle BMJV-2-1, Ordner 5, Seite 135 ff. -, taucht die Rubrik unter Punkt 4a, Verkehrsrechtliche Sanktionen, wieder auf, allerdings ohne Textinhalt. An dem Bericht gibt es einen Kommentar, vermutlich verfasst von Frau Kreitmair - das ist nicht ganz klar -, und zwar dergestalt:

Frage an IIB6: Braucht man diesen Abschnitt noch?

Die Fragen der Typzulassung wurden oben behandelt.

Gibt es weitergehende Sanktionen?

Meine Frage: Fühlte sich das BMJV für die Frage der Sanktionserhebung nicht oder nicht mehr zuständig, oder hielt man im BMJV - - oder ist man davon ausgegangen, dass sich das Thema erledigt hat?

Zeuge Gerd Billen: Wir sind für die Frage nicht zuständig. Das ist in einem anderen Rechtsbereich geregelt. Wir haben auch keine eigenen Überlegungen angestellt zu Sanktionen anderer Art.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, dass es rechtliche Positionen zur Frage der Sanktionen in Ihrem Hause gibt bezüglich des Abgasskandals und daraus notwendig sich ableitenden Sanktionen? Wurde es an einer Stelle überhaupt erörtert?

Zeuge Gerd Billen: Wenn ich den Passus, den Sie gerade vorgetragen haben, richtig verstanden habe, ist das ja sozusagen rechtlich dem Verkehrsministerium zuzuordnen. Wir haben keine eigenen Überlegungen angestellt.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das waren die Fragen von meiner Seite. - Die SPD-Fraktion. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Billen, Sie sind auch für Verbraucherschutz zuständig in dem Ministerium. Also, das Ministerium ist für Verbraucherschutz zuständig, so rum ist es richtig formuliert. Welche Rolle haben denn die Verbraucherverbände im Rahmen der Aufarbeitung oder nach Bekanntwerden des Abgasskandals gespielt? Sind von dort Forderungen an das Ministerium gestellt worden? Wie sind Sie mit den Forderungen umgegangen?

Zeuge Gerd Billen: Es sind zunächst mal sehr viele Fragen gestellt worden von den beteiligten Institutionen, die mich auch dazu veranlasst haben, mit dem Kollegen Odenwald noch mal gemeinsam ein Gespräch zu führen mit den Verbraucherorganisationen. Weil das war so der Informationsbedarf: Was geht nun in welcher Schnelligkeit? Wann kriegen die Leute sozusagen ihre Termine? - Also, es war sehr viel zunächst mal an Fragen. Entweder konnten wir die beantworten, oder in dem Gespräch mit dem Kollegen Odenwald ist er auf sehr viele Punkte eingegangen.

Es gab in der Sache natürlich Vorschläge und Forderungen, die beraten wurden, die wir nicht aufgegriffen haben. Also, der Verbraucherzentrale Bundesverband hat sich auch eine Zeit lang die Forderung zu eigen gemacht nach einer pauschalen Entschädigung. Das ist nicht von anderen in dem Kreis geteilt worden. Es ist vor allem der Wunsch geäußert worden, dass sozusagen das Kraftfahrt-Bundesamt in der Lage sein muss, selbst die Untersuchungen durchzuführen, also dass es nicht nur eine Aufgabe von Zulassung ist, sondern auch eigener unabhängiger Kontrollen, weil es als wenig befriedigend empfunden wurde vonseiten des ADAC oder anderer Beteiligter, dass man eigentlich nur auf Erklärungen Dritter da warten kann. Und es ist auch darauf hingewiesen worden, dass bei dem Thema „Welche Länder lassen Autos in Europa zu?“ es Änderungsbedarf gibt. Nach meiner Erinnerung ist häufiger das Beispiel Luxemburg genannt worden, wo Typenzulassungen erfolgen. Das ist aber ein Thema,

das wir nur an das Verkehrsministerium weitergegeben haben. Damit haben wir uns inhaltlich nicht beschäftigt.

Wir haben uns mit der Frage von Informationen beschäftigt, von möglichen Fragen, die bei der Rechtsdurchsetzung eine Rolle spielen können.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Und da mache ich weiter: Wir haben gelesen in den Akten, dass auch diskutiert wurde: „Wie können die Verbrauchenden ihre Rechte wahrnehmen?“, und da gab es die Idee der Einrichtung eines Verbraucherbeirates beim KBA, und Sie haben ja schon ausgeführt, dass Sie schon länger, also auch vor Bekanntwerden des Skandals, über eine Schlichtungsstelle nachgedacht haben. Könnten Sie uns bitte noch mal den Unterschied dieser beiden Instrumente erklären und ihre Wirksamkeit in dem vorliegenden Fall?

Zeuge Gerd Billen: Also, die Frage eines möglichen Beirates im Kraftfahrt-Bundesamt, die nach meiner Kenntnis noch im Verkehrsministerium geprüft wird, besteht darin, dass man in einer solchen Institution ein Forum schafft auch für Nichtregierungsorganisationen oder Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, wo zunächst mal Fragen gestellt werden können. Wie gesagt, ich habe schon das Beispiel der BaFin erwähnt. Es ist gut, wenn auch für solche Organisationen ein Zugang in die Behörde geschaffen wird, wenn über Dinge informiert werden kann und auch in einem nichtöffentlichen Rahmen beraten werden kann. Die Verbesserung von Kommunikation, von Austausch bringt nach meinen Erfahrungen gute Resultate. Die Bundesnetzagentur hat auch einen solchen Beirat. Und deswegen war die Anregung an das Verkehrsministerium, diesen Punkt zu prüfen. Also, da geht es nicht um Gesetzgebung, sondern um einen engeren Austausch.

Die Schlichtung hat eine andere Funktion. Wir haben ein Schlichtungsgesetz auf den Weg gebracht. Die Schlichtung soll ein niederschwelliges Angebot geben, dass man bei einer Auseinandersetzung zwischen einem Verbraucher/einer



Nur zur dienstlichen Verwendung

Verbraucherin und einem Unternehmen nicht direkt zu Gericht geht, sondern versucht, das über eine Schlichtung zu lösen.

Also, positives Beispiel ist die Schlichtungseinrichtung der Versicherungswirtschaft. Da gibt es einen Versicherungsombudsmann. Der kann also im Streitfall bis zu einer Summe x schlichten. Das ist auch nichtöffentlich, und es ist schnell, es ist unbürokratisch und kostet die Verbraucher nichts. Deswegen war eine Idee für den Fall, dass es jetzt bei VW zu Streit kommt zwischen beteiligten Verbrauchern und dem Unternehmen - das wissen wir ja noch nicht; wenn die Mängel beseitigt sind, ist es vielleicht obsolet -, dass über eine solche Schlichtungsstelle ein befriedenderer Weg gefunden werden könnte, die Dinge auszutragen, weil die Verbraucher und Verbraucherinnen nicht unbedingt so gerne vor Gericht gehen. Das ist einfach unwägbarer. Man weiß nicht, ob es in eine weitere Instanz geht. Und deswegen ist die Schlichtung eher etwas, wenn es einen Schadensfall gibt oder einen vermuteten Schadensfall, hier einen niedrighschwelligigen Weg zu haben, zu einer Einigung zu kommen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ist das eingerichtet? Wird das eingerichtet? Sie haben gesagt, es wurde vorher schon - - die Idee hatten Sie vorher schon. Und Sie haben gesagt: Wir verfolgen die weiter, auch unabhängig von diesem Abgasskandal. - Wird das noch für die Betroffenen, wenn es denn so weit kommt - Sie haben ja gesagt, das ist nicht heute und morgen -, greifen?

Zeuge Gerd Billen: Das kann ich jetzt noch nicht sagen. Eine Schlichtungsstelle kommt nur dann zustande, wenn sowohl die Verbraucherseite wie die Unternehmensseite mitmachen wollen. Das ist ein freiwilliges Instrument, und nach meiner Erfahrung funktioniert es auch nur da gut, wo es von beiden Seiten freiwillig gemacht wird.

Ich habe aber noch Gespräche, um mal auszuloten, ob bei den Themen im Automobilbereich, die jetzt verstärkt hinzukommen - Datennutzung, Datenschutz, Umgang mit Updates, also wo es nicht nur darum geht, ein Produkt zu kaufen, und dann habe ich das, sondern wo das Produkt sich ständig ändert - - Da ist möglicherweise ein

sinnvoller Einsatzort, wo man sagt, da gibt es vielleicht vertragliche Konflikte, für die man die Schlichtungsstelle nutzen kann. Aber da führe ich noch Gespräche.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben darüber geredet, dass VW bis zum 31.12. dieses Jahres auf Verjährung verzichtet hat. „Auf welche Verjährung?“, das waren die Fragen des Herrn Vorsitzenden. Meine Frage ist an Sie: Sehen Sie diese Begrenzung des Verzichts auf Verjährung als Problem an?

Zeuge Gerd Billen: Aus verbraucherpolitischen Gründen, aus verbraucherpolitischer Sicht -

Kirsten Lühmann (SPD): Aus Verbrauchersicht.

Zeuge Gerd Billen: - ist es erforderlich, dass VW gegenüber allen Kunden sich - - also bei allen Kunden, wo sozusagen eine Beseitigung eines Mangels erfolgt, das unabhängig tut, ob die Verjährungspflicht abgelaufen ist. Und das ist auch das, was nach meinem Wissen vom Verkehrsministerium so geteilt wird. Das heißt, wenn das der Fall wäre, würden wir darauf drängen, dass das hier nicht erfolgt.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Meine letzte Frage geht noch mal auf unser beliebtestes Thema. Sie haben ja gesagt, grundsätzlich möchten Verbrauchende das ohne Gericht machen. Und ich füge noch einmal den Werbeblock für CPC ein, den Sie erwähnt haben: Damit habe ich nach einem Urlaub im Ausland auch dort Ansprüche geltend machen können, die mir sonst außergerechtlich nicht geltend zu machen möglich gewesen wären.

Wenn es jetzt aber zum Gericht kommt: Könnten Sie noch mal darstellen - wir haben also eine Menge über die Musterfeststellungsklage geredet -, warum Ihr Haus der Meinung ist - wir haben in der letzten Zeugenbefragung auch darüber geredet, dass wir ja auch andere kollektive Rechtsinstrumente haben, um Rechte von Verbrauchern sicherzustellen - - Trotzdem scheint Ihr Haus ja der Meinung zu sein, dass es nicht ausreichend ist und dass gerade und insbesondere auch jetzt für diesen Fall eine Musterfeststellungsklage für die



Nur zur dienstlichen Verwendung

Verbrauchenden vorteilhafter wäre als andere bestehende kollektive Rechtsschutzdinge. Wenn Sie das noch einmal kurz erläutern könnten.

Zeuge Gerd Billen: Sagen wir mal, die Begründung ist eine allgemeine, wir würden kein Gesetz machen, wo wir sagen, für diesen Fall trifft es besonders zu, sondern die allgemeine Begründung ist die: Es gibt eben Fälle, in denen es eine Vielzahl von Betroffenen gibt, und bei der jetzigen Rechtslage muss jeder Einzelne vor seinem Gericht oder vor einem Zivilgericht seinen Anspruch formulieren und versuchen, ein Urteil zu erstreiten, und dann geht das bis zum BGH. Das kann also sein, dass in der gleichen Sache drei Gerichte zu unterschiedlichen Urteilen kommen.

Der Vorteil eines Verfahrens einer Musterfeststellungsklage wäre, dass vor einem Gericht sozusagen dem Grunde nach, und zwar nur von diesem Gericht, entschieden wird, ob ein Anspruchsgrund besteht oder nicht - also, liegt ein Mangel vor, oder liegt kein Mangel vor? -, dass das vor einem Gericht sozusagen einmal geklärt wird.

Gestern ist ja berichtet worden - - Ich glaube, das OLG Frankfurt hat bei den Telekom-Aktionären festgestellt, dass wohl der Anspruch dem Grunde nach berechtigt ist, und das könnte eben auch hier bei einer Musterfeststellungsklage - sei das nun ein gravierender Produktmangel, sei es eine erhöhte Gebühr - ein Weg sein. Das hätte eben den Vorteil, es muss nur einmal festgestellt werden. Dann - das war ja auch eben schon erwähnt worden - bestände die Möglichkeit eines Klageregisters, in die sich die eintragen können, die glauben, dass sie einen Anspruch haben. Wenn nun so ein Mangel oder wenn dem Grunde nach ein Gericht zu der Auffassung kommt, da liegt ein Mangel, der zu einer Entschädigung führen könnte, wäre das in der Sache einmal geklärt. Danach gibt es verschiedene Modelle, wie es weitergehen könnte, ob sozusagen jeder noch mal vor Gericht gehen muss, um seinen individuellen Schaden dann zu kriegen, oder mit einer Schlichtungsstelle. Da gibt es mehrere Modelle.

Aber der Vorteil wäre in der Prozessökonomie darin, dass auch hier das Formulieren der Ansprüche nur einmal erfolgt, und ich finde, der

große Vorteil ist, dass wir uns in einem rechtsstaatlichen Rahmen befinden, wo auch ein Unternehmen die Möglichkeit hat, dass die Frage, ob ein Schaden entsteht, durch ein Gericht geklärt wird, und nicht durch öffentlichen Druck, der ein Unternehmen sozusagen in Vergleiche hineinzwängt - das ist ja das, was wir in den USA sehen -, auch wenn niemand so richtig geklärt hat, ob dem Grunde nach überhaupt ein Anspruch besteht, und das wollen wir in Deutschland eben nicht haben. Das heißt, es könnte eine Rechtssicherheit sowohl für die Verbraucherseite wie für die Unternehmensseite bedeuten.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Herr Billen, ich will noch mal darauf zurückkommen: Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium. Sie haben eben gesagt, bei der Untersuchungskommission war das gut. Ich glaube, das Wort haben Sie auch so benutzt. Mich wundert jetzt nur: Sie haben ja diesen Brief geschrieben mit Kollegen Machnig und Flasbarth am 21. April 2016 - das ist in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 49 ff. -, und diesen Brief nennt Ihre Mitarbeiterin Katherina Neuffer einen „Brandbrief“; findet sich in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 58. Wenn man eine gute Zusammenarbeit hat, so einen Brief schreibt - der Brief an sich spricht ja schon für sich -, wie kommt man dann zu dem Wort „Brandbrief“?

Zeuge Gerd Billen: Also, was meine Mitarbeiterin veranlasst hat, diesen Begriff zu wählen, weiß ich nicht. Ich hätte den Ausdruck, glaube ich, nicht verwendet. Wir sind ja nun in der Bundesregierung keine Selbsterfahrungsgruppe. Das heißt, -

(Heiterkeit)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da zweifle ich schon mal dran.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Gerd Billen: - mitunter muss man auch mal Dinge deutlich sagen. Das gehört auch zum Ton. Von daher ist es üblich, dass man sich manchmal einen Brief schreibt, dass man manchmal telefoniert, und ich würde sagen, der Brief diene dem Ziel, dem Wunsch noch mal Nachdruck zu verleihen. Aber in der Sache habe ich mich vom Verkehrsministerium in den wichtigen Punkten ausreichend und gut informiert gefühlt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch mal, wo die Kollegen auch gerade nach gefragt haben, auf das Thema „Entschädigung/Schadenersatz“ zurückkommen, und da gab es eine Länderarbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz am 16/17.11.2015 in Göttingen. Da gibt es - Moment, ich muss gucken - einen Vermerk aus Ihrem Haus zum Thema „Schadenersatz“, und da heißt es wörtlich - das ist BMJV-2-1, Ordner 1, Seite 18 -:

Wenn man aber Presseberichten Glauben schenken darf, nach denen VW in den USA 1.000 \$ pro Kunde als (zusätzlichen) Schadenersatz anbieten will, nicht aber innerhalb der EU, dann ist dies für niemand nachvollziehbar.

Ist das eine Forderung Ihres Hauses zu diesem Zeitpunkt gewesen, dass da weiterer Schadenersatz gezahlt werden muss? Ist das Ihre Position gewesen?

Zeuge Gerd Billen: Nein, das ist nicht unsere Position und auch nicht die der Bundesregierung. Ich habe das ja erläutert: Wer einen Schaden zu haben glaubt, kann vor ein Gericht gehen und muss das vor dem Zivilgericht sozusagen erstreiten. Das ist bei uns der Rechtsweg. Das kann man verbessern - Stichwort „Musterfeststellungsklage“ -; aber zunächst, finde ich - und das ist unsere Rechtsauffassung -, ist es Aufgabe von Gerichten, in Zivilverfahren festzustellen: Hat es einen Schaden gegeben, und bedarf es hier eines Schadenersatzes oder eines Schadenausgleichs?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe Sie richtig, dass Sie auch zu dem Zeitpunkt nicht vertreten haben, dass es hier

eine wie in den USA geartete Entschädigungszahlung oder so an VW-Kunden geben soll.

Zeuge Gerd Billen: Also, das ist nicht unsere Position gewesen, eine Position des Hauses, des BMJV, dass es eine solche Entschädigung geben solle. Es ist in den Gesprächen mit den Verbraucherorganisationen, ich sage mal, deutlich geworden, ohne dass wir das aufgegriffen haben, dass es neben dem Thema „Geld“ etwas gibt, was die Organisationen bewegt hat, nämlich vielleicht eher der Wunsch, dass man sozusagen etwas Symbolisches erhält. Also, es haben sich ja viele getäuscht gefühlt oder schlecht informiert gefühlt, und da gab es vonseiten der Verbände - ich hab es ja vorhin erläutert - auch Vorschläge. Wir haben uns aber die nicht zu eigen gemacht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, das verstehe ich aber nicht, weil am 27. November schreiben Sie eine Mail an eine Referentin in Ihrem Hause, Frau Kristin Köpernik - das findet sich in BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 40 -, wörtlich:

Wahrung der berechtigten Belange der Kunden und Verbraucher ... unter der Prämisse, dass Kunden in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als in anderen Ländern.

Also, ich meine, das bedeutet ja dann: Wenn VW - und das tun sie ja - in den USA einen Betrag zahlen - und der ist ja noch deutlich höher - - Das ist aber etwas anderes, als Sie jetzt sagen.

Zeuge Gerd Billen: Können Sie mir noch vorlesen, was ich da genau geschrieben habe?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da heißt es:

Wahrung der berechtigten Belange der Kunden und Verbraucher ... unter der Prämisse, dass Kunden in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als in anderen Ländern.

Der Anlass war eine Mail, da geht es um diesen - habe ich eben schon erwähnt - Bericht an den



Nur zur dienstlichen Verwendung

Rechtsausschuss. Also, da sollte die Prämisse formuliert werden, dass Verbraucher in Deutschland genauso gestellt werden - das schreiben Sie so, anders kann man das nicht verstehen - wie in anderen Ländern.

Zeuge Gerd Billen: Ja, aber das betrifft nicht die Frage einer pauschalen Entschädigung, weil wir ja auch darauf hingewiesen haben, auch im Ausschuss, dass bei uns die Grundlagen andere sind. In den USA ist eine Entschädigung auf einer anderen Rechtsgrundlage erfolgt. Insofern war damit nicht gemeint, zu sagen, das muss der gleiche Betrag sein. In den USA ist eine andere Rechtsgrundlage dafür verantwortlich gewesen. Das haben wir uns nicht zu eigen gemacht.

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

Zeuge Gerd Billen: Also, unser Verständnis von, sagen wir mal, „nicht schlechtergestellt“ heißt - - ist ein anderes, als zu sagen, jeder muss die 1 000 Dollar kriegen, der hier ein Auto hat, einen VW hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben damit schon formuliert, dass Sie erwarten, dass Verbraucher in irgendeiner Weise entschädigt werden. Weil wenn ein Verbraucher in den USA 10 000 Dollar bekommt, kann es ja nicht sein, dass in Deutschland dann null ist. Weil das ist ja nun nicht gleichgestellt, völlig in Anerkenntnis eines anderen Rechtssystems.

Zeuge Gerd Billen: Nein, ich habe nicht gesagt, die müssen entschädigt werden, sondern wir haben ja Regularien. Bei uns stellt ein Gericht fest, ob ein Schaden entsteht oder nicht, und nicht ein Ministerium. Und von daher haben wir uns konzentriert auf die Dinge, die hier - - die Einrede der Verjährung. Also, das ist ja eine, sagen wir mal - - Da geht es ja darum, dass man eine Rechtsposition auch für betroffene Verbraucher wahrt, auch wenn die Verjährung vielleicht schon erfolgt ist. Wir haben darauf gedrängt, dass hier keine Nachteile entstehen dürfen, also Nachteile - das ist ja auch in den Medien berichtet worden -: Verbrauchen die Autos dann mehr

Benzin? Haben die mehr Emissionen? - Das waren die Punkte, aber bezog sich nicht auf eine pauschale Entschädigung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Aber ich verstehe Sie dann richtig, auch wenn es nicht eine pauschale Entschädigung, dann aber in irgendeiner anderen Art und Weise - - Wie denn? Also, was gibt es denn für andere Entschädigung als eine monetäre? Anderes Auto? Neues Auto? Das verstehe ich nicht.

Zeuge Gerd Billen: Nach meiner Wahrnehmung aus den Gesprächen mit den Verbraucherorganisationen gibt es und gab es zwei Aspekte. Das eine war die rechtliche Situation. Da ist im Übrigen auch von den meisten Autonutzerorganisationen die Auffassung vertreten worden, dass es hier keine pauschale Entschädigung für irgendetwas geben soll in den Fällen, in denen kein Gericht festgestellt hat, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist. Das hat meines Wissens - - lehnt der ADAC das - - oder hat das auch nicht getan.

So, und daneben gab es etwas, dass sozusagen vonseiten dieser Organisationen ein Vorschlag kam. Ich will es mal so sagen: Man hätte sich vielleicht eine symbolische Entschuldigung gewünscht für das, was sie den Kunden angetan hatten. Es gab die Idee: Kriegt man das nächste Update des Navi umsonst? - Oder andere Formen. Also, es ist nicht Schaden - - Nach meiner Wahrnehmung ging es nicht darum - - auf den Schaden, sondern eine Geste gegenüber den Kunden. Das ist auch vonseiten der betroffenen Organisationen vorgeschlagen worden. Das haben wir nicht bewertet, ist auch nicht unsere Aufgabe, sondern wir haben uns sozusagen auf die Punkte beschränkt, die uns betreffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben jetzt im Moment nichts mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann unsererseits - - Ja, vielleicht noch mal abschließend die - - Sie haben es gerade eben erwähnt, dass es nicht



Nur zur dienstlichen Verwendung

um Sanktionen oder Rechtsansprüche auf Entschädigung geht, sondern dass man eher auf symbolischen - - oder die Geste erwartet hätte. Haben Sie damit direkt kommuniziert mit VW jetzt als Automobilunternehmen, und hat es darauf eine Reaktion gegeben, oder waren es interne Debatten?

Zeuge Gerd Billen: Ich habe einen Mitarbeiter von VW, den ich beim Jahresempfang des VDA getroffen habe, darauf mal angesprochen. Ich habe aber den Namen nicht präsent. Es war jetzt kein Termin, war auch keine schriftliche Anfrage; aber ich habe ihn mal gefragt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber dann über dieses Gespräch hinaus keine weitere -

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - Response. - Die SPD-Fraktion hat weitere Fragen? - Grüne? - Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, mich lässt das schon etwas erstaunt zurück, dass Sie schreiben: „dürfen nicht schlechtergestellt werden“, und meinen damit symbolische Entschuldigung oder neues Navi. Das haben Sie gerade so gesagt.

Zeuge Gerd Billen: Nein, das habe ich so nicht gesagt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Dann erläutern Sie es noch mal.

Zeuge Gerd Billen: Ich habe gesagt: Wir sind gegen eine pauschale Entschädigung, ohne dass ein Schaden festgestellt wurde. Ein Schaden wird vor Gericht festgestellt, und dann kann es eine individuelle oder pauschale Entschädigung geben. Das muss das Gericht dann klären. Das ist unser Rechtsstaat, und so ist das Rechtsverständnis.

Daneben gab es Vorschläge und Anregungen vom ADAC und vom vzbv und anderen, die nach meinem Eindruck nicht so sehr auf den konkreten

monetären Schaden allein gerichtet waren, sondern so zu verstehen waren, wie ich das vorhin ausgedrückt habe, irgendeine Art von Entgegenkommen, wenn ich es mal - - So. Und das waren dann Vorschläge: Könnte nicht das nächste Navi-Update umsonst kommen? - Das sind zwei getrennte Bereiche.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Gut. Dann ist das ja noch mal klargestellt. - Ich würde auf das Thema „Rückrufe“ eingehen. Sind Sie oder ist Ihr Haus da in irgendeiner Weise vonseiten des Kraftfahrt-Bundesamtes oder des Verkehrsministeriums eingebunden gewesen?

Zeuge Gerd Billen: Nicht in den Details, weil das Aufgabe des KBA ist und des Verkehrsministeriums; aber Herr Odenwald hat mich über die beabsichtigten Maßnahmen in einer, sagen wir mal, auf unserer Ebene angemessenen Form informiert, also dass es Rückrufe gibt und wie die Prozedere liegen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das war eine Information. Sie sind jetzt nicht beispielsweise an der Frage beteiligt worden: Wie werden die Schreiben von VW formuliert? - Weil da werden die Verbraucher ja angesprochen. Da waren sie nicht beteiligt.

Zeuge Gerd Billen: Nein, da waren wir nicht beteiligt. Wir haben Anregungen, wenn, dann an das Verkehrsministerium gegeben, aber nicht jetzt nach meiner Kenntnis bezogen auf den Punkt: Wie sieht das konkrete Anschreiben aus?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann habe ich eine Frage, und zwar haben Sie im Mai diesen Jahres einen Brief des belgischen Verbraucherschutzministers Peeters erhalten. Also, der war an Minister Maas gerichtet, ist, glaube ich, aber von Ihnen bearbeitet worden - das findet sich in den Unterlagen BMJV-2-1, Ordner 10, Seite 3 -, und der Kollege Verbraucherschutzminister aus Belgien schreibt:

Im Zusammenhang mit dem ersten Punkt bin ich der Meinung,



Nur zur dienstlichen Verwendung

daß alle Hersteller, die Abschalt-einrichtungen verwenden, die die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen zum Schutz des Motors herabsetzen, ähnliche Abhilfemaßnahmen ergreifen müssen,

- er meint damit: wie VW -

wenn sie die Notwendigkeit dieses Systems nicht ausreichend nachweisen können.

Das heißt, er fordert verpflichtende Rückrufe. So kann man das an der Stelle meines Erachtens nur verstehen. Und am Rand findet sich dann in diesem Ordner eine handschriftliche Bemerkung: „Ja!“ - Kann ich das so verstehen, dass Sie sagen, dass über VW hinaus die weiteren Fahrzeuge, die ja im Untersuchungsbericht, wo Thermofenster und sonst etwas festgestellt worden ist - - dass Sie da verpflichtende Rückrufe fordern?

Zeuge Gerd Billen: Da kann ich mal fragen: Das ist eine handschriftliche Bemerkung von mir?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. Also so geht es daraus hervor.

Zeuge Gerd Billen: Also, wir haben ja, Herr Kelber und ich, ein Gespräch mit dem belgischen Verbraucherminister zu dem Thema geführt, wo es ihm darum ging - - um zwei Punkte. Das eine war die Information der Verbraucher und Verbraucherinnen in Belgien, wo er uns gegenüber seine Unzufriedenheit geäußert hat. Das Zweite war ein Punkt, den er, glaube ich, nach meiner Erinnerung auch in dem Brief angesprochen hat, ob man bei Software-Updates bei Autos nicht klarer informieren muss die Verbraucher, worauf sich die Updates beziehen, weil ein Teil der Lösung ja über ein Update erfolgt. Das kann ich noch erinnern; denn das ist ja auch in Zukunft ein wichtiges Thema.

Und der Punkt, den Sie ansprechen: Er hat ja seine Auffassung mitgeteilt, dass er der Auffassung ist, dass dann, wenn hier Dinge nicht in Ordnung sind, ein Rückruf erfolgen muss. Das kann er ja machen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, der Punkt bezog sich jetzt aber gar nicht auf VW, sondern es geht explizit um die Dinge, die andere Hersteller, also Stichwort „Thermofenster“, also wo nicht explizit nachgewiesen ist, dass die Reduzierung der Abgasreinigungseinrichtung zum Motorschutz erforderlich ist - darüber führen wir eine Diskussion - - Und er fordert hier explizit verpflichtende Rückrufe, und nicht, wie es vonseiten des KBA praktiziert worden ist, für, glaube ich, 630 000 Fahrzeuge freiwillige Rückrufe dieser Hersteller. Und da würde mich einfach interessieren: Was ist Ihre Auffassung, dass Sie da auch verpflichtende Rückrufe fordern wie bei VW?

Zeuge Gerd Billen: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das war es von mir.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, gibt es noch einen weiteren Wunsch nach einer weiteren Frage von Ihrerseits? CDU/CSU? - Von unserer Seite auch nicht. - SPD-Fraktion? - Die Grünen-Fraktion? Oliver, gibt es weitere Fragen von der Grünen-Fraktion? - Das ist nicht der Fall.

Dann können wir, Herr Staatssekretär Billen, die Befragung für heute beenden. Sie wissen, im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Gelegenheit hatten, das Protokoll noch mal einzusehen und mögliche Korrekturen bzw. Richtigstellungen vornehmen konnten. Erst danach beschließt dann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung.

Ich darf mich bei Ihnen bedanken für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Zeuge Gerd Billen: Danke schön.

Anlage 1

S. 14 1. Absatz:

„Wie kann dafür gesorgt werden, dass hier auch Kraftfahrzeuge, bei denen gegebenenfalls schon die Verjährung eingetreten ist, trotzdem noch von VW nachgerüstet werden?“

Richtigstellung:

„Wie kann dafür gesorgt werden, dass sich VW bei noch nachzurüstenden Kraftfahrzeugen nicht auf die Einrede der Verjährung beruft?“

S. 29 2. Antwort Zeuge Gerd Billen:

„- - wenn jetzt eine Konsumentin aus Deutschland in Holland etwas gekauft hat, was mangelhaft oder fehlerhaft ist, und sie dort nicht zu ihrem Recht kommt, dass über eine Institution in Holland ihre Recht durchgesetzt werden können, beispielsweise in Fällen, wo wir Länder haben mit einer behördlichen Verbraucherrechtsdurchsetzung.“

Richtigstellung:

„- - im Falle einer Verletzung bestimmter Verbraucherschützender Rechtsvorschriften leisten die zuständigen Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten grenzüberschreitend Amtshilfe und üben die in der CPC-Verordnung niedergelegten Ermittlungs- und Durchsetzungsbefugnisse aus.“