



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll der 25. Sitzung - Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 16. Februar 2017, 11.00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Saal E.700
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

Tagesordnungspunkt

<i>Zeugenvernehmung</i>	<i>Seite</i>
- Alois Krasenbrink (Beweisbeschluss Z-63)	12
- Niedersächsischer Ministerpräsident Stephan Weil (Beweisbeschluss Z-39)	39
- Bundesminister Alexander Dobrindt, MdB (Beweisbeschluss Z-40)	68

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Stephan Weil sind dem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Beginn: 11:00 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne damit die heutige Beweisaufnahmesitzung.

Ich darf Sie als Öffentlichkeit und als Pressevertreterinnen und -vertreter herzlich begrüßen und mich für Ihr Interesse bedanken.

Zunächst möchte ich mitteilen, dass das bisherige ordentliche Mitglied der Fraktion der SPD, der Abgeordnete Dirk Wiese, aus dem Untersuchungsausschuss ausscheidet. Seinen Sitz als ordentliches Mitglied übernimmt das bislang stellvertretende Ausschussmitglied Arno Klare. Als neues stellvertretendes Mitglied hat die SPD den Abgeordneten Johann Saathoff benannt.

Ich möchte darauf hinweisen - jetzt an die Öffentlichkeit gerichtet und an die Presse -, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind und dass bei Zuwiderhandlungen entsprechende Maßnahmen greifen, vom Hausverbot bis hin zu strafrechtlichen Konsequenzen.

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

Öffentliche Zeugenvernehmung

Alois Krasenbrink
(Beweisbeschluss Z-63)

Niedersächsischer Ministerpräsident Stephan Weil
(Beweisbeschluss Z-39)

Bundesminister Alexander Dobrindt,
MdB
(Beweisbeschluss Z-40)

Der Ausschuss ist übereingekommen, die genannten Zeugen gestaffelt zu belehren, also nicht im Verfahren wie sonst, dass wir alle hier versammelt haben, sondern zunächst den Zeugen Krasenbrink, der bereits Platz genommen hat - ich darf Sie herzlich willkommen heißen -, und dann den Zeugen Weil gegen 13 Uhr und den Zeugen Dobrindt gegen 15 Uhr.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vernehmung des Zeugen Alois Krasenbrink

Vorsitzender Herbert Behrens: Bevor ich in die Vernehmung einsteige, Herr Krasenbrink, möchte ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Sie müssen richtige und vollständige Antworten und Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Und ein Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zu Strafbarkeit nach § 162 und § 153 des Strafgesetzbuches führen. Eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

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

Gibt es Ihrerseits zu diesen Dingen Fragen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Keine.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ein kurzer technischer Hinweis: Die Vernehmung wird protokolliert, und dabei dient eine Tonbandaufnahme zur Unterstützung. Darum ist es notwendig, dass Sie bei Antworten auf unsere Fragen das Mikrophon einschalten und dann für die Technik vernehmbar sind. Die Tonaufnahme wird gelöscht, sobald das Protokoll erstellt ist, und das Protokoll wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung dann übersandt.

Der Ablauf der Vernehmung ist folgendermaßen: dass ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehme,

und dann haben Sie als Zeuge Gelegenheit, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand bekannt ist. Danach werde ich dann als Ausschussvorsitzender Fragen an Sie richten, und danach geht das in die Fraktionsrunde, und dann werden die Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit haben, Sie zu befragen.

Bei Vorhalten aus den Akten haben Sie die Möglichkeit, nachzufragen und sich diese Unterlagen vorlegen zu lassen. Sie sind alle hier, damit wir auch wirklich dann das vollumfänglich auch präsentieren können.

Dazu auch noch mal der Hinweis an die Kolleginnen und Kollegen, wie gehabt und wie gewohnt: immer auch die Quelle, die Fundstelle, dazu nennen, wenn Vorhalte gemacht werden, damit das auch entsprechend im Protokoll vermerkt werden kann.

Nun ein letzter Hinweis: Falls im Zuge der Befragung, Herr Krasenbrink, Dinge zur Sprache kommen müssen, von denen Sie der Meinung sind, dass es VS-Vertrauliche Dinge sind oder höher eingestufte Informationen zum Thema, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis an uns. Dann würde sich der Ausschuss darüber beraten und gegebenenfalls die Öffentlichkeit ausschließen müssen und den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen.

Nun zunächst zu Ihrer Person: Ich bitte Sie dann, sich kurz vorzustellen mit Vornamen, Namen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. - Bitte.

Zeuge Alois Krasenbrink: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Alois Krasenbrink. Ich bin zurzeit 55 Jahre alt, habe einen Wohnsitz hier in Berlin, in der Dolziger Straße 34 in Friedrichshain, bin aber als Beamter der Europäischen Kommission am Joint Research Centre in Italien beschäftigt, also wohne üblicherweise dort, in einem Ort namens Leggiuno, Via Lago Maggiore 8.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Krasenbrink, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Dann ist es nicht erforderlich, das noch mal darzustellen, mündlich noch mal darzulegen. Wenn dem so ist, dann kann ich auf diesen Teil verzichten und gehe davon aus, dass Sie wissen, wovüber wir hier reden und Sie befragt werden.

(Der Zeuge nickt)

Nun, wie gesagt, haben Sie die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen, im Zusammenhang darzulegen, was Sie zum Gegenstand der Vernehmung sagen wollen. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Alois Krasenbrink: Danke schön, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren! Ich sagte vorhin, ich bin Beamter am Joint Research Centre, also an der Gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Kommission, und ich bin dort der Abteilungsleiter, Referatsleiter des Referats „Nachhaltiger Transport“. Diese Position habe ich inne seit neun Jahren, und ich bin aber schon seit längerer Zeit dort als normaler Wissenschaftler - eben nicht in der Funktion des Referatsleiters - tätig.

Wir haben im Jahre 2000 unser erstes Prüflabor eingerichtet, um Fahrzeugemissionen zu untersuchen. Seinerzeit waren die Hauptschwerpunkte der Untersuchungen die Effizienz von Abgasnachbehandlungssystemen für Dieselfahrzeuge; aber da war der Fokus eben noch auf die Partikelemissionen, also es ging um neue Gesetzgebung, um die Emissionen von Rußpartikeln zu minimieren.

Wir haben in den Jahren danach unsere Versuchsanlagen weiter ausgebaut und haben im Jahre 2004 angefangen, mit mobilen Messgeräten zu arbeiten, um zu sehen, ob es eine Möglichkeit gibt, eine Testprozedur zu entwickeln, die es erlaubt, die Einhaltung der vorgegebenen Emissionsgrenzwerte für Schwerlastfahrzeuge auf der Straße selbst zu prüfen. Da der Hersteller garantieren musste, dass die Motoren auch sozusagen im täglichen Dienst die Emissionswerte erfüllen, hätte man bei einer Prüfung also die Motoren wieder aus bestimmten Fahrzeugen ausbauen müssen, dann wieder auf einem Motorprüfstand testen müssen. Das wäre mit sehr hohen Kosten

verbunden worden. Also hat man sich überlegt, ob man es nicht anders machen kann, also die Fahrzeuge intakt lassen, direkt am Fahrzeug messen. Wir haben seinerzeit dann in 2005 angefangen, ein Messgerät zu kaufen - das zuerst angewandt eben auf Schwerlastfahrzeuge. Wir haben also Lkw, Lkw-Emissionen auf der Straße untersucht, und in Folge dieser Untersuchungen dann eben in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Enterprise damals - die heute DG GROWTH ist - haben wir dann ein Testprotokoll entwickelt, das eben ermöglicht, mit diesen portablen Systemen, die wir kurz PEMS nennen, dann die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte auf der Straße zu überprüfen.

Parallel dazu haben wir aus verschiedenen Gründen angefangen, diese Systeme auch auf Pkw anzuwenden, was etwas schwieriger ist, da wir doch über ein erhebliches Zusatzgewicht und, sagen wir mal, etwas unförmige Messgeräte da reden, also die Anwendung der Methode an sich schon nicht so ganz einfach ist, wenn Sie kleinere Fahrzeuge haben. Es gibt da sehr viele kleine Probleme, auf die man erst stößt, wenn man es überhaupt mal ausprobiert. Die haben wir versucht zu lösen und haben dann angefangen, in etwas größerem Umfang verschiedene Fahrzeuge auf der Straße zu messen, sei es nun Diesel-, sei es nun Benzinfahrzeuge in den verschiedenen Kategorien, Größen, also Motorenkategorien, und haben dann festgestellt, als wir mal so eine Zusammenschau der Ergebnisse machten, dass da ein generelles Problem besteht, nämlich dass die Dieselfahrzeuge üblicherweise die Emissionsgrenzwerte auf der Straße für NOx nicht einhalten.

Wir waren damals schon in Kontakt mit der Generaldirektion Umwelt und der Generaldirektion GROW. Wir haben im Rahmen verschiedener Aufträge dieser beiden Generaldirektionen diese Versuche dann ausgeweitet und in 2010 in einem Bericht zusammengefasst, der Anfang 2011 publiziert wurde, aber schon Ende 2010 einem Gremium vorgestellt wurde mit dem Hinweis, dass die Fahrzeuge offensichtlich, wenn sie auf der Straße fahren, nicht das reflektieren, was man erwarten konnte, wenn man die Laborprüfergebnisse



Nur zur dienstlichen Verwendung

nisse sieht. Daraufhin ist Anfang 2011 eine Arbeitsgruppe gebildet worden, und wir haben innerhalb dieser Arbeitsgruppe mitgearbeitet an verschiedenen Optionen, um dies anzupassen, also dass die Real-Drive-Emissionen der Fahrzeuge tatsächlich auch denen der Labormessungen entsprechen. Und es gab verschiedene Optionen. Übriggeblieben ist nur die Option, Fahrzeuge direkt auf der Straße zu messen, eben mit diesen portablen Messgeräten, hoffend, dass diese weiterentwickelt werden, kleiner werden, kompakter werden, weniger Strom verbrauchen.

Und im Zuge dieser Arbeiten sind dann - mir ist jetzt der deutsche Begriff nicht geläufig - die RDE-Packages entwickelt worden, also Real-Drive-Emission-Gesetzgebung entwickelt worden in den verschiedenen Paketen. - So weit, glaube ich, zu dem Thema und unserer Arbeit, die wir da geleistet haben als wissenschaftlich-technischer Arm der Generaldirektionen, der politischen Generaldirektionen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank. - Dann ausgehend von dem, was Sie gerade vorgelesen haben, noch mal Nachfragen, die sich mir stellen: Sie erwähnten, dass es eben aus pragmatischen Gründen zu diesem portablen System gekommen ist, um die Lkw-Prüfung zu erleichtern. Die Idee, Pkw einzubeziehen seinerzeit: Hat es einen bestimmten Anlass gegeben, wo Sie der Meinung waren, jetzt müssten wir diesen Prüfzyklus oder dieses Prüfsystem auch auf Pkw übertragen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Nicht so in dieser direkten Form. Es war natürlich, als wir sahen, dass es machbar ist auf dem Lkw-Sektor, durchaus attraktiv, zu überlegen, dass man das Gleiche ja dann auch für die anderen Segmente vereineheitlichen könnte, also dann eben einschließlich Pkw und Baumaschinen und Landmaschinen, also eine Arbeit, die wir derzeit auch betreiben, um das auch auf den Maschinensektor anzuwenden, diese Art der Methode.

Wir hatten allerdings auch - man sollte nicht vergessen, dass wir ja immer noch das Wort „Research“, also „Forschung“, im Titel tragen - gewisse andere, eigene Ideen noch in diesem Ar-

beitsgebiet. Und zwar haben wir seinerzeit versucht, im Rahmen einer Untersuchung in Bezug auf Luftqualität in Städten herauszufinden, ob es bestimmte Hotspots in Städten gibt, die aufgrund der Verkehrsführung und Verkehrsdichte, also des Gesamtzustands des Verkehrs dort, dazu führen, dass die Emissionen dort höher sind als eigentlich notwendig, und ob es Möglichkeiten gibt, dann diese Knotenpunkte in irgendeiner Form aufzulösen. Dafür musste man aber erst mal wissen, unter welchen Bedingungen die Fahrzeuge dann, wenn sie dann auf der Straße fahren, eben hohe spezifische Emissionen haben.

Wir haben in einem ersten Ansatz angefangen, die Fahrdaten der Fahrzeuge vom Motorenkontrollsystem abzugreifen - also Geschwindigkeit, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, Position der Fahrzeuge -, und haben dann auf Basis dieser Informationen eigene Testzyklen im Labor generiert und dort Untersuchungen durchgeführt; aber der - - Also, es war dann eben doch sehr schnell klar, dass wir eigentlich eher dazu gehen sollten, wirklich direkt am Fahrzeug und im Fahrzeug zu messen. Und dafür haben wir dann angefangen mit zuerst Kleintransportern, die Messgeräte dann mitzunehmen und durch die Stadt zu fahren. Das war unser, sagen wir mal, wissenschaftlicher Ansatz, den wir da hatten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten davon gesprochen, dass Sie dann 2010 einen Bericht produziert haben, verfasst haben, dabei auch auf die ganz offenkundigen Differenzen hingewiesen haben zwischen Rollenstandswerten und realen Straßen- - Und 2011, wenn ich das richtig mitgeschrieben habe, haben Sie dann eine eigene Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit diesem Problem auseinandersetzte. Meine Frage jetzt an Sie: Bis 2011, gab es dort strukturierte Berichte, die dann sowohl den Gremien in der Europäischen Union, aber auch in den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt worden sind? Wie sind Ihre Forschungsergebnisse kommuniziert worden?

Zeuge Alois Krasenbrink: Pardon. Da muss ich gerade - - Papier zur Verfügung für die Information.



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Unsere Ergebnisse wurden nicht erst in 2011 der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, sondern wir haben über die ersten Aktivitäten und Arbeiten seit Ende 2007 publiziert und vorgetragen. Es gibt also in der Zeit von 2007 bis 2011

(Der Zeuge liest in seinen Unterlagen)

fünf Publikationen in diese Richtung und dann eben mehrere Vorträge auch in verschiedenen Konferenzen und Arbeitsgruppen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt aber auch, die Gemeinsame Forschungsstelle hat dann offen und transparent die Ergebnisse zur Verfügung gestellt, und, ja, für jedermann -

Zeuge Alois Krasenbrink: Auf jeden Fall, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - standen diese Dinge zur Verfügung. Gab es dann auch so eine proaktive Information, weil ja Ihnen als Forschungsinstitut natürlich eben auch, vermute ich mal, diese auffallend abweichenden Werte interessant vorkamen? Oder sind Sie an Institutionen herangetreten, um sie auf Ihre Messergebnisse aufmerksam zu machen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Also, wir haben diese Arbeiten ja ab 2005, Ende 2005, im Auftrag auch der Generaldirektion Umwelt und der DG Enterprise - damals, und heute DG GROW - durchgeführt und natürlich da die Kolleginnen und Kollegen kontinuierlich auf dem Laufenden gehalten. Also, wann immer da Ergebnisse kamen, wurde auch darüber gesprochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie sich erinnern, ob Ihre Untersuchungsergebnisse, die Sie dann dort abgeliefert und dokumentiert haben, dann zu Aktivitäten geführt haben?

Zeuge Alois Krasenbrink: Zuerst mal muss man sagen, dass die Fahrzeuge - - Der erste Satz Fahrzeuge, die wir getestet haben, bestand aus zwölf, ich glaube, zwölf Fahrzeugen. Davon waren sechs

Dieselfahrzeuge und sechs Benzinerfahrzeuge. Wir haben bei allen Dieselfahrzeugen, unabhängig davon, ob es nun Euro 3, 4 oder 5 war, das gleiche, sagen wir mal, Verhalten festgestellt. Wir haben diese Fahrzeuge nie speziell im Hinblick auf einen Hersteller oder so was genommen, sondern wir hatten und haben auch immer noch einen Rahmenvertrag mit einem Fahrzeugvermieter, der uns das zur Verfügung stellt, was er gerade in dieser Kategorie zur Verfügung stehen hat. - Jetzt bin ich vom Thema abgekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, es geht nur darum, dass - - Ich wollte von Ihnen gern erfahren, ob Sie Kenntnis darüber haben, dass mit Ihren Forschungsergebnissen Dinge initiiert worden sind, dass sich die entsprechenden DGs damit auseinandergesetzt haben, um entsprechende - möglicherweise - Maßnahmen zu ergreifen.

Zeuge Alois Krasenbrink: Okay. - Also insofern waren dann die Ergebnisse der Abweichungen durchaus bemerkenswert, aber eben doch sehr generell wohl ein Problem von Dieselfahrzeugen, mit Dieselfahrzeugen, das wir da sehen, und nicht ein Problem eines spezifischen Herstellers.

Damals waren wir nicht in der Lage, genau zu verifizieren, was die Grundlagen oder Hintergründe dieser Abweichungen sind. Es gab verschiedene und gibt immer noch verschiedene Vermutungen, was alles dazu führen kann. Es kann einerseits sein die Art und Weise, in der Sie das Fahrzeug auf der Straße fahren. Es kann sein, dass Sie eine, sagen wir mal, wie immer geartete Optimierung des Fahrzeugs auf bestimmte Betriebsparameter oder innerhalb eines bestimmten Betriebssegments, -sektion, haben. Es könnten andere Dinge sein, die wir damals nicht erkannt oder gesehen haben, von denen wir nicht wussten.

Ich muss immer wieder hier jetzt noch mal, glaube ich, klarmachen: Wir sind keine Entwicklungs-, Motorenentwicklungsinstitution. Wir kennen die Details der Techniken und der Steuerungen nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage Sie das deshalb, weil Sie in einer Anhörung im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit



Nur zur dienstlichen Verwendung

und Lebensmittelsicherheit des Europäischen Parlaments unter anderem erwähnt haben, dass die Messungen bei Pkw mit erhöhten Gefahren verbunden sind, weil die Abgase zurück in Fahrzeug und Testvorrichtung geleitet werden, also ein technisches Problem bestand. Und da ist dann meine Frage auch, inwieweit - auch Sie selber - die Testmethode, die Sie dort entwickelt haben, dann wirklich substantiell ist und objektiv nachvollziehbar darstellen kann, ob es da zu Abweichungen kommt. Ist das Verfahren PEMS sicher, und lassen die PEMS-Geräte wirklich verlässliche Messergebnisse und vergleichbare Messergebnisse dann zu?

Zeuge Alois Krasenbrink: Gut, dann bitte ich um Entschuldigung. Meine vorangegangenen Ausführungen gingen dann wohl in eine falsche Richtung. Es ist richtig, was ich da erwähnte und auch immer wieder in Besuchen bei uns erwähne, dass die Anwendung der PEMS-Methodologie - - Also, einfach nur ein Gerät ins Auto reinsetzen, eine Probenahmestelle am Auspuff installieren, damit ist es nicht getan.

Sie haben, wie Sie richtig sagen, das Messgerät üblicherweise im Fahrzeug. Es gibt mittlerweile andere, die können auf die Anhängerkupplung gesetzt werden und befestigt werden; da besteht das Problem nicht. Aber Sie müssen immer Zuleitungen ins Auto reintreiben. Sie bekommen natürlich da auch Teile des Rauchgases, der Luft, der Außenluft, dann ins Fahrzeug, wenn Sie hinten Ihre Kofferraumklappe nicht schließen, wenn Sie also ein offenes Fahrzeug haben. Und das sind Sachen, da muss man ein bisschen aufpassen, das muss man vernünftig unter Kontrolle kriegen. Wir haben derzeit ein System entwickelt, in dem wir die Öffnungen hinten an den Kofferraumklappen, an den Heckklappen, schließen können und praktisch gefahrlos dann die Systeme auch im Auto benutzen können, im Fahrzeug benutzen können.

Es gab dazu noch in den Anfängen das Problem, dass Sie, um Kohlenwasserstoffmessungen durchzuführen, erst mal sehr viel Energie brauchen, weil Sie eine beheizte Probenahmestrecke haben. Sie müssen also da zusätzliche Batteriepacks noch mit ins Auto laden. Und Sie müssen

auch noch eine Kalibriergasflasche und Betriebsgasflasche mit an Bord haben - also ein zusätzlicher Risikofaktor, der jetzt dadurch ausgeschlossen wird, dass im ersten Ansatz mal die Kohlenwasserstoffe, weil sie kein Problem derzeit darstellen, auf der Straße nicht mehr mitgemessen werden und Sie damit eben die Notwendigkeit nicht mehr haben, diese, wenn auch kleine, Kalibriergas- und Betriebsgasflasche dann mitzuführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also kann man zum damaligen Zeitpunkt mit allen Einschränkungen davon reden: Das ist ein verlässliches Instrument, und es ist weiterentwickelt worden, was eben anfängliche Schwierigkeiten, was den praktischen Einsatz anbetrifft, dass die inzwischen behoben sind? Soll heißen, mit PEMS haben wir es wirklich mit einem weitgehend objektiven Prüfinstrument zu tun, was vergleichbare Ergebnisse auch produzieren kann?

Zeuge Alois Krasenbrink: Im Rahmen der gegebenen Umstände: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten dann auch in der besagten Anhörung im Ausschuss des Europäischen Parlaments noch mal in einem Vermerk so dergestalt geäußert - das ist die Fundstelle MAT-A-AA-1-1, Ordner 9, Blatt 313 -, dass dort steht:

Bei den zwischen 2007 und 2010 vom JRC getesteten Fahrzeugen wurden vor allem bei Dieselfahrzeugen stark erhöhte NOx-Werte gemessen.

Welche Fahrzeugmodelle waren damals auffällig? Können Sie sich daran erinnern?

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich lese vor. Die Fahrzeuge, die also im 2011-Report benutzt wurden, waren: Fiat Scudo Diesel, Euro 3, Klasse 2, Modelljahr 2007; ein VW Multivan T5, Euro 4, Klasse 2, Diesel, Modelljahr 2007; Renault Clio, Euro 4, Diesel, 2007; VW Golf, Euro 4, Diesel, 2004; Fiat Bravo GTD, Euro 5, Diesel, 2009; BMW



Nur zur dienstlichen Verwendung

120d, Euro 5, Diesel, 2009. - Das waren praktisch alle Fahrzeuge.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das sind jetzt die - - Sie erwähnen jetzt einen Bericht aus 2011?

Zeuge Alois Krasenbrink: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oder war das eine Untersuchung aus 2011? Ich fragte eben nach dem Zeitraum zwischen 2007 und 2010.

Zeuge Alois Krasenbrink: Das sind die Fahrzeuge, die wir 2007 bis 2010 geprüft haben. Das sind die -

Vorsitzender Herbert Behrens: Und das ist der Bericht?

Zeuge Alois Krasenbrink: - in dem 2011er-Bericht zusammengefasst, um mal eine Übersicht zu bringen über das, was wir gemacht haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke schön. - Ist Ihnen nach diesen Ergebnissen - - Sie sind ja Forschungsinstitut. Haben Sie dann einen Auftrag bekommen, in weitere Überprüfungen einzusteigen, um diese Abweichungen möglicherweise zu erklären?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wir haben lange diskutiert darüber mit unseren Kolleginnen und Kollegen und sind dann zu der Erkenntnis gekommen, dass es nicht besonders viel Sinn macht, noch mal detailliertere Prüfungen mit diesen Fahrzeugen anzustellen, weil mehr als das, was wir gesehen haben, würde man auch nicht sehen in Zukunft, würde man noch weitere Tests durchführen.

Es hat auch Überlegungen gegeben in Bezug auf Feststellungen von, sagen wir mal, illegalen Aktivitäten, die vom Kontrollsystem durchgeführt werden. Wir haben damals aber weder die Kompetenzen im Haus gehabt noch gesehen, dass wir in irgendeiner Form da weiterkommen, weil: Wenn man, wie ich jetzt gerade vorgelesen habe, bei sechs verschiedenen Fahrzeugen von sechs verschiedenen Herstellern das Gleiche sieht, sollte man eigentlich nicht davon ausgehen, dass

hier sechs verschiedene Hersteller mit Betrugsabsichten ihre Fahrzeuge auf den Markt gebracht haben und dass deswegen die naheliegendere Möglichkeit ist, dass irgendetwas anderes da ist, was wir möglicherweise auch der Testprozedur zuschreiben müssen, und dass es deswegen besser ist, das in Zukunft zu unterbinden und eine neue Prozedur zu entwickeln und einzuführen, die in Zukunft verhindert, dass solche Zustände auf den Straßen wieder auftauchen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben es eben gerade erwähnt: Wurde denn überhaupt in Erwägung gezogen, dass es sich möglicherweise um Abschaltvorrichtungen oder Manipulationen der Fahrzeuge handelt, um diese unterschiedlichen Werte erklären zu können zwischen Rolle und Straße?

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein. Wie gesagt, hätten wir noch mehr Fahrzeuge getestet, hätten wir unter diesen Umständen für jedes Fahrzeug das Gleiche gesehen, nämlich erhöhte NOx-Emissionswerte. Das schien uns schon relativ klar aus der Vielzahl der Fahrzeuge, die wir hier gesehen haben. Dazu gab es ja noch - - Es sind ja nicht nur wir, die da gemessen haben. Es gab ja auch noch in anderen Mitgliedstaaten Untersuchungen von den verschiedenen nationalen Forschungseinrichtungen - Sie konnten es auch in der Literatur nachlesen -, die praktisch genau das bestätigten, mit anderen Fahrzeugen, was wir da schon gesehen hatten. Es hätte also bedeutet - - Das passiert überall. Und das ist nicht in Erwägung gezogen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben gerade zitiert - das habe ich jetzt nicht in meinen Unterlagen gesehen -, dass in anderen europäischen Staaten auch untersucht worden ist, und, wenn ich richtig verstanden habe, auch Unterschiede dann gefunden worden waren zwischen Rollenergebnissen und Straßenergebnissen. Und gab es da einen Austausch zwischen dem JRC und den nationalen Untersuchungsbehörden anderer Staaten?

Zeuge Alois Krasenbrink: Also, Austausch findet häufig auf kollegialer Ebene, bei Treffen in Brüssel beispielsweise, statt, wo man berichtet über die Arbeiten, die man da durchgeführt hat. Die



Nur zur dienstlichen Verwendung

andere Quelle sind natürlich dann die offiziellen Berichte, die auch von diesen Forschungsinstitutionen dann rausgegeben werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gehe ich noch mal im Weiteren - - um auch noch mal darauf hinzuweisen, dass durchaus Kolleginnen und Kollegen schon zu einem früheren Zeitpunkt auch Sie offenbar darauf angesprochen haben, auf diese Forschungsergebnisse. Am 19. April 2016 wurden Sie vom Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments angehört. Die Abgeordneten warfen der Gemeinsamen Forschungsstelle vor, nicht ausreichend auf illegal eingebaute Abschaltvorrichtungen getestet zu haben. Sie, Herr Krasenbrink, sollen daraufhin bemängelt haben, dass die EU-Regelungen bisher nicht ausreichend definierten, welche Abschaltvorrichtungen legal bzw. illegal seien. Das ist das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, 1 von 1, Ordner 13, Blatt 153. - Das nur als Feststellung vorweg.

Und jetzt konkret das Datum genannt: War Ihnen die Existenz von Abschaltvorrichtungen bereits vor Aufdeckung des Abgasskandals im September 2015 bekannt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein. Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie denn den Umstand der bis dahin nicht hinreichend klaren EU-Regelungen bereits vor dem Aufdecken des Abgasskandals um Volkswagen öffentlich oder gegenüber Behörden bemängelt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Es ist in diesem Falle etwas differenzierter zu sehen und darzustellen. Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte, um das zu garantieren, das ist die Aufgabe der Automobilhersteller. Das zu überprüfen und die Rahmenbedingungen festzustellen, unter denen eben diese Ergebnisse als ausreichend oder nicht ausreichend gesehen werden, ist die Aufgabe der Typenprüfstellen in den Mitgliedstaaten zusammen mit ihren Technischen Diensten.

In meiner Funktion als Kommissionsmitarbeiter ist es, glaube ich, nicht gestattet, sich in die Belange der Mitgliedstaaten einzumischen und da

irgendwie festzustellen oder zu definieren, was denn nun rechtens und was nicht rechtens ist. Das muss in den Typenprüforganisationen selbst gemacht werden, in den Mitgliedstaaten selber. Darum hatte ich gesagt: Wir für uns haben keine - - Ich versuche gerade, zu überlegen, was meine Antwort damals exakt war. Ich glaube, ich sagte mehr oder weniger: Wir haben keinen Rahmen gesteckt bekommen, innerhalb dessen wir uns da hätten aufhalten können. Also ich habe keine Informationen über das, was akzeptabel oder nicht akzeptabel ist in den verschiedenen Mitgliedstaaten, vorliegen und kann mich also deswegen auch nicht in einem Rahmen bewegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Unsere Unterlage gibt nur her - die eben gerade zitierte -, dass Sie dort geäußert haben, dass die EU-Regelung bislang nicht ausreichend definiert sei in der Frage, was legale oder illegale Abschaltvorrichtungen betrifft.

Zeuge Alois Krasenbrink: Entschuldigung, wenn ich unterbreche. - Ich weiß nicht, ob ich das Wort „ausreichend“ tatsächlich benutzt habe. Hätte ich es getan, ist es natürlich nicht korrekt, weil die Gesetzgebung schon hinreichend deutlich ist. Es sagt: Defeat Devices - ich glaube, auf Deutsch heißt es Abschaltvorrichtung - sind verboten. Und es heißt danach, dass diese Defeat Devices in bestimmten Fällen erlaubt sind, wenn sie eingesetzt werden, wenn das Fahrzeug vor Schaden und Gefahr eines Unfalles geschützt werden muss. Die Interpretation, was es bedeutet: Das können Sie nur anhand der Darlegungen des jeweiligen Automobilherstellers machen, weil es eine Bandbreite an möglichen Maßnahmen und Methoden gibt, um Ihr Fahrzeug vor einem Unfall oder vor einem Schaden des Motors mit Sicherheitsproblemen oder so was - - bringen kann. Und weil Sie das nicht genau definieren können, müssen Sie relativ vage bleiben; aber die Auslegung von dem, was nun dann akzeptabel ist in den verschiedenen Bereichen, muss vorgenommen werden an der Stelle, an der auch die Information kommt, was denn da für Maßnahmen ergriffen worden sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich habe jetzt kein Zitat mit einer Äußerung von Ihnen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ich habe hier nur zur Unterrichtung über diese Ausschusswoche vom 18.04. bis 21.04., wo es um die EMIS-Anhörung von Gemeinsamer Forschungsstelle und ICCT geht - - Und da ist in dieser Zusammenfassung zu lesen:

Alois Krasenbrink bemängelte, EU-Regelungen definierten bislang nicht ausreichend, welche Abschaltvorrichtungen legal und welche illegal seien. Zum Ende hin wurde die Anhörung sehr hitzig, da die Abgeordneten infrage stellten, dass (sich) die GFS und die KOM ausreichend für die Bekämpfung illegaler Abschaltvorrichtungen engagieren würden.

Aber das ist dann der politische Teil. Wichtig ist natürlich Ihre Aussage, die da oft offenbar gefallen ist, dass Sie darauf hingewiesen haben, auf die mangelnde Definition an dieser Stelle.

Das heißt auch, dass nach dieser Anhörung Sie sich auch nicht veranlasst sahen, dann doch dieser Frage noch intensiver nachzugehen und auch darauf aufmerksam zu machen, wie man zu mehr Klarheit, mehr Definitionssicherheit kommt? Das war damit erledigt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Die Kommission ist, glaube ich, sehr deutlich gewesen in der Antwort auf eine ähnliche Frage vor dem EMIS-Komitee. Es wurde deutlich gemacht, dass die Kommission die derzeitige Regelung für ausreichend hält, dass die Umsetzung dieser Regelung einschließlich der Auslegung auf der Ebene der Mitgliedstaaten durchgeführt werden muss und dass dieses Gesetz oder dass, sagen wir mal, dieser Passus, der als undeutlich angesehen worden ist, oder die Elemente, dass die so schon seit 2007 im Gesetz sind und erst nach September 2015 vorgebracht wurden. Also, bis dahin war es offensichtlich kein Problem, gab es kein Problem mit nicht deutlichen oder nicht eindeutigen Elementen der Regelungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine letzte Frage an dieser Stelle ist: Dann gab es diese Erkenntnisse halt auf der Ebene Ihrer Forschungsstelle, und die Berichte wurden veröffentlicht. Ist

Ihnen erinnerlich, dass es Nachfragen aus Mitgliedstaaten gab, die eben auch Interpretationshilfen von der Kommission haben wollten: Wie habe ich denn diese Richtlinie 715, diese Verordnung 715 aus 2007, auszulegen? Was sind unzulässige Abschaltvorrichtungen, was sind zulässige? Oder ist Ihnen bekannt, dass es dort Nachfragen aus Mitgliedstaaten gab?

Zeuge Alois Krasenbrink: Also, ist mir nicht bekannt. Das Einzige, was mir bekannt ist, ist: Aussagen der Kommission vor dem Komitee, dass ab 2015, September 2015, frühestens diese Nachfragen kamen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Das wären dann meine Fragen an dieser Stelle, und ich gebe weiter an die Kolleginnen und Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Die Fragen waren ja schon relativ umfangreich. Vielleicht, Herr Krasenbrink, zunächst einmal die Frage noch mal danach - oder einleitend zunächst einmal: Sie haben ja zunächst einmal an den portablen Messsystemen gearbeitet, um eben sie überhaupt so weit zu bringen, dass man sie einsetzen kann auch in der technischen Anwendung, damit man überhaupt dann in der Zukunft eben auf das RDE-Verfahren hinwirken kann und dafür sorgen kann, dass eine Typgenehmigung auf Real Drive Emission basiert. Insofern würde ich ganz gerne noch mal nachfragen wollen: Wann genau haben Sie denn im Joint Research Centre den Auftrag der EU-Kommission bekommen, an den portablen Messsystemen zu arbeiten? In welchem Zeitraum war das? Und vielleicht können Sie auch noch mal beschreiben, wie lange das gedauert hat, das portable Messsystem eben so weit vorzubereiten, dass es auch tatsächlich technisch einsetzbar ist, und welche Schwierigkeiten dabei auch entstanden sind.

Und dann noch eine weitere Frage dazu, und dann bin ich auch mit dem ersten Block, mit der ersten Frage zunächst einmal fertig: Wie weit war die Automobilindustrie in die Entwicklung der portablen Messsysteme entsprechend auch einbezogen bei den Forschungen, die Sie im Joint Research Centre gemacht haben?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alois Krasenbrink: Könnten Sie die zweite Frage - - den Anfang. Der ist mir leider entfallen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Die zweite Frage? Ging mir darum, wie der Aufbau, wie Sie die Messsysteme, das Messsystem entsprechend auch entwickelt haben in Ihrer Forschung, welche Schritte dort dabei zu beachten waren oder - - bis es dann zu einem fertigen Verfahren tatsächlich geführt hat, was technisch anwendbar war, in den 2000er-Jahren.

Also erste Frage: Wann haben Sie den Auftrag gekriegt? Zweitens. Wie lief das Verfahren der Entwicklung? Und die dritte Frage: War die Automobilindustrie beteiligt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Danke schön. - Ich glaube, es bedarf hier einer Klarstellung. Wir sind keine Motorenentwickler, sagte ich ja vorher mal. Wir sind aber auch keine Instrumentenentwickler. Was wir in unserer Arbeit machen, ist, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln versuchen, Testprozeduren und Testverfahren zu entwickeln, die es uns ermöglichen, die Gesetzgebung im Bereich der Emissionen - Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Ähnliches - voranzubringen, da Verbesserungen einzuführen.

Wir haben seit 2004 mit diesen PEMS-Systemen gearbeitet im Lkw-Sektor. Der Schwerlastsektor ist im Vergleich zum Pkw, sagen wir mal, eine relativ einfache Angelegenheit. Sie haben außerhalb des Fahrzeuges Möglichkeiten, Ihre Gerätschaften unterzubringen. Und ob Sie nun noch 150 bis 200 kg mehr auf einem mehrtonnigen Lkw haben, das macht nicht den Unterschied. Sie haben auch da nicht die Notwendigkeit, sich in Bezug auf Energieverbrauch einzuschränken, weil Sie da eben auch durch ein bisschen mehr an Masse auf dem Lkw das Problem gelöst kriegen.

Wir haben angefangen mit den Pkw offiziell mit einem - das heißt bei uns so - Administrative Arrangement - es ist also ein Vertrag zwischen den Generaldirektionen, der unterschrieben wurde im Jahre 2005, 22. August 2005, um präzise zu sein - und haben dann im Dezember des gleichen Jahres, also 2005, mit der Prozedur zur Anschaffung

eines ersten eigenen Systems begonnen, das für die Pkw-Messungen eingesetzt worden ist. Wir haben bis dahin nur mit Leihgeräten gearbeitet. Diese Geräte werden von uns nicht hergestellt und auch nicht weiterentwickelt. Was wir machen, ist: Wir gehen an die verschiedenen Entwickler ran und sagen, was wir uns gerne wünschen, und dann hoffend, dass unsere Wünsche dann irgendwann auch mal in Erfüllung gehen.

Die damaligen ersten Probleme, die wir hatten, waren in der Tat, was ich vorher sagte: Die Geräte waren schlichtweg zu groß. Die waren zu schwer. Das war zu aufwendig mit der Durchführung der Leitungen. Daraufhin haben eben verschiedene Produzenten die Geräte in verschiedene Richtungen weiterentwickelt. Wie ich vorhin sagte: Ein Produzent bringt nun oder hat ein Modell auf dem Markt, das Sie auf eine Anhängerkupplung setzen können, also gar nicht mehr ins Auto rein müssen. Alle sind mittlerweile im Energieverbrauch reduziert, dass die Batteriepakete, die Sie mitführen müssen, leichter geworden sind. Es gibt modulare Systeme, da nehmen Sie nur noch genau die Messtechnik mit an Bord, die Sie brauchen, und stecken das einfach so zusammen. Es ist alles kompakter und kleiner geworden.

Wir haben also dann im Auftrag der Generaldirektion Umwelt 2005, Ende 2005, angefangen, uns das Gerät anzuschaffen, haben die ersten Tests im März 2007 - wohlgermerkt: mit unserem eigenen System - durchgeführt. Wer die Anschaffungsprozeduren kennt, weiß, dass das schon ein sehr schneller Schritt war, ein Gerät zu kaufen. Wir haben es also im August 2006 bekommen. Dann praktisch acht, neun Monate nach Bestellung, nach Start der Prozedur haben wir das System dagehabt. Es wurde dann kalibriert, eingerichtet, geprüft, getestet. Und dann im März im Jahr darauf, 2007, haben wir die ersten Tests mit unseren Fahrzeugen dann durchgeführt.

Entwicklung bis zum fertigen Verfahren: 2004, im Jahre 2004 haben wir angefangen, die Prozedur zu entwickeln für den Schwerlastverkehr, also für Lkw und Busse. Ich bewege mich jetzt auf sehr dünnem Eis; aber es hat, ich glaube, acht Jahre gedauert, bis das, diese Prozedur, dann in einem Gesetzestext veröffentlicht wurde.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Die Nachfrage noch mal - - Die dritte Frage war: Inwieweit war die Automobilindustrie mit eingebunden in diesem Prozess der Entwicklung der portablen Messsysteme, also im Sinne von Anwendung?

Zeuge Alois Krasenbrink: Es gilt sowohl für den Schwerlast- als auch den Pkw-Sektor, dass in diesen Arbeitsgruppen auch Mitglieder der Automobilindustrie und der Lkw-Hersteller, Motorenhersteller beteiligt gewesen sind an den technischen Diskussionen und an den Verifizierungsarbeiten, wenn bestimmte Schritte sozusagen zu einem Abschluss gekommen sind. Also, wie man die Systeme dann, wenn man festgestellt hat oder festgelegt hat, wie die Systeme eingebaut werden sollten und unter welchen Bedingungen dann diese Systeme eingesetzt, auf der Straße genutzt werden sollten - - wurde auch von der Automobilindustrie dann unter Umständen also gegebenenfalls auch Material zur Verfügung gestellt, mit dem wir dann die Methoden validieren und evaluieren konnten.

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Vielleicht an der Stelle noch mal nachgefragt: Die Automobilindustrie, war es zwingend erforderlich, sie dabei zu haben bei diesem Verfahren, auch in diesen Gesprächen, oder hätte man möglicherweise mit der eigenen Kompetenz, die man im Joint Research Centre hat, entsprechend auch arbeiten können, ohne sie mit einzubeziehen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Das ist eine gute Frage. In dem Fall, in dem Sie mit Fahrzeugen arbeiten wollen, die dem neusten Stand der Technologie entsprechen oder die eventuell sogar noch einen leichten Schritt weitergehen, ist es zwingend notwendig, glaube ich schon, dass Sie da dieses Material von der Automobilindustrie geliefert bekommen. Auf der anderen Seite ist es aber auch so, dass dieser Entwicklungsprozess ja doch recht lang ist und man irgendwann mal auch zu einem Punkt kommen will, in dem das Gesetz nun dann verabschiedet wird und angewandt werden soll. Und in dem Fall ist es, glaube ich, auch ganz sinnvoll, wenn alle beteiligten Institutionen - sei es nun Automobilhersteller, die Typenprüfdienste und die Technischen Dienste - schon im Voraus genau wissen, wohin die Reise geht und

was gemacht werden muss, damit man da nicht plötzlich eine Prozedur - ich will mal sagen - aus dem Hut zaubert und die Betroffenen da überrascht.

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Also, das eine war ja jetzt die Beschreibung dessen, was so in der Technik sich entwickelt hat, und die Anwendung dessen, was die Technik eben hergab. Und dann war ja parallel - und das ist ja auch schon mit eingeflossen in das, was Sie eben gerade gesagt haben - eben auch: Sie waren ja auch Mitglied in der RDE-LDV-Arbeitsgruppe und haben ja dann auch die gesetzlichen Grundlagen mit besprochen, die dann für entsprechende Messverfahren zur Anwendung kommen müssen. Und die Frage hier an der Stelle ist noch mal: Haben Sie sich jetzt mal - - Umfasst die Methodik, die jetzt hier entwickelt wurde, eben auch die Auswertung der Testergebnisse in Bezug auf das Detektieren von Abschaltvorrichtungen? Ist das da auch mit vorgesehen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein. Also, mit der entwickelten Methode, also mit der Methode der Abgasmessungen auf der Straße in der Form, wie sie hier durchgeführt wird und vom Gesetzgeber nun vorgeschrieben ist, sind Sie nicht in der Lage, ein Defeat Device zu entdecken. Ich glaube, dahin ging Ihre Frage. Also, es geht ja darum, die Prüfergebnisse im Labor auf der Straße noch einmal zu verifizieren mit den vorgegebenen Konformitätsfaktoren, die jetzt eingeführt worden sind. Aber es ging nicht in erster Linie darum, irgendwas zu entwickeln, das die Erkennung von Defeat Devices, Abschaltvorrichtungen, ermöglicht.

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Dann noch mal eine Frage - Ihre Einschätzung -: Warum hat das denn jetzt bis 2016 gedauert? Einen Teil haben wir ja eben gehört in Bezug auf die Anwendung der technischen Gerätschaften. Warum hat es aus Ihrer Sicht bis 2016 gedauert, dass das RDE-Verfahren für Pkw jetzt so verabschiedet wurde? Also, warum hat das bis 16 gedauert, bis 2016?

Zeuge Alois Krasenbrink: Beginn 2011 wurde die Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. In 2016 fertig zu werden, nach fünf Jahren, ist schon gut, ist schon gut im Vergleich zu dem, was man für den



Nur zur dienstlichen Verwendung

Lkw gebraucht hat. Klar, wir konnten auf ziemlich viele Dinge zurückgreifen im Lkw. Nur ist ein Lkw ja auf der Straße - - Der fährt unter Betriebsbedingungen, die eigentlich mehr oder weniger konstant sind, so relativ konstant. Während Pkws - - haben Sie dann einmal das Problem, dass Sie die hohe Dynamik und die Möglichkeit der verschiedenen Fahrzeugklassen auch betreffs der Dynamik unter Berücksichtigung - - berücksichtigen müssen. Sie können nicht von einem Kleinstfahrzeug das Gleiche verlangen wie von einem Sportwagen. Trotzdem muss für beide das Gesetz gleich sein.

Des Weiteren kamen noch die kleinen Problemchen, die ich vorhin schon nannte, die auch der Herr Vorsitzende angesprochen hatte, mit: Wie verhindere ich, dass mir das Abgas ins Auto kommt? Wie verhindere ich, dass mir, dem Fahrer und dem Benutzerpersonal, was passiert? Wie verhindere ich, dass ich mein Fahrzeug beschädige, was ja nicht unbedingt mein Fahrzeug ist, sondern was von irgendjemandem herkommt? Welche Randbedingungen und Rahmenbedingungen lasse ich als Prüfbedingungen zu? Also, was sind die Temperaturbereiche, die Höhenbereiche, Höhendifferenzbereiche, die ich zulasse? Wie lange darf es während der Zeit regnen? Welche Geschwindigkeiten, Maximalgeschwindigkeiten und welche Dynamik darf ich zulassen, und welche darf ich nicht zulassen? - Das sind Elemente, da hatten wir schlichtweg keine Erfahrungen im Lkw-Sektor und konnten also da auf nichts zurückgreifen.

Des Weiteren musste das Datenauswertesystem, das wir für die Evaluierung der Messdaten für Lkws entwickelt hatten - - noch weiter modifizieren mussten. Es gab noch ein Alternativsystem dazu, das gibt es jetzt immer noch. Wir haben also derzeit zwei Systeme, zwei Auswertesysteme eben parallel laufen. Das musste umgebaut werden, das musste umgeschrieben werden. Es mussten Elemente da zugefügt werden. Und es braucht alles seine Zeit. Aber, wie gesagt, ich denke, mit fünf Jahren waren wir ganz schön fix.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich bedanke mich zunächst einmal und gebe weiter.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Krasenbrink, *Spiegel Online* berichtete am 14.07.2016, dass das JRC, also Ihre Institution, am 8. Oktober 2010 in einem internen Schreiben mitgeteilt habe, „es sei wohlbekannt, dass es eine Diskrepanz zwischen den Emissionen von Diesel-Autos bei der Typenzulassung und im normalen Fahrbetrieb gebe. Es sei auch klar, woran das liege:“ - und dann wird wörtlich zitiert - „am verbreiteten Einsatz gewisser Minderungstechnologien in Dieselfahrzeugen“. Dann geht es in dem Text weiter. Es wird also auch berichtet, dass darüber dann die Mitgliedstaaten und die Prüforganisationen der Mitgliedstaaten informiert seien, dass es da auch Diskussionen gegeben hat. Können Sie uns sagen, ob es dieses Schreiben gibt, also ob das tatsächlich so, wie das hier in dem Stück berichtet wird, vorliegt, und wenn ja, was genau das ist, was für Minderungstechnologien da gemeint waren, und wie die Mitgliedstaaten und die Prüfinstitutionen darauf reagiert haben?

Zeuge Alois Krasenbrink: Zur ersten Frage, ob dieses Schriftstück existiert oder nicht, vom, Sie sagten, Oktober 2010: Kann ich Ihnen so nicht sagen. Aber ich gehe mal davon aus, dass hier der *Spiegel Online* bestimmt was vorliegen hat, das man auch nachfragen kann, gehe also davon aus, dass etwas in dieser Art vorliegt.

Die Frage, um welche Strategien es sich hier handelt. Wie ich vorhin schon mehrfach erwähnte: Wir sind keine Motorenentwickler. Wir kennen also diese Strategien im Detail nicht, können da immer nur Vermutungen anstellen. Und es gibt Möglichkeiten - was ich ganz zu Beginn auch mal erwähnte -, dass Sie Ihr Fahrzeug für den Testzyklus optimieren. Sie tun also alles, damit es optimiert und bestens funktioniert im Rahmen der im Prüfzyklus vorgegebenen Randbedingungen wie Temperatur, Geschwindigkeit, Beschleunigung und Ähnliches, was bedeutet, dass das Fahrzeug auch unter normalen Straßenfahrbedingungen, so denn diese Parameter äquivalent zum



Nur zur dienstlichen Verwendung

Typenprüfzyklus erreicht werden, sich genauso verhält, also da nichts moduliert oder abgeschaltet wird. Nichtsdestotrotz haben Sie dann eben eine Optimierung auf einen begrenzten Nutzungsbereich. Und der Rest wird dann, sagen wir mal, vielleicht weniger optimal ausgestattet und kann dann zu erhöhten Emissionen führen. So waren unsere Vermutungen in den Tagen damals.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und haben Sie darüber auch - -Also, hier wird ja gesagt, da ist mit den Mitgliedstaaten drüber gesprochen worden, da gab es Austausch. Hat das dann auch zu der Frage geführt, dass man sich damit intensiver auseinandersetzen muss? Also, was war die Reaktion da aus den Mitgliedstaaten?

Zeuge Alois Krasenbrink: Die Reaktion innerhalb der Kommission: Ich meine, die Kommission ist an diesem Punkt ja aufgestanden und hat sich in Bewegung gesetzt, ein neuartiges Prüfverfahren zu entwickeln, also ein Prüfverfahren, das vorher und das es auch heute sonst in der Welt noch nicht gibt, nämlich die Straßenmessungen von Emissionen. Und diese Arbeiten sind ja jetzt abgeschlossen worden.

In den Mitgliedstaaten: Kann ich Ihnen nicht sagen, welche Maßnahmen da ergriffen worden sind und welche Reaktionen da kamen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich die Frage an Sie: Die *Süddeutsche Zeitung* berichtet am 14.12.2016, dass in Ihrer Einrichtung ein Audi A3 2.0, Euro 6, EA 288 getestet worden ist. Das exakt identische Fahrzeug ist auch vom Kraftfahrt-Bundesamt überprüft worden. Das wird im Untersuchungsbericht der Untersuchungskommission des Bundesverkehrsministeriums, des Kraftfahrt-Bundesamts dokumentiert. In dem Bericht ist die Rede davon, dass das JRC hier zu anderen Messergebnissen kommt. Hat da so ein Test stattgefunden, und wenn ja, wie waren die Ergebnisse? Also haben die sich von dem, was in Deutschland getestet wurde, unterschieden?

Zeuge Alois Krasenbrink: Es ist in der Tat richtig: Es hat bei uns Untersuchungen gegeben. Ich

weise noch mal darauf hin, dass wir, wenn wir Tests durchführen, üblicherweise nicht Fahrzeuge von bestimmten Herstellern nehmen, sondern uns interessieren bestimmte Technologien, die in den Fahrzeugen verbaut werden. Es interessiert uns die - - Wir versuchen, ein breites Spektrum an Fahrzeugen, an Fahrzeugarten abzudecken. Der Hersteller ist nicht das primäre Suchmerkmal, das wir benutzen, um diese Fahrzeuge zu bekommen.

Wir haben also aus verschiedenen Gründen ein Fahrzeug, einen Audi A3, bei uns auf dem Rollenprüfstand gehabt, haben Versuche durchgeführt. Und es ist in der Tat auch richtig, dass ein ähnliches Fahrzeug beim Kraftfahrt-Bundesamt, vom Kraftfahrt-Bundesamt untersucht wurde.

Es gab in der ersten Datensammlung einen Fehler bei der Datenauswertung, der dazu führte, dass wir zwei Messwerte unter einem bestimmten Versuchsparameter - also ein warmer NEDC-Test war es, glaube ich - hatten. Der eine Messwert war ein recht guter Messwert, stimmte vollständig überein mit dem vom Kraftfahrt-Bundesamt gemessenen Mittelwert. Der andere Messwert war sehr weit aus dem akzeptablen Bereich raus; es war sehr hoch.

Wir hatten die ersten Datensätze seinerzeit zusammengefasst, um unserer Berichterstattungspflicht gegenüber der Generaldirektion GROW folgen zu können, Folge zu leisten. Und diese Dokumente sind dann in dieser Form an das EMIS-Komitee weitergegeben worden auf Anfrage des Komitees. Von da aus sind diese Dokumente dann in irgendeiner Form noch weiter verteilt worden.

Wir haben dann noch mal uns die Datensätze alle angesehen und haben festgestellt, dass dieser zweite Messwert, dieser mit erhöhten NOx-Emissionen und erhöhter Partikelanzahlemission durchgeführte Test auf seinem Datenblatt eine falsche Namensbenennung hatte, die dazu führte, dass der Kollege, der die Daten auswertet - das ist ein anderer als der Kollege, der die Tests durchführt -, fälschlicherweise hier einen Mittelwert gebildet hatte von zwei Versuchen, die nicht in der gleichen Art und Weise durchgeführt worden



Nur zur dienstlichen Verwendung

sind. Dieses wurde dann korrigiert, sodass Sie jetzt in der korrigierten Fassung Messdaten finden, die wunderbar mit dem übereinstimmen, was auch beim Kraftfahrt-Bundesamt gemessen worden ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, danke. Meine Zeit ist um.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht das Wort an die SPD-Fraktion. - Kirsten Lühmann, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Herr Krasenbrink, bei Ihrer Aussage vor dem Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlamentes sollen Sie gesagt haben, dass Sie andere Kompetenzen und Kontrollmöglichkeiten hätten als die nationalen Aufsichts- und Prüfbehörden. Können Sie das bitte mal erläutern?

(Der Zeuge überlegt)

Die Antwort könnte auch sein: „Nein, das habe ich nicht gesagt“, weil das hatten wir ja eben schon mal, dass uns Dokumente vorliegen - -

Zeuge Alois Krasenbrink: Ja, ich überlege gerade, ob - - Also, ich würde schon beinahe sagen, dass es in dieser Form eigentlich so meinem Munde nicht entwich.

Kirsten Lühmann (SPD): Wie entwich es denn?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wenn es im Zusammenhang war mit dem, was wir potenziell in Zukunft zu einem funktionierenden europaweiten Typenprüfsystem beitragen könnten, dann bezog es sich darauf, dass die Mitgliedstaaten, die Typenprüfbehörden und die Technischen Dienste natürlich Aufgaben zu erfüllen haben, wie sie vom Gesetz vorgeschrieben sind, während wir dann immer noch in der Lage wären, einen zusätzlichen Beitrag darin zu leisten, dass wir zum Beispiel im Fall eines Disputes zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten betreffs der Durchführung einer Typenprüfung oder der Durchführung der Konformitätstests dann durchaus noch vermittelnd eingreifen könnten, indem wir unsere Kompetenzen, unsere Möglichkeiten zur

Verfügung stellen, um da eigene Versuche durchzuführen, um bestimmte Sachverhalte zu klären beispielsweise. Ich denke eher, es ging in diese Richtung.

Kirsten Lühmann (SPD): Das wäre aber dann auf freiwilliger Basis; denn das ist ja auch in den RDE-Vorschriften nicht niedergelegt, soweit ich weiß.

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein, nein. Der Kommissionsvorschlag, der seit Februar vergangenen Jahres vorliegt, sieht vor, dass die Kommission eigene Untersuchungen anstellen kann, aber auch auf Anfrage von Mitgliedstaaten Untersuchungen durchführen kann.

Wenn Sie eine Marktüberwachung durchführen, dann stellt sich natürlich immer erst die Frage: Was ist denn der Startpunkt? Womit fange ich an, mit welchen Produkten? Und dann nimmt man üblicherweise die, die am meisten auf dem Markt vorhanden sind. Das heißt also, Sie nehmen praktisch die Bestseller der Autos und prüfen, ob die Emissionswerte auf der Straße immer noch eingehalten werden. Damit mögen Sie dann aber, wenn das jeder so macht, durchaus bestimmte Fahrzeuge einfach gar nicht berücksichtigen; und das soll vermieden werden, dass hier irgendwie der Eindruck entsteht, dass man - weiß nicht -, wenn man ein Auto gerade mal auf dem Markt hat und es noch nicht so richtig da ist, da nicht so genau hinguckt. Das könnte durchaus dann die Aufgabe sein, die wir dann durchführen und übernehmen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben uns unterhalten über Ihre Testergebnisse von 2010 und, dass Sie da Bedenken hatten. Sie haben das auch erläutert, welche Bedenken Sie hatten, also Sie haben mehrfach gesagt, dass es nicht um den Verdacht einer Abschaltvorrichtung ging, sondern dass es eher ein Verdacht war, dass man optimiert auf den Rollenprüfstand und dann eben natürlicherweise unter anderen Bedingungen andere Werte hat, und dass Sie das auch der Kommission mitgeteilt haben und dass das diskutiert wurde. Das habe ich so weit verstanden, und das ist ja auch richtig. Die Kommission hat ja auch



Nur zur dienstlichen Verwendung

reagiert, indem man die RDE-Prüfungen vielleicht auch intensiver diskutiert und dann auch eingeführt hat.

Was mich in dem Zusammenhang irritiert, ist der Entwurf des EMIS-Berichtes. Und dort findet sich in der Randnummer 24 so ungefähr das, was der Kollege Krischer auch gesagt hat, nämlich dass das Europäische Parlament aufgrund der Aussagen, also auch aufgrund Ihrer Aussage, zu dem Schluss kommt, dass die Kommission dafür sorgen sollte, dass die Forschungsergebnisse des JRC und die in den Kommissionsdienststellen erörterten Bedenken, über die wir ja geredet haben, im Zusammenhang mit möglichen rechtswidrigen Praktiken der Hersteller die oberste Hierarchieebene erreichen. Also da wird explizit im Rahmen auch von JRC - das ist ja Ihre Aussage gewesen - von rechtswidrigen Praktiken geredet. Und Sie haben hier gesagt: Wir hatten zu keiner Zeit Hinweise auf rechtswidrige Praktiken, sondern wir dachten eben, es wäre eine Optimierung auf den Rollenprüfstand. - Können Sie diese Diskrepanz erklären?

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich sehe da nach wie vor keine Diskrepanz, weil wir nach wie vor von diesen rechtswidrigen Abschaltvorrichtungen erst ab September 2015 wussten - nicht vorher. Und der EMIS-Bericht ist eine Einschätzung des Europäischen Parlamentes. Dazu wurde ich nicht befragt.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ich wollte einfach nur wissen: Wenn die das so schreiben, kann es ja eigentlich nur von Ihnen gekommen sein. Und Sie sagen, von Ihnen kommt es aber nicht.

(Der Zeuge schüttelt den Kopf)

Sie haben eben gesagt, dass aus Ihrer Sicht die Regelungen zu der Frage „Was ist eigentlich legal und was ist illegal an Abschaltvorrichtungen?“ nicht das Problem sein konnten, weil ja vor 2015 sich die Frage auch nie gestellt hat. Jetzt haben Sie aber nach unseren Informationen vor dem EMIS ausgesagt, dass die Aufdeckung von Abschaltvorrichtungen bisher sehr schwer war, weil man keinen Zugang zur Motorsteuerungssoftware

gehabt hat. Also dann ist es aus meiner Sicht ja relativ klar, dass man vor 2015 da keine Ausleungsprobleme hatte, weil das Thema Abschaltvorrichtungen überhaupt nicht festzustellen war. Oder interpretiere ich da Ihre Aussage falsch?

Zeuge Alois Krasenbrink: Meine Aussage bezüglich der Abschaltvorrichtungen und des Zugriffs auf Motorsteuerungsparameter bezog sich darauf, dass diese Informationen nun nicht öffentlich verfügbar sind. Wir haben das nicht. Wir haben die Kompetenzen damals nicht gehabt und haben auch nicht gesehen, dass man in irgendeiner Form hätte aktiv werden müssen, weil es auch nicht mal einen vernünftigen Startpunkt gab, zu glauben, es gibt irgendwas, was wir finden können.

Wenn Sie sich mal den heutigen Stand ansehen: Es sind - ich weiß nicht, wie viel; ich weiß es wirklich nicht, aber - sehr, sehr, sehr viele Fahrzeuge in nationalen Untersuchungsprogrammen getestet worden: in Frankreich, in Deutschland, im Vereinigten Königreich, in Holland, in Spanien, in Schweden, in Italien. Es ist nicht ein einziges illegales Defeat Device, eine illegale Abschaltvorrichtung, gefunden worden - mit Ausnahme der Bestätigung derer, von denen man es wusste, weil es der Hersteller mitgeteilt hat.

Das ist praktisch der Beleg dafür, dass wir seinerzeit richtig gehandelt haben und nicht versucht haben, irgendwas zu suchen, von dem wir nicht in der Lage sein werden, von dem wir damals davon ausgehen mussten, nicht in der Lage zu sein, dass wir was finden werden, weil wir das gleiche Verhalten bei allen Fahrzeugen, die wir untersucht haben, festgestellt haben, insofern nicht ein spezielles Fahrzeug, eine spezielle Fahrzeugklasse oder ein spezieller Hersteller irgendwie da rausstachen, dass man sagte: Hier ist aber was völlig anderes; da ist was, das man weiter untersuchen muss.

Es war ein generelles Problem, und wir haben eben versucht, diesem generellen Problem mit einer generellen Antwort, sprich Lösung, entgegenzukommen, indem wir sagten: Wir entwickeln eine Methode, die eben diese Diskrepanz verhindert.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Kirsten Lühmann (SPD): Ich komme noch mal auf diese Auslegungsschwierigkeiten zurück. Der Zeuge Wachtmeister hat hier vor diesem Untersuchungsausschuss gesagt: Man muss den Motor nur schlecht genug konstruieren, dann kann man sich immer auf Motorschutz als Begründung für eine Abschaltvorrichtung berufen. - Wie steht das JRC dazu? Ist das jetzt in Zukunft ausgeschlossen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wenn wir mal die RDE-Prozedur nehmen, dann werden zugelassen Tests von Fahrzeugen auf der Straße unter doch einem sehr weiten Feld von Rahmenbedingungen in Bezug auf Temperatur, auf Geschwindigkeit, auf Fahrdynamik, auf Höhenunterschiede und Ähnlichem. Das ist im Vergleich zum Prüfstandtest - egal, wie der aussieht - doch sehr komplex, was da nun betrachtet werden muss. Insofern muss dann auch die Steuerung Ihres Abgasnachbehandlungssystems dem Rechnung tragen und muss sehr gut auch außerhalb des Testzyklus funktionieren.

Die Modulation des Abgasnachbehandlungssystems kann dadurch nicht einhundertprozentig ausgeschlossen werden. Nehmen wir mal jetzt - immer noch - den NEDC, also den derzeit gültigen Typenprüfzyklus, zur Basis: Wenn Sie es schaffen, Ihr Fahrzeug da auf Werte zu bringen, die um die 30 bis 40 mg NOx pro gefahrenem Kilometer kommen, dann heißt das immer noch nicht, dass Sie da nicht außerhalb immer noch Modulationsspielraum haben, weil Sie ja in der ersten Phase der RDE-Gesetzgebung noch einen Konformitätsfaktor von 2,1 angeben können und danach einen von 1,5 ab 2020 - es sei denn, es wird revidiert und vorgezogen -, sodass das da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

Aber der Gesetzgeber hat jetzt auch schon seit wenigen Monaten vorgesehen, dass die Kontrollstrategie in ihrer Gänze den Typenprüfbehörden vorgelegt werden muss und erklärt werden muss, also: Wie funktioniert das System unter welchen Bedingungen, und was sind die Gründe dafür? - Und für diese Gründe, denke ich, sollte man auch Belege beibringen. Insofern sind wir da riesige Schritte weitergekommen, die Manipulationen nicht mehr zulassen. Also Manipulationen,

die nicht von irgendjemandem dann auch gewusst werden und irgendjemandem bekannt sind, sollten damit ausgeschlossen sein.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Arno Klare (SPD): Herr Krasenbrink, ich komme mal zurück auf diese Tests, die Sie gemacht haben. Sie haben gesagt, dass Sie mit PEMS-Geräten getestet haben. Also Sie sind auf der Straße gefahren und haben deutliche Abweichungen bei den NOx-Werten von Labor zur Straßennutzung - also Real-Driving-Emission-Test - festgestellt. Welche Basiswerte lagen dem zugrunde? War das der NEFZ-Wert? Haben Sie den selber erhoben, oder haben Sie die Werte genommen, die aus der Typengenehmigung sich ergeben haben?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wir machen beides, also die Vergleiche in Bezug auf Überschreitung der Grenzwerte oder in Bezug auf die Erhöhung der Grenzwerte. Also, wenn bei uns irgendwo steht: „400 Prozent“ oder so was da, dann bezieht sich das auf den Grenzwert der jeweiligen Fahrzeugklasse, also der Euro-Klasse, die zugelassen worden war. Wir haben aber Informationen auch gleichzeitig erhoben; das ist eine Standardprozedur. Sie nehmen erst mal den Neuen Europäischen Fahrzyklus und sehen, ob das Fahrzeug überhaupt konform ist. Wenn es das nicht ist, dann ist da noch ein guter Hinweis, dass es sowieso kaputt ist, defekt ist, und dass man da nicht weiter mit verfahren sollte.

Arno Klare (SPD): Wenn ich Ihre RDE-Fahrten - die ich jetzt nicht genau kenne, wie Sie die durchgeführt haben - nehme und dann das vergleiche mit dem, was das KBA mit diesem Test gemacht hat, dann waren ja diese RDE-Fahrten, PEMS-gestützt, im Grunde immer das Nachfahren des Neuen Europäischen Fahrzyklus unter unterschiedlichen variablen Bedingungen: plus 10 Prozent, minus 10 Prozent etc. Wie sahen Ihre RDE-Fahrten aus, und wie waren die normiert?

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich gehe noch mal zurück zu 2005 bzw. 2004, als wir den Auftrag - - oder diskutiert haben mit der Generaldirektion Umwelt, dass wir solche Versuche mal durchführen wollten. Da haben wir uns überlegt: Wie soll



Nur zur dienstlichen Verwendung

denn so was aussehen? Unser ursprünglicher Gedanke war ja, aus eigenem wissenschaftlichen Interesse zu sehen, wo die Hotspots in der Stadt sind; also Stadtfahrt sollte schon mal drin sein. Dann ist es natürlich so, dass wir in einem Fahrzyklus, wie auch immer der hier aussieht, neben Fahren in der Stadt, also unter Stop-and-go-Bedingungen oder so was, dann eben auch Überlandfahrten vorsehen sollten und auch eine Autobahnfahrt.

Um uns das Leben einfach zu machen, haben wir natürlich dann Strecken ausgesucht, die praktisch außerhalb unseres Forschungszentrums anfangen, und haben versucht, diese Komponenten darin einzubinden, und haben dann verschiedene Testtracks entwickelt, unter anderem auch einen, der bis auf eine Höhe von 1 200 m den Berg hochfährt und nachher wieder runterfährt und so was, und haben dann diese Routen verfeinert, erst mal im Hinblick auf die Optimierung der Testzeiten, sodass wir also nicht irgendwo landen, wo die Batteriepacks des Systems zu Ende sind, wir es wieder kalibrieren müssen, aber zu weit weg sind von zu Hause. Es ist also immer dann so ein kleiner Kreis geworden um unser Zentrum rum, dass am Ende wir - - Wir haben am Ende diese Daten benutzt, um in den Diskussionen zu evaluieren, was denn alles in einem gesetzgeberischen Prüfzyklus vorhanden sein muss, welche Elemente in welcher Prozentzahl, und haben dann daraus einen für uns RDE-konformen Testzyklus, eine Testrunde erarbeitet. Wenn wir da fahren, entspricht dann dieses Fahren eben den Anforderungen, wie sie jetzt im Gesetz verankert sind.

Die ersten Versuche, also was im 2011-Bericht gezeigt wurde, das sind Mittelwerte aus verschiedenen Prüfungen.

Arno Klare (SPD): Ich habe noch ein bisschen Zeit, diese letzte Frage zu stellen: Haben Sie dann bei der Auswertung diese Daten gewichtet, oder sind das Rohdaten, die Sie veröffentlicht haben? Und: Wurde ein Konformitätsfaktor, und wenn ja, in welcher Höhe, eingerechnet?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wir haben nie Konformitätsfaktoren eingerechnet. Wir nehmen die Daten so, wie sie kommen. - Die ersten Daten wurden auch ohne irgendeine Form von - - Es ist jetzt nicht mehr - -

Arno Klare (SPD): Ich rede jetzt von EMROAD und CLEAR, solchen - -

Zeuge Alois Krasenbrink: Ja, genau. - Also wir haben einfach dieses EMROAD-System über die Daten laufen lassen und haben ausgewertet. Da ist nichts verändert oder modifiziert worden.

Arno Klare (SPD): Also, das haben Sie gemacht. Alles klar, danke. - Meine Zeit ist sowieso rum.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann meine Fragen für meine Fraktion: Sie hatten gleich zu Beginn der Fragerunde auf die Frage von Herrn Lagosky geantwortet, was das Einbeziehen der Automobilindustrie anbetrifft. Ist denn in diesen Gesprächen und Diskussionen mit den Vertretern der Automobilindustrie auch die Frage der Abweichungen zwischen Rollenwert und Straßenwert thematisiert worden, die Sie festgestellt hatten in den Untersuchungen zwischen 2007 und 2010?

Zeuge Alois Krasenbrink: Da muss ich passen. Die beiden Kollegen haben also mit mir nicht darüber gesprochen. Das ist mir nicht zugetragen worden, dass man da von uns Erklärungen wollte oder in irgendeiner Form darüber diskutiert worden ist, dass man denen einen Lösungsansatz oder Ähnliches ans Herz gelegt hat oder so was da. Das ist mir nicht bekannt. Ich weiß es nicht. Schlichtweg: Weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ich hatte noch nicht nach Lösungen gefragt, sondern einfach nur, weil Sie ja immer wieder gesagt haben: Es sind stark erhöhte NOx-Werte - - Und wenn Automobilhersteller dann mit diesen Ergebnissen konfrontiert werden, hätte es ja sein können, dass das Gegenstand von Diskussionen gewesen ist. Sie sagen, das sei nicht der Fall gewesen - zumindest Ihnen nicht bekannt. So habe ich Sie verstanden.



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Der Zeuge nickt)

Dann möchte ich auf einen Bericht eingehen, der dann auch im Zuge der RDE-Entwicklung gestanden hat. Im Februar 2013 erschien der Bericht. Das hatten Sie im EMIS-Hearing vom 19. April 2016 gesagt. Dort ist es im Protokoll zu finden, aufgerufen im Netz unter - - am 14. Februar 2017. Und in diesem Bericht, aus dem geht jetzt nicht hervor, ob Sie selbst daran mitgewirkt haben. Können Sie das sagen? Das ist der mit dem Titel „A complementary emissions test for light-duty vehicles“.

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich habe ihn ausführlichst gelesen. Ich habe den Bericht selber nicht mitgeschrieben, weiß aber, was der Inhalt ist - mehr oder weniger.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und aus den Akten, die dem Ausschuss übersandt wurden, ist ersichtlich, dass dieser Bericht dem deutschen Verkehrsministerium bekannt war. Das ergibt sich aus dem Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-3, Ordner 16, Blatt 37. Und in dem Bericht heißt es ja eben auch - - der äußert an mehreren Stellen dahin gehend, dass nach Ansicht der Verfasser PEMS-Messungen auf der Straße effektiv die Anwendung von Abschaltvorrichtungen verhindern bzw. limitieren. - Das ist in dem erwähnten Bericht auf Seite 31 bzw. 36 zu finden.

Auch wird Bezug genommen darauf, dass moderne Fahrzeuge in der Lage sind, die Rollenprüfstandssituation zu erkennen. Das steht auch dort auf der Seite 31. Ich glaube, der Kollege Krischer hatte an dieser Stelle schon mal angefragt. - Hat das JRC weitere Berichte herausgegeben, in denen ausdrücklich darauf Bezug genommen wird, dass Abschaltvorrichtungen existieren?

Zeuge Alois Krasenbrink: Soweit ich weiß, nicht. Nein. - Es ist auch hier nicht von der Existenz von Abschaltvorrichtungen in den Fahrzeugen, die geprüft wurden, die Rede, sondern nur von der potenziellen Möglichkeit, Testzyklen zu erkennen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind die irgendwie definiert worden, diese potenziellen Möglichkeiten der Einflussnahme? Ist Ihnen das bekannt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein. - Es ist nur so: Wenn Sie den Testzyklus kennen, dann wissen Sie auch, dass es, weil das Fahrprofil sehr genau vorgeschrieben ist, die Rahmenbedingungen sehr genau vorgeschrieben sind, einmal relativ simpel ist, den Zyklus selber mit elektronischen Erfassungssystemen zu erkennen. Und dazu kommt noch, dass es auch andere Parameter gibt, die Sie hernehmen können, um festzustellen, ob ein Fahrzeug nun geprüft worden ist oder nicht. Und das ist ja auch nur eine Art und Weise: Zykluserkennung und Reaktion darauf. Fahrzeuge werden ja vorbereitet. Die Fahrzeuge, die fahren in der Vorbereitungsphase bestimmte Konditionierungstestzyklen. Da brauchen sie eigentlich auch bloß den zu erkennen, und dann wissen sie, im nächsten Zyklus bin ich dann dran mit der Messung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich bin natürlich sehr daran interessiert, ob in diesem Zusammenhang eben direkt auch schon der Begriff „Abschaltvorrichtungen“ verwendet worden ist, unabhängig davon, ob nun legal oder illegal. Und wenn in diesem Bericht das an mehreren Stellen so geschrieben ist, dass eben die PEMS-Messungen die Abschaltvorrichtungen verhindern oder Verwendung von Abschaltvorrichtungen verhindern können, dann heißt das ja eigentlich auch, dass man zumindest von der Option, von der potenziellen Möglichkeit von Abschaltvorrichtungen ausgeht. Aber der Fakt ist, dass mit dem Begriff der Abschaltvorrichtung schon umgegangen worden ist.

Zeuge Alois Krasenbrink: Es gab ja auch aus früheren Jahren immer wieder Hinweise, zum Beispiel aus den USA, dass ein Lkw-Hersteller dort vor Gericht gebracht wurde von den amerikanischen Behörden, von der EPA, weil man feststellte, dass der Lkw, sobald er sich in einem Modus befand, dass klar erkennbar war, das Fahrzeug ist auf dem Highway, von einem emissions-effizienten auf einen treibstoffeffizienten Modus umgeschaltet wurde. Also, das war schon - - das ist - - Wie nennt man das? Das sind öffentliche



Nur zur dienstlichen Verwendung

Erkenntnisse, öffentlich zugängliche Erkenntnisse.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann meine letzte Frage. Der Umgang mit diesen Berichten, mit diesem Bericht und vielleicht mit weiteren Berichten: Sind die für gewöhnlich den Mitgliedstaaten proaktiv zur Verfügung gestellt worden?

Zeuge Alois Krasenbrink: Die Ergebnisse von dem ersten Bericht, dem 2011er-Bericht, wurden in einem Workshop vorgestellt. Und auf diesem Workshop Ende 2010, im November 2010, waren auch Vertreter einiger Mitgliedstaaten anwesend.

Der 2013er-Report wurde ganz sicher auch dem RDE-Komitee, der Arbeitsgruppe da, zur Verfügung gestellt und wurde ganz sicher dort auch besprochen und präsentiert. Also da war auch dann nichts weiter Überraschendes. Es ist ja nicht so, dass Sie einen Bericht schreiben und dann erst mit der Gesamtheit der Ergebnisse rauskommen, sondern in der Arbeitsgruppe wurde das wahrscheinlich auch schon früher besprochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber in diesen Berichten war halt der Begriff - -

Zeuge Alois Krasenbrink: Das ist öffentlich zugänglich. Das ist nicht versteckt worden. Nein, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch eben solche Begriffe wie „Defeat Device“ sind dort durchaus schon - -

Zeuge Alois Krasenbrink: Das existiert ja in der Gesetzgebung schon, also nicht nur erst seit 2007, sondern das gibt es schon früher. Und wir haben in dem Autorenkollektiv dieses zweiten Berichts von 2013 ja auch noch den Kollegen der Generaldirektion GROW dabei, der uns da auch zur Seite stand in Bezug auf Defeat-Device-Definition und Ähnliches.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann gebe ich weiter an die CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Krasenbrink, Sie haben vorhin auf die Frage vom Vorsitzenden Behrens, ob die PEMS weitgehend vergleichbare Ergebnisse liefern, also die portablen Messungen weitgehend vergleichbare Ergebnisse produzieren, geantwortet: Ja, im Rahmen der gegebenen Umstände. - Von den Sachverständigen hier in den letzten Wochen des Untersuchungsausschusses haben wir immer wieder gehört, dass es *das* reale Fahren ja gar nicht so gibt, weil es immer wieder unterschiedliche Fahrstile gibt und auch unterschiedliche Arten, entsprechend aufs Gas zu treten. Können Sie bitte mal präzisieren, unter welchen Umständen portable Messungen, die wir ja dann im Rahmen des RDE-Verfahrens durchführen, vergleichbar sind?

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich denke mal relativ simpel. Wenn Sie das gleiche Fahrzeug, den gleichen Fahrer, die gleiche Fahrerin, die gleiche Strecke, die gleichen Umweltbedingungen, die gleichen Verkehrsbedingungen, die gleichen Rahmenbedingungen - exakt die gleichen - haben, kriegen Sie mit den verschiedenen Systemen relativ gut das gleiche Ergebnis.

Das können Sie prüfen, indem Sie eben mehrere Systeme in ein Fahrzeug einbauen. Das ist nun beim Pkw nicht so dolle, weil da ja nicht so viel Platz ist. Wir machen das aber auf dem Lkw; von daher wissen wir das. Wir haben Fahrzeuge auch - - Sie können es auch anders prüfen: Sie nehmen unabhängig von den Rahmenbedingungen die Messgeräte, stellen die alle ins Labor und lassen alle am gleichen Fahrzeug messen. Und dann sehen Sie, was da an Ergebnissen rauskommt und wie gut das übereinstimmt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Die RDE-Gesetzgebung sieht ja jetzt auch einen Konformitätsfaktor vor, der fortlaufend auch überprüft werden soll und dann entsprechend auch angepasst werden soll. Können Sie diesen Prüfprozess für den Konformitätsfaktor noch mal beschreiben, wie das laufen soll?

Zeuge Alois Krasenbrink: Den Prüfprozess, um festzustellen, ob man - -



Nur zur dienstlichen Verwendung

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ob der richtig ist. Es gibt ja -

Zeuge Alois Krasenbrink: Ob der richtig ist, ob der angepasst werden muss. Mhm.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): - die Abweichungen eben durch das Verfahren auf der einen Seite, und es gibt die Abweichungen durch die Messungenauigkeiten der portablen Messgeräte. Deshalb soll ja der Konformitätsfaktor auch angepasst werden. Und da die Frage: Wie findet das statt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Was auf der einen Seite gemacht werden muss, ist natürlich, in Labormessungen zu verifizieren, ob die Qualität der PEMS-Messgeräte sich verbessert im Laufe der Zeit. Also, wir sind in Kontakt mit der Industrie, die diese Messgeräte herstellt und entwickelt. Wir haben, glaube ich, recht deutlich gemacht, dass wir da noch Verbesserungen erwarten, dass da vielleicht sogar noch Spielraum ist, auch für die verschiedenen Hersteller, dass relativ kurzfristig die Systeme besser werden - um die Systeme besser zu machen. Und wir werden natürlich auch versuchen, im Vergleich von Labor zu Real World Test - was natürlich nur im bestimmten Rahmen möglich ist - festzustellen, ob vielleicht eine Anpassung da möglich ist.

Sie können ja einen Real Drive Test durchaus auch im Labor durchführen, indem Sie das einmal auf der Straße fahren - Sie nehmen das Fahrprofil auf, Sie nehmen das Schaltprofil auf -, und dann reproduzieren Sie das Ganze unter gleichen Klimabedingungen in der Testzelle, um daraus dann weitere Erkenntnisse zu ziehen, ob die Messtechnik besser geworden ist ... das ermöglicht uns - - und ob es uns dann eher möglich ist, damit die Messdiskrepanz zu verringern, also diesen Konformitätsfaktor dann zu verringern und runterzuschrauben.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielen Dank. - Ich habe keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, ich habe zunächst für meine Fraktion auch keine Fragen. - Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Wir haben auch keine weiteren Fragen.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Krasenbrink, ich würde noch mal nachfragen nach den Tests - Audi A3 -, über die wir gerade gesprochen haben. Ich habe das ja so richtig verstanden: Sie haben wie das Kraftfahrt-Bundesamt den NEFZ bei unterschiedlichen Bedingungen getestet - also mal 10 Grad drüber, 10 Grad drunter usw. - und haben die Testbedingungen variiert. Im Berichte des Kraftfahrt-Bundesamts sind - normalerweise hat das Kraftfahrt-Bundesamt acht Tests gemacht - beim Audi A3 merkwürdigerweise nur sieben. Aber das nur mal am Rande.

Jetzt mussten Sie - das haben Sie ja eben dargestellt - einen Wert korrigieren. Die anderen Werte sind aber nach wie vor nicht übereinstimmend mit dem, was das Kraftfahrt-Bundesamt ge- bzw. sind zu hoch. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Alois Krasenbrink: Oh je! Ich glaube, meine Worte waren anders in meiner Antwort, sondern lauteten: Die Messwerte, die wir damit erhalten haben, liegen dann in der gleichen Ordnung wie die des Kraftfahrt-Bundesamtes - so war, glaube ich, meine Aussage -, also die sowohl im NEDC als auch in dem modifizierten NEDC. Alles, was wir an gleichen Tests durchgeführt hatten, führt zu ähnlichen Ergebnissen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn auch, ich sage mal, bei anderen Werten getestet als das Kraftfahrt-Bundesamt?

Zeuge Alois Krasenbrink: Wir sind ja mit dem Fahrzeug auf der Straße gewesen, wenn ich mich recht entsinne. Wir haben also RDE-Tests gemacht. Und das sind auf unseren Teststrecken sicherlich dann andere Teststrecken als die, die das Kraftfahrt-Bundesamt benutzt. Ich weiß nicht, ob vom Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Fahrzeug ein RDE-Test durchgeführt wurde oder



Nur zur dienstlichen Verwendung

eben nur der NEDC-nahe Test auf einer Teststrecke. Ob der nun gefahren worden ist, kann ich Ihnen im Moment nicht sagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das Fahrzeug hat alle die Grenzwerte dann eingehalten in Ihren Tests?

Zeuge Alois Krasenbrink: Grenzwerte schon. Ich denke, schon. Ja. Ich habe jetzt gerade meine vier Zettel nicht mit, auf denen das draufsteht. Dann könnte ich es Ihnen genauer sagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das Fahrzeug hat also die 80 mg/km - das tut es ja - im Test des Kraftfahrt-Bundesamtes jetzt auch bei Ihnen in diesen Tests eingehalten?

Zeuge Alois Krasenbrink: Ja, ja, mhm.

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

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Krasenbrink, Sie haben in Ihren einführenden Worten noch mal auf die Forschungsergebnisse ab 2010 ff. hingewiesen und dann gesagt, es geht eher darum, dass Sie bessere Testverfahren entwickeln, und deshalb haben Sie sich an das Thema PEMS-Messungen herangemacht, also sprich Straßentests, und jetzt nicht sozusagen das Thema Abschaltvorrichtungen im Fokus gehabt.

Jetzt gab es aber 1998 bereits schon, auch von der EPA, von der amerikanischen Behörde, einen aufgedeckten Fall bei den Lkws von einer Zykluserkennung, also wo die Motoren so programmiert wurden, dass sie eben wussten, wann sie getestet werden und wann sie auf der Straße sind. Also das Problem, was wir jetzt sozusagen behandeln im Untersuchungsausschuss, ist bei den Lkws schon mal zu einem früheren Zeitpunkt aufgetreten. Darum sind ja auch viel früher bei den Lkws, auch aus technischen Gründen, solche PEMS-Messungen sozusagen Standard geworden.

Deshalb wollte ich noch mal fragen: Warum gab es da nie bei Ihnen Diskussionen unter den Experten, ob das, was man sozusagen bei den Lkws festgestellt hat, nicht auch ein Thema bei den Pkws ist, und dann eben nicht nur mit Blick auf die Straßentests, sondern eben auch generell, dass man Verfahren entwickeln muss, um so was erkennen zu können? Warum ist das nie ein Thema gewesen, obwohl es bei den Lkws schon mal so einen Fall gab?

Zeuge Alois Krasenbrink: Da muss ich, glaube ich, zurückkommen auf den Plural, den Sie verwenden: „Lkws“, „den Lkws“. Wenn ich mich recht entsinne, ist der 98er-Fall ein Einzelfall - es handelt sich um einen Hersteller -, während wir festgestellt haben: Welches Fahrzeug auch immer - unabhängig von Euro-Klasse, Hersteller, Modell, Größe des Motors oder so was, ob es ein Dieselfahrzeug ist -, alle zeigen das gleiche Problem: überhöhte Emissionswerte. Also gehe ich dann nicht davon aus, dass alle betrügen, wie es ein Lkw-Hersteller gemacht hat, sondern dass es irgendwo ein generelles Problem gibt, dass eine andersgeartete Lösung als denn: „Weiter versuchen, irgendwo was zu finden“, was man möglicherweise nie finden wird - Und bisher zeigt sich ja: Es gibt nichts, was man hätte finden können - - als sich darauf zu stürzen und da die knappen Ressourcen zu investieren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Richtig, es war damals, 98, ein Hersteller, aber was eben das Beispiel gezeigt hat: dass es eben offensichtlich technische Lösungen gibt, also sozusagen technische Zykluserkennungen, Software, die zu diesen Manipulationen geführt hat. Also, das heißt, eigentlich konnte man sozusagen bei den Pkws diese Möglichkeit als Erklärung für die Abweichung zwischen Labor und Straße doch nicht ausschließen, sondern hätte sozusagen unabhängig davon, ob das jetzt alle machen oder wenige, doch diesem Aspekt noch mal ein Gewicht beimessen müssen bei der Frage künftiger Ausgestaltung von Testverfahren und Verbesserungen in dem Bereich. Darum frage ich noch mal nach, unabhängig davon, wie viele das waren. Es war ein Fall, klar; aber es hat ja offensichtlich nie eine Rolle gespielt, das bei den Pkws als Gegenstand näher zu betrachten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alois Krasenbrink: In dem 2013-Bericht wird ja etwas stärker auf Defeat Devices eingegangen, über die Definition gesprochen und über die Ausnahmeregelungen. Die letztendliche Kontrolle, ob oder ob nicht hier Defeat Devices oder Abschaltvorrichtungen in diesen Fahrzeugen benutzt werden oder benutzt worden sind, war Aufgabe der nationalen Typenprüfbehörden und nicht unsere. Deswegen sind wir zu unserer Arbeit, unserem Job, gegangen und haben eben gesagt: Das ist eher ein generelles Problem, und wir versuchen, eine Lösung zu entwickeln, die genau dieses generelle Problem in den Griff kriegt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Seit April letzten Jahres ist es ja so, dass die Emissionsstrategie beim Typgenehmigungsverfahren offengelegt werden soll. Und da würde mich Ihre fachliche Einschätzung interessieren, ob das sozusagen ausreichend ist -

Vorsitzender Herbert Behrens: Stephan, achtest du darauf: Fragen nach Einschätzungen sind problematisch. Das weißt du.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, sehe ich anders.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es geht um Kenntnisse und Wahrnehmen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, dann formuliere ich die Frage noch mal anders.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Das hatten wir schon mal!)

Nach Ihren Kenntnissen aus Ihrer fachlichen Arbeit: Ist es ausreichend, sozusagen im Typgenehmigungsverfahren von den Herstellern nur die Emissionsstrategie sich offenlegen zu lassen? Also reicht das aus, um eben illegale Abschalt-einrichtungen identifizieren zu können, erkennen zu können? Oder was müsste man eigentlich machen, um künftige Manipulationen auszuschließen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie brauchen nur auf den ersten Teil der Frage zu antworten, Herr Krasenbrink.

Zeuge Alois Krasenbrink: Danke. - Wenn Sie die Informationen zur Verfügung haben, die Informationen des Herstellers, in welcher Art und Weise Abgasnachbehandlungssysteme auf bestimmte Betriebssysteme und Betriebspunkte reagieren, und wenn Sie dafür eine Begründung bekommen, warum sie so reagieren und warum das so notwendig ist, sind Sie schon mal einen ganzen großen Schritt weiter, weil nämlich dann jede Modulation oder Änderung des Verhaltens, die nicht erklärt worden ist, dann wieder für Sie einen Anknüpfungspunkt gibt, um zum Hersteller zurückzukommen und da weitere Informationen zu bekommen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage später weiter.

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

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen. - Dann würde ich doch ganz gern, nachdem die Frage auftauchte - das, was die Konformitätsfaktoren anbetrifft -, noch ein Stück darüber hinausgehen. Wir haben in verschiedenen Zeugenaussagen und auch in den Unterlagen gefunden, dass der Verband der deutschen Automobilindustrie, aber auch der europäische Automobilindustrieverband immer wieder darauf hingewiesen hat: Aufgrund der doch sehr heterogenen Fahrsituation ist es erforderlich, eine sogenannte Transferfunktion bei RDE im vierten Paket zu integrieren. Ist diese Frage mit Ihnen fachlich erörtert worden, ob es eine weitere Funktion geben muss über den Konformitätsfaktor hinaus?

Zeuge Alois Krasenbrink: Das wurde erörtert, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mit welchem Ergebnis wurde das erörtert?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alois Krasenbrink: Mit dem derzeitigen Ergebnis, dass im RDE-Paket diese Transferfunktion noch vorhanden ist, aber nicht weiter spezifiziert wird.

(Arno Klare (SPD): Steht bei 1, also unwirksam!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Und mit welcher Position ist JRC in diese Gespräche hineingegangen? Was war die Position des JRC in Bezug auf Transferfunktion?

Zeuge Alois Krasenbrink: Muss ich das sagen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Alois Krasenbrink: Wir sind nicht begeistert. Wir halten es für nicht notwendig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die SPD-Fraktion wäre an der Reihe. Arno Klare.

Arno Klare (SPD): Nur eine Bemerkung dazu: In der Verordnung, die es ja schon gibt, gibt es diese Formel ja schon. Und da steht der Wert auf 1, ist also neutralisiert. Das ist Fakt. - Das ist keine Frage - müssen Sie nicht drauf antworten -, nur eine Feststellung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann wäre jetzt die Reihe bei den Grünen. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gerade auf die Frage des Vorsitzenden geantwortet, dass Sie hinsichtlich der Notwendigkeit einer Transferfunktion sozusagen nicht begeistert sind. So habe ich Sie jetzt gerade verstanden. Könnten Sie das aus fachlicher Einschätzung noch mal erläutern, welche Wirkung eine solche Transferfunktion haben könnte, die dann sozusagen Ihre Einschätzung führt?

Vorsitzender Herbert Behrens: Augenblick! Mach es noch mal präziser, bitte!

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): War doch präzise genug!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben sich mit dem Thema Transferfunktion ja auseinandergesetzt und haben ja jetzt gerade eine Einschätzung dazu kundgetan. Und mich würde interessieren, wie Sie zu dieser Einschätzung inhaltlich - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war eine Position, Stephan.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war eine Position, keine Einschätzung. Ich hatte danach gefragt: Was war die Position des JRC?

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Damals! Jetzt geht es wieder um die Zukunft.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, welche - - Warum haben Sie diese Position damals eingenommen? Welche fachlichen Gründe hat das?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war eine Tatsachenfeststellung, keine Einschätzung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau. - Meine Güte!

Zeuge Alois Krasenbrink: Die Position war begründet auf unserer Einschätzung, dass die Transferfunktion nicht notwendig ist, dass man Elemente, die damit hätten berücksichtigt werden sollen, in anderer Form berücksichtigen kann und dass diese Transferfunktion, die ja noch nicht mal definiert war - es gibt ja nur das generelle Konzept; es gibt ja ein Integral, glaube ich, da in diesem Papier - - dass es da erst mal, bevor man so was einführt, inhaltliche oder, ja, wissenschaftliche Auseinandersetzungen geben muss, welcher Zweck denn damit erfüllt werden muss und ob es wirklich dann notwendig ist, das in einer so komplexen Form zu machen, oder ob es nicht einfachere Schritte und Möglichkeiten gibt, das dann auch umzusetzen, was damit umgesetzt werden sollte.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hatte vorhin gefragt nach dem Thema „Emissionsstrategien offenlegen“, und Sie hatten gesagt, wenn das die Hersteller im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens machen müssen, sei man schon einen Schritt weiter und hätte dann sozusagen die Grundlage dafür, weitere Informationen zu bekommen. Welche Informationen wären denn dann noch notwendig, um sozusagen illegale Abschaltvorrichtungen zu verhindern?

Zeuge Alois Krasenbrink: Also, meine Aussage vorhin bezog sich darauf: Wenn Sie diese Informationen haben, dann haben Sie nun theoretisch alles in der Hand, um das Abgasnachbehandlungssystem und die Funktionsweise des Abgasnachbehandlungssystems vernünftig zu bewerten. Wenn Sie dann in zusätzlichen Tests noch feststellen, dass es da Phänomene gibt, die nicht mit den Elementen, die Ihnen vorliegen, erklärt werden können, dann müssen Sie da noch mal nachfragen und nachhaken und müssen dann eine neue Bewertung machen. Das meinte ich. Also die Basis ist dann erst mal da, aufgrund derer Sie arbeiten können, weil der Hersteller ja praktisch Ihnen alles offengelegt hat, was er da gemacht hat.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie sich bei der Entwicklung von Testverfahren auch Gedanken gemacht hinsichtlich einer Feldüberwachung, also wie diese ausgestaltet werden müsste, sowohl technisch als auch, ich sage jetzt mal, von dem Umfang der Kontrollen, die dafür notwendig wären?

Zeuge Alois Krasenbrink: Feldüberwachung, Marktüberwachung ist ja in dem neuen Vorschlag der Kommission für eine Überarbeitung des Typenprüfrahmenprogrammes, der Typenprüfrahmengesetzgebung vorhanden, beinhaltet. Die Marktüberwachung ist Teil der Aufgabe der Mitgliedstaaten, der Typprüfbehörden dort.

Die Kommission hat nun zusätzliche Elemente dann noch mit reingebracht, dass auch eben kommissionsseitig da Untersuchungen durchgeführt werden können. Und - ich hatte das vorhin schon mal erklärt - da könnte durchaus auch das JRC

eine Rolle einnehmen, also meine Abteilung eine Rolle einnehmen, indem man sich mit den anderen Mitgliedstaaten zusammensetzt und sie mal überprüft, wer welche Fahrzeuge denn vom Markt überprüft, und um dann festzustellen, ob da irgendwo Lücken bleiben. Wir könnten solche Aktivitäten übernehmen wie: neue Technologien, die auf den Markt kommen, noch mal zu überprüfen oder im Fall von Uneinigigkeiten zwischen Typenprüfbehörden da auch noch aktiv zu werden. Also, das System Marktüberwachung ist eigentlich eines, das verankert ist in den Mitgliedstaaten, die theoretisch auch sehr viel Erfahrung damit haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Krasenbrink, ich muss noch mal nachhaken nach dem Audi A3, entschuldigen Sie. Das ist nun mal ein Fahrzeug, über das berichtet wurde und was ja auch hier im Rahmen des Kraftfahrt-Bundesamts dann die Grenzwerte erfüllt.

Ich habe jetzt hier das Dokument von der Seite des Europäischen Parlaments, des EMIS - das findet sich auch auf der Homepage des JRC -, wo über genau dieses Fahrzeug die Messungen stattfinden. Ich kann auch gerne die Quelle benennen. Und da ist erstaunlich, dass bei den NOx-Messungen von zehn Messungen acht deutliche Überschreitungen haben. So. Und Sie haben gerade gesagt, es ist exakt so wie beim Kraftfahrt-Bundesamt, dass es überall unterhalb des Grenzwertes von 80 mg bleibt. Das ist mir nicht klar. Das passt nicht zueinander. Es findet sich übrigens auch in den Protokollen des europäischen Untersuchungsausschusses, dass das da anders dargestellt wurde. Deshalb verstehe ich nicht ganz Ihre Aussage, dass das den Messungen des Kraftfahrt-Bundesamtes entspricht.

Zeuge Alois Krasenbrink: Sie sagten, das steht auf der Homepage des JRC?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist veröffentlicht auf der Homepage des Europäischen Parlamentes im Rahmen des Ausschusses als - -



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alois Krasenbrink: Ah! - Wie viel seitig ist das Dokument? Hat das noch die alten Messungen?

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

Zeuge Alois Krasenbrink: Ist also ein neueres. - Hat eine - wie nennt man das? - Frontpage, so was?

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

Zeuge Alois Krasenbrink: Einen Disclaimer?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist Ihr Logo obendrüber und alles Drum und Dran.

Zeuge Alois Krasenbrink: Nur, um zu wissen, ob es die aktuelle Version ist oder die vorangegangene mit dem Fehlmesswert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es kann Ihnen auch vorgelegt werden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich kann es Ihnen auch gerne vorlegen. Ich habe jetzt leider - -

Zeuge Alois Krasenbrink: Ist okay. Wenn es sechs Seiten sind, dann wird es das wohl sein, denke ich mal.

Ich kann Ihnen da im Moment jetzt keine Auskunft geben, da ich jetzt nicht im Vergleich unsere Messungen und die des Kraftfahrt-Bundesamtes vorliegen habe, anhand derer ich dann vergleichen könnte, ob das eine, was Sie jetzt vergleichen, mit dem von unserer Seite - - mit den anderen Messwerten, die Sie da haben vom Kraftfahrt-Bundesamt, übereinstimmen. Wie gesagt, wir haben ähnliche, aber nicht die gleichen Tests durchgeführt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist klar, -

Zeuge Alois Krasenbrink: Es ging ja jetzt nicht darum, wie die Arbeiten des Kraftfahrt-Bundesamts - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - dass die Tests gleich sind. Es geht hier um die Ergebnisse.

(Arno Klare (SPD): Nein, es geht hier auch um die Tests!)

Zeuge Alois Krasenbrink: Also, was ganz sicher der Fall ist und mir auch so im Kopf geblieben ist, ist, dass die Messungen am NEDC kalt, also praktisch die Prüfungen entsprechend der Typenprüfvorschriften, in beiden Fällen, also sowohl beim Kraftfahrt-Bundesamt als auch bei dem Fahrzeug, das wir gemessen haben, unter dem Grenzwert liegen. Ich denke, es ist auch richtig, dass in dem anschließenden NEDC, also die Wiederholung des Europäischen Fahrzyklus mit warmem Motor, die Emissionsmessungen etwa auf einen gleichen Messwert kommen, der so um den Grenzwert rum liegt; ich meine, irgendwie was bei 80 oder knapp bei 80 mg oder so was ist da gemessen worden. Betreffs der anderen Untersuchungen kann ich wirklich jetzt hier, ohne wirklich das Papier vor Augen zu haben, keine weiteren Aussagen machen.

Die RDE-Tests sind hier bei uns auf der Straße durchgeführt worden und reproduzieren nicht den Typenprüfzyklus auf der Straße. Also, diese Angaben finden Sie bei uns nicht.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: So, das war die Fragerunde bei den Grünen. - Gibt es seitens der CDU/CSU-Fraktion, Linksfraktion - - Keine weiteren Fragen. SPD-Fraktion? - Dann, wenn gewünscht, könnte es jetzt weitergehen bei den Grünen. Oliver, willst du das Wort?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich kann Ihnen gern das Dokument noch mal vorlegen, wenn Sie dazu noch mal Stellung nehmen möchten, weil das Dokument besagt, dass es deutliche Überschreitungen gibt.

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich bräuchte beide.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das vom Kraftfahrt-Bundesamt können Sie haben, ist kein Problem. Ich habe sie beide.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Alois Krasenbrink: Darf ich darin rummalen?

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

(Arno Klare (SPD): Nicht schwärzen!)

Nur nicht schwärzen.

(Heiterkeit - Zuruf von der SPD: Das macht nur die Bundesregierung! - Gegenruf von einem Vertreter der Bundesregierung: Aber nur mit gutem Grund!)

Zeuge Alois Krasenbrink: Nein, nein.

(Der Zeuge liest in den Unterlagen und nimmt Markierungen vor)

Bevor ich es Ihnen zurückgebe, würde ich gerne jetzt von hier aus antworten. Also wenn Sie auf der Seite 20 des Berichts des Kraftfahrt-Bundesamts sich die Messdaten ansehen vom Fahrzeug, dann habe ich Ihnen jetzt eingekreist die Tests, die mit unseren übereinstimmen; und das sind eben der NEFZ kalt und der NEFZ warm.

Die anderen Tests weichen erheblich von dem ab, was wir gemacht haben. Wir haben also hier einen ganz anderen Testzyklus gefahren. Das sehen Sie hier auf der Seite 4 von unserem Bericht. Da sehen Sie, dass wir den Typprüfzyklus unter gleichen Bedingungen, aber bei 10 Grad und bei 30 Grad noch mal durchgeführt haben, dass wir dann das Fahrzeug im Four-wheel-Drive-Modus betrieben haben, also praktisch die nicht angetriebenen Räder über die Rolle mitbewegt haben, um, wie man so schön sagt bei uns, dem Fahrzeug das Gefühl zu geben, es befinde sich auf der

Straße. Dann haben wir das Ganze als Hotstart, also mit heißem Motor, mit warmem Motor noch mal wiederholt, mit Four-wheel Drive. Dann haben wir den WLTC, also den neuen Testzyklus, den dynamischen Testzyklus, der für die CO₂-Emissionen im Wesentlichen entwickelt worden ist, in weiteren vier Versuchen hier angewandt und haben damit unsere Messungen durchgeführt.

Die Fahrzeugprüfungen oder Tests, die beim Kraftfahrt-Bundesamt indessen durchgeführt worden sind, waren: den Fahrzyklus auf der Straße wiederholt, also den Europäischen Fahrzyklus auf der Straße mit PEMS-Systemen - das haben wir nicht gemacht -, NEFZ back, das ist ein - -

(Zuruf des Abg. Arno Klare (SPD))

- Na ja, Sie fahren natürlich nicht rückwärts jetzt den Fahrzyklus im übertragenen Sinne, dass Sie jetzt wirklich falschrum fahren, sondern Sie nehmen zuerst den Teil, der Landstraßenfahrt und Autobahnfahrt vorsieht, und dann werden die weniger, sagen wir mal, schnellen Teile des innerstädtischen Fahrens hinten angesetzt. Die sind also nicht vorne vorweg, sondern kommen hinten an.

Dann haben wir hier noch einen NEFZ plus 10 Prozent; das bezieht sich auf die Geschwindigkeit. Da wird also der Testzyklus gefahren - beim Kraftfahrt-Bundesamt wohl gemerkt - mit 10 Prozent höherer Geschwindigkeit. Das Gleiche wurde wiederholt mit 10 Prozent weniger Geschwindigkeit. Dann eine RDE-Fahrt; da müssten wir eigentlich was Ähnliches dann auch in unserem Bericht finden. Hier am Ende ist auch noch eine RDE-Fahrt dabei.

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

Zeuge Alois Krasenbrink: Das ist aber noch der alte Bericht.

(Der Zeuge blättert in der Unterlage)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Der alte Bericht hat noch wieder diesen großen Fehlerbalken da drin. Das können Sie sich dann auch angucken da. Das ist nicht der letzte Stand der Dinge.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, kriegen wir jetzt hier nicht geklärt; aber das scheint es offensichtlich - - Gut.

(Uwe Lagosky (CDU/CSU):
Ich habe noch eine Nachfrage!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Krasenbrink, macht dieses Beispiel eigentlich deutlich, dass wir einheitliche Standards in Europa brauchen?

Zeuge Alois Krasenbrink: Noch mal.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dieses Beispiel eben gerade: Macht dieses Beispiel nicht deutlich, dass wir einheitliche Standards in Europa brauchen, auch was die - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, gut. Das wäre jetzt eine Frage nach der Einschätzung, Herr Lagosky.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Na ja, gut. Okay.

Zeuge Alois Krasenbrink: Ich kann dazu sogar Stellung nehmen, glaube ich, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Alois Krasenbrink: - weil sich diese Frage so in dieser Form jetzt in Bezug auf die Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und unsere Arbeiten gar nicht stellt.

Es ist so: Wenn Sie als nationale Behörde Untersuchungen durchführen wollen, um dann auch verdächtige Fahrzeuge, die potenziell ein Defeat Device an Bord haben, um solche Fahrzeuge identifizieren zu können, dann müssen Sie eine Testprozedur haben, die nicht absehbar ist, also nicht standardisiert ist. Wenn jeder weiß, dass die Prüfung an dem und dem und dem Kriterium

durchgeführt wird mit den Zyklen und mit dem Zyklus und mit der Modifikation, dann ist es ja wieder einfach, alles auszurechnen. Dann sind wir wieder da, wo wir vorher waren. Und mit viel höherem Aufwand wird man dann noch weniger erreichen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also, meine Frage ging weniger in Richtung der Abschaltvorrichtungen als eher in die Frage vergleichbare Messergebnisse in den entsprechenden Messverfahren, damit die Fahrzeuge zueinander vergleichbar werden.

Zeuge Alois Krasenbrink: Muss ich auch da wieder - wenn ich antworten darf? -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, bitte.

Zeuge Alois Krasenbrink: - darauf hinweisen, dass wir zwei verschiedene Fahrzeuge benutzt haben. Man kennt die Vorgeschichte dieser Fahrzeuge nicht. Die hatten auch schon einige Tausender auf dem Buckel, wie man so schön sagt. Da können Sie durchaus abweichende Messergebnisse bekommen. Solange es aber größenordnungsmäßig ähnlich ist, sehe ich da kein Problem.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Krasenbrink aus der Runde? - Das ist offenkundig nicht der Fall. Dann können wir die Vernehmung hier beenden.

Wir sind, Herr Krasenbrink, mit der Vernehmung dann durch, wenn Sie die Möglichkeit gehabt haben, das Protokoll sich noch einmal anzusehen, Korrekturen dort vorzunehmen, wo es falsche Übertragungen gegeben hat oder Richtigstellungen an anderer Stelle noch einmal vornehmen konnten. Erst dann wird der Ausschuss dieses Protokoll als Grundlage nehmen und den Abschluss der Vernehmung beschließen.

Ich möchte mich ganz herzlich bedanken für Ihre Auskünfte und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag. Damit ist Ihre Vernehmung für heute beendet. - Danke schön.

Zeuge Alois Krasenbrink: Danke schön.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: So, zum weiteren Verfahren: Es werden jetzt, bevor wir in die Vernehmung von Ministerpräsident Weil eintreten können, noch mal wieder Auftaktbilder gewünscht. Das heißt, es wird hier noch ein bisschen Unruhe geben. Vorweg bedarf es einer Pause, einer fünfminütiger Unterbrechung, so dass wir um 13.05 Uhr beginnen.

Dann schlage ich vor, dass wir uns jetzt fünf Minuten Pause noch einmal gönnen, dann mit der Presse zusammen uns hier noch einmal wieder einfinden, dann den Zeugen Weil hereinholen, um dann nach Abschluss der Auftaktbilder in die Vernehmung einzutreten.

(Unterbrechung von 13.03
bis 13.07 Uhr)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vernehmung des Zeugen Stephan Weil

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Ministerpräsident, ich darf mich herzlich bedanken, dass Sie uns zur Verfügung stehen für unsere Fragen im Zuge unserer Aufklärungsarbeit im Untersuchungsausschuss. Dazu gehört aber eben auch, dass ich gehalten bin, zu Beginn einer Vernehmung eines Zeugen zunächst Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufzuklären.

Dazu gehört der Hinweis, dass Sie als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss verpflichtet sind, die Wahrheit zu sagen. Das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Antworten und Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zum Sachverhalt gehört, und dürfen auch nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen diese Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

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

Haben Sie dazu noch Fragen an dieser Stelle? - Das ist nicht der Fall. Dann weise ich einfach noch einmal darauf hin, dass für die Protokollierung es erforderlich ist, dass eine Tonbandaufnahme mitläuft. Darum ist es notwendig, dass wir dann die Mikrofone offen haben, wenn wir das Wort ergreifen. Nach Abschluss der Protokollierung wird die Aufnahme gelöscht.

Nachdem Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll noch mal - - dann werden Sie das Protokoll zugesandt bekommen, und Sie haben es zu prüfen.

Haben Sie dazu noch Fragen, was diesen Teil anbetrifft? - Dann abschließend zwei Hinweise: Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, dann wird Ihnen der Fragesteller auf Wunsch die Fundstelle vorlegen können. Wir haben die Dinge alle hier im Raum.

Der letzte Hinweis ist: Wenn Sie während der Vernehmung der Auffassung sein sollten, 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 um einen entsprechenden Hinweis. Wir würden als Ausschuss dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen müssen. - Sie haben ja hier vorgelegt Unterlagen zu Dingen, wo Sie darauf hinweisen, dass Sie zu bestimmten Fragen keine Stellung beziehen können und werden.

Herr Weil, bevor ich dann in die Vernehmung zur Sache einsteige, bin ich gehalten nach dem Untersuchungsausschussgesetz, Sie zunächst zu Ihrer Person zu vernehmen, das heißt, Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. - Bitte.

Zeuge Stephan Weil: Stephan Weil, 58 Jahre alt, wohnhaft in Hannover und von Beruf Niedersächsischer Ministerpräsident.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Weil, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. 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 spielen Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zyklus-



Nur zur dienstlichen Verwendung

erkennung 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 Weil, wenn Sie es wünschen, dann haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie dieses wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort. Bitte.

Zeuge Stephan Weil: Vielen Dank. - Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich mache gern von der Möglichkeit Gebrauch, einige einleitende Bemerkungen zu machen. Sie sind auch nicht lange.

Volkswagen hat für Niedersachsen eine ganz besondere Bedeutung. Es ist mit Abstand das wichtigste Unternehmen in unserem Land. Mehr als 100 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind an sechs Standorten beschäftigt. Und wenn man dann noch die Zulieferindustrie hinzunimmt, dann kann man sagen, dass in Niedersachsen mehr als 30 Prozent aller Industriearbeitsplätze von der Automobilindustrie direkt abhängig sind.

Es sind allerdings nicht allein ökonomische Gründe, die Niedersachsen und Volkswagen miteinander verbinden. Nach Kriegsende hatte die britische Besatzungsmacht dem jungen Land Niedersachsen die Treuhänderschaft für Volkswagen überantwortet. Und seitdem hat das Land Niedersachsen die Entwicklung dieses Unternehmens sehr eng begleitet. Auch nach der Privatisierung ist dieses Engagement fortgesetzt worden. Heute ist Niedersachsen ein wichtiger Minderheitsaktionär und mit zwei Mitgliedern im Konzernaufsichtsrat des weltgrößten Automobilunternehmens vertreten. Seit Anfang 2013 sind dies für das Land Niedersachsen Wirtschaftsminister Olaf Lies und ich.

Meine Verbindung zu Volkswagen lässt sich also auf dreierlei Art und Weise beschreiben, als Ministerpräsident des Stammlandes von Volkswagen, als Repräsentant eines wichtigen Minderheitsaktionärs und schließlich als Mitglied des

Aufsichtsrates und dessen Präsidiums. Als ich durch Berichte amerikanischer Behörden am 19. September 2015 von den gravierenden Fehlentwicklungen erfahren habe, die heute unter dem Sammelbegriff Dieseldgate zusammengefasst werden, war ich - das kann ich sagen - tief betroffen. Und daran hat sich auch bis heute nichts geändert. Ich hätte - um es klar zu sagen - dergleichen bei Volkswagen nicht für möglich gehalten. Seitdem haben mein Kollege Olaf Lies und ich im Rahmen unserer Möglichkeiten intensiv an einer nachhaltigen Aufklärung und Aufarbeitung von Dieseldgate mitgearbeitet. Ich bin der tiefen persönlichen Überzeugung, dass eine vollständige Aufklärung notwendig ist, damit dieser unbestreitbare Tiefpunkt in der Unternehmensgeschichte von Volkswagen überwunden werden kann.

Seit September 2015 ist in dieser Hinsicht vieles geschehen. Der Aufsichtsrat hat einen entsprechenden Sonderausschuss eingerichtet. Im Auftrag des Aufsichtsrates sind umfassende Ermittlungen angestellt worden, die durch die amerikanische Anwaltskanzlei Jones Day erfolgt sind. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind jeweils den amerikanischen Justizbehörden übermittelt worden und damit auch Grundlage des Statement of Facts, mit dem zu Jahresanfang der Verlauf von Dieseldgate in einer sehr konzentrierten und prägnanten Form, aber im Kern auch zusammengefasst worden ist. Ich füge allerdings hinzu, dass die Aufklärungsbemühungen nicht abgeschlossen sind. Neben den laufenden Ermittlungsverfahren insbesondere der Staatsanwaltschaft Braunschweig geht es jetzt insbesondere auch um die Prüfung von Haftungsansprüchen gegenüber Mitgliedern der Unternehmensorgane, die derzeit ebenfalls im Auftrage des Aufsichtsrates durchgeführt werden.

Der Vorstand hat darüber hinaus umfassende Maßnahmen ergriffen, damit alle betroffenen Dieselfahrzeuge in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden. Die damit verbundenen groß angelegten Rückrufaktionen laufen derzeit auf Hochtouren und mit wachsendem Erfolg. Darüber hinaus muss es aber auch und vor allem darum gehen, eine Wiederholung von entsprechen-



Nur zur dienstlichen Verwendung

den Fehlentwicklungen konsequent zu verhindern. Der Aufsichtsrat ist sich sehr des Umstandes bewusst, dass es dabei um durchaus grundsätzliche Fragen der Unternehmenskultur geht, die konsequent bearbeitet werden müssen. Und allen Beteiligten ist auch klar, dass dies nicht von heute auf morgen, aber konsequent geschehen muss. Schließlich erlaube ich mir den Hinweis, dass Volkswagen inzwischen seine Strategie sehr gründlich verändert hat und insbesondere die Elektromobilität und die Digitalisierung in den Vordergrund stellt. Und auch dies darf durchaus im Zusammenhang mit den Konsequenzen von Dieselgate gesehen werden.

Herr Vorsitzender, weil ich eine konsequente Aufklärung für notwendig halte, werde ich sehr gerne alle Erkenntnisse beitragen, die ich zu Ihrem Untersuchungsauftrag habe. Von Ihnen soll ja untersucht werden, ob die Bundesregierung Kenntnis hatte, dass die auf der Straße festgestellten Verbräuche und Abgasemissionen nicht mit den Werten der Typenzulassung übereinstimmen, und ob es Hinweise auf Ursachen dafür gab. Und außerdem, so habe ich gelesen, soll Ihr Ausschuss klären, ob die Bundesregierung Kenntnis über die Auswirkungen dieses Umstandes auf Bevölkerung und Umwelt hatte und was gegebenenfalls zur Abhilfe veranlasst wurde.

Ich bedaure ausdrücklich, dass ich dazu nur wenig werde beitragen können, und ich möchte Ihnen das erläutern. Bezogen auf die Typenzulassung besteht eine umfassende und auch ausschließliche Zuständigkeit des Bundes. Die Länder sind nicht involviert. Ich habe mich in dieser Hinsicht noch einmal bei unserem Wirtschaftsministerium erkundigt und bestätigt bekommen, dass dies nicht nur in der Theorie der Fall ist, sondern auch in der Praxis. Es gibt also keinen entsprechenden Austausch zwischen Bund und Ländern. Und als Ministerpräsident bin ich somit, was diesen Punkt angeht, ohne eigene Kenntnisse bezogen auf die Fragen der Typenzulassung und ihre praktische Anwendung.

Innerhalb des Unternehmens Volkswagen sind nach dem Aktienrecht Zulassungsfragen ebenso übrigens auch wie die allgemeine Interessenvertretung des Unternehmens dem Vorstand und

nicht dem Aufsichtsrat zugeordnet. Und auch insofern folgt die Praxis tatsächlich den Regeln. Das heißt, Fragen der Typenzulassung spielen in der praktischen Aufsichtsratsarbeit nach meinen Erfahrungen keine Rolle. Auch als Aufsichtsrat bin ich dementsprechend mit Fragen der Typenzulassung nicht befasst gewesen. Abgesehen davon ist bekannt, ich habe ja gesagt, ich bin seit 2013 Mitglied in diesen Gremien. - Ich hoffe, dass Ihnen diese Einschränkungen nachvollziehbar sind, die sich nun einmal aus dem Untersuchungsauftrag ergeben.

Lediglich vorsorglich möchte ich auch darauf aufmerksam machen, dass ich bezogen auf Fragen jenseits des Untersuchungsauftrages in meinen Darlegungsmöglichkeiten eingeschränkt bin aus zwei Gründen: Zum einen, meine Aussagegenehmigung bezieht sich auf den Untersuchungsgegenstand, und zum anderen, zu vielen jenseits dieses Auftrags liegenden Themen greift dann möglicherweise die Verschwiegenheitspflicht eines Aufsichtsratsmitglieds. Das ist etwas, was ich, wie ich eben - - einfach zu bedenken habe bei Antworten. Auf dieser Grundlage will ich aber sehr gerne zur Arbeit des Ausschusses beitragen, so gut ich kann, und freue mich jetzt auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank für Ihre Bereitschaft, uns in unserer Tätigkeit auch zu unterstützen. Auch uns geht es hier im Untersuchungsausschuss darum, eine vollständige Aufklärung herbeizuführen. Und dazu gehört eben auch, dass wir uns auf verschiedene Art und Weise dann auch dem Untersuchungsgegenstand nähern müssen. Und da sind unter Umständen dann doch Fragen dabei, die wir auch ganz gerne mit - - wo wir uns ganz gerne auch mit Ihnen darüber verständigen wollen, um auch ein Gefühl dafür zu bekommen, wie es zu diesem Skandal, der ja nicht nur VW betrifft, aber da ganz exorbitant, weil VW zugegeben hat, dass - - mit betrügerischer Software manipuliert hat. Aber darüber hinaus haben wir ja auch festgestellt, und nicht zuletzt ist das niedergelegt im Bericht der Untersuchungskommission, dass eben auch andere Pkw-Hersteller deutscher Automobilkonzerne dort doch erhebliche Unterschiede aufweisen, was Realemissionen anbetrifft



Nur zur dienstlichen Verwendung

und die angegebenen Rollenprüfstandswerte. - Wenn es dann zu solchen Situationen kommt, wo Sie sagen, an dieser Stelle berührt es dann die Möglichkeit oder die Notwendigkeit, die Aussage zu verweigern, dann haben wir das zu akzeptieren.

Vom Ablauf her ist es so hier im Ausschuss, dass ich zunächst als Ausschussvorsitzender die Möglichkeit habe, einleitende Fragen an Sie zu stellen, und dann geht es in die Fraktionsrunde. Dann wird jede Fraktion mit ihren Vertreterinnen und Vertretern ihre Fragen an Sie richten.

Wir haben in den vergangenen Zeugenvernehmungen eben auch dieses Verfahren gewählt, um auch zu wissen, welche Möglichkeiten werden genutzt, um sich auf die Befragung vorzubereiten. Und da möchte ich Sie zunächst fragen, wie Sie sich heute explizit auf diese Sitzung, die wir hier haben, im Untersuchungsausschuss vorbereitet haben.

Zeuge Stephan Weil: Ich habe zum einen Rücksprache genommen mit Mitarbeitern in der Staatskanzlei, die in der Beteiligungsverwaltung tätig sind. Zum anderen habe ich mich rechtlich beraten lassen in diesem Thema, das ich eben angesprochen hatte, die Abgrenzung der Zeugenpflicht von der Verschwiegenheitspflicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wann sind Sie selber mit dem Themenkomplex von Pkw-Emissionen dann konfrontiert worden? Seit wann beschäftigen Sie sich mit solchen Fragen von Pkw-Emissionen auch in Ihrer Funktion als Aufsichtsratsmitglied bei VW?

Zeuge Stephan Weil: Wie ich sagte, am 19. September 2015. Die amerikanische Umweltbehörde hatte ja die Vorgänge öffentlich gemacht. Sie waren mir vorher nicht bekannt. Es gab vorher keine Informationen, sodass ich an dieser Stelle sehr überrascht gewesen bin, es anfangs auch nicht einschätzen konnte und sich erst im Laufe der darauffolgenden Tage das ganze Ausmaß für mich auch geklärt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das bezog sich jetzt konkret auf die VW-Verhandlung in den

USA. Aber meine Frage ging ein Stück darüber hinaus, weil wir ja zumindest bei Diskussionen in der Verkehrspolitik eben auch mit abweichenden Abgaswerten zu tun haben. Das bezog sich eher ein bisschen auf die allgemeine Situation. Es geht um den Themenkomplex der Pkw-Emissionen und Abweichungen im Allgemeinen, nicht jetzt konkret auf die Softwaremanipulation bei VW.

Zeuge Stephan Weil: Wenn Sie den Kreis weiter ziehen: Ich war Oberbürgermeister von Hannover. Und wir haben, ich meine, im Jahr 2010 oder 2011 nach heftigen Auseinandersetzungen in Hannover eine Umweltzone eingeführt. Damals ging es in erster Linie um Feinstaub, aber natürlich auch im Hintergrund um NOx. Ich habe mich selber anschließend gefragt, ob ich eigentlich aus dieser Zeit irgendeinen Hinweis darauf hatte, dass gesagt wurde, dass an dieser Stelle systematisch untertrieben wird von der Automobilindustrie. Und ich kann nur nach bestem Wissen und Gewissen sagen: Ich habe dergleichen nicht in Erinnerung. Das war damals eine ziemlich intensive Zeit in der kommunalen Auseinandersetzung; aber ich erinnere mich nicht, dass genau dieser Vorwurf dabei irgendeine Rolle gespielt hätte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt bezüglich der Abschaltvorrichtungen: Es gibt eine ICCT-Studie von Mai 2014. Laut dieser Studie, am 15. Mai veröffentlicht, sind bei PEMS, also bei portablen Emissionsmessungen an Dieselfahrzeugen, die Emissionswerte einiger VW-Modelle deutlich höher ausgefallen, als erlaubt. VW nennt technische Probleme als Grund für die Abweichungen und ruft einige Modelle für ein Software-Update zurück. Das finden wir hier in einem Brief der California Air Resources Board an die VW AG, abgerufen aus dem Internet arb.ca.gov am 9. Februar 2017. Haben Sie Kenntnis von dieser Studie aus dem Jahr 2014 vom ICCT?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Ich hatte keine Kenntnis von der ICCT-Studie. Ich hatte auch keine Kenntnisse von dem Rückruf, der seinerzeit in den Vereinigten Staaten stattgefunden hat. Das sind alle Informationen, die mich erst nach September 2015 erreicht haben.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Und an dieser Stelle möchte ich ganz gern in Ihrer Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender Sie befragen. Nicht nur aus Gründen, dass ich selber dort keine Erfahrung habe, möchte ich ganz gerne von Ihnen die Arbeitsweise auch eines Aufsichtsrates kurz erläutert wissen, um auch nachvollziehen zu können: Wer kann eigentlich was zu welchem Zeitpunkt gewusst haben? Wenn Sie uns das bitte erläutern mögen, würde ich mich freuen.

Zeuge Stephan Weil: Wenn ich Sie recht verstanden habe, die Handhabung bei Rückrufaktionen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, insgesamt die Arbeitsweise eines Aufsichtsrates im Unternehmen von VW. Welche Informationen werden Ihnen regelmäßig gegeben? An welchen Stellen werden Sie direkt einbezogen in Entscheidungen? Und wie weit reichen die Kontrollfunktionen eines Aufsichtsrates? Das ist meine Frage, um einschätzen zu können, welche Informationen unter Umständen bewertet werden mussten.

Zeuge Stephan Weil: Gut. Rechtlich betrachtet hat der Aufsichtsrat die Aufgabe, die wirtschaftliche Entwicklung eines Unternehmens zu verfolgen, aber natürlich auch die Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben. Auch die Einhaltung der Legalität ist fraglos eine Aufgabe, der sich der Aufsichtsrat zu stellen hat. Bezogen auf Volkswagen ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet worden, in dem regelmäßig immer wieder bei Verdachtsfällen, das eine oder das andere überall in diesem großen Unternehmen auf der ganzen Welt sei gesetzeswidrig möglicherweise gewesen, auch den Dingen nachgegangen wird.

Volkswagen ist ein sehr großes Unternehmen. Das heißt, es gibt eine Vielzahl von Informationen. Und man wird zwangsläufig an dieser Stelle auch filtern müssen. Aber es ist sehr klar, dass gesetzeswidrige Maßnahmen auch berichtet werden müssen, sobald sie bekannt werden. Und, wie ich sagte, dafür steht auch ein eigener Ausschuss innerhalb des Aufsichtsrates zur Verfügung, der Prüfungsausschuss, der dem im Zweifel dann nachzugehen hätte. Das setzt allerdings in der Tat auch voraus, dass entsprechende Prüfungen, ein entsprechender Verdacht auch den

Aufsichtsrat erreicht. Daneben gibt es die Konzernrevision, die ebenfalls insbesondere dem Prüfungsausschuss berichtet. Es findet eine regelmäßige Prüfung im Rahmen der Jahresbilanz durch die Wirtschaftsprüfung etc. Es gibt insbesondere auch eine regelmäßige Prüfung, ob die Sicherungssysteme, also die Verfahren, angemessen sind, state of the art sind. Auch das muss regelmäßig testiert werden, damit es insgesamt dann übrigens auch zu einem testierten Jahresabschluss kommt, sodass die Mechanismen vorhanden sind, allerdings auch voraussetzen, dass eben entsprechend auch berichtet wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sagten eben gerade, dass auf jeden Fall der Aufsichtsrat informiert werden muss, wenn festgestellt worden ist, es gibt ein gesetzeswidriges Verhalten, oder eine gesetzeswidrige Aktion ist festgestellt worden. Sie sagten davor, dass diese ICCT-Studie und die Rückrufaktion nicht Gegenstand gewesen ist. Musste sie nicht Gegenstand sein der Information des Aufsichtsrates, oder hätte sie, wenn sie denn gesetzeswidrig gewesen wäre, dem Aufsichtsrat vorgelegt werden müssen?

Zeuge Stephan Weil: Nun, das Unternehmen muss natürlich prüfen, ob bestimmte Sachverhalte berichtspflichtig sind. In diesem Fall ist das nicht geschehen. Ansonsten hätte der Aufsichtsrat davon früher Kenntnis bekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Welche Möglichkeiten haben Sie als Aufsichtsrat direkt, wenn Sie nicht die Informationen haben, aber möglicherweise Hinweise bekommen haben, dann einen Bericht einzufordern?

Zeuge Stephan Weil: Der Aufsichtsrat kann zu Sachverhalten, die ihm zugetragen werden, natürlich jederzeit Berichte des Vorstandes einholen und sich dafür auch dann entsprechende ergänzende Informationen verschaffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das weitere Aufsichtsratsmitglied des Landes Niedersachsen, Olaf Lies als Wirtschaftsminister, hat vor dem europäischen Untersuchungsausschuss am 20.10.2016 ausgesagt, nach Bekanntwerden des



Nur zur dienstlichen Verwendung

Skandals sei im Aufsichtsrat ein Sonderausschuss zur Aufklärung eingerichtet worden - Sie hatten eben darüber berichtet -, es habe häufige Sitzung gegeben, er selber gehöre auch diesem Ausschuss an. Können Sie mir sagen, ob Ihr Kollege Olaf Lies dann - - Nein, er ist drin; das hat er da bekannt gegeben. Wissen Sie, wer seinerzeit noch in diesem Ausschuss tätig gewesen ist?

Zeuge Stephan Weil: Der Ausschuss tagt weiterhin. Vorsitzender ist Herr Wolfgang Porsche. Mitglieder sind unter anderem von der Arbeitnehmerseite Herr Osterloh und andere. Ich bin, glaube ich, nicht gerade in der Lage, Ihnen die vollständige Teilnehmerliste aus dem Gedächtnis zu sagen; aber bei Bedarf kann ich das gerne nachreichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie uns etwas über die Arbeitsweise dieses Sonderausschusses sagen?

Zeuge Stephan Weil: Nun, er hat in den vergangenen fast anderthalb Jahren relativ häufig getagt, hat sich insbesondere immer wieder berichten lassen über den Fortschritt von Untersuchungen von Jones Day, ist also vor allen Dingen dasjenige Gremium gewesen und ist es immer noch, das in erster Linie auch die Berichte entgegennimmt und diskutiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Habe ich das richtig verstanden, dass also eine richtige Interaktion zwischen Sonderausschuss und Jones Day stattgefunden hat?

Zeuge Stephan Weil: Ja, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es am Ende unseres Untersuchungszeitraumes - das ist der Juli 2016 - bereits Ergebnisse der Tätigkeit aus dem Sonderausschuss?

Zeuge Stephan Weil: Ja, also man muss sich die Arbeit des Sonderausschusses und auch diejenige von Jones Day als einen iterativen Prozess vorstellen. Das ist eine sehr umfassend angelegte Untersuchung mit vielen Hundert Befragungen. Und teilweise sind die Befragten auch mehrfach

befragt wurden. Es sind wirklich riesige Datenbestände analysiert worden. Und immer wieder in regelmäßigen Abständen und aus besonderen Anlässen heraus findet dann eine Berichterstattung statt. Ich bin, wie Sie wissen oder wie ich sagte, nicht selbst Mitglied im Prüfungsausschuss. Und deswegen muss ich es mit dieser etwas oberflächlichen Antwort, glaube ich, bewenden lassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann habe ich eine letzte Frage noch mal an Sie zu richten, die sich aus der jüngsten Berichterstattung ergibt. Sie können es sich denken. Der *Spiegel* berichtete in der vergangenen Woche, dass Herr Piëch während seiner Befragung bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig ausgesagt hat, dass ihn der ehemalige israelische Botschafter im Februar 2015 ein Schreiben zeigte, in dem US-Behörden den VW-Konzern mit dem Einbau verbotener Software zur Motorsteuerung konfrontiert hätten. Daraufhin soll Herr Piëch unter anderem Sie informiert haben. Das ergibt sich aus einem *Spiegel*-Bericht, auf deren Homepage aufgerufen am 14. Februar 2017. Wussten Sie etwas von diesem Treffen von Herrn Piëch mit dem ehemaligen israelischen Botschafter Primor im Februar 2015?

Zeuge Stephan Weil: Ich bin Ihnen, Herr Vorsitzender, dankbar für diese Frage, weil das natürlich ein Thema ist, das mich jetzt seit anderthalb Wochen massiv beschäftigt hat. Und ich muss vorausschicken: Ich kenne nicht den Inhalt der Aussage von Herrn Piëch gegenüber der Staatsanwaltschaft Braunschweig. Wir haben innerhalb der Landesregierung in Niedersachsen sehr klar geregelt, dass Organmitglieder, also Herr Lies und ich, keinerlei Informationen aus einem solchen Ermittlungsverfahren haben. Und ich lege persönlich den größten Wert darauf, dass das auch eingehalten wird, wie Sie sich vorstellen können.

Danach soll ja Herr Piëch gesagt haben, er habe eine entsprechende Information von zwei israelischen Staatsangehörigen erhalten, nämlich Herrn Primor und Herrn Diskin. Herrn Primor kannte ich dem Namen nach, nicht persönlich, dem Namen nach als früheren israelischen Botschafter in Deutschland. Herrn Diskin kannte ich weder dem



Nur zur dienstlichen Verwendung

Namen noch der Person nach. Mittlerweile haben beide Herrschaften unabhängig voneinander und in sehr deutlichen Worten zum Ausdruck gebracht: Das ist falsch. - Wiederum nach Presseberichten.

Herr Piëch soll weiter gesagt haben, diese Information habe er dann auch vier Mitgliedern des Präsidiums mitgeteilt, und zwar im Frühjahr 2015, darunter auch ich. Und alle vier Präsidiumsmitglieder, die angesprochen worden sind, haben das mit sehr klaren Worten, sehr nachdrücklich, sehr vehement zurückgewiesen, darunter auch ich. Und ich will das hier gerne noch einmal sagen - ich bin mir der Bedeutung der Angelegenheit sehr wohl bewusst -: Ich habe von Dieselgate im September 2015 erfahren und nicht vorher.

Mir liegt jetzt gerne schon daran, an dieser Stelle eines zum Ausdruck zu bringen. Wie ist jetzt eigentlich der Stand? Da haben wir eine Aussage, über die berichtet wird. In der werden sechs Menschen offenbar genannt, und sechs Menschen weisen das weit von sich. Sechs zu eins. Es gibt keinen, soweit ich weiß, schriftlichen Beleg dafür. Und deswegen muss ich sagen: Ich meine inzwischen sagen zu können, dass der Gegenbeweis geführt ist. Wenn Herr Piëch eine solche Behauptung erhoben haben sollte, ist sie falsch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dieses Treffen überhaupt, ist Ihnen - - Hatten Sie davon Kenntnis, dass es dieses Zusammentreffen zwischen Primor und Piëch im Februar 2015 gegeben hat?

Zeuge Stephan Weil: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das waren meine Fragen zur Einleitung. Ich gebe dann das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion. - Kollege Lange, bitte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke, Herr Vorsitzender. - Herr Ministerpräsident, einige, ich glaube, nicht ganz unwesentliche Punkte wurden schon angesprochen. Ich möchte trotzdem noch mal so ein bisschen zurückkommen auf dieses erste Erfahren von dem Skandal. Sie sind ja im Präsidium des Aufsichtsrats. Da wird es ja nicht

so gewesen sein, dass Sie morgens mit Ihrer Frau beim Frühstück sitzen, die Zeitung aufschlagen und dann lesen: „Um Gottes Willen, was ist denn da passiert.“ Vielleicht können Sie für uns noch mal etwas transparenter, etwas offener darstellen, wie denn die Information unmittelbar bei Ihnen angekommen ist. Wie gesagt, das war sicherlich - oder davon gehe ich zumindest aus - nicht das Aufschlagen der *Hannoverschen* oder welches Sie zu Hause als Erstes beim Frühstück lesen.

Zeuge Stephan Weil: Insoweit haben Sie recht, aber nur insoweit. Es war in der Tat nicht morgens beim Frühstück durch Lesen der Zeitung, sondern abends beim Betrachten der *Tagesschau*. Das weiß ich noch, weil mich das wirklich unvermittelt erreicht hat und ich diese Information, die da in der *Tagesschau* verbreitet wurde, für mich auch überhaupt nicht einordnen konnte. Über das Wochenende hinweg hat es dann ja immer mehr Berichte gegeben. Und als ich an dem darauffolgenden Montag dann immer noch keine Informationen initiativ von Volkswagen erhalten hatte, habe ich meinerseits in Wolfsburg anrufen lassen und gefragt, ob es nicht angezeigt wäre, dass es nun eine Information gebe. Es hat dann sehr schnell eine erste Besprechung in dieser Angelegenheit in Wolfsburg gegeben, der seitdem unzählige gefolgt sind. Aber der Unterschied gegenüber Ihrer Ausgangsfrage ist eben tatsächlich: Es war nicht das Frühstück, es war abends.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das nehme ich so zur Kenntnis. Das ist auch relativ - - Sie haben ja die zweite Frage im Endeffekt schon in der Vorausschau mit beantwortet. Das heißt, VW ist da nicht auf Sie zugekommen nach dem Motto: „Also, wir müssen da mal ganz dringend mit Ihnen reden“. Sie haben gerade so schön Ihre Dreifachverbindung beschrieben, sodass man ja eigentlich erst mal davon ausgehen könnte, dass jemand, der so eng über drei Punkte verwoben ist, dass da jemand den Hörer in die Hand nimmt oder sagt: „Kommen Sie mal schnell rüber. Ich glaube, wir müssen Ihnen was erklären.“

Zeuge Stephan Weil: Genau. Also, diese Erwartung hätte ich auch gehabt. Und nachdem sie nicht erfüllt wurde, habe ich meinerseits gefragt, wann man sich denn melden wollte.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das spricht auch Bände. Das kommentieren wir jetzt nicht. Das ist nicht unsere Aufgabe.

Im März 2016 haben Sie in einem relativ umfangreichen Interview, am 19. März in der *FAZ* - da ging es über alles Mögliche, aber unter anderem auch über VW -, auf eine Interviewfrage geantwortet, es sei nie ein Hehl daraus gemacht worden, dass es einen kurzen Zeitraum gab, in dem der VW-Vorstand Probleme mit dem Diesel in den Vereinigten Staaten kannte, aber die Öffentlichkeit noch nicht informiert war. Wie sich der Vorstand in dieser Phase verhalten hat, werde analysiert. Jetzt hat dieser - Sie haben es vorhin selber gesagt - Ausschuss natürlich nicht den Auftrag, Fragen des Konzerns und Aufsichtsrats intern aufzuklären. Aber Sie haben auch ganz richtig beschrieben: Wer wann was gewusst hat und an die Bundesregierung weitergegeben hat, ist Ur-Untersuchungsauftrag dieses Untersuchungsausschusses. Insofern würde ich Sie bitten, mal zu erklären oder zu erläutern, wie die VW-interne Aufklärung dazu dann auf die jetzt von mir aufgeworfene Frage zur Aufklärung beitragen kann.

Zeuge Stephan Weil: Sie meinen - - Sie müssen es mir ein bisschen erklären. Welchen Zeitpunkt haben Sie jetzt im Blick? Und wenn ich Sie recht verstanden habe, geht es um die Frage, ob ich etwas darüber wüsste, wann und in welcher Form Volkswagen auf die Bundesbehörden zugegangen ist, ja?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, das ist jetzt mal ganz allgemein ausgedrückt.

Zeuge Stephan Weil: Ja, und damit meinen Sie den Zeitpunkt nach der Veröffentlichung durch die EPA oder davor? Also - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, Sie sagen in dem Interview ja selber, es hat eine Phase gegeben.

Zeuge Stephan Weil: Mhm.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Und genau um diese Phase geht es, die Sie selber in dem Interview angesprochen haben am 19.03. in der *FAZ*.

Zeuge Stephan Weil: Also, wenn ich Sie jetzt recht verstanden habe: Meines Wissens hat es in dieser Sache keine Kontakte gegeben vor der Veröffentlichung durch die EPA, danach aber sehr schnell.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann macht der Kollege Müller weiter.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, noch einmal ganz kurz zu einem anderen Thema zurück: Sie haben auf Nachfragen des Herrn Vorsitzenden dargestellt, dass Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben unter anderem durch Gespräche mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Staatskanzlei. Verschiedenen öffentlich zugänglichen Drucksachen, beispielsweise des Niedersächsischen Landtages, entnehmen wir, dass Einlassungen von Herrn Lies und Ihnen regelmäßig auch zunächst mit der Volkswagen AG abgestimmt werden. Sie haben auf Befragen des Vorsitzenden nicht dargestellt, dass Sie mit Mitarbeitern, Vorstandsmitgliedern der Volkswagen AG vor der heutigen Sitzung Kontakt aufgenommen haben. Das ist richtig?

Zeuge Stephan Weil: Das ist richtig. Und das habe ich auch ganz bewusst nicht gemacht, weil ich natürlich nicht bei Ihnen den Eindruck vermitteln wollte, ich sei hier irgendwie von dem Unternehmen, um das es auch geht, an dieser Stelle gebrieft worden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Um eine weitere Frage noch einmal klarzukriegen: In Bezug auf den Zeitpunkt, an dem Sie von den Vorgängen erstmals erfahren haben wollen, sagten Sie, Sie haben das abends bei der *Tagesschau* am 19.09. erfahren. Das war ein Samstag.

Zeuge Stephan Weil: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann habe ich es auch richtig verstanden - nicht dass wir mit den Daten zusammenkommen -, dass Sie dann den Sonntag erst einmal haben verstreichen lassen und dann am Montag nachgefragt haben, -



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Stephan Weil: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - in aller Höflichkeit, ob man gegebenenfalls bei Volkswagen die Idee gehabt habe, sich mal melden zu wollen.

Zeuge Stephan Weil: So ungefähr. In der Tat.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich frage das - es kann zu Wiederholungen kommen -: Sie haben ja selber die besondere Bedeutung des Unternehmens Volkswagen geschildert. Sie haben die Schwere der im Raum stehenden auch dann schon am Abend des 19.09. im Raum stehenden Vorwürfe geschildert. Sie haben geschildert, dass in Niedersachsen über 100 000 Beschäftigte bei Volkswagen arbeiten, Sie haben Ihre Rolle dargestellt. Hat Sie denn das an dem Sonntag nicht in vollständige Aufruhr versetzt?

Zeuge Stephan Weil: Ich konnte, wie ich vorhin ausgeführt habe, die ersten Nachrichten in Wirklichkeit nicht einordnen. Wenn ich mich recht entsinne, war es so, dass dann die Sonntagsmedien auch mit zusätzlichen Informationen aufwartet haben, sodass ich dann in der Tat am Montag, nachdem man dann immer noch nichts gehört hatte, meinerseits in Wolfsburg habe nachfragen lassen, was denn nun los sei.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben hier in einer - in der Sache selber nicht so ergiebigen - Zeugenvernehmung Herrn Winterkorn gehört. Er schilderte auch nicht besonders detailreich dieses dritte Septemberwochenende des Jahres 2015. Bei ihm setzten die Schilderungen ein am Freitagabend. Haben Sie denn, sozusagen ihrer Aufsichts- und Kontrollfunktion folgend, Ihr von mir jetzt erst einmal unterstelltes - ich werde das auch nachfragen - Unverständnis über diese verzögerte Informationspolitik zum Ausdruck gebracht? Und haben Sie daraus in Bezug auf Mitglieder des Vorstandes Konsequenzen folgen lassen?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Das ist nicht Untersuchungsgegenstand!)

Zeuge Stephan Weil: Abgesehen davon, dass mir an der Stelle jetzt nicht mehr so ganz klar ist, wo der Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag ist - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir klären ja - - Doch, das kann ich Ihnen sehr wohl sagen, weil sich auch bei der Kollegin Lühmann aus mir wahrscheinlich leicht erschließenden Gründen ein bisschen Unmut regte. Wir klären ja auf: Wer hat wann Kenntnis gehabt -

Zeuge Stephan Weil: Mhm.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - und wie hat Kenntnis weitergeleitet werden können?

Zeuge Stephan Weil: Also, um die Frage zu beantworten - ich glaube, das kann ich auch -: Ich habe in der Tat meine Kritik zum Ausdruck gebracht. Man hat auch gesagt, das täte dem Vorstand leid, die Kritik sei berechtigt. Wir hatten dann allerdings in diesen Tagen in der Tat sehr viel drängendere Fragen zu klären. Ich habe es mir allerdings gemerkt, wie Sie merken.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Mhm. - Ich will zeitlich jetzt noch mal etwas vor diesen Zeitpunkt im September springen, und zwar auf den circa April 2015. Auch das war verschiedentlich Gegenstand von Ausführungen des vormaligen Vorstandsvorsitzenden Winterkorn - das ist eben kurz angesprochen worden -, ein Rückruf, der in den USA erfolgt war für eine Anzahl, die sich nach unserem bisherigen Kenntnisstand auf rund eine halbe Million Fahrzeuge erstreckte. Nur, damit ich es klarkriege: Dieser Rückrufvorgang war nicht Gegenstand einer regelmäßigen oder einer außerordentlichen Erörterung des Vorstandes mit Mitgliedern des Aufsichtsrates innerhalb oder außerhalb einer Sitzung?

Zeuge Stephan Weil: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Halten Sie das für ungewöhnlich, zumal ja womöglich der US-amerikanische Absatzmarkt seit jeher als problembehaftet für Volkswagen galt?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Stephan Weil: Da muss ich differenzieren. Volkswagen hat weltweit so viele unterschiedliche Rückrufaktionen aus unterschiedlichen Gründen, dass es in der Tat nicht geboten ist, nun jeden einzelnen Rückruf dem Aufsichtsrat zu berichten. Das sind dann häufig auch Aktualisierungen und wirklich völlig unproblematische Dinge oder auch von dem damit verbundenen Aufwand nicht so relevant, dass eine Berichterstattung notwendig wäre. Wenn allerdings der Vorstand gewusst hätte, dass es an dieser Stelle unter anderem den Hintergrund gibt, dass man versucht, eine gesetzeswidrige Praxis in den Vereinigten Staaten zu korrigieren, dann wäre selbstverständlich, wie ich schon in meinen Eingangsbemerkungen sagte, nicht in den Eingangsbemerkungen, auf die Frage des Vorsitzenden gesagt habe, -

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

Zeuge Stephan Weil: - wäre eine Berichterstattung und auch eine Befassung des Prüfungsausschusses geboten gewesen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Darauf richtet sich meine nächste Frage. Sie hatten eben auf Nachfragen, ich glaube des Vorsitzenden, erklärt, dass das Unternehmen in diesem Fall, also diesem nämlich Rückruffall, im April, im März/April 2015, die Gesetzeswidrigkeit des Vorgehens nicht geprüft habe. Ich habe mir das eben mal mitnotiert. Wie war Ihre Ausführung zu verstehen? - Sie schauen etwas ratlos. Was haben Sie zu der Frage, dass das Unternehmen die Gesetzeswidrigkeit von in den Markt gebrachten Fahrzeugen womöglich nicht geprüft habe - - Wie ist das zu interpretieren?

Zeuge Stephan Weil: Es tut mir leid, jetzt kann ich die Frage nicht ganz verstehen. Also es ist selbstverständlich, dass Gesetzesverstöße auch berichtet werden müssen. Dafür gibt es ja einen entsprechenden Ausschuss. Und - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): In der Nachbetrachtung: Hat es sich bei diesem Rückrufgegenstand um einen Gesetzesverstoß gehandelt?

Zeuge Stephan Weil: Ich glaube, das ist unter anderem gerade immer noch, das und die Frage - - Nein. Ich will noch einmal anders kommen. Dass die Praxis von Volkswagen in den Vereinigten Staaten gesetzeswidrig gewesen ist, ist unzweifelhaft der Fall und ist auch Gegenstand des Settlements, das die Vereinigten Staaten, das DOJ, mit Volkswagen getroffen haben. Zu welchem Zeitpunkt der Vorstand diese Kenntnis hatte und diese Bewertung zu treffen hatte, das ist wiederum Gegenstand von Prüfungen, die derzeit noch laufen und zu denen ich nichts sagen kann.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Mhm. - Ich will an der Stelle erst mal beenden.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, dann mache ich da noch einmal weiter. Wir haben noch ein bisschen Zeit. - Ich möchte noch einmal zurückgehen auch wieder mit auf das Frühjahr und dann den Herbst 2015. Da haben Sie, so ist es zumindest in der *Neuen Osnabrücker Zeitung* vom 14. Oktober 2015 zu lesen, gesagt, VW hätte - die Überschrift heißt: „Spätes VW-Geständnis war ein Fehler“ - - haben Sie gesagt, danach habe es mehr als ein Jahr Gespräche zwischen den US-Behörden und Volkswagen gegeben, bis VW die Manipulation eingeräumt habe. Jetzt kennen wir ja alle - - Der Kollege hat die Causa Piëch und Sie ja im Vorfeld auch schon sehr deutlich angesprochen, Herr Piëch hat schon im Frühjahr 2015 gesagt, er rücke ab - oder wie hieß das wörtlich? -: „Ich gehe auf Distanz“ - Entschuldigung, dass ich das - - „zu Winterkorn“. Und Sie sagen dann im Oktober 2015, es hatte ja schon ein Jahr lang Gespräche gegeben. Wenn ich jetzt zurückrechne, Oktober 15, Gespräche rückgerechnet, dann bin ich im Oktober 14. Wir haben Herrn Winterkorn auch mit dieser Aussage konfrontiert hier im Ausschuss, dass er beim Genfer Autosalon im April 2015 von Herrn Piëch bereits angesprochen worden wäre - ich lasse das jetzt mal auch in dem Konjunktiv so stehen. Welche Kenntnis hatten Sie von diesen Gesprächen mit der EPA, und haben Sie, sofern Sie Kenntnisse hatten, diese irgendwie weitergeleitet?

Zeuge Stephan Weil: Ich hatte davon keine Kenntnis, wie ich sagte. Meine Kenntnis von Dieselsegate beginnt Mitte September 2015 und nicht



Nur zur dienstlichen Verwendung

vorher. Ich hatte auch keine Kenntnis über Gespräche, wenn sie dann stattgefunden haben sollen, zwischen Herrn Piëch und Herrn Winterkorn auf einem Genfer Autosalon. Ich war da nicht. Und insofern muss ich sagen: An dieser Stelle muss ich persönlich Fehlanzeige erstatten. Mir sind keinerlei Hinweise gegeben worden.

Lassen Sie mich vielleicht noch eines hinzufügen: Ich hätte nicht die leiseste Veranlassung meinerseits gehabt, dazu beizutragen, dass irgendetwas unter den Teppich gekehrt wird. Sie wissen, dass Politiker noch ganz anders im Fokus stehen, als es möglicherweise andere Verantwortliche innerhalb eines Unternehmens sind, auch ganz persönlich; ich bin ja permanent auch mit entsprechenden Fragen richtigerweise konfrontiert. Ich bin mir dessen auch bewusst. Und ich hätte nun wirklich gar keinen Grund gehabt, an dieser Stelle zu versuchen, etwas zu vertuschen.

Ich glaube, das Zitat, das Sie eben von mir erwähnt haben, deckt sich ziemlich genau mit meinen ersten Ausführungen zu Dieselgate im Niedersächsischen Landtag. Ich habe ungefähr drei Wochen später eine Regierungserklärung im Landtag zu diesem Thema abgegeben. Und ich habe damals schon gesagt - das war ja zu diesem Zeitpunkt bekannt -, dass nicht ganz am Anfang nach der ICCT-Studie Volkswagen gegenüber den amerikanischen Behörden einen reinen Tisch gemacht hat, war ein fundamentaler Fehler. Wenn man sich heute das Statement of Facts durchliest, dann kommt das, wie ich finde, auch sehr klar zum Ausdruck. Jeder, der selber einmal in seinem Leben Teil einer Aufsichtsbehörde war - ich war das -, weiß, wenn man die Verhältnisse zu der Aufsichtsbehörde noch zusätzlich belasten will, ist das der sicherste Weg. Deswegen war das ein schwerer Fehler. Punkt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich darf da trotzdem an der Stelle noch einmal nachfragen, weil es ja immer wieder hieß - auch in Medienberichten -, man bekäme das US-Geschäft nicht in den Griff.

Zeuge Stephan Weil: Mhm.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Sie haben damit keine Probleme unmittelbar in Zusammenhang mit dem Diesel gebracht?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Es ging in der Tat dabei immer um die unbefriedigenden Verkaufszahlen in den Vereinigten Staaten. Das ist ja auch presseöffentlich gewesen. Es gab das sattsam bekannte Zitat von Herrn Osterloh von der Katastrophenveranstaltung USA. Und damit ist angesprochen eine Diskussion, die immer wieder geführt worden ist, übrigens, glaube ich, schon vor meiner Tätigkeit bei Volkswagen, dass gemessen an den Ansprüchen die Erfolge von Volkswagen auf dem amerikanischen Markt ganz sicher unbefriedigend gewesen sind. Und das ist auch immer wieder problematisiert worden. Die Frage der Dieselstrategie, die Frage der Nichteinhaltung von Schadstoffgrenzen etc. hat allerdings niemals eine Rolle gespielt, in keiner Hinsicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich will an der Stelle noch einmal ansetzen, sehr geehrter Herr Ministerpräsident. Seinerzeit und auch heute sitzt mit Ihnen im Aufsichtsrat Herr Hans Michel Piëch, der - und mein Kollege Lange hatte eben bereits darauf abgehoben - am 13.04.2015 in einem Artikel „VW Machtkampf - Piëch sieht keine Zukunft für Winterkorn“ in der *taz* eben geäußert hat, dass Winterkorn die Probleme des US-Geschäftes nicht in den Griff bekomme. Und dann kam es zu einem Wechsel im Aufsichtsratsvorsitz. Sie hatten eben in Ihren Ausführungen gesagt, dass schon seit längerer Zeit die Absatzsituation von Volkswagen auf dem US-amerikanischen Markt als unbefriedigend gilt. Welche Ereignisse sind denn dann so plötzlich, so neu und genau in dem Zeitpunkt Ende erstes Quartal 2015, Anfang zweites Quartal 2015 neu hinzugetreten, dass sich eine solche, zunächst für die nur über Zeitungswissen informierte Öffentlichkeit so überraschend ergab, dass Herr Ferdinand Piëch von dem Vorstandsvorsitzenden Abstand genommen hat oder auf Distanz gegangen ist?

Zeuge Stephan Weil: Ich bitte zunächst um Verständnis. Ich darf sagen, was nicht, wovon nicht in den Besprechungen die Rede gewesen ist; aber



Nur zur dienstlichen Verwendung

positiv umgekehrt zu sagen, was die Themen gewesen sind, da habe ich ein Problem. Aber lassen Sie mich trotzdem sagen: Es gibt eine - - Zunächst einmal, um es klar zu sagen, noch einmal die Diskussionen über den Satz „Ich bin auf Distanz zu Winterkorn“, die dann schließlich mündeten in dem Ausscheiden von Herrn Piëch aus dem Aufsichtsrat, steht in keinem Zusammenhang, meines Wissens, mit irgendwelchen Hinweisen, wie auch immer, auf Dieselgate.

(Kirsten Lühmann (SPD):
Können wir langsam wieder zum Untersuchungsgegenstand kommen?)

Vielleicht darf ich Ihnen - ich hoffe, es ist nicht ungewöhnlich - empfehlen, mal eine Artikelserie im *Spiegel* aus der zweiten Hälfte des April sich zu dieser Frage noch einmal anzuschauen, die insbesondere mündet in einem großen Beitrag von Herrn Hawranek, ich glaube in der Ausgabe vom 2. Mai 2015. Ich habe mich damals sehr über die Indiskretionen geärgert, die zu diesem Artikel geführt haben. Aber wenn man sich das durchliest, dann haben Sie ein sehr klares Gefühl dafür, um was es damals gegangen sein mag, jedenfalls in keiner Form mit auch nur einer Andeutung auf Abgasprobleme in den Vereinigten Staaten. Da ging es wirklich um etwas anderes.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Haben Sie insofern vielleicht mit dem - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Darf ich mal eben der Kollegin Kirsten Lühmann das Wort geben?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Also, ich finde die Fragen total spannend und die Antworten auch. Aber ich bitte darum, dass wir uns ein bisschen auf den Untersuchungsauftrag reduzieren würden; denn das ist das, was wir hier machen sollen als Auftrag des Deutschen Bundestages. Und alle anderen Fragen, die uns auch brennend interessieren, müssen wir dann an einer anderen Stelle klären.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das nehme ich als Bitte und Wunsch zur Kenntnis und entsprechend weiter und bitte den Kollegen, das zu berücksichtigen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, und als Zeichen meiner Großzügigkeit darf die Uhr auch weiterlaufen. Insofern habe ich zunächst auch nur noch eine weitere Frage: Haben Sie denn vielleicht auch, inspiriert durch den Sachverhalt „Ferdinand Piëch wird in der Öffentlichkeit wiedergegeben mit den Worten, er habe darüber mit einigen Mitgliedern des Aufsichtsratspräsidiums schon mal gesprochen“, diesen Umstand vielleicht zum Anlass genommen - und wenn ja, mit welchem Inhalt -, ihren Aufsichtsratskollegen Hans Michel Piëch mal im Nachgang darauf anzusprechen, was seinerzeit gemeint sein könnte? Es wäre ja womöglich auch in Ihrem Interesse gewesen, insbesondere nachdem sich das in der Öffentlichkeit jetzt jedenfalls - - Sie hatten auch ein Kräfteverhältnis wiedergegeben, sechs zu eins; aber wir haben trotzdem die Diskussion in der Öffentlichkeit. Haben Sie das mal konkret nachgefragt?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Das war aber auch nicht nötig, abgesehen davon, dass mir, offen gestanden, diese Ausführungen von Herrn Piëch gar nicht mehr bewusst sind. Aber, wie ich Ihnen sagte, unbestreitbar - und das ist auch publik - gab es eine Diskussion über die Vereinigten Staaten, aber unter einem völlig anderen Gesichtspunkt, nicht unter dem Gesichtspunkt von Abgaswerten, nicht unter dem Gesichtspunkt Defeat Device, sondern einzig und allein unter dem Gesichtspunkt: Wie wird man erfolgreich auf dem Markt?

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann darf ich das Wort weitergeben an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, Herr Ministerpräsident Weil, mich würde noch einmal interessieren: Sie haben gerade davon ge-



Nur zur dienstlichen Verwendung

sprochen, die in den USA illegalen Veränderungen an der Software. Jetzt wissen wir, die Position von Volkswagen ist: In Deutschland und Europa sind diese Manipulationen - - werden für nicht illegal, sondern für eigentlich noch zulässig gehalten. Das ist öffentlich bekundet, findet sich aber auch in unseren Unterlagen. Wie ist denn die Position des Aufsichtsratsmitgliedes und Ministerpräsidenten Weil zu diesem Thema?

Zeuge Stephan Weil: Nun, nehmen Sie es mir nicht übel, Herr Krischer, aber ich soll hier aus eigenem Wissen Erkenntnisse beitragen. Was ich gelernt habe, seitdem ich mich mit dem Thema befasse, ist, dass die zugrunde liegenden Grundlagen erkennbar für die Automobilindustrie eine Reihe von Spielräumen eröffnet haben - vielleicht könnte man sie auch Grauzonen nennen -, die von allen Beteiligten nach Kräften ausgenutzt worden sind. Und es scheint nicht ganz einfach zu sein, genau zu definieren: An welcher Stelle endet die Grauzone, und wo beginnt das Verbot? Das ist Gegenstand von höchst diffizilen Erwägungen, die insbesondere auch technischer Natur sind und zu denen ich mir kein eigenes sachverständiges Urteil erlauben mag.

Für mich war entscheidend und ist es immer noch, dass man nicht bei der Frage der Subsumption verharret und damit wertvolle Zeit verstreicht, sondern dass es sehr schnell auch mit entsprechenden Arbeiten für dann folgende Rückholaktionen läuft. Das muss man sich einfach vorstellen, das war auch eine Frage der Zeit. Das war ja kein triviales Projekt; da ging es um mehr als 10 000 Applikationen, die verändert werden mussten. Und da keine Zeit zu verlieren in der Diskussion mit dem KBA, wie das jetzt rechtlich zu bewerten ist, das habe ich für ausdrücklich richtig gehalten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber diese Frage ist ja nicht ganz unwesentlich, wie mit betroffenen Kunden und Verbrauchern umgegangen wird. Da gibt es ja einen durchaus relevanten Unterschied zwischen den USA und Europa und Deutschland. Mich würde einfach interessieren: Ist diese Frage des unterschiedlichen Umgangs, der ja, glaube ich, sehr früh auch schon

absehbar war, im Aufsichtsrat diskutiert worden, und wie hat man sich dem Thema da genähert?

Zeuge Stephan Weil: Natürlich. Da kann ich, ohne das Beratungsgeheimnis zu verletzen, einfach auf das eingehen, was öffentlich bekannt ist: Es gibt in der Tat einen sehr unterschiedlichen Rechtsrahmen in den Vereinigten Staaten einerseits, in Europa andererseits. Es gibt auch unterschiedliche Grenzwerte. Nach wie vor ist mein Stand der, dass die europäischen Motoren die Grenzwerte nicht überschreiten.

Der zweite ganz wesentliche Gesichtspunkt an der Stelle ist - ohne dass ich mich jetzt in die Diskussion einschalten will, die, wie ich sagte, mir hoch diffizil zu sein scheint -: Greifen jetzt bestimmte Ausnahmen, ja oder nein? In den Vereinigten Staaten gibt es letzten Endes keine Möglichkeit, die Beteiligung an einer Rückholaktion und damit die Herstellung derjenigen Verhältnisse, die geboten sind, tatsächlich auch zu erzwingen. Dementsprechend relativ niedrig, so ist mir berichtet worden, ist auch die Beteiligung an entsprechenden Aktionen. Das ist in Europa und in Deutschland anders, weil man letzten Endes in der Tat das ja auch behördlicherseits erzwingen kann.

Und dann gibt es noch einen weiteren markanten Unterschied. Der besteht darin, dass in den Vereinigten Staaten der Weiterverkaufsmarkt für entsprechende Fahrzeuge enorm gelitten hat, um nicht zu sagen, zusammengebrochen ist, also auch ein hoher materieller Schaden für die betroffenen Kunden unbestreitbar vorhanden gewesen ist, während in Europa und in Deutschland der entsprechende Markt erfreulicherweise sehr stabil geblieben ist.

So, last, but not least, in dem einen Fall geht es um 500 000 Fahrzeuge, in dem anderen letztlich um eine Zahl von etwa 10 Millionen Fahrzeugen. Und das alles sind schon Unterschiede, die an dieser Stelle meines Erachtens eine entsprechende Differenzierung auch begründen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe Ihre Äußerungen jetzt so, dass Sie das sehr juristisch, sehr technisch sehen, aber



Nur zur dienstlichen Verwendung

dass ein Kunde in Deutschland und Europa das Gefühl haben könnte, dass er hier vom Unternehmen nicht in angemessener gleicher Weise behandelt wird. Das ist im Aufsichtsrat so - jetzt mal losgelöst von „Wie betrachte ich das jetzt aufgrund meiner Verpflichtungen hier, aufgrund bestimmter Rechtssysteme zu handeln?“ - nicht diskutiert worden?

Zeuge Stephan Weil: Herr Abgeordneter, ich bin zwar auch Jurist, aber ich bin eben auch Politiker, und deswegen wird mir diese Frage natürlich auch in Bürgerversammlungen gestellt. Also insofern weiß ich sehr wohl, dass es in der Tat eines ruhigen, vernünftigen Gespräches bedarf, um diese Unterschiede auch wirklich zum Ausdruck bringen zu können. Ich kann gut verstehen, dass betroffene Kunden von Volkswagen ärgerlich sind. Wer würde das nicht verstehen können an dieser Stelle? Aber umgekehrt habe ich bei meinen Gesprächen in dieser Hinsicht - und ich führe relativ viele Bürgerversammlungen in Niedersachsen durch - eigentlich immer den Eindruck gehabt, dass die Argumentation auch verstanden wird. Man muss sich allerdings eine Sekunde Zeit nehmen, um zu vergleichen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Ministerpräsident, ich würde gern noch mal auf das Thema Rückrufe zu sprechen kommen; das haben ja Kollegen schon getan. Sind Sie, seitdem Sie im Gremium Aufsichtsrat von Volkswagen seit 2013 sind, an irgendeiner Stelle sowohl mündlich als auch schriftlich von einer Rückrufaktion informiert worden? Und gab es dort Regeln, ob und in welcher Form über Rückrufe im Aufsichtsrat oder in dem Prüfungsausschuss zu berichten ist?

Zeuge Stephan Weil: Ja. Das ist ebenso regelmäßig der Fall, wie über Rückrufe nicht berichtet wird. Das hängt sehr vom Einzelfall ab, insbesondere auch von dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufwand. Da gibt es eben bei der Vielzahl von entsprechenden Rückrufen viele kleinere Vorgänge, die nicht der Berichterstattung bedürfen, und genauso ist klar, dass die großen Vorgänge in der Tat berichtet werden müssen, und das geschieht eben auch.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber dann wundert mich, dass - Sie hatten ja ausgesagt, dass Sie über den Rückruf vom November 2014, der ja eine halbe Million Fahrzeuge in den USA betraf, im Aufsichtsrat weder mündlich noch schriftlich informiert wurden. Ist das dann die Kategorie „kleiner Vorgang“? Also wenn eine halbe Million Fahrzeuge in einem für VW schwierigen Markt sozusagen zurückgerufen werden müssen, dann hat das doch aus meiner Sicht zumindest mit Blick auf das Geschäft auf dem amerikanischen Sektor, mit Blick auf die Aufsichts- und Kontrollfunktion, mit Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens zumindest auf diesem Markt doch schon erhebliche Auswirkungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage war vorhin schon beantwortet, habe ich den Eindruck.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, ich habe sie anders gestellt. Darum - -

(Zurufe)

- Ja, es geht um eine Einschätzung.

Zeuge Stephan Weil: Ich gehe gern darauf ein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay. Dann bitte schön.

Zeuge Stephan Weil: Wenn ich mich recht entsinne, ist es so gewesen, dass dieser sogenannte Flash nur ein Teil der Gründe war, die zu dem Rückruf geführt haben. Es ging um eine durchaus umfassendere Aktualisierung; ich habe jetzt die Einzelheiten nicht mehr beieinander. Aber das war an dieser Stelle nicht dominant, und insgesamt muss ich sagen: Wenn dahinter gestanden hätte - was mir jedenfalls damals nicht bewusst war und dem Aufsichtsrat ja insgesamt nicht bekannt geworden ist -, dass es sich auch mit um den Versuch handelt, eine gesetzeswidrige Praxis zu korrigieren, dann hätte auch keine Berichterstattungspflicht bestanden. Aber das ist jetzt, wie gesagt, sehr im Konjunktiv gesprochen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hat die SPD-Fraktion jetzt das Wort. Bitte schön, Kirsten Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Als Vierte in der Fragerunde ist natürlich schon sehr viel abgearbeitet worden. Ich habe aber die Frage, was denn eigentlich passiert ist, nachdem Sie erfahren haben oder nachdem Sie dann am Montag erbeten haben, dass VW jetzt endlich mal informiert über die gesamten Ausmaße und möglichen Folgen, was dann weiter passiert ist, insbesondere - das ist ja unser Untersuchungsauftrag -: Wann ist die Bundesregierung oder - Teile der Bundesregierung informiert worden? - Herr Winterkorn hat uns erzählt, dass er am Montag mit Herrn Dobrindt geredet hat und am Dienstag mit der Kanzlerin. Wann haben Sie oder haben Sie überhaupt mit den entsprechenden Ministern oder der Kanzlerin geredet?

Zeuge Stephan Weil: Das kann ich Ihnen nicht mehr ganz genau sagen. Also, nachdem das ganze Ausmaß von Dieseldgate bekannt wurde, hatte ich auch immer wieder Kontakt mit Mitgliedern der Bundesregierung, die sich erst einmal vergewissern wollten, was eigentlich los ist und wie ich das eigentlich insgesamt einschätze. Das war es aber.

Es ging nicht um Einzelheiten beispielsweise der Frage der Rückrufaktion, der Typenzulassung etc. Ich habe nach meiner Erinnerung beispielsweise auch keinen Kontakt mit Herrn Dobrindt in dieser Angelegenheit gehabt. Und insofern war das, bezogen auf mich und die Kontakte, die ich hatte, immer sehr allgemeiner Natur.

Kirsten Lühmann (SPD): Wenn Sie sagen, Sie hatten keinen Kontakt mit Herrn Dobrindt, ist meine Frage: Herr Dobrindt hat diesen Skandal ja aufgearbeitet, und er hat dazu eine Untersuchungskommission eingerichtet. Waren Sie oder die Niedersächsische Landesregierung oder Niedersächsische Behörden in diese Untersuchungskommission oder in die Konzeption oder irgend etwas eingebunden?

Zeuge Stephan Weil: Nein, in keiner Weise.

Kirsten Lühmann (SPD): War das Ihr Wunsch, oder war das eher der Wunsch, dass Sie eingebunden wurden, oder war das für Sie eine Selbstverständlichkeit, dass Sie nicht eingebunden wurden?

Zeuge Stephan Weil: Weder noch. Ich würde sagen, das ist die folgerichtige Konsequenz aus dem Umstand, dass die Bundesländer - und das gilt für Niedersachsen genauso wie alle anderen auch - in Fragen der Kfz-Zulassung keinerlei Regelungskompetenz haben, was de facto ja auch heißt, dass es an dieser Stelle auch an der einschlägigen Fachkompetenz dann fehlt. Deswegen hätte ich auch nicht gewusst, was das Land Niedersachsen an dieser Stelle sinnvoll hätte beitragen können.

Kirsten Lühmann (SPD): Können Sie uns denn noch mal zusammen schildern, was Sie in der Aufklärung dieser Causa veranlasst haben, worin Sie involviert waren? In der Untersuchungskommission war es nicht, das haben wir jetzt gehört.

Zeuge Stephan Weil: Ja, also in der Untersuchungskommission nicht, und meine Beiträge zur Aufklärung und Aufarbeitung waren innerhalb des Aufsichtsrats. Ich hatte ja ausgeführt, dass sich mein Kollege Olaf Lies und ich wirklich sehr aktiv seitdem um die Aufarbeitung und Aufklärung mit bemühen - das darf ich, glaube ich, übrigens für das gesamte Gremium sagen -, und da ist eine ganze Vielzahl geschehen. Also, ich habe etwas ausgeführt über den Umfang der Rückrufaktion, die stattgefunden hat, den Umfang der Untersuchungen, die durchgeführt worden sind und eben auch nach wie vor nicht abgeschlossen sind.

Es hat viele Sitzungen gegeben; die Frequenz zwischen den Sitzungen vor und nach dem September 2015 unterscheidet sich wirklich sehr. Also, es ist ein wirklich hartes Stück Arbeit. Man muss ja nicht drumherum reden, dass Dieseldgate einer der größten Schadensfälle und auch Skandale letztlich der deutschen Wirtschaftsgeschichte ist, und dessen bin ich mir sehr bewusst.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. - Meine letzte Frage in dieser Runde ist die Frage: Hat die Bundesregierung, das Ministerium in irgendeiner Art und Weise Informationen erbeten von der Niedersächsischen Landesregierung, von den Ministerien, die Sie gegeben oder nicht gegeben haben?

Zeuge Stephan Weil: Nein, meines Wissens nicht. Für mich weiß ich das definitiv, und nach Auskunft des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, um die ich gebeten hatte, dort ebenfalls nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Okay. Dann für die Linksfraktion zwei kurze Fragen. Eine bezieht sich auf das Treffen mit Frau Merkel und Ihnen, Herr Weil. Das geht aus den Unterlagen hervor - BKAm-2-1, Ordner 6, Blatt 165 ff. -, und dabei ist dem Sprechzettel der Kanzlerin zu entnehmen, dass die Kanzlerin Sie um eine Einschätzung der Auswirkungen des VW-Skandals sowie mögliche Steuerausfälle für das Land Niedersachsen bat. Das ist ebenda, Seite 167 und 169. - Wie lautete Ihre damalige Einschätzung zu der Entwicklung des Dieselskandals und möglicher Steuerausfälle?

Zeuge Stephan Weil: Helfen Sie mir mal kurz mit dem Datum des Gesprächs? Ich meine, es war im Sommer 2016.

Vorsitzender Herbert Behrens: 8. April 2016.

Zeuge Stephan Weil: Bitte?

Vorsitzender Herbert Behrens: 8. April 2016.

Zeuge Stephan Weil: 8. April, okay. - Das war eine Phase relativ kurz dann vor der Hauptversammlung von Volkswagen und nach wie vor eine Phase, wo, na ja, die ganze Angelegenheit stabilisiert werden musste. Die Frage der Rückrufe war damals, meine ich, erinnere ich, noch nicht abschließend geklärt - nein, mit Sicherheit noch nicht abschließend geklärt. Die Frage, wie wir mit den Vereinigten Staaten eigentlich auseinanderkommen, war nicht geklärt. Und ich habe gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, wenn ich

mich recht entsinne, dass nach meiner Überzeugung die ergriffenen Maßnahmen tatsächlich nachhaltig auch zur Stabilisierung und zur Aufarbeitung des ganzen Skandals beitragen werden und das auch gelingen wird.

In dieser Einschätzung fühle ich mich eigentlich nach wie vor bestätigt. Also, ich habe das ja jetzt auch gelegentlich in Interviews gesagt: Das Jahr 2016 war immer wieder geprägt auch von negativen Nachrichten und auch von Rückschlägen; das ist gar keine Frage. Insgesamt ist es aber gelungen, diesen großen Konzern wieder deutlich auf Kurs zu bringen und, sagen wir mal, auch sehr erfolgreich zu führen. Und ich nehme an - genau weiß ich es nicht mehr -, dass ich diese prinzipielle Zuversicht auch der Bundeskanzlerin vermittelt habe, aber eben auch verbunden mit dem bei mir sehr ausgeprägten, damals wie heute vorhandenen Problembewusstsein.

Was die steuerliche Frage angeht, kann ich mich in der Tat nicht entsinnen. Wenn, dann werde ich ihr gesagt haben, dass ich davon ausgehe, dass es sich um eine Delle handelt - denn das Jahresergebnis 2015 war ja unter dem Gesichtspunkt der einzustellenden Rückstellungen dann in der Tat miserabel -, dass aber diese Delle dann auch wieder behoben werden könnte. Und auch das hat sich dann im darauffolgenden Geschäftsjahr 2016 bestätigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann meine zweite Frage bezüglich Ihres Wirkens im Bundesrat als Ministerpräsident: Hatten Sie als Mitglied des Bundesrats Kenntnis darüber, dass die europäische Vorschrift 715/2007, wo es um Abschalt-einrichtungen geht, dass die Vorschriften unzulänglich sind, wie wir inzwischen kennengelernt haben? Es wird ja von vielen Zeugen gesagt, die seien so unsauber definiert, dass es da immer wieder Zweifel geben kann, ob eine Abschalt-einrichtung zulässig oder unzulässig ist.

Zeuge Stephan Weil: Nein, hatte ich nicht. Die entsprechende EU-Vorschrift ist mir erst nach September 2015 bekannt geworden. Davor bin ich mit der Frage von Abgaswerten nur eben aus der kommunalen Perspektive, wie ich eingangs



Nur zur dienstlichen Verwendung

sagte, befasst gewesen. Und genau in dem Zusammenhang ist mir tatsächlich nicht in Erinnerung, dass dieses Thema der unzulässigen Einflussnahme auf die Schadstoffwerte und ihre Dokumentation Gegenstand der Diskussion gewesen wäre.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann gebe ich das Wort weiter an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Herr Ministerpräsident, ich möchte auch noch mal kurz auf das Gespräch mit der Bundeskanzlerin zurückkommen: Wie oft führen Sie denn mit der Bundeskanzlerin - weil Sie sagten, das wissen Sie nicht mehr so genau - Gespräche zum Thema VW?

Zeuge Stephan Weil: Das war das einzige Mal, dass ich von der Bundeskanzlerin in ihr Büro eingeladen war für ein Gespräch, das, ich schätze mal, eine halbe Stunde gedauert hat.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Denn wie der Kollege Behrens gerade schon gesagt hat und auch hier zitiert hat, haben wir in den Akten des Bundeskanzleramts dazu einen Vermerk gefunden, aber keinen Vermerk in den aus Niedersachsen überstellten Akten zu dem Gespräch mit der Bundeskanzlerin. Das heißt, es war für Sie ein sehr allgemeiner Gedankenaustausch?

Zeuge Stephan Weil: Ja. Also, ich habe mit der Kanzlerin gesprochen, habe mich bemüht, auf ihre Fragen so gut wie möglich zu antworten, hatte aber meinerseits keine Veranlassung, daraufhin einen Vorgang etc. anzulegen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wenn man irgendwas konkret besprochen hätte, denke ich, hätte man das auch in die Staatskanzlei nach Niedersachsen mitgenommen.

Zeuge Stephan Weil: Nein, nein. Also, die Kanzlerin war an meiner Einschätzung interessiert.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich möchte trotzdem noch so ein bisschen mal auf das Verhältnis - -

Sie haben ja eingangs - ich habe es schon mal gesagt - Ihre Mehrfachrolle so schön beschrieben, und deswegen möchte ich noch mal ein bisschen auf diese Mehrfachrolle eingehen, zum einen als Ministerpräsident, auch als Aktionär, aber eben ganz besonders auch als Politiker. Sie haben ja auch so schön gesagt, Sie sind Jurist und Politiker. - Da kommen ja dann immer ganz spannende Dinge zum Vorschein.

(Heiterkeit)

Ja, man muss manchmal auch über sich selber lachen können. - Es würde uns jetzt schon auch ein bisschen interessieren: Das Thema Abgaswerte, jetzt jenseits der Manipulation, spielte ja im politischen Geschehen seit vielen Jahren immer wieder eine Rolle. Wir haben hier das UBA gehört; wir haben die Deutsche Umwelthilfe gehört. Jetzt sind Sie im Präsidium des Aufsichtsrates, Sie sind Ministerpräsident. Inwiefern hatten Sie Kontakt zu dem ganzen Umfeld auch der Thematik Abgas mit diesen - - sei es mit der Deutschen Umwelthilfe oder auch mal mit dem Umweltbundesamt? Oder sind die nie auf Sie zugekommen?

Zeuge Stephan Weil: Nein, nach meiner Erinnerung nicht. Das war ja - - Also, etwas intensiver befasst gewesen bin ich in meiner kommunalen Zeit aus Anlass einer Umweltzone. Und, wie ich ja jetzt schon mehrfach gesagt habe, mir ist nicht erinnerlich, dass die Frage von Einflussnahmen durch entsprechende Software dabei irgendeine Rolle gespielt hätte.

Mir ist auch nicht erinnerlich, dass danach bis September 2015 von irgendeiner Seite ich einen entsprechenden Hinweis bekommen hätte, und zwar nicht nur innerhalb des Unternehmens, sondern auch beispielsweise von NGOs - das alles nicht.

Mir ist aus meiner kommunalen Zeit sehr wohl in Erinnerung, dass die Deutsche Umwelthilfe außerordentlich aktiv in dieser Frage ist. Aber, um auf Ihre Frage zu antworten, nach meinen Erinnerungen ist dergleichen nicht geschehen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Also, ich habe jetzt weniger Software gemeint, sondern vielmehr die



Nur zur dienstlichen Verwendung

Allgemeinproblematik, die ja im politischen Raum immer wieder eine Rolle gespielt hat. Wir hatten es bei der Diskussion um Konformitätsfaktoren; wir hatten es um die Einführung von RDE. Hatten Sie da, in diesem Zusammenhang, nicht nur aus dem Aufsichtsrat an sich - könnte mir vorstellen, dass da, ohne dass wir jetzt in das Geheimnis des Aufsichtsrates gehen, man ja schon auch - - Konzernstrategie ist ja ein nicht ganz unwesentlicher Punkt - - dass man darüber allgemeiner auch gesprochen hätte?

Zeuge Stephan Weil: Das nein. Ich habe jetzt hinterher erfahren, ehrlich gesagt, im Zusammenhang mit der Vorbereitung auf diese Vernehmung, dass die Umweltministerkonferenz im Frühjahr 2015 beispielsweise die RDE-Diskussion angeschoben hat und die Verkehrsministerkonferenz dann, meine ich, im Herbst 2015 dazu auch Stellung genommen hat. Aber mich persönlich - und das war ja Ihre Frage - hat diese Diskussion erst nach Mitte September 2015 erreicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Ministerpräsident, Sie hatten in den einleitenden Ausführungen zum Ausdruck gebracht, dass aus Ihrer Sicht die Untersuchungen in dem Vorgang noch nicht abgeschlossen sind, und hatten gleichermaßen erwähnt, dass Sie ein großes Interesse an der vollständigen Aufklärung der Sachverhalte haben, die auch dringend erforderlich ist.

Herr Winterkorn hat die Volkswagen AG am 23.09.2015 verlassen, und wir finden in den Unterlagen - und zwar MAT-A-NI-1-1, MW hier der Ordner 8, und zwar auf den Seiten 655, 656 - eine Notiz, in der in der Sitzung des Präsidiums des Aufsichtsrats der VW AG Folgendes festgehalten wird - ich zitiere -:

Die Mitglieder des Präsidiums stellen fest, dass Herr Professor Dr. Winterkorn keine Kenntnis hatte von der Manipulation von Abgaswerten. Seine Bereitschaft, die Verantwortung zu übernehmen und damit ein deutliches Signal in das Unternehmen hinein und nach außen zu senden, wird von dem Präsidium mit größter

Hochachtung zur Kenntnis genommen.

Wenn man das so liest, dann würde man ja fast das Gefühl haben, dass zu dem Zeitpunkt die Aufklärung schon jedenfalls so weit vorangeschritten ist, dass man feststellen kann, dass eine konkrete Person jedenfalls nichts gewusst hat. Und Sie hatten - und das regt mich zu einer Nachfrage an - ja im Vorfeld, ohne das weiter zu spezifizieren, gesagt, dass man auch Haftungsansprüche gegen verschiedene handelnde, verantwortliche Personen prüfe. - Wie kriege ich das überein? Warum trifft man zu so einem frühen Zeitpunkt eine Aussage, die im Grunde genommen ja auch so verstanden werden kann, dass man jedenfalls bei einem konkreten Vorwurf schon ziemlich ganz genau umfassend im Bilde ist, wer jedenfalls keine Verantwortung zu tragen hat, und ihm dankt, dass er sie trotzdem übernommen hat?

Zeuge Stephan Weil: Das war eine Erklärung, die das Präsidium abgegeben hat. Das war unser gemeinsamer Eindruck nach einer sehr, sehr intensiven und auch partiell zugespitzten Diskussion. Zum damaligen Zeitpunkt war das unser Eindruck. Das hat uns aber nicht davon abgehalten, eine umfassende Überprüfung in Gang zu setzen, die ja derzeit nach wie vor andauert und deren Ergebnisse maßgeblich sein werden. Das ist keine Haftungsfreistellung oder sonst etwas, sondern das war eine Erklärung nach dieser Sitzung in einer außerordentlichen Situation.

Insofern kann man sich heute darüber streiten, ob diese Erklärung zu diesem Zeitpunkt der Weisheit letzter Schluss gewesen ist. Sie hat jedenfalls das, um was es eigentlich geht, nicht gehindert, nämlich eine wirklich umfassende, intensiv geführte Aufklärung, die innerhalb des Unternehmens geführt wird, die innerhalb der deutschen Strafverfolgungsbehörden geführt wird, die aber natürlich auch insbesondere seitens der amerikanischen Strafverfolgungsbehörden stattfindet.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben diese zugegebenermaßen für uns etwas überraschende Einlassung in den Unterlagen ge-



Nur zur dienstlichen Verwendung

funden. Wir haben nicht gefunden, dass ein anderer Kreis oder vielleicht derselbe Personenkreis nach einem Fortlauf von Ermittlungen, nach Zwischenergebnissen gesagt hat: Hm, wir wissen vielleicht jetzt ein bisschen mehr; würden wir heute vielleicht nicht mehr so sagen. - Gibt es eine sozusagen im Nachgang erfolgte Relativierung dieser seinerzeitigen Aussage?

Zeuge Stephan Weil: Das war übrigens keine interne Notiz, sondern das war eine öffentliche Erklärung, mit der damals ja auch das Ausscheiden von Herrn Winterkorn aus dem Vorstand kommuniziert worden ist. Ich glaube, es bedurfte nicht einer Relativierung, weil der Sachverhalt für sich spricht. Seitdem laufen wirklich intensivste Ermittlungen von unterschiedlicher Stelle, und es ist völlig klar, das ist eben gerade kein Persilschein, sondern diese Ermittlungen laufen.

Vielleicht lassen Sie mich aber nur eins sagen, weil ich jetzt gerade in den vergangenen zehn Tagen ja auch selber einschlägige Erfahrungen machen konnte: Es hat schon seinen guten Grund, dass unser Rechtssystem von der Unschuldsvermutung ausgeht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ein ganz anderer Komplex, in etwa an das ansetzend, was mein Kollege Lange gefragt hat, weil das auch verschiedentlich hier erörtert worden ist. Es geht um die Frage: Hatten Sie im Vorfeld, vielleicht auch aus Ihrer kommunalen Tätigkeit, schon mal vor dem September 2015 den Begriff „Abschalteinrichtung“ gehört? Gab es irgendeinen Anlass in Ihrer Tätigkeit, sich mit diesen technischen Details zu beschäftigen? Oder ist Ihnen dieses Thema „Es gibt Abschalteinrichtungen“ - vielleicht wird da sogar noch differenziert - erst im September 2015 bekannt geworden?

Zeuge Stephan Weil: Letzteres. Also, das Thema von Abschalteinrichtungen war mir definitiv nicht bekannt, ist insbesondere eben auch nicht nach meiner Erinnerung in meiner früheren Diskussion um Einführung einer Umweltzone problematisiert worden. Damals ging es immer um das Flottenalter und wie lange man braucht, dass man sozusagen nur noch die modernen und sau-

beren Dieselmotoren in den Straßen einer Großstadt hat. Aber dieses Thema nicht; das war für mich definitiv neu.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben einzelne Vertreter hier gehört, einzelne Zeugen gehört, die haben hier wiedergegeben, sie hätten mit allerhand Leuten im öffentlichen Bereich über Abschalteinrichtungen und vor allen Dingen über missbräuchliche und unerlaubte Abschalteinrichtungen schon sehr frühzeitig gesprochen. Kollege Lange hatte eben eine NGO erwähnt, die Deutsche Umwelthilfe. Sie hatten für sich gesagt, dass Sie - da frage ich noch mal nach - seitens der Deutschen Umwelthilfe jedenfalls nicht angesprochen worden sind auf Abschalteinrichtungen, verbotene Abschalteinrichtungen, jedenfalls nicht vor dem September 2015?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Also dazu ist mir definitiv nichts bekannt, nichts erinnerlich; nein, Punkt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Würden Sie dieses auch ausdehnen auf weitere Mitglieder Ihres Kabinetts? Also, das setzt natürlich die Annahme voraus, dass Sie sagen: Die sind immer so plietsch - was bestimmt so ist -, dass die, wenn die so einen dicken Bolzen erfahren, mir das sagen. - Also, haben Sie beispielsweise über Abschalteinrichtungen mal mit dem Umweltminister - das ist ja Ihr Stellvertreter als Ministerpräsident - gesprochen? Sind Sie von dem mal angesprochen worden?

Zeuge Stephan Weil: Nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Auch nicht. Danke sehr.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Jetzt mache ich an einem anderen Punkt noch ein bisschen weiter, der uns schon auch noch interessiert. Ich komme auch wieder auf die allgemeine Diskussion zur Abgasmessung zurück, und zwar noch mal auf das Stichwort „RDE-Pakete“. Da haben Sie selbst gesagt im *Handelsblatt* am 25. April 2016, Sie selbst haben sich für realistischere Tests eingesetzt: „Maßgeblich muss der Ausstoß auf der



Nur zur dienstlichen Verwendung

Straße sein, nicht der auf dem Prüfstand.“ - So zitiere ich Sie da wörtlich. Seit wann beschäftigen Sie sich - - oder in welcher Form haben Sie sich eingebracht in die bisherige Diskussion um die RDE-Pakete?

Zeuge Stephan Weil: Das gesamte Thema ist mir erst bekannt seit der zweiten Hälfte - - September 2015; das habe ich ja schon mehrfach gesagt. Und wenn ich in dem Zusammenhang - Sie haben jetzt eine Quelle zitiert - danach gefragt worden bin, habe ich keinen Hehl daraus gemacht, dass ich - ich habe keinen Sachverstand an der Stelle - aber ein Grundsatzproblem darin sehe, dass man eine Prüfandsituation bis dato als Grundlage hatte und dass man eben zu einer Situation kommen muss, wo der Praxiszustand der Maßstab ist für die Ermittlung von Schadstoffwerten. Da werden Sie diverse Quellen dazu finden.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich habe jetzt einfach eine der jüngsten genommen. Wir könnten auch einen Suchlauf laufen lassen. Nur, das ist es jetzt an der Stelle nicht wert.

Zeuge Stephan Weil: Bringt das gleiche Ergebnis.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Und technisch sind wir ja beide Juristen. - Ich möchte aber auf der EU-Ebene bleiben. Die EU-Kommissarin Bienkowska hat in der *Welt* am 30.01. dieses Jahres ein Interview gegeben, und da hat sie nochmals gesagt, sie hoffe, dass VW einen Weg findet, die europäischen Kunden auf freiwilliger Basis zu entschädigen. Jetzt haben Sie in den *Bremer Nachrichten* am 7. Juli 2016 auf die Unterschiede im Rechtssystem hingewiesen. Wir hatten auch hier mehrfach schon das Thema Verbraucherschutz, auch sehr unmittelbar. Jetzt würde ich Sie noch mal bitten, Ihre Auffassung auch im Verhältnis zur Aussage der EU-Kommissarin uns hier darzulegen.

Zeuge Stephan Weil: Ich bitte um Verständnis dafür: Ich meine, ich hätte vorhin auf die Frage von Herrn Krischer, die ja im Kern denselben Inhalt hatte, dazu ausführlich Stellung genommen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich hätte trotzdem - - Ja, gut, lassen wir es. Ich hätte da gern noch zwei

Sätze dazu gehabt. Aber das heißt: Eine freiwillige Entschädigung kommt aus Ihrer Sicht nicht infrage?

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Deswegen frage ich jetzt so, weil ich deswegen extra die Kommissarin Bienkowska in dem Interview genannt habe, das zeitlich nach dem Interview - - Deshalb: Meine Frage hatte schon auch eine Stringenz in sich. Deswegen: Er kann ja auch sagen, kann er jetzt an dieser Stelle nicht beantworten. Aber deswegen kann ich die Frage zunächst trotzdem stellen, weil wir sie im Zusammenhang mit den Verbraucherschutzthemen, wie wir sie hier auch im Untersuchungsauftrag definiert haben, sehr wohl mehrfach schon erörtert haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also Sie fragen nach der Position der Niedersächsischen Landesregierung bezüglich Entschädigungsfragen.

Zeuge Stephan Weil: Darf ich noch mal fragen, in welchem Zusammenhang das zum Untersuchungsauftrag steht? Das ist mir jetzt im Moment nicht so ganz klar.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das steht in dem Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand, als dass wir uns mit Fragen des Verbraucherschutzes eben auch befassen, und dazu gehört eben auch die Frage, inwieweit die Zulässigkeit von Entschädigungszahlungen erörtert werden muss. Oder an anderer Stelle haben wir auch damit zu tun, ob es ein Musterklagerecht geben soll, um die Interessen der Kundinnen und Kunden besser zu vertreten.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Darf ich genau ergänzen? III, 3.

Kirsten Lühmann (SPD): Aber wir haben in der Vergangenheit hier auch einen deutlichen Unterschied gemacht zwischen Zeugen, die nur etwas berichten können, was sie selbst erlebt haben, und Sachverständigen, die dann rechtliche Auskünfte geben. Ich erinnere mich, dass wir mehrere Zeugen hatten, wo wir genau in diesem



Nur zur dienstlichen Verwendung

Punkt über diese Sache auch diskutiert haben, und ich bitte dann eben, die Frage so zu stellen, dass Herr Weil aus seinem Erleben berichten kann, was er dazu zu sagen hat, und nicht eine Einschätzung, was seiner Meinung nach möglicherweise am deutschen Rechtssystem zu verändern ist. Dann wäre er ein Sachverständiger, und dann müssten wir ihn wieder holen als juristischen Sachverständigen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Frau Kollegin, auch das ist kein Problem. Deswegen habe ich extra Bezug genommen auf das Interview vom 07.07.2016 in den *Bremer Nachrichten*, denn das ist ja sein Erleben; sonst hätte er das Interview ja so nicht gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und es geht um die Position der Niedersächsischen Landesregierung.

Zeuge Stephan Weil: Also, um das zu sagen: Die Niedersächsische Landesregierung als Landesregierung hat zu der Frage keine Beschlüsse gefasst.

Aber vielleicht kann ich etwas anderes sagen, weil ich habe gar kein Interesse daran, dass wir hier nur auf der formalen Ebene miteinander kommunizieren. Es ist bekannt, dass unverändert Kontakte zwischen der Europäischen Kommission und Volkswagen gepflegt werden, und ich will dem nicht vorgreifen, was da auch immer in welche Richtung auch immer geschehen mag oder eben nicht.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Wir kommen wieder.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Bevor ich weitergehe in der Fragerunde, zwei Hinweise, weil sich unser Untersuchungsausschuss etwas verändert hat: Zum einen möchte ich ganz herzlich das stellvertretende Ausschussmitglied Steffen Bilger begrüßen und herzlich zum heutigen Geburtstag gratulieren.

(Beifall)

Ja, man gönnt sich sonst ja nichts. - Und ich möchte auch das neu hinzugetretene Ausschussmitglied, den Kollegen Saathoff, begrüßen.

(Beifall)

Zu meiner Frage, den Untersuchungsgegenstand betreffend, geht es um RDE. Sie hatten gesagt, Herr Weil, dass Sie diese Diskussion erst nach 2015 erreicht hat. Meine Frage dazu ist - auch in Bezug auf die Folgen aus diesem Abgasskandal -: Gibt es Ihrer Kenntnis nach eine Position seitens VW, gibt es eine Diskussion auch im Aufsichtsrat bezüglich der neuen Richtlinien, was Konformitätsfaktor oder was Transferfunktionen anbetrifft seitens des Unternehmens, die Sie uns hier mitteilen können?

Zeuge Stephan Weil: Da gibt es diesen englischen Fachbegriff dafür, was Sie meinen; fängt mit W, glaube ich, an.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ich hatte nach dem Konformitätsfaktor gefragt. Das war eine Diskussion, wo Automobilindustrie auch einen Einfluss genommen hat auf die neuen RDE-Regelungen. Wie hoch darf der Konformitätsfaktor sein, um von Grenzwerten abzuweichen?

Zeuge Stephan Weil: Richtet sich die Frage auf die Vergangenheit oder auf das, was jetzt gerade diskutiert und eingeführt worden ist?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das betrifft die Diskussion nach 2015, nach Bekanntwerden des Abgasskandals.

Zeuge Stephan Weil: Nach 2015, okay. Meines Wissens ist es so, dass Volkswagen von Anfang an auch zum Ausdruck gebracht hat, dass man diese Neuregelung für richtig hält, und sich dem dann auch sehr zügig angeschlossen hat und dass man an dieser Stelle in der Tat auch die Konsequenzen aus einer fehlerhaften Vergangenheit gezogen hat.

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



Nur zur dienstlichen Verwendung

Kirsten Lüthmann (SPD): Also, wir könnten viele Fragen, die hier schon dreimal gestellt worden sind, das vierte Mal stellen. Ich glaube aber nicht, dass wir dann eine andere Antwort kriegen würden, und darum lasse ich das und gebe das Frage-recht weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dem schließe ich mich an und gebe das Fragerecht weiter an die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So freundlich. - Ich muss Sie noch mal, Herr Weil, an dem Punkt fragen zu dem Rückruf von 500 000 Fahrzeugen im November 2014. Sie hatten ja gesagt, Sie sind nicht im Aufsichtsrat informiert worden. Ich habe aber noch nicht ganz verstanden sozusagen, wann informiert werden muss, wann nicht. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie gesagt: Das war jetzt kein sozusagen großer Vorgang, und es waren zumindest keine offenkundigen Gesetzesverstöße sozusagen kenntlich gemacht worden; deshalb wurde nicht berichtet. - Habe ich das erst mal richtig verstanden?

Zeuge Stephan Weil: Also, erst mal war der wirtschaftliche Aufwand überschaubar im Vergleich mit vielen, vielen anderen. Und zweitens hätte, wenn dem Vorstand bekannt gewesen wäre, dass Grundlage dessen ein Gesetzesverstoß ist, der an dieser Stelle versucht werden soll zu korrigieren, eine Berichterstattung stattfinden sollen. Ob das der Fall gewesen ist - deswegen habe ich ganz bewusst im Konjunktiv formuliert -, ist unverändert Gegenstand der Prüfung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie, um das mal nachzuvollziehen, sagen: Ab wann wird im Aufsichtsrat mündlich oder schriftlich berichtet? Kennen Sie sozusagen einen Fall aus Ihrer Tätigkeitszeit, wo eben der wirtschaftliche Aufwand einer Rückrufaktion sozusagen in einer Größenordnung war, wo das eben tatsächlich berichtet wurde?

Zeuge Stephan Weil: Ja, natürlich. Das sind dann dreistellige Millionenbeträge, auch höherer Na-

tur. Der letzte durchaus aufsehenerregende Sachverhalt war zum Beispiel Tanaka [sic!], wenn Sie sich entsinnen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dass Rückrufe stattfinden, wird ja presseöffentlich, also der Konzern veröffentlicht ja dann auch entsprechend, dass das passiert; muss er ja auch. Das hat aber, nachdem das bekannt geworden ist presseöffentlich, diese Rückrufaktion da im November 2014 in den USA, nicht dazu geführt, dass es dann zu einem späteren Zeitpunkt noch mal Nachfragen von Ihnen oder weiteren Aufsichtsratsmitgliedern gegeben hat?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Also zum damaligen Zeitpunkt, wenn man nicht den Hintergrund eines Teils der Rückrufaktion kennt, dann war es eine völlig unauffällige Aktion. Und da dieser Hintergrund mir völlig bekannt war, auch im Aufsichtsrat nicht berichtet wurde, ist das auch nicht thematisiert worden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie haben in Ihren Ausführungen erwähnt, dass die Kanzlei Jones Day mit der Untersuchung des Hintergrunds der Manipulation beauftragt wurde. Nach den Informationen, die presseöffentlich geworden sind, war eine Veröffentlichung der Ergebnisse für April letzten Jahres angekündigt worden. Können Sie uns mitteilen, warum da noch keine Veröffentlichung stattgefunden hat bzw. wann diese erfolgen soll?

Kirsten Lüthmann (SPD): Hat mit dem Untersuchungsgegenstand aber, glaube ich, wenig zu tun, nicht?

(Zuruf)

- Ich weiß, dass es hoch spannend ist. Ich habe auch tierisch viele hoch spannende - - Ich finde das auch total spannend. Aber wenn ihr kurz noch mal sagen könntet, was das konkret - - wo das von unserem Untersuchungsauftrag - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Mir scheint es schon erforderlich zu sein, dass wir auch das mit erörtern - muss ich wirklich sagen -, weil es eben



Nur zur dienstlichen Verwendung

auch darum geht, zu erkennen, an welcher Stelle wir uns bei der Aufarbeitung gerade befinden. Und von daher, Herr Weil, wenn die Bereitschaft besteht, das zu beantworten, dann würde ich Sie darum bitten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir würden allerdings für die Unionsfraktionen doch ganz gern mal eine Beratungssitzung einlegen, weil wir ja solche Hinweise häufiger jetzt schon gehört haben von der Kollegin, damit wir das mal grundhaft klären können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Dann unterbreche ich jetzt die Sitzung, und wir treten ein in eine Beratungspause. Ich darf die Öffentlichkeit bitten, den Saal zu verlassen, und auch den Zeugen bitten, uns so lange allein zu lassen. Und wir beraten dann über diesen Punkt.

(Unterbrechung des
Sitzungsteils Zeugen-
vernehmung, Öffentlich:
14.40 Uhr - folgt Bera-
tungssitzung)

(Wiederbeginn des
Sitzungsteils Zeugen-
vernehmung, Öffentlich:
14.53 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir können die Vernehmung fortsetzen. Ich gebe das Wort an Stephan Kühn von Bündnis 90/Die Grünen. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Ministerpräsident, ich komme noch mal zu der Frage, deren Beantwortung wegen der Sitzungsunterbrechung Ihnen noch nicht möglich war. Sie hatten ja ausgeführt, die Kanzlei Jones Day war mit der Untersuchung der Hintergründe der Manipulation beauftragt, und für April 2016 war eine Veröffentlichung der Ergebnisse vorgesehen. Ich möchte Sie fragen, warum das nicht erfolgt ist und ob Sie uns mitteilen können oder wollen, wann mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist.

Zeuge Stephan Weil: Im April 2016 ist deutlich geworden, dass eine Veröffentlichung insbesondere auch deswegen nicht geht, weil man damit Einfluss genommen hätte auf den Gang von manchen Ermittlungsverfahren. Sie müssen sich ja vorstellen: Wenn alle Beteiligten alles nachlesen könnten, könnten sich auch alle ihren Interessen entsprechend einstellen, und das ist sicherlich nicht im Sinne von Ermittlungsbehörden.

Inzwischen sind wir an einem Punkt, wie ich finde, wesentlich weiter. Ich sagte ja eingangs in meinen Bemerkungen, das Statement of Facts hat zwar keinen überragend quantitativen Umfang, aber es gibt den Kern der Geschichte, wie ich finde, wirklich sehr präzise und prägnant wieder, sodass zu einem großen Teil die Aufklärung tatsächlich auf dem Tisch liegt, zu einem anderen Teil aber noch nicht. Wenn man mal so die öffentliche Diskussion versucht zusammenzufassen, dann ist es letztlich eine Frage in einem Satz, nämlich: Wann wusste welches Mitglied der Organe was? Und dazu dauern die Untersuchungen unverändert an, sodass sich insofern auch eine Veröffentlichung zum gegenwärtigen Zeitpunkt verbietet - das wird also später zu klären sein -, sodass ich Ihnen auf Ihre Frage keine abschließende Antwort im wahrsten Sinne des Wortes geben kann.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gesagt, dass Teile sozusagen für Ermittlungsverfahren relevant sind und Teiluntersuchungen eben sozusagen nicht abgeschlossen sind. Das impliziert, dass es sozusagen Teile gibt, wo man aussagefähig wäre, und darum die Frage: Hat man diskutiert, ob Teile der Untersuchungsergebnisse von Jones Day, die jetzt eben nicht mit Ermittlungsverfahren in Konflikt stehen oder wo der Erkenntnisgewinn noch nicht abgeschlossen ist, dass man die dann veröffentlicht? Wäre das - -

Zeuge Stephan Weil: Nur damit wir kein Missverständnis haben: Es gibt nicht sozusagen den Jones-Day-Bericht, also das dicke, gebundene Buch, in dem man alles nachlesen kann, sondern das ist eine Faktensammlung, im Wesentlichen auch eingestellt, ich nehme an, auf einer Daten-



Nur zur dienstlichen Verwendung

bank; das weiß ich aber nicht genau. Und die Diskussion, ob man Teile dessen dann wiederum bringt, ist derzeit geführt worden, macht aber auch meines Erachtens keinen rechten Sinn, weil am Ende die Dinge doch eben zusammenhängen und ich deswegen auch davon abraten würde, jetzt das Ganze abschnittsweise zu machen.

Ich nehme auch unverändert den Gesichtspunkt ernst, dass wir schauen müssen, dass wir keine anderen Ermittlungsverfahren stören, und da ist die Abgrenzung nach dem, was ich weiß, relativ schwierig. Also, langer Rede kurzer Sinn: Auch unter Gesichtspunkten des amerikanischen Rechts ist das derzeit nicht vorgesehen. Aber die Betonung liegt an dieser Stelle auf „derzeit“.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und das deckt sich auch mit Ihrer persönlichen Einschätzung, dass dieses Vorgehen sozusagen richtig ist?

Zeuge Stephan Weil: Ich halte das für sachgerecht. Wissen Sie, in mancherlei Hinsicht wäre es mir persönlich ja durchaus leichter, wenn alles sozusagen auf dem Tisch liegen würde. Ich habe persönlich nichts zu befürchten von dem, was drinstehen wird. Inzwischen sehe ich aber schon auch sehr stark die Zusammenhänge in den unterschiedlichsten Richtungen, und deswegen glaube ich, dass dieses Verfahren jetzt so, wie ich es Ihnen beschrieben habe, sachgerecht ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Bericht ist deshalb natürlich interessant auch für den Untersuchungsgegenstand, weil wir ja die Frage beleuchten müssen: Welche Rolle spielen eigentlich staatliche Aufsichtsorgane? Das eine ist das: Was ist bei VW, was ist im Unternehmen passiert? - Ist über diese Frage im Aufsichtsrat oder in den Zusammenhängen, in denen Sie tätig sind, diskutiert worden, welche Konsequenzen eigentlich oder welche Ursachen vorhanden waren in möglicherweise mangelnder oder nicht vorhandener staatlicher Kontrolle, die diese Manipulationen erst möglich gemacht haben?

Zeuge Stephan Weil: Meines Wissens nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also im Aufsichtsrat ist nicht darüber gesprochen worden, was Fragen angeht, muss anders vonseiten Kraftfahrt-Bundesamt oder anderer Behörden überwacht werden?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Vielleicht kann man nur eins sagen - das ist aber jetzt eine sehr persönliche Schlussfolgerung, die ich gezogen habe, nachdem ich jetzt hier mit einem mir durchaus fremden Sachverhalt mich eine Reihe von Monaten befasst habe -: Vielleicht ist das zugrunde liegende Problem, dass die Vorgaben präzise sein müssen, klarer sein müssen, damit alle Beteiligten so oder so auch Bescheid wissen, was geht und was nicht geht. - Aber das ist im Grunde genommen mehr eine allgemeinpolitische Aussage, die ich treffe. Auf Ihre Frage noch einmal: Nein.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist das Wort bei der CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Ministerpräsident, kurz noch mal zu dem Sachverhalt, den der Kollege Kühn eben nachgefragt hat, nämlich diesen Bericht von Jones Day, der ursprünglich veröffentlicht werden sollte, nunmehr - jedenfalls im Moment - unter Verschluss bleibt. Der wäre für uns sehr hilfreich gewesen. Wie kam die Entscheidung zustande, dass dieser Bericht unter Verschluss bleiben soll?

Zeuge Stephan Weil: Ich darf noch mal das wiederholen, was ich eben gesagt habe: Es gibt nicht diesen Bericht, den Sie mit der Frage voraussetzen. Und im Übrigen darf ich mich auf das beziehen, was ich auf die Frage von Herrn Kühn geantwortet habe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir hatten vorhin den Sachverhalt schon mal angesprochen, dass Herr Ferdinand Piëch mit seiner Sicht der Dinge und der Abläufe an die Öffentlichkeit getreten ist oder jedenfalls solche Sichtweisen in der Öffentlichkeit behandelt werden. Dabei habe ich entnommen, dass Jones Day mit Herrn



Nur zur dienstlichen Verwendung

Piëch ein Interview - so wird es dort genannt - geführt haben soll, und in diesem Interview sind die vorhin vornehmlichen Umstände offensichtlich oder angeblich angesprochen worden. Das war im April 2016. Nach meiner Kenntnis ist dann auch in der zweiten Aprilhälfte 2016 - - kam man zu der Überzeugung, dass die, nennen wir es jetzt nicht Bericht, sondern Erkenntnissammlung von Jones Day zunächst nicht veröffentlicht werden soll. Gibt es da einen Zusammenhang?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Der Zusammenhang ist in der Tat derjenige, den ich eben gesagt hatte: Volkswagen stand damals am Beginn von sehr intensiven, langwierigen und extrem wichtigen Verhandlungen mit den Strafverfolgungsbehörden in den Vereinigten Staaten, die dann jetzt Anfang Januar in das Settlement gemündet sind. Und wenn man sich den möglichen Rahmen von Strafen und Bußen in den Vereinigten Staaten in diesem Zusammenhang anschaut, dann weiß man, dass es damals um eine Angelegenheit von, ja, man kann sagen, existenzieller Bedeutung für Volkswagen gegangen ist und dass deswegen seitens von Volkswagen ein extremes Interesse daran bestehen musste, ein Vertrauensverhältnis mit den amerikanischen Strafverfolgungsbehörden herzustellen.

Ich glaube, es liegt auf der Hand - mir ist es jedenfalls einleuchtend gewesen damals auch, obwohl mir das andere Ergebnis persönlich lieber gewesen wäre; aber mir war es ausdrücklich einleuchtend -, dass man nicht, während man über die Feststellung eines gemeinsamen Sachverhalts miteinander verhandelt - das ist ja dieses Statement of Facts -, gleichzeitig einseitig als einer der beiden Partner gewissermaßen eine Sichtweise auf den Tisch legt. Und mir war es einleuchtend, dass die amerikanische Seite an dieser Stelle sehr um Zurückhaltung gebeten hat. Ich hätte das an Stelle der amerikanischen Behörden ebenfalls getan. Ich fand das richtig, nachvollziehbar, einschließlich der Hinweise auf die Auswirkungen auf laufende Ermittlungsverfahren, die ich vorhin gegeben hatte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ist Ihnen persönlich der von Jones Day zusammengetragene Erkenntnisstand bekannt?

Zeuge Stephan Weil: Wie ich sagte: Das wird regelmäßig berichtet im Aufsichtsrat, und insoweit ist es mir dann eben auch bekannt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das Statement of Facts, eben verschiedentlich angesprochen, ist hingegen öffentlich zugänglich. Ist das Statement of Facts in den sozusagen komprimierten Erkenntnissen mit der von Jones Day zusammengetragenen Erkenntnislage widerspruchsfrei?

Zeuge Stephan Weil: Das würde ich wohl sagen, ja. Wie gesagt, ich habe das durchaus - - Auf Anhieb denkt man, das sind ja, ich sage mal, eher weniger Seiten, die den Sachverhalt abhandeln, und ich muss sagen, auch als Jurist: Ich bin durchaus beeindruckt davon, in welcher konzentrierten Form da die wesentlichen Vorgänge tatsächlich so geschildert wurden, so wie ich sie auch aus vorangegangenen Berichten kannte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Jetzt klammert das Statement of Facts - - Es werden einzelne Personen mit einer Chiffre benannt. Unter den benannten Personen befinden sich allerdings keine, wie Sie das eben auch am Rande andeuteten, Mitglieder von Organen der Volkswagen AG. Ist ein Statement of Facts, wenn man das als Informationsgehalt nimmt und nicht als Basis für eine Verständigung mit den Justizbehörden in den Vereinigten Staaten, insofern um weitere Personen gegebenenfalls zu ergänzen?

Zeuge Stephan Weil: Nun ja, wenn Sie das Statement of Facts und das Settlement sich anschauen, dann wird ausdrücklich festgehalten, dass das keine Sperrwirkung gegenüber anderen Verfahren entwickelt. Das gilt in den Vereinigten Staaten, und das gilt selbstverständlich auch in der Bundesrepublik. So erklären sich ja auch entsprechende Verfahren, die bekanntlich derzeit durchgeführt werden auf beiden Seiten des Atlantiks.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Ministerpräsident, ich will noch auf einen anderen Punkt kurz zu sprechen kommen, allerdings wirklich nur kurz und vielleicht cursorisch, aber Sie hatten



Nur zur dienstlichen Verwendung

selbst in Ihrem Eingangsstatement das Wort „Unternehmenskultur“ genannt. Und deswegen, denke ich, sollte man auch aufgrund der Diskussion, aber auch im Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag auf die Unternehmenskultur kurz zu sprechen kommen.

Sie haben im *Tagesspiegel* am 27.11.2015 gesagt - dabei ging es um den Wechsel von Frau Hohmann-Dennhardt zu VW -: „Kulturwandel von oben“. Sie haben sich ja sicherlich etwas dabei gedacht, wenn man eine solche Persönlichkeit zu VW holt. Die Frau Hohmann-Dennhardt hat ja auch gewisse Vorschläge gemacht. Auf die will ich nicht eingehen jetzt in dem Zusammenhang, sondern mich würde einfach mal in dem auch von Ihnen aufgeworfenen Kontext der Unternehmenskultur interessieren, was Sie zu dieser Mitentscheidung - - oder was Sie dazu bewogen hat in welchem Erwartungshorizont.

Zeuge Stephan Weil: Zur Berufung?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja.

Zeuge Stephan Weil: Es ging darum - und das gilt unverändert -, dass man mit einem entsprechenden Ressort für Legalität und Integrität eine deutliche Aufwertung dieses Bereiches verbinden muss. Und da kann man, glaube ich, auch jetzt, fast anderthalb Jahre nach Aufdeckung des Skandals, nicht darum herumreden: Es geht um relevante Fragen der Unternehmenskultur. So, wie in anderen Unternehmen auch, die ja durchaus auch bittere Erfahrungen in ähnlicher Weise in den vergangenen Jahren gemacht haben, muss das zur Konsequenz haben, dass diese Aufgabenstellung insgesamt konsequent, und zwar von der Vorstandsebene aus, betrieben wird. Und das gilt für Volkswagen bis zum heutigen Tage und wird auch meines Erachtens auf für mich nicht absehbare Zeit gelten.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Jetzt bin ich mal etwas vorsichtig, weil ich weiß, dass wir jetzt wirklich dann scharf hin- -

(Zuruf der Abg. Kirsten Lüthmann (SPD))

- Es ist ja nicht so, dass ich nicht weiß, wo die Grenze ist, Frau Kollegin.

Zeuge Stephan Weil: Da bin ich jetzt gespannt.

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Soll ich es so scharf machen? Dann frage ich: Sind am Ende - weil das war ja jetzt die Berufung - die Erwartungen auch entsprechend erfüllt worden, und konnten die Vorschläge umgesetzt werden?

Zeuge Stephan Weil: Sie meinen jetzt, bezogen auf Frau Hohmann-Dennhardt? - Also, Frau Hohmann-Dennhardt hat nach allgemeiner Einschätzung sehr wichtige Arbeit und Beiträge geleistet. Sie werden allerdings verstehen, dass ich über weitere Einzelheiten in der Tat Ihnen nichts sagen kann. Das ist eine Personalangelegenheit, und dass Personalangelegenheiten nun wirklich nicht öffentlich verhandelt werden dürfen, da bitte ich um Verständnis.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Habe ich ja schon gesagt, dass ich jetzt scharf werde. Aber einen Versuch war es wert an dieser Stelle.

Zeuge Stephan Weil: Aber ich habe es gemerkt.

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Macht ja nichts. - Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: An dieser Stelle keine weiteren Fragen der CDU/CSU-Fraktion, oder im Moment nicht. Von meiner Seite aus keine weiteren Fragen. SPD-Fraktion? - Keine weiteren Fragen. Bündnis 90/Die Grünen? - Bitte schön.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Ministerpräsident Weil, ich würde noch mal zu einem anderen Komplex kommen. Wir hatten ja im Jahr 2015 dann neben Stickoxiden und der Frage „Manipulation an den Abgasreinigungseinrichtungen“ plötzlich auch eine Meldung, dass es zu CO₂ und Kohlendioxid hier entsprechende Vorfälle und Manipulationsverdachte gab. Das



Nur zur dienstlichen Verwendung

hat sich ja erledigt. Können Sie uns schildern, wie da die Aufklärung verlaufen ist, wodurch sich das dann erledigt hat Ihrer Auffassung nach? Oder ist es überhaupt erledigt?

Zeuge Stephan Weil: Also, nach meiner Erinnerung war es so, dass dort Volkswagen eine Frühwarnung abgegeben hatte - gewissermaßen das umgekehrte Extrem zu dem, was vorher bei den NOx-Werten in den Vereinigten Staaten nicht stattgefunden hatte. Und Sie erinnern sich ja vielleicht auch, dass beispielsweise die entsprechende Ad-hoc-Meldung ja durchaus eine deutliche Relevanz dann auf die Kursentwicklung hatte.

Die tiefere Durchdringung des Sachverhalts, insbesondere auch mit den zuständigen Behörden, hat dann ergeben, dass wir an dieser Stelle erfreulicherweise aber kein durchgreifendes Problem haben, worüber ich seinerzeit außerordentlich froh war.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist diese Frage denn auch im Aufsichtsrat erörtert worden?

Zeuge Stephan Weil: Na ja, sicher, klar. Ich meine, wenn Sie sich - - Das hat auf den Kurs seinerzeit, wenn ich mich recht entsinne, eine größere Wirkung gehabt als die Bekanntmachung der Vorwürfe wegen NOx in den Vereinigten Staaten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage ist aber ja: Was ist Ihnen denn da für eine Begründung geliefert worden? Also ich sage mal: Wenn so ein Thema entsteht - -

Zeuge Stephan Weil: Abgesehen davon, dass ich mir da jetzt spontan nicht mehr sicher genug dazu bin, würde ich meinen, dass es nun in der Tat allerdings Teil des Beratungsgeheimnisses ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann möchte ich noch mal zu dem gesamten Themenkomplex kommen, was Behördenkontrolle angeht. Es ist ja nun so, dass der ganze Vorgang, über den wir reden, weshalb wir

hier sitzen, durch eine Behörde in den USA aufgedeckt wurde und am Ende die Grundlagen dafür geliefert worden sind, dass VW das auch eingestehen musste.

Ist irgendwo im Unternehmen denn die Frage erörtert worden, was möglicherweise bei VW - ich nehme es an als jemand, der hier im Bundestag tätig ist, dass das Unternehmen VW durchaus auch sehr aktiv ist im politischen Lobbying - - dass hier Veränderungen stattfinden müssen auf der staatlichen Seite? Sie haben eben gesagt: Da hat es nichts gegeben. - Hat es da keine Konsequenz, keine Debatte darüber gegeben, was staatliche Kontrollinstanzen dann betrifft? Also, ich frage deshalb noch mal nach, weil ich an der Stelle Ihre Aussage von eben gar nicht so richtig glauben kann.

Zeuge Stephan Weil: Na ja, vielleicht kann ich versuchen, es Ihnen so verständlich zu machen: Volkswagen hatte und hat in dieser Angelegenheit genug vor der eigenen Haustür zu kehren, dass man meines Erachtens - und das habe ich auch immer wieder durchaus in der Öffentlichkeit mit vertreten - das sehr deutlich in den Vordergrund stellen muss und sich nicht in erster Linie darüber den Kopf zerbrechen muss, was andere Beteiligte hätten besser machen können, wenn sie es denn hätten besser machen können, was ich nicht weiß. Das ist Gegenstand Ihrer Untersuchung, und da sind Sie mir sicherlich in den Erkenntnissen wesentlich voraus.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Im Bundesrat hat im Jahr 2014 zu der hier schon bei uns viel zitierten Verordnung 715/2007 eine Diskussion stattgefunden. Sie waren zu der Zeit auch Präsident des Bundesrates. Es gab den Wunsch der Veränderung. Können Sie sich an die Debatte erinnern?

Zeuge Stephan Weil: Nein, tut mir leid, habe ich keine Erinnerung. Würde ich gerne nachvollziehen, aber spontan fällt mir dazu nichts ein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Am 14.03.2014. War auch eine kontroverse De-



Nur zur dienstlichen Verwendung

batte, zumindest gab es unterschiedliche Statements von Ausschüssen. Das ist Ihnen nicht mehr erinnerlich?

Zeuge Stephan Weil: Nein. Also, dass es unterschiedliche Statements von Fachausschüssen des Bundesrates gibt, ist Alltag; das passiert ständig. Ich weiß nicht, ob es im Plenum eine Rolle gespielt hat oder nicht. Das weiß ich alles nicht mehr, Entschuldigung. Wenn Sie es interessiert, dann reiche ich es gerne nach.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Mich würde dann noch interessieren: Die Niedersächsische Staatskanzlei hat uns mit der Übersendung von Unterlagen zu dem ganzen Vorgang ein Schreiben mitgeschickt - das ist MAT-A-NI-1-1; eine Seitenzahl ist hier nicht drauf, ist wahrscheinlich die erste Seite, deshalb -, und da schreibt die Niedersächsische Staatskanzlei an unser Ausschussesekretariat, an den Vorsitzenden:

Einzelne Unterlagen in den Akten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Niedersächsischen Staatskanzlei lassen Rückschlüsse auf den Inhalt von Sitzungen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, auf von Aufsichtsräten gestellte Fragen und interne Abstimmungsgespräche zu.

Deshalb würden die Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt.

Können Sie uns erläutern - nicht jetzt über den konkreten Punkt -, aber was Sie dann veranlasst, diese Punkte nicht zu nennen, wenn sie denn den Untersuchungsgegenstand des Ausschusses betreffen?

Zeuge Stephan Weil: Ich kann es Ihnen in der Tat nur allgemein beantworten, weil ich die Durchsicht der Verwaltungsvorgänge und die Bewertung nicht persönlich vorgenommen habe. Grundsätzlich ist es so, dass sich die Niedersächsische Landesregierung in diesen Fragen dann an

der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts orientiert, insbesondere da das Stichwort „schutzwürdige Belange Dritter“. Und offenbar hat dann, bezogen auf diese Unterlagen, die Sie im Blick haben, die Analyse des konkreten Texts ergeben, dass es in dieser Hinsicht, nehme ich an, in erster Linie um schutzwürdige Belange des Unternehmens geht, über das hier gesprochen wird. Das ist aber an dieser Stelle eine Vermutung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber wir haben ja übliche Verfahren, Geheimchutzstelle usw. Warum hat man das dann an der Stelle nicht so praktiziert?

Zeuge Stephan Weil: Bitte um Nachsicht, dass ich jetzt aus dem Handgelenk Ihnen das nicht mit der Präzision beantworten kann, wie Sie sich das wünschen. Auch da gerne das Angebot, dem nachzugehen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht das Wort an die CDU/CSU-Fraktion. Herr Müller, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Die in der Öffentlichkeit intensiv diskutierten Fragen über Abfindungen bei Ausscheiden usw. sind allerdings erkennbar nicht Untersuchungsgegenstand, wenngleich man mit Blick auf den Deutschen Corporate Governance Kodex durchaus hier die eine oder andere interessante Frage stellen könnte - aber, wie gesagt, wahrscheinlich nicht an diesem Ort. Da finden sich ja einschlägige Regelungen.

Allerdings eine Frage zum Zeitraum um den späten Oktober 2015: Die Sachverhalte waren vier bis fünf Wochen Ihnen nach Ihren Aussagen schließlich bekannt, insofern auch nach in der Presse wiedergegebenen Aussagen weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats in dieser Zeit. Man hat sich dann eben für einen Kulturwandel von oben entschieden. Das war, glaube ich, Ihre Diktion. Was führte zu der Erkenntnis, jetzt dem Thema „Recht und Integrität“ eine stärkere Bedeutung



Nur zur dienstlichen Verwendung

zumessen zu wollen? Wie war der Abwägungsgegenstand? War das schon vorher eine Idee, die geboren war, und fiel nur zeitlich zusammen mit dem Öffentlich-Werden? Oder war es tatsächlich dadurch inspiriert?

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Teile ich nicht ganz, weil - -

In welcher Art und Weise haben Sie als Mitglied des Aufsichtsrates und Vertreter eines Minderheitsaktionärs darauf hingewirkt - und wodurch war das veranlasst? -, eine Veränderung der Ressortzuständigkeiten bei Volkswagen herbeizuführen?

Zeuge Stephan Weil: Ich meine, ich hätte das vorhin zum Ausdruck gebracht. Es ist in der Tat doch so, dass mit der Aufdeckung von Dieselgate klar geworden ist, dass wir es mit einem Fehlverhalten zu tun haben, das über viele Jahre ange-dauert hat, das auf einem Markt begonnen hat, nämlich auf dem amerikanischen, aber diese Vorrichtung dann ja auch - und zwar ohne dass es von den Abgaswerten zwingend geboten gewesen wäre - auf Millionen von Fahrzeugen auf dem europäischen Markt mit übertragen wurde.

Und das wirft eine ganze Vielzahl von Fragen auf, die auch die Unternehmenskultur betreffen. Ich glaube, auch das habe ich schon in meiner allerersten Regierungserklärung wenige Wochen später, also Anfang Oktober, zum Ausdruck gebracht: Wie kann es sein, dass man über einen so langen Zeitraum einen so gravierenden Sachverhalt mit durchschleppt, ohne dass das transparent wird? Haben wir es da mit der richtigen Einstellung zu tun? Haben wir in der Unternehmenskultur Faktoren, die ein solches Verhalten begünstigen? Welche Faktoren müssen wir im Gegenteil stärken, damit so etwas nicht wieder passiert?

Also, ich glaube, es wäre sträflich, wenn solche Fragen nicht zum Gegenstand wirklich eines langanhaltenden Prozesses innerhalb des Unternehmens dann gemacht würden. Und dieser Prozess ist begonnen, aber noch lange nicht abgeschlossen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Frau Hohmann-Dennhardt hat ihre Aufgabe dann, ich glaube, zum 01.01.2016 aufgenommen, und mit demselben Eintrittsdatum wurde die Stelle eines Chef-Justizars bei der Volkswagen AG neu besetzt mit Herrn Döss. Welche Vorkehrungen haben Sie getroffen, dass Aufklärung unternehmensintern, dann allerdings auch in die Öffentlichkeit kommuniziert, nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass der Frau Hohmann-Dennhardt formal unterstellte Chef-Justiziar zugleich eine andere Vorstandstätigkeit bei anderen, insofern Mehrheitsaktionären ausübte? Welche Regularien haben Sie zur Anwendung gebracht, einen Interessenkonflikt zu vermeiden?

Zeuge Stephan Weil: Ich bitte um Verständnis, dass ich in der Tat jetzt keinen Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? SPD-Fraktion? - Bündnis 90/Die Grünen? - Gibt es Ihrerseits noch weitere Fragen? - Dann sind wir am Ende der Vernehmung.

Dann können wir die Befragung von Ihnen beenden. Herr Ministerpräsident, vielen Dank. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll einzusehen, zu überprüfen und unter Umständen Richtigstellungen vorzunehmen. Danach würde dann der Ausschuss über die Beendigung der Vernehmung beschließen.

Ich bedanke mich herzlich für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen einen guten Heimweg.

Zeuge Stephan Weil: Vielen Dank. Ich weiß nicht, ob ich das darf als Zeuge: Aber ich bedanke mich für die faire Frage- und Antwortstunde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das dürfen Sie auf jeden Fall. Vielen Dank. - Jetzt ist die Presse ganz interessiert an Statements. Darum unterbreche ich die Sitzung jetzt für zehn Minuten. Wir fahren fort um 15.30 Uhr mit der Zeugenvernehmung von Minister Dobrindt.

(Unterbrechung von 15.21 bis 15.41 Uhr)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Herr Dobrindt, dass Sie uns zur Verfügung stehen können. Ich darf Sie noch einmal herzlich begrüßen und gleich in medias res gehen.

Vernehmung des Zeugen Alexander Dobrindt

Bevor wir in die Vernehmung einsteigen können, muss ich Sie noch über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Das heißt, dass Sie als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss verpflichtet sind, wahrheitsgemäß zu antworten, nichts hinzuzufügen, was der Wahrheit widerspricht, und richtige und vollständige Angaben zu machen. Der vorsätzliche Verstoß gegen diese Wahrheitspflicht kann zu einer strafbaren Handlung führen nach § 162 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 153. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

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

Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft über die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. Dazu zählen unter anderem auch Mitglieder des Deutschen Bundestags. Sie dürfen daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in dieser Eigenschaft als Mitglied des Deutschen Bundestags Tatsachen anvertraut haben und denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie über diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern. - Gibt es Fragen Ihrerseits hierzu?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie darauf hinweisen - wir haben es eben schon angesprochen -: Es liegen hier Tonband- oder Aufnahmegeräte auf den Tischen. Diese dienen dazu, die Protokollierung der Sitzung zu unterstützen. Darum ist es nötig, auch weil an anderer Stelle aufgezeichnet wird, dass das Mikrofon eingeschaltet ist, wenn Sie auf unsere Fragen Ihre Antwort geben. Und zur Kenntnis: Die Aufnahmen werden nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht, und das Protokoll wird Ihnen dann vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Zwei Hinweise noch am Ende: Wenn wir Ihnen Vorhalte aus Akten machen, dann haben Sie die Möglichkeit, die entsprechende Unterlage einzusehen; sie liegen alle hier.

Und natürlich auch noch mal der Hinweis darauf: Wenn Sie der Meinung sind, dass bei Ihrer Vernehmung Dinge anzusprechen sind, wo eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache gebracht werden müssen, die öffentlich nicht erörtert werden dürfen oder VS-Vertraulich sind, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Dann würde der Ausschuss sich über den Ausschluss der Öffentlichkeit beraten und entsprechend den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen. - So weit zu diesen Dingen, auf die ich alle Zeugen hinweisen muss.

Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, möchte ich Sie bitten, kurz der Vernehmung zur Person Folge zu leisten, das heißt, Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitzuteilen. - Bitte.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, gerne. Mein Name ist Alexander Dobrindt, 46 Jahre alt, Beruf Soziologe, zurzeit Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, wohnhaft in Peißenberg.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Dobrindt, Sie wurden über den Gegenstand der Befragung schriftlich informiert, sodass es nicht erforderlich ist, noch mal vorzulesen, worum es uns gehen soll. Ihnen ist das bekannt gemacht worden. Dann würde das bedeuten, dass Sie, wenn Sie es wünschen, jetzt noch mal im



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zusammenhang darlegen können, was Ihnen bezüglich des Gegenstands der Vernehmung bekannt ist und wichtig ist, vorzutragen. Wenn Sie diese Gelegenheit nutzen wollen, dann hätten Sie jetzt das Wort, und ich würde Ihnen dann das Wort geben.

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielen Dank. - Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Herr Behrens! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Als Allererstes bedanke ich mich herzlich dafür, die Gelegenheit zu haben, dass wir im Rahmen des Untersuchungsausschusses über VW und die Abgasaffäre reden können und ich genauso wie beim EMIS-Ausschuss in Brüssel, bei dem ich im Oktober die Gelegenheit hatte, vorzusprechen, Ihnen auch die Vorgehensweise unserer Untersuchungskommission und den Hergang der Ereignisse schildern kann.

Ich sage natürlich die Unterstützung des Ausschusses zu und die Kooperation. Wir haben ja unsere Akten auch im letzten Jahr übermittelt. Das sind meines Wissens 1 500 Aktenordner, die wir Ihnen aus meinem Geschäftsbereich alleine zur Verfügung gestellt haben, um die Arbeit des Ausschusses entsprechend zu unterstützen.

Ich verbinde dies übrigens auch mit der Hoffnung, dass der Ausschuss hilfreich ist dabei, dass wir die EU-Verordnung 715/2007 zu einem Positiven verändern können. Ich sage dies ausdrücklich auch zu Beginn, weil dies eines nach unserer Einschätzung der Hauptprobleme darstellt, wenn wir zukünftig vermeiden wollen, dass sich Automobilkonzerne auf Ausnahmen im Zusammenhang mit Abschaltvorrichtungen berufen können. Diese Ausnahmen sind in dieser Verordnung geregelt, und es wäre dringend notwendig, dass diese Verordnung hier deutlich verbessert wird. Das ist auch mein Anliegen, das ich gegenüber Brüssel vortrage, auch im EMIS-Untersuchungsausschuss so vorgetragen habe, und ich hoffe, dass dieser Untersuchungsausschuss auch dazu beitragen kann, dass wir hier Erfolg haben mit unserem Anliegen, das europäische Recht deutlich zu verbessern.

Meine Damen und Herren, die Bundesregierung und auch ich persönlich haben von den Vorwürfen der US-Behörden gegenüber Volkswagen am Wochenende vom 19. September 2015 über die allgemeine Medienberichterstattung erstmals Kenntnis erhalten und unmittelbar darauf auch gehandelt. Wir haben uns umgehend mit Volkswagen in Verbindung gesetzt und ein umfassendes Maßnahmenpaket umgesetzt, das eine klare Linie verfolgt, nämlich vollumfängliche Aufklärung, Herstellung der Rechtskonformität der Fahrzeuge und Optimierung der Prozesse.

Bereits am 21.09., also direkt nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegen Volkswagen in den USA, habe ich eine Untersuchungskommission aus Fachleuten des Bundesverkehrsministeriums, vom Kraftfahrt-Bundesamt sowie einem externen Sachverständigen eingesetzt mit dem klaren Auftrag, nämlich den Fall Volkswagen konkret zu untersuchen. Es sollte festgestellt werden, ob Volkswagen in Deutschland und Europa vergleichbare Manipulationen anwendet wie in den USA.

Des Weiteren hatte die Untersuchungskommission den Auftrag, das Kraftfahrt-Bundesamt im Verwaltungsverfahren gegen Volkswagen zu unterstützen. Es ging also auch darum, schnellstmöglich sicherzustellen, dass die Konformität der betroffenen Fahrzeuge mit den Emissionsvorschriften und der Typgenehmigung wiederhergestellt wird. Des Weiteren ging es um eine Bewertung der von Volkswagen zu erfüllenden Abhilfemaßnahmen. Dazu sollte die Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit sowie die technische und zeitliche Realisierbarkeit der Abhilfemaßnahmen bewertet werden, und zwar immer unter Berücksichtigung der Kundeninteressen.

Und des Weiteren sollte die Untersuchungskommission über den Fall Volkswagen hinaus prüfen, ob auch andere Hersteller unzulässige Zykluskennungen wie im Fall Volkswagen verwenden. Zusätzlich haben wir die Kommission gebeten, dass sie Maßnahmen und Vorschläge auf Basis der Erkenntnisse, die sie erreicht - also Schlussfolgerungen -, formuliert, um auch für die Zukunft Abhilfe zu schaffen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zusätzlich zu diesem Einsetzen der Untersuchungskommission habe ich das Kraftfahrt-Bundesamt unmittelbar angewiesen, strenge spezifische Nachprüfungen bei Volkswagen und übrigens auch Dieselfahrzeugen anderer inländischer und ausländischer Hersteller vorzunehmen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat daraufhin die relevanten im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge der Abgasgrenzwertstufen Euro 5 und Euro 6 untersucht. Insgesamt wurden dabei Messungen an 53 Modellen durchgeführt. Die Messungen hierbei erfolgten auf Grundlage von insgesamt acht verschiedenen Fahrprofilen, die sowohl auf herkömmlichen Rollenprüfständen als auch auf mobilen Messstationen, also den sogenannten PEMS, gefahren wurden.

Keine andere europäische Regierung hat eine Felduntersuchung in der vergleichbaren Breite und Tiefe durchgeführt und so eine Vielzahl von Messungen veranlasst, wie wir das getan haben. Das kann man vielleicht mal im Vergleich betrachten: Es hatten ja zum Zeitpunkt, als die Affäre Volkswagen öffentlich wurde, sowohl die französische als auch die englische als auch die italienische Regierung - also neben uns - angekündigt, eigene Untersuchungen durchzuführen. Die englischen Untersuchungen wurden zeitgleich mit den deutschen Untersuchungen auch veröffentlicht, die französischen Monate später; die italienischen, so höre ich, sollen erst noch kommen.

Und wenn man in die Untersuchungsberichte geht - und das meine ich mit Breite und Tiefe -, stellt man fest, dass der Aufwand, der betrieben worden ist, um diese Fahrzeuge zu untersuchen, auch sehr unterschiedlich sich darstellt. Diese acht verschiedenen Fahrprofile, die wir entwickelt haben, um diese Fahrzeuge zu testen, sind auch bei diesen anderen Untersuchungen so nicht erreicht worden. Da gibt man sich mit deutlich weniger Untersuchungen zufrieden.

Im Übrigen haben wir darüber hinaus jeden Verdachtsfall zu Manipulationen anderer Hersteller, der uns zugetragen wurde, überprüfen lassen. Das heißt jetzt: Zu den Fahrzeugen, die wir selber ausgewählt haben aus dem Markt, um die Breite der Dieselfahrzeuge auch abzubilden, sind, wenn

uns Vorwürfe bekannt geworden sind, diese Fahrzeuge auch zusätzlich untersucht worden.

Zusätzlich zu den spezifischen Nachprüfungen des KBA haben wir Volkswagen im Oktober 2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan mit einer technischen Lösung zur Beseitigung der unzulässigen Abschalteneinrichtungen vorzulegen. Dabei haben wir von Anfang an klar zum Ausdruck gebracht, dass die Umrüstung unter keinen Umständen zum Nachteil der Kunden stattfinden darf. Dieser Maßnahmen- und Zeitplan wurde uns vonseiten Volkswagen dann auch fristgerecht vorgelegt. Wir haben daraufhin am 14. Oktober, was jetzt circa drei Wochen nach Bekanntwerden der Vorwürfe ist, Volkswagen verpflichtet, die betreffenden Fahrzeuge in die Werkstätten zu rufen und auch entsprechend nachzurüsten.

Durch die Abarbeitung des Rückrufs werden die Fahrzeuge in einen Zustand versetzt, der der ursprünglich erteilten Typgenehmigung entspricht. Dabei sieht der Maßnahmenplan vor, dass für alle Fahrzeuge eine Mängelbehebung durch einen Austausch der Software für die Motorsteuerung vorgenommen wird. Bei einigen Fahrzeugen kommt zusätzlich eine Hardware-Komponente - also neben dieser Software-Komponente - dazu; das ist der Einbau des sogenannten Luftleitgiters, das notwendig ist, um diese Fahrzeuge in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.

Das KBA hat alle von Volkswagen vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen umfassend geprüft und sie auch grundsätzlich als geeignet angesehen. Es erfolgte dann in jedem Fall eine abschließende Überprüfung und dann auch eine entsprechende Freigabe durch das KBA.

Von diesem verpflichtenden Rückruf sind insgesamt circa 2,46 Millionen Fahrzeuge in Deutschland betroffen. Wir haben den Rückruf nach der Anordnung begonnen im Januar, dann 2016. Am 27.01. wurde von Volkswagen das erste Fahrzeug, das erste Modell - der VW Amarok -, dann zum Rückruf gebracht. Die weiteren Freigaben wurden seitdem sukzessive vorgenommen, sobald Volkswagen die aus Sicht des KBA erforder-



Nur zur dienstlichen Verwendung

lichen Nachweise geführt hat und die Überprüfungen des KBA abgeschlossen waren. Mittlerweile wurden die weiteren Cluster freigegeben. Es gibt noch eine kleine Ausnahme, bei der die Prüfung noch nicht abgeschlossen ist, die noch durchgeführt werden muss. Das heißt, dass von den rund 2,46 Millionen Fahrzeugen des VW-Konzerns in Deutschland mittlerweile so gut wie alle vorgesehenen Update-Maßnahmen freigegeben sind.

Nach unserer Kenntnis hat Volkswagen daraufhin bis heute fast 1,35 Millionen Fahrzeuge umgerüstet. Wir können davon ausgehen, dass spätestens im September dieses Jahres die Umrüstaktionen auch abgeschlossen sein können. Dabei haben wir sichergestellt, dass alle Verbraucherrechte vollumfänglich gewahrt werden und den betroffenen Kunden kein Nachteil entsteht. Wir haben Volkswagen ganz klar aufgegeben, dass sich durch die Umrüstung die weiteren Parameter des Fahrzeugs nicht verändern dürfen. Das betrifft jetzt beispielsweise den CO₂-Ausstoß, den Verbrauchsparameter, die Bestandteil der ursprünglich erteilten Typgenehmigung sind.

Auf unsere Initiative hat Volkswagen seinen Kunden auch bescheinigt, dass das genauso erfolgt. Die Einhaltung dieser Bescheinigung wird durch das Kraftfahrt-Bundesamt auch überprüft. Volkswagen stellt jedem Kunden auch nach der Umrüstung eine entsprechende Bescheinigung aus. Dabei wird ausdrücklich bestätigt, dass bei dem Fahrzeug mit der Umrüstung keine Verschlechterungen verbunden sind und die typgenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte Bestand haben. In dieser Bescheinigung heißt es wörtlich - ich zitiere, damit es hier dem Ausschuss auch entsprechend zur Kenntnis gelangt -:

Die Volkswagen AG bescheinigt, dass Ihr Fahrzeug nach der Durchführung der Rückrufaktion vollumfänglich den geltenden gesetzlichen Vorschriften entspricht. Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine

Verschlechterungen verbunden sind und alle typgenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte unverändert Bestand haben.

Meine Damen und Herren, diese Untersuchungskommission, die ich eingesetzt habe, hat bisher insgesamt 70-mal getagt, und sie hat am 22. April 2016 einen umfassenden Bericht zur NOx-Problematik und zu unzulässigen Abschaltvorrichtungen auch vorgelegt. Im Ergebnis dieses Untersuchungsberichts zeigt sich eine große Bandbreite bezüglich der in den Laboren und den Straßenmessungen festgestellten NOx-Emissionswerten.

Es wurde im Ergebnis kein weiteres Fahrzeug identifiziert, das eine ebensolche Prüfzykluserkennung verwendet, wie sie bei Volkswagen eingesetzt wurde. Festgestellt wurden aber im Laufe der Prüfungen andere technische Verfahren, mit denen die Hersteller die Wirksamkeit ihres Emissionskontrollsystems an Fahr- und Umweltbedingungen anpassen. Das betrifft die sogenannten Thermofenster, innerhalb derer die Hersteller die Abgasreinigung zurückfahren. Das ist nach der EU-Verordnung - die ich vorhin, eingangs bereits erwähnt habe - 715/2007 dann rechtlich zulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen.

Bei einigen der untersuchten Fahrzeugtypen bestanden in der Untersuchungskommission Zweifel, ob diese gewählten Thermofenster in vollem Umfang durch diese Motorschutzgründe gerechtfertigt sind. Die Untersuchungskommission hat deswegen die betroffenen Hersteller aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen, um das Thermofenster auf das tatsächlich notwendige Maß zu beschränken. Alle betroffenen deutschen Hersteller mit Typzulassungen in Deutschland haben schriftlich erklärt, dass sie geeignete Optimierungen durchführen werden.

Im Untersuchungsbericht hat man daraufhin diese untersuchten Fahrzeuge auf Grundlage der Messergebnisse in drei unterschiedliche Gruppen eingeteilt:

In der Gruppe I befinden sich Fahrzeuge, die ein unauffälliges Verhalten zeigen oder bei denen die



Nur zur dienstlichen Verwendung

Hersteller gewisse Auffälligkeiten in der Höhe der NOx-Werte technisch plausibel darstellen konnten.

In der Gruppe II befinden sich Fahrzeuge mit auffällig hohen NOx-Werten, die technisch nicht ausreichend erklärbar schienen. Das ist die Gruppe, bei der wir, wie gerade erwähnt, Zweifel hatten. Dazu gehören dann beispielsweise auch Fahrzeuge, bei denen die Abgasreinigung vollumfänglich nur zwischen 17 und 33 Grad Außentemperatur arbeitet. Das ist das, was ich gerade auch mit „Thermofenster“ beschrieben habe, bei dem wir dann Zweifel haben, ob es wirklich vollumfänglich mit Motorschutzgründen begründet werden kann.

In der Gruppe III befinden sich Fahrzeuge, bei denen eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorhanden ist. Das sind Fahrzeuge des VW-Konzerns mit bereits festgestellter unzulässiger Abschaltvorrichtung bei Dieselmotoren der Generationen EA 189.

Bei Volkswagen und damit diesen Fahrzeugen in der Gruppe III sind, wie von mir beschrieben, die entsprechenden Verwaltungsmaßnahmen des KBA ergriffen worden, die zu einem verpflichtenden Rückruf und der Entfernung der Manipulationssoftware führen.

Bei den Fahrzeugen der Gruppe II haben die betroffenen deutschen Hersteller mit Typgenehmigung in Deutschland auf Aufforderung der Untersuchungskommission geeignete Optimierungen angestoßen. Das betrifft die Hersteller Audi, Mercedes, Opel, Porsche sowie Volkswagen. Diese Hersteller nehmen einen freiwilligen Rückruf im Rahmen von Serviceaktionen vor. Über 600 000 Fahrzeuge europaweit sind davon betroffen. Das KBA überprüft vor der Umrüstung selbstverständlich die verbesserten Emissionsminderungskonzepte auf ihre Wirksamkeit. Freigaben durch das KBA erfolgen, wenn das KBA keine Zweifel an der Zulässigkeit der optimierten Konzepte hat. Nach Freigabe der Serviceaktionen haben die Hersteller dann 18 Monate Zeit, diese Umrüstungen auch zu erreichen. Diese freiwillige Serviceaktion hat begonnen mit dem Porsche Macan.

Ich habe gestern weitere Freigaben - - für die Umrüstung weiterer Hersteller von Mercedes, Opel und Volkswagen freigegeben. Dabei handelt es sich um mehr als 500 000 Fahrzeuge europaweit. Konkret geht es da um die Modelle von A- und B-Klasse mit 1,5 Liter bei Mercedes, CLA- und GLA-Klasse mit 1,5 Liter-Motoren bei Mercedes, eine V-Klasse mit einem 2,1-Liter-Motor, den Insignia von Opel mit dem 2-Liter-Motor, Volkswagen mit einem Amarok mit einem 2-Liter-Motor und einem Crafter mit einem 2-Liter-Motor.

Diese Maßnahmen im deutschen Zuständigkeitsbereich werden den NOx-Ausstoß dieser Fahrzeuge deutlich verringern. Das ist der große Effekt auch dieser Software-Updates, dass nachweislich es zu einer erheblichen Reduzierung auch gerade dieses NOx-Ausstoßes kommt, das heißt, dass im Realverkehr diese Fahrzeuge zukünftig deutlich weniger NOx-Emissionen zeigen.

Entsprechend diesen Vereinbarungen, wie ich sie gerade erklärt habe, konnten wir feste Vereinbarungen mit im Ausland genehmigten Fahrzeugtypen oder Herstellern von im Ausland genehmigten Fahrzeugtypen nicht treffen. Es gibt aber Ankündigungen von Herstellern gleichlautender Art, beispielsweise von Renault, gegenüber der Untersuchungskommission, dass sie ähnlich oder gleich verfahren wollen. Dazu gehört aber, dass vergleichbare Vereinbarungen mit den zuständigen ausländischen Genehmigungsbehörden und den Fahrzeugherstellern getroffen werden. Die ausländischen Typgenehmigungsbehörden wurden von uns selbstverständlich über die Ergebnisse unserer Untersuchungen auch in Kenntnis gesetzt, sodass sie in der Lage sind, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Um dies auch an der Stelle einmal noch deutlich zu sagen: Mit dem umfassenden Bericht unserer Untersuchungskommission sind wir deutlich weiter als alle anderen EU-Staaten, sowohl was den zeitlichen Ablauf betrifft als auch was die Ergebnisse betrifft und, wie vorhin natürlich auch dargestellt, was den Umfang der Untersuchungen betrifft. Ich habe das am Beispiel England, Frankreich und Italien kurz dargestellt.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Wir haben aus unseren Erkenntnissen, die wir erlangt haben, Konsequenzen gezogen und auch mit einem Paket an Sofortmaßnahmen die Typenzulassung sowie die Kontrollverfahren deutlich verschärft. Ich habe das KBA angewiesen mit Wirkung vom 26. April 2016, vor der Erteilung einer Typgenehmigung bei den Herstellern eine Erklärung zu verlangen, ob sie Motorschutzeinrichtungen verwenden. Ist dies der Fall, so müssen die Hersteller dem KBA fallbezogen die konkrete Funktion der Software offenlegen und die Funktionsweise und die Gründe darlegen, wie die Motorschutzeinrichtungen wirken. Das KBA wird in jedem Einzelfall prüfen. Diese Verfahrensweise wird seither auch in allen Antragsverfahren so angewendet.

Außerdem habe ich den Weg frei gemacht für die sogenannten Dopingtests bei Fahrzeugen, das heißt unangemeldete Zufallskontrollen durch das KBA. Dieses Verfahren läuft seit Februar dieses Jahres. Das KBA hat dafür portable Messsysteme - genauer gesagt: zwei portable Messsysteme, also zwei sogenannte PEMS - angeschafft und als eigene Prüftechnik erhalten. Die Mitarbeiter des KBA wurden auf diese Technik, den Umgang also mit diesen Geräten, entsprechend auch geschult. Eigene Prüfstände für eigene staatliche Kontrollen werden derzeit auch gerade beim KBA aufgebaut. Zusätzlich bekommt das Kraftfahrt-Bundesamt ein Testgelände für eigene Prüfverfahren in Schleswig-Holstein auf einer ehemaligen Landebahn eines Bundeswehrflughafens. Wir gehen davon aus, dass wir mit diesen Ressourcen jährlich 60 bis 80 Fahrzeuge überprüfen können. Wenn die entsprechenden Prüfanlagen vollumfänglich aufgebaut sind, die ich gerade erwähnt habe, werden 200 Fahrzeuge jedes Jahr einer solchen Dopingprüfung unterzogen werden. Diese Prüfungen finden sowohl im realen Fahrbetrieb als auch auf dem Prüfstand statt.

Gleichzeitig haben wir neben diesen Maßnahmen, die wir in Deutschland ergriffen haben, eine Richtlinie auf den Weg gebracht, die zukünftig im Rahmen von Abgasuntersuchungen die Emissionen direkt am Endrohr messen soll. Wie Sie wissen, werden ja bisher - das ist auch der aktuelle Stand noch - die Abgasuntersuchungen über

die sogenannte On-Board-Diagnostik durchgeführt. Also, per Computer wird die OBD ausgelesen. Nach unserer Einschätzung ist es geboten, dieses Verfahren wieder umzustellen. Vor einigen Jahren wurde diese OBD-Untersuchung erst eingeführt, weil sie für ausreichend erachtet worden ist. Wir sind mit unserer Richtlinie, zukünftig wieder alle Fahrzeuge über das Endrohr zu messen, zurzeit in der Verbändeanhörung, bzw. die Verbändeanhörung ist gestern beendet worden, sodass wir also auch zeitnah das umsetzen werden.

Wir haben uns in der Vergangenheit ja immer auch mit der Frage auseinandergesetzt: Wie kann man realitätsnähere Prüfverfahren entwickeln? Das heißt, wie kann man Prüfverfahren so gestalten, dass sie näher an das reale Fahrverhalten herankommen? Dazu hat man auf europäischer Ebene ja die sogenannten RDE-Tests beschlossen, die bereits ab September dieses Jahres dann bei Typgenehmigungen zum Einsatz kommen. Erstmals werden damit Schadstoffmessungen zur Pflicht, die im realen Straßenverkehr stattfinden, das heißt, unter letztlich normalen Verkehrs- und Umgebungsbedingungen.

Gleiches hat übrigens auch beim Kraftstoffverbrauch in der Debatte in Europa stattgefunden. Es wurde ja der WLTP entwickelt. Wir haben uns immer dafür eingesetzt, dass diese Messungen auch in dem Bereich näher an das reale Fahrverhalten herangeführt werden. Der WLTP wurde in Expertengruppen der Vereinten Nationen, größtenteils übrigens auch unter dem Vorsitz Deutschlands, wahrgenommen und entwickelt. Durch den WLTP können wir den aus unserer Sicht veralteten NEFZ, den sogenannten Neuen Europäischen Fahrzyklus - der leider veraltet ist -, auch ersetzen. Der WLTP kommt bereits ab September 17 für neue Fahrzeugtypen dann auch in seine Anwendung.

Meine Damen und Herren, fest steht, dass auch sich hier zeigt, dass kein anderes Land aufgrund der Abgasaffäre so weitgehende Konsequenzen wie Deutschland gezogen hat. Die von mir geschilderten Maßnahmen, die wir national umgesetzt haben, finden sich so in anderen Ländern



Nur zur dienstlichen Verwendung

bisher nicht. Wir haben deswegen schneller gehandelt als andere und haben auch mit den Herstellern entsprechende Umsetzungen erreicht, bei denen man in anderen europäischen Ländern noch wartet. Ich habe das Beispiel Fiat ja auch öffentlich deutlich gemacht oder am Beispiel Fiat öffentlich deutlich gemacht, dass es auch manchmal zwischen Behörden, die für die Zulassungen zuständig sind, in Europa unterschiedliche Sichtweisen gibt.

Ich kann für unsere Stelle sagen, dass wir beim KBA mit den Messungen, die das KBA durchgeführt hat, im Rahmen der Untersuchungskommission Hinweise auf Unregelmäßigkeiten bei Fiat hatten. Es wurden eine Reihe - genauer gesagt: vier - Fahrzeuge von Fiat auch untersucht. Bei allen überprüften Fahrzeugen war nach Meinung unserer Fachleute eine unzulässige Abschalteneinrichtung verbaut, eine unzulässige Abschalteneinrichtung auch deswegen, weil eine Abschaltung der Abgasreinigung nach 22 Minuten stattfindet, außerdem nach sechs Zyklen der Regeneration des sogenannten NOx-Speicherката auch diese Regeneration abgeschaltet wird. Wenn man diese Zeit und diesen Regenerationszyklus abwartet, dann steigen die NOx-Werte erheblich an, weit über die Grenzwerte hinaus. Weil wir diese Ergebnisse auch den italienischen Behörden zugeleitet haben und der Europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht haben, befinden wir uns zurzeit in einem Mediationsverfahren auf europäischer Ebene mit Italien.

Meine Damen und Herren, an dem Beispiel kann man auch das von mir geschilderte Grundproblem der Verordnung 715/2007 und dem entsprechenden Artikel 5 darin sehen. Da wird über die Ausnahmen vom Verbot der Abschalteneinrichtungen gesprochen. Diese Ausnahmen werden mit den sogenannten Motorschutzgründen dann auch begründet. Das führt dazu, dass sich sehr viele Hersteller heute auf diese Motorschutzgründe berufen. Aus meiner Sicht ist dieser Artikel deswegen so ungenau, weil er in der Lage ist, dem schlechtesten Motor die größtmöglichen Ausnahmen zu gewähren. Das heißt, wenn man die Logik dieses Artikels verfolgt, führt dies dazu, dass ein alter Motor für sich Ausnahmen in Anspruch

nehmen kann - aus Motorschutzgründen - deutlich früher als beispielsweise ein leistungsfähiger neuer Motor. Ich kann das auch deutlicher formulieren: nicht nur bei dem Alter eines Motors oder bei möglichen Unterdimensionierungen von einzelnen Bauteilen. Im Zweifelsfall führt dies nämlich dazu, dass der schlechteste Ingenieur für sich die meisten Ausnahmen in Anspruch nehmen kann. Das ist nicht und kann nicht im Sinne des Gesetzgebers gewesen sein. Deswegen haben wir mehrfach gegenüber Europa zum Ausdruck gebracht, dass wir genau diesen Artikel an dieser Stelle auch verändern müssen.

Die EU-Kommission und auch die anderen EU-Länder, mit denen wir bezüglich dieser Fragen im Gespräch sind, waren in einer ersten Debatte, die wir ja auch in Brüssel geführt haben - das muss man sagen -, mehrheitlich nicht für unseren Vorschlag, den Artikel 5 und die Ausnahmeregelung zugunsten von weniger Ausnahmen, was unsere Forderung ist, zu ändern. Wir haben aber gesagt, die Debatte an der Stelle muss weitergehen. Die Kommission hat jetzt am 26. Januar dieses Jahres in ihren Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und das Vorhandensein von Abschalteneinrichtungen im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung 715/2007 dann auch entsprechende Bemerkungen gemacht und dies als Leitlinie betitelt. Darin findet sich jetzt genau über diese Frage folgende Anmerkung:

Erstens. Was den Stand der Technik als Prüfmaßstab anbelangt, hat die EU-Kommission formuliert - ich zitiere wörtlich -:

Wenn eine Technologie oder Konstruktion auf dem Markt verfügbar ist, die dieses Risiko

- gemeint ist jetzt ein Motorschaden -

beseitigt oder mindert, sollte diese soweit technisch möglich ... verwendet werden.

Das ist letztlich die Übersetzung dessen, was wir fordern, rechtlich verbindlich fordern: dass in diesen Ausnahmeregelungen vorgeschrieben sein muss, dass nur derjenige sich auf eine Ausnahme



Nur zur dienstlichen Verwendung

berufen kann, der auch die neuesten Technologien verwendet, um genau dieses Phänomen: „Alte Technologien führen zu mehr Ausnahmen“ - - abgestellt wird. Das heißt, das, was ich vorhin erklärt habe - dass wir keine Mehrheit hatten für unsere Position in Europa -, scheint sich doch deutlich zugunsten von Deutschland und unserer Forderung zu verändern. Zumindest in den Leitlinien geht die Kommission jetzt auf unsere Forderung mit ein, ein Schritt also in die richtige Richtung. Leider ist allerdings dieser Leitfaden, diese Leitlinie, wie sie die Kommission beschrieben hat, nicht verbindlich. Das heißt, wir bleiben bei unserer Forderung, dass diese europäische Verordnung, die einschlägige, auch entsprechend verändert wird, verbindlich verändert wird und dann auch verbindlich Anwendung findet.

Zweitens: eine europaweite Pflicht zur Erklärung der Motorsoftware in Bezug auf die Abgasstrategie gegenüber den zuständigen Typgenehmigungsbehörden. Ich habe darauf hingewiesen, dass wir das jetzt grundsätzlich verlangen bei allen Typgenehmigungen, wenn jemand sich auf entsprechende Strategien beruft, dass er dann auch die Software dazu offenlegen muss. Die EU-Vorschriften müssen meines Erachtens dahin gehend auch angepasst werden. Warum? Weil wir sonst eine Situation haben, dass wir - das ist leider zurzeit auch so - ungleiche Typgenehmigungen erreichen. In Deutschland wird genau diese Erklärung gefordert, in anderen Ländern wird diese Erklärung nicht gefordert; entsprechend findet auch diese Prüfung der Software in anderen Ländern so noch nicht statt. Die Kommission hat jetzt in ihren Leitlinien in unsere Richtung argumentiert. Ich zitiere daraus:

Die erweiterte Dokumentation muss in Bezug auf alle zusätzlichen Emissionsstrategien folgende Informationen enthalten:

a) eine Erklärung des Herstellers, dass das Fahrzeug keine Abschalt-einrichtung enthält, die nicht durch die Ausnahmen in Artikel 5 Absatz 2 ... abgedeckt ist

b) eine Beschreibung des Motors und der verwendeten Emissions-

minderungsstrategien und -vorrichtungen (Software und Hardware) sowie die Bedingungen, unter denen die Strategien und Vorrichtungen nicht in der gleichen Weise wie während der Typgenehmigungsverfahren funktionieren

c) eine Erklärung über die Versionen der Software zur Steuerung dieser zusätzlichen Emissionsstrategien und Standard-Emissionsstrategien ...

Auch hier wird klar, dass man unserem Vorschlag, dass die Hersteller gegenüber den Zulassungsbehörden erstens Erklärungen abgeben müssen, was die Emissionsstrategien betrifft, und zweitens die Software dazu offenlegen müssen, gefolgt ist. Dennoch wünschen wir uns auch hier eine rechtlich bindende Vorschrift und keine Empfehlung aus Europa.

Drittens: eine Forderung, die ich ebenfalls gegenüber Brüssel formuliert habe, nämlich dass es eine Clearing-Stelle, eine europäische Clearing-Stelle geben muss, die über die Zulässigkeit von Abschalt-einrichtungen zum Motorschutz entscheiden kann, wenn es zu Streitigkeiten zwischen Zulassungsbehörden kommt. Das kann man am Fall Fiat relativ deutlich sehen. Da gibt es eine unterschiedliche Einschätzung, um es mal so zu formulieren, zwischen den nationalen Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten, ob es sich um eine unzulässige Abschalt-einrichtung handelt oder ob sie durch andere Regelungen gedeckt ist. Dort wäre hilfreich, wenn es eine klare Schiedsrichterfunktion in Brüssel geben würde, die dann auch in der Lage ist, entsprechende Konsequenzen zu ziehen. Auch dieser Vorschlag wird inzwischen auf Brüsseler Ebene neu diskutiert. Ich gehe davon aus, dass wir in der Lage sind, auch so eine Vereinbarung zukünftig zu schließen.

Die Entwicklungen in Europa zeigen zumindest, dass die Konsequenzen, die wir hier schon getroffen haben in Deutschland, auch in der Kommission positiv beurteilt werden und als Empfehlungen für andere Länder und Zulassungsbehörden inzwischen formuliert sind. Das bestätigt im



Nur zur dienstlichen Verwendung

Übrigen unser Vorgehen in dieser ganzen Abgasaffäre.

Ein weiterer Punkt, den ich noch erwähnen will: Im Zuge mehrerer parlamentarischer Anfragen - weil das auch dazu thematisch gehört - ist bezweifelt worden, dass Deutschland die Sanktionsregelungen nach Artikel 13 der Verordnung 715/2007 und Artikel 46 der Richtlinie 2007/46 ausreichend umgesetzt hat. Dem Deutschen Bundestag waren die rechtlichen Zusammenhänge bereits in einer Antwort der Bundesregierung erläutert worden. Auf dieser Basis wurde auch der entsprechende Vorhalt in dem Pilotverfahren gegenüber der Europäischen Kommission beantwortet. Die Kommission hat ihre Bedenken gegen die Hinlänglichkeit der Umsetzung in Deutschland inzwischen fallen gelassen. Der Vorwurf ist in den aktuellen Vertragsverletzungsverfahren nicht mehr enthalten. Das heißt, die Kommission hat damit auch unsere Argumentation akzeptiert, dass Sanktionsregelungen umgesetzt sind. In drei anderen Fällen von Staaten hat sie diesen Vorwurf dahin gehend weiterhin aufrechterhalten.

Meine Damen und Herren, ich bin sehr zuversichtlich, dass wir in der Lage sind, mit unserem Maßnahmenpaket auch auf europäischer Ebene die Überzeugungskraft zu entwickeln, dass wir langfristig nur missbräuchliche Verwendungen von Abschaltvorrichtungen auch bekämpfen können, wenn wir die nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen anpassen. Das ist übrigens kein Vorwurf gegenüber Brüssel, damit wir uns da auch richtig verstehen. Die Verordnung 715/2007 ist eben von 2007 und wurde deutlich davor auch entwickelt, was heißt, dass man genau die heutigen technischen Möglichkeiten, die es gibt, so wahrscheinlich noch nicht abschätzen konnte. Das heißt, die Motorsteuerungen, wie sie heute im Markt befindlich sind, gab es zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht. Das heißt, auch die Möglichkeiten der Manipulation, die es heute gibt, waren damals wohl nicht abschätzbar. Das heißt, das Gesetz muss schlichtweg der Technik folgen. Deswegen ist es nur folgerichtig, dass man nach zehn Jahren auch die nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen hier anpasst.

Abgesehen davon glaube ich, dass es mehr als notwendig ist, gegenüber den Herstellern doch deutlich auf die Verwendung immer von modernsten Technologien zu pochen. Das muss natürlich technologieneutral erfolgen. Aber die modernsten Technologien zur Abgasreinigung werden am Schluss auch immer die besten Ergebnisse bringen. Deswegen ist es angemessen, auch dies entsprechend einzufordern.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, ich stehe gern Ihren Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für Ihren einleitenden Vortrag, wo sicherlich auch schon die eine oder andere Frage dann beantwortet worden ist. Gleichwohl, wenn es da zu Wiederholungen kommt, denke ich mal, ist das, glaube ich, trotzdem zu verkraften.

Ich möchte, bevor ich zu Fragen komme, zumindest aus den Eindrücken vom Montag jetzt noch mal eine kleine Vorbemerkung machen. Am Montag hatten wir nämlich die beiden ehemaligen Verkehrsminister Tiefensee und Ramsauer hier im Ausschuss und hatten die beiden eben auch mit von ihnen abgezeichneten Vorlagen aus Akten konfrontiert.

Zeuge Alexander Dobrindt: Mit „von ihnen“ meinen Sie jetzt „von den beiden“ oder „von mir“?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, in deren Amtszeit als Verkehrsminister - nein, es ging nicht um die Bewertung des Heute; das würde unser Untersuchungsgegenstand nicht hergeben -, weil in deren Dienstzeit eben bestimmte - - oder Amtszeit bestimmte Fragen auch aufgetaucht sind bzw. Vorgänge initiiert worden sind, die insbesondere damit zu tun haben, dass es Vorhalte aus der Zivilgesellschaft gab, dass bestimmte Hinweise gegeben worden waren bezüglich Abweichungen von Emissionswerten usw. usf.

Also, meine Erfahrung vom Montag - ich weiß nicht, wie es den Kolleginnen und Kollegen geht -, sind, dass doch große Wissenslücken oder Erinnerungslücken aufgetaucht sind. Ich würde ganz gern das als Vorbemerkung dafür nutzen, wenn



Nur zur dienstlichen Verwendung

ich Sie jetzt danach frage, wie Sie jetzt als Verkehrsminister sicherstellen, dass alle verkehrsrelevanten Fragen - - dass Sie als Minister ausreichend informiert werden, dass Dinge an Sie herangetragen werden, dass Sie das registrieren, wenn Sie auf Missstände hingewiesen werden. Meine Frage ist, wie Sie auch dafür - - Ja, hat es da auch eine Wendung, eine Wandlung gegeben in der Arbeit Ihres Hauses bezüglich solcher Hinweise, sowohl intern als auch extern? Gehen Sie nach dem Aufdecken des Untersuchungsskandals inzwischen anders damit um, auch in Ihrer Amtsführung, dass mehr Sensibilität dahin gehend da ist, auf Hinweise einzugehen, selbst wenn sie noch nicht beweiskräftig Ihnen vorgebracht werden?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich kann jetzt keine Aussage darüber machen, was das Erinnerungsvermögen meiner Vorgänger angeht.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein; das war nicht die Frage. Nur, ob seit dem Vorliegen der Ergebnisse und des Aufdeckens des Skandals, zunächst bei VW und dann bei weiteren - - wo wir in unseren Vorhalten bzw. aus den Notizen, die wir aus den Akten gefunden haben, immer auch beispielsweise die Deutsche Umwelthilfe auftaucht, dass das UBA seinerzeit, als es um die BAST-Studie ging, bestimmte Hinweise gegeben hat. Meine Frage an Sie ist, inwieweit da auch jetzt ein Mentalitätswandel - so nenne ich es einfach mal - stattgefunden hat, dass man unter Umständen Hinweise, die es auch jetzt nach wie vor gibt ans Verkehrsministerium - - dass sie einfach anders wahrgenommen werden. Hat es diese Änderung gegeben nach Aufdecken des Abgasskandals in Ihrem Hause?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, es wäre jetzt falsch, davon zu reden, es gibt einen Mentalitätswandel, weil es eine Beurteilung beinhalten würde über eine Zeit vor meiner Amtszeit, über die ich hier keine Beurteilung abgeben kann, weil ich das Verfahren vor meiner Amtszeit nicht kenne.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ich meine jetzt Ihre Amtszeit. Sie sind ja nun seit 2013 im Amt und haben zumindest eine Zeit vor dem Abgasskandal und eine Zeit nach dem Abgasskandal, die Sie überschauen können. Das bezieht sich wirklich nur darauf.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich wollte nur noch darauf hinweisen, dass ich diesen Vergleich nicht anstellen will und nicht kann, weil ich über diese Amtszeit meiner Vorgänger natürlich aus den internen Vorgängen keine Kenntnis habe.

Was ich berichten kann, ist, dass wir ja mit der Untersuchungskommission nicht nur den von uns geplanten Vorgängen dann auch nachgegangen sind, sondern dass wir all dem, was an uns von außen herangetragen worden ist, mit großer Sorgfalt nachgegangen sind. Sie haben die Deutsche Umwelthilfe erwähnt. Es gibt entsprechende Unterlagen, die uns von der Deutschen Umwelthilfe zugesandt worden sind, die auch in die Untersuchung der Untersuchungskommission eingeflossen sind, auch Überprüfungen von Fahrzeugen, die vonseiten der Umwelthilfe untersucht worden sind und wo es Bewertungen gegeben hat oder Messergebnisse, muss man sagen, gegeben hat, die uns zugesandt worden sind - - hat dies natürlich dazu geführt, dass wir dem auch entsprechend nachgegangen und gefolgt sind und eigene Untersuchungen stattfinden haben lassen.

Ob sich das jetzt zu früheren Amtszeiten unterscheidet, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber klar ist: Wenn uns Substanzielles herangebracht wird, dann wird dem nachgegangen. Klar ist aber natürlich, dass immer zu jedem Verdacht, der geäußert wird, dann auch ein entsprechender Beweis geführt werden muss. Ob das jetzt ausschließlich auf die Frage der Kraftfahrzeuge anzuwenden ist, da würde ich jetzt mal sagen: Das gilt ja eher im Allgemeinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Suchen Sie denn inzwischen auch den direkten Kontakt? Sie hatten eben gerade genannt, dass natürlich erst ab einem bestimmten - - ab einer bestimmten Beweiskräftigkeit direkt gehandelt werden muss. Aber möglicherweise ist ja auch in der direkten



Nur zur dienstlichen Verwendung

Kommunikation mit den entsprechenden Hinweisgebern es möglich, dass man das, was man unter Umständen nicht so umfassend dargestellt bekommt - - sich dann doch entwickelt. Das wäre ja eine Idee, dass Sie einfach häufiger als in der Vergangenheit - vor 2015 und nach 2015 - beispielsweise mit Umweltverbänden zusammenkommen, um deren Hinweise zu prüfen. Oder ist das wie bisher - - das Verfahren, wie Sie es gekannt haben?

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich habe den Hinweis gerade gegeben, dass entsprechende Unterlagen, die uns übersandt werden, natürlich in die Meinungsbildung dann oder auch in die Abarbeitung entsprechend mit einfließen. Ich glaube, dass dies auch folgerichtig ist. Ansonsten gibt es natürlich unterschiedliche Kontakte in die unterschiedlichen Verbandsszenen, je nach Ressort. Logischerweise, glaube ich, ist es so, dass das Umweltministerium eine höhere Frequenz an Kontakten in die Verbandslandschaft der Umweltverbände hat, als dies wahrscheinlich das Verkehrsministerium hat. Das ist aber auch logisch und folgerichtig. Die Ministerien untereinander tauschen sich ja auch aus. Von daher kann ich jetzt nicht feststellen, dass es da einer deutlichen Verbesserung bedürfte oder eine Änderung vorgenommen werden müsste.

Vorsitzender Herbert Behrens: Eine letzte Frage diesen Teil betreffend - und dann würde ich konkreter auf den Untersuchungsgegenstand eingehen -: Wie stellen Sie sicher, dass auch die Belange von Luftreinhaltung - Das ist ja oft, wenn man es so sich betrachtet - - Man kann da einkästeln und sagen, das macht BMU, und Gesundheitsschutz oder Gesundheit der Bevölkerung ist dieses Ressort. Gleichwohl hängt beides auch mit der Verkehrssituation zusammen, das heißt mit entsprechenden Abgaswerten, mit entsprechenden Grenzwerten, und darum gehört es eigentlich wiederum in Ihr Haus. Wie scharf und wie stark wird eigentlich differenziert zwischen der Zuständigkeit der einzelnen Ressorts, wenn man das Ganze sich ganzheitlich vornimmt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, Sie kennen ja die Arbeitsweise der Bundesregierung. Es

gibt Ressortverantwortungen, aber es gibt selbstverständlicherweise auch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Ressorts. So wie beispielsweise ja auch parlamentarische Anfragen zwischen den Ressorts abgestimmt werden und so wie auch Gesetzesvorlagen zwischen den Ressorts abgestimmt werden, so werden natürlich alle Fragen, die Sie angesprochen haben, was jetzt Luftreinhaltung und Gesundheit betrifft, auch zwischen den Ressorts diskutiert.

Das ist in den Fragen, die Sie angesprochen haben, ja auch in der Regel nicht ein einziges Element, was ausschlaggebend ist. Wenn Sie die Luftreinhaltung ansprechen, dann geht es natürlich da um Fragen des Verkehrs, aber es geht natürlich, gerade in den Städten, auch um Fragen der Effizienz und Qualität von Heizungssystemen, die darauf eine Auswirkung haben. Beides ist zwingend notwendig, wenn man über Luftreinhaltung diskutiert. Selbstverständlich gibt es da zwischen den Häusern auch immer eine Abstimmung.

Ich kann an der Stelle ja auch darauf hinweisen, dass man die Umsetzung jetzt der Rückrufmaßnahmen, der Servicemaßnahmen betrachtet. Dann wird dies natürlich auch in den Städten eine Auswirkung haben, weil diese Fahrzeuge ja deutlich geringere Ausstöße an NOx haben, was mehr als zwingend notwendig ist. Wir wissen ja auch, dass es Vertragsverletzungsverfahren gibt in Europa aufgrund von Luftreinhaltung in bestimmten Städten. Wir haben dazu ja auch einen Vorschlag gemacht, der dazu führt, dass man den Bereich des Personennahverkehrs, der in dem Fall auch besonders wichtig ist, weil er sich hauptsächlich ja dann in den Städten auch aufhält, das heißt im Bereich der Busse, der Taxis, übrigens auch im Bereich der behördlichen Fahrzeuge - - zu einer Umstellung kommen muss, um dafür zu sorgen, dass es zu geringeren Belastungen kommt. Auch solche Fragen werden logischerweise zwischen den Ressorts besprochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe das Thema eben deshalb angesprochen, weil uns zumindest in den bisherigen Zeugenvernehmungen oft deutlich werden musste, dass es ausgesprochen klar abgegrenzte Zuständigkeiten zu geben



Nur zur dienstlichen Verwendung

scheint, die aber eher einhergehen mit einer Undurchlässigkeit, und dass dieser Prozess, dass man eben gemeinsam sich mit diesen Fragen beschäftigen muss, nicht in allen Fällen erkennbar gewesen ist. Von daher war mir noch mal wichtig, von Ihnen zu erfahren, inwieweit da die Kompetenzen einfach auch ein bisschen lebensweltlicher gestaltet werden und nicht so stark an Ressortgrenzen sich abgrenzen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht hängt das ja auch, Herr Vorsitzender, immer davon ab, in welchem Stadium sich gerade die Überlegungen befinden, um die es geht. Ich gehe mal davon aus, dass jedes Ressort Ursprungsüberlegungen erst mal alleine trifft und dann in einem späteren Stadium weitere Ressorts beteiligt. So zumindest kenne ich die normale Vorgehensweise.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Wie gesagt, das hatte damit zu tun, dass man manchmal den Eindruck hatte, dass Hinweise auch dann irgendwann wie in einer Einbahnstraße stecken blieben und nicht weiter bearbeitet worden sind.

Jetzt konkret dazu: Wir nähern uns ja, wenn wir jetzt über Emissionswerte uns unterhalten, aufgrund der Hinweise, die ich eben mehrfach zitiert hatte - - Insbesondere von Umweltverbänden gab es ja immer wieder die Hinweise: Da ist was nicht in Ordnung; wir haben erhebliche Differenzen zwischen Rollenprüfstandwerten und den Realbetriebswerten. - Meine Frage an Sie ist, seit wann Ihnen insbesondere die Abweichungen bei Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr bekannt sind.

Zeuge Alexander Dobrindt: Es wird ja seit 2011 meines Erachtens auf europäischer Ebene darüber diskutiert und verhandelt, wie man die RDE-Prüfungen gestalten und einführen kann. Das war vor meiner Amtszeit. Es ist allerdings - während meiner Amtszeit haben die Verhandlungen ja auch stattgefunden - mir deswegen zur Kenntnis gelangt, dass die Bemühungen auf Brüsseler Ebene da sind, mit unserer Unterstützung die Prüfungen, die Prüfmechanismen näher an das reale Fahrverhalten ranzubringen. Wann jetzt der erste Kontakt war damit, dass wir mit unse-

ren Mitarbeitern auf europäischer Ebene im Bereich RDE Verhandlungen führen, kann ich Ihnen jetzt nicht im Detail sagen. Aber es ist ja ganz offensichtlich schon eben, wie gesagt, über meine Amtszeit hinausgehend eine entsprechende Verhandlungsrunde in Brüssel tätig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Seit wann sind Ihnen - - Oder wann wurden Ihnen erstmals Begriffe wie „Abschalteinrichtungen“ oder „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder auch „Thermofenster“ bekannt? Hatten Sie vor dem September 2013 jemals die Vermutung, dass der Grund für die Abweichung der Emissionswerte zwischen Rolle und Real-

(Zuruf: 2015!)

- Entschuldigung, September 2015; Pardon - dass es da Abweichungen gibt bei den Emissionswerten zwischen Rolle und Realverkehr, dass das möglicherweise mit unzulässigen Abschalteinrichtungen zu tun haben könnte?

Zeuge Alexander Dobrindt: Die Tatsache, dass es unzulässige Abschalteinrichtungen im Bereich Volkswagen gibt, kam mir zur Kenntnis mit diesem Wochenende vom 19. September. Davor hatte man auch keine Vorstellung darüber, dass unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet werden. Es ist, glaube ich, ja auch von den Kolleginnen und Kollegen, die hier vor dem Untersuchungsausschuss aus dem Bereich der Bundesregierung aufgetreten sind, auch genau so berichtet worden. Es gibt eine parlamentarische Anfrage, an die ich mich erinnere, die vor dem September war - ich glaube, im Juli -, auf der nach Abschalteinrichtungen bzw. nach der gültigen Richtlinie über Abschalteinrichtungen gefragt worden ist und die auch mit dem Hinweis auf diese Richtlinie beantwortet wurde. Vorher gab es keinen Kontakt meinerseits mit dieser Thematik, und die weitere intensive Beschäftigung kam dann auch erst im Rahmen der Aufarbeitung über die Untersuchungskommission, die ich eingesetzt habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, das heißt, in größerem Umfang ist vor September 2015 auch



Nur zur dienstlichen Verwendung

die Verordnung 715/2007 nicht Gegenstand gewesen in Diskussionen und Debatten in Ihrem Hause?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, die war überhaupt kein Gegenstand der Diskussionen in diesem Haus. Mir ist sie begegnet mit der parlamentarischen Anfrage.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat sich das BMVI vor der Aufdeckung des Abgasskandals damit befasst, ob das KBA seinen Pflichten im Rahmen der Typgenehmigung ausreichend nachkommt, einschließlich möglicher Auflagen bezüglich Conformity of Production oder In-Service Conformity?

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, meiner Kenntnis nach kommt das KBA seinen Aufgaben nach. Das KBA hat im Rahmen ja auch seiner Prüfungen, die es durchführen muss, in der Vergangenheit auch die Zulassungen entsprechend geprüft. Diese Zulassungsprüfung kann ja nur im Rahmen auch der gesetzlichen Vorgaben erfolgen. Falls die Frage dahin gehen soll, warum man nicht außerhalb der Rollenprüfung des NEFZ Prüfungen vorgenommen hat, ist ja eindeutig auch entsprechend nachgewiesen, dass die Aufgabe des KBA sich nur in diesem Rahmen aufhalten kann, das heißt, nach gesetzlichen Vorgaben entsprechende Prüfungen auch durchzuführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Sie sagen, die sind vollständig so erfüllt? Es gäbe da nicht Möglichkeiten, darüber hinauszugehen, was das KBA real gemacht hat?

Zeuge Alexander Dobrindt: Wir haben ja jetzt beschlossen, dass es neue Aufgaben gibt. Ich halte die auch für angemessen und habe dies ja auch vorhin gerade begründet, dass auch auf europäischer Ebene jetzt genau in eine ähnliche Richtung gedacht wurde. Das ist aber auch eben Ausfluss der Erkenntnisse aus dem VW-Skandal. Ich glaube, das ist folgerichtig, dass man als Ergebnis eines Skandals auch neue Untersuchungsmethoden oder neue Anwendungen entwickelt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage deshalb nach, weil möglicherweise die Hinweise, von denen ich vorhin sprach, nicht auch schon ein Anlass gewesen sein könnten, um sich dieser Frage, auch wenn sie extralegal zu sein scheint, zuzuwenden. Also, es ist natürlich bitter, wenn es eines Abgasskandals bedarf, um auf diese Dinge hinzuweisen. Hätte man das vorher nicht auch schon machen können, wenn man denn diesen Hinweisen in dieser Weise nachgegangen wäre?

Zeuge Alexander Dobrindt: Na ja, es ist ja eigentlich eher folgelogisch. Also, das, was wir auf der einen Seite haben, ist, dass man auf der europäischen Ebene in Verhandlungen war, einen neuen Prüfmechanismus zu entwickeln, letztlich das RDE-Verfahren, das wir ja dann auch 2015 umsetzen konnten, aber auf der anderen Seite zum damaligen Zeitpunkt auch überhaupt keine Veranlassung bestanden hat, anders als in den gesetzlichen Vorgaben die NEFZ-Prüfungen auch durchzuführen und auch, wie gesagt, überhaupt dass vonseiten des KBA keine anderen rechtlichen Rahmenbedingungen vorliegen hatte - - Dass durch einen VW-Skandal wie Volkswagen man auch überlegen musste, neue Mechanismen anzuwenden, das, würde ich mal sagen, ist sogar das, was man logisch verfolgen muss, wenn einem dann so ein Vorfall bekannt wird, der vorher ja nicht bekannt war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. Das war es erst mal von meiner Seite. - Ich gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, danke schön. - Herr Bundesminister, es ist viel gefragt und schon sehr viel ausgeführt. Ich möchte trotzdem mit der üblichen Eingangsfrage noch mal beginnen, in welcher Form Sie Kenntnis von den Manipulationen bei VW erhalten haben. Sie haben vorhin gesagt, allgemein aus den Medien. Hat sich VW dann sehr unmittelbar bei Ihnen gemeldet, oder sind Sie dann auf VW zugegangen, bevor Sie dann am 21. September die Untersuchungskommission eingesetzt haben?

Zeuge Alexander Dobrindt: Noch mal: Der erste Kenntnisstand darüber wurde über die Medien verbreitet an diesem Wochenende, relativ breit.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Und am Wochenende hat es einen ersten Kontakt mit Volkswagen gegeben, nicht über mich persönlich, sondern mein Haus. Ich weiß jetzt nicht, wer wen angerufen hat. Wir haben auf jeden Fall eine Vereinbarung getroffen, am Montag, den 21., ein Treffen zwischen dem Vorstandsvorsitzenden von Volkswagen, mir und dem Präsidenten des KBA abzuhalten, um über diese Frage zu reden.

Dieses Treffen hat an diesem Montag in München stattgefunden. Von unserer Seite war neben mir Herr Zinke anwesend, vonseiten Volkswagens neben dem Vorstandsvorsitzenden weitere Volkswagen-Vertreter. In diesem Gespräch wurde uns erstens mitgeteilt, dass es in den USA diese Vorwürfe gäbe, uns zweitens mitgeteilt, dass man noch keine abschließende Aussage darüber treffen könnte, inwieweit dies in Europa oder in welcher Ausprägung in Europa Bedeutung hat. Daraufhin haben wir Volkswagen aufgefordert, hier transparent und offen mit dem KBA umzugehen. Ich habe das KBA ja dann auch entsprechend angewiesen, in Untersuchungen einzusteigen, und im Nachgang daran dann auch die Untersuchungskommission eingesetzt, übrigens, wenn ich mich recht erinnere, auch bereits in dieser Woche dann den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags unterrichtet. Das war letztlich der Beginn dann der Aufarbeitung.

Das heißt, wir haben zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt die notwendigen Maßnahmen ergriffen zu der Aufarbeitung der Volkswagen-Affäre, die zu diesem Zeitpunkt, dem 21. September, in der Dimension noch gar nicht absehbar war, weil sie uns so auch von Volkswagen noch nicht geschildert wurde oder werden konnte, diese Aufarbeitung aber begonnen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke. - Das begründet natürlich das Lob des Ausschussvorsitzenden heute, wie ich es in der *ARD* gelesen habe, noch umso mehr, der die gute Herangehensweise des CSU-Ministers unterstreicht. Kollege Behrens, das muss man aushalten, wenn es so eine Überschrift gibt: Lob von Linkspartei für den CSU-Minister, steht heute in der *ARD*, für die Herangehensweise.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Die SPD schließt sich, glaube ich, gerade an! - Zuruf des Abg. Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Heiterkeit)

- Das Lob ist allumfassend. Lieber Kollege Kühn, das ist allumfassend.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich würde jetzt eigentlich nur darum bitten, nicht direkt in Koalitionsverhandlungen einzutreten.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Herr Bundesminister, Sie haben geschildert ja schon relativ ausführlich die Einsetzung der Untersuchungskommission und auch den Auftrag und das Wirken der Untersuchungskommission. Was uns noch ein bisschen interessieren würde neben den Gesprächen auf europäischer Ebene, zu denen ich dann nachher auch noch eine Frage stelle, sind die Gespräche, die Sie in den USA mit einzelnen Vertretern geführt haben. Denn das Ganze ist ja zunächst nicht in Deutschland und nicht in Europa - - sondern in den USA hat ja der Skandal das Licht der Welt erblickt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja. - Ich würde gerne die Zeitpunkte nachschauen, damit ich nicht aus der Erinnerung ein falsches Datum Ihnen mitteile.

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Wir haben neben den von mir erwähnten Treffen mit Volkswagen direkt nach Bekanntwerden natürlich auch Kontakt mit der amerikanischen Seite aufgenommen und auch Gespräche vereinbart, und zwar haben die stattgefunden - - Am 27. Oktober war ich mit einer Delegation in den Vereinigten Staaten von Amerika und habe dort sowohl mit dem zuständigen Verkehrsminister Anthony Foxx über die Frage gesprochen, des Weiteren ein Gespräch bei der EPA mit der Präsidentin der EPA, Gina McCarthy, geführt, um dann anschließend, vermutlich einen Tag später,



Nur zur dienstlichen Verwendung

dann auch mit Gouverneur Brown in Kalifornien über diese Frage zu sprechen. Dabei, glaube ich, war der durchaus bedeutendste Teil das Gespräch bei der EPA, die ja die zuständige Behörde in erster Linie war, in dem sehr klar auch rauskam, wie deutlich auch die Verärgerung der EPA gegenüber dem Konzern Volkswagen und den erkennbar klaren Manipulationen ist.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann bedanke ich mich für diese Runde und gebe weiter.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Minister Dobrindt, es hat ja zahlreiche Untersuchungen gegeben, die auch vor September 2015 belegt haben, dass Real- und Prüfstandsemissionen bei Stickoxiden weit auseinanderfallen. Nur ein Beispiel, auch in Ihrer Amtszeit, ist die ICCT-Studie. Der ADAC hat ja regelmäßig Tests gemacht. Das ist auch alles an Ihr Haus gegangen. Wie erklären Sie sich denn eigentlich jetzt, dass das zu keinerlei messbaren Aktivitäten in Ihrem Haus und in den nachgeordneten Behörden geführt hat? Wir haben ja hier auch Zeugen aus Ihrem Haus befragt. Es ist am Ende alles ins Leere gelaufen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, dass das Gegenteil der Fall ist. Die Dynamik, die wir auch gerade auf Brüsseler Ebene zu verzeichnen haben, maßgeblich auch ja durch Deutschland mit ausgelöst in der Umsetzung von RDE, hat ja genau damit zu tun, dass man das Gefühl hatte, man muss möglichst schnell näher an ein reales Fahrverhalten mit seinen Messprozeduren rankommen. Es ist auch folgerichtig, nicht nur, weil der NEFZ ja ein schon relativ altes System ist, sondern auch folgerichtig, weil auf der anderen Seite die technischen Möglichkeiten heute natürlich andere sind als zur Entwicklung des NEFZ. Wenn Sie mal daran denken, wie man - - Man kann sich das ja auch anschauen: Die PEMS-Geräte, die notwendig sind, damit man im realen Betrieb messen kann, waren bis vor kurzem noch in einer Größe, dass sie nur für die Messung von

Lastwagen zur Verfügung standen. Erst seit kürzerem gibt es Geräte, die man in einer Größe baut, dass sie im Kofferraum eines Fahrzeuges auch transportiert werden können und somit diese Messungen überhaupt erst möglich machen.

Ich glaube, in der Kombination, auf der einen Seite ein altes Messsystem zu haben - - der Wunsch natürlich immer, näher auch an ein reales Fahrverhalten ranzukommen, weil ein Messsystem wie der NEFZ hat ja eine gewisse Prozedur, um Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Fahrzeugen zu schaffen, das auf der einen Seite weiterzuentwickeln, auch auf Grundlage natürlich von Studien, die ja gezeigt haben, dass es Abweichungen gibt, und auf der anderen Seite dann erst die technische Möglichkeit zu haben, diese deutlich kleineren Geräte dann auch wirklich in einen Pkw mit einzuladen, führt dazu, dass man diese RDE-Vorschriften ja dann letztendlich im Jahr 2015 auch zu einem Ergebnis führen konnte. Ich bewerte das positiv.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie beschreiben jetzt schön die technische Entwicklung. Das ist alles nett.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, das ist nicht nett. Das ist ja eine notwendige - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber warum hat es denn in Ihrem Haus zu keinerlei Aktivitäten geführt, dass man mal gezielt gesagt hat: „Wir wollen gucken; wir wollen Nachprüfungen haben“? Das alles hat nicht stattgefunden.

Zeuge Alexander Dobrindt: Die technische Entwicklung ist ja eine notwendige Voraussetzung dafür, dass man RDE-Verfahren durchführen kann. Bevor diese kleineren Geräte, die in Kofferräume passen, es gegeben hat, war es ja auch nicht möglich, es umzusetzen. Von daher: Genau das ist das Ergebnis auch all dieser Diskussionen, dass man jetzt einen Prüfmechanismus hat, der - wir werden das ja dann auch entsprechend ab September dieses Jahres sehen, wenn RDE gilt - möglicherweise zu deutlich besseren Messergebnissen kommt.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, uns haben alle - - die Mitarbeiter aus Ihrem Bereich gesagt: Na ja, wir mussten nach dem NEFZ, nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus, prüfen - was anderes durften wir gar nicht -, und deshalb hätten wir das, was die Amerikaner entdeckt haben, gar nicht entdecken können. - Wie sehen Sie das eigentlich angesichts ja nun der offensichtlichen Tatsache, dass hier etwas auseinanderfällt? Gab es hier nicht die Notwendigkeit, den Amtsermittlungsgrundsatz mal in Gang zu setzen? Haben Sie sich als Minister mal damit beschäftigt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Der NEFZ ist die rechtliche Grundlage. Und ich habe auch vorhin erklärt: Logischerweise ist auch eine Behörde wie das KBA an seine rechtlichen Vorgaben gebunden. Deswegen muss das KBA zur Typzulassung sich auch an den NEFZ halten. Das ist folgerichtig.

Die Vorwürfe, die es im Bereich Volkswagen dann ja konkret gegeben hat, haben natürlich eine andere Herangehensweise möglich gemacht. Aber es wurde auch zu diesem Zeitpunkt zum ersten Mal klar, dass es illegale Abschaltvorrichtungen gibt, und daraufhin haben wir auch Messprozeduren anpassen können. Solange es diese Erkenntnis nicht gab, dass diese illegalen Abschaltvorrichtungen verbaut sind, gab es logischerweise auch dazu keine Maßnahmen, sie zu detektieren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben eben schon die Antwort auf eine Anfrage meiner Fraktion erwähnt; Drucksache 18/5656 vom Juli 2015. Da heißt es in der Antwort auf Frage 12:

Die Bundesregierung sieht diese Definition

- es geht um die Definition der EU-Verordnung 715/2007, die wir alle inzwischen hinreichend kennen -

und die Anforderung als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung“. Sie

teilt jedoch ... die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschaltvorrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfassend bewährt hat.

Jetzt haben wir hier zahlreiche Zeugen aus dem Kraftfahrt-Bundesamt, aus Ihrem Haus befragt: Niemand konnte mir erklären, was genau mit diesen Sätzen, was an Aktivitäten im Hinblick auf die Entdeckung von Abschaltvorrichtungen vor September 2015 passiert ist - - Es steht aber da, dieser Satz. Und Sie haben eben in Ihrem Eingangsstatement gesagt, Sie sind zum ersten Mal durch diese Anfrage mit dem Thema Abschaltvorrichtungen konfrontiert worden. Dann können Sie mir sicher erläutern, was damit gemeint ist. Ich verstehe es nämlich gerade jetzt aus der Betrachtung anderthalb Jahre später überhaupt nicht mehr, was Sie mir da sagen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Herr Krischer, das ist die Antwort der Bundesregierung auf Ihre Anfrage, bei der Sie immer gerne vergessen, darauf hinzuweisen, dass nach dieser Frage 12 eine Frage 13 kommt. Und diese Frage 13 heißt:

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

Hier steht als Antwort:

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Sie haben übrigens vor ein paar Monaten auch vergessen, als Sie dies in die Kamera gehalten haben, diese Antwort auf die Frage 13 zu erwähnen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann erklären Sie mir mal Frage 12.

Zeuge Alexander Dobrindt: Es wäre aber schön, wenn Sie es vielleicht zukünftig tun, bevor Sie versuchen, zu unterstellen, die Bundesregierung hat offensichtlich vorher Bescheid gewusst. Das ist nämlich falsch, diese Unterstellung. Und



Nur zur dienstlichen Verwendung

diese Behauptung - - Hier steht es auch. Deswegen diese Bitte.

Die Antwort auf die Frage 12 - ich habe ja jetzt schon mehrmals darüber gesprochen, dass wir mit den Ausnahmen, die im Artikel 5 in der Verordnung 715/2007 stehen, nicht zufrieden sind und nicht zufrieden sein können. Ich habe aber erklärt, was dies mit entsprechenden technischen Weiterentwicklungen zu tun hat und meine Bitte geäußert, dass wir dringend daran arbeiten müssen, dass wir genau diesen Artikel 5 und die Ausnahmen, um die es sich da handelt, deutlichst einschränken. Ich gehe davon aus, dass sich diese Antwort darauf bezieht, weise aber auch darauf hin, dass es sich um eine Antwort der Bundesregierung an der Stelle handelt, die, wie vom Vorsitzenden auch vorhin angesprochen, natürlich in einer Zusammenarbeit der Ministerien entstanden ist.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Herr Dobrindt, ich habe noch eine Frage zu diesem ganzen Komplex „Wie haben Sie davon Kenntnis erhalten?“. Sie haben ausgeführt: Am 21.09. haben Sie sich mit Herrn Winterkorn und anderen getroffen. Wir wissen von Herrn Winterkorn, dass er am 22., einen Tag später, die Kanzlerin informiert hat. Das war aus Termingründen vorher nicht möglich, hat er uns erklärt. Meine Frage an Sie ist: Wie haben Sie sich in der Frage mit Frau Merkel abgestimmt; denn Sie haben ja schon am 22. diese Untersuchungskommission eingesetzt? War das eine gemeinsame Entscheidung? Haben Sie die Kanzlerin davon nur in Kenntnis gesetzt? Wie hat die Kanzlerin reagiert? Haben Sie eine gemeinsame Strategie abgesprochen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Frau Lühmann, gehen Sie davon aus, dass ich über Themen aus meinem Ressort, die von entsprechender Bedeutung sind, die Bundeskanzlerin informiere. Aber ich kann jetzt auch aus meiner Erinnerung heraus nicht sagen, wie oder wann ich sie da informiert habe. Aber logischerweise, genauso wie ich in dieser Woche im Ausschuss darüber gesprochen habe, habe ich ja in der gleichen Woche natürlich

am Rande des Kabinetts dazu auch Gespräche geführt.

Kirsten Lühmann (SPD): Am Rande des Kabinetts, das war also, nachdem Herr Winterkorn mit der Kanzlerin geredet hat und nachdem Sie den Untersuchungsausschuss eingesetzt haben.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, den Rückschluss sollten Sie jetzt einfach nicht machen, weil ich habe jetzt ja gerade zwei Themen erwähnt. Zum einen habe ich gesagt: Gehen Sie davon aus, dass ich die Bundeskanzlerin über Fragen meines Ressorts, die von einer Bedeutung sind, regelmäßig auch informiere. Dann habe ich als Zweites gesagt, dass ich im Ausschuss war und auch ein Kabinett stattgefunden hat - zumindest aus meiner Erinnerung - in dieser Woche, und dann habe ich auch am Rande des Kabinetts natürlich Kollegen informiert.

Kirsten Lühmann (SPD): Aber dann stimmt es doch, was ich sage: Es war, nachdem Herr Winterkorn Frau Merkel informiert hat und nachdem Sie den Untersuchungsausschuss - - Weil das war Dienstag, und das Kabinett ist meines Wissens normalerweise immer Mittwoch.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, und da machen Sie einen Rückschluss, zu dem ich jetzt nur sage: Den will ich nicht bestätigen, weil ich ihn nicht bestätigen kann. - Der erste Teil war: Gehen Sie davon aus, dass ich die Bundeskanzlerin immer auch über wichtige Vorhaben meines Ressorts - ich nehme an, wie andere Bundesminister - in Kenntnis setze, ohne dass ich jetzt entsprechend nachvollziehen kann, wann und wie dies stattgefunden hat. Aber es hat stattgefunden.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. Also, dann ziehe ich jetzt den Schluss daraus - und wenn der falsch ist, dürfen Sie mich ja, darum sage ich es ja, berichtigen -, dass Sie also die Frage, ob ein Untersuchungsausschuss eingesetzt wird oder nicht, nicht mit der Kanzlerin abgestimmt haben, sondern das war Ihr Entschluss, und das haben Sie ihr dann mitgeteilt, wie Sie alle wichtigen Dinge, die Ihr Ressort betreffen, der Kanzlerin mitteilen oder mit ihr besprechen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Das ist das logische Vorgehen in einer Ressortverantwortung, dass der Minister Entscheidungen trifft und dann darüber auch die Bundeskanzlerin in Kenntnis setzt.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. - Warum diese Form des Untersuchungsausschusses? Ich werde das auch ein bisschen ausführen. Also, es war ja sehr schnell. Sie haben ja am Montag davon erfahren und am Dienstag diesen Untersuchungsausschuss eingerichtet. Und meine Frage ist - darum habe ich auch nach der Kanzlerin gefragt -: Wie kamen Sie dazu? Sie haben gesagt, Sie haben sich am Montag in München auf dem Flughafen mit Herrn Winterkorn getroffen. Nach Ihren Aussagen war zu dem Zeitpunkt noch nicht klar - ob Herr Winterkorn das nicht wusste oder ob er es Ihnen nur nicht gesagt hatte, sei dahingestellt; das wissen wir alle nicht -, was für eine Dimension diese Affäre für Deutschland haben wird und ob es überhaupt eine Dimension hat. Und am Dienstag haben Sie einen Untersuchungsausschuss eingesetzt, der ja dann sehr umfassend sehr viele Fahrzeuge geprüft hat, was ja hier mehrfach schon positiv zur Kenntnis genommen wurde.

Meine Frage ist: Dieser Prozess, um diesen Untersuchungsausschuss einzusetzen, wer daran teilnimmt, welche Fahrzeuge man prüft - - Für mich eine ganz wichtige Frage: Wie ist die Entscheidung gefällt worden, welche Fahrzeuge dann danach geprüft werden? Gab es da externen Sachverstand, den man sich dazugeholt hat, um diese Konzeption dieses Untersuchungsausschusses zu entwickeln?

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich habe jetzt aus Ihrer Frage zwei konkrete Fragen gehört. Die erste Frage ist: Warum wurde der Untersuchungsausschuss so zusammengesetzt? Und die zweite Frage ist: Wieso hat er diese Fahrzeuge untersucht? - Richtig?

Kirsten Lüthmann (SPD): Mhm.

Zeuge Alexander Dobrindt: Zum ersten Punkt. Er wurde vor allem schnell zusammengesetzt, weil ich die Notwendigkeit erkannt habe, dass wir

umgehend arbeitsfähig eine Untersuchungskommission brauchen, weil ich die Dimension nicht vollumfänglich abschätzen konnte und mir die Vertreter von Volkswagen den Eindruck aber gemacht haben, dass dieses Thema in Europa relevant wird für Volkswagen. Es war deswegen geboten, die Zusammensetzung der Untersuchungskommission mit den Fachleuten zu machen, die damit beschäftigt sind. Das sind Fachleute meines Hauses, Fachleute des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Und dann geht es darum, dass man sich noch externen Sachverstand holt. Das haben wir in der Form von Professor Wachtmeister gemacht. Da geht es vor allem um Sachverstand, der mit der Motorentchnik zu tun hat, weil es ja ganz offensichtlich eine sehr technische Frage war, und bei Beurteilungen dieser technischen Fragen ist es ausgesprochen hilfreich, wenn jemand, der in diesen Sachverhalten, vor allem auch der modernen Motorentchnik, involviert ist, eine entsprechende Beratungsleistung geben kann. So wurde diese Kommission schnell dann auch zusammengesetzt, und sie hat ja dann auch umgehend ihre Arbeit aufgenommen.

Ich habe nicht mehr im Kopf - - Die erste Zusammenkunft - ich schaue das mal gerade nach - der Untersuchungskommission - - Also, am 22.09., heißt es, hat die Untersuchungskommission ihre Arbeit aufgenommen. Ich gehe davon aus, dass das heißt, dass da auch dann schon der erste Termin stattgefunden hat.

Und wie ist die Auswahl der Fahrzeuge zustande gekommen? Mir war wichtig, dass wir eine breite Palette - das heißt, die Fahrzeuge, die gängig sind in Europa - einer Untersuchung zuführen. Ich habe keine Auswahl getroffen, sondern es geht nur um die Vorgabe, dass wir möglichst eine Breite erreichen, sodass ein Großteil der im Markt befindlichen Fahrzeuge dann entsprechend auch untersucht wird. Die Fahrzeugauswahl selber ist von der Untersuchungskommission vorgenommen worden. Ich habe keine Kenntnisse darüber, nach welchen Kriterien diese Auswahl stattgefunden hat, außer denen, die ich Ihnen genannt habe: Fahrzeuge, die möglichst breit im Markt vorhanden sind. Dazu kam dann, zumindest zu einem



Nur zur dienstlichen Verwendung

späteren Zeitpunkt, auch das Kriterium: Hinweise, die gegeben worden sind. Das betrifft zumindest die Frage Fiat, und das betrifft dann auch noch mal im Nachgang die Fahrzeuge Opel, die aufgrund von Hinweisen dann einer weiteren Untersuchung in der Kommission zugeführt worden sind.

Kirsten Lühmann (SPD): Das heißt, obwohl Sie eigentlich nur mit Herrn Winterkorn über VW-Fahrzeuge geredet haben, haben sie von Anfang an auch andere Fahrzeuge mit reingenommen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Wir haben die Untersuchungskommission eingesetzt, und mit dem Einsetzen ging es darum, Volkswagen zu untersuchen. Und ich gehe davon aus, dass dann einen Tag später die Entscheidung getroffen worden ist, auch andere Fahrzeuge zu untersuchen. Am 24.09. habe ich das KBA angewiesen, andere inländische und ausländische Hersteller zu untersuchen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, am 22.09. hat die Untersuchungskommission ihre Arbeit aufgenommen, und am 24. habe ich angewiesen, auch andere Hersteller zu untersuchen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Wir haben hier schon mehrfach über die Frage geredet: Wie war die Einbindung von der Wirtschaft in diese Untersuchungskommission, also nicht von vornherein, sondern hinterher, als die Ergebnisse feststanden? Und es gibt auch eine Kleine Anfrage - ich glaube, von den Grünen -, wo das auch aufgelistet ist, welcher Hersteller wann den Termin hatte. Und hier hat das KBA uns auch mitgeteilt, dass man natürlich, wie bei jeder Untersuchung, den Herstellenden die Chance gibt, dazu Stellung zu nehmen. Das ist auch ein fairer Prozess.

Es irritiert mich nur ein bisschen, dass wir in unseren Unterlagen - MAT A Odenwald, Ordner 2, Seite 165 - eine E-Mail vom 19.05.2016 von Herrn Odenwald an Sie finden:

... anliegendes Schreiben der Anwälte von Fiat ging gestern Abend bei mir ein. Kerninhalte:

1. Fiat kommt heute nicht
2. Bitte keine öffentlichen Äußerungen zu Tests von Fiat durch uns
3. unsere Ladungsfristen und mangelnde Darstellung entspricht nicht rechtsstaatlichen Anforderungen
4. Deutschland hat keine Zuständigkeit im Verfahren

Wie kommt das zustande? Warum „keine ... Äußerungen zu Tests von Fiat durch uns“? Man kann doch damit offen umgehen, und später ist es ja auch passiert, dass Sie damit offen umgegangen sind. Mich irritiert diese Anweisung oder dieser Vorschlag. Warum wollen oder sollten Sie da nicht mit offen umgehen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht können Sie mir die E-Mail einfach auch mal geben. Aber mein Eindruck, so wie Sie es vorgelesen haben, scheint so zu sein, als ob der Staatssekretär mitteilt, dass Fiat uns gegenüber verlangt hat - -

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe es jetzt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht kann ich in der Zwischenzeit ja einfach mal die Gelegenheit wahrnehmen, um auch mal darauf einzugehen, wie ich das Verhalten von Fiat wahrgenommen habe.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Also, wir haben ja einen begründeten Hinweis gehabt, dass bei Fiat möglicherweise ein Motormanagement angewandt wird, von dem man davon ausgehen konnte, dass es nicht den Regeln entspricht, und haben daraufhin ja auch Messungen durchgeführt. Die Ergebnisse habe ich ja vorhin schon mal erwähnt. Das heißt, es hat sich dadurch der Verdacht auch erhärtet, dass es sich hier um Abschaltvorrichtungen handelt, die mit den Ausnahmegenehmigungen nicht mehr gedeckt sind. Daraufhin haben wir ein erstes Ge-



Nur zur dienstlichen Verwendung

spräch mit Fiat anberaumt in der Untersuchungskommission. Das war einer der Termine, den ich auch in der Untersuchungskommission selber wahrgenommen habe.

Der Vertreter des Fiat-Konzerns - ein externer Rechtsanwalt, der offensichtlich für Fiat tätig war - hat uns in dieser Kommissionssitzung darauf hingewiesen, dass dies für ihn vollkommen neue und unverständliche Vorhaltungen sind und er dazu jetzt überhaupt keine Aussagen machen kann. Wir haben ihn darauf hingewiesen, dass es für uns jetzt sehr interessant ist, festzustellen, dass das für ihn jetzt ganz neu ist, weil wir ja einen Grund angegeben haben, warum wir ihn einladen, wenn wir auch jetzt keine Unterlagen versandt haben. Von daher hätte er Gelegenheit gehabt, sich darauf vielleicht vorzubereiten. Daraufhin hat er gesagt, nein, das sei ihm also alles nicht möglich gewesen. Er hätte das auch so nicht verstanden, und das muss jetzt alles erst einmal geprüft werden, und dann könne er auch wieder gegenüber unserer Kommission Auskunft geben, wenn er sich den Sachverhalt erarbeitet hat.

Darauf haben wir gesagt: Okay, das heißt, dass es einen Termin geben muss mit Fiat, bei dem Fiat über den Sachverhalt informiert - uns entsprechende Auskunft geben kann. Dieser Termin wurde auch anberaumt. Und in der Tat war es dann so, dass entweder in der Frühe an demselben Tag oder am Abend vorher eine Absage von Fiat gekommen ist mit dem Hinweis, dass es keine Zuständigkeit der Untersuchungskommission für Fiat gäbe, weil Fiat keine Typzulassung in Deutschland hat, sondern Typzulassungen in Italien hat, und deswegen auch nicht bereit ist, an so einem Termin teilzunehmen.

Ich halte das für vollkommen unangemessen - um das auch hier zu sagen -, dieses Verhalten. Diese Fahrzeuge befinden sich natürlich im deutschen Markt, und deswegen glaube ich, dass man bei so einem Vorgang - schon allein auch aus Eigeninteresse des Konzerns - eine kooperative Zusammenarbeit mit Kommissionen pflegen sollte. Zumindest dieses Vorgehen ist vollkommen unangemessen. Das habe ich auch gegenüber der Öffentlichkeit dann so deutlich gemacht.

Jetzt schauen wir mal, was der hier schreibt. - Ja, da steht ja:

... anliegendes Schreiben der Anwälte von Fiat ging gestern Abend bei mir ein.

Also muss es ja auch dieses Schreiben von Fiat geben. Vielleicht haben Sie das auch vorliegen; dann kann man da auch schnell reinschauen. Hier steht nämlich: „Kerninhalte:“: „... Fiat kommt heute nicht ... Bitte keine öffentlichen Äußerungen zu Tests von Fiat durch uns.“ Also:

1. Fiat kommt heute nicht
2. Bitte keine öffentlichen Äußerungen zu Tests von Fiat durch uns
3. unsere Ladungsfristen usw.
4. Deutschland hat keine Zuständigkeit usw.

Also, für mich relativ klar, leicht, glaube ich, aufzuklären, wenn man mir dieses Fiat-Schreiben noch reichen würde. „Kerninhalte:“ heißt: Erster Kerninhalt: Fiat kommt nicht. Zweiter Kerninhalt: Fiat sagt, bitte aus Deutschland keine öffentlichen Äußerungen zu den Tests. Drittens: Eure deutschen Ladungsfristen sind irgendwie nicht akzeptabel. Und viertens: Ihr habt sowieso keine Zuständigkeiten. - Das ist keine eigene Bitte des Staatssekretärs.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben das jetzt geschildert, dass Sie das unmöglich finden; ich glaube, viele von uns teilen das. Was war denn die Reaktion darauf?

Zeuge Alexander Dobrindt: Wir haben dies öffentlich gemacht und haben gegenüber den italienischen Behörden und auch gegenüber meinem italienischen Kollegen darauf hingewiesen, dass wir zum einen dieses Vorgehen für nicht zielführend halten und zum anderen, wenn dies so ist, die Verantwortung natürlich bei den italienischen Behörden sehen, entsprechend Untersuchungen auch durchzuführen, was ja auch dazu geführt hat, dass wir mehrmals gegenüber der Kommission tätig geworden sind, bis dann das Mediationsverfahren zwischen Italien und Deutschland in Gang gekommen ist.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dobrindt, noch mal zurück zum Zeitpunkt zur Kenntnis von Abschaltvorrichtungen. Sie hatten es hier noch mal bestätigt, was auch in den Unterlagen steht, dass Sie am Wochenende erst aus der Zeitung erfahren haben, dass es einen Verdacht gegen VW gibt. Ich habe Sie so verstanden, dass im Weiteren eben auch gegenüber anderen Herstellern zum damaligen Zeitpunkt keine Kenntnisse da waren, dass es da Abschaltvorrichtungen oder Zykluserkennungsprogramme gibt. Meine Frage ist: In den Akten findet sich eine Vorlage vom 14. Juli 2015 für Sie zum Thema RDE, und zwar in Bezug auf die Sitzung des Technical Committee on Motor Vehicles vom 1. Juli 2015. Unter dem Punkt „Hintergrundinformationen“ heißt es dort zur Ursache von Abweichungen von Emissionsmessungen auf dem Rollenprüfstand - Zitat -:

Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO₂- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung).

Das ist MAT-A-BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 9-1, Blatt 124. Wie ist diese Information zu verstehen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Können Sie mir die zur Verfügung stellen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, selbstverständlich.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Alexander Dobrindt: Danke. - Welche Passage? Seite 2? Wo?

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, Seite 2, ja genau. Dritter Absatz.

Zeuge Alexander Dobrindt: Dritter Absatz.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. Da ist es die fünfte Zeile.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, hier wird ja eine Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission zitiert. Und wenn ich das richtig betrachte, wird ja das, was diese Gemeinsame Forschungsstelle - hier steht allerdings nicht, wann und zu welchem Zeitpunkt - - Hier wird dann entsprechend auf dieses Ergebnis offensichtlich dieser Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission hingewiesen. Das heißt, das, was hier aufgeführt ist, ist offensichtlich ein Teil dieses Berichts der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission. Und danach wird ja dann auch hier weiter ausgeführt das, was ich berichtet habe, dass es seit 2011 eine Arbeitsgruppe gibt, um die RDE-Verfahren mittels PEMS auch einzuführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, mir geht es nur um das Verständnis. Das ist ja eine Vorlage, die an Sie gegangen ist, wo Sie halt drüber informiert worden sind. Es ist auch eine Anforderung gemäß Gespräch von Herrn Minister mit dem Unterabteilungsleiter, also ein direktes Schreiben an Sie, wo darauf hingewiesen wird, dass da eine Hauptursache identifiziert worden ist in Bezug auf Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung. Mir geht es nur darum, wie ich diese Information interpretieren muss.

Zeuge Alexander Dobrindt: Das kann ich nicht sagen. Ich schaue hier vorne drauf: Sie ist nicht von mir abgezeichnet. Von daher kann ich auch nicht sagen, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Aha, okay.

Zeuge Alexander Dobrindt: - ob sie mir entsprechend vorgelegen hat. Aber ich kann, wenn ich es lese, feststellen, dass es sich hier um einen Hinweis darauf handelt, was die Forschungsstelle der Kommission offensichtlich sagt. Das ist keine Stellungnahme meines Hauses.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es geht mir darum, zu verstehen, ob - - Ich lese das halt so, dass hier auf eine veränderte Funktion des Fahrzeugs hingewiesen wird, wo eben zwischen Rolle und Einsatz auf der Straße unterschieden wird. Weil es mir um den Zeitpunkt geht, wo man unter Umständen hätte erkennen können, dass es dort entsprechende Funktionsänderungen gibt, wollte



Nur zur dienstlichen Verwendung

ich ganz gerne wissen, ob Sie das daraus auch abgelesen haben, wenn hier von Motorabstimmung und reduzierter Abgasnachbehandlung gesprochen wird, ob wir da ein gleiches Verständnis davon haben.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich kann hier nur feststellen - - Zumindest kann ich es jetzt aufgrund dieser Vorlage nicht sagen, ob es mir vorgelegen hat, weil kein Zeichen drauf ist, dass es mir entsprechend vorgelegen hat. Und das, was Sie zitieren, ist in der Tat ein Hinweis darauf, was die Forschungsstelle der KOM sagt. Ob ein Bericht der KOM uns vorgelegen hat oder ob hier aus Drittquellen zitiert wird, ist letztlich auch nicht ersichtlich. Also, das heißt, ich kann keine Aussage darüber treffen, wie und in welcher Weise so ein Absatz zu bewerten ist. Ich kann nur sehen, dass es da darum geht, dass die RDE-Messtechnik offensichtlich eingeführt werden soll, um eine realere Prüfung und realere Messergebnisse zu erreichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weil da der NEFZ an dieser Stelle nicht mehr greift, ja. - Also, ich nehme noch mal diese Formulierung einfach auf, weil Sie zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich am 8. Oktober 2015, noch mal eine Rolle spielt. Da findet sich nämlich eine gleiche Formulierung, allerdings insofern verändert wie in der eben von mir zitierten Vorlage. Da heißt es unter MAT-A-BMVI-2-3, Referat L 16, Ordner 3, Blatt 27 - Zitat -:

Es bestanden bisher allerdings keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschaltvorrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene ... kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Und in einem Sprechzettel für ein Gespräch von Ihnen mit der niederländischen Ministerin Melanie Schultz van Haegen und Sharon Dijksma am 26. November 2015 wurde der Satz um noch eine Information ergänzt: dass auch Nichtregierungsorganisationen nicht zu der Schlussfolgerung ka-

men, es würde sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handeln. - Das ist die gleiche Quelle, ebenda, Blatt 78.

Allgemein wird die zuerst zitierte Formulierung in vielen Sprechzeiten dann auch verwendet, und der zusätzliche Hinweis, dass es sich nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt, findet sich eigentlich erst bei allen anderen Sprechzetteln, die terminlich nach der Aufdeckung des Abgasskandals angefertigt wurden. Meine Frage ist jetzt: War Ihnen nach der Lektüre der Vorlage bewusst, dass die Abgasreinigungssysteme von Automobilherstellern nur innerhalb der realitätsfernen engen Grenzen des NEFZ voll wirksam sind, nicht jedoch im Realbetrieb?

Zeuge Alexander Dobrindt: Von welcher Vorlage reden Sie jetzt? Das war jetzt nicht mehr ersichtlich. Sie können es mir ja übergeben; dann schaue ich es mir schnell an.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das waren die ursprüngliche Formulierung, von der Sie nicht wissen, ob sie Ihnen vorgelegen hat, und dann die ergänzten, die ich eben zitiert hatte mit den Fundstellen, die Sprechzettel gewesen sind für eine Rede im Verkehrsministerrat und in einem Gespräch mit den niederländischen Ministerinnen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht können Sie noch mal - - Ich habe, ehrlich gesagt, nicht hundertprozentig verstanden, was Sie jetzt mit der Gegenüberstellung dieser beiden Papiere verbunden haben.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe Interesse daran, ob da eine Erkenntnis stattgefunden hat, dass eben Abgasvorrichtungen von Automobilherstellern nur innerhalb der engen Grenzen von NEFZ voll wirksam sind, nicht jedoch im Realbetrieb.

(Der Zeuge liest in den Unterlagen)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht können Sie mir es noch mal sagen, was jetzt eigentlich die Erkenntnis ist, auf die Sie hinauswollen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich möchte ganz gerne von Ihnen erfahren, ob Ihnen das nach diesen veränderten Vorlagen bewusst gewesen ist, dass Abgasreinigungssysteme nur innerhalb des NEFZ voll wirksam sind. Ist das das Ergebnis eines Erkenntnisprozesses gewesen von Ihnen, dass da die Differenz zwischen Rolle und Realbetrieb nur im NEFZ stattfindet?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich weiß nicht, ob es andere verstehen; aber ich verstehe es immer noch nicht.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Also, ich bin durch mit meiner Redezeit. Ich muss die Frage dann noch mal präziser und klarer fassen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein. Ich würde es schon gerne aufklären. Ich wollte jetzt nicht über die Redezeit hinauskommen. Vielleicht kann man das trotzdem, auch wenn es außerhalb der Redezeit ist, noch schnell klären, weil ich jetzt nicht genau weiß, was Sie meinen. Ich habe jetzt hier - - Damit ich mal sage, was ich jetzt hier von Ihnen bekommen habe: Ich habe einen Vermerk - das war das, was Sie mir als Erstes gegeben haben -, wo ich darauf hingewiesen habe: Da wird offensichtlich auf die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission Bezug genommen. Dann habe ich einen Sprechzettel -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Alexander Dobrindt: - für den Verkehrsministerrat. In diesem Sprechzettel soll sich jetzt was finden? - Jetzt hat Ihr Kollege noch gesagt, dass die zusammengehefteten Zettel zwei unterschiedliche Sprechzettel sind. Die gehören also nicht zusammen. Stimmt das?

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Es sind zwei Sprechzettel. Einmal für den 8. November 2015 in Luxemburg; da sind weitere Sätze aufgenommen worden.

Zeuge Alexander Dobrindt: Um welche Sätze geht es denn?

Vorsitzender Herbert Behrens:

Es bestanden bisher allerdings keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschaltvorrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene ... kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Klar. - Dann gibt es einen weiteren Sprechzettel, wo eben da auch noch mal drauf hingewiesen wird und der einen weiteren Satz bekommen hat, der da heißt - - Da ist der zusätzliche Hinweis, dass nicht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung geschlossen werden konnte - - findet sich dann in diesem Sprechzettel nicht wieder. Und da ist meine Frage: Für mich unterscheidet sich dann das doch schon - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Jetzt hätte ich beinahe gefragt: Wo steht es? Aber es soll ja gerade nicht da stehen, oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist gestrichen worden, genau.

(Heiterkeit)

Das ist ja die Veränderung gegenüber dem, was wir im Juli 2015 hatten, wo Sie allerdings sagen, da haben Sie keine Kenntnis darüber, ob Sie es überhaupt gesehen haben. Insofern löst sich das vielleicht an der Stelle auf, dass sich die Veränderungen auf ein Papier beziehen, von dem Sie sagen, Sie wissen es nicht, ob es Ihnen vorgelegen hat, weil es kein Zeichen von Ihnen auf diesem Schreiben gibt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ehrlicherweise, ich tue mich jetzt gerade immer noch schwer. Ich strukturiere es gerne mit Ihnen durch.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. Dann lassen wir es einfach.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe hier einen Sprechzettel - - Falsch. Jetzt komme ich - - Ich habe hier eine Vorlage. Das war das, was Sie mir als Erstes gegeben haben, das, wo ich gesagt habe: Da steht die Forschungsstelle Kommission. - Und jetzt habe ich einen Sprechzettel. Da sagen Sie - - Das habe ich gefunden; das ist der mit der Nummer 27, ja? - Da steht:

Es bestanden bisher allerdings keine Erkenntnisse, dass diese erhöhte Emissionen unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschaltvorrichtungen zurückzuführen sind.

Der ist vom 05.10.

Vorsitzender Herbert Behrens: Da hat offenbar eine Metamorphose stattgefunden zwischen dem 14. Juli 2015, wo eben die Hauptursache genannt wird, und dann aber im November diese Hauptursache nicht mehr erkannt ist. Das war meine Frage, inwieweit - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Wieso November? Ich habe vom November nichts. Ist dann da dahinter noch ein Zettel, wo Sie sagen: „Der ist noch mal ein anderer“? Der ist hier aber angeheftet; da steht aber kein Datum mehr drauf. Der ist da angeheftet, soll aber wieder ein anderer, noch ein weiterer Sprechzettel - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sortieren es noch mal neu. Ich stelle Ihnen die Fragen an anderer Stelle noch mal und ziehe sie hier zunächst zurück. - Ich gebe das Wort weiter an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Ich gebe offen zu, ich bin dann auch gespannt. Ich hab es auch noch nicht begriffen; aber ich habe auch die Zettel nicht. Okay.

Ich möchte noch mal zurückkommen auf das Thema, das die Kollegin Lühmann vorhin schon aufgerufen hatte, nämlich die Causa Fiat und Europa; denn zumindest wir glauben, dass die

durchaus von erheblicher Relevanz für das Gesamtverfahren ist. Wir hatten ja heute Morgen schon den Herrn Krasenbrink von der JRC da, der uns übrigens bestätigt hat - ach, der Kollege Kriecher ist gerade nicht da -, dass RDE sehr schnell umgesetzt wurde beim Pkw, weil man ja auf die Ergebnisse der Lkws zurückgreifen konnte, sodass diese Frage vorhin - - konnte ich mir nur erklären, dass er das vielleicht heute Morgen nicht mitgenommen hatte.

Ich möchte aber jetzt noch mal auf Fiat insoweit zurückkommen, als in einem Interview in der *Welt* am 30. Januar 2017 die Kommissarin Bienkowska sagt: „Ich verliere die Geduld“. So heißt die Überschrift. Und dann wird der Fall Fiat aufgearbeitet. Die Kollegin Lühmann hatte ja diesbezüglich schon die ersten Details genannt. Und die Kollegin Bienkowska sagt dann:

Je länger uns die italienischen Behörden Antworten schuldig bleiben, desto misstrauischer werde ich.

Und dann geht es weiter:

Ich verliere langsam die Geduld ... Der Streit zwischen Deutschland und Italien über den Umgang mit Fiat zeigt, dass eine Reform dringend nötig ist.

Und dann schildert sie - so wie Sie auch schon, Herr Minister -, dass Unterlagen bisher nur von Großbritannien und Deutschland beigebracht worden sind. Für uns wäre jetzt auch zur Gesamteinordnung mal wichtig, zu wissen oder zu sehen, wie sich der Diskussions- und Gesamtstand innerhalb Europas sowohl zu dem Fall Fiat wie auch zu den von Ihnen vorhin angesprochenen Guidelines darstellt, die ja im Zweifel dann nicht verbindlich wären.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, erst mal ist es ja in der Tat so, dass RDE einmal eine deutliche Dynamik in der Umsetzung erfahren hat, nachdem der VW-Skandal bekannt geworden ist, was einmal notwendig ist, um überhaupt auch dafür zu sorgen, dass wir in diesen ganzen Brüsseler Diskussionen zu allen anderen Fragen neben



Nur zur dienstlichen Verwendung

RDE, weil es eben die Grundlage für viele andere Fragen ist, auch Bewegung kriegen.

Die Causa Fiat zeigt ja leider sehr deutlich, wo die Grenzen zurzeit sind zwischen den nationalen Verantwortlichkeiten von Zulassungsbehörden und den Notwendigkeiten, auf europäischer Ebene ein gemeinsames Vorgehen darzustellen. Wir haben eine europäische Gesetzgebung, die für alle gleichermaßen gilt, die aber - um es höflich zu formulieren - so interpretationsfähig ist, dass sie ein Scheunentor für Missbrauch bietet und damit auch möglicherweise den nationalen Behörden Spielraum in der Interpretation lässt.

Das wird dann nur in diesem Mediationsverfahren strukturiert, in dem die Kommission eine Art moderierende Rolle einnimmt, obwohl die Kommission - und das muss man ja dazusagen; Sie haben ja den Kollegen genannt, der hier aus der Prüfbehörde der Kommission heute vorgetragen hat - selber in der Lage ist, Prüfungen entsprechend durchzuführen, und dies ja auch macht, das heißt, nicht nur sich auf die Erkenntnisse der Mitgliedstaaten und der Typgenehmigungsbehörden stützen kann, sondern eigene Prüfergebnisse vorliegen hat. Trotzdem fühlt sie sich selber in dieser moderierenden Rolle.

Das ist uns letztlich zu wenig. Wir sagen, sie muss im Zweifel in der Lage sein, eine Schiedsrichterrolle einzunehmen. Das hat nichts damit zu tun, dass man grundsätzlich jetzt sagen muss: Typgenehmigungen dürfen nur noch in Brüssel vorgenommen werden. Das hielte ich jetzt auch nicht für eine zielführende Frage, weil das würde ja bedeuten, dass man grundsätzlich den Typgenehmigungsbehörden innerhalb der Nationalstaaten, egal wo sie sitzen, sagt, die können das nicht. Das ist ja falsch. Die machen das in der Mehrzahl der Fälle auch sicherlich gut.

Die Frage ist aber: Wenn es zu einer Streitigkeit kommt, wie löst man die auf? Momentan vergeht ein sehr langer Zeitraum, ohne dass es letztlich entschieden und aufgelöst werden kann. Ich glaube, in so einem Zusammenhang ist möglicherweise auch der Hinweis, den Sie zitiert haben, von Frau Bienkowska in einem Interview - was haben Sie gesagt? 30.01. dieses Jahres haben

Sie, glaube ich, gesagt - zu verstehen, wo sie sagt: Irgendwann reicht es, weil auch ein Mediationsverfahren sollte mal zu einem Ergebnis kommen und nicht zu einer Dauereinrichtung werden. - Und sie sagt ja da auch weiterhin, dass sie von Italien erwartet, dass sie bezüglich Fiat Ergebnisse vorlegen.

Ich habe vorhin erwähnt, wir befinden uns ja in diesem Mediationsverfahren, in diesem letzten - also, letzten heißt jetzt nicht abschließenden, sondern in dem, das halt als Letztes stattgefunden hat - stattfindenden Gespräch, und Italien hat für uns jetzt zum ersten Mal erkennen lassen, dass man mittels eines Software-Updates bei Fiat diese Frage „22 Minuten“ beheben kann. Was dies jetzt in der weiteren Folge bedeutet, wird man sehen. Das ist ja jetzt kein abgeschlossenes Mediationsverfahren. Das heißt, es gibt jetzt erst mal ein weiteres Treffen zwischen der Kommission und Deutschland in Berlin, und dann wird man über diese Frage diskutieren.

Wir sind übrigens - jetzt nicht ich persönlich, sondern Mitarbeiter meines Hauses und Mitarbeiter der italienischen Kollegen - bei diesem Treffen auseinandergegangen mit einer weiterhin unterschiedlichen Einschätzung. Diese unterschiedliche Einschätzung heißt, dass die deutschen Fachleute nach wie vor der Meinung sind, es handelt sich um eine unzulässige Abschalteneinrichtung, und die italienischen Kollegen der Meinung sind, es handelt sich eben um etwas Zulässiges, und deswegen - noch mal - wäre diese Schiedsrichterfrage deutlich notwendig. Die Tatsache, dass man auf der einen Seite zu solchen unterschiedlichen Einschätzungen kommt, sollte eigentlich ja auch beweisen, dass wir es mit einer dringend notwendigen Reform auch der europäischen Gesetzgebung zu tun haben.

Ich verfolge wie Sie ja wahrscheinlich auch die öffentliche Begleitung nicht nur in Deutschland bei diesem Thema, sondern natürlich auch die öffentliche Begleitung in den anderen europäischen Ländern zu diesem Thema. Und auch da stellt man ja fest, dass die Frage an diesem Beispiel in der Tat ja auch in der Öffentlichkeit unterschiedlich diskutiert wird. Und das heißt, dass



Nur zur dienstlichen Verwendung

die Unklarheit eigentlich der Interpretation dieser Ausnahmeregelungen auch eine unterschiedliche Wahrnehmung in der Öffentlichkeit hat. Ich halte das für nicht länger tauglich und glaube, wenn wir zu einer einheitlichen Genehmigungspraxis in Europa kommen wollen - - dies nur dann schaffen, wenn wir die Ausnahmeregelungen klarer definieren und sie gleichzeitig deutlich einschränken.

Übrigens: Dass man darüber diskutieren muss - der Rat, in dem ich dies gemacht habe, war ja öffentlich und daher alles auch nachvollziehbar -, dass modernste Abgastechnik heute bei neuen Fahrzeugen zum Einsatz kommen muss, dass es Vertreter anderer Länder gegeben hat, die es letztlich verneint haben, zeigt ja auch noch mal mehr die dringende Notwendigkeit einer Gesetzgebung in diesem Zusammenhang, wenn wir wirklich dafür sorgen wollen, dass die Fahrzeuge sich erheblich - und zwar alle, nicht nur die weniger Hersteller - - mit erheblich besseren Emissionswerten in Zukunft darstellen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Dann gebe ich weiter für diese Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Ich versuche, den Sachverhalt noch mal eben mit einfacheren Worten darzustellen. Es geht um die Differenz - das ist der entscheidende Punkt - einer Aussage, die vor dem Aufdecken des Abgasskandals gemacht worden ist und dann nach dem Abgasskandal noch mal verwendet worden ist. Erste Ansage vom Juli 2007 in dem Schreiben, was Ihnen vorgelegen hat: dass die Werte eingehalten werden durch Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung. Auf meine Frage, wie diese Information zu verstehen ist, sagen Sie: Sie kennen das Schreiben nicht, weil es von Ihnen nicht abgezeichnet wurde; darum wissen Sie auch nicht, ob Sie das gesehen haben. - Also, ich interpretiere das so, dass dieser Satz heißt: Es kann CO₂- und kostenseitig optimiert werden in Form von Motorabstimmung und reduzierter Abgasnachbehandlung. Nach dem Aufdecken oder nach dem Zugeben von VW, dass sie eine illegale Abschalteneinrichtung verwendet haben, taucht dieser gleiche Sachverhalt auf, mit der Ergän-

zung, es bestanden bisher allerdings keine Erkenntnisse, dass diese erhöhten Emissionsverhalten auf Abschalteneinrichtungen zurückzuführen sind.

Meine Frage, die sich daraus ergibt: Ja, hat sich denn bei Ihnen quasi die Erkenntnis durchgesetzt, dass es zwar diese Abweichungen gibt, sie aber auf jeden Fall nicht aufgrund von Manipulationen dann festzustellen sind? Weil dann immer der Hinweis kommt: Also, es gibt sie zwar, aber es liegen keine unzulässigen Abschalteneinrichtungen vor. Und meine Frage war, ob das der Zeitpunkt war, wo Ihnen quasi aufgrund dieser neuen Erkenntnisse das sehr bewusst geworden ist, dass es auf jeden Fall bei diesen beiden Zuständen - Rolle und Fahrbetrieb - ganz unterschiedliche Werte gibt. Und da wollte ich Sie danach fragen, ob Sie meine Interpretation teilen - Rolle und Straße unterscheiden sich -, und, wenn ja, ob Sie jetzt Kenntnis gewonnen haben, dass es sich auf jeden Fall nicht um unzulässige Abschalteneinrichtungen handelt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Okay. - Und der dritte Vermerk, den Sie mir vorhin gegeben haben, der spielt jetzt keine Rolle mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der ist nicht weiter von Belang für diesen Zusammenhang. Da hatte ich nur darauf hingewiesen, dass eben nach der Aufdeckung des Abgasskandals andere Formulierungen verwendet worden sind als davor.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, dann reden wir jetzt über die beiden? - Okay. - Nicht damit ich da einen falschen Eindruck erwecke: Ich kann jetzt nur anhand dessen, was Sie mir gegeben haben, nicht nachvollziehen, ob er mir vorgelegen hat, weil mein Zeichen nicht darauf ist. Das wollte ich damit einfach zum Ausdruck bringen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Mitarbeiter aus dem Sekretariat sagte, dass es eigentlich wenig Schreiben gibt, die von Ihnen abgezeichnet sind.

Zeuge Alexander Dobrindt: Na, sehen Sie mal.

(Heiterkeit)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Heißt das auch, dass Sie alle die, die nicht abgezeichnet sind, nicht kennen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe Ihnen ja gesagt, ich kann es nur an der Stelle nicht nachprüfen. Den Hinweis wollte ich Ihnen geben anhand der Unterlage, die Sie mir gegeben haben. Ansonsten, das, was Sie nachfragen, kann ich jetzt nur aus dem, was mir vorliegt, versuchen zu interpretieren, was ich hiermit ja auch gerne mache.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke.

Zeuge Alexander Dobrindt: Die eine Vorlage, die Sie angesprochen haben, ist vom 14.07., das heißt vor Aufdeckung des Abgasskandals. Die andere Vorlage, die Sie mir gegeben haben, ist vom 8. Oktober, das heißt nach der Aufdeckung des Abgasskandals. Das heißt folgerichtig: Logisch wird über die Frage von unzulässigen Abschaltanlagen, von der ja vorher immer nie die Rede war, dann auch in Vermerken erst danach gesprochen. Es wäre jetzt geradezu unlogisch, wenn in einem Vermerk vor dem Abgasskandal von einer unzulässigen Abschaltanlage gesprochen worden wäre, wenn man sagt, man kennt das Thema „unzulässige Abschaltanlagen“ zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

(Oliver Krischer
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Tun Sie doch in der
Anfrage!)

- Nein. Herr Krischer, wenn Sie immer dazwischenrufen: Ich bin ja da auch wirklich geduldig. Aber jetzt mal ernsthaft: Die Anfrage ist von Ihnen. Sie reden von Zykluserkennung. Verstehen Sie, mir liegt es fern, da irgendetwas zu unterstellen. Aber die logische Frage müsste doch eigentlich gestellt werden: Wie kommen Sie auf diese Frage zu diesem Zeitpunkt? Bei dieser Fülle von Themen im Bundesverkehrsministerium, zu denen Sie Fragen stellen können, die wir ja auch ständig bearbeiten - die ganze Breite unseres Ressorts - -

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben wir zu wenig
Fragen gestellt? - Oliver
Krischer (BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Sollen wir
Ihnen noch mehr Fragen
stellen?)

Und da kommen Sie am 28.07. zu der Frage Zykluserkennung - ein Begriff, den ich zu dem Zeitpunkt dann zum ersten Mal gehört habe.

(Oliver Krischer
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist schlimm!)

- Na ja, ich weiß nicht. Aber - noch mal - die Frage stellt sich ja eher: Was ist die Grundlage dafür gewesen, dass *Sie* diese Frage gestellt haben? Ich will darauf gar keine Antwort haben. Ich sitze ja hier auf der anderen Seite.

(Oliver Krischer
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich setze mich gerne
mal dahin!)

Aber wenn Sie immer gerne an der Stelle versuchen, die Sachen auch ein bisschen anders zu verdrehen - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber das werden wir gleich vertiefen können. Auch der Fragesteller ist nicht gehindert - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Das war ja jetzt nur eine Reaktion auf den Zwischenruf. Aber das, was uns beide beschäftigt hat, habe ich, glaube ich, in dem Fall jetzt logisch aufgeklärt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Also, Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung haben erst mal nichts mit Abschaltanlagen zu tun; so interpretiere ich dann jetzt Ihre Antwort.

Dann meine Frage zur Kritik an der Verordnung 715/2007, die ja auch eine große Rolle spielt, zumindest im Nachgang etwas prominenter. Im Mai



Nur zur dienstlichen Verwendung

2016 sagen Sie in einem *Spiegel*-Interview unter anderem:

Sie kennen meinen Kritikpunkt am Artikel 5 der einschlägigen europäischen Richtlinie, bei denen ich bei der Vorstellung des Untersuchungsberichts darauf hingewiesen habe, dass im Zweifelsfall ...

der schlechteste Motor den Maßstab herstellt. - Das ist die Fundstelle BMVI-2-3, Referat K 10, Ordner 1, Blatt 61. - Meine Frage: Wann haben Sie zum ersten Mal Kritik an der Verordnung geäußert? War das schon vor der Aufdeckung des Abgasskandals?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein. So wie ich vorhin erläutert habe: Logischerweise haben der Abgaskanal und seine Aufarbeitung auch dazu geführt, dass wir Veränderungen vorgenommen haben. Ich habe einen Teil davon auch vorhin erwähnt. Und logischerweise haben wir auch sofort - das war ja mit auch Teil der Untersuchungskommission - überlegt: Was muss man denn jetzt verbessern? Wo gibt es auf der rechtlichen Seite ein Problem?

Und das haben wir frühzeitig der Kommission mitgeteilt.

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

Ich habe ja gegenüber den europäischen Kollegen dann auch beim Verkehrsministerrat die Sachverhalte dargestellt. Ich müsste aber jetzt nachprüfen, ob ich am 08.10. bereits gegenüber den europäischen Kollegen und der Kommission auf diese Frage eingegangen bin oder erst beim nächstmöglichen Zeitpunkt. Das lässt sich jetzt aus meinen Unterlagen gerade nicht nachvollziehen. Wir haben auf jeden Fall sowohl schriftlich als auch mündlich in meinen Vorträgen - die sind ja öffentlich einsehbar - im Europäischen Rat auf genau diese Frage hingewiesen und gesagt: Eines der Kernprobleme liegt in diesem manipulationsanfälligen Artikel 5.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nach September 2015, entnehme ich dem.

Zeuge Alexander Dobrindt: Richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Dann geht das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Herr Minister Dobrindt, ich komme jetzt zu einem völlig anderen Fall oder anderen Thema, sagen wir mal besser. Ich habe relativ früh in einer Bundestagsrede mal gefordert, dass die Software offengelegt werden muss, und dankenswerterweise hat man Teile jetzt davon, nämlich die Emissionsstrategien, die offengelegt werden müssen. Seit dem 22.04.2016 ist das etwas, was bei der Typgenehmigung vorgelegt werden muss von den Fahrzeugherstellern. An Ihrer Stelle saß vor nicht allzu langer Zeit Herr Zinke. Ich habe den dann gefragt, wie ich mir diese Dokumentation vorstellen muss, und er hat damals ausgeführt: Ja, das seien ein paar Tausend im Jahr, die ihm da vorgelegt würden, und die Dokumentationen umfassten 250, 300 bis 700 Seiten.

Und jetzt habe ich mal überschlägig gerechnet und habe also nur nachgerechnet: Was wäre denn, wenn das 1 000 und nicht, wie er gesagt hat, 15 000, sondern nur 1 000 von diesen Typgenehmigungsverfahren sind? Dann brauchen Sie - ich erspare jetzt die Zwischenrechnungen - aber acht Mannjahre, um nur zu lesen, was bisher vorliegt.

Und die Frage ist jetzt: Das KBA muss ja jetzt die Wirksamkeit der Umrüstungen überprüfen. Das KBA macht ab 1. Februar auch In-Use-Conformity-Prüfungen; alles gut. Das habe ich ja auch vor ungefähr einem Jahr schon mal gefordert, machen sie. Da kann ich jetzt fast die Schlagzeile produzieren, die Herbert Behrens schon hat: Ist gut gemacht. - Die Frage ist nur: Wer liest diese Emissionsstrategiedokumentationen, und wie werden die im KBA bearbeitet? Herr Odenwald hat darauf keine befriedigende Antwort geben können, Herr Zinke auch nicht, und der ist immerhin der Chef des KBA. Gibt es so etwas wie ein internes Manual, eine Handreichung, wie mit diesen Dokumentationen umgegangen werden muss? Denn wenn da nur Papier abgeheftet wird oder CD-ROMs irgendwo abgelegt, dann ist das ein bisschen wenig.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, erst mal stimmt es, was Sie sagen, Herr Klare, dass Sie in der Tat als einer der Ersten darauf hingewiesen haben und nicht nur in der Frage, was die Software-Offenlegung betrifft, sondern Sie haben ja auch in dieser Bundestagsrede, wenn ich mich richtig erinnere, über die Frage der Endrohrmessung gesprochen und die möglichen Schwierigkeiten, die man bei einer OBD-Messung haben kann, thematisiert. Und wir haben übrigens auch das - das habe ich ja vorhin erwähnt - aufgenommen und setzen das jetzt auch um. Übrigens habe ich festgestellt: Das wird ja nicht nur positiv begleitet auch in der Öffentlichkeit, dass wir jetzt auf die Endrohrmessung gehen. Ich halte es trotzdem für ein richtiges Vorgehen.

Jetzt kann ich Ihnen keine Auskunft darüber geben, wie im KBA die internen Prozesse im Detail gesteuert werden. Ich kann Ihnen aber ein Beispiel nennen, wie wir umgehen mit dieser Frage am Beispiel des Opel Insignia, der auch eine neue - ich weiß nicht, ob der jetzt eine komplett neue Typzulassung bekommen hat - - auf jeden Fall eines dieser Fahrzeuge, bei denen jetzt schon stattgefunden hat, dass die Nachfrage beantwortet werden muss, ob es in der Motorsteuerung entsprechende Maßnahmen gibt, die Abschalteneinrichtungen bedeuten. Und man hat in dem Falle auf einen externen Experten zugegriffen, in dem Fall auf Herrn Felix Domke, der die Prüfung der Software durchgeführt hat. Ich kann Ihnen auch nicht sagen, wie der das gemacht hat, aber - -

Arno Klare (SPD): Ich würde es auch nicht verstehen, wenn Sie es mir jetzt erklären würden. Ich bin nämlich kein Softwareanalytiker.

Zeuge Alexander Dobrindt: Gut, dann hätte ich es ja doch probieren können.

(Heiterkeit)

Arno Klare (SPD): Das wiederum wäre mir aufgefallen.

(Heiterkeit)

Zeuge Alexander Dobrindt: Auf jeden Fall kommt er zu dem Schluss in dem Ergebnis seiner

Prüfung - und das zeigt so ein bisschen, wo ich einfach sage, man bedient sich auch Externer -, er schreibt hier:

Ich kann somit bestätigen, dass die mir vorgelegte Software aus meiner Sicht so eingesetzt werden kann

- also, „so“ heißt: fachgerecht eingesetzt werden kann -

und keine weiteren Kritikpunkte bestehen. (?)

Davor schreibt er, was er alles - - welche Kritikpunkte er untersucht hat. Und vielleicht gibt das so ein bisschen den Eindruck - - Man wird das wahrscheinlich sehr unterschiedlich auch handhaben, je nachdem, wie die Strategien ausgeprägt sind oder wie die Strategien geschildert werden von den Herstellern, je nachdem, aber bis zu externen Fachleuten, die sich dann eben dieses Themas widmen und eine entsprechende Bewertung und Empfehlung abgeben.

Des Weiteren ist es natürlich auch für die Zukunft wichtig, dass die Software letztlich vorliegt, also die Softwarestrategie vorliegt, damit man im Zweifelsfall auch mal im Nachhinein entsprechende Prüfungen durchführen könnte. Da hat es zwei Effekte, dass wir jetzt zu dieser Entscheidung gelangt sind: erstens Transparenzklarheit und ein deutlich höheres Maß an Kontrolle, wie am Beispiel Herrn Domke hier und dem Opel Insignia ausgeführt, und zum anderen auch die Chancen, Nachkontrollen durchzuführen, wenn es möglicherweise neue Verdachtsmomente oder überhaupt, muss ich sagen, Verdachtsmomente gibt.

Arno Klare (SPD): Herr Minister, Sie können eventuell nachvollziehen, dass ich mit der Antwort nicht ganz zufrieden bin; aber ich lass das mal gleichwohl so stehen, wie es jetzt gesagt worden ist. Denn eine Antwort, wie das bewältigt werden soll, diese rund 300 000 Seiten, die Sie bisher vorliegen haben - macht 9 000 Minuten, ich mache es mal trotzdem, 15 000 Stunden, und das sind immerhin ein paar Jahre -, haben Sie immer noch nicht gegeben. Aber ist egal.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Endrohrmessung, darüber ist lange debattiert worden; jetzt soll die Endrohrmessung kommen. Frage ist jetzt, wie die bei Dieselmotoren NOx messen. Das ist mir nicht klar. Das als Schlagzeile zu haben, ist toll und finde ich auch als Erfüllung dessen, was ich mal gefordert habe; aber bisher ist mir nicht bekannt, wie das unter erschwierlichen Möglichkeiten überhaupt geschehen soll. Man kann bei den Ottomotoren CO messen, hat dann einen Indikatorwert, weil wenn CO stimmt, stimmen die anderen Werte auch. Man kann bei Diesel bisher nur die Trübung, die Abgastrübung messen, hat aber Partikelmessung. Partikel sind aber gar nicht das Problem, abgesehen davon, dass man welche herausfiltern kann. Ja, da kann man welche herausfiltern, die damit Mist gebaut haben, ja. Aber das entscheidende Problem, NOx, habe ich damit nicht im Griff. Was machen wir da?

Zeuge Alexander Dobrindt: Was ich bei der Endrohrmessung doch in erster Linie feststelle, ist, ob es ein grundsätzliches Problem mit dem Motor gibt, ob er einen Defekt hat, ob er übrigens manipuliert ist. Damit meine ich aber jetzt eine Einzelfallmanipulation und keine Herstellermanipulation. Es gibt ja auch die Möglichkeit, dass - umgangssprachlich nennt sich so was ja Motortuning - - Auch das kann in unzulässiger Weise eine Veränderung eines Motors bedeuten. Wir wissen heute nicht, in welcher Größenordnung so was stattfindet. Ich habe auch gelernt, eine OBD würde möglicherweise darüber gar keine Auskunft geben. All diese Fragen wird man damit klären können. Es wird aber natürlich nicht jeglicher Ausschluss von Manipulation dadurch möglich sein. Das heißt, ich kann auf die Frage „Kriegen wir damit alles erschlagen?“ nicht sagen, dass ich das bestätige, sondern es wird ein weiterer Baustein schlichtweg sein, dafür zu sorgen, dass wir ein höheres Maß an Kontrolle ausüben.

Arno Klare (SPD): Deshalb die ganz konkrete Nachfrage: Können wir sicher sein, dass NOx-Grenzwerte jetzt gemessen werden können, Grenzwertüberschreitungen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Die Endrohrmessung wird nicht den RDE nachvollziehen können. So, und jetzt müssen wir mal wieder zurückgehen

auf das, was wir zurzeit gerade machen. Wir schaffen einen neuen gesetzlichen Rahmen zur NOx-Messung, der durch RDE ein relativ komplexes Verfahren erlebt - ich glaube, über 70 Kilometer, wenn ich es richtig im Kopf habe -, dann entscheidet, ob dieses Fahrzeug sich innerhalb der Grenzwerte bewegt oder nicht. Und die Antwort darauf ist relativ klar: Dieses komplexe Verfahren RDE über diese 70 Kilometer, wenn ich sie jetzt richtig im Kopf habe, das kann natürlich nicht mit den vielen Lastwechseln, die damit verbunden sind - - weil der RDE ja nichts anderes tut, als letztlich das Fahrverhalten in der Stadt mit dem auf der Landstraße mit dem im bergigen Bereich mit Anfahrt und Bremsen und allen diesen Fragen versucht verdichtet darzustellen. Das kann man nicht, indem man auf einem Prüfstand auf der Rolle hinten am Endrohr einfach mal schnell misst. Von daher würde ich sagen: Das, was wir richtigerweise versuchen mit RDE zu erreichen, kann ich nicht einfach mit einer Messung am Endrohr bei einer normalen Abgasuntersuchung dann in gleicher Weise nachvollziehen. Sonst wären diese sehr komplexen RDE-Überlegungen ja nicht notwendig gewesen.

Kirsten Lühmann (SPD): Aber da werden wir ja weiter forschen lassen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Wenn das heißt, sehr geehrte Frau Lühmann, dass wir uns einig darüber sind, dass wir bei dieser dynamischen Entwicklung der Technik endlich auch bereit sind, dann die gesetzlichen Verfahren nachzuziehen, sind wir ganz beieinander. Wenn wir dann jetzt feststellen, dass man trotz dieser veränderten Dynamik bei der Technik immer noch Widerstände - übrigens schließe ich ja ausdrücklich jetzt hier Ihre Fraktion aus, ich rede gerade von anderen Stellen - - Wenn man feststellt, dass man dann aber nicht bereit ist, aus welchen Gründen auch immer, die Gesetze nachzuvollziehen, dann funktioniert das leider nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Da sind wir einer Meinung. - Ich habe jetzt keine Zeit mehr, das Thema „abschreckende Sanktionen“ aufzumachen; das mache ich beim nächsten Mal. Deshalb ganz kurz noch eine Frage zu der gemeinsamen Felduntersuchung. Die hat uns hier sehr lange beschäftigt,



Nur zur dienstlichen Verwendung

die Felduntersuchung, die erste gemeinsame Untersuchung zwischen dem Bundesumweltministerium und dem Bundesverkehrsministerium, konzipiert noch, glaube ich, unter Tiefensee, ausgeführt unter Ramsauer und beendet dann letztendlich, als Sie Minister waren. Nun ist der Abschlussbericht der BAST am 04.02.2015 in Ihrem Ministerium eingegangen, und wir haben uns auch den Inhalt sehr genau angeguckt. Das waren ja ein paar kritische Ergebnisse, die dann zwar diskutiert wurden mit den Autoherstellenden; aber die Frage, die ich jetzt stelle, ist: Der Bericht ist ja über ein Jahr später, und zwar nach Auftreten des VW-Abgasskandals, veröffentlicht worden. Warum hat das so lange gedauert, bevor dieses Papier veröffentlicht ist?

Zeuge Alexander Dobrindt: Dazu habe ich keine Erkenntnis.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut, aber Sie haben es ja doch dann letztendlich freigegeben, oder ist das nicht in Ihrem Zuständigkeitsbereich?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein. Sie haben mich gefragt: Wieso hat es so lange gedauert? Ich habe dazu keine Erkenntnis, warum es so lange gedauert hat.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. - Dann gehe ich noch mal darauf zurück, dass wir gesagt haben, es sind ja ziemlich große Diskrepanzen zwischen dem Rollenprüfstand und den Echtwerten. Und alle haben uns erzählt: Als diese Verordnung in Kraft getreten ist 2007, war es technisch nun einmal nicht anders möglich. Und die waren auch relativ gering. Der ADAC hat ja durchgehend Messungen dazu gemacht und hat zum Beispiel festgestellt, dass 2006 das Auseinanderklaffen des damaligen Prüfwertes und dem Realbetrieb im Schnitt 5,5 Prozent waren und 2015 die Lücke auf 17 Prozent gewachsen ist. Das haben uns auch andere hier gesagt, dass die einfach größer geworden ist. Meine Frage ist jetzt: Was ist daraus geschlussfolgert auch im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Felduntersuchung? 2006 war es noch nicht so ein Problem und 2015 augenscheinlich ein riesiges Problem.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, dass all diese Erkenntnisse wahrscheinlich dazu beigetragen haben, dass man die schnelle Umsetzung von RDE auch dann ermöglicht hat. Die Erwartungshaltung, die dahinter steht, ist ja, dass man mit RDE ja deutlich näher an diesem realen Fahrverhalten dran ist. Wie sich das jetzt auswirkt, übrigens dann ab September, das werden wir einfach auch noch mal beobachten und das werden wir auch noch mal sehen müssen. Das kann man heute auch noch gar nicht abschätzen; aber das ist der notwendige zwingende Weg letztlich, um das, was Sie als Erkenntnis da möglicherweise drin vermuten in dem, was Sie gerade geschildert haben - den größer werdenden Spreizungen - - um überhaupt eine einmal erhellende Erkenntnis dazubringen und nicht nur von der Vermutung zu leben.

Kirsten Lühmann (SPD): Noch 48 Sekunden, aber mit 48 Sekunden kann man sachgerecht, glaube ich, hier keine Aufklärung betreiben. Deswegen warte ich bis zur nächsten Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann von mir eine - - Oh, Entschuldigung! Klar, Bündnis 90/ Die Grünen sind an der Reihe. Pardon!

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Minister Dobrindt, Sie wollten von mir wissen, wie wir am 28.07.2015 darauf gekommen sind, nach Zykluserkennung und Abschalt einrichtung zu fragen. Die Frage kann ich Ihnen sehr einfach beantworten: Wir haben Briefe gelesen - und Gespräche geführt - von Verbraucher- und Umweltorganisationen, die auch an Sie gegangen sind. Wir haben die ernst genommen und da nachgefragt. Und jetzt stellt mein Kollege Kühn die Fragen dazu.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, Herr Minister, wir haben über das Thema, den Begriff der Abschalt einrichtung und die Frage, ob das nun hinreichend konkret definiert ist, und dergleichen gesprochen. Das kann aber nicht der einzige Grund gewesen sein, warum illegale Abschalt einrichtungen hier in Deutschland nicht erkannt wurden; denn die Formulierung zum Motorschutz bei der Frage, was



Nur zur dienstlichen Verwendung

zulässig ist und unzulässig bei der Abschalt einrichtung, ist nämlich die gleiche wie in den USA, was uns der Zeuge Peter Mock vom ICCT bestätigt hat. Insofern fand ich die Formulierung, die auf die schon viel zitierte Kleine Anfrage 18/5656 gegeben wurde zum Begriff Abschalt einrichtung - das hat mein Kollege Krischer schon zitiert - - gesagt:

Die Bundesregierung ... teilt jedoch ... die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalt einrichtungen sich in der Praxis bislang nicht umfänglich bewährt hat.

Jetzt möchte ich mal fragen: Wie sah denn eigentlich die Praxis aus? Weil wir hatten den Zeugen Zinke, also Chef des KBA, und der hat uns gesagt, dass der Begriff Abschalt einrichtung - Klammer auf: EU-Richtlinie, -Verordnung ist aus dem Jahr 2007 - ihm erst im September 2015 bekannt geworden ist und dass selbst im Arbeitskreis der Typgenehmigungsbehörden aus Europa Abschalt einrichtungen kein Thema gewesen ist. Also, wie sah denn die Praxis aus, wenn man zu der Einschätzung kommt, dass diese Praxis sich nicht bewährt hat oder nicht vollständig bewährt hat, wie es hier in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage von uns heißt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe ja vorhin schon darauf hingewiesen, dass meine Interpretation dahin geht, dass es sich hier um die Ausnahmen handelt, die im Artikel 5 ja leider so gefasst sind, dass sie doch sehr interpretationsfähig sind und leider auch missbrauchs anfällig sind. Des Weiteren habe ich darauf hingewiesen, dass es sich ja auch hier um eine in der Bundesregierung entstandene Antwort auf die Anfrage handelt, die von verschiedenen Ministerien entstanden ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt im Umkehrschluss: Weil man der Meinung war oder zu der Einsicht gekommen ist, dass diese Formulierung zum Begriff Abschalt einrichtung nicht hinreichend konkret ist, hat man im Typgenehmigungsverfahren überhaupt nie geprüft, ob irgendeine Form einer Abschalt einrichtung verbaut worden ist? Ich frage

das deshalb, weil wir in Anfragen immer genau danach gefragt haben, wie denn eigentlich die Prüfung seitens des KBA im Rahmen der Typgenehmigung aussah. Und da hieß es immer nur: Die Unterlagen, also die Unterlagen der Hersteller, vom KBA seien auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft worden. Das heißt für mich - noch mal bezugnehmend auf die Aussage der Praxis -: Die Praxis sah so aus, dass es überhaupt kein Instrument gab, eine Abschalt einrichtung zu erkennen oder zu überprüfen, ob eine Abschalt einrichtung verwendet wurde. Oder sehe ich das jetzt völlig falsch?

Zeuge Alexander Dobrindt: Zum einen weise ich darauf hin, dass offensichtlich ja der Kollege von der europäischen Prüfbehörde, der heute als Erster bei Ihnen war, auch darauf hingewiesen hat, dass es über diese illegalen Abschalt einrichtungen keine Kenntnis gab. Das erwähne ich jetzt nur deswegen, weil Sie gerade in Ihrer Frage den Hinweis versteckt hatten, dass man in Deutschland nichts erkannt hat. Erkennbar hat man aber in Europa und in den unterschiedlichen Genehmigungsbehörden - das zumindest zeigt sich ja auch bei allen Stellungnahmen aller europäischen Kollegen - von diesen illegalen Abschalt einrichtungen keine Vorstellung gehabt, das heißt nicht gewusst.

Die Prüfung - auch darauf bin ich schon eingegangen -, die rechtlich möglich dem KBA als zuständige Behörde zusteht, ist die Prüfung nach NEFZ. Ich glaube, dass Sie genauso wie alle anderen schlichtweg erwarten, dass staatliche Behörden nach rechtlichen Grundsätzen prüfen. Und dieser NEFZ wurde geprüft. Innerhalb dieses NEFZ war aber nichts auffällig. Jetzt formuliere ich mal anders: Es ist doch geradezu das Wesen des Betrugs, dass man versucht, den so zu gestalten, dass der Betrogene das nicht merkt. So. Und offensichtlich haben wir es ja hier mit einem erheblichen Betrugsversuch zu tun. Und erst als der bekannt geworden ist, hat man dann - und das hat auch wieder die Logik - überprüft, ob es andere gibt, die im gleichen Maße betrügen.

Jetzt erzähle ich Ihnen dazu auch noch was, weil man auch das ja einmal verstanden haben muss. Man kann ja nicht einfach auf eine Prüfstation



Nur zur dienstlichen Verwendung

gehen und sagen: „Im Computer eingeben ‚Prüf mal nach Abschalt-einrichtungen‘“, sondern du musst natürlich genau wissen, was du suchst. Und nur wenn du weißt, was du suchst, kannst du am Schluss die Prüfprozedur auch danach entwickeln. Deswegen haben wir ja in unserer Untersuchungskommission acht verschiedene Varianten der Prüfungen definiert, die ja für jedes Fahrzeug ablaufen. Warum? Das war die Entwicklung, die man notwendigerweise brauchte, um daraufhin dann festzustellen, ob es Manipulationen wie bei Volkswagen bei anderen auch gibt. Wenn ich von einer ganz anderen Art der Manipulation ausgehen muss, dann muss ich auch - - Entschuldigung, aber darüber reden wir doch.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, ich habe gefragt, wie Abschalt-einrichtungen geprüft werden.

Zeuge Alexander Dobrindt: Wenn ich von einer ganz anderen Art der Manipulation ausgehen muss, dann muss ich auch andere Prüfprozeduren entwickeln, um sie am Schluss auch entdecken zu können. Und deswegen noch mal: Der NEFZ ist das vorgeschriebene Prüfprotokoll. Und das kennt jeder, richtigerweise. Und innerhalb dieses NEFZ, was eine Prüforganisation prüfen darf, war halt nichts auffällig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist das Wort bei der CDU/CSU-Fraktion. Bitte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir haben derzeit keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann beziehe ich mich noch einmal auf die Kleine Anfrage der Grünen, die eben schon einmal in Rede stand, vom Juli 2016, also nach Aufdecken des Abgasskandals. Da wird auf die Frage nach der Definition von Abschalt-einrichtungen dann gesagt:

Der Begriff „Abschalt-einrichtung“ wird in Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert. Diese Definition ist weiterhin im Zusammenhang mit den Anforderungen in Artikel 5 Absatz 2 zu sehen.

Dann kommt der Satz:

Die Bundesregierung sieht diese Definition und die Anforderungen als grundsätzlich zielführend und umfassend an, auch mit Blick auf eine mögliche „Zykluserkennung“.

Meine Frage bezieht sich auf den Teil, der da jetzt kommt:

Sie teilt jedoch auch die Auffassung der Europäischen Kommission, dass das Konzept zur Verhinderung von Abschalt-einrichtungen sich in der Praxis bislang nicht vollumfänglich bewährt hat.

Der Begriff der Praxis war ja eben schon mal da. Ich beziehe mich aber jetzt nicht auf die Praxis, sondern ich frage nach dem Konzept zur Verhinderung von Abschalt-einrichtungen. Wie sah dieses Konzept aus? - Du hast nach der Praxis gefragt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich kann Ihnen da gerne wieder die Antwort geben, die ich auch schon gegeben habe: Mein Eindruck ist, dass es sich hier auf die Frage der Ausnahmen bezieht - das ist das, was ich auch kritisiere -; eine weitere Erkenntnis dazu habe ich nicht. Ich betone noch mal: Diese Antwort ist ja auch in Zusammenarbeit verschiedener Ministerien entstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gehe ich weiter - auch das war eben schon Gegenstand - bezüglich der Prüfbefugnisse des KBA, wo eben Sie, aber auch andere Zeugen immer darauf hingewiesen hatten, dass das KBA vor Aufdecken des Abgasskandals nur NEFZ messen durfte und nicht darüber hinaus. Entsprechend der Auffassung des BMVI, dass das KBA auf jeden Fall nicht über NEFZ hinausgehen darf?

Zeuge Alexander Dobrindt: Es entspricht, glaube ich, der allgemeinen Auffassung, dass die Behörden im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten sich verhalten müssen.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Und dann wurde ja später doch über NEFZ hinaus gemessen. Darum meine Frage danach, auf welcher Rechtsgrundlage dann das KBA im Rahmen der Untersuchungskommission außerhalb des NEFZ prüfen durfte.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe das vorhin schon erklärt: -

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich das nicht registriert. Sagen Sie es noch mal.

Zeuge Alexander Dobrindt: Als der Betrug oder die Manipulation erkennbar wurde, war der Auftrag der Untersuchungskommission, zu prüfen ob eine gleiche Manipulation auch woanders stattfindet. Und diese Art der Manipulation kann man dann nur detektieren, indem man auch Messprozeduren entwickelt, die genau darauf schauen. Diese Messprozeduren wurden entwickelt. Das heißt, schlichtweg hat sich die Notwendigkeit ergeben, nachzuvollziehen, ob andere - - ob gleiche Manipulationen bei anderen Fahrzeugen auch stattfinden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf Sanktionen kommen wir noch. - Dann will ich ganz gern vorher noch einen anderen Sachverhalt mit Ihnen bereden, und zwar haben wir in unseren Akten auch, dass Vertreter der Automobilindustrie gegenüber dem Verkehrsministerium immer wieder betont haben, dass die Absenkung von CO₂ eine „gesamtgesellschaftliche Aufgabe“, so heißt es dort, ist. Das ist beispielhaft im Schreiben der Opel AG vom 08.02.2008, Material A-AO, Ordner A (2), Blatt 3 ff. Sehen Sie das auch so? Ist das eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe?

Zeuge Alexander Dobrindt: Wenn Sie damit die Frage stellen, ob wir uns alle damit beschäftigen müssen, CO₂ zu reduzieren, dann würde ich sagen: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Da ist nämlich die Frage, wer eben zu dieser gesamtgesellschaftlichen Menge gehört, und ich beziehe auf jeden Fall auch die Halterinnen und Halter und Verbraucherinnen und Verbraucher dazu, die ja

möglicherweise auch ihre Kaufentscheidung davon abhängig gemacht haben, ob sie ein klima- und umweltfreundliches Auto fahren wollen. Und da geht es um die Gewichtung oder Ab-, ja, um die Gewichtung, wer dort stärker sich durchsetzen kann, ob es nun Verbraucherinneninteressen sind oder die Automobilindustrie.

Sie wurden beispielsweise in dem Untersuchungsbericht, im Bericht der Untersuchungskommission auf europäischer Ebene zitiert. Sie wurden dort zu Ihrer Kommentierung des Vorschlags des Ministeriums für Justiz und Verbraucherschutz gefragt bezüglich der Musterfeststellungsklage. Danach haben Sie handschriftlich kommentiert: „Lehnen wir ab!!! Komplette streichen!“ Das ist Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1-1-1, Ordner 9, Blatt 243. Können Sie mir Ihre Motivation für diesen Kommentar etwas näher erläutern?

Zeuge Alexander Dobrindt: Sie können mir es zeigen; aber ich kann mich auch daran erinnern, weil es mir jetzt in den vergangenen Monaten noch mal begegnet ist. Ja, es geht darum, dass wir einen Bericht abgegeben haben über den Fall Volkswagen - das ist der erste Punkt - und diese grundsätzliche Frage „Sammelklage“, wie sie da formuliert war, aus meiner Sicht zu weitgehend war für diesen Bericht und zweitens in der Tat das Thema „Sammelklage“ ein in der Koalition umstrittenes Thema ist und auch im Koalitionsvertrag nicht Eingang gefunden hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab ja die Vorlage, einen Referentenentwurf zu diesem - - Wie war der weitere Verlauf mit diesem Referentenentwurf aus dem Hause des Justizministers?

Zeuge Alexander Dobrindt: Welchen meinen Sie?

Vorsitzender Herbert Behrens: Zur Musterklage.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, zu diesem Zeitpunkt, als ich das aufgeschrieben habe, gab es keinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Zur Musterfeststellungsklage.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Zu dem Zeitpunkt, als der Bericht für den Ausschuss - ich weiß gar nicht mehr, es war der Verbraucherausschuss, dem dieser Bericht zugeleitet ist - gab es meines Wissens keine Vorlage für ein Gesetz.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann kam es aber auch nicht mehr zur Vorlage eines Referentenentwurfs. Verstehe ich das richtig?

Zeuge Alexander Dobrindt: Doch, inzwischen gibt es einen Referentenentwurf, wenn ich es richtig erinnere.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Nein, ich wollte nur sagen: Das zitierte Dokument war ein Bericht für den Rechtsausschuss, und der ist natürlich abgestimmt worden, und da haben Sie halt diese Streichung gemacht. Wir haben auch in den Unterlagen, dass Ihr Haus das nicht verstanden hat, sondern dass es eigentlich dafür war und dass Sie dann aber gestrichen haben. Sie haben das eben erklärt und gesagt, dass es ja nicht abgestimmt war innerhalb der Koalition zu dem Zeitpunkt - so habe ich das zumindest verstanden - und dass Sie deshalb diese Streichung vorgenommen haben.

Zeuge Alexander Dobrindt: Die zwei Elemente, die ich gerade genannt habe. Einen davon haben Sie gerade wiederholt.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. - Ich habe nur noch eine kleine Frage. Ich hatte ja vorhin darauf hingewiesen auch auf die Felduntersuchung und die Frage, was macht man daraus. Jetzt haben wir ja auch in Europa diesen Untersuchungsausschuss gehabt, und dieser Untersuchungsausschuss hat in seinem Zwischenbericht - ich sage jetzt ausdrücklich: nicht nur Deutschland, sondern allen Ländern - in der Ziffer 31 ins Stammbuch geschrieben, dass alle Länder in Europa zu wenig Personal haben, um eigene unabhängige Prüfungen hätten durchführen zu können. Vergangenheit! Dann haben Sie ja dafür gesorgt unter anderem, dass das KBA zwar eigene Rollenprüfstände

kriegt, also dass man in der Zukunft dieses Problem behebt. Was ist Ihre Antwort auf den Vorwurf der Untersuchungskommission von Europa, jetzt bezogen auf Deutschland? Italien und so was - können Sie sich nicht zu äußern; das ist mir klar.

Zeuge Alexander Dobrindt: Sie meinen den speziellen Vorwurf „Personal“?

Kirsten Lühmann (SPD): Ja, zu wenig Personal, um eigene Prüfungen machen zu können.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja gut, bei uns geht ja einher mit dem Aufbau der entsprechenden Prüfmöglichkeiten, der technischen Prüfmöglichkeiten, auch ein Aufbau des Personals. Ob dies und in welchem Umfang das weitergeführt werden muss, kann man aus heutiger Sicht nicht sagen, weil ehrlicherweise wir auch gar keine Auskunft oder keine Prognose darüber geben können, wie viele Typzulassungen zukünftig noch bei uns stattfinden werden. Aktuell haben wir die schärfste Form der Prüfungen in Europa. Und wie Sie wissen, kann jeder seine Typzulassung in dem Land beantragen, in dem er will; dazu gibt es keine Vorschriften. Eine Großzahl der Zulassungen werden in der großen Automobilnation Luxemburg durchgeführt, und ich kann keine - ja, ich kann nicht erkennen, dass da sich ein Umkehrtrend zeigt.

Kirsten Lühmann (SPD): Nein, aber der Bericht bezog sich auf die Vergangenheit. Aber ist gut.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, deswegen wollen wir in der Zukunft mehr Personal.

Kirsten Lühmann (SPD): Besser werden, genau. - Ich komme noch mal zurück auf den Bericht der Untersuchungskommission. Wir haben hier auch schon mehrfach darüber geredet, dass es mehrere Varianten gab und dass von der ersten Variante bis zum endgültigen Abschlussbericht mehrere Dinge dort verändert wurden. Unter anderem haben wir in MAT A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-4, Ordner 31 von 79, Seite 111 bis 114 - Entschuldigung, ich habe die Nummer nicht gemacht - ein Dokument, ein Fax von Herrn Odenwald, der drei Passagen streicht. Ich nenne Ihnen, was da drin stand. Einmal:



Nur zur dienstlichen Verwendung

Die Qualität und Robustheit der europäischen Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge muss im Dialog mit der Europäischen Kommission verbessert werden ...

Der zweite Punkt, der gestrichen werden sollte:

Ein effektives Verwaltungsverfahren wird erstellt, mit dem auf Zuwiderhandlungen schnell und wirksam reagiert werden kann...

Und das Dritte, auf was ich jetzt eingehe:

Die Sanktionsregelungen müssen im nationalen Recht verschärft werden...

Da stand aber nicht: „komplett gestrichen“, sondern da stand nur: „hier nicht“. Also, es sollte aus dem Bericht raus. Und meine Frage ist: Wo sollte es denn angesprochen werden? Warum sollte es aus dem Bericht raus, und wo sollte es dann erwähnt werden oder wo wurde es eventuell erwähnt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielleicht geben Sie mir es mal, damit ich weiß, über was wir da überhaupt reden.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Kirsten Lühmann (SPD): „Nicht für dieses Papier!“ ist die konkrete Formulierung.

Zeuge Alexander Dobrindt: Von welchem Papier reden wir denn eigentlich?

Kirsten Lühmann (SPD): Abschlussbericht Untersuchungsausschuss. - Nein, Entschuldigung: Kommission, ja. - Das ist einer der ersten Entwürfe des Berichts der Untersuchungskommission VW. Und da steht drin: nicht für diesen Bericht. Das ist ja okay. Wo ist es aber dann aufgetaucht? Warum sollte es da nicht rein?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, ich gehe davon aus, nachdem der Staatssekretär ja hier war, haben Sie ihn wahrscheinlich direkt gefragt. Ich kenne diese Form nicht, und mir ist auch der Abschlussbericht zur Kenntnis gegeben worden und nicht ein Zwischenbericht in der Form von „Was soll in dieses Papier rein, oder was soll nicht in dieses Papier rein?“, falls mit „Papier“ der Abschlussbericht gemeint ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Also ist die Antwort: Sie kennen die Vorentwürfe nicht. Man hat Ihnen nur den Abschluss, den endgültigen vorgelegt, und den haben Sie dann zur Kenntnis gekriegt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, ich habe ja vorhin erwähnt, dass wir 70 Sitzungen hatten und ich habe teilgenommen bei drei Sitzungen mit Herstellern. Einen habe ich vorhin erwähnt; das war Fiat. Ich habe teilgenommen bei einer Sitzung mit Opel, bei einer mit Bosch, dann bei einer Auftaktveranstaltung und in der Logik bei einer Sitzung am Schluss, wo man mir den Untersuchungsbericht erklärt hat. Ich habe keine Zwischenberichte oder - - ich weiß nicht. Diese Form und die Frage: „Was kommt da rein oder kommt da nicht rein?“, ist mir nicht zur Kenntnis gebracht worden.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Ich möchte noch einmal auf den letzten Punkt, der da dann raus sollte oder nicht in diesen Bericht rein sollte, sondern woanders, in einem anderen Zusammenhang eingehen, nämlich die Sanktionsregelung. *Die Welt* hat am 07.07.2016, andere Zeitungen auch, getitelt: Bußgeldverzicht VW. - Nun gab es nie einen Bußgeldbescheid an VW, also konnte man auf diesen Bußgeldbescheid auch nicht verzichten. Aber das ist jetzt die juristische Freiheit, wie die ihre Titel gestalten. Fakt ist die Frage, dass Ihre Sprecherin gesagt hat auf die Frage von Journalisten, ob denn die Möglichkeit bestanden hätte, diesen Bußgeldbescheid überhaupt zu erlassen: Was grundsätzlich möglich ist, ist das eine, was wir in dieser Sache unternehmen, ist das andere.

Und nun haben Sie in Ihrem Eingangsstatement ausgeführt, dass die EU-Kommission das Vertragsverletzungsverfahren an diesem Punkt, also



Nur zur dienstlichen Verwendung

wirksame und abschreckende Sanktionen zurückgenommen hat. Und dann frage ich Sie, wie die Aussage Ihrer Sprecherin zu verstehen ist: Was grundsätzlich möglich ist, ist das eine, was wir machen, ist das andere. - Also, gibt es Möglichkeiten? Weil bis jetzt konnte mir das noch keiner sagen. Dann wäre ich beruhigt; ich habe immer wieder gefordert, dass es in unserem jetzigen Recht wirksame und abschreckende Sanktionen, zum Beispiel Bußgelder, gibt. Ich kenne von Ihnen die Äußerung, dass Sie sagen, der Entzug der Typgenehmigung wäre schon das schärfste Schwert, das wir hätten.

Zeuge Alexander Dobrindt: Es ist zumindest schon mal ein sehr scharfes Schwert. Ich glaube, daran hat ja auch niemand Zweifel, dass dem so ist. Die Sanktionssituation ist in der Tat so, wie ich sie auch vorhin dargestellt habe, dass es kein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland gibt, das eine Umsetzung oder eine mangelnde Umsetzung der Sanktionen uns vorwirft. Es hat die Diskussion gegeben. Im Pilotverfahren hat die Kommission darauf hingewiesen, wir möchten einmal begründen, wie die Umsetzung ist. Diese Begründung ist der Kommission mitgeteilt worden. Daraufhin hat die Kommission auch diese mangelnde Umsetzung oder den Vorwurf der mangelnden Umsetzung so nicht mehr erhoben. Gegen die Länder Tschechien, Litauen und Griechenland wird weiterhin vonseiten der Kommission dieser Vorwurf an der Stelle auch erhoben.

Ich habe immer sehr deutlich gemacht, dass unsere Aufgabe darin zu sehen ist, dass die Fahrzeuge in einen rechtskonformen Zustand gebracht werden müssen, dass es im Sinne des Verbrauchers ist, dass er ein Fahrzeug erhält, so wie er es auch von Volkswagen zugesichert bekommen hat. Wenn dies nicht der Fall ist, dann muss dies so hergestellt werden.

Die Frage von Strafen hängt zusammen mit den staatsanwaltlichen Ermittlungen und den entsprechenden richterlichen Entscheidungen. Wir haben ja zurzeit - also zumindest zwei habe ich gerade im Kopf - zwei Staatsanwaltschaften, die ermitteln, und da wird es möglicherweise auch dann zu Gerichtsentscheidungen kommen. Das hängt stark zusammen auch mit den Fragen im

Bereich der Unterlagen, das heißt: Vorlage falscher Unterlagen, Urkundenfälschung, alles, was dazugehört. Und ich glaube, das ist ja auch einer der entscheidenden Unterschiede zwischen dem Rechtssystem, wie wir es hier in Europa haben, und dem amerikanischen Rechtssystem, dass wir über die Fragen der Strafen nicht nur gegenüber den einzelnen handelnden Personen, sondern auch dem Unternehmen - - von den Gerichten entschieden wird und nicht von den Verwaltungsbehörden. Dabei würden wir auch gerne bleiben.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich teile absolut Ihre Auffassung, dass erst mal wichtig ist, dass die Verbraucher und Verbraucherinnen in einen vernünftigen Zustand versetzt werden, aber dann als Nächstes die Gerichtsverfahren laufen. Sie haben mir aber noch nicht erklärt, was Ihre Sprecherin nun damit meint; denn ich gebe ehrlich zu, ich war auch verwirrt, wenn sie da sagt: Was grundsätzlich möglich ist, ist das eine. - Damit impliziert sie, dass es rechtlich in Deutschland möglich ist, dieses Bußgeld zu erlassen, und dass Sie aber davon abgesehen haben, was ich nicht glaube. Das würden Sie niemals tun. Aber wenn Sie es wenigstens erklären könnten!

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich glaube, der Hinweis „dieses Bußgeld“ ist wahrscheinlich ein bisschen zu kurz, weil wir haben es ja möglicherweise hier mit einer Vielzahl von verschiedenen Vorgängen zu tun. Zumindest aus juristischer Sicht ist es ja nicht ein Tatbestand, um den es sich hier handelt, sondern eine Vielzahl von Tatbeständen, um die es sich hier handelt. Und den freundlichen Hinweis, was ich tun würde oder nicht tun würde, nehme ich gerne zur Kenntnis, aber nicht als Grundlage für zukünftige Handlungen.

Meiner Kenntnis nach - ich habe Ihnen das gerade ausgeführt, wie die Situation sich darstellt - haben wir in unserem Rahmen das, was angemessen ist, umgesetzt. Und ich gehe auch davon aus, dass wir in den Diskussionen mit der Europäischen Union auch genau das so darlegen werden können. Ob es weiter gehende Strafen gegenüber Volkswagen gibt, entscheiden andere. Das, was rechtlich gesehen möglich ist im Bereich der Sanktionen und angemessen, ist aus meiner Sicht



Nur zur dienstlichen Verwendung

auch genauso umgesetzt. Teil der Sanktionen ist natürlich, diese Fahrzeuge in den rechtskonformen Zustand zu versetzen.

Kirsten Lühmann (SPD): Okay, das ist für mich keine Sanktion, sondern eine Rechtsfolge; aber da sind wir jetzt bei juristischen Spitzfindigkeiten, und das ist hier nicht der Raum dafür.

Meine letzte Frage in dieser Runde ist die - wir bleiben bei den Verbrauchern und Verbraucherinnen -: Wir haben Herrn Zielke gefragt, ob, als Sie diskutiert haben diese ganzen Fragen: „Was machen wir? Was sind Sanktionen, was für Sanktionen bekommen die? Wie können wir sicherstellen, dass die Verbrauchenden nach der Umrüstung nicht schlechtergestellt werden?“, das durchaus debattiert worden ist, was eigentlich passiert, wenn es Fahrzeuge gibt nach einem gewissen Zeitpunkt, die immer noch nicht umgerüstet sind und auf unseren Straßen rumfahren. Herr Zielke sagte, das wäre zwar debattiert worden; aber seines Wissens wäre dazu keine Entscheidung gefällt worden. Jetzt ist meine Frage: Ist im Untersuchungszeitraum - darauf müssen wir ja immer achten - da dann eine Entscheidung gefällt worden, oder ist die später gefällt worden oder noch gar nicht? Also, „noch gar nicht“ darf ich nicht fragen, weil das ist nach dem Untersuchungszeitraum.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, im Untersuchungszeitraum ist keine abschließende Entscheidung gefällt worden; aber - ich habe, glaube ich, auch darüber mal im Grundsatz gesprochen - ich gehe davon aus, dass alle Fahrzeuge umgerüstet werden. Wir gehen davon aus, dass die Fahrzeuge umgerüstet werden. Es gibt zumindest einen verpflichtenden Rückruf. Der muss dazu führen, dass alle Fahrzeuge umgerüstet werden. Das heißt in der Logik natürlich, dass Fahrzeuge, die nicht umgerüstet werden, in einer Endkonsequenz auch außer Betrieb genommen werden können.

Sie können außer Betrieb genommen werden - das ist ja eine Frage einer Entscheidung, die dahinter steht -, können außer Betrieb genommen werden. Das war ja die Diskussion auch in den

letzten Wochen, ob Fahrzeuge, die nicht umgerüstet sind, keine TÜV-Plakette mehr bekommen, also etwas, was man erst im Ergebnis natürlich nach diesem Umrüstungsprozess, der ja für jedes Fahrzeug 18 Monate beträgt, dann auch entscheiden kann. Aber aus meiner Sicht ist relativ klar, dass wir mit der Pflicht dieser Umrüstung und der Kontrolle, die dazugehört, im Zweifelsfall auch, wenn ein Fahrzeug nicht umgerüstet ist und nicht umgerüstet wird, am Schluss eine Verlängerung der TÜV-Plakette vermeiden. Jetzt gehen wir mal davon aus in der Logik: Wenn einer beim TÜV vorfährt, das Fahrzeug nicht umgerüstet ist, wird er zumindest an dieser Stelle noch mal darauf hingewiesen, dass er jetzt sein Fahrzeug umrüsten muss. Das ist natürlich auch für uns eine Gelegenheit, den Fahrzeughalter noch mal außerhalb des Briefkontakts darauf hinzuweisen, dass das notwendig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann - - Wollten Sie noch was ergänzen, Herr Dobrindt? Sonst gebe ich das Wort weiter an die Fraktion der Grünen. Ich konnte nicht sagen, ob Sie gerade blättern, um die Frage weiter zu beantworten, oder - - Okay, dann gebe ich weiter an Bündnis 90/Die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich komme noch mal zurück auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage, der Drucksache 18/5656. Da haben Sie - den Sachverhalt haben wir ja schon besprochen - zum Begriff der Abschaltinrichtung bei der Beantwortung dieser Frage gesagt, da wären andere Häuser beteiligt gewesen an der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage und wohl auch konkret an der Beantwortung dieser Frage. Wir haben in den Unterlagen nichts gefunden, dass andere Häuser sozusagen an der Beantwortung dieser Anfrage beteiligt waren. Ich kann auch nicht erkennen, wo bei der Verordnung 715/2007 andere Häuser sozusagen zuständig wären. Vielleicht können Sie das noch einmal aufklären nach Ihrer Erinnerung: Welche anderen Häuser waren daran beteiligt und konkret an der Beantwortung dieser Frage bzw. der Anfrage insgesamt involviert gewesen?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Mein Kenntnisstand ist, dass andere Häuser beteiligt sind. Das ist übrigens keine Seltenheit, sondern, wie Sie wissen, werden bei Kleinen Anfragen immer andere Häuser auch mit beteiligt. Ob das jetzt in Ihren Unterlagen auftaucht, kann ich nicht beurteilen. Aber die Beteiligung anderer Häuser, sagen wir mal bei einem - - Die Grundsatzfrage ist: CO₂- und Spritverbrauchsangaben - - glaube ich, ist logisch, dass wir da andere Häuser beteiligen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Sie haben gesagt - - Ich habe ja gefragt, wie jetzt eigentlich die Praxis bei der Prüfung der Verwendung von Abschaltvorrichtungen war. Da sind Sie immer automatisch sozusagen zu illegalen Abschaltvorrichtungen gesprungen - war aber gar nicht meine Frage - und haben gesagt: Die Prüfbehörde, also in dem Fall das KBA, konnte bei Typgenehmigung nur sich auf den NEFZ berufen. Dann will ich doch aber noch mal auf eine Antwort des Staatssekretärs Norbert Barthle vom 2. Dezember innerhalb der Fragestunde auf meine Frage kommen. Da hieß es nämlich:

Eine Offenlegung der Motorensoftware durch den Automobilhersteller ist im Rahmen der Typgenehmigung gegenüber dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde

– also KBA –

auf begründete Nachfrage bereits heute möglich.

Das bedeutet also, dass über sozusagen den NEFZ die Typgenehmigungsbehörde sehr wohl Möglichkeiten hatte, zu überprüfen, ob, unabhängig von der Frage, ob es legale oder illegale sind, Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden. Und ich habe Ihre Aussagen dazu so verstanden, dass - dazu hatte ja auch der Vorsitzende gefragt, nach einem Konzept, und ich habe gefragt, wie das in der Praxis war - es also dazu gar keine Praxis und entsprechend auch kein Konzept gab - so interpretiere ich das - und dass eben auch die rechtliche Möglichkeit hinsichtlich der Offenlegung der Motorensoftware auch gar nicht in Anspruch genommen wurde, weil - das ist mir ja

auch beantwortet worden - es keinen einzigen Fall gab, wo das Kraftfahrt-Bundesamt sozusagen das im Rahmen der Typgenehmigung eingefordert hat.

Also, nur dass wir nicht unterschiedliche Dinge unterschiedlich verstehen: Liege ich da jetzt richtig, dass es also gar kein Konzept und gar keine Praxis gab, überhaupt Abschaltvorrichtungen im Rahmen der Typgenehmigung zu überprüfen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Können Sie mir mal die Unterlage zeigen, von der Sie reden?

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hatte einmal gefragt, ob die Möglichkeit rechtlich bestand - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Auf welcher Seite? Hier ist alles markiert.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, die erste Seite, da ist oben rechts die Antwort von Herrn Staatssekretär Barthle, wo zum Ausdruck kommt, dass also die rechtliche Möglichkeit der Offenlegung der Motorensoftware schon bestand, also vor dem Abgasskandal. Und auf der zweiten Seite müsste drin sein die Antwort, wo ich gefragt habe, ob das überhaupt jemals in Anspruch genommen wurde, diese rechtliche Möglichkeit; das müsste unten links gewesen sein auf dem Dokument. Da wird mir mitgeteilt, dass das also nie genutzt wurde. Daraus schließe ich, dass der rechtliche Handlungsspielraum vor dem Abgasskandal eigentlich nie genutzt wurde, der aber bestand.

Zeuge Alexander Dobrindt: So, ich lese hier jetzt zum einen die Antwort von Staatssekretär Barthle:

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



Nur zur dienstlichen Verwendung

Also noch mal:

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

Das widerspricht - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist so wie mit Frage 12 und 13 der Kleinen Anfrage, weil auf der ersten Seite steht nämlich die Möglichkeit - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich lese doch jetzt nur vor, was Sie mir gerade gegeben haben. Mehr tue ich doch gar nicht. - Und dann steht hier:

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

Na, ich kann das nicht beurteilen. Ich habe jetzt - - Ich kann Ihnen sagen, dass das da steht. Ich weiß nicht - muss ich nachschauen -, ob dem so ist. In der Tat haben wir jetzt dafür gesorgt, dass dadurch, dass wir bei den Typgenehmigungen abfragen, ob jemand Motorschutzsoftware verwendet oder Gründe für den Motorschutz angibt für die Programmierung seiner Software - - dann auch die Software offenlegen muss und sie von uns geprüft wird. Ich glaube, das ist ja letztlich doch in Ihrem Sinne. Darauf wollen Sie doch hinaus.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, und worauf ich auch hinauswollte: Sie haben gesagt, die Prüfbehörde, also der Technische Dienst bzw. das KBA, hätte sozusagen im Rahmen der Typgenehmigung nur den NEFZ sozusagen zur Verfügung gehabt. Und ich sage, die rechtliche Möglichkeit - und das ist ja auch die Beantwortung dieser Anfrage - sagt eben, wir hätten deutlich mehr gehabt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, das widerspricht sich - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Richtig ist die Einschätzung, dass - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, nein, nein. Das ist - - Jetzt verstehe ich, was Sie meinen; aber das ist natürlich - - entspricht jetzt nicht der Realität. Der Prüfmechanismus ist der NEFZ. So. Das ist die Aufgabe des KBA, im Rahmen der rechtlichen Vorgaben - das ist der NEFZ - zu prüfen. So, jetzt kommen Sie zu dem Schluss: Nein, nein, man könnte ganz andere Sachen machen. - Erst mal muss man den NEFZ machen; das ist die Aufgabe. Was ich gesagt habe: Wir können kein anderes Prüfprotokoll ablaufen lassen.

Und dann sagt hier die Antwort von Herrn Barthele, auf begründete Nachfrage wäre es heute möglich. Eine begründete Nachfrage kann man ja wohl nicht dadurch begründen, dass man sagt: Ein NEFZ wurde ohne Probleme oder ohne, dass man einen Verdacht bekommen hat, absolviert. - Daraus lässt sich keine begründete Nachfrage erklären. Das heißt, wenn einer sich im NEFZ, ein Fahrzeug, korrekt dargestellt hat, kann ich rechtlich keine begründete Nachfrage daraus ableiten. Das ist, glaube ich, die Erklärung daraus, dass man nicht, wie Sie gerade, versucht, zu ergründen, ob man nicht von Haus aus immer hätte sagen können: Wir schauen in die Software rein. - Das tun wir jetzt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Die Frage-runde geht an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Es wird nicht besser, weil die Fragen auch nicht besser werden. Wir haben keine mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine Frage, Herr Dobrindt, richtet sich noch mal auf die Frage des Sanktionierungsbedarfs. Nach einer Mail von Dr. Albrecht an Unterabteilungsleiter Zielke war das BMVI bisher der Auffassung, dass die Verordnung 715/2007 keinen gesonderten Sanktionsbedarf berge, weil sich die Sanktionen im deutschen Recht aus den - Zitat - „diesbezüglichen generellen Vorschriften ergeben“, welche primär



Nur zur dienstlichen Verwendung

„verwaltungsrechtliche Maßnahmen“ seien. - Das ist BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-4, Ordner 26, Blatt 407.

Hierzu verweist die Bundesregierung auf die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung. Meine Frage an Sie - - aus diesem Schreiben, wo Herr Dr. Albrecht vorschlägt, das Thema Sanktionen mit Herrn Staatssekretär Odenwald in folgendem Sinne zu erörtern, wo es heißt:

Hätte BMVI die rechtswidrige Verwendung von Abschaltvorrichtungen durch einen Hersteller zusätzlich in den Bußgeldtatbestand des § 37 EG-FGV aufgenommen, so hätte die Bußgeldobergrenze maximal 5000 Euro betragen.

Und so weiter. Das sei nicht ausreichend abschreckend gewesen usw. usf. - Waren Sie auch vor der Aufdeckung des Abgasskandals der Auffassung von Dr. Albrecht, dass es keiner besonderen Sanktionierungsmöglichkeiten bedarf, um Artikel 13 der Verordnung gerecht zu werden?

Zeuge Alexander Dobrindt: Können Sie mir die Unterlage geben?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt)

Das ist der vierte Spiegelstrich des Schreibens von Albrecht an Guido Zielke.

Zeuge Alexander Dobrindt: Noch mal: Wo haben Sie auf diesem Blatt zitiert?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist Spiegelstrich vier:

Hätte BMVI die rechtswidrige Verwendung ... aufgenommen, so hätte die Bußgeldobergrenze maximal 5000 Euro betragen.

(Der Zeuge liest in dem Schriftstück)

Zeuge Alexander Dobrindt: So, und Ihre Frage dazu war?

Vorsitzender Herbert Behrens: Waren Sie vor Aufdeckung des Abgasskandals der geschilderten Auffassung, dass es keiner besonderen Sanktionierungsmöglichkeiten bedarf?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe vor Aufdeckung des Abgasskandals mich mit dieser Frage nicht befasst und war auch nicht damit befasst. Wenn ich mit den illegalen Abschaltvorrichtungen nicht befasst war, kann ich auch nicht mit Bußgeldern diesbezüglich befasst gewesen sein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Dann geht es weiter bei dem Vorhalt - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Außerdem weise ich darauf hin, dass Sie jetzt *einen* möglichen Bußgeldtatbestand zitiert haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, es ging nur um die Frage - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Es gibt ja mehrere.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ja. - Nein, wenn Sie sich nicht damit befasst haben, ist das ja auch eine Antwort.

Dr. Albrecht schreibt in einer Mail nach Aufdeckung des Abgasskandals, dass der aktuelle Fall und die detaillierte Prüfung zeigen - Zitat -

... dass die bestehenden Vorschriften den europäischen Vorgaben wohl nicht in vollem Umfang gerecht werden. Das betrifft speziell die Sanktionen für das rechtswidrige Verbauen von Abschaltvorrichtungen. ...

Herrn StS O

- Herrn Staatssekretär Odenwald -

sollte vorgeschlagen werden, dass das Sanktionensystem für das Typengenehmigungsverfahren generell überarbeitet und an die euro-



Nur zur dienstlichen Verwendung

päischen Anforderungen angepasst werden sollte. Dafür bedarf es entsprechender Personalausstattung, die bisher für dieses Thema nicht zur Verfügung stand.

Das ergibt sich aus dem Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-4, Ordner 26, gleiche Stelle auf diesem Blatt 407.

Zeuge Alexander Dobrindt: Geben Sie mir das auch, bitte.

(Zuruf: Das ist das gleiche!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. - Wurden Sie darüber informiert, dass - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Welcher Spiegelstrich?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist der vorletzte. - Der beginnt:

Unabhängig davon zeigt die Befassung mit dem aktuellen Fall ... dass die bestehenden Vorschriften ... wohl nicht in vollem Umfang gerecht werden.

Meine Frage deshalb: Wurden Sie darüber informiert, dass die Mitarbeiter des BMVI der Ansicht sind, dass die Vorschriften wohl nicht genügen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, aber ich habe ja vorhin ausgeführt, dass im Rahmen des Pilotverfahrens Europas gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren nicht eingeleitet worden ist, was im Ergebnis heißt: Deutschland hat die Sanktionsregeln umgesetzt. - Ich habe ja die Länder erwähnt vorhin, bei denen dieses Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden ist. Für diesen Fall „Nichtumsetzung der Sanktionen“ ist es eben gerade nicht gegen Deutschland eingeleitet worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, in der Folge war dann auch diese Rechtsauffassung, die hier von Dr. Albrecht dargestellt ist, dadurch obsolet, dass kein Verfahren eingeleitet worden ist?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, davon muss man ausgehen. In dem Moment, wo wir gegenüber Brüssel dargestellt haben, wie die Umsetzung der Sanktionen stattgefunden hat, und Brüssel zu dem Ergebnis kommt: „Es gibt kein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland“, und damit zu erkennen gibt, dass die Sanktionsregeln umgesetzt sind, ist dies offensichtlich jetzt in dem Fall von Herrn Albrecht obsolet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen und gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Fragen. - Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dobrindt, ich würde Sie fragen zum Begriff „Thermofenster“. Der taucht in den Akten vor dem 22.04.2016, also mit der Veröffentlichung des Untersuchungskommissionsberichts, nicht auf, und die Entstehung des Begriffs wird in den Unterlagen als VS-Vertraulich gehalten. Die Frage stellt sich natürlich, warum das so ist und ob der Begriff eigentlich eine Erfindung der Untersuchungskommission ist. Also, man findet ihn nirgends sonst. Können Sie das aufklären?

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war eine Metapher!)

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich bin in meiner Aufklärung durch die Untersuchungskommission über die Inhalte über ein Thermofenster informiert worden. Es findet sich ja auch in dem Untersuchungsbericht. Die öffentliche Berichterstattung über Thermofenster hat einen sehr breiten Raum eingenommen, und mein Eindruck ist, dass dieses Thermofenster nicht nur in unserer Debatte hier stattfindet, sondern diese Frage „Thermofenster“ findet ja auch auf europäischer Ebene statt. Also von daher: Ich kann keine weiteren Auskünfte darüber geben als das, was ich Ihnen gerade mitgeteilt habe. Meine Berührung mit „Thermofenster“ war, dass die Untersuchungskommission mich darüber aufgeklärt hat.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde da noch mal nachfragen: „Thermofenster“, ich meine, ist eine interessante Begriffsschöpfung, die in der Untersuchungskommission das erste Mal auftaucht. Warum man das nicht „Temperaturbereiche, wo Abgase manipuliert werden“ nennt - das wäre eigentlich ja das Zutreffende -, warum Sie es dann euphemistisch „Thermofenster“ nennen, seis drum - geschenkt.

Mich würde interessieren: Wann ist eigentlich die Definition, die Entscheidung gefallen, und wie, dass die Abriegelung einer Abgasreinigungseinrichtung beispielsweise unterhalb von 19 Grad - ein namhafter deutscher Hersteller macht das - nach EU-Verordnung zulässig, eine Motorschutzmaßnahme ist und nicht, wie Sie das für Volkswagen und, wie ich Ihren Ausführungen eben auch entnehmen konnte, bei Fiat sehen, eine illegale Abschalteneinrichtung? Wo ist also die Trennlinie erfolgt? Weil wir haben ja Gutachten vorliegen - Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages; der Ausschuss hat hier zwei beauftragt -, die kommen ganz eindeutig zu dem Ergebnis, dass diese Thermofenster illegal sind.

Es muss irgendwann mal eine Entscheidung gegeben haben in Ihrem Haus. Herr Zielke hat das die juristische Amtsmeinung hier in der Befragung genannt. Wo und wann und von wem ist diese Entscheidung getroffen worden? Wir haben die Unterlagen durchforstet; da gibt es nichts zu, nichts Erkennbares. Trotzdem haben Sie mit Ausnahme von VW in Ihrem Untersuchungsbericht alle anderen Hersteller freigesprochen. Herr Dr. Wachtmeister hat das bezeichnet: Er hat ihnen die Absolution erteilt. - Uns würde interessieren: Wo und von wem ist die grundsätzliche Entscheidung getroffen worden?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe ja vorhin ausgeführt, dass ich über die Ergebnisse der Kommission informiert worden bin und von 70 Sitzungen letztlich an vier und jetzt dann einer Sitzung, in der man mich über die Ergebnisse informiert hat, teilgenommen habe. Von daher kann ich Ihnen jetzt über den ganzen Prozess, der in der Kommission über diese Monate stattgefunden hat, keine Auskunft geben. Das können Sie sicher nachvollziehen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Kann ich nicht.

Zeuge Alexander Dobrindt: Was ich so ein bisschen, was ich nicht ganz - - Ich weiß nicht, ob es Ihre Absicht war, aber was vielleicht den Zuhörer auf die falsche Fährte lockt: Sie reden von einer - - Wann ist die Definition gefallen, was zulässig ist? - Es gibt keine Definition, es gibt eine Einzelfallbetrachtung, nichts anderes. Und dann den Fall Fiat damit in Verbindung zu bringen, ist natürlich auch nicht in Ordnung, weil der Fall Fiat mit dem Thermofenster überhaupt nichts zu tun hat. 22 Minuten, Herr Krischer, ist was anderes als Grad Celsius.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In der Konsequenz nicht.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, aber sehr wohl.

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

Zeuge Alexander Dobrindt: Und deswegen muss diese Frage ja anders behandelt werden. Es geht darum, wenn man sich auf Motorschutz beruft, was die Hersteller tun, dies in jedem Einzelfall technisch nachzuweisen. Das ist keine juristische Frage.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben zwei Gutachten hier, die sagen das explizit anders: Führ, Klinger.

Zeuge Alexander Dobrindt: Wenn Sie diese beiden Gutachten zitieren, des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, dann steht hier:

Es gibt zu dieser Frage, soweit ersichtlich, keine Rechtsprechung oder Ausführungen in der Literatur. Gemäß dem Wortlaut der Norm ist anzunehmen, dass Verschleißschutz eine Abschalteneinrichtung nur rechtfertigen kann, wenn die Einrichtung vor Verschleiß am Motor schützen soll, um so den sicheren Betrieb des Kfz zu gewährleisten. Wann genau



Nur zur dienstlichen Verwendung

das der Fall ist, ist eine technische Frage, die juristisch nicht beantwortet werden kann.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Lesen Sie weiter. Da geht es dann um die Temperatur.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, Sie sollten Ihre Unterlagen ganz lesen. - So. Einen anderen Hinweis muss ich im Nachgang noch geben, weil ich ihn gerade in der Hand habe.

Und jetzt ist es also so weit klar, dass es sich um eine technische Frage handelt, die man nur im Einzelfall bearbeiten kann. Die Unternehmen mussten konkret vorlegen in der Untersuchungskommission, was dies technisch für Auswirkungen hat bei ihrem Motor - Verlackung, Versottung und viele andere Dinge. Das haben sie gemacht. So, und jetzt kommt die Untersuchungskommission zu einem Ergebnis. Auch da muss ich sagen: Das ist nicht in Ordnung, dass Sie das versuchen darzustellen. - Die sind nicht freigesprochen worden. Sie sind alles andere als freigesprochen worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Herr Wachtmeister hat von Absolution gesprochen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Die Gruppe II der Hersteller in unserer Untersuchungskommission - - Ich lese mal aus dem Bericht:

Alle Hersteller der Gruppe II passen die Wirksamkeit ihres Emissionskontrollsystems an Fahr- und Umweltbedingungen an. Dieses entspricht einer Abschalteneinrichtung gemäß der Definition in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Hersteller begründen die Zulässigkeit hauptsächlich auf Basis der Ausnahmebestimmung im Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit Maßnahmen zum Motorschutz oder zum sicheren Betrieb des Fahrzeugs. Bei einem Teil der Fahrzeugtypen bestehen seitens der Untersuchungskommission ...

Zweifel hinsichtlich der Zulässigkeit der verwendeten Abschalteneinrichtung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Aber was ist dann die Konsequenz?

Zeuge Alexander Dobrindt: Genau. - Die Untersuchungskommission hat die Zweifel formuliert, übrigens ich in der Pressekonferenz zur Untersuchungskommission auch sehr deutlich. Wir haben die Zweifel formuliert, dass das, was wir hier vorfinden in der Gruppe II, mit den europäischen Regeln im Einklang ist. Wir haben Zweifel formuliert, dass die Thermofenster vollumfänglich dem Motorschutz dienen. Ich glaube, das lässt ja an Deutlichkeit nichts missen. Deswegen haben wir mit diesen Herstellern, und zwar mit denen, wo wir qua Typzulassung Verantwortung tragen - also deutsche Hersteller mit Typzulassung in Deutschland - - ihnen eine Aufgabe gegeben, diese Fahrzeuge in einen optimierten Zustand zu bringen. So, das umfasst die Fahrzeughersteller, die ich vorhin auch genannt habe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ganz wenige.

Zeuge Alexander Dobrindt: Und diese Hersteller müssen deswegen genau das tun, was wir von anderen nämlich auch verlangen: mit einem optimierten Softwaresystem dafür zu sorgen, dass der Ausstoß an NOx-en erheblich reduziert wird und das KBA, das diese Optimierungen prüft, auch bestätigt, dass die Zweifel, die wir haben, damit ausgeräumt sind.

Das ist etwas, was ich in den letzten Monaten ehrlicherweise öfters festgestellt habe, dass man das gerne und vollkommen in der Debatte ignoriert, dass man vielleicht gerade noch sagt: Schön, dass du das mit VW irgendwie machst. - Aber dass wir bei allen anderen Herstellern genau dieses - - übrigens ja nicht als Thema von VW kommend, sondern als Zusatzergebnis der Untersuchungskommission sich ergebende Thema der Thermofenster aufgedeckt hast und dann auch noch einer Lösung zuführst, -



Nur zur dienstlichen Verwendung

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

Zeuge Alexander Dobrindt: - und zwar nicht nur bei neuen Fahrzeugen, sondern bei Bestandsfahrzeugen - über 600 000 Fahrzeuge dieser Hersteller, die jetzt in eine optimierte Form gebracht werden - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Herr Dobrindt, ein Bruchteil, ein winziger Bruchteil der betroffenen Fahrzeuge.

Zeuge Alexander Dobrindt: So, jetzt können Sie ja gerne mal in den anderen europäischen Ländern schauen, was die Prüfberichte der anderen Kollegen da hervorgebracht haben und wie die Umsetzung gerade momentan auch diesbezüglich aussieht. So.

Deswegen zurück zu Ihrer Ausgangsfrage, weil die Frage schon so gestellt war, dass sie in die falsche Richtung führt: Es gibt keine Definition, die sagt: „Grundsätzlich heißt, die einen links, die anderen rechts“, sondern es ist jeder Einzelfall genau dezidiert geprüft worden. Und dass Sie versuchen, es mit Fiat zu vermengen, ist halt thematisch falsch.

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

Zeuge Alexander Dobrindt: Aber ich glaube, das - - Soll ich Ihnen die Situation Fiat noch mal schildern? Die Situation Fiat heißt, dass Sie - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Erklären Sie mal die Mercedes-S-Klasse, was die da machen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich weiß nicht, ob Sie eine Mercedes S-Klasse fahren; aber die Situation bei einem Fiat ist, dass man - - Wenn Sie nach dieser Zeit, nach Zeitablauf das Auto abschalten und wieder einschalten, dann haben Sie die gleiche Abgasreinigung wie am Anfang. Wenn Sie das Auto nicht abschalten und wieder einschalten, verringert sich die Abgasreinigung. Dass man das nur ausgesprochen schwer - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das haben wir nicht verstanden.

(Zurufe)

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich kann es gern noch mal erklären. - Dass man das nur ausgesprochen schwer mit Motorschutzgründen begründen kann, ist doch klar.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Dann erklären Sie mal.

(Ulli Nissen (SPD): Die
Zeit! - Arno Klare (SPD):
Die Zeit ist vorbei! Die Uhr
steht bei minus 17! - Wei-
tere Zurufe)

Vorsitzender Herbert Behrens: Eben drum. Wir sind hier zumindest im Minus.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also von daher: Diesen Versuch, der da dahintersteht, zu sagen: Da hat irgendeiner entschieden irgendwas - - ist in Ordnung. - Nein. Alles, was ich Ihnen erzählt habe über das Problem des Artikels 5, spiegelt sich genau da wider. Da sind Unternehmen, die sich darauf berufen, und wir sagen: Wir haben Zweifel, dass du dich darauf berufen kannst, und deswegen musst du es auch ändern, -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das interpretieren Sie so. Das haben Sie so gesetzt und niemand anders.

Zeuge Alexander Dobrindt: - und deswegen wird es auch an der Stelle geändert. Das ist eines der sehr positiven Ergebnisse - übrigens für die Umwelt sehr positiven Ergebnisse -, dass wir diese Bestandsfahrzeuge umrüsten können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es Fragen Ihrerseits?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein. Es wird nicht besser.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich Fragen bezüglich der Rückrufaktion von VW. Dort haben Sie vorhin ja auch erläutert, dass VW



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ihnen diese Zusage gegeben hat: Die Fahrzeuge werden zurückgenommen, werden umgerüstet und haben dann auf jeden Fall die gleichen Werte, was Leistung, Kraftstoffverbrauch usw. anbetrifft.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, dass „zurückgenommen“ der falsche Begriff ist.

(Ulli Nissen (SPD): Wie bitte? - Weiterer Zuruf: Mikro!)

Ich glaube, dass „zurückgenommen“ der falsche Begriff ist, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dass nach Durchführung der Rückrufaktion die Fahrzeuge über eine Abgas- - dass die illegale Abgaseinrichtung ausgebaut ist und dass alle anderen Werte auf jeden Fall so bleiben, wie sie waren und sein sollen - - VW sagt, es gebe dann keine negativen Veränderungen. Nun haben wir in dem Material gesehen - - Das ist die Fundstelle KBA-2-4, Herabgestufte Unterlagen, Blatt 322. - Dort heißt es in einer E-Mail von Herrn Wummel an Professor Wachtmeister, dass die Maßnahme zwar NOx senkt, dafür kommt es aber zu einem leichten Anstieg des CO₂-Ausstoßes. Und in Bezug auf die folgenden, kommenden Fahrzeuge befürchtet er weitere Erhöhungen. Das KBA erwidert dem, nein, dem sei nicht so:

Die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Kraftstoffverbrauchs- werte und CO₂-Emissionen wurden in Prüfungen durch einen Technischen Dienst bestätigt.

Das ist das Material BMVI-2-1 Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 8, Blatt 53 f.

Dann gibt es einen Zeitungsberichtsartikel unter Berufung auf das ADAC-Technikzentrum und dessen Technischen Leiter, Reinhard Kolke, wo es heißt, dass die Umrüstmaßnahmen bei VW Variant, VW Golf und VW Polo bei deren Tests zu einem leichten Anstieg des Verbrauchs führten. - Das ist die *Osnabrücker Zeitung*, 24. Januar 2017, Seite 1. - Können Sie das bestätigen, dass es diese unterschiedlichen Messergebnisse gegeben hat?

Und eine zweite Frage dazu: Wer war eigentlich für die Überprüfung dieser Zusage zuständig, dass sich bei den umgerüsteten Fahrzeugen nichts verändert hat, was die anderen Werte anbetrifft?

Zeuge Alexander Dobrindt: Krieg ich die Unterlagen, bitte?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist das Material KBA-2-4, Blatt 322. - Ist schon unterwegs, ja.

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

Zeuge Alexander Dobrindt: So, ich habe jetzt drei Unterlagen. Die erste ist ein Schreiben von Herrn Wummel an den Herrn Professor Wachtmeister. - Nein, das war nicht die erste. Oder war das die erste, die Sie genannt haben?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war die erste, doch.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ein Schreiben von Herrn Wummel an Herrn Professor Wachtmeister.

Vorsitzender Herbert Behrens: KBA-2-4, Blatt 322.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich stelle fest, dass da „VS - Nur für den Dienstgebrauch“ draufsteht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann müssen wir das in einer entsprechenden Sitzung machen. Das geht aus meinen Unterlagen nicht hervor. Darum - -

(MR Lothar Neuhoff (BMVI): Das sind entstufte! - Weiterer Zuruf: Die ist herabgestuft!)

- Ah, okay. Alles klar. - Das wurde nachträglich herabgestuft. Auf Antrag wurde es herabgestuft.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also okay?



Nur zur dienstlichen Verwendung

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Die sind entstuft!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Alexander Dobrindt: Und da steht - -

(Der Zeuge liest weiter in
dem Schriftstück)

Okay. Und das zweite Schreiben?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist der Zeitungsberichtsartikel. - Ach, nein, gar nicht wahr. Das ist noch nicht der Zeitungsberichtartikel.

(Ulli Nissen (SPD): Jetzt
machen Sie ihn nicht nervös!)

Das ist das Schreiben vom Kraftfahrt-Bundesamt, wo bestätigt wird, dass es eben keine Veränderungen gibt und die bisherige Motorleistung, das maximale Drehmoment unverändert geblieben ist, Geräuschemissionen unverändert.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich kenne jetzt alle drei Unterlagen nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich kann deswegen auch dazu nichts beitragen, stelle aber jetzt nur beim Lesen fest - - Also, das eine ist schlichtweg die Bestätigung, dass die Vorschriftsmäßigkeit der genannten Fahrzeuge hergestellt wird durch die Veränderung. Das andere ist ein Schreiben, das ich jetzt nicht kenne, auch nicht deuten kann, außer: Es muss offensichtlich einen Austausch zwischen den beiden gegeben haben, was ich jetzt nicht ungewöhnlich finde, weil die im Rahmen der Kommission ja wahrscheinlich sich oft ausgetauscht haben und austauschen müssen. Das ist ja Sinn und Zweck der Mitglieder der Kommission.

Und bei Ihrer dritten Vorlage stelle ich fest, dass ein Zeitungsartikel davon spricht, dass nach der Umrüstung 57 Prozent weniger NOx ausgestoßen

wird, ich aber die Ergebnisse nicht nachvollziehen kann, weil sie keine von uns sind, sondern hier wird auf Messungen von Dritten -

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf den ADAC, genau, ja.

Zeuge Alexander Dobrindt: - entsprechend sich bezogen, und daher habe ich auch über diese keine Erkenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was ist denn die letzte Instanz, die eben feststellt: „Ja, VW ist dem nachgekommen, was VW zugesagt hat und was VW auch aufgetragen worden ist“?

Zeuge Alexander Dobrindt: Das ist die Typgenehmigungsbehörde, die dafür zuständig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist dann KBA?

Zeuge Alexander Dobrindt: KBA.

Vorsitzender Herbert Behrens: KBA macht den Stempel dran. Aufgrund eigener Messungen und Nachprüfungen? Wie muss ich mir das Verfahren vorstellen?

Zeuge Alexander Dobrindt: So, wie ich es auch vorhin erklärt habe. Ich habe mehrmals darauf hingewiesen, dass das KBA natürlich in der Verantwortung ist, dafür zu sorgen, dass die vorgestellte Software zur Umrüstaktion auch regelkonform ist und alle anderen Vorgaben, die es gibt, die auch Sie aufgezählt haben, dass keine Parameterverschlechterungen bei den anderen Parametern stattfinden. Da ist dann das KBA die zuständige Behörde, dies freizugeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. Das war eher eine technische Frage, wie ich mir das - - Sind es Angaben vom Hersteller? Setzen sie sich mit VW ins Benehmen und sagen: „Trifft das zu?“, oder fährt man über den eigenen Prüfstand?

Zeuge Alexander Dobrindt: Die Fahrzeuge werden geprüft. Ich kann jetzt nicht die Details sagen, ob sie bei unterschiedlichen Prüforganisatio-



Nur zur dienstlichen Verwendung

nen - - Es ist ja heute so, dass man sich der privaten Prüforganisationen bedient, bis die eigenen Stände aufgebaut sind. Ich habe am Beispiel Opel vorhin mal gezeigt, wie so etwas abläuft - zum Beispiel anhand von Herrn Domke, der die Software dann auch entsprechend kontrolliert oder kritisch hinterfragt hat.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Danke, wir haben keine Fragen.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte jetzt noch mal eine Frage zum Thema Sanktionen. Letzten Montag haben wir hier gesessen und wollten Fragen stellen zum Thema „Umsetzung von Sanktionsvorschriften“. Da wurde mit Sitzungsunterbrechung das Ganze unterbrochen und die weitere Frage verhindert mit der Begründung, es läuft ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland. Jetzt höre ich gerade, für mich neu, es läuft kein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland. Ich habe damals gebeten, dass uns vorgelegt wird, was genau dieses Vertragsverletzungsverfahren beinhaltet. Jetzt höre ich hier vom Minister, es gibt keins.

Das müsste man jetzt mal aufklären, Herr Minister. Gibt es ein Vertragsverletzungsverfahren zum Thema Sanktionen? Wenn es das nicht gibt, dann sind wir in der letzten Sitzung zumindest bei dem Staatssekretär Odenwald, den wir dazu befragt haben, daran gehindert worden, die Fragen zu stellen, ich jedenfalls; weil ich hätte dazu eine Reihe von Fragen gehabt. Das muss man jetzt einfach mal aufklären: Gibt es ein Vertragsverletzungsverfahren? Ist das seit Montag zurückgezogen worden? Oder gibt es keins?

Zeuge Alexander Dobrindt: Das ist ganz einfach: Es gibt kein Vertragsverletzungsverfahren bezüglich der Umsetzung von Sanktionen.

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Stimmt!)

Es gibt ein Vertragsverletzungsverfahren bezüglich der Anwendung.

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Korrekt!)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha. Das ist ja eine interessante Aufklärung. Dann möchte ich fragen - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, das ist nicht interessant. Das ist öffentlich.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dass Sie diese Spitzfindigkeit machen. Aber gut, dann - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, dann müssen Sie Zeitung lesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, so. - Warum - das müsste dann geklärt werden - sind am Montag Fragen zur Umsetzung der Sanktionen dann hier verhindert worden mit der Begründung Vertragsverletzungsverfahren? Das müssen wir dann klären. Das ist eine Frage - - Ich finde, das geht nicht, dass man hier Fragen unterbindet mit der Begründung Vertragsverletzungsverfahren, und es gibt das gar nicht.

Dann würde mich dennoch interessieren - - Noch mal zu der ganzen Thematik, die die Kollegin Lühmann eben gefragt hat. Dann erklären Sie mir doch mal genau: Wie sehen denn die Sanktionen aus, und wie sind sie angewendet worden bisher? Erklären Sie es mir einfach.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe ja schon Ausführungen dazu gemacht. Weitere Ausführungen dazu, glaube ich, muss ich jetzt auch nicht mehr machen. Ich habe deutlich gemacht, dass wir umgesetzt haben und dass deswegen auch kein Vertragsverletzungsverfahren gegen uns eingeleitet worden ist. Und was die Anwendung betrifft, da ist es ja genau so, dass wir ein aktuelles Vertragsverletzungsverfahren haben. Vielleicht kann man mir mal den Hinweis geben, aber - -



Nur zur dienstlichen Verwendung

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Entschuldigung,
Herr Minister, könnten Sie
es wiederholen?)

- Ja. - Ich habe nur gerade darauf hingewiesen:
Ich muss eigentlich jetzt keine weiteren Ausführungen dazu machen,

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Genau! Richtig! -
Weiterer Zuruf)

weil wir ja in dem Bereich der Umsetzung - -

Vorsitzender Herbert Behrens: So ist es. Es geht um die Frage Verfahren.

Zeuge Alexander Dobrindt: Habe ich gesagt, wie Europa ist. Und in dem Bereich, was die Anwendungen betrifft, befinden wir uns in einem Vertragsverletzungsverfahren.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Genau das ist das laufende Vertragsverletzungsverfahren, und genau dazu kann unter dem Gesichtspunkt „laufendes Verfahren“ hier nicht verhandelt werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie denn genau definieren, welche Art Vertragsverletzungsverfahren dann jetzt läuft?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich würde das gerne hier schriftlich - - Ich finde das, ehrlich gesagt, ein Unding, weil Sie behaupten hier, es gibt Vertragsverletzungsverfahren. Am Montag ist behauptet worden, es gibt ein Vertragsverletzungsverfahren zu Sanktionen. Das ist meiner Erinnerung nach in keiner Weise spezifiziert worden, ob Umsetzung oder Anwendung. Jetzt wird das hier spezifiziert. Dann muss man es auch genau klären, dann muss man gucken: Was ist das genau? - Sonst können Sie hier nicht damit ankommen und Fragen unterbinden, und ich behalte mir jetzt vor, die Zeugen, die wir am Montag befragt haben, dann - - Ich sage mal, die Fragen konnten nicht gestellt werden zu dem Thema. Das müssen wir dann irgendwie jetzt noch nacharbeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Es betraf die Vernehmung des Zeugen Albrecht, wo das BMVI interveniert hat mit dem Hinweis auf ein laufendes Vertragsverletzungsverfahren und deshalb die Aussagegenehmigung versagte.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich kann Ihnen den Hinweis geben, weil es offensichtlich ist, wie die Situation ist. Wie gesagt, auch da gibt es - - Aus meiner Sicht ist dies öffentlich. Die Kommission hat ein förmliches Aufforderungsschreiben - also jetzt nicht Vertragsverletzungsverfahren - an die Tschechische Republik, an Litauen und Griechenland versandt, weil sie keine solchen Sanktionssysteme in ihren nationalen Rechtsvorschriften eingeführt haben, und die Kommission hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland, Luxemburg, Spanien und England eingeleitet. Da geht es um die Frage der Anwendung von Sanktionen. Das werden wir noch beantworten gegenüber Brüssel.

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Korrekt!)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Dann ist das ja geklärt, und dann müssen wir gucken, wie wir das, was da am Montag gelaufen ist, dann nacharbeiten. Das weiß ich jetzt im Moment noch nicht.

Ich würde dann noch mal zu dem ganzen Punkt kommen: Wie ist eigentlich diese Untersuchungskommission entstanden? Wie ist der Entscheidungsprozess innerhalb der Bundesregierung gelaufen? Haben Sie das nur der Bundeskanzlerin mitgeteilt? Weil wir haben ja nun eine Menge dazu gehört, was andere Ressorts auch am Anfang dazu gesagt haben, aus den Befragungen bisher.

Zeuge Alexander Dobrindt: Darüber habe ich jetzt keine Kenntnis, was andere Ressorts darüber gesagt haben. Aber ich habe vorhin schon erklärt, dass ich ja diese Entscheidung „Einsetzung der Untersuchungskommission“ schon am 21. getroffen habe, weil diese Untersuchungskommission - ich schaue jetzt noch mal nach - am 22. ihre Arbeit aufgenommen hat.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Mich würde dann interessieren: Wir haben hier mehrere Zeugen gehabt, die auf Fragen gesagt haben: Na ja, es gab keinen - - Wir waren zwar plötzlich Mitglied der Untersuchungskommission, aber einen Auftrag, der jetzt schriftlich formuliert und fixiert war, den gab es nicht. - Wir haben auch in den Unterlagen nichts dergleichen gefunden, dass am Beginn, das heißt, am 22. - - Wenn man eine Kommission einsetzt, erwartet man ja eigentlich, dass es einen Dreizeiler gibt, zumindest einen Dreizeiler, was da jetzt genau gemacht werden soll. Gab es so etwas, oder ist das dann einfach auf Zuruf passiert?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe ja sowohl vorhin hier im Statement gesagt, was die Idee der Untersuchungskommission war, habe darauf hingewiesen, was der Auftrag war, habe dies übrigens auch öffentlich kommuniziert bzw. dann auch, als wir die Ergebnisse vorgestellt haben, das noch mal klargemacht. Meines Wissens gibt es keine schriftliche Fassung bezüglich - - Also, es gibt keinen Einsetzungsbeschluss in schriftlicher Form.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum haben Sie denn entschieden, ausschließlich Mitarbeiter Ihres Hauses und nachgeordneter Behörden plus einen Mensch aus der Wissenschaft? Gab es auch die Überlegung, den nachgeordneten Bereich, andere Ressorts einzubinden? Es gibt ja explizite Expertise beim UBA zu dieser Thematik. Ist darüber nachgedacht worden? Warum wurde so die Entscheidung getroffen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, erst mal: Aus meiner Sicht war es notwendig, sehr schnell so eine Untersuchungskommission zu starten. Aus meiner Sicht hat das KBA eine Verantwortung in dem Bereich als Zulassungsbehörde. Das KBA ist eine nachgelagerte Behörde des Bundesverkehrsministeriums. Deswegen habe ich auch die Aufgabe bei mir gesehen, zu handeln, und logischerweise muss man die Expertise, die man im Haus hat, verwenden. Dazu gehören die Mitarbeiter des Verkehrsministeriums und natürlich auch die des KBA und eine entsprechende Expertise, die man einfach in diesem Spezialwissen der

Motortechnik so in seinem Haus auch nicht vorfinden kann, sondern da muss man sich auch externe Beratung ermöglichen. Jetzt aus meiner Erinnerung war übrigens auch zu dem Zeitpunkt die Zahl der Freiwilligen, die „Hier!“ geschrien haben, nicht sehr groß; also zumindest kann ich mich daran nicht erinnern, dass irgendjemand gesagt hätte: Bitte schön, hier, ich habe aber unbedingt jetzt eine Veranlassung, da mich mit meiner Expertise zur Verfügung zu stellen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das erstaunt so ein bisschen; denn das UBA war das, was Felduntersuchungen schon mal gemacht hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, du bist schon - - Acht Minuten sind schon wieder um. - Dann frage ich noch mal die CDU/CSU.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich möchte an Sie, Herr Dobrindt, noch mal zwei Fragen richten bezüglich der steuerlichen Auswirkungen falscher CO₂-Werte. Die sind ja seit 2009 Grundlage für die Festsetzung der Kfz-Steuer. Zeugen aus dem Bundesfinanzministerium haben uns am Montag noch mal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die alleinige Zuständigkeit für eine Korrektur der Kfz-Steuer auf den eigentlich gültigen Wert die Übereinstimmungsbescheinigung ist. Sie haben uns gesagt, sie brauchen seitens des Finanzministeriums auf jeden Fall eine ganz klare Grundlagenentscheidung, welcher CO₂-Wert anzunehmen ist, um die Autos dann entsprechend einsortieren zu können. Meine Frage ist, wie das Verkehrsministerium dafür sorgt, dass diese Informationen auch an die zuständigen Stellen gehen. Konkret: Hat das Verkehrsministerium angeordnet, die realen CO₂-Werte jetzt als Grundlage zu nehmen, um zu einer anderen Bemessung bei der Kfz-Steuer zu kommen?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich weiß jetzt nicht, welchen Hintergrund diese Frage hat, aber ich habe darüber keine Kenntnis. Wir wissen, dass wir - - Das war Thema jetzt auch vor kurzem, aber das ist ja ein anderer Sachverhalt. Aber vielleicht ist das der Hintergrund Ihrer Frage, dass



Nur zur dienstlichen Verwendung

man ja durch die Anwendung des WLTPs eine Erwartungshaltung hat, also in der Zukunft möglicherweise zu anderen CO₂-Ergebnissen zu kommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so. Nein, es geht um die realen Werte.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es geht um die realen, abweichenden Werte von CO₂, die eigentlich nicht zulassen, dass es da zu einer entsprechenden Eingruppierung in der Steuerklasse kommt. Meine Fraktion hat dazu ein Gutachten, Kurzgutachten, erstellen lassen und hat festgestellt: Hätte man die tatsächlichen CO₂-Werte als Grundlage für die Eingruppierung bei der Kfz-Steuer genommen, dann hätte es erheblich mehr Kfz-Steuereinnahmen geben müssen, als es jetzt der Fall ist, wo man davon ausging, die Katalogwerte sind zugrunde zu legen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, erstens habe ich keine Kenntnis darüber. Zweitens weiß ich jetzt nicht, was Sie mit „tatsächlichen CO₂-Werten“ meinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die tatsächlich im Realbetrieb gemessenen und nicht die Rollenstandswerte, die ja zur Grundlage genommen werden für die Kfz-Steuer.

Zeuge Alexander Dobrindt: Aber dann lag ich ja jetzt doch nicht ganz falsch mit dem Hinweis auf den WLTP, weil darum geht es ja offensichtlich: der WLTP, der in Zukunft als neuer Prüfmechanismus anstatt dem NEFZ angewandt wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das bezieht - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Der neue WLTP, der zukünftig als Prüfmechanismus angewandt wird, wird - können wir nicht vorhersagen, aber möglicherweise - zu anderen CO₂-Werten führen. Wenn der zu anderen CO₂-Werten führt - so hat das Bundeskabinett ja jetzt beschlossen -, ist das auch die Grundlage der Besteuerung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig. Und dann gibt es entsprechende Bescheide sozusagen, und das Finanzministerium kann ordentlich eingruppieren. - Mir geht es darum, herauszufinden, ob Sie Initiativen ergriffen haben, dass aufgrund der abweichenden Werte von Rolle und tatsächlichem Fahrbetrieb - - dass das dazu führen müsste, zu einer neuen Eingruppierung, Einstufung dieser Fahrzeuge zu kommen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, ich habe darüber keine Kenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat es Kontakte gegeben zwischen Verkehrsministerium und Finanzministerium, wo das problematisiert worden ist?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe darüber keine Erkenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das waren meine Fragen bezüglich dieses Sachverhalts. - Weitere Fragen an den Minister Dobrindt?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich möchte noch mal Untersuchungskommission - - Also, es hat am Anfang auch keinen Kabinettsbeschluss oder so was zu dem Thema gegeben, also einen Auftrag an Sie. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, es hat keinen Kabinettsbeschluss gegeben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wie war denn die Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts? Wie erfolgte denn da die Information?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich glaube, dass man jetzt in diesem ganzen - - In der Situation des VW-Skandals sind es ja eine Vielzahl von Informationen, die im laufenden Prozess immer wieder auch erschienen sind, letztlich über die Medien. Das heißt, dass wir uns am Rande des Kabinetts immer wieder auch mit der Frage Volkswagen beschäftigt haben. Das ist aber jetzt unabhängig von der Frage zu sehen: Arbeit der Untersuchungskommission.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Ich habe gegenüber meinen Kollegen einfach darauf hingewiesen, dass die Untersuchungskommission arbeitet und dass wir einen Bericht vorlegen werden. Bevor der Bericht vorgelegt worden ist - oder auch über die Arbeitsweise der Kommission -, ist meiner Kenntnis nach auf Staatssekretärebene dann auch eine Information mit den anderen Häusern erfolgt.

Zumindest mir gegenüber im Bereich meiner Kabinettskollegen hat es immer wieder auch Kontakte und Gespräche gegeben, aber nicht über die Inhalte der laufenden Kommission, weil über die bin ich ja erst informiert worden, als die Kommission ihren Ergebnisbericht vorgelegt hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie erklären Sie sich dann, dass drei Staatssekretäre aus dem Bundesumweltministerium, Wirtschaftsministerium und dem Justizministerium einen Brief an Ihren Staatssekretär Herrn Odenwald mit Datum vom 21.04. - das ist BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 49 - geschrieben haben, der in der anhängenden Mail auch als „Brandbrief“ bezeichnet wird, in der sie sich massiv über die Kommunikation Ihres Hauses zu dem Thema beschweren und einen Tag - am 21.04. halt - vor der Vorstellung des Untersuchungsberichtes eine Einbindung einfordern? Das klingt ja nicht nach - - Also, dieses Schreiben klingt ja nicht nach guter kollegialer Zusammenarbeit.

Zeuge Alexander Dobrindt: Kann ich das Schreiben sehen?

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

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

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, steht ja hier alles da: „Bedauerlicherweise“ wurde ein Termin am 18. April, der eingeladen war, „zur Information über den Stand und die Ergebnisse der Arbeiten der Untersuchungskommission“ wohl „kurzfristig abgesagt“. Darüber beschwerten sich die Kolle-

gen und fordern gleichzeitig ein, es müsse „zeitnah“ ein neuer Termin erfolgen. - Meiner Kenntnis nach ist dieser Termin erfolgt. Die Kollegen Staatssekretäre schreiben ja auch, nur so kann dann auch „eine gemeinsame Sprachregelung gefunden werden“.

Ich habe nicht festgestellt, dass im Nachgang zu den Ergebnissen der Untersuchungskommission diese drei Kollegen sich abweisend gegenüber unserem Bericht geäußert hätten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wir können gerne das Schreiben ganz vorlesen. Also, da ist eine Tonlage - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe es ganz vorgelesen, also länger ist es gar nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dass drei Staatssekretäre sich bei einem beschweren und sagen: „Wir brauchen aber jetzt langsam mal eine Einbindung“ - - Ich könnte weitere Dokumente zitieren.

Zeuge Alexander Dobrindt: Moment, Herr Krischer, ich bin mir langsam nicht immer ganz sicher, wer immer nur so versucht, Bruchstücke da zu erzählen - nicht ich, sondern Sie.

Ich habe doch vorgelesen: Am 18. April scheint es - - Ich rede hier aus Wissen jetzt dieses Schreibens, das ich vorher nicht gekannt habe. Die sagen, „am 18. April“ ist „bedauerlicherweise“ ein „Termin“ abgesagt worden. Und jetzt weisen die - das ist doch geradezu logisch - darauf hin und sagen: Ich will aber einen Termin noch haben, und der soll „zeitnah“ stattfinden. - Meines Wissens hat der stattgefunden, und dann war offensichtlich auch die Einbindung dieser Kollegen wieder in Ordnung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben hier diverse Zeugen, die gesagt haben: Na ja, also - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage scheint aber beantwortet worden zu sein.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, haben wir dann geklärt. Das war also offensichtlich alles verbesserungsbedürftig. - Mich würde noch mal interessieren: Sie haben ja auch nach CO₂ gemessen, und da hat es ein umfangreiches Messprogramm gegeben. Es ist schon mal für das Jahr, ich glaube, Anfang 2016 von Ihnen persönlich angekündigt worden, dass das veröffentlicht werden sollte. Wir sind jetzt in 2017, im Februar schon. Wann sollen denn diese CO₂-Messungen, die da offensichtlich erfolgt sind bei den Fahrzeugen, wann sollen die denn dann geschehen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, das wäre die Frage: Gibt es im Untersuchungszeitraum eine Entscheidung, wann dieser Bericht veröffentlicht werden soll?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gibt es im Untersuchungs- - Also, eben sind da Fragen gestellt worden nach Fiat.

Zeuge Alexander Dobrindt: Okay.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich bitte euch. So.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich halte nur mal fest: Meine Bereitschaft, hier zur Aufklärung beizutragen, ist extrem hoch, weil ich weit über das, was üblicherweise der Auftrag jetzt des Ausschusses ist, immer bereitwilligst Auskunft gebe. Von daher - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, gerne. Wenn Sie darüber hinausgehen wollen, wollen wir Sie nicht beschränken.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben das eben bei dem Kollegen auch gemacht.

Zeuge Alexander Dobrindt: Von daher ist der Hinweis, dass ein anderer auch eine Frage gestellt hat, die über den Untersuchungsgegenstand hinausgeht, das Falsche, sondern Sie müssten hinweisen: Der Minister ist eigentlich dankenswerterweise bereit, auch solche Fragen zu beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, das ist halt die Aufgabe eines Ausschussvorsitzenden. Wenn Sie über diesen Zeitraum hinausgehen wollen, will ich Ihnen da keine Steine in den Weg legen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Nein, ich habe - - Ich will sie einfach deswegen beantworten, weil der erste Hinweis, der in der Frage schon wieder versteckt war, nicht stimmt. Ich habe nicht angekündigt, Anfang 2016 einen CO₂-Bericht vorzulegen, weil ich habe ja Anfang - - ich glaube, am 22. April 16 den Bericht vorgelegt für NOx.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Von daher ist der Versuch, den Sie da machen, auch erkennbar.

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

Zeuge Alexander Dobrindt: Und ich rate Ihnen auch, jetzt, nach langer Zeit, ihn einfach zu unterlassen. Ich versuche mich nämlich so zu konzentrieren, dass ich es noch merke.

Und die CO₂-Untersuchung dauert an. Ich habe das auch da immer offen kommuniziert. Wir werden einen eigenen CO₂-Bericht vorlegen, und da gilt das Gleiche, was beim NOx-Bericht gegolten hat: Ich werde nicht jeden Tag über Detailfragen informiert, sondern es wird einen Bericht geben dann, wenn er fertig ist. Und ich kann Ihnen heute nicht sagen, wann dieser Bericht fertig wird, zumindest habe ich keine Kenntnis darüber. Es sind laufende Verfahren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Man muss ja da nur sagen: Da sich das jetzt doch länger hinzieht, egal wann Sie es jetzt mal angekündigt haben - das könnten wir alles raussuchen, wann es kommen sollte, aber mal jetzt völlig losgelöst davon -, und mit weiter fortschreitender Zeit hier Verjährungsfristen eintreten und möglicherweise dann auch, weil hier Steuerfragen dranhängen, Probleme auftreten - der Kollege Behrens hat da eben schon darauf hingewiesen -, spielt das bei Ihren Überlegungen eine Rolle,



Nur zur dienstlichen Verwendung

dass es hier auch eine gewisse Zeitnotwendigkeit gibt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich weiß nicht - - Ich habe keine Kenntnis darüber, was Sie jetzt mit den Verjährungsfristen an dieser Stelle meinen. Die Frage ist ja letztlich: Wie lange dauern Prüfungen. Das heißt, diese technische Umsetzung der Untersuchung ist der Maßstab, nach dem wir das bewerten können, nicht nach Wunschdenken. Und deswegen muss ich abwarten, bis diese Prüfungen abgeschlossen sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es haben ja Messungen schon vor Monaten stattgefunden. Warum fin- - Was dauert denn da so lange?

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, die - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Es finden halt auch viele Messungen statt.

Vorsitzender Herbert Behrens: So. Ich frage nach weiteren Fragen an den Zeugen Dobrindt. CDU/CSU-Fraktion? - Unsere Fraktion ist durch. SPD-Fraktion? - Dann die Fraktion der Grünen, aber bitte mit dem Hinweis, noch mal ganz konkret dann auch auf den Untersuchungszeitraum und -gegenstand zuzusteuern und das, was da noch auf den Sprechzetteln ist, abzuarbeiten, um dann zum Ende zu kommen. - Stephan.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann kommen wir mal zu den Konsequenzen aus dem Abgasskandal. Sie hatten ja ganz am Anfang auch in Ihren einleitenden Worten schon darauf Bezug genommen und uns deutlich gemacht, dass jetzt die Abgas- - die Emissionsstrategie offengelegt werden wird oder dass im letzten April, glaube ich, von Ihrer Seite angeordnet wurde, dass das künftig so stattzufinden hat. Heißt das jetzt, dass hinsichtlich der Verwendung von Abschaltanlagen tatsächlich die Beweispflicht bei den Herstellern liegt? Ich frage das deshalb, weil Sie dann auf die Prüfung von Herrn Domke eingegangen sind, den ja die Untersuchungskommission „Volkswagen“ auch hinzugezogen hat mit seiner Expertise. Das knüpft

auch ein bisschen an an die Frage von Herrn Klare.

(Arno Klare (SPD): Was?
Ich habe stundenlang
nichts mehr gesagt!)

- Ja, ja, vor einiger Zeit.

Also, das eine ist die Offenlegung der Emissionsstrategie. Da hat Herr Klare darauf hingewiesen, wie umfangreich das ist. Und die zweite Frage hängt natürlich dran. Wenn die Emissionsstrategie offengelegt ist, muss sie im Zweifelsfall nachkontrolliert werden. Deshalb erst mal die Frage: In welcher Form liegt jetzt die Beweislast bei den Herstellern hinsichtlich der Verwendung von Abschaltanlagen? Und zweitens: Heißt das jetzt eigentlich, dass dann die Ressourcen auch beim KBA da sind, eben solche Nachkontrollen, wie sie der Felix Domke in einem Fall gemacht hat, auch durchzuführen?

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Aber das ist - -)

Weil allein die Unterlagen reichen ja noch nicht, um irgendwas zu überprüfen.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Ich möchte nur den Hinweis geben: -

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage der Kapazitäten beim KBA.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): - Die Frage zielt jetzt nicht auf den Untersuchungszeitraum ab.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Doch, die Emissionsstrategieoffenlegung ist eine Sache, die der Verkehrsminister im April 2016 angeordnet hat, und ich will natürlich sehr wohl wissen, was da konkret gemacht wird und wie tief das geht.

Zeuge Alexander Dobrindt: Also, ich habe ja jetzt schon hier zwei- oder dreimal darüber gesprochen, wie diese Funktionsweise der Offenlegung der Software funktioniert. Das heißt, es ist als



Nur zur dienstlichen Verwendung

Erstes notwendig, dass die Hersteller eine Erklärung darüber abgeben, ob sie eine Form des Motorschutzes verwenden. Wenn sie dies bejahen, dann müssen sie die Software offenlegen und den genauen Wirkmechanismus der Software an dieser Stelle offenlegen. Der wird dann vom KBA geprüft im normalen Genehmigungsverfahren. Ich habe am Beispiel von Herrn Domke erklärt, dass man sich da auch externen Sachverständs bedient.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das heißt aber, so wie Sie es beschrieben haben: Die Beweisspflicht liegt künftig vollständig beim Hersteller.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich weiß nicht, was das - - Also, tut mir leid. Ich kann jetzt nicht feststellen - - Es hat sich an dem bisherigen Verfahren nichts verändert. Der Hersteller muss, wie auch in der Vergangenheit, eine Dokumentation beilegen, die die Regelkonformität der Fahrzeuge erklärt. Der Stempel am Schluss kommt vom KBA nach Prüfung. Das ist jetzt auch so, nur dass man in der Vergangenheit die Software nicht angeschaut hat. Jetzt schaut man die Software an der Stelle an.

Ich habe - ich kann das ergänzen, weil Sie fragen wieder in die Richtung - eine Unterlage, die ich vorhin nicht gefunden habe, in der Frage von NEFZ und Ihrem Hinweis aus dieser Kleinen Anfrage, wo ich gesagt habe: „in diesen begründeten Fällen“, und Sie gesagt haben oder zumindest versucht haben, den Eindruck zu erwecken, das könnte man doch dann auch zur Regel machen. Da ist eine von Herrn Krischer zitierte, vom Wissenschaftlichen Dienst erstellte Ausarbeitung. In der steht drin - wörtlich zitiert -:

Im Ergebnis lässt sich die Frage, welche Bedeutung dem NEFZ für die Tätigkeit des KBA zukommt, dahingehend beantworten, dass die dargestellten europarechtlichen Vorgaben allein den NEFZ als maßgeblichen Fahr- und Prüfzyklus vorschreiben, mit dem die Einhaltung der einschlägigen emissionsrechtlichen Vorgaben im Verfahren zur Erteilung einer EG-

Typgenehmigung für die entsprechenden Kfz durch das KBA als zuständige Behörde zu prüfen ist.

Ich glaube, das belegt ja noch mal das, was ich auch dazu ausgeführt habe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann komme ich zu dem 7. Juni 2016 - Verkehrsrat bei der Europäischen Union -, wo Sie Ihre Vorschläge - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Das ist mein Geburtstag. Danke.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oh, Sie waren also an Ihrem Geburtstag in Brüssel. Gut, dann hätten wir auch diese Frage geklärt. - Aber zu Ihren Vorschlägen. Sie haben ja auch eingangs erläutert, es soll darum gehen, dass Abschaltvorrichtungen nur noch zulässig sind oder dahin gehend beurteilt werden, wenn sie die modernste oder, wie Sie sagten, neueste Technologie verwenden, und dass wir eine Clearingstelle brauchen. Die Frage ist noch mal: Wer soll das bewerten, was die neueste oder modernste Technologie ist? Soll das diese Clearingstelle machen? Also, dass wir noch mal verstehen, wie diese Konstruktion, Ihr Vorschlag, funktionieren soll.

Und Sie hatten auch vorgeschlagen an Ihrem Geburtstag bei dem Verkehrsrat eine Rotation der Technischen Dienste. Auch da noch mal die Frage: Wie ist nicht nur der Vorschlag, sondern vor allen Dingen der Stand der Umsetzung? Vielleicht können Sie dazu noch was sagen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Das sind in der Tat ernsthafte Fragen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die zurückliegenden Fragen waren auch ernsthaft.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe ja jetzt gar nicht das Gegenteil behauptet. Aber wenn Sie das Gefühl haben, dass extra betonen zu müssen!



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, Sie haben ja heute auch bei verschiedenen Dingen einfach geglaubt, Sie müssen sie noch mal betonen. Insofern - -

Zeuge Alexander Dobrindt: Die neueste Technologie ist deswegen so bedeutsam - da wird Herr Klare sicher was darüber erzählen können, weil er sich intensiv mit dieser Frage auseinandergesetzt hat -, weil wir heute erleben, dass Abgassysteme unterschiedlicher Art in den Fahrzeugen vorhanden sind. Wir kennen inzwischen ja alle diese AdBlue-Technologien, also den sogenannten SCR-Kat. Wir wissen aber auch, dass es Fahrzeuge gibt - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, meine Frage war aber die, wer sozusagen das definiert, was die neueste oder modernste Technologie ist. Also der Sachverhalt an sich ist mir schon klar. Aber wer soll das klären?

Zeuge Alexander Dobrindt: Freuen Sie sich doch, wenn Sie von mir was lernen können.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wollte es abkürzen mit Blick auf die Uhr. Darum wollte ich hin zu einer präzisen Antwort.

Zeuge Alexander Dobrindt: Die Uhr hängt etwas stärker an der Zahl der Fragen als der Antworten.

(Heiterkeit)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich glaube, da gibt es auch mit der Beantwortung einen Zusammenhang.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Nun wollen wir uns nicht länger im Klein-Klein aufhalten.

Zeuge Alexander Dobrindt: Dann würde ich gern noch mal von vorne anfangen.

(Heiterkeit - Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt fängt er wieder bei Adam und Eva an!)

Man muss sich vorstellen, dass es unterschiedliche Technologien gibt, die zurzeit bei der Frage der Abgasreinigung bei Dieselfahrzeugen verwendet werden. Man kennt diese AdBlue-Technologien, man weiß aber, es gibt auch Fahrzeuge, die haben den SCR-Kat nicht drin, kommen aber auch zu einer Typzulassung. Jetzt kann man zu einem für mich relativ klaren Ergebnis kommen: Das eine ist etwas zukunftssträchtiger als das andere. Wieso hat es der eine drin, der andere nicht? Kann sein, dass er durch eine andere Konstruktion des Fahrzeugdesigns auch gute Ergebnisse erreicht, kann aber auch sein, dass er sich schon frühzeitig dann in seiner Abgasstrategie auf Motorschutzgründe beruft. So. Wenn er das tut und sie real sind, das heißt der Motor in der Tat früher in Mitleidenschaft gerät, dann kann er deutlich mehr - nach der bisherigen gesetzlichen Lage - NOx ausstoßen als derjenige, der eine moderne SCR-Kat-Technologie hat. So.

Das kann man an vielen anderen Beispielen weiterdeklinieren. Die Ammoniakbremse ist auch ein sehr einfaches Beispiel - und vieles andere, wo wir wissen: Es gibt Fahrzeuge, die haben sie, es gibt andere Fahrzeuge, die haben sie nicht.

So, und jetzt habe ich so ein bisschen verstanden, dass Sie eigentlich vom Grundsatz her diesen Vorschlag, die neueste Technologie sollte zum Einsatz kommen, nicht total falsch finden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist jetzt eine Interpretation.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ja, die war auch mit einem halben Fragezeichen versehen. - Wenn man das eigentlich grundsätzlich für richtig hält, dann kann man die Frage stellen: Wie soll das eigentlich dann umgesetzt werden?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau das habe ich gefragt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Schauen Sie, ich komme immer wieder drauf.

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



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Alexander Dobrindt: Wir haben in Brüssel an ganz vielen Stellen einfach Arbeitsgruppen wie zum Beispiel die Technikerarbeitsgruppe, die im Bereich der Fahrzeugtechnologien ständig sich über Weiterentwicklungen von Fahrzeugen unterhält.

Der Automobilsektor ist einer der hochregulierten Branchen. Und der Technikausschuss der Europäischen Kommission, des Rates behandelt ständig auch Fragen „Was wird reguliert, was wird vorgeschrieben?“ bis zu den Fragen „Wie werden Blinker gesetzt?“ -, alles immer im Sinne: Wir vereinheitlichen die Technik.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Um die neueste Ausführung wieder zu verhindern!)

Da sitzen übrigens - das macht diesen Technikausschuss ja auch spannend - nicht nur Automobilkonzerne drin, da sitzen übrigens auch Umweltverbände drin. Da wird ja eine Beratung durchgeführt über die verschiedenen Interessenshalter.

So, und jetzt, nachdem man solche Ausschüsse kennt und weiß, die können im Bereich der regulatorischen Gesetzgebungen - und, und, und - alle technischen Fragen in Europa einheitlich klären, kann man doch das Vertrauen haben, dass auch solche Ausschüsse oder vielleicht sogar dieser in der Lage ist, wiederkehrend festzustellen, was notwendig ist an technischer Grundausstattung eines Fahrzeugs, wenn sich jemand auf Ausnahmen im Bereich der Abschaltvorrichtungen berufen können will. So.

Und warum soll das nicht funktionieren? In allen anderen Bereichen sind wir in der Lage, technische Vorschriften zu machen. Im Umweltbereich - - und deswegen finde ich es ja schizophran, dass mir gerade jetzt von Ihnen oder anderen Kollegen aus der europäischen Ebene, die Ihrer Parteienfamilie angehören, die für alles immer regulatorische Maßnahmen fordern, vorgehalten wird und an dem Punkt gesagt wird: Wie willst du denn eigentlich die modernste Technik festlegen? Also,

beim besten Willen, wenn wir in so einem regulatorischen Sektor wie der Automobilbranche nicht mal mehr den Glauben haben, dass wir europäisch entscheiden könnten, was gerade für die Abgasreinigung der notwendige technische State of the Art ist, dann wird es aber schwierig, dafür zu sorgen, dass die Einhaltung dieses Artikels 5 langfristig funktioniert.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zehn Jahre technische Diskussion, ohne dass etwas passiert!)

- Wir haben ständig technische Diskussionen im Bereich des Technologieausschusses. Der tagt auch ständig. Der Automobilsektor hört ja nicht auf, sich zu entwickeln, der Motorensektor auch nicht.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gott sei Dank!)

- Na, eben.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, wenn sich nichts verändert hat, haben weiterhin drei Fraktionen keinen weiteren Fragebedarf. Seid ihr durch, oder sind da noch weitere Fragen? - Dann müssen wir noch mal die acht Minuten starten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich habe die Fragen ja zum Teil so formuliert, dass ich glaube, man hätte sie auch kurz beantworten können - und in die Frage nicht so viel hineininterpretieren. Ich sage jetzt mal so: Ob schon die deutschen Hersteller sich einig sind, was die neueste, modernste Technologie ist, hätte ich so meine Zweifel; aber Sie haben es ja jetzt benannt.

Aber Sie wollten bestimmt noch auf das Thema der Rotation der technischen Prüfdienste eingehen, weil das war ja auch ein Vorschlag von Ihnen - auch wenn es jetzt über den Untersuchungszeitraum hinausgeht. Aber innerhalb des Untersuchungszeitraums ist der Vorschlag ja ge-



Nur zur dienstlichen Verwendung

macht worden. Insofern können Sie uns vielleicht sagen, wie da der Stand ist. - Das ist jetzt ganz neutral gefragt.

Zeuge Alexander Dobrindt: Wir haben den Vorschlag unterbreitet. Der liegt in Brüssel vor. Es gibt dazu aktuell keine Entscheidung, aber er ist Teil des Diskussionsprozesses. - Das war ganz neutral geantwortet.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, das verkürzt es. - Sie haben die Schadstoff-Anti-Doping-Tests als Maßnahme angesprochen und ausgeführt, wenn ich das richtig notiert habe, dass etwa 200 Fahrzeuge vom KBA dort jährlich dann getestet werden sollen. Mich würde in dem Zusammenhang interessieren, wie die Auswahl dieser Fahrzeuge funktioniert. Ich frage das vor dem Hintergrund - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Stephan, jetzt müssen wir doch nicht nur angesichts der Zeit - - sondern ich würde jetzt einfach strenger darauf gucken, ist es im Untersuchungszeitraum oder nicht, um das Verfahren zu verkürzen, bei aller Liebe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau. - Also am 13. Dezember 2015 [sic!], *Bild am Sonntag*, kündigt Verkehrsminister Dobrindt an - Zitat -:

Es wird Kontrollen für Kraftfahrzeuge im Stile von Dopingtests geben.

So, und ich frage konkret, wie das aussehen soll, welche Fahrzeuge da getestet werden, nach welchem Verfahren diese Fahrzeuge ausgewählt werden, wie alt die sein sollen usw. usf., was das für Fahrzeuge sind.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist eine völlig legitime Frage!)

- Genau.

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

fragt sich die ganze Republik! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir wiederholen es! Repetitio est mater studiorum! - Weitere Zurufe)

- Wir haben das nicht verstanden. Was hat er gesagt?

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich mache das kurz. - Es gibt keine Vorgabe -

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen, bitte.

Zeuge Alexander Dobrindt: - zum jetzigen Zeitpunkt für das KBA.

(Unruhe)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das nicht verstanden.

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

(Arno Klare (SPD): Wenn er Lateinisch redet, hat er das Wort jetzt!)

- Nein, der Zeuge hat das Wort.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich habe gesagt, ich kann das ja an der Stelle kurz machen. Es gibt zurzeit keine Vorgaben für das KBA von unserer Seite, wie es die Auswahl der Fahrzeuge vornehmen muss. Das ist eine Aufgabe, die im Laufe dieses Prozesses sich ja doch bestimmt auch noch entwickeln wird. Es wäre wahrscheinlich auch falsch, da eine straffe Vorgabe zu machen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben angekündigt - und das bezog sich auf verschiedene Fragen, Anfragen, schriftliche Fragen, Kleine Anfragen - das Thema Endrohrmessung. Da habe ich das so verstanden, dass das Auslesen der OBDs künftig nicht mehr stattfindet, wenn Sie jetzt die Endrohrmessung wieder einführen. Oder ist jetzt künftig beides?



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Kirsten Lühmann (SPD):
Beides! - Arno Klare (SPD):
Doch, beides!)

- Es ist nicht so klar geworden. Darum kann er das ja richtigstellen.

(Arno Klare (SPD): Frag uns doch!)

- Dann müsst ihr jetzt die Plätze tauschen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Ich finde das ausgesprochen positiv. Ich würde vorschlagen, das kann man zwischen den Fraktionen klären; der Herr Klare kennt sich gut aus.

(Arno Klare (SPD): Na gut, aber die Antwort wäre auch sehr schön gewesen! - Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Klare möchte es auch gern wissen! Das ist doch eine legitime Frage!)

- Na, das ist ja relativ klar, dass man eine Endrohrmessung - - Also, die Endrohrmessung ersetzt nicht alles, was heute bei der OBD-Messung stattfindet, aber der Bereich der Endrohrmessung, der wird natürlich Maßstab zukünftig für die Beurteilung sein und nicht das, was bisher aus der OBD gezogen worden ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Damit ist diese Frage klar beantwortet; genau. Das ist anfangs nicht deutlich gewesen.

Zeuge Alexander Dobrindt: Aber das hätte Herr Klare auch gewusst.

(Arno Klare (SPD): Na klar!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber Herr Klare ist nicht im Zeugenstand.

Zeuge Alexander Dobrindt: Das reicht jetzt ziemlich weit - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Habe ich es richtig verstanden, dass damit die Fragerunde bei den Grünen beendet ist?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die meisten Fragen würde sowieso Herr Klare beantworten.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich das Wort an Herrn Klare.

(Heiterkeit)

Nein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das macht ihr dann aber ohne uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann stelle ich fest, dass es seitens der Fraktionen keine weiteren Fragen an den Zeugen Dobrindt gibt.

Herzlichen Dank für Ihre Auskünfte, die Antworten auf unsere Fragen. Sie wissen, im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie das Protokoll haben einsehen können, um dort möglicherweise Korrekturen, Richtigstellungen vornehmen zu können. Erst danach würde dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung abstimmen und beschließen.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit, Geduld und Auskunftsfreude und wünsche uns allen noch einen schönen Abend.

Zeuge Alexander Dobrindt: Vielen Dank.

(Schluss: 20.12 Uhr)



Stephan Weil Niedersächsischer
Ministerpräsident

Deutscher Bundestag
Sekretariat PA 31
5. Untersuchungsausschuss
18. Wahlperiode
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag 5. Untersuchungsausschuss Sekretariat PA 31 # 895		
Eingang: 14. März 2017		
L	Ref	BL

Wings

Luf

8 März 2017

Protokoll meiner Vernehmung als Zeuge durch den 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 27. Februar 2017 haben Sie mir die vorläufige Fassung des Protokolls meiner Vernehmung als Zeuge am 16. Februar 2017 übersandt. An einigen Stellen des Protokolls sind mir Punkte aufgefallen, um deren Berichtigung ich Sie bitte. Aufgrund des jeweiligen Textzusammenhangs gehe ich davon aus, dass es sich um Übertragungsfehler handelt. Die fraglichen Stellen entnehmen Sie bitte der als Anlage beigefügten Tabelle. Außerdem habe ich die Stellen noch einmal in der beigefügten Kopie des Protokolls kenntlich gemacht.

Zur Klarstellung darf ich zu einem Aspekt noch folgendes anmerken: In meiner Befragung habe ich ausgeführt, am Samstag, dem 19.09.2015, abends durch das Fernsehen Kenntnis erlangt zu haben von den Vorwürfen gegen Volkswagen (S. 45). Danach ist mir entgegen gehalten worden, ich hätte im November 2015 in einem Fernseh-Interview davon gesprochen, zuerst durch Agentur-Meldungen und erst dann durch das Fernsehen Kenntnis erlangt zu haben. Dennoch halte ich an der dem Ausschuss gegenüber gemachten Aussage fest, denn sie entspricht auch nach nochmaliger Prüfung meiner Erinnerung.

Für die Gelegenheit der Übermittlung schriftlicher Berichtigungen bedanke ich mich herzlich.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Klein

Anlage 1

Anlage

Berichtigungswünsche von Ministerpräsident Weil zum Protokoll der Zeugenvernehmung vom 16. Februar 2017

Seite / Spalte	Wortlaut	Berichtigungswunsch
41 / rechts	... in meinen Darlegungsmöglichkeiten eingeschränkt bin aus zwei Gründen: Zum einen, meine Aussagegenehmigung bezieht sich auf den Untersuchungsgegenstand, und zum anderen, zu vielen jenseits dieses Auftrags liegenden Themen greift dann in meinen Darlegungsmöglichkeiten eingeschränkt bin aus zwei Gründen. Zum einen: Meine Aussagegenehmigung bezieht sich auf den Untersuchungsgegenstand. Und zum anderen: Zu vielen jenseits dieses Auftrags liegenden Themen greift dann ...
43 / links	..., das eine oder das andere überall in diesem großen Unternehmen auf der ganzen Welt sei gesetzeswidrig möglicherweise gewesen,, das eine oder das andere überall in diesem großen Unternehmen auf der ganzen Welt sei möglicherweise gesetzeswidrig gewesen, ...
44 / links	Ich bin, glaube ich, nicht gerade in der Lage, ...	Ich bin, glaube ich, gerade nicht in der Lage, ...
50 / links	..., die dann schließlich mündeten in dem Ausscheiden von Herrn Piëch aus dem Aufsichtsrats, steht in keinem Zusammenhang,, die dann schließlich mündeten in dem Ausscheiden von Herrn Piëch aus dem Aufsichtsrats, stehen in keinem Zusammenhang, ...
50 / links	..., jedenfalls in keiner Form mit auch nur einer Andeutung auf Abgasprobleme in den Vereinigten Staaten.	..., jedenfalls in keiner Form mit auch nur einer Andeutung um Abgasprobleme in den Vereinigten Staaten.
52 / rechts	..., dann hätte auch keine Berichterstattungspflicht bestanden.	..., dann hätte auch eine Berichterstattungspflicht bestanden.
57 / links	Vielleicht lassen Sie mich aber nur eins sagen, ...	Vielleicht lassen Sie mich aber nur eines sagen, ...

Anlage 1

60 / rechts	Der letzte durchaus aufsehenerregende Sachverhalt war zum Beispiel Tanaka, ...	Der letzte durchaus aufsehenerregende Sachverhalt war zum Beispiel Takata, ...
60 / rechts	Und da dieser Hintergrund mir völlig bekannt war, ...	Und da dieser Hintergrund mir völlig unbekannt war, ...