



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll
der 28. Sitzung
- Endgültige Fassung -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 8. MÄRZ 2017, 14.00 Uhr
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Sitzungssaal 3.101
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Straße 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

Tagesordnungspunkt

Zeugenvernehmung

Seite

- Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, MdB
(Beweisbeschluss Z-41)

11



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 14.00 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die heutige Beweisaufnahmesitzung, die aufgrund des großen Interesses, wie wir es festgestellt haben, kurzfristig in diesen Saal verlegt worden ist. Ich denke, das ist für uns alle auch wichtig, dass wir in räumlich entspannter Atmosphäre dann zu den wesentlichen Fragen kommen.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße Sie als Zuschauerinnen und Zuschauer sehr herzlich sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Presse ebenfalls. Außerdem noch einmal herzlich willkommen an die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates.

Ein wichtiger Hinweis: Auch für die heutige Sitzung gilt natürlich, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind und dass Zuwiderhandlungen dazu führen, dass man von der Sitzung ausgeschlossen werden kann oder sogar mit einem Hausverbot oder anderen Dingen konfrontiert ist.

Wenn das so weit akzeptiert ist und es keine weiteren Konflikte in dieser Frage gibt, dann rufe ich den **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Dr. Angela Merkel
(Beweisbeschluss Z-41)

**Vernehmung der Zeugin
Dr. Angela Merkel**

Frau Bundeskanzlerin Merkel, ich darf Sie ganz herzlich begrüßen hier in unserem Ausschuss und mich herzlich bedanken, dass Sie es möglich machen konnten, unserer Einladung nachzukommen.

Bevor wir mit der Vernehmung beginnen können, muss ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten auf-

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

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlichen 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. Dazu gehören unter anderem Mitglieder des Deutschen Bundestages. Sie dürfen dann als Bundestagsabgeordnete eben das Zeugnis verweigern gegenüber Personen, die Ihnen in dieser Eigenschaft als Mitglied des Deutschen Bundestages Tatsachen anvertraut haben oder denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie über diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass es eine Tonbandaufnahme von dieser Zeugeneinvernahme gibt. Das soll der Protokollierung der Sitzung dienen. Sie wissen, deshalb ist es notwendig, dass hier das Mikrofon verwendet wird, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung übersandt.

Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich Sie zunächst zur Person vernehme. Dann haben



5. Untersuchungsausschuss

Sie als Zeugin Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich dann zunächst als Vorsitzender Fragen an Sie richten. Sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder Gelegenheit, Fragen an Sie zu richten.

Werden Ihnen Vorhalte aus den Akten gemacht, dann wird Ihnen der Fragesteller auf Wunsch die entsprechende Unterlage vorlegen. In diesem Zusammenhang noch mal der Hinweis an die Kolleginnen und Kollegen, bitte dann bei Vorhalten aus Akten unbedingt die Fundstellen mit zu benennen, das heißt die Materialnummer, den Ordner und die Seitenzahl. Die entsprechenden Angaben sind wie immer auf den Akten zu finden.

Mein letzter Hinweis : Sollten Sie während Ihrer Vernehmung, Frau Merkel, der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann brauchen wir einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu entscheiden.

Frau Bundeskanzlerin, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zu Ihrer Person vernehmen. Deshalb möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, mein Name ist Angela Dorothea Merkel. Meine Anschrift ist Willy-Brandt-Straße, Berlin. - Und was sollte ich - das Alter? - noch sagen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ihr Alter und Ihren - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: 17.07.1954 geboren, und ich bin Bundestagsabgeordnete und Bundeskanzlerin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Frau Merkel, Sie sind über den Gegenstand der

Vernehmung schriftlich informiert worden; dann kann ich es mir an dieser Stelle auch sparen, das noch mal hier vorzutragen,

(Die Zeugin nickt)

und wir können uns dann schon dem Gegenstand zuwenden. - Sie haben die Möglichkeit, jetzt auch im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, dann haben Sie jetzt das Wort.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja. Ich möchte kein Eingangsstatement im klassischen Sinne machen, sondern ich glaube, dass sich drei Komplexe ergeben: einmal der Komplex Volkswagen und Diesellabgase, zum Zweiten der Komplex Abgastests, diese Real Driving Emissions, und zum Dritten - nach dem, was ich mir vorstellen kann - das Treffen bei dem Gouverneur von Kalifornien, Herrn Schwarzenegger. Ich habe mir zu all den Dingen noch mal die an mich gerichteten Unterlagen aus dem Bundeskanzleramt angeschaut und versucht, zu erinnern, was sonst so in der Öffentlichkeit diskutiert wurde, und bin bereit, jetzt auf diese Fragen und natürlich die, die Sie sich überlegt haben, zu antworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, danke schön. - Dann nehme ich zunächst die Möglichkeit als Ausschussvorsitzender in Anspruch, einige einleitende Fragen an Sie zu richten.

Wir haben ja in den vorangegangenen Sitzungen im Untersuchungsausschuss doch deutlich gemacht, in welcher Weise wir uns dem Untersuchungsgegenstand nähern, und darum ist es uns wichtig, dass wir uns auch mit den Herangehensweisen der Zeuginnen und Zeugen beschäftigen. Deshalb möchte ich Sie auch danach fragen, in welcher Weise und mit welcher Intensität Sie sich im Untersuchungszeitraum mit der Problematik „Emissionen von Kraftfahrzeugen“ und den damit einhergehenden Problemen der Automobilindustrie befasst haben. Der Untersuchungszeitraum umfasst das Jahr 2007 bis 2016.



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, ich sage mal, ich bin aus meiner früheren Tätigkeit als Umweltministerin von 1994 bis 98 im Grundsatz mit den Fragestellungen der Emissionen von Kraftfahrzeugen gut vertraut; insofern ist die Thematik mir nicht fremd. Und ich habe mich in meiner Zeit als Bundeskanzlerin natürlich immer dann mit diesen Fragen beschäftigt, wenn sie auch durch Richtlinienentwürfe oder Diskussionen, zu denen Deutschland Stellung nehmen musste und wo es unterschiedliche Meinungen auch unter den Ressorts gab - - immer wieder damit beschäftigt, wenn das Bundeskanzleramt quasi einschreiten musste oder wenn wir im Europäischen Rat solche Diskussionen geführt haben - natürlich nie in den technischen Details, aber eben immer im Geiste, dass die Bundesregierung in Brüssel ja auch mit einer Meinung auftreten muss.

Ich habe dann natürlich jetzt zum Untersuchungsgegenstand, also zum Gegenstand, durch den dieser Untersuchungsausschuss gebildet wurde, erfahren von den Vorwürfen an Volkswagen aus den Medien am 19. September 2015 und bin dann damit auch durch den Verkehrsminister befasst worden, der mich informiert hat noch mal mit seinem Sachwissen und mir mitgeteilt hat dann sehr schnell, dass er ja sehr bald danach, am 21.09., glaube ich, schon, die Untersuchungskommission oder den Untersuchungsausschuss in seinem Ministerium einrichten wollte. Ich habe ihn dann ermuntert und ermutigt, mit voller Transparenz und auch voller Energie der Aufklärung, soweit wir das aus der Richtung der Bundesregierung tun können - - natürlich alles zu tun, um die Dinge ans Tageslicht zu bringen, soweit sie nicht schon bekannt sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben eben das Datum 19. September genannt, wo Ihnen der VW-Skandal sozusagen bekannt gemacht worden ist. Sind Ihnen dann auch in Ihrer Tätigkeit, auf die Sie gerade abgehoben haben, als Bundesumweltministerin solche Thematiken von Abweichungen bei Emissionswerten bekannt gemacht worden, also Abweichungen zwischen Rollenprüfstand und Realbetrieb?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, daran erinnere ich mich nicht. Aber ich erinnere mich schon

damals an Diskussionen, die auf Euro 5 und Euro 6 ausgerichtet waren. Das ging schon sehr früh los, auch in den 90er-Jahren. Aber ich habe mich mit den Testfragen nicht beschäftigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage das deshalb, weil eben gerade in dieser Diskussion, die Sie erwähnt haben, nämlich um den neuen europäischen Fahrzyklus NEFZ, wo ja intensiv drüber diskutiert worden ist - - Das war auf der einen Seite eine technische Frage; aber es gab auch damals schon Hinweise im Zug der Diskussion, dass es abweichende Abgasverhalten auf dem Rollenprüfstand und im Fahrbetrieb gibt. Meine Frage zielte darauf, ob das Gegenstand gewesen ist.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, sagen wir mal, es verwundert mich nicht - ich habe aber jetzt keine klare Erinnerung zum Beispiel aus meiner Zeit als Umweltministerin über die damaligen Arten der Messverfahren -, dass natürlich die Frage „Wie messe ich?“ auch Einfluss darauf hat, wie dann der Flottenverbrauch ist und vieles andere mehr. Aber, wie gesagt, ich habe keine detaillierte Kenntnis. Ich weiß, dass es immer wieder auch Presseberichte darüber gab, ob das nun das richtige Verfahren ist oder nicht das richtige Verfahren. Man hat dann ja auch bezüglich CO₂ und NO_x immer wieder neue Versuche unternommen, und insofern habe ich das sozusagen am Rande mitverfolgt, aber mich nie intensiv damit beschäftigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aufgrund dieser Vorkenntnisse, von denen Sie selber auch gesprochen haben, mit den eingeführten Modifizierungen beim NEFZ - - In dem Zusammenhang gab es ja auch einen durchaus bedeutsamen Abgaskandal in den USA von 1998, wo auch Volkswagen mit leichten Nutzfahrzeugen mit verwickelt war. Haben Sie bei der Beurteilung des 2015 Ihnen bekanntgewordenen Abgasskandals auf diese Erfahrungen, die Sie seinerzeit gemacht haben, in irgendeiner Weise zurückgreifen können?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein. Habe auch an diesen von Ihnen genannten sogenannten Skandal keine detaillierte Erinnerung, sodass ich auf etwas hätte zurückgreifen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann konkret auf Ihr Wirken. Und zwar frage ich Sie, in welcher Weise Sie sich oder das Bundeskanzleramt in die Entscheidungen, die den Untersuchungsauftrag betreffen, dann eingebracht haben. Es ging da um die Themen Emissionsgesetzgebung, Folgeregelung, Kfz-Steuer, Sanktionen, Messverfahren, RDE. Ist das Gegenstand auch Ihrer dann späteren Tätigkeit als Bundeskanzlerin gewesen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Von diesem Untersuchungsausschuss den Untersuchungsauftrag meinen Sie?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, das machen Sie doch als Parlament. Also - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, als Bundestagsabgeordnete habe ich mich nicht eingebracht, und als Bundeskanzlerin weiß ich, dass ich das zur Kenntnis zu nehmen habe, was das Parlament untersuchen möchte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, gut. Pardon, das war unklar, irgendwie falsch von mir gesagt. Der Untersuchungsauftrag jetzt nicht hier des Untersuchungsausschusses, sondern die Kommission, -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Die Herr Dobrindt gebildet hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: - die dann sehr schnell von Herrn Dobrindt eingerichtet worden ist.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein. Das ist in der Ressortverantwortung von Herrn Dobrindt gemacht worden. Er hat mir das mitgeteilt, und ich habe das für einen richtigen Schritt gehalten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Eine Frage, die wir allen Zeugen gestellt haben, möchte ich auch an Sie richten: Seit wann sind Ihnen Begriffe wie „Abschaltvorrichtung“ oder „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ bekannt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, das Wort „Abschaltvorrichtung“ ist mir inzwischen bekannt. Das habe ich zum ersten Mal im Zusammenhang dann mit diesen Presseberichten gehört und bin dann auch informiert worden, dass ein solcher Passus auch in der Verordnung von 2007, glaube ich, enthalten ist, dass also sozusagen da unter bestimmten Bedingungen solche Abschaltvorrichtungen legal sind. Aber ich hatte davon vorher keinerlei Kenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Sie in Ihrer Zeit als Bundeskanzlerin seit 2005 mit „Lehren“ befasst gewesen - in Anführungszeichen gesprochen - aus dem Dieselpartikelfilter aus 2007?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Mit Lehren von was? Also aus dem Dieselpartikel - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Dieselpartikelfilter. - Es gab Hinweise, dass es Abweichungen davon gab. Daraufhin gab es eine Initiative des Bundesumweltministers, der dann zusammen mit dem Verkehrsministerium eine entsprechende Untersuchung auf den Weg gebracht hat, um diesen Dingen auf die Spur zu kommen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann direkte Fragen zum Untersuchungsauftrag. Und da möchte ich gleich auf das - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Vielleicht noch mal, einfach wenn ich darf, Herr Vorsitzender, eine Bemerkung: In meiner - sozusagen - Sozialisierung von der Umweltministerzeit an war ja immer klar, dass für uns ein sehr wichtiger Punkt ist im Blick auf den Klimaschutz, dass wir CO₂-Emissionen einsparen. Zweitens war klar, dass der Katalysator einen erheblichen Fortschritt gebracht hat bezüglich der NO_x-Emissionen. Und wir haben ja doch jahrelang vorrangig darauf argumentiert und uns hin gerichtet, dass wir die



5. Untersuchungsausschuss

Flottenverbräuche im CO₂-Bereich senken, und da war der Dieselmotor natürlich immer eine sehr gute Möglichkeit, die CO₂-Emissionen zu senken. Das war ja die Philosophie. Und dann gab es ab 2007 auch diese Richtlinie, von der mir bekannt war, dass etliche Gebiete in Deutschland sie nicht einhalten konnten später, was die NOx-Emissionen anbelangt; aber immer hat man ja alles nach dem Maßstab gemacht, dass doch neben natürlich möglichst geringen NOx-Emissionen die CO₂-Emissionen - für mich jedenfalls argumentativ - viele, viele Jahre im Vordergrund standen.

Ich sage das deshalb, weil sich im Augenblick das so ein bisschen umkehrt, als spielt CO₂ gar keine Rolle und NOx ist sozusagen das Übel. Deshalb wollte ich diese Bemerkung noch mal machen, aus der dann manche Maßnahme nachher auch zu verstehen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Das hat sicherlich auch damit zu tun, dass eben VW gerade über diese Motive gegangen ist.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Klar. Es war ja kein Vorwurf.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich will nur sagen: Wir haben eigentlich vom deutschen Käufer bis zu unserem internationalen Eintreten immer wieder betont, dass bezüglich der CO₂-Einsparungen das Dieselauto ein sehr sinnvolles und wichtiges Auto ist. Und das haben wir über viele Jahre gemacht, und das bleibt ja trotz aller Vergehen und nicht rechtmäßigen Ausnutzungen der Abschaltvorrichtungen nach wie vor auch ein Sachverhalt. Das wollte ich nur einmal gesagt haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, genau. Da ist möglicherweise der Zielkonflikt zwischen Clean Diesel und CO₂-Problematik. - Ich möchte Sie auf das Treffen mit Schwarzenegger - Sie haben es bereits erwähnt - ansprechen aus dem Jahr 2009 [sic!], an dem auch die Vorsitzende der Umweltbehörde CARB, der kalifornischen, Mary Nichols, teilgenommen hat. Und im Herbst 2015

richteten der *Weser-Kurier* und die *Wirtschaftswoche* Presseanfragen an das Bundespresseamt zu diesem Treffen im April 2010. Nach den Presseanfragen soll Frau Nichols gesagt haben, dass Sie, Frau Merkel, sich in diesem Gespräch wie folgt geäußert haben - das ist also eine indirekte Wiedergabe -:

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

Das ist das MAT A-BKAmt-2-1, Blatt 28 und 35. - Entspricht es den Tatsachen, dass Sie sich jemals so geäußert haben bzw. sich gegen die Stickoxidwerte Kaliforniens ausgesprochen haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, es ging damals - - Also, es war der 14. April 2010 ausweislich meines Terminplans. Dort gab es ein Frühstück mit dem Herrn Schwarzenegger, und dabei war offensichtlich auch die Frau Nichols. Ich hatte in der Tat darüber wahrscheinlich gesprochen. Ich habe jetzt keine Erinnerung mehr; aber wenn Frau Nichols das so sagt, die ich für eine ehrenwerte und zuverlässige Dame halte, dann wird es so gewesen sein.

Damals gab es Pläne für die Fortentwicklung der kalifornischen Emissionswerte für die Zeit nach 2014. Und ich kann mir die Dinge nur so erklären, dass ich in dem Sinne, wie ich es eben auch gesagt habe, darauf aus war, die CO₂-Emissionen vor allen Dingen im Flottenverbrauch zu senken. Der Gouverneur Schwarzenegger gehörte zu denen, zu den wenigen, sage ich mal, republikanischen Gouverneuren, mit denen man gut und positiv über Klimaschutz sprechen konnte, und da stand für mich im Vordergrund die Frage der Reduktion von CO₂-Emissionen. Da ich die deutschen Dieselaautos genau für diesen Zweck für gut hielt, kann es sein, dass ich gesagt habe: „Mit *den* NOx-Emissionen hat das deutsche Dieselauto, mit *den* Grenzwerten hat das deutsche Dieselauto in Kalifornien keine Chance. Ist das für den Klimaschutz bezüglich der CO₂-Ausstöße eigentlich



5. Untersuchungsausschuss

eine gute Strategie?“ Und wenn Frau Nichols heute sagt, dass ich so sachkundig gesprochen habe, dann hängt das wieder, wie gesagt, mit meiner Zeit als Umweltministerin zusammen und vielleicht auch mit meiner naturwissenschaftlichen Bildung, dass ich mich nun da zwischen CO₂ und NO_x ganz gut auskannte; aber es war sicher nicht als Attacke auf die kalifornischen Umweltbemühungen gemeint.

Wie gesagt, ich habe keine konkrete eigene Erinnerung. Ich weiß nur, dass ich immer diese Philosophie verfolgt habe und nicht ganz verstanden habe, warum bei großem Interesse Kaliforniens an CO₂-Minderung man dann sozusagen eine ganze Autoklasse vielleicht durch zukünftige Normen ausschließt. Es ging aber auch nicht um die 2010 Produzierten, sondern es ging um die Zukunftsnormen von 2014 folgende Jahre.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ist richtig. - Das heißt, wenn ich Sie richtig verstanden habe, sind Sie aufgrund Ihrer Kenntnisse und Ihres Wissens als Naturwissenschaftlerin an dieses Thema so rangegangen. Oder hat es auch weitere Informationen oder Gespräche -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - mit entsprechenden technischen Fachleuten gegeben, die Sie in dieser Weise dann vorbereitet haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, nein. Ich sage das nur, weil Frau Nichols ja immer sagt, sie wäre so überrascht gewesen, dass ich nun gleich so detailliert an die Sache rangegangen bin. Aber ich hatte halt viele Jahre Klimaverhandlungen geführt, und deshalb war ich da in der Materie einigermaßen fit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie oder auch andere Mitglieder der Bundesregierung sich bei anderen Gelegenheiten noch mal gegen diese sich andeutende Verschärfung der Regelungen in Kalifornien eingesetzt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, kann ich mich nicht - - Nein, ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Laut einer Vorlage im Bundeskanzleramt, die an Ihre Büroleiterin gerichtet war und auf die sich ein Interview zwischen Frau Nichols und der *Wirtschaftswoche* bezieht, soll die Reaktion von Frau Nichols auf Ihre Äußerung wie folgt gewesen sein:

Ich war also ziemlich überrascht,

- das haben wir eben schon besprochen -

dass Frau Merkels erster Kommentar, nachdem die Türen geschlossen wurden, eine Beschwerde an mich war, dass Kalifornien mit seinen sehr strengen NO_x-Grenzwerten deutsche ... Hersteller schädige.

Frau Nichols schreibt dann weiter:

Ich antwortete diplomatisch, aber inhaltlich korrekt, dass ich glaube, dass deutsche ... Hersteller in der Lage sind, mit unseren Grenzwerten zurechtzukommen und dass unsere Grenzwerte streng seien, aber aus Sicht der Luftreinhalte nötig.

Und sie schreibt weiter:

Es war für mich sehr überraschend, dass sie überhaupt etwas über die NO_x-Probleme der deutschen Hersteller wusste.

Auch das haben wir eben gerade aufgelöst.

Eine ähnliche Intervention eines Politikers gegen unsere Umweltsetze habe ich weder zuvor noch ... danach noch einmal erlebt.

Das ist zu finden in MAT A-BKAmt-2-1, Blatt 29 f. - Können Sie sich an diese direkte Replik von Frau Nichols erinnern bei diesem Gespräch?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, ich sagte ja, ich habe keinen Zweifel, weil das Gespräch über



5. Untersuchungsausschuss

Klimaschutz ging, dass darüber auch gesprochen wurde; aber ich habe jetzt keine konkrete Erinnerung. Und sie sagt ja selber, dass sie sehr diplomatisch war. Also ist mir das dann auch nicht auffallend in Erinnerung geblieben wahrscheinlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, dann sind Sie auch nicht direkt auf diese Äußerung von Frau Nichols eingestiegen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Wenn ich zu jemandem gehe und sage: „Wissen Sie, nach jetzigem Stand sind unsere deutschen Dieselaautos dann ausgeschlossen von dem Markt in Kalifornien“, dann erwarte ich ja auch nicht, dass die Antwort heißt: „Ach, das hatten wir noch nicht bedacht. Wissen Sie, jetzt machen wir das ganz anders“, sondern das sagt man und gibt damit etwas zu bedenken - es ging ja, wie gesagt, um Rechtsetzung für die Zukunft -, und dann macht jeder das, was er für richtig hält. Das ist ja ganz normal im internationalen Verhandeln.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Aber Frau Nichols hat ja eben auch darauf hingewiesen, dass sie den deutschen Automobilherstellern durchaus zutraut, dass sie diese Grenzwerte einhalten können, und deshalb sich keine Sorgen macht, dass das zu einem Marktausschluss führen würde.

Ist Ihnen - noch mal auf den Marktausschluss bezogen - bekannt, ob die in dem Sprechzettel, den wir hier vorliegen haben - das hatte ich gerade genannt - - dass die Automobilindustrie sich - - Hat es sich tatsächlich bewahrheitet, dass es zu einem Marktausschluss geführt hat? Oder können Sie mir sagen, ob Sie Erkenntnisse darüber haben, wie sich dann die weiteren Dieselaabsatzzahlen der deutschen Automobilhersteller entwickelt haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, ich habe mich damit, ehrlich gesagt, danach nicht wieder beschäftigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Sie haben auch keine Meldung bekommen, dass es tatsächlich diesen De-facto-Marktausschluss gegeben hat aufgrund der - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich weiß es schlicht nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weiter noch mal auf Frau Nichols bezogen: Es geht um Hinweise und entsprechende Weiterleitung von Hinweisen. In den Akten des BMVI findet sich ein Zeitungsartikel vom November 2015, der über die Verbindung zwischen Bundesregierung und Autokonzernen berichtet. Hier wird die CARB-Chefin Frau Nichols ebenfalls zitiert, und diese spricht sich im Zusammenhang mit der Emissionsgesetzgebung für eine weltweit bessere Zusammenarbeit der Behörden bei der Regulierung von Fahrzeugen aus und äußert sich zum VW-Skandal - wir sind im November 2015 - wie folgt - Zitat -:

„Es waren Beamte aus der EU-Administration, die die amerikanische Umweltorganisation ICCT auf mögliche Betrügereien bei Stickoxid-Emissionen hinwiesen.“

Das ist das MAT A-BMVI-2-1, Ordner 12, Blatt 84 und 86. Danach soll das ICCT den Fall untersucht und die Ergebnisse an die US-Umweltbehörden EPA und CARB weitergeleitet haben, und diese machten den Abgasskandal ja schließlich öffentlich. So war es im Jahr 2018 [sic!] gewesen. Das ist die Quelle „EU wurde gewarnt und hätte VW-Skandal verhindern können“. Das ist abgerufen von der Internetseite deutsche-wirtschafts-nachrichten.de, zuletzt abgerufen am 27. Februar 2017. - Haben Sie vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe von den von Frau Nichols erwähnten Tatsachen oder Hinweisen, dass Beamte der EU-Administration Hinweise auf mögliche Betrügereien hatten - - Hatten Sie davon Kenntnis?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein. Ich sagte ja, ich habe Kenntnis bekommen durch die Medienberichterstattung. Nein.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gibt weitere Hinweise darauf, dass es Hinweise gegeben hat. Der Europäischen Kommission sollen laut dem eben benannten Artikel in der *Wirtschaftswoche* bereits 2011 Hinweise vorgelegen haben, dass Autohersteller in der EU unzulässige Abschalt-einrichtungen bei Abgasmessungen einsetzen. Ein Zulieferer soll den damaligen Industriekommissar über die Praktiken der Autohersteller aufgeklärt haben. Das finden wir in MAT A-BMVI-2-1, Ordner 12, Blatt 84 und 86. - Haben Sie von dem Gespräch oder von Gesprächen von Herrn Tajani und dem Zulieferer jemals erfahren?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch ein letztes Thema in dieser Runde von mir. Und zwar geht es um Interventionen auf EU-Ebene. Sie haben darüber gesprochen, dass natürlich ein laufender Meinungs austausch stattgefunden hat, wenn es um CO₂-Grenzwertregelungen ging. Hier möchte ich das Thema des Standpunktes des VDA zu den CO₂-Grenzwerten ansprechen. In einem Schreiben vom 8. Mai 2013 bittet Sie Herr Wissmann vom VDA, dem von der EU-Kommission im September 2013 [sic!] vorgelegten Vorschlag zur CO₂-Regulierung in einigen wesentlichen Punkten im anstehenden Ministerrats-treffen entgegenzutreten. Laut dem Schreiben war es den vom VDA vertretenen Unternehmen wichtig, auf eine CO₂-Grenzwertfestlegung für das Jahr 2025 zu verzichten, da die Marktakzeptanz für alternative Antriebe ungewiss erscheine. In der Folge spricht sich Herr Wissmann im Namen der Unternehmen für die Anwendung von sogenannten Supercredits in der Zeit zwischen 2016 bis 2020 aus sowie die Ausgliederung von Transportern aus der gesetzlichen Regelung und die Anerkennung von tatsächlichen Spritverbrauchs-messungen im nicht genormten Gebräuchsalltag sowie die Beibehaltung des NEFZ-Zyklus zur Einhaltung der CO₂-Regulierung bis 2020. Dem europäischen Gesetzgeber wirft er vor, willkürlich gesetzte Grenzwerte einführen zu wollen, die die deutschen Automobilhersteller kaputtregulieren wollen. - Das ist in der Unterlage MAT A-BKAm-2-1, Ordner 3, Blatt 37 und 38 zu lesen. Hatten Sie den Eindruck, dass auf europäischer Ebene die Interessen der Industrie

bei der Gesetzgebung im ausreichenden Maße berücksichtigt wurden?

Bevor Sie antworten, Frau Dr. Merkel, habe ich eine Wortmeldung vom Außenministerium [sic!].

Dirk Pung-Jakobsen (BK): Herr Vorsitzender, ich möchte der Frau Bundeskanzlerin natürlich nicht vorgreifen; aber ich darf Sie schon darauf aufmerksam machen, dass die CO₂-Grenzwertgesetzgebung nicht zum Untersuchungsgegenstand dieses Untersuchungsausschusses gehört und hier eigentlich nicht Gegenstand der Erörterung sein sollte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, in dieser Weise hatten wir durchaus in unterschiedlichen Sitzungen auch die CO₂-Grenzwertdiskussion hier aufgerufen. Ich sehe im Moment nicht, dass wir hier bei der Befragung von Frau Dr. Merkel dort rigider vorgehen sollten als bei den anderen Zeuginnen und Zeugen, und frage Sie, Frau Merkel, ob Sie bereit sind, Auskunft darüber zu geben und meine Frage zu beantworten, ob auf europäischer Ebene die Interessen der Industrie ausreichend berücksichtigt worden sind.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, erstens bin ich für den Hinweis dankbar. Zweitens hat das ja Folgen für die - wie soll ich sagen? - Bewertung meiner Aussagen, wenn ich richtig informiert bin, ob es Gegenstand des Untersuchungsausschusses ist oder nicht. Trotzdem werde ich natürlich wahrheitsgemäß antworten.

Natürlich haben CO₂-Regelungen auch immer wieder eine Rolle gespielt. Die Automobilindustrie hat ihre Position dargelegt, die Kommission hat ihre dargelegt. Die Mitgliedsstaaten haben oft sehr unterschiedliche Positionen, und gerade im Blick auf CO₂ ist es ja kein Geheimnis, glaube ich, dass es Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt, die mehr Kleinwagen produzieren, und Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt, die unterschiedliche Typen von Autos produzieren, und daraus auch bestimmte Interessenkonflikte erwachsen, weil es immer um Flottenverbräuche der Unternehmen geht. Und insofern hat sich der VDA dort eingebracht. Es bringt sich



5. Untersuchungsausschuss

dort regelmäßig auch die europäische Vereinigung der Automobilindustrie ein, und in einem umfangreichen Prozess entstehen dann eben die Grenzwerte, wie sie dann zum Schluss festgelegt werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, inwieweit - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Es bringen sich allerdings auch die Umweltverbände ein; es bringen sich die Gewerkschaften in diesen Prozess ein. Also, das ist meistens, wenn es zu neuen Regulierungen kommt, ein zivilgesellschaftlich sehr aktives Verfahren - sagen wir mal so.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das wäre meine nachgehende Frage gewesen, inwieweit eben auch Verbraucherschutzinteressen denn -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Natürlich, immer.

Vorsitzender Herbert Behrens: - dort eine Rolle gespielt haben.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Gewerkschaften auch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Ich bedanke mich und gebe dann das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. Danke, Herr Vorsitzender. - Frau Bundeskanzlerin, einige Komplexe sind ja bereits abgearbeitet. Ich möchte jetzt zunächst noch mal - Sie haben die drei Komplexe genannt - auf den Komplex VW und Bekanntwerden des gesamten Vorfalls eingehen. Sie hatten gesagt, Sie haben das Ganze aus den Medien erfahren an jenem Septemberwochenende. Vielleicht können Sie uns noch ein bisschen schildern, wie dieses Wochenende bei Ihnen abgelaufen ist, auch im Rahmen der Information. Am 22. September haben Sie dann mit Herrn Dr. Winterkorn telefoniert, und da würde uns natürlich dann auch interessieren, welche Informationen dann im Zusammenhang mit diesem Telefonat ausgetauscht wurden.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich kann mich ansonsten an den Verlauf des Wochenendes jetzt

nicht im Detail erinnern; aber wenn man das Radio angeschaltet hat, hat man eigentlich vergleichsweise überall dasselbe gehört. Das hat dann natürlich dazu geführt, dass ich am Wochenende auch - wahrscheinlich am Wochenende, vielleicht auch erst Montagfrüh; das kann ich nicht mehr ganz genau sagen - mit dem Verkehrsminister gesprochen habe. Jedenfalls hat er mich auch aus seiner Sicht noch mal informiert, hat mir dann auch gesagt, was er tun will; das wahrscheinlich an dem 21. oder 22. morgens. Er hat jedenfalls sofort sehr entschlossen sich der Aufgabe gestellt, das Unrige beizutragen, um alles, was wir wissen, auf den Tisch zu legen, und hat dann auch, wie ich finde, richtigerweise - jedenfalls habe ich den Vorschlag unterstützt - eine Untersuchungskommission eingerichtet in seinem Ministerium.

Ich glaube, am 21. bereits hat der Vorstandsvorsitzende Winterkorn damals um ein Telefonat mit mir gebeten. Und dieses Telefonat hat dann am 22. - nach Aussagen von Herrn Winterkorn, habe ich gehört; ich habe es in meinem Terminplan nicht vermerkt - - aber wird am 22. stattgefunden haben. Am 21. habe ich dazu ja auch eine Vorbereitung bekommen, die Sie auch in Ihren Unterlagen haben. Und dann hat er mir das gesagt - - ehrlich gesagt, nichts, was mir in Erinnerung geblieben wäre, was ich nicht schon gewusst hätte aus den Informationen des Verkehrsministers und der Medien. Aber er hat auch nichts Gegensätzliches gesagt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke schön. - Ich möchte jetzt auch noch mal auf den Zusammenhang - - Sie haben schon angesprochen, dass der Verkehrsminister Sie dann am 21. September bereits informiert hat -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Spätestens.

Ulrich Lange (CDU/CSU): - spätestens informiert hat -, eine Untersuchungskommission einzusetzen. Sie haben gesagt: „volle Transparenz“, und ihn ermuntert, diese Untersuchungskommission einzusetzen mit dem entsprechenden Untersuchungsauftrag. Da würde uns jetzt noch so ein bisschen interessieren, wie der Fortgang der Information auch an Sie, an das Bundeskanzleramt



5. Untersuchungsausschuss

während des Zeitablaufes dieser Untersuchungskommission war. Waren Sie insoweit in den Informationsfluss - immer wieder natürlich zu gewissen Zeitpunkten - eingebunden? Fühlten Sie sich entsprechend informiert aus dem Bundesverkehrsministerium heraus?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich fühlte mich immer gut informiert durch das Verkehrsministerium, jedenfalls auf der Ebene, für das, was ich brauchte. Das begann mit der Untersuchungskommission. Es wurde dann, glaube ich, sehr bald der Untersuchungsauftrag noch mal auf andere Typen auch erweitert. Und bevor dann Ergebnisse veröffentlicht wurden, hat mich der Verkehrsminister im Grundsatz immer informiert. Also, ich habe nicht den geringsten Zweifel daran gehabt, dass das in guten Händen liegt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Danke schön. - Dann wäre ich bereits für die erste Runde fertig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich das Wort weiter an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Kollege Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Frau Bundeskanzlerin, Sie haben ja eben interessant dargelegt, dass Ihnen das Thema und die Materie nicht fremd sind. Ich hatte auch den Eindruck, Sie verstehen von Stickoxiden und CO₂ mehr als zwei ehemalige Verkehrsminister, die wir hier befragt haben.

Mich würde interessieren: Wir haben ja nun eine Situation, diesen Skandal, der ist in den USA entdeckt worden durch die Ermittlungen der CARB. Wir haben am Montag Frau Nichols befragt. Was haben Sie eigentlich für eine Erklärung, warum das - gerade aus Ihrer Zeit auch als Umweltministerin und Beschäftigung mit der Materie - in Deutschland nicht entdeckt worden ist und - man kann durchaus, glaube ich, sagen aus den Befragungen, die wir hier hatten - möglicherweise bis heute gar nicht entdeckt worden wäre, wenn das in den USA nicht bearbeitet worden wäre?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, also, ich sage mal, Motivforschung ist ja jetzt nicht meine Hauptaufgabe. Wenn ich recht informiert bin, ist einfach die Rechtslage in den Vereinigten Staaten von Amerika auch eine andere, was die Normen anbelangt, nicht? Aber nicht mal das kann ich genau sagen. Also, ich habe dafür keine Erklärung. Es ist eben dort aufgetreten - nun muss man sich damit auseinandersetzen - oder dort entdeckt worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, gut, wir haben ja nun mittlerweile Kenntnis darüber, dass - was alles vor September 2015 nicht bekannt war - auch hierzulande Fahrzeuge Abgasreinigungseinrichtungen bei bestimmten Temperaturen abregeln, bei bestimmten Höhen. Ich will auf die Details gar nicht eingehen. Das ist am Ende Ergebnis einer Aufdeckungsarbeit, die in den USA geschehen ist. Verursacht bei uns Probleme: Wir sind mit einem Vertragsverletzungsverfahren konfrontiert; es drohen Fahrverbote in Innenstädten. - Mich würde schon interessieren, wie Sie als Bundeskanzlerin am Ende auch - - welche Erklärung Sie haben, dass deutsche Behörden sich mit diesem Problem ja offensichtlich bis September 2015 nicht intensiver auseinandergesetzt haben.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Wie gesagt, ich habe dafür keine Erklärung. Ich habe lediglich dann zur Kenntnis genommen, dass es in dieser Verordnung von 2007 eine Ausnahmebestimmung gibt, die offensichtlich in einer Weise genutzt wurde, wie sie durch die Ausnahmebestimmung nicht insinuiert war.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das ist das ganze Thema Motorschutz und eine Interpretation Ihres Verkehrsministers; aber - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Jetzt, Entschuldigung, wenn ich nur darauf hinweisen darf: Sie hatten mich gefragt, und ich hatte geantwortet.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Ja, ist okay. Ich - -



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ist Ergebnis meiner Meinungsbildung. Sie haben ja gefragt, was ich denke.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Völlig in Ordnung, völlig in Ordnung. - Mich würde dann interessieren: Wenn Sie aber jetzt die ganze Frage, was Konsequenzen angeht seit September 2015, seit wir über die Dinge wissen, seit bekannt geworden ist, was die Automobilindustrie hier treibt, VW - nicht nur VW, auch andere Hersteller - - Ist das aus Ihrer Sicht denn im Moment jetzt so geregelt, dass man sagen kann: „Okay, da ist die Arbeit geleistet“? Oder gibt es da aus Ihrer Sicht noch Defizite?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Das vermag ich nicht zu sagen. Ich weiß nur, dass dann ja durch Zufall im selben Zeitraum diese neuen Real-Driving-Emissions-Prozeduren vereinbart wurden, und wenn sozusagen die Ausnahmebestimmung - ich weiß nicht, ob sie noch präzisiert wird oder schon ist; kann ich jetzt nicht sagen - - Aber wenn sie jedenfalls so angewandt wird, wie sie insinuiert war - das heißt, viel weniger angewandt wird -, dann müsste man ja an den Ergebnissen auch der NOx-Messungen in den betroffenen Gebieten irgendwann sogar Verbesserungen sehen. Man muss sich das weiter angucken. Ich meine, die Vorgänge haben doch gezeigt, dass man jetzt sicherlich aufmerksamer hinschauen wird in Zukunft.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn mal im Untersuchungszeitraum darüber nachgedacht, ob denn möglicherweise - wir haben ja in den USA auch eine andere Behördenstruktur - das auch Konsequenzen für die Behörden Ihrer Bundesregierung haben könnte?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe nicht erkennen können, dass die Behörden der Bundesregierung - in diesem Falle weiß ich nicht, ob Sie an das Kraftfahrzeugbundesamt [sic!] denken - hier schlecht gearbeitet haben. Also, ich sehe keine strukturellen Veränderungsnotwendigkeiten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben ja nun die Situation seit Jahren, dass

Organisationen darauf hinweisen: Es fallen Emissionen komplett auseinander zwischen real, zwischen Prüfständen und Straßen. Diese Informationen waren bekannt, lagen seit zehn Jahren vor; ADAC auch, nicht nur Umweltverbände, also, ich sage mal, jetzt auch unverdächtige Organisationen, denen man nichts unterstellen könnte, dass sie hier irgendwie eine besonders automobilkritische Haltung haben. Da muss man sich doch schon die Frage stellen: Warum hat eine deutsche Behörde da nicht irgendwo mal was unternommen, um dahinterzukommen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Und was ist jetzt die Frage, Oliver?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich glaube, wir müssen noch zwei Dinge auseinanderhalten - so sehe ich das jedenfalls -: Das eine ist die Frage: Wo wurde diese Vorschrift, dass man auch in einer Ausnahmesituation Abschaltvorrichtungen einsetzen kann, widrigerweise oder unrechtmäßigerweise verwendet? - Das ist der eine Teil. - Und der andere Teil ist: Wie sind die Prozeduren, wie man misst, was nun wirklich verbraucht oder ausgestoßen wird, strukturiert, und wie weit sind die dem realen Leben und dem realen Fahrverhalten angepasst? Das sind, glaube ich, zwei unterschiedliche Komplexe. Der eine muss total beseitigt werden. Da kann es nicht mehr sein, dass man eben bei bestimmten Temperaturen oder nach einer bestimmten Zahl von Kilometern grundsätzlich erstmals von einer Abschaltvorrichtung Gebrauch macht, weil das kein Motorschutz ist, sondern einfach da anders gehandelt werden muss. Und das andere ist ein ziemlich lange andauernder Prozess, den man, glaube ich, soweit ich das sehe, für CO₂ und für NOx immer wieder hat: Was sind reale Fahrverhalten? Und da hat man ja sich nun mit den Real Driving Emissions - und ich glaube, auch im CO₂-Bereich hat man ja Weiterentwicklungen vorgenommen - immer und immer wieder mit beschäftigt, und das auch über Jahre. Und da habe ich jedenfalls nach dem, was - - Ich habe zumindest den Eindruck aus der gebotenen Ferne meiner Position und Aufgabe als Bundeskanzlerin, dass man sich den realen Verhältnissen durch die letzten Rechtsetzungen eher angenähert hat. Ich weiß aber



5. Untersuchungsausschuss

nicht, ob das jetzt dem ganz realen Durchschnittsverhalten auf der Straße auch schon entspricht; das kann ich nicht abschließend sagen. Aber man nähert sich an.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, gut, es kommen weitere Fahrzeuge, die ein Vielfaches der Stickoxidemissionen haben, der Grenzwerte, auf die Straße. Also, dieses Problem ist ja nach wie vor nicht gelöst. Sie sagten eben so, da habe man sich jetzt angenähert. Das passiert ja im Moment so noch nicht.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, ich meine die Tests. Also, wir haben die Normen, was man einhalten muss, wir hatten Ausnahmebedingungen, die wurden extensiv genutzt, und wir haben Testverfahren, über die muss ich immer wieder sprechen, ob sie eigentlich dem entsprechen, was im realen Leben auf der Straße passiert. Das sind die drei Dinge, über die man sozusagen dauernd spricht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben keine Erklärung dafür, warum die Behörden der Bundesregierung oder die Bundesregierung selber bis zum September 2015 über diese ganzen Ausnahmen, die Sie jetzt ja richtig beschrieben haben, überhaupt keine Kenntnis hatten - das ist uns ja hier von allen Zeugen bestätigt worden -, dass all das gar nicht präsent war. Da haben Sie keine Erklärung dafür. Ist Ihnen jetzt in Ihrer Arbeit auch nicht untergekommen, woher das kommt?

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, jetzt nach Kenntnissen, Tatsachen fragen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Genau, ich wollte gerade sagen: Ich hatte keine Kenntnis darüber. Und die Frage der Erklärung ist mehr so eine Motivationsuche irgendwie. Also, ich habe keine Erkenntnisse darüber gehabt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde mich noch interessieren: Sie haben eben beschrieben, wie Sie Herrn Dobrindt, der Sie informiert hat, dass er eine Untersuchungskommission eingerichtet hat - - Das Erstaunliche

ist ja, diese Untersuchungskommission besteht mit einer - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, entschuldige, ich habe die Uhr übersehen.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: In der nächsten Runde -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber in der nächsten Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: - bist du wieder dran. - Dann gebe ich das Wort weiter an die Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Frau Merkel, Sie haben uns geschildert, wie Sie Kenntnis gekriegt haben, wie Sie informiert wurden, und Sie haben gesagt, Herr Dobrindt habe Ihnen gesagt, dass er sofort eine Untersuchungskommission einsetzt, und Sie fanden das auch bei ihm richtig aufgehoben. Hat das Kanzleramt angeregt, eigene Vertreter in die Untersuchungskommission zu entsenden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Kirsten Lühmann (SPD): Warum? War das für Sie nicht relevant?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Weil ich davon ausgehe, dass ich von den Ergebnissen des Verkehrsministers informiert werde und auch das Kanzleramt und seine Beamten.

Kirsten Lühmann (SPD): Haben Sie denn - Sie haben gesagt, Herr Dobrindt hat Sie regelmäßig informiert - den Untersuchungsbericht, den Abschlussbericht dieser Untersuchungskommission zur Kenntnis gekriegt, bevor er veröffentlicht wurde?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich persönlich habe ihn nicht von Seite 1 bis Ende gelesen. Herr Dobrindt hat mir davon berichtet, dass es jetzt einen Bericht gibt. Der ist sicherlich auch dem



5. Untersuchungsausschuss

Bundeskanzleramt bekannt. Ich persönlich wusste, dass es ihn gibt, aber habe jetzt keine Veranlassung gesehen, ihn Zeile für Zeile zu lesen.

Kirsten Lühmann (SPD): Haben Sie nach dem Bekanntwerden dieses Skandales in irgendeiner Art und Weise mit der Automobilindustrie geredet? Also, es waren ja alle von uns relativ entsetzt auch. Sie haben ja gesagt: Deutschland ist ein Automobilland, und auch die Politik setzt sich sehr für diese Industrie ein - richtigerweise. Und jetzt ist so etwas passiert. Also, haben Sie anschließend mit der Automobilindustrie darüber geredet?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe, wie gesagt, am 22.09. wahrscheinlich mit Herrn Winterkorn telefoniert, und es gibt ja auch immer wieder Begegnungen in verschiedensten Situationen mit Vertretern der Automobilindustrie. Ich habe natürlich darauf hingewiesen, dass das ein Vorgang ist, der über das, was jetzt an Schadenszahlungen und an Kosten entsteht, natürlich für das Bild der deutschen Automobilindustrie ein sehr bedauerlicher Vorgang ist. Ich hatte allerdings den Eindruck, dass die Betroffenen das selbst so sehen. Ich erinnere mich an einen Jahresendbrief von Herrn Müller von VW, der hat das, glaube ich, auch ein bisschen zum Ausdruck gebracht.

Kirsten Lühmann (SPD): Nun hat die Untersuchungskommission von Herrn Dobrindt ja festgestellt, dass es eben nicht nur VW war, die die Möglichkeiten, die die Richtlinie bietet, sehr exzessiv genutzt haben. Und Sie haben jetzt gesagt, es gab diesen Jahresendbrief von Herrn Müller. Haben die anderen betroffenen Fahrzeugherstellenden irgendwelche Reaktionen gezeigt? Nun nicht Fiat. Wir wissen, mit Fiat haben wir ein ganz besonderes Problem, auch mit Italien, die da nicht kooperieren. Aber es gab ja auch andere Fahrzeuge, die in Deutschland hergestellt wurden, die Auffälligkeiten in dem Bericht zeigten.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe mit anderen darüber nicht gesprochen.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben ja gesagt, dass zufällig die Einführung von RDE zeitgleich mit

diesem Skandal war. Wir haben auch von Zeugen gehört, dass die Entwicklung von RDE bereits im Jahr 2010 begonnen hat und dann eben zeitgleich zu Ende ging. Vielleicht sind die letzten Beratungen auf politischer Ebene dadurch etwas beschleunigt worden; aber grundsätzlich war das schon ein Prozess, der lange im Gang war. Nun sind die entscheidenden Dinge, also nicht die technischen Dinge, sondern die entscheidenden politischen Fragen, zum Beispiel: „Wie hoch wird der Konformitätsfaktor sein?“, entschieden worden, nachdem bekannt wurde, wie VW diese Richtlinie ausgelegt hat und dass es illegale Möglichkeiten genutzt hat. In welcher Art und Weise haben Sie sich in diesen politischen Prozess eingebracht: „Wie wollen wir nun RDE implementieren?“?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, es gehörte ja dann in der Zeit, wahrscheinlich so im Oktober 2015, zu den Gegenständen, bei denen wir in Europa Stellung beziehen mussten mit einer Position der Bundesregierung, also einer Position der Bundesregierung zum Vorschlag der Kommission in dem Komitologieverfahren. Da kam es natürlich zu der normalen Situation, dass das Umweltministerium etwas ambitionierter an die Sache rangehen wollte und deshalb die Vorschläge der Kommission akzeptabler fand als das Wirtschaftsministerium, das Verkehrsministerium. Und dann kommt es ja regelmäßig - das ist nun nicht das erste Mal - zu einer Situation, wo auch das Kanzleramt eine koordinierende und zusammenführende Aufgabe hat. In dem Zusammenhang ist mir dann ja auch eine Vorlage gemacht worden am 16.10.2015, wo auf die Vorschläge der Kommission und die Positionierung der Bundesregierung hingewiesen wurde, die auch bis zum 16.10. erfolgen musste. Damals hat man sich ja noch bestimmte Dinge auch ein bisschen offengehalten, weil man keine gemeinsame Position gefunden hatte, und hat natürlich auch geguckt: Was machen andere Mitgliedsstaaten? Insoweit war ich dort mit einbezogen.

Dann gibt es wie bei fast allen europäischen Rechtssetzungsverfahren, wo es sozusagen durchaus kontroverse Debatten gibt, auch immer eine Abstimmung mit Frankreich. Und auch dort waren durchaus unterschiedliche Positionen der



5. Untersuchungsausschuss

französischen Umweltministerin und auch anderer im Raum. Deshalb hat das dazu geführt, dass ich mit dem französischen Präsidenten darüber auch gesprochen habe und wir dann eine gemeinsame Position verabredet haben, die wir dann auch dem Kommissionspräsidenten mitgeteilt haben, weil wir gerade am 27. Oktober in Paris einen European Round Table und einen Digitalisierungskongress hatten. An dem, insbesondere an dem European Round Table, hat Jean-Claude Juncker als Kommissionspräsident teilgenommen, genauso wie der französische Präsident Hollande und ich. Insofern habe ich mich also auch mit dem französischen Präsidenten über die gemeinsame deutsch-französische Haltung zu diesem Thema ausgetauscht.

Kirsten Lüthmann (SPD): Zu der Haltung, die Sie eingenommen haben: Sie sagten ja, es gab unterschiedliche Positionen unterschiedlicher Häuser in dieser Frage, was an den Häusern, also an der Aufgabe der Häuser - - auch darauf zurückzuführen ist. Sie mussten sich ja dann eine eigene Meinung bilden. Zur Bildung dieser eigenen Meinung, haben Sie da Gespräche geführt mit der Automobilindustrie oder zum Beispiel mit Umweltverbänden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, weder noch, sondern ich habe mich auf den Sachverstand meiner Beamten verlassen.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. Ich habe in dieser Runde nichts mehr.

Arno Klare (SPD): Frau Bundeskanzlerin, ich möchte das noch einmal vertiefen. Es gibt ja auch noch einen weiteren Akteur, der sich aus Bayern gemeldet hat bei Ihnen mit einem Brief, der dann auch bisschen pro domo natürlich argumentierend für ein großes Unternehmen, das in Bayern ansässig ist - Automobilindustrie -, darauf gedrängt hat, dass dieser Konformitätsfaktor und die anderen Faktoren halt nicht so scharf ausfallen. Hat das in irgendeiner Form auch Ihre Meinungsbildung beeinflusst?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Schauen Sie, in so einer Phase der Meinungsbildung nimmt man alle Informationen auf, und dazu gehörte auch

der Brief von Herrn Ministerpräsident Seehofer, der am 20. Oktober abgesandt worden war. Die Antwort erfolgte dann aber erst, nachdem die Entscheidung in Europa bereits getroffen wurde, am 11.11. Das heißt, es war sozusagen *ein* Element der Entscheidungsfindung. Aber es gab, wie gesagt, französische Positionen, es gab deutsche unterschiedliche Positionen, es gab die Position des Bundesumweltministeriums, das naturgemäß häufiger mit den Umweltverbänden spricht, und es gab die vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium, die naturgemäß mehr mit den Unternehmen sprechen. Mir ist bei so einer Meinungsfindung auch immer sehr wichtig, dass wir versuchen, Normen zu machen, die dann aber auch realistisch in gewisser Weise sind, ambitioniert, aber auch praktisch eingehalten werden können. Ich sage das ganz bewusst. Wir haben regelmäßig auch in der Europäischen Union dann ein Meinungsbild, bei dem diejenigen, die Autos produzieren, die Mitgliedsstaaten, in denen Autoproduktionsstätten stehen, eine Gruppe bilden, und andere, die keine Autoproduktionsstätten haben, vielleicht eine andere Gruppe bilden. Und ich glaube schon, dass die technische Machbarkeit auch eine Rolle spielen muss, wenngleich natürlich die Ambition auch enthalten sein muss. Und da die richtige Balance zu finden, das ist, glaube ich, immer die Aufgabe bei solcher Rechtssetzung.

Arno Klare (SPD): Bei dieser koordinierenden Leistung, die das Bundeskanzleramt natürlich bei unterschiedlichen Meinungen der Ressorts oder Auffassungen der Ressorts zu machen hat, hat man sich hinterher - so ist uns das hier von mehreren Zeugen bestätigt worden - auf den Konformitätsfaktor 1,95 als Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland geeinigt. Herausgekommen sind nachher 2,1 im ersten Schritt und 1,5 nachher in der zweiten Stufe. Jetzt noch die Frage: Auf der europäischen Ebene bei den anderen Mitgliedsstaaten: Waren aus ihrer Sicht diese 1,5 eher ambitioniert, oder war das ein Wert, wo andere Staaten in Europa sofort genickt haben und gesagt haben: „Ja, der ist genau richtig“?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe mich lediglich mit der Abstimmung mit Frankreich beschäftigt und habe mich mit den ganzen anderen - -



5. Untersuchungsausschuss

habe ich mir nur berichten lassen, wie die Meinung dort ist. Es gab Mitgliedsstaaten, die waren in ihrer Skala noch etwas weniger ambitioniert; es gab welche, die waren mehr ambitioniert. Das Endergebnis liegt etwas pragmatischer als der Kommissionsvorschlag. Das ist aber auch nichts besonders Neues. Und insofern haben wir das dann auch so eingebracht.

Arno Klare (SPD): Haben Ihnen Ihre Beamten, Ihre Experten, die Sie im Hause haben, oder auch aus dem BMVI, berichtet oder erklärt, dass bei diesem Konformitätsfaktor ein Fehlertoleranzwert der Messgeräte von ungefähr - in absoluter Größe - 0,5 eingerechnet ist? Oder ist das jetzt eine neue Information, die Sie von mir bekommen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Die Information höre ich von Ihnen zum ersten Mal. Sie bestätigt mich aber darin, dass 0,1 Prozent Unterschied noch nicht der Untergang des Abendlandes sind.

Arno Klare (SPD): Da würde ich Ihnen sofort recht geben. - Es gibt da so ein paar andere Werte bzw. andere Bereiche, Hauptanliegen der Bayerischen Staatsregierung - da ist sogar eine Anlage bei dem Brief dabei gewesen -, da ging es noch mal darum, dass darauf hingewiesen worden ist bei den ganzen Messverfahren, dass man so Extremfahrbereiche herausrechnen können muss, und das sollte dann passieren mit der sogenannten Transferfunktion. Ist was Mathematisches, von dem Sie mit Sicherheit mehr verstehen als ich; ich bin kein Mathematiker und auch kein Physiker. Ist Ihnen dieser Vorgang bekannt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe mal was von Transferfunktion in dieser Vorlage vom 16.10. gelesen, habe mich damit aber nicht detaillierter befasst.

Auch zum Vorgang: Wenn ein Brief eines bayrischen, einer rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentin oder von wem auch immer bei mir ein-geht, dann lese ich den durch, und dann verfüge ich ihn auf die Fachabteilung, wo dann die gesamte technische Kenntnis auch vorhanden ist, und bekomme dann zu gegebener Zeit einen Ant-

wortentwurf, für den dann auch erklärt ist, warum man welche Position hat. Aber ich habe mich jetzt nicht jedes Mal - - bei jedem Brief fange ich jetzt an, mich in die Fachsache mit allen Anlagen einzuarbeiten.

Arno Klare (SPD): Okay, ich habe keine weiteren Fragen. Ich habe nur gedacht, „Transferfunktion“ ist Ihnen als Physikerin sicherlich bekannter als mathematischer Vorgang als mir.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Das Wort, ja, das kommt aber in so vielen verschiedenen Zusammenhängen vor, -

Arno Klare (SPD): Ich weiß, ich weiß.

Zeugin Dr. Angela Merkel: - „Transferfunktion“, dass wirklich die in der Automobilindustrie nicht die einzige ist.

Arno Klare (SPD): Genau. Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist die Runde an der Linksfraktion. Und da würde ich ganz gern noch mal auf das eingehen, was vorhin ein kurzer Disput war mit Herrn Pung-Jakobsen, was denn Untersuchungsgegenstand ist und was nicht. Wir haben uns noch mal eben versichert, dass es eben auch um Kraftstoffverbräuche geht und um deren Abweichungen, und nicht nur NOx, sondern auch andere Emissionen zum Gegenstand des Untersuchungsauftrages gehören. Insofern belegt das noch mal, dass die Frage durchaus zulässig ist und war.

An dieser Stelle würde ich dann auch ganz gern noch mal auf ein Telefonat hinweisen, das Sie, Frau Merkel, mit dem irischen Premierminister Kenny im Sommer 2013 geführt haben. Laut einem Artikel der *Süddeutschen Zeitung* vom 27. Juni 2013 soll es im Sommer 2013 vor der Abstimmung über die 95-Gramm-Regel hinsichtlich CO₂ zu einem Telefonat zwischen Ihnen und dem Premierminister gekommen sein. Dem Artikel zufolge wurde nach dem Telefonat die Abstimmung von der Tagesordnung genommen und auf das kommende Jahr verschoben. Das ist das Material mit der Überschrift „Das Dreisteste, was ich in acht Jahren Brüssel erlebt habe“, zu finden auf



5. Untersuchungsausschuss

der Homepage der *Süddeutschen Zeitung*, sueddeutsche.de, abgerufen am 27. Februar 2017. Haben Sie ein Gespräch mit dem irischen Premierminister vor der Abstimmung dieser 95-Gramm-Regel geführt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe da keine Erinnerung dran, kann das aber auch nicht abschließen. Also, das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bezüglich des möglichen Einflusses der Automobilindustrie auf das Verhalten der Bundesregierung auf EU-Ebene im Rahmen der RDE-Gesetzgebung, das war ja eben schon mal Gegenstand. Ich würde das ganz gern noch mal mit einem Vorhalt ergänzen, dass eben im März 2015 im Vorfeld der Abstimmung im Technischen Ausschuss, im TCMV, zum RDE-Vorschlag der EU-Kommission sich Herr von Klaeden von der Daimler AG per Mail an Herrn Professor Röller, Leiter der Abteilung 4, „Wirtschafts-, Finanz- und Energiepolitik“, im Bundeskanzleramt gewandt hat. Darin äußert er, dass der Entwurf der Kommission von der Automobilindustrie so nicht akzeptiert werden könne. - Das ist das MAT A-BKAmt-2-2, Ordner 10, Blatt 28. - Und Herr Wetzels aus dem Referat 421 des Bundeskanzleramtes leitete diese E-Mail noch am selben Tag an verschiedene Mitarbeiter des Kanzleramtes weiter mit dem Kommentar:

Liebe Kollegen,

uns erreichen Hilferufe aus der Automobilindustrie wegen einer wohl zwischen BMU und BMVI abgesprochenen Positionierung für TCMV ...

Ich schlage vor, hier eine kurze Unterrichtung für ChefBK zu machen.

Das ist MAT A-BKAmt-2-2, also ebenda, Blatt 28. - Wurden Sie über diese E-Mail informiert?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, weil es war die Unterrichtung an den Chef des Kanzleramtes.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einer E-Mail eines Bosch-Mitarbeiters vom 19. August 2015 heißt es bezogen auf die aktuelle NOx-Entwicklung bei Diesel-PKW und ein vorheriges Gespräch mit Herrn Bänisch vom Wirtschaftsministerium zu RDE - Zitat -:

=> Hintergrund (und deshalb darf Eberhardt nichts davon wissen!!!): Bundeswirtschaftsministerium und Bundesverkehrsministerium möchten anscheinend austesten, wie ernst die Industrie RDE nimmt und was wirklich passiert. Je nach Ergebnis scheint man zu einer härteren oder moderateren Haltung (gerade bei cf-Blockade ...)

- Conformity-Faktor -

zu tendieren. Anscheinend schlagen Anfragen von weit oben u. a. aus dem Kanzleramt bei Bänisch

- Wirtschaftsministerium -

auf. Auch die OEM seien aktiv!!!

Und dann eine Abkürzung - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Was sind OEMs?

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Originalhersteller.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ach so.

Vorsitzender Herbert Behrens:

=> HB-Einschätzung:

- so steht es hier in dieser Mail; das ist nicht meine -

Wir sind endgültig beim Politik-Poker angekommen.

Das ergibt sich aus MAT A-BO-1-1, Ordner 1, Blatt 32. - Haben Sie Kenntnisse darüber, ob sich das Kanzleramt oder andere Bundesministerien,



5. Untersuchungsausschuss

wie von dem Bosch-Mitarbeiter vermutet, bezüglich RDE-Gesetzgebung direkt beim Wirtschaftsministerium mit der Nachfrage - - aufgeschlagen ist?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Über das, was ich Kenntnis habe, habe ich Ihnen jetzt berichtet, und Sie hatten ja auch viele Zeugen vor mir schon aus dem Kanzleramt hier.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dem entnehme ich, dass man eben nicht weit oben aufgeschlagen ist.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Frage, wo oben beginnt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, hier ist damit Kanzleramt definiert. - In dieser Mail vom 19. August heißt es auch weiter - Zitat -:

Habe meinerseits aktuelle Blockade angesprochen: Umwelt-Haltung (cf 1,0 plus Messtoleranz, kein extended-Bereich) und Industrie-Haltung (technische Ableitung von cf, mit extended-Bereich). Bänsch sieht dies genauso und bedauert es. Eigentlich müsste es doch das gemeinsame Ziel geben, den Diesel aus der Schusslinie zu bringen. ...

=> Bänsch sieht bis zum 10. September

- 2015 -

nur ... eine politische Lösung/Entscheidung. Gemeinsames Verständnis von Politik und Industrie sehr fraglich.

Meinen bescheidenen Vorschlag möchte er zumindest mit dem BMVI diskutieren. Er sieht weniger rechtliche Bedenken, sondern umweltpolitische.

Auch hier noch mal:

=> HB-Einschätzung:

- heißt es hier in dieser Mail -

Eine politische Entscheidung in Deutschland verliert Ministerin Hendricks klar gegen Merkel, Gabriel, Dobrindt und ...

Und dann folgt ein geschwärzter Name. - Das ist ebenda auf Blatt 32. - Diese Mail mit den aktuellen CF-Blockaden seinerzeit, ist Ihnen diese bekannt gewesen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Ihnen Auseinandersetzungen zwischen BMUB und BMVI bekannt bzw. zwischen den beiden Ministerien und dem Kanzleramt, dass es da unterschiedliche Auffassungen gegeben hat?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, sagen wir mal, mir ist, seitdem ich Umweltministerin war, bekannt, dass es eigentlich permanent unterschiedliche Auffassungen zwischen Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltministerium gibt - immer, bei allem am Anfang. Dafür gibt es auch verschiedene Ministerien, weil jeder andere Interessen verfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wer setzt sich durch nach Ihrer Kenntnis?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Hängt davon ab.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Jeder hat seinen Stolz.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine letzte Frage in dieser Runde. Der Vorhalt: Der ehemalige Staatssekretär aus dem Bundesumweltministerium hat in einer Zeugenvernehmung am 20. Oktober gesagt - Zitat -:

In der Realität ist es leider so ...



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Wer? Welcher? Welcher Staatssekretär? Weil Sie sagten: „Der ehemalige“.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja genau, ehemalige. Wir hatten mit Flasbarth im Ausschuss zu tun. Also ehemaliger Staatssekretär. Ich habe hier keinen Namen dabei aufgeschrieben bekommen. Wird gleich noch aufgeklärt.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Aber der ist doch noch, Flasbarth.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das ist nicht der jetzige, sondern ein ehemaliger Staatssekretär. - Wird gleich aufgeklärt; ich bekomme das hier vom Sekretariat noch mal nachgeliefert.

Und dort wird geschrieben:

In der Realität ist es leider so, dass Sie in Brüssel ... keinen Satz sagen können ...

Oh, Entschuldigung, jetzt haben wir es. Das ist Dr. Uwe Lahl, der uns als ehemaliger Staatssekretär Auskunft gegeben hat. Und er sagt:

In der Realität ist es leider so, dass Sie in Brüssel ... keinen Satz sagen können ...

Also, ich muss es in der nächsten Fragerunde machen, weil mein Zeitbudget für jetzt abgelaufen ist. - Dann gebe ich zunächst das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke, Herr Vorsitzender. - Der, den Sie zitieren wollen, der sitzt jetzt in Baden-Württemberg bei Winne Hermann, der Herr Lahl, und war vorher im Umweltministerium oder im Umweltbundesamt Abteilungsleiter, wenn ich es noch richtig weiß, den wir hier hatten. Aber, glaube ich, an der Stelle nicht zu vertiefen.

Ich möchte nur mal kurz auf das vorhin ja schon angesprochene Verhältnis auch zu einzelnen und diversen Ministerpräsidenten und natürlich auch

in dem Zusammenhang „Viele Bundesländer haben Automobilstandorte“ zu sprechen kommen. Frau Bundeskanzlerin, Sie hatten ja schon gesagt, es gibt eine bestimmte Vorgehensweise mit dem Eingang solcher Briefe einzelner Ministerpräsidenten. Gibt es grundsätzlich eine Art der Abstimmung mit den Ministerpräsidenten, die Automobilstandorte haben - da ist jetzt vorhin Bayern genannt worden; aber das sind natürlich viele andere auch, wie Hessen oder das bekannte Niedersachsen -, oder gibt es den grundsätzlichen Verfahrensgang, so wie Sie ihn gerade beschrieben haben: Verfügung, technische, juristische Auskunft und Antwortschreiben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, das unterscheidet sich von Sachverhalt zu Sachverhalt. Es gibt Dinge, da schreiben mehrere Ministerpräsidenten; manchmal schreiben sie auch gemeinsame Briefe. Auch so was kommt vor in Zusammenhängen. Wir haben jetzt zum Beispiel - - Wenn wir über Opel sprechen, dann haben Sie Thüringen, Rheinland-Pfalz und Hessen gleichermaßen immer, die sich abstimmen und auch dann an Telefonkonferenzen, die zum Beispiel stattfinden - - Also, das ist von Sachverhalt zu Sachverhalt unterschiedlich. Aber die Ministerpräsidenten setzen sich natürlich für ihre Standorte ein; die Betriebsräte setzen sich für ihre Standorte ein; und dann gibt es in diesen Fragen, mit denen wir uns heute beschäftigen, wo es auch um Umweltfragen geht, natürlich auch die Umweltverbände, die sich einsetzen. Also, das variiert, aber diese - -

Als am 20.10. der Brief von dem Ministerpräsidenten Horst Seehofer einging, da hatte ich ja kurz vorher schon die Vorlage bekommen, dass über die Real Driving Emissions in Brüssel verhandelt wird. Also hat mich das nicht unverhofft getroffen, sondern da war ja auch in der Bundesregierung schon die Abstimmung im Gange. Insofern war es für mich jetzt kein vollkommen neuer Sachverhalt, dass darüber die Automobilstandorte sich Gedanken machen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dass es solche Gespräche immer wieder gibt, bestätigt ja auch Ihr Tref-



5. Untersuchungsausschuss

fen vom 8. April 2016 mit dem Präsidiumsmitglied des VW-Aufsichtsrates, gleichzeitig Ministerpräsident von Niedersachsen, Stephan Weil. Und der hat hier im Untersuchungsausschuss uns mitgeteilt, dass er Ihnen damals schon große Zuversicht über das Meistern der Krise zum Ausdruck gebracht hat und seine Zuversicht auch entsprechend begründen wollte. Können Sie uns über den Inhalt dieses Gespräches einen kurzen Einblick geben, inwiefern Ministerpräsident Weil auch in seiner Mehrfachfunktion, die er ja hier dem Ausschuss gegenüber betont hat, das Gespräch mit Ihnen gesucht hatte?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Wenn ich mich recht erinnere, könnte es auch sein, dass ich das Gespräch mit ihm gesucht habe am 8. April 2016, weil ich einfach aus seiner Perspektive mal wissen wollte, wie er die Dinge beurteilt. Aus den internen Gesprächen berichten wir ja jetzt nicht detailliert, aber er hat bei mir nicht den Eindruck hinterlassen, dass seine Sichtweise sich vollkommen von der unterscheidet, die man auch aus dem Unternehmen und sonst gehört hat.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich möchte dann noch mal kurz auf die Meinungsbildung eingehen und hier die Deutsche Umwelthilfe insoweit zitieren, die Ihnen in der *Stuttgarter Zeitung* am 21. September 2015, Überschrift des Artikels „Hebeln Autobauer die Abgasgrenzwerte aus?“, vorwirft, einen Schmusekurs mit den Autobosses zu führen. Gleichzeitig wird Ihnen in der *Frankfurter Rundschau* am 23.09.2015 unter der Überschrift „Erfahrene Saboteure“ vorgeworfen, den Präsident des VDA, Herrn Wissmann, den Sie aus Ihrer Zeit in dem Kabinett Kohl kennen - wird hier bezeichnet als Duzfreunde - - insoweit, dass hier ein besonderer Einfluss des Verbandes auf auch insbesondere Ihre Politik stattfinden würde.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Und soll ich - - Also, meine - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Da bitte ich jetzt um Ihre persönliche Antwort darauf.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Hoch lebe die Pressefreiheit.

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wunderbar. Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen Ihrerseits in dieser Runde?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das „Danke schön“ hieß: Ende der Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Runde. Okay. Ich dachte, „Danke schön“ wegen der Antwort.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Beides.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ließ sich das ja eben aufklären, wer sich hinter dem ehemaligen Staatssekretär oder Abteilungsleiter verbirgt. Das ist Herr Lahl seinerzeit. Und der hatte uns laut Stenografischem Protokoll 10 I, Blatt 105 den Prozess der Meinungsbildung dargestellt. Ich will ihn einfach mal zitieren und Sie danach fragen, ob Sie das so bestätigen können, was Herr Lahl uns hier erzählt hat - Zitat -:

In der Realität ist es leider so, dass Sie in Brüssel ... keinen Satz sagen können, der nicht innerhalb der Bundesregierung abgestimmt ist. ..., sondern Sie müssen alles bis ins Einzelne innerhalb der Bundesregierung abstimmen. Wenn Sie das nicht machen, begehen Sie eine Regelverletzung ... was sind die handelnden Ressorts ..., die uns hier zusammenführen? Das ist das Verkehrsministerium, das ist das Wirtschaftsministerium und das Kanzleramt, und dann ist auf der anderen Seite das Umweltministerium: drei zu eins.

Bevor wir einen Vorschlag gemacht haben ..., war die Automobilindustrie

mit ihren Positionspapieren

bei den genannten Ministerien schon präsent. ... Und wenn Sie so agieren ... müssen Sie natürlich Kompromisse machen, manchmal



5. Untersuchungsausschuss

faule Kompromisse. Und das Perfide an der Art und Weise, so zu arbeiten, ist: ..., dann müssen Sie auch noch so tun, als ob das ein guter Vorschlag ist ...

Wie gesagt, das ist das Zitat von Herrn Lahl. - Würden Sie, Frau Kanzlerin, diese Beschreibung der Zusammenarbeit der Ressorts, wie Herr Lahl sie dargestellt hat, bestätigen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Richtig ist, dass ich mir wünsche, dass niemand in Brüssel einen Satz sagt, der nicht in der Bundesregierung abgestimmt ist. Die Realität ist noch nicht 100 Prozent so; aber darauf wirken wir hin - das ist richtig -, weil wir sonst in Brüssel alle durcheinanderbringen. Wenn 27 Mitgliedsstaaten auch noch mit sieben oder neun Meinungen in Brüssel auftreten, dann wird es noch schwieriger. Deshalb ist also die Reihenfolge immer, die Position erst in der Bundesregierung abzustimmen und dann weiter die Meinungsbildung in Brüssel zu beeinflussen.

Nun kann ich - - Die etwas depressiv wirkende Darstellung des Beamten, sagen wir mal, würde ich nicht uneingeschränkt so teilen. Ich war ja selber, wie gesagt, Umweltministerin und hatte eigentlich auch ganz frohe Beamte, die, glaube ich, selbstbewusst auch was erreichen konnten. Es hängt sicherlich oft von der Zuständigkeit ab - welcher Rat ist zuständig? -, und das beeinflusst etwas die Meinungsbildung. Es gibt auch Ressorts, die sagen würden, wenn der Umweltrat für etwas zuständig ist, haben Sie auch einen schwierigen Stand. Also, das liegt alles in der Natur der Sache. Es geht nicht ohne Widersprüche - das ist richtig -, und man setzt sich nicht immer 100 Prozent durch. Das ist das Wesen des Kompromisses.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ich frage deshalb nach, um herauszufinden, inwieweit auch in der RDE-Gesetzgebung die umweltpolitischen Belange auch eine wichtige Rolle gespielt haben. Wie war es Ihrer Kenntnis nach in diesem RDE-Prozess? Sind da die umweltpolitischen Belange so gleichberechtigt zum Tragen gekommen wie auch der anderen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na klar. Die sind ja schon in dem Verordnungsvorschlag der Kommission sehr stark zum Tragen gekommen. Die Kommission geht sehr ambitioniert in ihren Vorschlägen meistens vor. Wenn Sie sich mal die Welt anschauen und sich mal die Umweltnormen anschauen, dann gibt es vielleicht in einzelnen Bereichen auch Länder, die durchaus weiter sind, aber die Europäische Union kann sich nun in der Gesamtheit ihrer Umweltnormen wirklich sehen lassen. Also da muss man, wenn man die globale Situation sieht, sich nicht verstecken.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Wissmann vom VDA wendet sich in einem Schreiben bezüglich der RDE-Gesetzgebung an Bundesminister Altmaier am 19. März 2015. Das ist aus MAT A-BKAmt-2-2, Ordner 10, Blatt 37. Und seiner E-Mail beigelegt ist ein mit „RDE Gesetzgebung Summary“ betiteltes Dokument, das detailliert die Position der Automobilindustrie zur RDE-Gesetzgebung darstellt. Das ist ebenda, Seite 39 ff. Dort lesen wir:

Die RDE Gesetzgebung kann ein konstruktiver Schritt zu besserer Luftqualität sein. Bei überzogener Schärfe kann sie jedoch dem Diesel im Markt sehr schaden, ja die Erfüllung sogar unmöglich machen. Damit wären die CO₂-Ziele der Hersteller, Deutschlands und der EU stark gefährdet und der Wirtschaftskraft geschadet.

Ebenda, Blatt 39.

In der „RDE Gesetzgebung Summary“ heißt es dann unter „Handlungsempfehlungen“:

- Review der bundesdeutschen Position zu RDE im Hinblick auf die Möglichkeit einer Kompromisslösung.
- Zustimmung zu einer möglichen Kompromisslösung im TCMV auf Basis des skizzierten Vorschlags.

Bezieht sich auf VDA. Das ist MAT A-BKAmt-2-2, Ordner 10, Blatt 39. - Kennen Sie diese Summary RDE-Gesetzgebung?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein. Aber es liegt in der Natur der Sache, dass meistens sowohl die deutsche Automobilindustrie, aber sehr oft auch die europäische Automobilindustrie sehr klare Vorschläge hat, so wie andere auch klare Vorschläge haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Sie diesem Vorschlag des VDA sehr direkt gefolgt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Da ich ihn nicht kenne, weiß ich nicht, ob ich ihm gefolgt bin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, das Ansinnen war ja durchaus erkennbar. - Sie haben eben auf eine andere Frage hin schon Antwort gegeben auf das Schreiben des bayrischen Ministerpräsidenten. Es ging darum, dass BMW dann meinte, es sei zu streng. Ich werfe diese Frage hier noch mal auf - das andere haben Sie schon beantwortet -, weil hier ja noch mal dargestellt wird, die deutsche Automobilindustrie sei nur um den Preis des Marktausschlusses oder des Niedergangs in der Lage, diese scharfen Grenzwerte einzuhalten. Und das stelle ich in Gegensatz oder in Kontrast zu dem, was Frau Nichols auch gesagt hatte: Die deutsche Automobilindustrie sei sehr wohl in der Lage, das einzuhalten. Und in der Folge war es dann ja auch anderen Fahrzeugherstellern auf dem US-amerikanischen Markt möglich, diese scharfen Grenzwerte einzuhalten. Warum ist man in der europäischen Gesetzgebung nicht diesen scharfen, aber realistischen Grenzwerten gefolgt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na ja, wenn ich recht informiert bin, muss man ja zwischen den - einerseits - NOx-Grenzwerten unterscheiden und dann auch den CO₂-Grenzwerten, und beide stehen in einem Zusammenhang. Ich kann nicht beides gleichermaßen haben. Ich glaube, wenn wir auf die CO₂-Flottenverbräuche in den Vereinigten Staaten von Amerika schauen, dann können wir uns in Europa durchaus sehen lassen mit unserer Gesetzgebung. Es geht jetzt ja immer darum, dass sich - - Dabei will ich nicht in Abrede stellen, dass Kalifornien ja auch sehr viel für Elektromobilität und Ähnliches getan hat; aber das sind ja nicht die gesamten Vereinigten Staaten von Amerika. Das heißt, wir sind immer in einem Zielkonflikt bei der ganzen Normsetzung.

Es geht ja nicht darum: „Was kann ich mit unendlich hohen Grenzkosten letztlich an Emissionen noch einsparen?“, sondern es geht um die Frage, ob ich sowohl CO₂ als auch NOx als auch von den investierten Kosten, was den Preis zum Schluss anbelangt, verkaufsfähige Produkte habe, die auch den Umweltstandards entsprechen. In diesem Dreieck muss ich mich vernünftig bewegen; sonst sind mir Märkte eben nicht mehr zugänglich, weil meine Autos entweder zu teuer sind oder Ähnliches. Und gerade dieser Zielkonflikt CO₂-NOx, der wird, glaube ich, manchmal vergessen. Einmal sprechen wir über CO₂-Flottenverbrauch in Europa, und dann sprechen wir monatelang nur über CO₂, und dann sprechen wir wieder nur über NOx. Ich glaube, durch alles, was wir jetzt reden, sind diese Interdependenzen noch mal sehr viel klarer geworden. Und das ist eigentlich auch ein Erkenntnisgewinn.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die SPD-Fraktion ist an der Reihe, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Merkel, ich möchte bei diesem Thema weitermachen und frage gerade auch in diesem Zusammenhang: Sie haben vorhin gesagt, die CO₂-Einsparung ist Ihnen sehr wichtig. Trotzdem haben Sie sich sehr für die Einführung dieser Supercredits eingesetzt. Wie passt das zusammen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, jetzt sind wir wieder bei einem Detail der CO₂-Flottenverbrauchsfragen. Wir können uns ja Wunschvorstellungen machen, und dann wissen wir aber, dass wir die nur mit bestimmten Antriebstechnologien erreichen. Deshalb machen wir ja auch Förderung von Elektromobilität.

Dann hat man sich in Europa entschieden, Flottenverbräuche als das Nonplusultra zu nehmen, weil man ja natürlich auch anders das sehr schwer bemessen kann. Damit sind aber Hersteller, die jetzt größere Autos herstellen, in einer anderen Situation als Hersteller, die nur Kleinautos herstellen. Nun muss es ja technisch auch alles machbar sein, was man fordert. Deshalb befinden wir uns im Augenblick in einer sehr, ich glaube auch, entscheidenden Phase auch für die gesamte deutsche Automobilindustrie.



5. Untersuchungsausschuss

Die Automobilindustrie ist nicht irgendwas, sondern sie ist einer der Kernarbeitgeber in Deutschland. Unsere Autos sind im Grundsatz sehr umweltfreundlich. Und ich habe schon als Bundeskanzlerin - und ich glaube, wir alle - ein Interesse daran, dass da, wo Hunderttausende und noch mehr Arbeitsplätze dranhängen, wir Regulierungen finden, die einerseits ambitioniert, aber andererseits nicht so sind, dass anschließend in Deutschland kein Auto mehr produziert wird. Da wir uns jetzt in einer schweren Transformationsphase der Automobilindustrie befinden, sowohl was Umweltstandards anbelangt, was Antriebstechnologien anbelangt, was dann noch die ganzen Fragen der Digitalisierung anbelangt, müssen wir sozusagen alle Dinge im Blick haben, sodass insgesamt dann noch moderne, zukunftsfähige Autos rauskommen. Und ich sage ausdrücklich, dass manchmal der Gesetzgeber auch schon nachgeholfen hat, glaube ich, dass die Fortschritte, auch gerade was die Umweltfreundlichkeit anbelangt, schneller gemacht wurden, als die Automobilindustrie es alleine gemacht hätte. Wenn ich dann plötzlich Entwicklungen in China sehe, kann es eines Tages passieren, dass dort sehr ambitioniert auch bestimmte Dinge gefordert werden. Das heißt also, wir tun auch gut daran, mit den besten Umwelttechnologien Vorreiter in bestimmten Marktentwicklungen zu sein. Das hat der deutschen Wirtschaft - sei es erneuerbare Energien oder sei es Automobilbau - nicht geschadet, und trotzdem hat es alles seine Grenze.

Wenn immer diejenigen, die gar keine Autos bauen, sozusagen die ambitioniertesten Vorschläge haben und alle die, die Autos bauen, dann ein bisschen warnen, dann muss ich doch als verantwortliche Politikerin mich auch noch mal fragen, ob ich dann nur denen nachgebe, die nur Autos kaufen, aber keine bauen, und ob wir noch mehr Länder in Europa wollen, die bestimmte Dinge nicht mehr machen. Wenn wir bestimmte Normierungen im Stahlbereich oder so haben, dann haben Sie immer Unterschiede zwischen den stahlproduzierenden Ländern und denen, die nur Stahl kaufen. Das liegt in der Natur der Sache. Aber ausdrücklich ein Plädoyer, schon ambitionierte Regelungen zu wollen, aber nicht bis zum Gehnichts mehr.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Merkel, haben Sie, wenn wir jetzt weitergucken, von CO₂ wieder zu Stickstoff - - Es ist Ihnen ja bekannt, dass wir Probleme mit den Stickstoffemissionen in manchen Großstädten in Deutschland haben. Haben Sie sich mit dem Thema beschäftigt? Also sind zum Beispiel kommunale Spitzenverbände oder einzelne Kommunen auf Sie zugegangen und haben Sie aufgefordert, in irgendeiner Art und Weise tätig zu werden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na, es gibt immer wieder Diskussionen im Zusammenhang mit der Erfüllung dieser europäischen Richtlinie. Es gibt ja eine ganze Reihe von Gerichtsverfahren dazu auch. Deutschland hat da, glaube ich, auch Vertragsverletzungsverfahren. Jüngst ist ja die Situation in Stuttgart öffentlich diskutiert worden. Darüber habe ich auch - - Darauf hat mich auch sowohl der Ministerpräsident Kretschmann als auch der stellvertretende Ministerpräsident Strobl angesprochen, dass man in Stuttgart ja temporäre Fahrverbote einführen will - oder muss - zu bestimmten Zeiten; ich will gar nicht sagen „will“. Ob man muss - - kann man auch überlegen: Was kann man sonst noch machen?

Hamburg zum Beispiel geht einen anderen Weg; aber auch der Hamburger Erste Bürgermeister hat darauf hingewiesen, dass sie Probleme haben mit dem Überschreiten der NO_x-Werte. Er hat mir auch oder sogar dem Kreis der Ministerpräsidenten mal berichtet, was sie machen: Umrüstung der gesamten Taxiflotte, Umrüstung der gesamten Busflotte, Umrüstung der Lieferfahrzeuge. Das ist also auch ein zukunftssträchtiger Weg. Und ich bin mal sehr gespannt, wenn die Abschaltvorrichtungen nicht mehr eingesetzt werden, wie sich dann die NO_x-Emissionen in den Großstädten entwickeln werden. Das wird auch noch mal sehr interessant sein.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Kanzlerin, ich habe eine abschließende Frage: Die Opposition hat schon von Beginn dieses Untersuchungsausschusses an immer von Staatsversagen geredet. Auch heute vor dieser Sitzung haben wir wieder gehört, es wäre ein systematisches Wegsehen gewesen. Haben Sie irgendwelche Hinweise darauf,



5. Untersuchungsausschuss

dass diese Regierung ein Staatsversagen verursacht hat oder dass hier systematisch weggesehen wurde?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, ich weise das auch zurück, dass das so ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das Wort ist bei Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Frau Bundeskanzlerin, ich würde noch mal da weiter nachfragen, wo wir eben waren: bei der Entscheidung. Wir haben den - - 21. September oder 22. September sind Sie informiert worden, und Herr Dobrindt hat entschieden, eine Untersuchungskommission zu machen, eine Untersuchungskommission, der mit einer Ausnahme ausschließlich Mitarbeiter seines Ministeriums und nachgeordneter Behörden angehören. Ist das in irgendeiner Weise diskutiert, kritisch hinterfragt worden in dem Sinne, man macht vielleicht eine interministerielle Arbeitsgruppe, die sich darum kümmert? Hat es da auch andere Überlegungen gegeben? Und ist das im Kabinett oder irgendwo diskutiert worden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Mir ist das nicht zu Ohren gekommen, und ehrlich gesagt habe ich es gut gefunden, dass der Herr Minister Dobrindt sich verantwortlich gefühlt hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Man könnte jetzt ja auch auf die Idee kommen und sagen, wenn man einen solchen Skandal hat und Versäumnisse auch über Jahre hinweg nicht entdeckt worden sind, dass man - das macht ja zum Beispiel VW - einen Unabhängigen damit beauftragt, da draufzugucken. Haben Sie sich die Frage mal gestellt? Ist das mal diskutiert worden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na ja, VW hätte ich das auch empfohlen, dass sie vielleicht auch Unabhängige fragen. Wir hatten ja nichts von uns aus zu verbergen. Also, es war ja nicht unser Problem, sondern erst mal das Problem von VW.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich frage mich schon, dass - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, wir waren die Unabhängigen gegenüber VW zum Beispiel, dass Herr Dobrindt gesagt hat: Ich mache das auch selber noch mal; ich verlasse mich jetzt nicht nur auf die interne Untersuchung von VW. - Weil wir hatten ja keinen Skandal, sondern VW hatte einen, wenn man es so will.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde schon interessieren: Ist es mal diskutiert worden - wir reden jetzt nicht über VW, sondern innerhalb der Bundesregierung -, dass jemand anderes außer den Beamten des Verkehrsministeriums und des Kraftfahrt-Bundesamtes und eines Professors mit der Frage der Aufklärung - nicht nur VW - - sondern es sollte ja auch - - das ist zwar nirgendwo festgelegt worden nach unseren Unterlagen - dann auch darum gehen - und ist es ja auch darum gegangen -, weitere Erkenntnisse über die Fahrzeugflotte insgesamt zu bekommen, jemand Unabhängigen da mit einzubinden. Ist das irgendwo mal diskutiert worden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich kann Ihnen ja nur sagen, was in meiner Anwesenheit diskutiert wurde, und da ist es nicht diskutiert worden. Bei mir ist auch nie jemand gewesen und hat sich beschwert, dass man nicht zutraut, dass das Verkehrsministerium mit dem Kraftfahrzeugbundesamt [sic!] die richtigen Erkenntnisse bringt. Und auch als der Untersuchungsbericht kam, ist zu mir niemand gekommen und hat gesagt: Dem glaube ich nicht, weil ich nicht dabei war.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, gut, wir haben ja nun aus der Bundesregierung einen Brief von drei Staatssekretären Wirtschaft. Da gab es nun massive Beschwerden, was die Zusammenarbeit angeht. In einer Mail wurde das als Brandbrief bezeichnet. Also, ganz so einvernehmlich scheint das ja nicht gewesen zu sein.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Deshalb habe ich ja mit Bedacht gesagt: mir. Ich weiß nicht, was sonst noch alles auf Welt passiert. Bei mir - heute



5. Untersuchungsausschuss

haben Sie mich ja hier - ist das nicht angekommen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, aber das ist nun ein Vorgang von Relevanz. Sie haben eben die Bedeutung der Automobilindustrie beschrieben. Da habe ich ja gar nicht zu widersprechen. Da erstaunt mich schon, dass das bei Ihnen - - auch für Sie nicht ein Thema gewesen ist, über mögliche Alternativen nachzudenken.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber eine Frage ist das jetzt nicht gewesen.

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

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na ja, also ich kann da nichts gegen machen, dass es Sie erstaunt.

(Heiterkeit)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, es erstaunt mich. Es erstaunt mich in der Tat sehr.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, ist ja - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich interessiert nämlich dann: Sie haben am 31.10. in Ihrem Videopodcast gesagt - ich zitiere -:

Die Strukturen werden ... so sein, dass so etwas nicht wieder passieren kann. Dann kann man eine solche Sache auch überwinden.

Jetzt haben Sie eben gesagt, über strukturelle Änderungen ist nicht nachgedacht und diskutiert worden. Jetzt hier sagen Sie aber, Sie wollen neue Strukturen schaffen. Was haben Sie denn damals gemeint?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe zum Beispiel - weiß ich nicht; wann war das? - im November - ich weiß jetzt nicht mehr ganz genau, was ich - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 31.10., Videopodcast.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Genau. - Da ist zum Beispiel dann ja schon die Entscheidung für dieses RDE-Verfahren, das neue, gewesen, und das ist für mich auch eine neue Struktur, in der gemessen wird. Insofern ist vielleicht das gemeint gewesen. Ich habe jetzt nicht ganz genau alle meine Gedanken zu dem Videopodcast im Kopf; aber das könnte zum Beispiel auch gemeint sein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, also, das heißt mit Strukturen haben Sie damals - - war RDE. Andere Dinge, die man damit meinen könnte?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Fällt mir jetzt nichts ein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt also, das, was Sie verändern, was Sie als - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, wenn ich mich recht erinnere, will man ja oder hat man schon doch diese Ausnahmegenehmigung oder Ausnahmeregelung in dieser Verordnung. Da arbeitet man doch zumindest auch dran. Ich weiß jetzt nicht, wie das ausgegangen ist; aber dass diese Ausnahmegenehmigung, dass man abschalten kann, nicht besonders präzise gefasst war, hat sich, glaube ich, auch rumgesprochen, und dass man da besser aufpassen wird.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Am Montag bei der Befragung hat Frau Nichols uns gesagt auf die Frage hin, ob Vertreter der Bundesregierung oder deutscher Behörden mal nach Kalifornien gekommen sind, um sich anzugucken, wie die das machen - weil die haben es ja entdeckt, die haben den Skandal aufgedeckt; hier ist er nicht entdeckt worden -, hat sie geantwortet: Es ist seit September 2015 niemand gekommen, um mal zu fragen und vielleicht sich da Informationen zu holen. - Ist das auch Ihr Kenntnisstand, oder wie bewerten Sie das?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, erst mal habe ich darüber keine Kenntnis, ob jemand gekommen ist oder nicht gekommen. Tatsache ist, dass ja das Bedauerliche ist, dass Vertreter von VW gegenüber der amerikanischen Umweltbehörde nicht die Wahrheit gesagt haben. Das war ja das, was ich zumindest vor allen Dingen bedauere. Und ich weiß auch nicht, ob aus der Europäischen Union mal jemand da war - es sind jetzt ja auch Verordnungen, die vor allen Dingen aus dem europäischen Bereich kommen -, kann ich nicht sagen. Offensichtlich wurde mir ja erst zitiert, was für einen intensiven Austausch es zwischen der Kommission und den Amerikanern gegeben hat. Also, ich glaube nicht, dass jeder Mitgliedstaat da persönlich hinfahren muss.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja, der Unterschied ist: Die Wahrheit haben die auch gegenüber deutschen Behörden nicht gesagt. Nur, hier hat es niemand gemerkt, und in den USA hat man es gemerkt. Das ist der qualitative Unterschied.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich glaube, dass - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war nun keine - - Lass es beim Fragen bleiben.

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

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, ich glaube, wir müssen, soweit mein Sachstand reicht, jetzt noch mal präzise sein: Die Amerikaner haben eigene Normen, und diese Normen sind nicht eingehalten worden von VW, und auf Nachfrage hat man abgestritten, dass man sie nicht einhält. Die europäische Rechtsetzung hat eine, sagen wir mal, Unschärfe in Form dieser Abschaltvorrichtung, bei der es nicht ganz einfach ist, abzuklären, wo beginnt und endet die Legalität dieses Vorgehens, und das ruft eigentlich nach einer Präzisierung, jedenfalls einem präzisierten Verständnis: Was darf nun gemacht werden und was nicht? Allerdings ist auch in Europa die Extension, in der man von dieser Ausnahmenvorschrift Gebrauch gemacht hat, mit Sicherheit nicht im Sinne des Gesetzgebers gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir machen die nächste Runde und beginnen mit der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke. - Keine Fragen, nur eine Klarstellung: Herr Kollege Krischer, auch die Amerikaner haben es nicht entdeckt; VW hat es gegenüber eingeräumt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Merkel, noch mal bezüglich des Beschlusses über das zweite RDE-Paket im Oktober 2015. Entgegen dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission - wir hatten bereits an anderer Stelle darüber gesprochen, dass eben die Konformitätsfaktoren, die dort in Rede standen, zunächst 1,6 für 2017/18 und 1,2 für 2019/20 vorsahen - wurden dann im Laufe des Prozesses Konformitätsfaktoren 2,1 in der ersten Stufe und 1,5 in der zweiten Stufe. In einer Information für den Wirtschaftsminister vom 29. Oktober heißt es unter dem Stichwort „Weitere Hintergründe“:

EU: Es zeigte [sic!] sich eine klare Ablehnung des ursprünglichen Vorschlags der EU-KOM im Vorfeld der Sitzung am 28.10.2015 ab. Im Rahmen der Verhandlungen war keine Mehrheit für eine zeitliche Verschiebung der Verabschiedung erkennbar. Letztlich ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Merkel-Juncker voraus, mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren.

Das ist MAT A-BMWi-2-2, Ordner 55, Blatt 110 und 111. - Hat das Gespräch mit Herrn Juncker vor dem Beschluss stattgefunden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, ich habe es ja erst schon gesagt: Wir waren in Paris am 27. Oktober erst zu einer Digitalkonferenz, an der François Hollande und ich teilgenommen haben. Dort haben wir uns im Vorgespräch auch über die gemeinsame deutsch-französische Position zu den Konformitätsfaktoren abgestimmt. Und da wir anschließend eine Veranstaltung des European Round Table hatten, an der der Kommissionspräsident teilnahm, und da der Kommissions-



5. Untersuchungsausschuss

präsident auch wusste, dass die Meinungsbildung unmittelbar bevorstand, haben Deutschland und Frankreich ihm gesagt, was unsere Position ist. Nicht mehr und nicht weniger. Und er hat es zur Kenntnis genommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, es wurde nicht an dieser Stelle schon darüber verhandelt, -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - ob es zu einer Veränderung der Konformitätsfaktoren kommen muss?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, wir haben ihm unsere gemeinsame Position gesagt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wann ist Ihnen dann zum ersten Mal zur Kenntnis gegeben worden, dass sich der Konformitätsfaktor in diesem Sinne verändert, dass er also jetzt bei 2,1 und 1,5 liegen wird?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich glaube, die Abstimmung war ziemlich schnell danach; denn am 11.11. habe ich dann ja Herrn Seehofer geschrieben, und da war es schon vorbei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und gab es in diesem Gespräch über den Konformitäts-

Zeugin Dr. Angela Merkel: Im Übrigen: Wenn Regierungschefs, sagen wir mal, sich mit so was beschäftigen, dann ist das meistens - - steht es meistens kurz vor der Abstimmung. Also, wir werden nicht schon Wochen vorher eingeschaltet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, darum hätte ich gedacht, dass eben insbesondere diese Veränderung dann auch mal eine Rolle gespielt hat.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich weiß den Tag - - Aber in dem Komitologieverfahren den Tag weiß ich nicht mehr genau, wann das war. Wissen Sie sicherlich besser.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Sie hatten ja eben gesagt, dass Sie sich ausschließlich oder vorrangig um die Position Deutschlands und Frankreichs dort bemüht haben.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Genau, und deshalb weiß ich eben auch nicht, wann dann genau die Abstimmung war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern noch mal einen weiteren Punkt ansprechen, und zwar nach Bekanntgabe der Manipulation. Das Telefonat mit Herrn Winterkorn hatten Sie bereits erwähnt. Wenn ich es richtig erinnere: Sie hatten dieses Gespräch von sich aus dann an Winterkorn gerichtet. Habe ich das richtig in Erinnerung?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich glaube, das haben Sie falsch in Erinnerung. In meiner Erinnerung wollte Herr Winterkorn mich anrufen, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeugin Dr. Angela Merkel: - und ich habe auch in Erinnerung, bereits am Montag; aber das ging aus terminlichen Gründen offensichtlich nicht und deshalb am Dienstag.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeugin Dr. Angela Merkel: So meine Erinnerung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja natürlich, darauf sind wir angewiesen. - Dann ein anderes Gespräch, über das hatten wir auch schon vorhin am Rande gesprochen. Das war das Gespräch mit Matthias Müller und Hans Dieter Pötsch. Im Oktober/November 2015 war das. Die *Süddeutsche Zeitung* meldet dabei, am 2. November soll VW gemeldet haben, dass es Unregelmäßigkeiten bei der Bestimmung des offiziellen CO₂-Wertes von Fahrzeugen gegeben habe, und vor der Bekanntgabe der Information soll es - so sagt die *Süddeutsche Zeitung* vom 8. November 2015 - zwischen Ihnen, dem Vorstandschef Müller und dem Aufsichtsratschef Pötsch und Bundesminister Gabriel ein aufklärendes Gespräch zu den aktuellen Ereignissen gegeben haben. - Das ist zitiert



5. Untersuchungsausschuss

aus der Berichterstattung sueddeutsche.de, abgerufen am 27. Februar 2017, unter der Überschrift „VW-Ingenieure manipulierten aus Angst vor Winterkorn“. Hat ein solches Gespräch, von dem die *Süddeutsche Zeitung* berichtet, stattgefunden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ein solches Gespräch hat stattgefunden, allerdings nach meiner Erinnerung nicht mit Herrn Gabriel, sondern nur zwischen mir und Herrn Müller und Herrn Pötsch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wer hatte zu diesem Treffen eingeladen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Auch VW hatte darum gebeten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Später stellte sich ja heraus, dass diese Unregelmäßigkeiten offenbar doch nur ganz wenige Fahrzeuge betrafen; eine andere Zeitung übertitelte: „Der abgesagte Skandal“.

Und dann würde ich ganz gerne als Letztes noch mal erwähnen: Es geht um die Koordinierung der mit dem Abgasskandal zusammenhängenden Fragen des Verbraucherschutzes. Also, inwieweit haben Sie bzw. das Kanzleramt im Hinblick auf diese Koordinierung Fragen des Verbraucherschutzes und der Kfz-Steuer, zum Beispiel die nachträgliche Neufestsetzung oder Aufhebung von Steuerbefreiungen, sowie der Erhebung von Sanktionen eingebracht?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Das habe ich jetzt nicht ganz verstanden. Können Sie noch mal wiederholen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Also, hat sich das Kanzleramt im Hinblick auf die Koordinierung -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - der zusammenhängenden Fragen eingebracht, wo es ja eben darum ging, CO₂-Ausstoß eigentlich viel höher als offiziell angegeben, und da treten natürlich auch solche - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Jetzt bei VW, oder wie?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, insgesamt auch, allgemein; es war nicht nur VW. Ich habe jetzt den anderen Teil abgeschlossen und bin noch mal bei einer Zusatzfrage.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Okay, also wir sind jetzt bei CO₂.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bei CO₂.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Und der CO₂-Ausstoß ist höher. Jetzt auch wieder nach dem Messverfahren, oder wo?

Vorsitzender Herbert Behrens: So ist es ja auch teilweise Ergebnis aus der Untersuchungskommission. Meine Frage zielt in die Richtung: Ist das Gegenstand gewesen seitens des Kanzleramtes, die damit zusammenhängenden Fragen einfach auf den Tisch zu bringen, wenn hoher CO₂-Ausstoß beispielsweise dazu führt, dass das Auto gar nicht richtig besteuert wird?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, bei mir ist das nicht besprochen - - Also, in meiner Anwesenheit ist das nicht besprochen worden. Wenn, sind das Fachgespräche gewesen, die im Zusammenhang mit Kfz-Steuerbewertungen oder so gemacht werden, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ja.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Das kann sein; aber ich habe das Ergebnis dann zur Kenntnis genommen, welche Klasse da wie besteuert wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das wäre es in dieser Runde von mir. - Dann gebe ich das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann Bündnis 90/ Die Grünen. Kollege Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Bundeskanzlerin, Sie haben ja



5. Untersuchungsausschuss

auf die Frage von meinem Kollegen Krischer mit Blick auf die Frage Untersuchungskommission und Volkswagen schon verschiedene Aussagen getroffen. Ich habe aber aus Ihren Aussagen immer noch nicht verstanden, warum angesichts auch der industriepolitischen Dimension dieses Skandals Sie die Aufklärung nicht zur Chefsache erklärt haben, sondern gesagt haben: Darum kümmert sich jetzt ein Ressortminister.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, weil mein Verständnis von der Ressortverantwortung so ist, dass, wenn es um diese Abgase geht, das Verkehrsministerium inklusive des Kraftfahrzeugbundesamtes [sic!] die geeignete Institution ist, um das aufzuklären, und weil ich auch keinerlei Sorgen oder Fragen hatte, ob das, was dort aufgeklärt wird, auch der gesamten Bundesregierung natürlich zur Kenntnis gegeben wird. Wenn ich jetzt Angst gehabt hätte, dass der Verkehrsminister alles für sich behält, dann hätte ich mich natürlich eingeschaltet. Aber die Sorge hatte ich nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Er war ja mit der Pkw-Maut schon umfangreich eingebunden.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Wir haben selbst bei der Pkw-Maut, die kein einfaches Projekt ist, sehr kollegial zusammengearbeitet, über Parteigrenzen hinweg.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Zur Frage des Telefonats mit Herrn Winterkorn, was am 22. stattgefunden hat. Mich würde interessieren: Was hat denn Herr Winterkorn an Lösungsvorschlägen Ihnen präsentiert für die Aufklärung des Skandals, bzw. was haben Sie ihm gegenüber für Forderungen adressiert oder/und auch Unterstützung angeboten bei der Aufklärung?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, aus den internen Telefonaten berichte ich grundsätzlich nicht. Aber das, was von der VW-Seite grundsätzlich gesagt wurde, ist, dass man mit aller Macht jetzt die Dinge aufklären wird. Und dazu habe ich ermuntert und darauf hingewiesen, dass das Ganze

natürlich neben den materiellen Herausforderungen für das Unternehmen eben auch eine Imagefrage ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und wie haben Sie sich dann weiter sozusagen informieren lassen hinsichtlich der Aufklärung? Sie haben ja in dem schon genannten Videopodcast, wenn man so will, auch da klar gefordert, dass das eben eine transparente und zügige Aufklärung sein soll. Ich frage das deshalb, weil ja Volkswagen schon für letztes Jahr, also für April 2016, einen Abschlussbericht der internen Ermittlungen angekündigt hat, der bis heute nicht vorliegt. Also, wie erfolgte dann weiter die Information? Und sind Sie mit der Information und der Form und dem Stand der Aufklärung von Volkswagen zufrieden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, erst einmal - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Das geht, glaube ich, ob Sie damit vertraut sind und ob Sie dazu etwas sagen können. Muss ich das präzisieren, die Frage.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich kann dazu überhaupt nichts sagen, was Volkswagen aufklärt. Ich kann nur davon ausgehen, dass Volkswagen das aus eigenem Interesse mit aller Sorgfalt tut. Mir ist es, ehrlich gesagt, unterm Strich lieber, es ist alles aufgeklärt, als dass zu schnell ein Bericht vorgelegt wird und der hinterher wieder nachgebessert werden muss. Das wäre, glaube ich, viel schlechter. Und ansonsten habe ich bei dem, was der Minister Dobrindt untersucht hat, und auch dann bei der sehr schnellen Ausweitung auf andere Fahrzeugtypen nichts zu beanstanden gehabt. Da fand ich, dass die Untersuchungsergebnisse doch relativ zügig vorlagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Minister Dobrindt hat ja auch sehr schnell dann Konsequenzen angekündigt. Wir haben das Thema RDE ja schon sehr umfangreich jetzt besprochen. Es ging ja auch um das Thema Feldüberwachung. Wieweit hat er dann mit Ihnen über weitere Konsequenzen gesprochen? Also, ich frage das mit Blick auf zum Beispiel das Thema Feldüberwachung. Er hat ja im



5. Untersuchungsausschuss

November 2015 sogenannte Schadstoffanti-dopingtests angekündigt, die es bis heute noch nicht gibt; also noch kein einziges Fahrzeug ist getestet. Also, wie ist dann die weitere Kommunikation und Absprache über Konsequenzen gelaufen, die ja eben nicht mit dem Bericht, der ja im April 2016 dann vorlegen hat, geendet ist?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe über die von Ihnen genannten Feldversuche - -

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

Zeugin Dr. Angela Merkel: Feldüberwachung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Fahrzeugüberwachung, die schon im Verkehr sind.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Im Realfeld sind sozusagen.

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

Zeugin Dr. Angela Merkel: Habe ich keine Kenntnis und habe ich mich mit ihm auch noch nicht drüber unterhalten. Ich habe auch den Eindruck, dass das Ganze jetzt ja inzwischen auch durch die Europäische Kommission sehr stark aufgenommen wurde.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ein Punkt, der beim Thema RDE immer wieder zum Tragen kam - nicht nur zahlreiche Fragen heute, sondern eben auch mit anderen Zeugen -, war die Kritik, die insbesondere von der Umweltseite kam, dass die Einführung von RDE, die ja noch nicht ganz abgeschlossen ist, sehr lange gedauert hat. Und deshalb möchte ich Sie fragen, ob Sie nach Ihrer Erinnerung sich an bestimmten Punkten eingeschaltet haben, um diesen RDE-Prozess, die Einführung der Real Driving Emissions, zu beschleunigen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe nach meiner Erinnerung zum ersten Mal von den RDE-Fragen gehört jetzt im Zusammenhang mit der Meinungsbildung oder Entscheidungsfindung dann

in 2015. Ich konnte mich jedenfalls an das erste Paket nicht erinnern.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie vielleicht noch was sagen über den Austausch mit dem Verband der deutschen Automobilindustrie, konkret mit Herrn Wissmann? Wir haben da eine Unterlage: MAT A-BKAmt-2-2, Ordner 10, Seite 33. Da heißt es dann - Zitat -:

Seit 2011 haben eine Vielzahl nationaler Gesprächsrunden auch mit dem VDA zu RDE stattgefunden. Diese waren dann auch eine Basis für die spätere DE Position.

Haben Sie noch Erinnerungen an Gespräche, also Ihre Gespräche, mit Herrn Wissmann und was Herr Wissmann an Sie adressiert hat und welche Forderungen und Wünsche für die Positionierung Deutschlands er in diesen Gesprächen geäußert hat?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich habe jetzt im Zusammenhang mit RDE keine konkreten Erinnerungen an Gespräche mit Herrn Wissmann, sondern, wie gesagt, das ist in der Vorlage im Oktober auf mich zugekommen. Ansonsten bin ich ja regelmäßig bei den internationalen Automobilausstellungen. Da gibt es jedes Mal ein Gespräch auch mit der gesamten Automobilindustrie. Also die grundsätzlichen Fragen werden ja immer wieder angesprochen. Wir haben sehr viel Kontakt gehabt jetzt im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität. Also, RDE und NOx sind nun bei weitem nicht das einzige Thema, was im Augenblick im Zusammenhang mit der Automobilindustrie von Relevanz ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will noch mal ganz kurz auf das Gespräch mit Gouverneur Schwarzenegger zurückkommen. Sie haben dort im Gespräch ja deutlich gemacht, dass Sie befürchten, dass es möglicherweise einen Marktausschluss oder die Gefahr des Marktausschlusses für deutsche Hersteller mit Dieselfahrzeugen geben könnte, wenn eben diese angekündigten CO₂-Werte, Emissions-



5. Untersuchungsausschuss

werte ab 2014 greifen. Wie sind Sie denn zu dieser Einschätzung gekommen, dass sozusagen diese Grenzwerte genau dazu führen? Also, das heißt, da muss ja irgendjemand - so stelle ich mir das jetzt vor - Sie darüber informiert haben, dass das genau die Gefahr ist. Und wer war das? Wer hat Sie da sozusagen gebrieft bzw. vorbereitet?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Meine Mitarbeiter aus dem Kanzleramt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das war eine reine Position aus dem Kanzleramt?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja.

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

Zeugin Dr. Angela Merkel: Und da, wie gesagt, ging es um die NOx-Werte, um die CO₂-Emissionen eben einhalten zu können. Noch mal: Frau CARB [sic!] hat hier ausgesagt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Nichols.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Frau CARB [sic!] hat an dem Gespräch - Frau Nicols. Die CARB ist die Institution. - Frau Nichols hat hier ausgesagt bei Ihnen, und ich habe nicht den geringsten Zweifel an ihrer Aussage. Deshalb versuche ich, mir zusammenzureimen, was ich dort gesprochen habe, weil ich mich daran erinnern kann, dass ich mit dem Gouverneur Schwarzenegger über Klimaschutz gesprochen habe und da die CO₂-Emissionen im Kopf hatte. Und in dem Zusammenhang ist es eben auch logisch, dass die NOx-Emissionen, weil die beiden zusammenhängen, eine Rolle gespielt haben. Meine Mitarbeiter haben mir ausweislich des Sprechzettels oder der Vorbereitung, der Ihnen auch vorliegt, mich auf das Thema aufmerksam gemacht. Und wenn Frau Nichols das so sagt, dann werde ich das wohl so gesagt haben. Eine konkrete Erinnerung daran habe ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen der CDU/CSU-Fraktion?

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön, keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich abschließend ganz gern noch mal auf das eingehen, was Frau Lühmann hier vorgetragen hatte, wie das auch Vertreter der Opposition einschätzen. Der Begriff des organisierten Wegschauens kommt von mir und speist sich aus den Erfahrungen, die wir mit diversen Mitarbeitern und Beamten und auch der Leitung des Kraftfahrt-Bundesamtes hatten. In dieser Diskussion hatten wir von vielen Mitarbeitern gehört: Ja, es gab Kenntnisse oder Hinweise, die an sie herangetragen worden sind; aber sie seien nicht ausreichend belastbar gewesen, um diesen Hinweisen weiter nachzugehen. - Das hat mich bei der Wiederholung dieser Aussagen dann dazu bewogen, zu dieser Einschätzung zu kommen, weil ich einfach nicht einzusehen vermag, dass es erst dieses dramatischen Skandals bedurfte, um letztendlich dann zu sagen: Ja, in der Tat, diese Hinweise gingen ja doch in die richtige Richtung. - Also, ich würde ganz gerne auch im Hinblick auf die Ergebnisse unseres Untersuchungsausschusses zu konkreten Handlungsempfehlungen kommen, weil wir bestimmte Fehler oder auch strukturelle Fehler aufgedeckt haben.

Nun haben Sie noch mal klar und deutlich gesagt, das KBA ist seinen Aufgaben nachgekommen. Und meine Frage an Sie ist: Haben Sie auch selber als Kanzlerin noch mal sich so weit in die Bearbeitung und Aufarbeitung des Skandals eingeschaltet, um auch zu sagen: „Ja, das KBA ist auf jeden Fall seinen Aufgaben nachgekommen“? Oder ist das eine Information gewesen, die Sie möglicherweise von der vorgesetzten Behörde Bundesverkehrsministerium bekommen haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, ich habe nach meiner Erinnerung hier heute nicht gesagt: Ja, das KBA ist seiner Aufgabe nachgekommen. - Sie haben mich gefragt, ob es ein organisiertes Wegsehen durch die Bundesregierung gegeben hat, und das habe ich verneint und sogar zurückgewiesen. Ansonsten ist das KBA eine nachgeordnete Behörde des Bundesverkehrsministeriums, und ich habe keinen Anlass, dass die Aufsicht



5. Untersuchungsausschuss

durch das Bundesverkehrsministerium nicht ausreichend geführt wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das war meine letzte Nachfrage an dieser Stelle. - Die SPD-Fraktion wäre an der Reihe. - Und dann gebe ich das Wort weiter an Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, Frau Bundeskanzlerin, ich würde noch mal gerne nachfragen zu dem Thema Konformitätsfaktoren und RDE-Verhandlungen, wobei, man muss ja ehrlich sagen, Konformitätsfaktoren zehn Jahre nach Inkrafttreten immer einen, der jetzt gilt, von 2,1 - - bedeutet ja immer noch, dass die Grenzwerte um das Doppelte überschritten werden können. Das ist das ja im Ergebnis. Da hat Herr Staatssekretär Flasbarth auf unsere Befragung gesagt:

Letztlich, am 28.10. gab es dann die Entscheidung aus dem Kanzleramt, dass abweichend von der Vereinbarung, die wir getroffen hatten,

der Konformitätsfaktor 2,1 sein sollte. Die Vereinbarung - das beschreibt er vorher - ist 1,95.

Warum hat das Kanzleramt - das war vor dem Termin - entschieden, 2,1 zu machen, obwohl die drei Fachressorts sich anders entschieden haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Weil das das Ergebnis der deutsch-französischen Absprache war.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Lieferst du noch mal eben die Quelle nach?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, wir mussten ja an einer gemeinsamen Position - - Das war jetzt erst mal schön, dass die Bundesregierung eine gemeinsame Position hat. Das war ja auch sehr gut; sonst hätte ich ja gar nicht mit dem französischen Präsidenten eine deutsche Haltung gehabt. Dann haben wir uns ausgetauscht und sind zu dem Er-

gebnis gekommen, dass Deutschland und Frankreich die dann genannten Faktoren verabredet haben. Und das hat wiederum dazu geführt, dass wir das dann nach Europa eingespeist haben in Form, dass wir es dem Präsidenten der Kommission mitgeteilt haben und natürlich auch den Ressorts.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, dafür gab es jetzt keine fachliche Begründung, sondern es war eine Verständigung mit Frankreich.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, ich pflege meine Haltung durchaus noch irgendwie fachlich zu untermauern. Ich habe mir jetzt nicht eine Zahl aus der Luft gegriffen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, weil nämlich genau vorher die Debatte darüber geht, was gerade fachlich noch zu vertreten ist. - Ich würde dann noch mal bei der Europäischen Union bleiben. Wir haben eben über strukturelle Veränderungen gesprochen. Wir haben ja eine Situation, auch Vorschläge der Europäischen Kommission, wo eine stärkere Rolle der Europäischen Union bei der Kontrolle und Überwachung gefordert wird, beispielsweise eine einheitliche europäische Behörde, die dann möglicherweise auch so einen Dumpingwettbewerb der nationalen Behörden ein bisschen verhindert durch Standards. Ist das eine Position, die innerhalb der Bundesregierung getragen wurde oder getragen wird? Ist das diskutiert worden?

Zeugin Dr. Angela Merkel: In meiner Anwesenheit ist das noch nicht diskutiert worden. Da kann ich nichts dazu sagen. Da habe ich mich noch nicht mit beschäftigt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich hätte dann auch noch mal eine Frage, weil eben ja auch immer wieder das Thema CO₂ eine Rolle spielte. Im Rahmen der Untersuchungskommission sind CO₂-Tests gemacht worden. Seit etwa einem Jahr gibt es auch Ergebnisse. Hat Herr Dobrindt Sie mal darüber informiert, warum die noch nicht veröffentlicht worden sind?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Das heißt, es entzieht sich Ihrer Kenntnis, warum dort die angekündigten, öffentlich auch mehrfach angekündigten Ergebnisse noch nicht vorliegen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja. Das entzieht sich meiner Kenntnis. Ich werde ihn vielleicht mal fragen jetzt, weil ich hatte das noch nicht als Thema auf meinem Schirm.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay, das ist ja gut. - Gut, dann würde mich noch interessieren zum Thema „Arnold Schwarzenegger und der Besuch“: Sie haben das gerade sehr beschrieben, dass es eigentlich um Klimaschutz ging und dass deshalb möglicherweise diese Stickoxidfrage da eine größere Rolle spielte. Wie kann es denn sein, dass Sie mit dem Gedanken: „Da wird uns der Marktzutritt verwehrt bei diesen strengen Stickoxidwerten“, die ja im - - Der Termin war im Jahr 2010; im Jahr 2014 sollten diese neuen, strengeren Grenzwerte kommen; es gibt einen Zusammenhang zwischen CO₂ und NO_x. Das ist ja alles schon ein sehr komplexes - - erfordert ja einen sehr komplexen Kenntnisstand. Da würde mich noch mal einfach interessieren: In welcher Art und Weise - - Woher kommt das, dass Sie sich an der Stelle da ja offensichtlich dann intensiver mit auseinandergesetzt haben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Na ja, woher soll das kommen? Weil ich mein ganzes Leben lang, vom ersten Tag als Umweltministerin an mich mit der Frage beschäftigt habe, wie man CO₂-Emissionen einschränken kann, und wir dann auch sehr bewusst darauf gesetzt haben - und das sehe ich im Augenblick auch in der öffentlichen Kommunikation sehr als ein Beschwerfnis -, dass wir auch bewusst gegenüber unseren Bürgern darauf gesetzt haben, zu sagen: Wenn ihr umweltfreundlich fahren wollt, bitte, kauft euch durchaus einen Diesel. - Den haben wir ja auch in gewisser Weise immer wieder präferiert. Das war damals sozusagen das Gedankenbild, in dem wir agiert haben.

Ansonsten hatte ich mich ja auch in meiner Zeit - - schon von 94 bis 98 mit den Euro-5-Normen zumindest beschäftigt - ich weiß gar nicht, ob - - Euro 6 stand, glaube ich, auch schon im Raum -, also Jahre vorher, und hatte deshalb auch eine ungefähre Vorstellung von der Wechselwirkung von CO₂ und NO_x. Nun war ich eben Bundeskanzlerin geworden und hatte das alles noch nicht vergessen. Deshalb hat mich der Hinweis meiner Mitarbeiter sozusagen -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, Sie waren schon fünf Jahre Bundeskanzler.

Zeugin Dr. Angela Merkel: - gleich wieder in die alte Zeit - - Wie bitte?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, Sie waren schon fünf Jahre Bundeskanzlerin zu dem Zeitpunkt.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, aber man ist doch immer wieder - - Ich meine, bei den europäischen - - Wenn Sie mich fragen: Entweder beschäftigen wir uns auch als Staats- und Regierungschefs mit dem ETS-System, oder wir beschäftigen uns mit dem CO₂-Flottenverbrauch, oder wir beschäftigen uns mit Euro 5 und Euro 6, oder wir führen eine emissionsbezogene Kfz-Steuer ein und überlegen, wie wir da wieder kompensieren können. Also das ist doch selbst für eine Bundeskanzlerin ein permanentes Thema, wo man entweder mit der Industrie, mit den Nicht-ETS und mit dem und mit dem - - Und dann ist wieder eine Klimakonferenz, und dann ist wieder was. Und immer war der Fokus sehr, sehr stark auf CO₂.

Dann ist irgendwann diese NO_x-Richtlinie gekommen. Dann hat man gesehen, dass viele Städte die nicht eingeführt haben, Entschuldigung: nicht erfüllen können; aber dieser Versuch und die sehr ambitionierten Vorgaben auch schon für die nächsten Jahre für CO₂-Minderung, die sind doch immer im Raum, und ich habe auch diesen Fokus auf CO₂-Reduktion für richtig gehalten. Nun sind wir inzwischen in einem Zustand, wo wir schon an die nächsten Antriebstechnologien denken, und sicherlich über die Verbrennungsmotoren auch schon ein Stück weit



5. Untersuchungsausschuss

hinaus; aber für eine lange Zeit werden sie einfach noch da sein. Und insofern hat mich das damals bewegt, weil ich davon überzeugt war, dass Deutschland CO₂-arme Antriebstechnologien hat.

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

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gerade, Frau Bundeskanzlerin, gesagt, sinngemäß: Wir haben damals faktisch den Leuten empfohlen: Kauft euch einen Diesel, weil das ist ein Beitrag zu CO₂-Reduktionen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ist es auch noch.

(Veronika Bellmann
(CDU/CSU): Richtig! -
Arno Klare (SPD):
Faktisch richtig!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben wir die Verbraucher, die mit den Rückrufen konfrontiert sind und natürlich sich fragen, ob es da eigentlich Garantien gibt, dass nach der Umrüstung keine Schäden entstehen usw. usf.: Kann ich das Auto später verkaufen? - Sie hören, dass es in den USA Entschädigungen gibt usw. usf., hier nicht. Können Sie verstehen, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher sich hier als sozusagen Verbraucher zweiter Klasse sehen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: So würde ich es nicht bezeichnen; aber es gibt sicherlich eine Verunsicherung. Deshalb haben wir politisch auch eine Verantwortung dafür, sozusagen eine gewisse Kontinuität in unserer Argumentation - da, wo sie richtig ist - zu bewahren. Und die Richtigkeit besteht darin, dass die CO₂-Verbräuche von Dieselaautos einfach geringer sind und dass der Beitrag zum Klimaschutz damit nicht obsolet geworden ist.

Also ich persönlich bemühe mich schon - - Ich meine, da hängen sehr viele Arbeitsplätze dran, da hängen - - Also, es muss ehrlich gearbeitet werden. Es ist sehr misslich, dass das, was da vorgefallen ist, vorgefallen ist; aber deshalb darf

ich doch nicht einen ganzen Bereich jetzt für sozusagen nicht mehr sinnvoll erklären.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt - -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Das ist aber jetzt eine politische Einschätzung meinerseits.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. - Seitens der CDU/CSU-Fraktion keine weiteren Fragen. - Dann bezüglich der - - Ja, Sie haben es eben selber gesagt: Aufgrund der gigantischen Ausmaße, die dieser Skandal hat, muss man unter Umständen sorgsam abwägen, was die Schlussfolgerungen daraus anbetrifft. Eine Schlussfolgerung, die im Bundesjustizministerium ja diskutiert worden ist und ja auch bis zur Vorlage eines Referentenentwurfs bezüglich einer Musterklagemöglichkeit, beinhaltete - - kam nicht zum Durchbruch. Meine Frage ist: Wir haben jetzt erfahren, dass sehr viel ressortabgestimmt wird, bevor man damit an die Öffentlichkeit geht. Ist der Rückzug dieser Möglichkeit, dass Verbraucherinnen und Verbraucher zu ihrem Recht kommen können, dadurch dass man nicht jedes Mal einzeln klagen muss, sondern dass man über ein Musterklageverfahren schneller eine Rechtsklarheit herstellt, insoweit ressortabgestimmt gewesen, dass es diese Musterklagemöglichkeit nicht gibt, oder war es nur eine Idee des Justizministeriums?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich wollte erstens sagen: Sie haben eben gesagt - oder ich hatte den Eindruck, Sie haben mir in den Mund gelegt -, dass ich von einem Skandal gigantischen Ausmaßes gesprochen habe. Das habe ich nicht. Ausdrücklich. Es sind Vorkommnisse, die schnellstmöglich behoben werden müssen, aber - - Ich wollte nur sagen: Das waren jetzt Ihre Einschätzungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Zweitens: Die Frage einer Musterklage ist bis zu mir nicht vorgedrungen. Also, ich schließe mich der nicht an. Ich weiß nicht, ob das nur im Justizministerium - - Ob das auch andere geteilt haben, das kann ich nicht sagen; aber ich habe mich damit nicht befasst.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, in der Tat: Da sind unter Umständen unterschiedliche Einschätzungen, was das Ausmaß dieses Skandals anbetrifft. Es ist einmal der, der die 2,4 Millionen Kundinnen und Kunden anbetrifft, die mit einem Auto fahren, das eigentlich nicht typpenehmigt ist. Und es geht darüber hinaus, insbesondere bei NOx, um die massive Schädigung der Gesundheit, die davon ausgeht. Also darum habe ich eine etwas andere Einschätzung; aber das ist ja durchaus unterschiedlich zu sehen an dieser Stelle.

Wenn wir jetzt unsere Arbeit im Untersuchungsausschuss auch damit beenden wollen, dass wir zu Schlussfolgerungen kommen wollen, dann sind uns natürlich solche Zeugenvernehmungen wichtig, um eben aufdecken zu können, an welcher Stelle es gehakt haben könnte. Nun gibt es aber ja auch bezüglich der Entschädigungsfrage der Kundinnen und Kunden eine Diskussion. Sind Sie in der Lage, als Kanzlerin uns oder mir jetzt Ihre Position oder die Position des Kanzleramtes dazu zu sagen, um auch den Kunden gegenüber Signale zu geben?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich kann außer der Tatsache, dass VW bereit ist, umzurüsten, nichts sagen. Ich glaube auch nicht, dass das jetzt der Untersuchungsgegenstand in seinem Kern ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, da haben Sie recht.

(Heiterkeit)

Das werden wir dann im Bericht versuchen aufzuarbeiten.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Man kann es ja mal probieren!)

- Genau. Wir versuchen ja, weitreichende -

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, klar.

Vorsitzender Herbert Behrens: - Aufklärung hier zu betreiben, und da haben Sie sicherlich auch Verständnis dafür.

Keine weiteren Fragen meinerseits. - SPD-Fraktion? - Keine Fragen. - Dann Bündnis 90/Die Grünen, bitte schön.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Bundeskanzlerin, ich muss da noch mal nachfragen: Sie haben gerade von „Vorkommnissen“ gesprochen. Können Sie uns noch mal erläutern, was Sie mit „Vorkommnissen“ meinen?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, vielleicht - - Ich weiß nicht, wie ich die - - das Fehlverhalten - - Ich ersetze „Vorkommnis“ durch „Fehlverhalten von VW und anderen“.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, für Sie ist das ein Fehlverhalten von anderen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, nicht „von anderen“, sondern weil ja auch bei anderen Typen, Autoherstellern durchaus Fragestellungen aufgekomen sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, das wäre nämlich genau jetzt meine Frage: Ist innerhalb der Bundesregierung denn mal diskutiert worden? Wir haben ja nun Fahrzeuge von VW; da gibt es einen Rückruf. Ich kenne nur Untersuchungen, wo die Stickoxidemissionen danach nicht zurückgegangen sind. Es gibt eine freiwillige Serviceaktion, die Herr Dobrindt bzw. das Kraftfahrt-Bundesamt angeordnet hat, für 630 000 andere Fahrzeuge, die bis heute noch nicht angefahren ist. Bleiben Millionen von anderen Fahrzeugen, die auf der Straße hohe Stickoxidemissionen - - Egal wie man das jetzt mal rechtlich wertet: Ist mal in der Bundesregierung diskutiert worden, wie man mit diesen Millionen Fahrzeugen umgeht?

Zeugin Dr. Angela Merkel: Nein, das ist in der Bundesregierung, jedenfalls nach meinem Kenntnisstand, nicht diskutiert worden, sondern man ist jetzt erst mal noch mit den verschiedenen Aufklärungsarbeiten beschäftigt. Also ich kann mich an eine solche Diskussion nicht erinnern.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Würden Sie es denn - - Oder: Könnte es denn aufgrund der Diskussionen, die Sie in der Vergangenheit geführt haben, sinnvoll sein, dass man sich um dieses Thema kümmert?

(Zuruf)

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist es schwierig. „Könnte es möglicherweise ...“ ist schon ein schwieriger Einstieg. Wir brauchen konkrete Fragen.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Also, wir sind jetzt, glaube ich, alle so ein biss- - Oder: Sie sind jetzt auch auf dem Weg: Welche Schlussfolgerungen soll man ziehen? Das ist jetzt wieder nicht inhaltlich der Kern des Untersuchungsgegenstandes. Und trotzdem nehme ich es als Anregung für die politische Diskussion auf.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen, die möglicherweise aufgetaucht sind? - Dann stelle ich fest, dass es keine weiteren Fragen gibt.

Ich möchte mich bei Ihnen bedanken, Frau Merkel, für Ihre Aussagen. Wir können die Befragung damit beenden. Sie wissen aber: Im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit gehabt haben, das Protokoll einzusehen und möglicherweise zu verändern, wo es verändert werden muss. Erst danach würde der Ausschuss dann den Abschluss der Vernehmung feststellen. Vielen Dank.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ja, ich bedanke mich auch und wünsche Ihnen noch gute Abschlussarbeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Ich gehe jetzt nicht noch mal rum, sondern sage einfach kollektiv: Auf Wiedersehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Ihnen einen schönen Internationalen Frauentag.

Zeugin Dr. Angela Merkel: Der ist natürlich bereichert gewesen durch diesen Untersuchungsausschuss.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sind am Schluss unserer heutigen Beweisaufnahmesitzung. Ich darf mich bei den Kolleginnen und Kollegen bedanken und schließe hiermit die Sitzung.

(Schluss: 16.11 Uhr)