

**Deutscher Bundestag  
16. Ausschuss**

**Protokoll 16/58  
16. Wahlperiode**

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## **Redigiertes Wortprotokoll**

### **58. Sitzung**

Berlin, den 05.03.2008, 11:15 Uhr

Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Anhörungssaal 3.101

Vorsitz: Abg. Petra Bierwirth

Abg. Dr. Klaus W. Lippold

#### **Einzigster Punkt der Tagesordnung:**

**Bericht durch den Bundesminister  
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,  
Sigmar Gabriel,  
zum Thema**

**"Klärung offener Fragen zu unwirksamen Dieselrußpartikelfiltern"  
(Selbstbefassung)**

**Anlage 1**

**S. 31**

Anwesenheitsliste

## 58. Sitzung

Beginn: 11.15 Uhr

BM Sigmar **Gabriel** führt aus: Bei dem Problem, das uns heute hier beschäftigt, geht es um das Thema „Umwelt und Gesundheit“. Im speziellen Fall geht es um die Problematik der Luftbelastung mit Feinstaub und die damit verbundenen Gesundheitsgefährdungen. Und es geht um den durchaus begründeten Verdacht, dass mit krimineller Energie und Betrug die Zulassung und der Verkauf von nicht funktionsfähigen Filtersystemen nicht nur die Gesundheit der Bevölkerung weiter geschädigt, sondern dadurch auch finanzieller Schaden bei ehrlichen Marktteilnehmern, Handel, Werkstätten, Kraftfahrzeughaltern und nicht zuletzt beim Staat entstanden ist. Ich glaube trotz aller Notwendigkeit der Aufklärung und der in den letzten Wochen hier im Ausschuss sowie in der Öffentlichkeit an BMU, UBA, BMVBS und KBA gestellten Fragen hinsichtlich ihrer Arbeit, sollten wir nicht vergessen, dass die Täter nicht in staatlichen Behörden, sondern in einzelnen Unternehmen zu suchen sind.

Dies vorausgeschickt möchte ich in meiner Eingangsbemerkung drei Fragen behandeln:

1. Was war eigentlich der Grund für den Forschungsauftrag, der vom BMU und vom UBA im Jahr 2005 diskutiert und im Jahr 2006 vergeben wurde?
2. Wie konnte es zu einer relativ großen, zeitlichen Verzögerung bei der Abarbeitung der vom BMU erwünschten Fragestellungen durch das UBA kommen?
3. Was wird getan, um die eingebauten unwirksamen PMS durch wirksame zu ersetzen?

Zu Frage 1: Was war Hintergrund des Forschungsauftrages?

In der Fachliteratur des Jahres 2005 gab es einen wissenschaftlichen Streit darüber, ob der Einbau von PMS möglicherweise größere gesundheitliche Gefahren heraufbeschwören könnte als der Verzicht auf PMS. Untechnisch erklärt: Im Abgas von Kfz ohne PMS bilden sich größere Rußpartikel durch Verklumpung.

PMS – so der Verdacht – könnten nun dazu führen, dass zwar diese Verklumpung verhin-

dert wird, dafür aber wesentlich kleinere Russpartikel entstehen, die beim Einatmen für den Menschen schädlicher wären als die größeren Partikel.

Vor allem um dieser Frage nachzugehen, wollte das BMU über das UBA einen Forschungsauftrag vergeben. Es gibt allerdings nur relativ wenige Labore, die in der Lage sind, nicht nur die Gesamtminderungsleistung zu messen, sondern auch die Zahl und Größe der Partikel zu bestimmen. Eines dieser Messlabore hat TTM, und das war ein Grund dafür, dass der Abteilungsleiter im BMU, MD Dr. Lahl, sich mit Herrn Mayer getroffen hat und auch die Begründung für die spätere – von BMU gewollte – freihändige Vergabe an TTM.

Die Diskussion darüber begann bereits in der 1. Jahreshälfte 2005 – also lange vor der Verabschiedung der rechtlichen Regeln für die Nachrüstung mit PMS in der 29. Änderung der StVZO und der damit verbundenen Anlage XXVI. Diese rechtlichen Regeln für die Nachrüstung mit PMS sind nach der Zuleitung an den Bundesrat, durch die Minister Trittin und Stolpe im November 2005, seit dem 1.2.2006 rechtskräftig.

Trotzdem wollte das BMU bereits im Vorgriff auf die erwartete Verabschiedung der 29. Änderung der StVZO und ihrer Anlage XXVI die darin enthaltenen Messmethoden in der Studie zur Anwendung bringen. Diese Bezugnahme auf die bereits absehbare rechtliche Regelung der Zulassung von PMS in der Nachrüstung sollte natürlich gewährleisten, dass die dort festgehaltenen Messzyklen die Grundlage für die Vergleichbarkeit von PMS bilden. Denn natürlich war klar, dass es unterschiedliche PMS auf dem Markt geben würde. Eine Vergleichbarkeit auf der Basis der Anlage XXVI der StVZO hätte dann auf der Basis neuerer Erkenntnisse aus diesem oder auch aus anderen Forschungsvorhaben ermöglicht, die Anforderungen an alle PMS anzupassen und ggf. auch zu verschärfen. Zudem war damals bereits klar, dass eine entsprechende Zulassungsvorschrift für PMS in Deutschland bei der EU notifizierungspflichtig sein würde. Grundlage der Anlage XXVI war ein sog. „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ – und nicht ein US-amerikanischer Fahrzyklus, wie er später u. a. vom Forschungsnehmer angewandt wurde.

Aus diesen Gründen heißt es bereits im Datenblatt zum Umweltforschungsplan 2006 (also der haushaltsrechtlichen Veranschlagung des durch das UBA zu vergebenden Forschungsauftrages) mit Datum vom 27. September 2005: „Ziel des Vorhabens ist es, die Grenzen der Leistungsfähigkeit offener Abgasnachbehandlungssysteme zu ermitteln. Die Ergebnisse des Projektes dienen u. a. dazu, bereits diskutierte Förderungsansätze und Grenzwerte zur Nachrüstung von Partikelminderungstechniken bei Diesel Pkw nach Bedarf zu überdenken, um kontraproduktive und nicht zielführende Entwicklungen zu verhindern.“

Allen Beteiligten müsste bereits aufgrund dieses Datenblattes klar gewesen sein, dass mit den „Förderungsansätzen und Grenzwerten zur Nachrüstung“ nur die geplante 29. Änderung der StVZO für offene PMS gemeint gewesen sein kann.

Noch einmal zur Klarstellung: das Drängen auf die Einhaltung der Anlage XXVI als Messmethode hatte die Übertragbarkeit der Forschungsergebnisse zum Hintergrund. Zum damaligen Zeitpunkt gab es weder einen Verdacht auf fehlerhafte Filter oder gar auf Betrug beim Zulassungsverfahren. Denn die Vorschrift nach Anlage XXVI wurde erst am 1.2.2006 erlassen und die große Zahl der Nachrüstungen selbst kam erst nach dem 1. April 2007 – also mehr als ein Jahr danach – durch die Steuererleichterungen richtig in Gang.

Zu Frage 2: Wie konnte es zu der großen zeitlichen Verzögerung bei der Abarbeitung der Fragestellungen des BMU im Rahmen des vom UBA vergebenen Forschungsauftrages kommen?

Dass die Orientierung des Forschungsvorhabens an der Anlage XXVI klarer Auftrag des BMU war, bestätigte auch das UBA in einem Telefonat am 23. Januar 2006 (Herr Mönch) gegenüber dem Mitarbeiter der Abteilung IG im BMU (Herr Jain). Dies war mehr als einen Monat vor Abschluss des Vertrages, der erst am 3. März 2006 durch das Unternehmen TTM unterzeichnet wurde. Es wäre also hinreichend Zeit gewesen, den Forschungsauftrag des UBA an TTM entsprechend zu formulieren. Dies insbesondere auch aufgrund der Tatsache, dass nach dem 23. Januar 2006 noch weitere klare Absprachen hinsichtlich der Messmethode nach Anlage XXVI dokumentiert

sind: am 17.2. durch E-Mail des geplanten Forschungsnehmers TTM an das UBA, am 20.2. durch E-Mail des UBA an TTM. In diesem Schriftverkehr des UBA an TTM heißt es: „Wir wollen das reale Verhalten der offenen Filter, so wie sie später nachgerüstet werden sollen, ermitteln. Dabei sind die in der Praxis vorhandenen Rahmenbedingungen bezüglich Zulassung und Einbau zu berücksichtigen.“ Und diese Rahmenbedingungen der Praxis für die Zulassung von PMS war am 20.2.2006 für jedermann erkennbar die 29. Änderung der StVZO mit der Anlage XXVI, die ja wenige Tage zuvor – am 1. Februar 2006 – Rechtskraft erlangt hatte.

Ich glaube, dass StS Machnig hier im Ausschuss erklärt hat, im Januar 2006 habe es eine entsprechende E-Mail gegeben. Gemeint war der Hinweis auf die Anlage XXVI in der Nachricht vom 23.1.2006. Dass es diese Nachricht tatsächlich gegeben hat, wurde bereits durch den Vizepräsidenten des UBA im Unterausschuss bestätigt und das wird Ihnen auch Herr Prof. Troge (UBA) bestätigen. Allerdings wurde diese Nachricht nicht per E-Mail übermittelt, sondern durch ein Telefongespräch zwischen Herrn Mönch (UBA) mit Herrn Jain (BMU).

Es gibt keine Differenzen zwischen BMU und UBA über den inhaltlichen Kern des Telefonats vom 23.01.2006. Es ist eindeutig, dass das BMU darin eine Orientierung an der damals bereits dem Bundesrat zugeleiteten 29. Änderung der StVZO mit ihrer Anlage XXVI forderte. Das UBA geht in seiner Darstellung allerdings davon aus, dass es nach diesem Telefonat nochmals eines Erlasses bedurft hätte, um die Umsetzung der BMU-Anforderung zu gewährleisten. Das ist aus meiner Sicht nur schwer nachvollziehbar: Einerseits ist eine Weisung bzw. ein Erlass der vorgesetzten Behörde – in diesem Fall des Ministeriums – jede Willenserklärung, die von der nachgeordneten Behörde definitiv ein Tun oder Unterlassen verlangt. Dies kann durch Schreiben, Fax, E-Mail oder auch mündlich bzw. telefonisch geschehen. Danach ist übrigens jede „Bitte“ der vorgesetzten Behörde grundsätzlich eine „Weisung“. Andererseits galt für das BMU nach wie vor die schriftliche Weisung vom 6.10.2005 an das UBA, für eine enge Abstimmung des Forschungsvorhabens „vor und während des Projektes“ zu sorgen. Wäre diese Weisung eingehalten worden, hätte das BMU den Vertragsentwurf vor Unterschrift durch das UBA und vor allem vor Vertragsschluss mit dem

Forschungsnehmer TTM zur Einsicht erhalten. Das UBA hatte seinen Vertragsentwurf allerdings bereits am 16.1.2006 unterschrieben und TTM am 3.3.2006. Das BMU dagegen erhielt diesen Vertrag erst am 14.3.2006, so dass ein erneutes Eingreifen vor Vertragsabschluss nicht mehr möglich war. Dabei musste das BMU am 14.3.2006 feststellen, dass entgegen aller Absprachen die Messmethode nach Anlage XXVI nicht erfolgen sollte. Daraufhin intervenierte das BMU am 15.3.2006 sofort und wies schriftlich darauf hin, dass die PMS nach der „deutschen Prüfvorschrift“ gemessen werden müssten. Dies war damals bereits rechtskräftig die Anlage XXVI. Aus heutiger Sicht wäre es vermutlich besser gewesen, den Erlass spätestens im März an den Präsidenten der UBA zu schicken, um ihm die Chance auf ein frühzeitiges Eingreifen zu geben. Allerdings zeigt auch der weitere Ablauf – das werde ich gleich erläutern –, dass selbst eine Entscheidung des Präsidenten der UBA den Leiter der Abteilung Verkehr des UBA nicht daran gehindert hat, die Anforderungen des BMU und des Präsidenten der UBA weiter zu ignorieren.

Selbst wenn man sich auf den Standpunkt stellt, dass weder das Datenblatt vom 27.9.2005, noch das Telefonat vom 23.1.2006, noch die unmissverständlichen E-Mails von TTM bzw. des UBA vom 17. und 20. Februar 2006, Belege für die völlig klare Anforderung des BMU an die Formulierung des Forschungsauftrages seien, ist spätestens die ausführliche E-Mail des BMU vom 15.3.2006 an TTM und UBA absolut unmissverständlich. Darin heißt es: „Grundlage sollten zweifelsfrei der europäische Zyklus und bezüglich der Beladung die deutsche Prüfvorschrift sein. Wenn es das Budget zulässt, wären andere genormte Zyklen sicher auch zusätzlich interessant.“ Und trotzdem hielt sich der verantwortliche Mitarbeiter im UBA nicht daran und machte im Grunde das Gegenteil. Für die Prüfung der deutschen Prüfvorschrift, so wurde später argumentiert, sei dann im Jahr 2006 kein Geld mehr da gewesen.

Ich kann mich deshalb des Eindrucks nicht erwehren, dass es damals nicht darum ging, dass die verantwortlichen Mitarbeiter des UBA die Anforderung des BMU und später ihres Präsidenten nicht verstanden hätten oder es an Klarheit gemangelt hätte, sondern dass dieser Wille des BMU vollständig verstanden aber wissentlich und willentlich nicht erfüllt wurde.

Trotz dieses eindeutigen Vorlaufs und trotz der auch nach dem 15.3.2006 noch erfolgten mehrfachen Interventionen der Abteilung IG beim UBA und der Intervention der Präsidenten des UBA gegenüber dem zuständigen Fachbereichsleiter des UBA Ende Mai 2006, doch nun auf jeden Fall dem Wunsch des BMU nach Orientierung an der Anlage XXVI nachzukommen, wurde nach Vorlage erster Teilergebnisse durch TTM im Oktober 2006 und einer Besprechung am 1. Dezember 2006 klar, dass sich die Untersuchungen nicht an dieser Vorgabe orientiert hatten und keine Messungen nach Anlage XXVI vorgenommen wurden. Zudem wiesen die Teilergebnisse von TTM erhebliche methodische Mängel auf.

Erst nach der Besprechung am 1. Dezember 2006 und einer weiteren Weisung des BMU am 15.12.2006 und der nunmehr notwendigen Aufstockung der Forschungsmittel wurden Prüfungen auf der Grundlage der Anlage XXVI durchgeführt, die dann im August 2007 zu den ersten stichhaltigen Anhaltspunkten für fehlerhafte PMS auf dem Markt führten. Im August 2007 wurde deshalb das KBA über das BMVBS durch das BMU auch sofort auf diese Erkenntnisse hingewiesen und konnte aktiv werden.

Auf der Basis der vor dem 1. Dezember 2006 erreichten Forschungsergebnisse war genau das nicht möglich. Zu der immer wieder aufgestellten Behauptung, dass der Prüfbericht des Auftragnehmers TTM Ende 2006 für das Kraftfahrt-Bundesamt eine geeignete Grundlage hätte bilden können, ist auf die eigene Bewertung des UBA vom Dezember 2007 hinzuweisen. Dort wird festgestellt:

„Die in der Teilstudie dargestellten Ergebnisse zu Partikelmassenminderung sind jedoch nur sehr eingeschränkt verwertbar, weil das Prüffahrzeug eine schwankende Rohemission aufwies. Außerdem wurde die erforderliche Grundvermessung ohne Partikelminderungssysteme vor dem Einbau eines neuen PMS nicht durchgeführt. Die erhaltenen Partikelzählungen sind vom Grundsatz her verwertbar – da sie immer vor und nach dem PMS ermittelt wurden. Insgesamt konnte aus den Untersuchungen nicht abgeleitet werden, ob ein System den Anforderungen der Anlage XXVI zur StVZO entspricht, daher hat das BMU das UBA beauftragt, Messungen nach Anlage XXVI zu ergänzen.“

Dabei kommt Folgendes hinzu. In dem für Europa und für die Prüfvorschrift nach Anlage XXVI maßgeblichen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), haben alle getesteten PMS die geforderte 30% Minderung überschritten. Auch das System der Fa. GAT erreicht danach eine Minderungswirkung von 38,1% und hätte demnach als brauchbares PMS gegolten. Ausgerechnet dieses GAT-System ist es aber, bei dem sich Ende letzten Jahres herausgestellt hat, dass es auf der Grundlage der Anlage XXVI keine ausreichenden Minderungen erreicht, sondern offenbar die für die KBA-Zulassung entsprechenden Unterlagen manipuliert waren. Erst die Nachprüfung auf der Grundlage der Anlage XXVI hat die Mangelhaftigkeit dieses Systems belegt. Das zeigt vielleicht die gesamte Absurdität des Vorgangs.

Meine Damen und Herren, das Ignorieren der Anforderungen des BMU sowie der Aufforderung des Präsidenten des UBA hat aus meiner Sicht einen sehr langen Vorlauf. Sowohl sachlich als auch im Verhältnis der Verkehrsabteilung des UBA zum BMU.

Schon seit einigen Jahren wird diskutiert, wie die aus den Abgasen von Kraftfahrzeugen stammenden Rußpartikel deutlich verringert werden können. Neben den notwendigen Regelungen für die Neuzulassung von Kraftfahrzeugen über die EURO-5-Norm ging es auch immer um die Frage, wie im weitaus größeren Altfahrzeugbestand diese Verringerung der Rußpartikel erreicht werden könnte.

Im Ergebnis stand in Deutschland u. a. die 29. Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung, die in einer Anlage XXVI die Messmethoden regelt, die angewandt werden müssen, um ein Partikelfiltersystem (PMS) auf den Markt zu bringen, dass der Fahrzeughalter nachträglich in seinen Pkw einbauen kann. Das Einhalten dieser Messmethode nach Anlage XXVI der StVZO führt zu einer vom Kraftfahrtbundesamt erteilten Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE). Diese ABE ist wiederum die Voraussetzung dafür, dass der Fahrzeughalter nach dem Einbau des PMS sowohl die seit dem 1. April 2007 existierende steuerliche Förderung erhält, als auch eine Plakette, um in den innerstädtischen Umweltzonen fahren zu dürfen.

Diese Förderung von PMS und ihre Zulassung in Umweltzonen auf der Grundlage der Anlage XXVI der StVZO war keinesfalls unumstritten. Es handelt sich dabei nämlich um sogenannte

„offene Partikelfilter“, deren Partikelminderung dauerhaft mindestens 30 % erreichen muss. Ihnen gegenüber stehen sogenannte „geschlossene Systeme“, deren Minderung über 90 % beträgt, die allerdings auch erheblich teurer und in vielen Kfz nicht einsetzbar sind. Es ist kein Geheimnis, dass das UBA zwar der Verabschiedung der 29. Änderung VO zur StVZO zugestimmt hat, aber vor allem die zuständige Verkehrsabteilung des UBA der damit verbundenen Zulassung der „offenen Systeme“ und der Anlage XXVI der StVZO mehr als kritisch gegenübergestanden hat. Trotzdem hat sich bereits die vorangegangene Bundesregierung für den Weg in die Zulassung und die Förderung der „offenen Systeme“ entschieden. Die Bundesminister Trittin und Stolpe haben die entsprechende 29. Änderung der StVZO mit der Anlage XXVI daher noch im November 2005 an den Bundesrat zur Stellungnahme zugeleitet. Für die damalige Bundesregierung und für den Bundesrat haben die Vorteile der erhofften schnelleren Marktdurchdringung und damit der gewünschten realen Minderung der Rußpartikel überwogen. Um es zuzuspitzen: Man wollte lieber mehr als 1 Million Kfz mit „offenen Systemen“ nachrüsten als nur 10.000 Pkw mit „geschlossenen Systemen“. Dementsprechend gilt die 29. Änderung der StVZO mit der Anlage XXVI seit dem 1. Februar 2006.

Diese Entscheidung der damaligen Bundesregierung haben die verantwortlichen Wissenschaftler im UBA damals fachlich kritisiert und letztlich fachlich nicht akzeptiert. Der Grund für die lange Weigerung der verantwortlichen Mitarbeiter des UBA sowohl den Auftrag des BMU, als auch den Auftrag des Präsidenten des UBA nicht umzusetzen, entsprang in meiner Wahrnehmung offenbar dem Wunsch, nun endlich nachweisen zu können, dass der Einsatz und die finanzielle Förderung offener PMS in der Nachrüstung keine ausreichende Minderung der Feinstaubbelastung zur Folge hätten. Um diesen Nachweis zu erbringen, sollten andere Messverfahren genutzt werden als die der Anlage XXVI, denn diese Messverfahren der Anlage XXVI hatten ja gerade die Zulassung der offenen PMS geregelt.

Das ist aus meiner Sicht die Antwort auf diese Frage, warum die verantwortlichen Mitarbeiter des UBA der Anforderung des BMU und letztlich auch der Aufforderung des UBA-Präsidenten nicht nachgekommen sind. Das ganze geht zurück auf die unterschiedliche Bewertung „offener PMS“ und ihrer Grundlage, der Anlage XXVI zur StVZO, zwischen der zu-

ständigen Fachabteilung des BMU (der Abteilung Immissionsschutz und Gesundheit) und der Verkehrsabteilung des UBA.

Dieser Methodenstreit wurde sicher im guten Glauben von den verantwortlichen Mitarbeitern des UBA geführt, zumal es ja im Laufe des Jahres 2006 keine Hinweise auf fehlerhafte Filter gab. Es sollte Grundsatzstreit geklärt werden. Deshalb kam offenbar bei den Mitarbeitern der Verkehrsabteilung des UBA auch gar nicht die Frage auf, auf welchem rechtlichen sicheren Wege man ggf. die Betriebserlaubnis und Zulassung von fehlerhaften Filtern stoppen könnte. Dies ginge natürlich nur, indem man ihnen die fehlende Wirkung auf der Basis der Zulassungsvorschrift nachweist. Und das ist die Anlage XXVI der StVZO. Trotzdem ist der gesamte Vorgang völlig inakzeptabel.

Auch das BMU hätte spätestens bei Vorlage der Teilergebnisse von TTM im Oktober 2006 härter reagieren müssen. Letztlich hat die Fachaufsicht des BMU es zu lange bei Gesprächen und schriftlichen Aufforderungen belassen. Die aufgetretenen Probleme hätten – so jedenfalls meine heutige Überzeugung – zumindest verringert werden können, wenn wir als Fachaufsicht härter durchgegriffen hätten, bis hin zum Entzug des Forschungsvorhabens. Allerdings sind auch wir davon ausgegangen, dass spätestens nach der klaren Ansage des Präsidenten des UBA gegenüber der Fachabteilung des UBA Ende Mai 2006, die Anforderungen des BMU an das Forschungsvorhaben eingehalten würden. Wie wir heute wissen, war das nicht der Fall. Wir haben den vorliegenden Fall deshalb zum Anlass genommen, das Verhältnis zwischen Ministerium und seinen Bundesoberbehörden deutlich zu klären. Auf Wunsch bin ich gern bereit, nachher im Detail zu erläutern, was wir dazu bisher unternommen haben.

Meine Damen und Herren, um kein Missverständnis aufkommen zu lassen. Die Ursache des heutigen Problems von 40.000 fehlerhaften PMS ist nicht der Methodenstreit zwischen BMU und UBA. Die Ursache ist vielmehr das Inverkehrbringen fehlerhafter PMS und die dabei offenbar vorhandene kriminelle Energie. Deshalb gibt es auch staatsanwaltliche Ermittlungen nicht etwa gegen das UBA und das Bundesumweltministerium, sondern gegen die Hersteller dieser Systeme.

Nun zur 3. Frage: Was wird getan, um die eingebauten unwirksamen PMS durch wirksame

PMS zu ersetzen? Ich begrüße nach wie vor, dass der Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) am 28. November 2008 eine „Gemeinsame Erklärung“ abgegeben haben, mit der im Interesse der Umwelt und der betroffenen Autofahrer ein zügiger und unkomplizierter Austausch mangelhafter Partikelfiltersysteme bei Diesel-Pkw erreicht werden soll. Werkstätten und Handel haben zugesagt, Autofahrern, denen ein fehlerhaftes Filtersystem eingebaut worden ist, diese Systeme kostenlos gegen funktionierende Filtersysteme auszutauschen. Bei ca. 70 % der betroffenen Fahrzeuge sind solche Austauschsysteme auf dem Markt vorhanden. Bei den übrigen Fahrzeugen muss im Verlauf dieses Jahres eine Lösung durch verbesserte Produkte der Hersteller gefunden werden.

Ich verkenne nicht, dass die bisherige Umsetzung der Kulanzvereinbarung viele Wünsche offen lässt. Von ca. 40.000 fehlerhaften Partikelminderungssystemen sind nach Angaben der betroffenen Verbände bis zum 28. Februar 2008 1026 Filter nachvollziehbar ausgetauscht worden. Darüber hinaus sind von den Werkstätten 1335 Gutscheine an die, für die es keine jetzigen PMS-Nachrüstungssysteme am Markt gibt, ausgegeben worden, mit denen von den Werkstätten ein kostenloser Austausch zugesagt wird, sobald ein funktionierender Filter lieferbar ist. Diese Zahlen beruhen auf einer Umfrage des ZDK, auf die bislang 5112 Werkstätten von rund 30.000 geantwortet haben. Die tatsächliche Zahl ausgetauschter Filter und ausgegebener Gutscheine dürfte zwar höher liegen, aber immer noch unbefriedigend sein.

Die unbefriedigende Umsetzung der Kulanzvereinbarung hat nach meiner Ansicht mehrere Ursachen. Zunächst gab es gewisse Anlaufschwierigkeiten bei der Bereitschaft der Werkstätten, fehlerhafte Filter kostenlos auszutauschen. Die Zurückhaltung der Werkstätten beruhte zum Teil auf Unkenntnis von der Kulanzvereinbarung, zum Teil auf Fehlinformationen der Hersteller mangelhafter Filter zur Wirksamkeit ihrer Filter. Beide Ursachen sind durch Informationskampagnen der Verbände und Schreiben des Verkehrs- und Umweltministeriums an die Filterhersteller beseitigt. Inzwischen besteht eine gemeinsame Homepage des Kfz-Gewerbes und der Deutschen Umwelthilfe, auf der sich unzufriedene Autofahrer mit der Bitte um Hilfe melden können. Die Verbände haben zugesagt, jedem Einzelfall individuell nachzugehen.

Darüber hinaus dürfte trotz der bisherigen Informationen wohl auch noch immer ein großer Teil der betroffenen Autofahrer ihre Betroffenheit und die Kulanzvereinbarung schlicht nicht kennen.

Denkbar ist weiter, dass viele Autofahrer die Vorteile unterschätzen, die ihnen die Anwendung der Kulanzvereinbarung bietet: Rechtliche und prozessuale Risiken hinsichtlich ihrer Gewährleistungsansprüche gegenüber den Werkstätten entfallen. Den Fahrzeughaltern entstehen zwar zur Zeit keine rechtlichen Nachteile, wenn fehlerhafte Filter nicht ausgetauscht werden. Auf diese Rechtslage kann ein Autofahrer auf längere Sicht jedoch nur vertrauen, wenn im Rahmen der Kulanzvereinbarung ein substanzieller Austausch mangelhafter Filter erfolgt.

Um den Betroffenen die Vorteile der Kulanzvereinbarung bewusst zu machen, haben wir dem BMVBS und dem KBA vorgeschlagen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die betroffenen etwa 40.000 Kfz-Halter durch ein entsprechendes Schreiben gezielt informiert. Die betroffenen Kfz-Halter sind dem KBA ja bekannt. Ob dies allerdings datenschutzrechtlich möglich ist, wird zur Zeit durch das KBA in enger Abstimmung mit dem BMVBS geprüft. Dieser Weg würde vermutlich eine sehr deutliche Steigerung bei der Inanspruchnahme der Kulanzregelung zur Folge haben. Dies insbesondere dann, wenn in dem Schreiben den Fahrzeughaltern auch vor Augen geführt wird, dass für den Fall einer weiterhin geringen Zahl ausgetauschter Filter immer noch die Aberkennung der ABE mit allen rechtlichen und finanziellen Konsequenzen drohen könnte.

Aus meiner Sicht ist ein Erfolg der Kulanzvereinbarung – durch hohe Austauschquoten mangelhafter Filter - nicht nur im Interesse der Umwelt und unter Verbraucherschutzaspekten anzustreben, sondern auch unter verwaltungspraktischen Gesichtspunkten die beste Lösung.

Ein formales Vorgehen der Behörden wäre angesichts von ca. 40.000 fehlerhaften Partikelfiltern mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden: Bei jedem Fahrzeug hätte die Straßenverkehrsbehörde das in den Fahrzeugpapieren eingetragene Filtersystem zu löschen. Anschließend hätte hierüber eine Mitteilung an das Finanzamt zu erfolgen. Das Finanzamt hätte daraufhin die Kfz-Steuer neu festzuset-

zen und Steuern nachzufordern. Darüber hinaus müsste die Plakette für den Zugang zu Umweltzonen von der zuständigen Behörde zurückgefordert werden. Alle Maßnahmen der Behörden gegenüber dem Bürger könnten mit Rechtsbehelfen angefochten werden; in diesen Fällen würde sich der Aufwand vervielfachen.

Vor diesem Hintergrund sollten wir alles unternehmen damit die Kulanzvereinbarung effizient umgesetzt wird. In diesem Sinne haben sich im Übrigen am 27. Februar 2008 auch die für Steuern zuständigen Abteilungsleiter der Länder bei einer Besprechung im BMF geäußert.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das war der zugegebenermaßen etwas ausführliche, aber hoffentlich aufschlussreiche Vortrag. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Die Vorsitzende:** Vielen Dank Herr Minister für diesen ausführlichen Bericht. Wir steigen in die Diskussion ein.

Abg. Rita **Schwarzlühr-Sutter** (SPD): Ich hätte eine Frage an Herrn Mayer. Ab welchem Zeitpunkt haben Sie gewusst, dass das BMU im Rahmen des Forschungsvorhabens auch Messungen nach Anlage XXVI verlangt?

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Zunächst einmal herzlichen Dank für die Einladung. Ich habe ein unabhängiges Ingenieurbüro und eine der Hauptaufgaben für mich in der Schweiz ist, die Prüfung von Partikelfiltern als ein Mandat der Schweizerischen Eidgenossenschaft durchzuführen. Es ist eigentlich eine hoheitliche Aufgabe. Wir haben ein sehr ausgefeiltes Pflichtheft für diese Filter. Wir haben auch Vorschriften für Filter. Ich mache das seit zehn Jahren. Die Filter, die in der Schweiz nach den gültigen Vorschriften zugelassen sind, müssen mindestens einen Abscheidegrad von 97 % haben. Die meisten haben 99 % und 99,5 %. Das Labor ist nicht mein Labor, sondern ein offizielles Schweizer Zertifikationslabor, was der Hochschule in Biel angegliedert ist und dorthin habe ich diese Messungen delegiert. Ich hätte eine ganze Reihe Bemerkungen zu dem, was Minister Gabriel gesagt hat. Da sind eine ganze Reihe sachlicher Bemerkungen nicht ganz korrekt.

Mich hat MD Dr. Lahl im Juni 2005 zu einem Gespräch über offene Partikelfilter und über die Prüfmethode, die dafür vorgesehen ist, eingeladen. Dies war ein sehr lebendiges Gespräch, in dem ich klar gemacht habe, dass ich weder von den offenen Filtern etwas halte, weil ich mich damit 20 Jahre auseinandergesetzt habe, noch dass ich etwas von der Anlage XXVI halte. Ich habe auch gesagt, ich würde nie eine Messung nach der Anlage XXVI übernehmen. Er hat mich dann gefragt, ob ich bereit sei, nach denen bei uns in der Schweiz üblichen Methoden diese Filter zu untersuchen. Dem habe ich zugestimmt. Das war mein Auftrag. Es ist falsch, Herr Minister Gabriel, wenn Sie das so darstellen, als ob da ein Auftrag umgedreht worden sei. Ich habe dann einen Vorschlag gemacht und der wurde akzeptiert. Der Vorschlag ist in ein Lastenheft eingeflossen, was im September diskutiert wurde. Auf Grund des Lastenheftes habe ich eine Offerte gemacht. Sie sagen, wir hätten nicht nach diesem neuen europäischen Fahrzyklus gemessen, der in der Anlage XXVI vorgesehen ist. Dies war Teil meiner allerersten Offerte im November. Der neue europäische Fahrzyklus ist von Anfang an mit drin gewesen. Wir haben nur noch weitere Fahrzyklen mit hinzu genommen. Ich habe das hier und kann es Ihnen zeigen. Dann kam der Auftrag zustande und der Vertrag war unterzeichnet. Ich habe ihn schon im Januar erhalten. Der hatte ein Lastenheft. Das Lastenheft entsprach meiner Offerte und dem ursprünglich mit MD Dr. Lahl vorbesprochenen Konzept dieses Versuches, der sich bewusst daran orientieren sollte, die Schwäche dieser Filter nach modernen Messmethoden herauszufinden. Damit war ich so weit zufrieden. Dann kam eines Tages eine Mail von Herrn Jain, der gesagt hat, jetzt haben wir die Anlage 29 und wir sollten uns jetzt mehr an der Anlage 29 orientieren. So hieß es. Es hieß nicht, die Messungen müssen umgeändert und es muss nach Anlage 29 gemessen werden. Das hätte ich sofort zurückgegeben. Dann haben wir das öfters mit dem UBA diskutiert. Er hatte dort ausdrücklich gesagt, es sollten mehr Zyklusmessungen durchgeführt werden. Er hat ausdrücklich im gleichen Brief gesagt, es sollten auf jeden Fall auch diese Feinpartikelmessungen gemacht werden, die die Spezialität von unserem Labor sind. Daraufhin haben wir zwei weitere Zyklen in das Programm mit aufgenommen, damit wir uns stärker an der Anlage orientieren. So ist das Programm bestätigt worden und Sie müssen mich als einen Auftragnehmer sehen. Ich brauche, damit ich schlussendlich auch mein Geld be-

komme, einen Vertrag und ich brauche ein Lastenheft und das, was da drin steht, gilt. Und das hat gegolten und so ist der ganze Auftrag ausgeführt worden und war absolut im Einklang mit dem, was MD Dr. Lahl ursprünglich im Juni gesagt hatte.

Jetzt muss ich etwas anderes anschließen. Dann hat mich MD Dr. Lahl im Juni 2006 angerufen und gebeten, ob wir nicht doch entgegen meiner persönlichen und fachlichen Intention, nachdem der Grundauftrag nun abgeschlossen sei, auch Messungen nach der Anlage XXVI machen könnten. Da habe ich gesagt, ich springe über meinen Schatten und wir machen das. Das war der Zeitpunkt, wo ich erstmals von MD Dr. Lahl einen Hinweis bekommen habe, dass ich doch auch nach Anlage XXVI messen kann. Und dies ist ein völlig anderes Bild, als das, was Sie dargestellt haben und was in der Öffentlichkeit dargestellt worden ist.

BM Sigmar **Gabriel**: Damit wir uns richtig verstehen, ich mache Ihnen gar keinen Vorwurf. Mein Thema ist das Verhältnis zwischen BMU und UBA. Zweitens, um es klar zu sagen, was Sie eben gesagt haben, stimmt nicht. Am 20. Februar 2006 hat Ihnen Ihr Auftraggeber vor Ihrem Vertragsabschluss mitgeteilt, ich zitiere: „Wir wollen das reale Verhalten der offenen Filter, so wie sie später nachgerüstet werden sollen, ermitteln und dabei sind die in der Praxis vorhandenen Rahmenbedingungen bezüglich Zulassung und Einbau zu berücksichtigen“. Dies haben Sie nicht getan. Das ist die Aktenlage bei uns. Es gab ein Leistungsverzeichnis zum ersten Entwurf des Datenblattes für das Forschungsvorhaben. Da standen unterschiedliche Fahrzyklen drin. Ich habe übrigens nicht behauptet, dass Sie nicht nach dem neuen europäischen Fahrzyklus gemessen hätten. Ich lese es Ihnen vor: „Grundlage der Anlage XXVI war ein sog. neuer europäischer Fahrzyklus und nicht ein US-amerikanischer Fahrzyklus, wie er später u. a. vom Forschungsnehmer angewandt wurde“. Was Sie gemacht haben, war ein Leistungsverzeichnis, das nicht die Zustimmung des BMU bekommen hat. Deswegen ist es bei dem sog. endgültigen Datenblatt am 27. September 2005 auch nicht dabei, sondern das UBA und das BMU hatten sich verabredet, über diese Frage im Rahmen der endgültigen Erarbeitung des Vertragsentwurfes erneut zu sprechen. Deswegen die Verabredung am 6. Oktober 2005, eine enge Abstimmung vor und während des Prüfvorhabens zu gewährleisten. Das ist nicht eingehalten worden, sondern wir

haben den Vertrag erst nach Vertragsschluss mit Ihnen erhalten. Um es noch einmal deutlich zu machen: Mir geht es nicht darum, mit Ihnen einen Streit über die Frage zu führen, haben Sie das richtig oder falsch gemacht. Es gibt erhebliche methodische Zweifel an Ihrem Forschungsvorhaben. Das kann ich gar nicht bewerten. Ich bin Germanist und nicht Physiker, Techniker oder Ingenieur. Ich kann nur darauf hören, was das UBA in seiner Bewertung Ihres Forschungsvorhabens veröffentlicht hat. Und ich kann darauf hören, was meine eigenen Ingenieure dazu sagen. Die könnten das hier auch hinsichtlich der Frage, haben Sie eigentlich immer die Rohemission zum Ausgangspunkt gemacht, Ja oder Nein und vieles andere mehr, erläutern. Ich kann das nicht bewerten, sondern nur zitieren. Spätestens am 15. März und nicht erst im Mai oder Juni durch MD Dr. Lahl haben Sie von Herrn Gordo Jain um 17.49 Uhr eine E-Mail bekommen, wo präzise drin steht, was dort geprüft werden soll. Ich sage Ihnen aber, was Ihre Folge war, Sie haben sich nicht mit dem BMU unterhalten, zu Recht nicht, sondern mit Ihrem Auftraggeber und das war das UBA. Das UBA hat Ihnen den Eindruck vermittelt, machen Sie einmal so weiter wie bisher. Das haben Sie auch getan. Ich mache Ihnen überhaupt keinen Vorwurf. Ich mache allerdings dem UBA, jedenfalls dem dort verantwortlichen Mitarbeiter, den Vorwurf, dass er die Weisungen, die Hinweise und Anforderungen sowohl des BMU, als auch Ende Mai 2006 seines eigenen Präsidenten nicht gefolgt ist. Das ist der Kern der Debatte. Dass Sie eine gute wissenschaftliche Arbeit abliefern, dass Sie der Überzeugung sind, dass offene Partikelminderungssysteme nicht das Richtige sind, das bleibt Ihnen unbenommen. Dagegen habe ich gar nichts. Es geht hier um die Frage, wie ist das Forschungsvorhaben zustande gekommen, was war der Grund, wann haben wir den Auftrag an das UBA – nicht an Sie – gegeben, nach Anlage XXVI zu forschen, warum ist das nicht passiert und gibt es einen Zusammenhang zwischen dieser Tatsache und dem relativ späten Entdecken von fehlerhaften Partikelminderungssystemen. Darum geht es und um nichts anderes.

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Ich komme noch einmal darauf zurück. Mein ursprünglicher Auftrag, wie er ausgeführt werden sollte, darüber hat MD Dr. Lahl informiert und er hat ausdrücklich gesagt, er will, dass wir nach unseren Methoden diese Filter untersuchen. Das war für mich

ein roter Faden durch dieses ganze Programm und das haben wir gemacht. Ich denke, wir haben eine sehr gute Arbeit abgeliefert. Ich habe die Zahlen da. Da sind vier Messmethoden und in sieben Zyklen gemessene Werte von dem GAT. Da gibt es einmal eine Zahl von 38 %. Da gibt es aber auch 10 %, 18 % und 20 %. Das ist das Typische bei den ganzen Systemen, dass sie nie den gleichen Wert zeigen. Übrigens haben wir den GAT-Filter da noch nach der Anlage XXVI gemessen. Das Ergebnis war 8,2 %, Herr Minister.

BM Sigmar **Gabriel**: Nach meinen Unterlagen haben Sie das 2007 gemacht und nicht 2006.

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Ja, 2007.

BM Sigmar **Gabriel**: Da widersprechen wir uns nicht, nachdem wir durchgesetzt hatten, dass Sie nach Anlage XXVI prüfen müssen. Sie haben hier eine falsche Wahrnehmung. Ich mache Ihnen keinen Vorwurf. Ich will Ihnen nur, weil Sie etwas zum Thema Prüfung gesagt haben, zwei Dinge sagen. Erstens: Meine Mitarbeiter sagen mir gerade, dass MD Dr. Lahl im Gespräch mit Ihnen darauf hingewiesen hat, dass Ihre Methode angewandt werden soll. Da haben Sie völlig Recht, allerdings bei der Partikelzählung – nicht beim Messverfahren. Das ist, wie Sie wissen, ein großer Unterschied. Insofern gibt es auch da keinen Widerspruch. Wir müssen nur präzise genug sein, über was gesprochen worden ist.

Zweitens: Zu dem von Ihnen vorgestellten Beispiel will ich gerne einmal vorlesen, was der methodische Mangel der Untersuchung aus unserer Sicht ist: „Die Gesamtzusammenfassung der Untersuchung durch TTM kommt zu dem Ergebnis, dass der Wirkungsgrad zum Beispiel eines der untersuchten Systeme lediglich bei 26,2 % liegt“. Dieser Wert resultiert allerdings aus der Bildung des Mittelwertes aller schlechtesten Werte, der im Rahmen des Vorhabens untersuchten unterschiedlichen Fahrzyklen. Eine solche Mittelwertbildung ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar, sondern Sie können bei sich selber nachlesen, dass Sie gute und schlechte Werte hatten, und dann haben Sie aus den schlechten Werten den Mittelwert gebildet, weil das natürlich Ihre feste Überzeugung ist. Das haben Sie dankenswerter Weise auch am Anfang gesagt, dass solche

offene Partikelminderungssysteme aus Ihrer Sicht nichts auf dem deutschen Markt zu suchen haben. Wir können das die nächsten zwei Stunden fortführen, Herr Mayer. Das bringt nichts in der Frage, warum hat das UBA Ihnen oder einem anderen Forschungsnehmer gegenüber nicht präzise das eingehalten, was wir von ihnen verlangt haben. Sie befinden sich in einer Verteidigungsposition, die ich nachvollziehen kann. Das würde ich an Ihrer Stelle auch machen. Sie sind an dem Vorgang hier unschuldig. Sie haben gar nichts damit zu tun, sondern es geht um das Binnenverhältnis von BMU und UBA und nicht um das Außenverhältnis vom BMU zu Ihnen. Hier sind Vorwürfe der Opposition laut geworden, dass mein Staatssekretär gelogen hätte und meine Staatssekretärin würde Müll im Deutschen Bundestag erzählen und wir seien verantwortlich für das zu späte Aufdecken der Betrugsfilter usw. Vom verantwortlichen Mitarbeiter der Abteilung im UBA ist angewiesen worden, gefälligst nicht mit uns über diese Fragen zu kommunizieren, sondern nur mit Ihnen. Hier gibt es die Anweisung des Verkehrsabteilungsleiters an seine Mitarbeiter, während seines Urlaubes nicht mit dem BMU zu kommunizieren. Das sind die Tatsachen, um die es hier geht. Da kann ich Ihnen versichern, das ist noch eine lange Liste von Beispielen, die wir zu dem Thema hier vortragen können. Es wäre hilfreich gewesen, dies vor vier, sechs, acht oder zehn Jahren zu klären, dann hätten wir dieses Problem jetzt nicht. Allerdings klären wir dies jetzt. Darauf können sich alle verlassen.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich möchte nur darauf hinweisen, dass wir uns in einer Frage-Antwort-Runde befinden. Die Kollegin hatte eine Frage an den Experten gestellt. Daraufhin wurde ausnahmsweise zugelassen, dass der Minister antwortet. Ich finde, so können wir nicht weiterarbeiten. Ansonsten werden wir hier nicht fertig.

Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will jetzt auch noch einmal zum Verfahren einiges klären. Es kann doch nicht sein, dass wir uns verständigen, dass wir einem Experten Fragen stellen und wir sollen uns streng an die Fragen halten und der Minister redet immer, wann er mag und sagt alles, was er sagen will. Dann muss er sich auch daran halten, dass er dann redet, wenn er gefragt wird.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich habe jetzt auch direkt Fragen an den Minister. Herr Minister, die FDP-Bundestagsfraktion hatte eine Kleine Anfrage gestellt. In dieser wurde u. a. abgefragt, wann der Minister, der beamtete Staatssekretär und beide Parlamentarische Staatssekretäre des BMU und zwar einzeln von diesen Problemen Kenntnis erhalten haben. Daraufhin hat die Bundesregierung geantwortet, die Hausleitung des BMU war im Dezember 2006 informiert. Daraufhin habe ich den beamteten Staatssekretär in der Umweltausschusssitzung gefragt, was denn die Hausleitung bedeutet. Er hat dies zunächst einmal offen gelassen. Ich habe danach gefragt, ob das bedeutet, dass er die Hausleitung ist und er hat es in dem Fall bejaht. Ich habe daraufhin nachgefragt, ob denn der Minister und die Parlamentarischen Staatssekretäre informiert worden sind. Dann hat er gesagt, dies sei Gegenstand der Abteilungsleiterrunden gewesen und deshalb hätten die das gewusst. Dann habe ich nachgefragt, ob das bedeutet, dass der Minister und die Parlamentarischen Staatssekretäre im Dezember 2006 informiert waren. Daraufhin hat StS Machnig gesagt, daran könne er sich jetzt nicht so genau erinnern. Dann habe ich PStS Müller gefragt, ob er sich denn erinnern könne, wann er informiert worden ist und er hat gesagt, im Herbst 2007. Jetzt würde ich ganz gern, da offensichtlich Ihre Staatssekretäre diese Frage nicht einhellig klären können, von Ihnen wissen, erstens, wann wurden Sie von StS Machnig und wann wurden die Parlamentarischen Staatssekretäre informiert? Ich möchte darauf hinweisen, dass in den Unterlagen, die uns vom BMU zur Verfügung gestellt worden sind, ausgerechnet die Besprechungsprotokolle, die Kollegin Höhn und ich bezüglich der Abteilungsleiterrunden im Dezember 2007 und den Besprechungen in der Hausleitung angefordert haben, nicht enthalten sind. Ich wäre also dankbar, wenn Sie das, was Sie uns jetzt hier erklären, dann auch mit den entsprechenden Unterlagen untermauern könnten. Dies wäre die erste Frage. Die zweite Frage ist, wenn Sie im Dezember 2006 als Hausleitung, wer auch immer jetzt damit gemeint ist, Bescheid wussten, dass es hier ein Problem mit fehlerhaften Filtern gibt, warum hat das BMU das UBA angewiesen, einen Folgeauftrag, also eine Änderung der Vertragsgrundlage und eine Ausdehnung auf das Jahr 2007 auch mit Haushaltsmitteln des BMU, durchzuführen und hat nicht das Verkehrsministerium informiert, damit das Kraftfahrtbundesamt eine rechtswirksame Überprüfung die-

ser Filtersysteme machen kann, denn das UBA ist für diese Zulassung, für die Betriebserlaubnis überhaupt nicht zuständig. Deshalb würde ich gern wissen, warum Sie sich entschieden haben, das Kraftfahrt-Bundesamt oder das Verkehrsministerium nicht zu informieren und stattdessen erneut Haushaltsmittel des BMU dafür auszugeben, eine Prüfung zu machen, für die das BMU und das UBA eigentlich gar nicht zuständig sind?

BM Sigmar **Gabriel**: Ich dachte, ich hätte durch die Erklärung, wie es zu dem Forschungsvorhaben gekommen ist, exakt diese Frage erklärt. Ich will es jetzt nicht noch einmal vorlesen. Die Verlängerung ergibt sich schlicht und ergreifend daraus, dass wir bei Vorlage der ersten Teilergebnisse des Forschungsauftrages durch TTM Mayer im Oktober 2006 feststellen mussten, dass unsere Anforderung und die Anforderung des Präsidenten des UBA aus dem Jahr 2006 auf Orientierung und Einhaltung einer deutschen Prüfvorschrift, nicht eingehalten wurde. Dann haben wir gesagt, weil das der Fall ist hat dann die Besprechung am 1. Dezember 2006 gemeinsam mit den Partikelfilterherstellern stattgefunden, die sich auch über methodische Probleme der ersten Teilergebnisse dort ziemlich klar geäußert haben. Deswegen haben wir gesagt, jetzt muss das aber passieren. Da aber natürlich das Haushaltsjahr 2006 herum war und da trotz der eindeutigen Weisung von Herrn Jain am 15. März 2006 die Haushaltsmittel nicht zuerst entlang der deutschen Prüfvorschrift ausgegeben wurden, sondern die deutsche Prüfvorschrift nicht Gegenstand des Forschungsvorhabens war, mussten wir in 2007 erneut Haushaltsmittel zur Verfügung stellen. Es ging, Abg. Michael **Kauch** (FDP), damit nicht um die Suche nach fehlerhaften Filtern. Es ging um ein Forschungsvorhaben, dessen gesamter Ausgang eine andere Debatte gewesen ist. Das geht auch schon deshalb nicht, weil der massenhafte Einbau von Filtern ja erst am 1. April 2007 losging. Verstehen Sie, Sie haben die Wahrnehmung, 2006 habt ihr doch gemerkt, da gibt es ein Problem mit fehlerhaften Filtern, vielleicht sogar mit Betrug, warum habt ihr da nicht das KBA informiert. Tatsache ist, dass wir zu diesem Zeitpunkt (Oktober 2006) über ein ganz anderes Forschungsvorhaben diskutiert haben. Wir haben doch jetzt gefragt – da können Sie den Kollegen Zinke fragen – wenn wir euch das damals im Oktober 2006 geschickt hätten, wäre man da aktiv geworden. Ich nehme einmal die Antwort vorweg – nein, wären

wir nicht. Das ganze Ding war noch gar nicht losgegangen und es gab gar keine Anhaltspunkte dafür. Im Gegenteil, es gab Anhaltspunkte in der Studie, dass Filtersysteme, die sich später als betrügerisch herausgestellt haben, dort durchgelaufen sind und andere, die hinterher als gut herauskamen, als problematisch dargestellt wurden. So jedenfalls ergibt sich das in der Aktenlage. Sonst hätte das UBA am Ende des gesamten Prozesses nicht auf die mangelnde Verwertbarkeit der Forschungsergebnisse hingewiesen. Nicht wir, sondern das UBA. Solange Sie der Überzeugung sind, im Oktober 2006 sei es offensichtlich gewesen, dass – ich benutze jetzt einmal den Begriff der DUH – Betrugsfilter auf dem Markt sind, solange werden Sie das Problem nicht auflösen können. Das ist aber nicht Gegenstand des Forschungsvorhabens gewesen. Die Debatte darüber hat später begonnen.

Zur zweiten Frage der Protokolle: Über Abteilungsleiterbesprechungen bei uns, weil sie sehr häufig stattfinden, gibt es keine Protokolle, sondern wir gehen davon aus, dass die Kolleginnen und Kollegen – es ist ein relativ kleiner Kreis, die da anwesend sind – in der Lage sind, die Arbeitsaufträge, die sie bekommen, sich selbst merken zu können. Ich glaube sowieso, dass eines der Probleme, die wir hier finden, eher die E-Mail-Kultur zwischen den Beteiligten gewesen ist. Im Kern geht es um die Frage, wenn Sie mir die Bemerkung trotz der Frage gestatten, dass wir hier eine Überprüfung des Wissenschaftsrates über die Ressortforschung haben. Die Anforderung des Wissenschaftsrates ist, dass die Bundesbehörden, die Ressortforschung betreiben, freier werden müssen. Sie müssen sich mehr wie eine außeruniversitäre Forschungseinrichtung verhalten. Wenn Sie erleben wollen, was dann die Folge ist, dann können Sie dem Wissenschaftsrat dies Beispiel schicken. Dies ist die verinnerlichte Haltung. Da ist das Kernproblem.

Jetzt zu Ihrer Kleinen Anfrage, wer war wann informiert. Ich bin im Umfeld der Debatte mit der DUH über die Herausgabe der Studienergebnisse nach Umweltinformationsgesetz von den Angehörigen der Hausleitung, StS Machnig, darüber informiert worden, dass es ein solches Begehren gibt und dass das BMU der Überzeugung ist, die Herausgabe dieser aus unserer Sicht eben damals nicht ausreichend validen Forschungsergebnisse uns eher in Schadensersatzprobleme bringen würde. Wir haben dann lernen müssen, dass das Gericht

uns gesagt hat, ihr hättet die herausgeben müssen, allerdings mit dem Vermerk, dass es nicht valide ist. Das haben wir dann getan und das hat UBA dann auch getan. Darüber bin ich, ich kann Ihnen jetzt nicht sagen, ob das noch im Dezember war, weil der Brief von der DUH etwa am 20. Dezember bei uns angekommen ist oder ob das erst im Januar war, über diese Frage informiert worden und habe auch die Auffassung geteilt. Meine Rechtsauffassung war die gleiche wie die des Staatssekretärs, aber wie wir feststellen mussten, die falsche. Man kriegt vor Gericht nicht Recht, sondern ein Urteil. Das haben wir akzeptiert. Dieses Problem der Auseinandersetzung zwischen BMU und UBA über das Forschungsvorhaben und über die offensichtlich jahrelange problematische Kultur, die dort geherrscht hat, bin ich erst im August 2007 in Kenntnis gesetzt worden. Dazwischen war mir klar, da gibt es ein UEG-Verfahren und da geht es um Probleme mit der Fehlerhaftigkeit oder Nichtfehlerhaftigkeit unserer Systeme, dies war meine Wahrnehmung. Weil später im Jahr 2007 deutlich wurde, dass es fehlerhafte Filter gibt, habe ich so ähnlich argumentiert wie Sie, da muss Euch doch klar gewesen sein, dass fehlerhafte Partikelfiltersysteme da sind und warum seid ihr dem nicht nachgegangen. Das habe ich im August 2007 begonnen, vorher wusste ich das nicht und sah auch keinen Anlass, das zu machen, weil ich von den Problemen zwischen der Verkehrsabteilung des UBA und des BMU erst im August 2007, jedenfalls tiefere Kenntnis erhalten habe. Dann sind wir allerdings auch tätig geworden. Die Kollegin Klug hat hinreichend in der Beantwortung Ihrer Anfrage im Bundestag etwas gesagt, und ich muss das nicht noch einmal vorlegen. PStS Müller war zuständigkeitshalber nicht aktiv in den gesamten Vorgang eingebunden, weil das Thema in der hausinternen Arbeitsteilung in der Hausleitung bei der Kollegin Klug liegt.

Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zwei Fragen an den Minister, aber auch an andere Sachverständige. Die erste Frage an den Minister ist, Sie haben jetzt gesagt, die Studie von TTM Mayer hätte methodische Fehler gehabt. Herr Mayer hat selbst gesagt, er wollte gar nicht nach Anlage XXVI prüfen. Warum haben Sie eigentlich jemandem, der methodische Fehler hat, den Nachfolgeauftrag gegeben, nach Anlage XXVI zu prüfen, wenn er das erstens gar nicht wollte und zweitens in seiner ersten Studie schon methodische Fehler hatte? Die zweite Frage,

die ich gern an Sie richten möchte, ist, in den Unterlagen, die die Staatssekretärin dem Ausschuss zur Verfügung gestellt hat, gibt es einen Anhang 22. Das ist eine Mail von MD Dr. Lahl an StS Machnig vom 23. August 2006: Da heißt es wörtlich, dass die Untersuchungsergebnisse „Munition gegen unsere Nachrüstkonzeption generieren kann. Damit wäre der sich abzeichnende Nachrüstkompromiss der Länder mehr als fraglich“. Also im August 2006 stellen Sie fest, dass offensichtlich die jetzt anstehenden Ergebnisse der ersten Untersuchungen zu dramatisch schlechten Ergebnissen führen, dass Sie selber in politische Probleme kommen. Wie kann ich diese Äußerung von MD Dr. Lahl interpretieren und dass Sie weitere Prüfungen vorgenommen haben und das KBA und das Bundesministerium für Verkehr nicht informiert haben, oder sehr viel später erst?

An Herrn Prof. Troge (UBA) habe ich folgende Frage: Entscheidend ist jetzt, wann hat das UBA – das UBA ist ja dasjenige, was an allem Schuld ist – von dem BMU die genaue Weisung bekommen, jetzt nach Anlage XXVI zu prüfen? Der Minister sagt, dass es ein Telefonat im Januar 2006 gegeben hat. Ich zitiere jetzt einmal aus der Pressemitteilung des UBA vom 8. Februar 2008: „Das BMU wies im Frühjahr 2006 das UBA darauf hin, den Forschungsauftrag auf der Basis der Anlage XXVI zu erteilen“. Es gibt eine Mail Ihres Pressesprechers, die sagt, dass das BMU gerichts-feste Daten nach Anlage XXVI wollte, wurde dem UBA erst im August 2006 deutlich. Ich würde gern wissen, ob es das Telefonat vom Januar gibt und ob das so deutlich war, dass Sie daraus erkennen mussten, dass Sie diesen Vertrag mit Anlage XXVI abschließen? Und wenn es so deutlich war, warum haben Sie es nicht getan? Warum schreiben Sie dann in Ihren Pressemitteilungen, dass die Weisung erst im Frühjahr kam und teilweise die gerichts-feste Sache sogar erst im August?

An Herrn Mayer habe ich folgende Frage: hnen werden ja methodische Fehler vorgeworfen. Sie haben die erste Studie gemacht und die zweite mit Anlage XXVI und Sie sagen, dass Sie eigentlich eher ungern die Anlage XXVI geprüft haben. Ich würde ganz gerne wissen, warum halten Sie nicht viel von der Anlage XXVI und waren die Ergebnisse der ersten Prüfung aus Ihrer Sicht schon ausreichend genug, um die Fehlerhaftigkeit der Systeme darlegen zu können? Eben hat der Minister gesagt, es war überhaupt nicht ersichtlich,

dass die erste Prüfung deutlich machte, dass die Filter betrügerisch eingesetzt worden sind. Da haben Sie mit dem Kopf geschüttelt, deshalb hätte ich gerne Ihre Meinung zu dieser Position. War das aus Ihrer Sicht schon aus den Ergebnissen der ersten Studie sichtbar, dass die Filter nicht in Ordnung waren und man etwas unternehmen müsste?

An Herrn Zinke (KBA) habe ich die Frage: Es ist nach Anlage XXVI geprüft worden. Das ist eigentlich die Gesetzeslage. Wenn ich ein Forschungsvorhaben herausgebe, dann muss ich eigentlich etwas darüber Hinausgehendes prüfen und die erste Forschung, die Herr Mayer gemacht hat, war auch, dass man die verschiedenen Partikelfiltersysteme prüfen will. Wäre das überhaupt Aufgabe des BMU in Form eines Forschungsauftrages gewesen, ob ein Filter die Gesetzesvorgaben ja oder nein erfüllt oder wäre es nicht vielmehr die Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums oder des Kraftfahrzeug-Bundesamtes gewesen, zu schauen, ob Filter die Gesetze erfüllen oder nicht? Ist es üblich, dass man Forschungsaufträge vergibt, um zu überprüfen, ob die Gesetzeslage eingehalten wird?

BM Sigmar **Gabriel**: Ich kann nur auf den letzten Punkt hinweisen, den Sie genannt haben. Wir haben nicht einen Forschungsauftrag vergeben, mit dem Ziel, die Gesetzeslage zu überprüfen. Dies ist nicht Gegenstand des Forschungsvorhabens gewesen. Sondern, wenn man sich an der Anlage XXVI orientiert hätte, wären wir möglicherweise früher auf die Tatsache gestoßen, dass es solche Filter gibt. Das ist der Zusammenhang. Es gibt keinen Forschungsauftrag des UBA, ausgelöst durch das BMU an irgendwen, der sagt, jetzt überprüft doch einmal, ob eigentlich die gesetzlichen Zulassungen korrekt abgelaufen sind. Dies unterstellen Sie gerade. Dies ist eine Unterstellung, die nicht den Tatsachen entspricht.

Sie haben gefragt, warum haben wir, wenn wir methodische Fehler gesehen haben, dann den Forschungsnehmer nicht gewechselt. Aus meinem Kenntnisstand ist das damals diskutiert worden, weil dann das Verfahren noch einmal deutlich aufwendiger gewesen wäre und vermutlich deutlich mehr gekostet hätte. Das ist meine Interpretation, dass die damit befassten Kolleginnen und Kollegen im Hause der Überzeugung gewesen sind, dass es besser ist, dieses Forschungsvorhaben zu ergänzen. Es ist erstens zeitlich besser, zweitens

kostenmäßig besser, als ein völlig neues Forschungsvorhaben zu beginnen. Ich habe ja gesagt, von daher geht es gar nicht darum, dem UBA die Schuld zuzuweisen, dass wir im Oktober 2006 nach Vorlage möglicherweise deutlich härter bis hin zum Entzug des Forschungsvorhabens hätten gehen müssen. Das ist ja eine Kritik, die ich mir durchaus anziehe. Es ist ja nicht so, dass wir sagen, wir hätten in diesem Verfahren im Laufe des Jahres 2006 nun absolut bis ins letzte Detail alles richtig gemacht, sondern wir haben uns darauf verlassen, dass bestimmte Zusagen eingehalten werden. Ich nehme an, auch der Präsident des UBA hat sich auf eine Grundloyalität seiner Mitarbeiter verlassen und dann sind wir mit einem Forschungsergebnis konfrontiert worden, das jedenfalls das, was wir wollten, nicht beinhaltet hat, aus welchen gut gemeinten Gründen auch immer.

Zur E-Mail: Die E-Mail bestätigt das, was ich vorhin gesagt habe, dass es offenbar bei dem verantwortlichen Leiter der Verkehrsabteilung im UBA um die offenen Systeme ging und die Nachrüstung mit offenen Systemen zu verhindern. Exakt das war das Ziel. Dies gibt diese Mail wieder. Da wir uns an die klugen Beschlüsse von Rot/Grün zum Thema PMS und offene Systeme und meines Amtsvorgängers sinnvoller Weise gebunden fühlten, fanden wir das keine gute Idee, die offenen Partikelminde rungssysteme zu verhindern. Darauf hat MD Dr. Lahl mit der E-Mail an den Staatssekretär hingewiesen. Das ist eine politische Interpretation des Abteilungsleiters MD Dr. Lahl im BMU bei uns. Der muss man nicht folgen. Das ist seine politische Interpretation. Ich teile die ausdrücklich. Ich habe auch diesen Eindruck und deswegen können wir gerne, wenn Sie das wünschen, weitere Belege dafür anführen, dass das der Hintergrund der Debatte war. Ein paar habe ich ja in der von mir nicht ganz vorhersehbaren Erregungsphase vorhin schon geschildert.

Prof. Dr. Andreas **Troge** (Präsident des Umweltbundesamtes): Ich bestätige das Telefonat vom 23. Januar 2006 zwischen dem Mitarbeiter, Herrn Mönch (UBA) bei Herrn Jain (BMU). Herr Jain äußerte in diesem Telefonat ausweislich der Information, die ich aus dem Bundesumweltamt habe, es soll nach Anlage XXVI gemessen werden. Das Inkrafttreten dieser Anlage stand am 1. Februar 2006 an. Der halt war also längst bekannt. Herr Mönch hat dann erklärt – und jetzt kommt eine entschei-

dende Weichenstellung – dazu brauche ich einen Erlass. Ich habe ihn gestern noch einmal dazu befragt und dieser Punkt war jetzt aus seiner Sicht wichtig, weil er im Grunde aus seiner Hierarchie einen anderen Auftrag, zumindest was den Schwerpunkt anging, zu erarbeiten hatte. Das ist der entscheidende Punkt. Wenn man sich einmal in die Rolle eines wissenschaftlichen Mitarbeiters versetzt, dann muss er etwas haben, um etwas anschieben zu können. Ich schließe mich Herrn Mönch insofern an, hätte ich das gewusst, hätte ich handeln können. Ich hatte nichts Schriftliches.

Ihre zweite Frage bezog sich auf den August. Da hat der Pressesprecher Recht.

Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wann ist der Erlass denn gekommen?

Prof. Dr. Andreas **Troge** (Präsident des Umweltbundesamtes): Der Erlass ist in Schriftform am 15. Dezember 2006 gekommen. Der entscheidende Punkt ist nur, dass, um als vernünftige Behörde zu handeln, man nicht immer Erlasse braucht, insbesondere, wenn man mit der Behördenleitung spricht. Ich habe anlässlich der Umweltministerkonferenz am 23./24. Mai 2006 ein Telefonat mit MD Dr. Lahl in ganz anderen Angelegenheiten gehabt. Dabei spielte auch der Umstand eine Rolle, dass MD Dr. Lahl sagte, ihr messt nicht den Dauerlauf, die 4.000 km, wie in der Anlage XXVI vorgesehen. Dem bin ich nachgegangen und habe gesagt, in der nächsten Woche, und das war der 30. Mai, in den Leitungsbesprechungen, messt mir nach Anlage XXVI. Das BMU möchte das und von der Intention des Projektes ist es auch sinnvoll zu messen, weil ja die Frage war, kann man rechtzeitig, bevor die Nachrüstung anhebt, möglichst klar erkennen, welche Partikelminderungssysteme hinreichend leistungsfähig sind und welche nicht. Es fanden dann im Sommer bis Ende August mehrere Gespräche auf Leitungsebene, also Fachbereichsleitung, Verkehrsabteilungsleitung und MD Dr. Lahl im Ministerium statt und dabei kam heraus, dass mir mein Fachbereichsleiter berichtete, die Anweisung sei gegenüber dem Abteilungsleiter nicht durchsetzbar, nach Anlage XXVI zu messen. Darauf griff ich zur Feder und habe unterstrichen, dass dies so gemessen wird, denn wir sind eigentlich gewohnt, Aufträge unserer Kunden auch zu erfüllen. Damit war ja keine Zielvorgabe verbunden, was dabei heraus-

kommen soll, nur um das hier klar zu machen. Ich habe gesagt, wenn das BMU das will und es spricht nichts dagegen, dies zu wollen, dann machen Sie bitte die Untersuchungen nach Anlage XXVI.

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Hat die erste Studie Hinweise gezeigt, dass diese Filter unbrauchbar waren und hätte jemand, der technischen Sachverstand mitbringt, die Studie lesen und daraus schließen können, dass Alarmglocken angehen müssen? Dazu möchte ich Ja sagen. Die Inhalte dieser Studie, und nehmen Sie zur Kenntnis, ich mache das mehr als zehn Jahre und in der ganzen Welt untersuche ich Filter. Wir haben klar gezeigt, von den vier gemessenen Filtern haben drei völlig versagt, die hatten sogar negative Wirkungsgrade, d. h., sie haben gespeicherten Ruß abgeblasen. Das ist alles dokumentiert, das sind Minuswirkungsgrade. Wenn jemand, der einen Filter befürworten will, Daten unter irgendwelchen Bedingungen ziehen, so ist Anlage XXVI Ja oder Nein ganz gleichgültig. Die Wirklichkeit hält sich nicht an die Anlage XXVI, sondern die Wirklichkeit hat ganz andere Vorgaben. Jemand, der einen solchen Filter bezahlt und hinterher aufs Gas tritt, dann kommt eine Rauchwolke heraus, das haben wir demonstriert, gezeigt, gefilmt. Das alles ist weitergegeben worden. Jeder, der technischen Sachverstand hat und diesen Bericht anschaut und ernst nimmt, hätte - übrigens waren das nicht einzelne, vorläufige Ergebnisse, sondern alle Ergebnisse waren hier im Hause oder abgeschickt, am 10. Oktober 2006, waren alle Ergebnisse hier – absolut, sofort handeln müssen, wenn man die Absicht gehabt hätte, schlechte Filter zu vermeiden. Man hätte dann weiter untersuchen können. Diese Frage muss so beantwortet werden. Daran darf überhaupt kein Zweifel bestehen. Dann haben wir alle Fragen nochmal untersucht. Wir haben keine einzige Zahl in diesem Bericht ändern müssen. Die haben alle Bestand aufgrund der Messungen gehabt. Das Ergebnis ist so schlecht bezüglich drei von vier Filtern, dass man die nicht hätte weiter bestehen lassen dürfen. Das ist mein Urteil.

Das zweite war die Frage, warum ich die Anlage XXVI für ungeeignet halte, Filter zu überprüfen. Es geht doch um gesundheitliche Fragestellungen und jeder weiß, dass die großen Partikel eigentlich ungefährlich sind und kleine Partikel sind tödlich. Wenn man nun einen Filter bezüglich seiner Wirksamkeit untersucht,

dann muss man einerseits wegen der unterschiedlichen gesundheitlichen Wirkungen von Partikeln unterschiedlicher Größe, andererseits wegen der Eigenschaften von Filtern auf Partikel unterschiedlicher Größe unterschiedlich zu reagieren, in Abhängigkeit der Partikelgröße, die Abscheideeigenschaften messen. Das steht in allen DIN-Normen drin. Das machen die Ingenieure seit 100 Jahren so. In der Anlage XXVI ist die Partikelgröße überhaupt nicht erwähnt. Wenn man sicher sein will, dass man die kleinen Partikel wirklich rausbekommt, dann muss man die kleinen Partikel zählen. Das macht die Anlage XXVI nicht. Sie wiegt die Partikel. Wenn man wiegt, dann werden nur die großen Partikel berücksichtigt, aber die kleinen fallen einfach überhaupt nicht ins Gewicht. Die EU hat sogar die Schweizer Vorschrift zur Messung von Partikeln am 20. Juni 2007 in eine neue Richtlinie übernommen, die für Euro-5 und Euro-6 gelten sollte. Auch das ist nicht enthalten.

Alle Systeme, die im Abgas platziert werden, können sich von der Emission erzeugen. Wir haben Dioxine gemessen, wir haben Nitro-PH gemessen, außerordentlich giftige Stoffe, die entstehen können. Deswegen ist es zwingend, dass solche Systeme auf Sekundäremissionen untersucht werden müssen. Das ist bei uns Standard. Der Begriff Sekundäremission kommt da überhaupt nicht vor.

Diese Filter leben davon, dass aus NO, einem relativ ungiftigen Stoff im Abgas, NO<sub>2</sub> erzeugt wird, ein zehnmal giftigerer Stoff, damit mit dem NO<sub>2</sub> der Ruß verbrannt werden kann. Das muss man überprüfen, wie viel dabei herauskommt, denn NO<sub>2</sub> ist ein hochtoxischer Stoff, der auch verantwortlich für die Erzeugung von Ozon in verkehrsnahen Gebieten ist. Es ist ein schweres Molekül, was unten am Boden bleibt. Die Untersuchung von NO<sub>2</sub> kommt überhaupt nicht vor.

Die Lebensdauer: Das sind alle Systeme, die von Katalysatoren abhängen. Katalysatoren altern vom ersten Tag an. Bei unseren Filtern in der Schweiz muss man einen Dauerlauf über 100.000 km fahren, bevor man einen Filter freigibt. Hier fährt man 4.000 km. Das ist gar nichts. Man darf das der Öffentlichkeit eigentlich gar nicht bekanntgeben.

Die Konditionierung ist üblich bei technischen Messungen, immer wieder die gleichen Bedingungen zu haben. Hier geht es darum, dass ein Fahrzeug 2.000 km gefahren ist, es kommt

auf die Rolle, dann wird es erstmal beschleunigt, dass aller gespeicherter Ruß rausgeblasen wird und dann wird gemessen. Man bügelt alle negativen Eigenschaften der Filter weg. Die Filter werden viel zu gut beurteilt. Das habe ich alles sehr ausführlich dargestellt und schriftlich hinterlegt und weitergegeben. Ich muss aber auf die wiederholte Darstellung eingehen, dass nicht darauf reagiert werden sollte, Anlage XXVI zu Grunde zu legen, benutzt wird anstelle der anderen Messungen. Die ursprüngliche Intention von MD Dr. Lahl war, nach unseren in der Schweiz bestehenden Methoden, die auch genormt sind, zu messen. Das haben wir gemacht. Wenn Herr Jain (BMU) eine E-Mail geschrieben und gesagt hat, sie sollten jetzt die Anlage XXVI stärker berücksichtigen, dann haben wir diese in Ansprache mit dem UBA besser berücksichtigt, noch mehr Zyklen aufgenommen, so wie er das gesagt hat. Er hat nie gesagt, Stopp mit diesen Messungen und Fortsetzung mit Anlage XXVI. Das ist einfach nicht wahr. Diesen klaren Stopp hat es nie gegeben. Ich weiß nicht, was alles gelaufen ist zwischen dem UBA und dem BMU, aber ich kenne mindestens diese E-Mail vom 15. März 2006. Nicht einmal in dieser E-Mail steht in irgendeiner Form ausgedrückt, Stopp der jetzigen Messungen und Weiterführung mit Anlage XXVI. Wenn man das vorwirft, dann ist das falsch. Das mag aus der Retrospektive so ein bisschen aussehen. So ist es nicht gelaufen. Deswegen haben wir gemäß Auftrag und gemäß Lastenheft gemessen und Ergebnisse produziert, die wahrlich zu einem Stopp dieser ganzen Übungen hätten führen müssen.

Ekhard Zinke (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Zur Rolle des Kraftfahrt-Bundesamtes: Das Kraftfahrt-Bundesamt ist Genehmigungsbehörde im Bereich des gesamten Zulassungsverfahrens. Wir genehmigen Systeme, Bauteile oder auch ganze Fahrzeuge. Im Rahmen der vorgegebenen Rechtslage, an der haben wir uns zu orientieren. Diese haben wir zu exekutieren und nicht zu hinterfragen. Das ist für uns der Maßstab. Das ist auch der alleinige Maßstab. So sind wir auch bei den Nachprüfungen vorgegangen. Forschungsaufträge, die sich etwaig mit der bestehenden Rechtslage befassen, diese bewerten, zu untersuchen und dergleichen mehr, ist nicht Gegenstand der Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes, zumindest bislang nicht. Gleichwohl erlaube ich mir, auch wenn Sie es nicht gefragt haben. Ich habe die Fragestellung an

meine technische Abteilung, an meine Ingenieure gestellt. Hätte uns nur hypothetisch zu einem früheren Zeitpunkt der Erkenntnisstand der Teilergebnisse aus dem Forschungsvorhaben von TTM Mayer vorgelegen, und zwar vor dem Zeitpunkt Mitte August 2007, hätten wir das zum Anlass genommen, dass Alarmglocken bei uns angegangen wären? Hätten wir dann eine Nachprüfung nach der Anlage XXVI gestartet? Ich habe das sehr dezidiert gefragt. Mir ist die klare Antwort gegeben worden: Nein. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind aus der Sicht des Krafftahrt-Bundesamtes keinerlei Indiz dafür, dass die dort untersuchten Systeme etwaig hinsichtlich ihrer Normkonformität nach der Anlage XXVI ggf. nicht in Ordnung seien. Sie geben noch nicht einmal einen begründeten Anfangsverdacht, dieser Frage dezidiert näher nachzugehen. Es sind bereits ausgeführt worden das Verfahren, das zu hinterfragen ist, die Zielrichtung der Werte, die grammetrische Betrachtung im Gegensatz zur Partikelmessung von der Masse her und insbesondere die Instabilität des Fahrzeuges, Stichwort Rohemission, und nicht nachprüfbarer Nejustierung des Versuchsfahrzeugs. Alles das wäre für meine Ingenieure kein Anlass gewesen, eine Nachprüfung nach Anlage XXVI zu starten. Der technische Sachverstand des Krafftahrt-Bundesamtes, Abt. Technik, ist sowohl national in der Industrie als auch international völlig außer Frage. Ich habe 100 %-iges Vertrauen, dass die sachverständige Expertise, die mir dort entgegengebracht wird, auch belastbar ist.

BM Sigmar **Gabriel**: Die Klarstellung des Präsidenten des KBA war sehr eindeutig. Trotzdem ein paar Bemerkungen aus unserer Sicht. Ich bin Herrn Mayer dankbar, dass er nochmal klargemacht hat, dass er gegen offene Filtersysteme ist und gegen die Anlage XXVI als Grundlage der Prüfvorschrift. Das ist sehr deutlich geworden. Das ist auch der Grund, warum bei seinem Vorhaben, er hat gesagt, drei von vier getesteten Partikelfiltersystemen durchgefallen sind, denn er hat Durchschnittswerte gebildet, bei dem z. B. auch das Filtersystem TWINTEC durchgefallen ist, das derzeit nach dem was uns vorliegt, auf dem Markt ist und nicht als eines dieser Betrugsfiltersysteme gilt. Nach dem neuen europäischen Fahrzyklus kommt es auf eine 42 %-ige Minderung in Ihren Unterlagen, in Ihrem Messprogramm. Da Sie dann aber eine Vielzahl anderer Messungen vorgenommen und dann einen Durchschnitt gebildet haben, landet das bei

26,2 %. Deswegen kommen Sie zu der aus Ihrer Sicht nachvollziehbaren Überzeugung, man dürfe ein solches System nicht zulassen. Sie haben eine bestimmte Auffassung, was zulassungsfähig ist und was nicht. Das deckt sich nicht mit der deutschen Rechtslage. Das ist das Kernproblem in dem Zusammenhang. Ob es einen schlechten Filter gibt oder nicht, das haben Sie deutlich gemacht, machen Sie an bestimmten Minderungsleistungen fest. Bei uns wird das rechtlich geklärt. Das ist die Anlage XXVI. Wir haben das Recht, die zu kritisieren. Man muss hier schon klarstellen, es geht hier um einen anderen Sachverhalt. Selbst das UBA war am Ende der Überzeugung, dass ihre Messungen nicht valide sind, weil sie solche und andere methodische Maßnahmen nicht akzeptiert haben. Das UBA hat das so in das Internet gestellt, und das deckt sich auch mit unserer Auffassung.

Nochmals zu der Methode. MD Dr. Lahl hat in einem Gespräch mit Ihnen Ihre Methode bei der Partikelzählung akzeptiert, nicht beim Messverfahren. Sie haben das zum wiederholten Mal gesagt, und dann zu der E-Mail von Herrn Jain (BMU) vom 15. März, bei der Sie behaupten, dort stehe nicht in irgendeiner Weise die Anforderung drin, nach Anlage XXVI zu prüfen. Dann will ich Ihnen das gerne vorlesen. Grundlage sollte zweifelsfrei der Europäische Zyklus und bezüglich der Beladung die Deutsche Prüfvorschrift sein, das ist die Anlage XXVI. Wenn es das Budget zulässt, im März schreibt er das, wären andere genormte Zyklen sicherlich auch noch zusätzlich interessant. Hier gibt es eine ganz klare Anweisung.

Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) hat gefragt, was ist ein Erlass und was ist eine Weisung. Es gibt einen Erlass schriftlich vom 06.10.2005, dass vor und während des Vorhabens eine enge Abstimmung stattzufinden hat. Das ist nicht eingehalten worden. Wir haben den Vertragstext nach Vertragsschluss, das ist der 3.3., Unterschrift von Herrn Mayer, erst am 14.03. erhalten. Das erklärt auch die Differenz zwischen UBA und uns, was die Anforderung von Herr Mönch nach einem Erlass angeht. Herr Mönch hatte, weil er, darauf hat Prof. Dr. Andreas Troge (UBA) dankenswerterweise in großer Offenheit hingewiesen, in seiner Hierarchie Schwierigkeiten, die Verabredungen mit dem BMU durchzusetzen, um einen Erlass gebeten. Wir sind davon ausgegangen, dass dieser Erlass dann erfolgt, wenn uns der Forschungsvertrag zugeleitet wird, vor Vertragsabschluss und

dass wir dann sagen, was wir in diesem Forschungsvertrag richtig und nicht richtig finden. Das kann man allerdings nur machen, wenn sich das UBA an die Weisung hält, uns vor Vertragsabschluss das Forschungsvorhaben zuzuleiten. Dann wären allerdings auch der Erlass und die Weisung für die Umformulierung des Forschungsauftrages mit Sicherheit erfolgt. Das hat aber das UBA nicht gemacht. Deswegen sind wir davon ausgegangen, dass wir diesen Erlasscharakter herbeiführen können.

Ein Erlass ist durchaus bis hin zu einer mündlichen Ansprache, aber auch eine E-Mail oder ein Fax kann ein Erlass sein. Am 20.02. hat das UBA deutlich gemacht mit seiner E-Mail an TTM Mayer, dass es verstanden hat, was wir wollten. Die wollen, dass nach der deutschen Prüfvorschrift nach den Regeln der Zulassung geprüft wird. Es gibt kein Missverständnis, dessen was wir wollten und keine Unsicherheiten. Es gibt einen willentlichen Entschluss, das nicht umzusetzen. Es ist mindestens eine Weisung, wenn der Präsident einer Fachabteilung sagt, dass das gemacht wird, was das BMU will. Das ist unzweifelhaft eine Weisung. Wenn selbst die nicht durchgeführt wird, das sage Ihnen, was sollen wir eigentlich noch machen. Da gibt es auch eine öffentliche Debatte über die notwendigen Konsequenzen eines solchen Verhaltens. Dieses ganze Verfahren ist aus meiner Sicht ein Beleg dafür, dass es hier eine Kultur gibt, die wir verändern müssen, da haben wir uns herangemacht. Daraufhin hat der Präsident des KBA dankenswerterweise hingewiesen. Die Forschungsergebnisse von TTM Mayer hätten nicht zum Handeln des KBA geführt. Wäre nach der Anlage XXVI geprüft worden, wie wir das wollten, wären zufällig, obwohl das gar nicht Ziel des Forschungsvorhabens wäre, bereits im Verlaufe des Jahres 2006 Auffälligkeiten deutlich geworden. Die sind dann erst im August 2007 auffällig geworden. Hätten die vorher existiert, hätte das KBA vorher eingreifen können. Das ist der Kern des Problems. Ich finde, das müssen wir auch offen aussprechen. Es nutzt nichts, Leute zu entschuldigen. Ich entschuldige mich und mein Ministerium auch nicht. Ich sage auch, wir hätten härter durchgreifen müssen an der Stelle. Der Präsident wird sich auch überlegt haben, warum ist es eigentlich möglich, was muss Jahre passiert sein, dass ein Abteilungsleiter zu seinem Fachbereichsleiter sagt, ich mache das nicht, und der seinem Präsidenten sagt, meine Leute machen das nicht. Das ist nicht ein Jahr alt und auch nicht zwei. Da gibt es einen längeren Vorlauf und über den müssen wir

intern reden. Er ist jetzt offenbar geworden. Mir wäre es lieb gewesen, es wäre früher passiert.

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage an Prof. Dr. Andreas Troge (UBA). Sie haben am 1. Februar 2007 einen Brief unterschrieben. Darin verteidigten Sie die ersten Messergebnisse, wenn ich das so zusammenfassen darf. Trifft das zu? Waren die ersten Untersuchungen für das UBA durchaus aussagekräftig? Belegten diese zumindest einen hinreichenden Verdacht, dass einige Filter nicht ausreichend funktionsfähig waren? Eine Frage an Herrn Zinke: Wie lange braucht das KBA, um einen Filter nach Anlage XXVI zu prüfen? Wenn ich es richtig sehe, haben Sie dies im August 2007 innerhalb von drei Wochen ~~be-~~werkstelligt. Wie bewerten Sie die Untersuchung von Partikelfiltern durch das UBA und das BMU? Wenn BMU und UBA an Sie herangetreten wären mit der Bitte, einige Filter nach Anlage XXVI selbst prüfen zu lassen, wären Sie dem nachgekommen? Wussten Sie von den Untersuchungen und wenn ja, wozu dienten die Informationen. Wussten Sie, dass dabei auch nach Anlage XXVI geprüft werden sollte und haben Sie sich darüber nicht ~~ge-~~wundert? Frage an BM Sigmar **Gabriel**, ist die Bundesregierung bereit, die angeblich nicht aussagekräftigen ersten Ergebnisse von TTM Mayer einer unabhängigen Stelle zur Prüfung zu überlassen, wenn diese offenkundig fehlerhaft waren, wie das von Ihrem Ministerium immer wieder betont wird, hätten Sie nichts zu befürchten, aber ein eigenes Bild würden wir uns gerne machen. Sie haben ebenfalls die Situation des Marktes für die Partikelminde rungssysteme beschrieben. Wie will die Bundesregierung das jetzt wieder in Gang setzen. Soll es da eine Kampagne geben. Soll die steuerliche Förderung vielleicht ausgebaut werden oder wollen Sie gar nichts tun.

Prof. Dr. Andreas **Troge** (Präsident des Umweltbundesamtes): Die Aussagen des UBA beziehen sich auf die Eigenschaften der Partikelfilter von ihrer Technik her inkl. Beschichtung und ihrem inneren Aufbau. Wir haben aus dem TTM-Projekt sehr viel gelernt über die Eigenschaften von Partikelfiltern bezüglich der Abscheidung verschiedener Stoffe, also auch der nicht limitierten, wegen der technischen Eigenarten der Partikelfilter. Das ist richtig. Insofern stehe ich dazu. Nicht richtig ist, dass die Aussagen in den Maßstab der Anlage XXVI eingeordnet waren und dieser Maßstab ist gel-

tendes Recht und ist dem Forschungsprojekt zugrunde gelegt worden, weil wir herausbekommen wollten, wer sind die Bad Boys, die in der Anfangsphase eines Marktes hinsichtlich der Abscheidung der Partikelmasse und der Partikelzahl in Betracht kommt.

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Zu der Frage der Prüfdauer einer Anlage XXVI-Prüfung: Ich wäre sehr froh, wenn eine derartige Prüfung innerhalb von drei Wochen abschließbar wäre. Die Erfahrung hat mich leider gelehrt, nämlich die Erfahrung der Prüfaufträge, die wir im August 2007 in Auftrag gegeben haben, dass hier die mannigfaltigen Einflussfaktoren durchaus zu einer deutlich längeren Erstreckung führen. Das fängt an bei der Stabilität des Prüffahrzeuges und hört bei den Verhältnissen des Technischen Dienstes, der die Untersuchungen vornimmt, nicht auf, ob es dort z. B. einen Rollenprüfstand gibt oder ob ich einen Dauerlauftest tatsächlich händisch unter den Prüfbedingungen im Stadtverkehr ablaufen lassen muss. Auch das beeinflusst die Dauer. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass unterhalb von sechs bis acht Wochen normalerweise eine vollständige Prüfung nach Anlage XXVI leider nicht durchführbar ist. Das ist ungefähr der zeitliche Rahmen dabei.

Zum zweiten Teil der Frage: Hatte das Kraftfahrt-Bundesamt Kenntnis von dem Forschungsvorhaben, das hier Diskussionsgegenstand ist? Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte Kenntnis von einem Forschungsvorhaben, das beim UBA laufe. Genau diese undefinierte, unpräzisierte Form. Wir kannten weder den Forschungsauftrag noch den Forschungshintergrund und Detailfragen auch nicht. Wir wussten davon, weil wir ABE-Unterlagen dem UBA zur Verfügung gestellt hatten zum Zwecke eines Forschungsvorhabens. Nähere Kenntnisse hatten wir nicht.

BM Sigmar **Gabriel**: Die Unterlagen von TTM Mayer stehen im Netz. Das UBA hat es ins Netz gestellt. Wenn Sie die anders haben wollen in Papierform, kriegen Sie die vom UBA. Warum sollten wir das nicht machen. Das hat das UIG ergeben, das Gerichtsurteil. Es gibt eine abgenommene endgültige Fassung. Die können Sie bekommen.

Zu der Frage wie man das bewertet. Da haben wir das KBA gefragt. Herr Zinke selbst hat sei-

ne Ingenieure gefragt, ob im Oktober 2006 die damals vorliegenden Teilergebnisse anders gewesen wären, die auf dem Markt befindlichen Partikelminderungssysteme zu prüfen, ob sie wirklich eine rechtlich korrekte Zulassung haben. Die Antwort von Herrn Zinke lautet: Nein. Präziser konnte man das nicht beantworten.

Zur Kulanzfrage hatte ich gesagt, natürlich wird die Informationskampagne durch ZEK und andere weitergehen. Wir haben gestern darüber nochmals mit dem Handel und dem ZEK gesprochen. Ich habe darauf hingewiesen, dass das KBA in Zusammenarbeit mit dem BMVBS ein direktes Anschreiben an die 40.000 Halter prüft. Da gibt es datenschutzrechtliche Probleme zu klären.

Der dritte Punkt. Gestern gab es, weil Herr Zinke freundlicherweise dabei war, den Vorschlag, auch bei den Hauptuntersuchungen direkt einen Prüfvermerk vorzunehmen gegenüber den Haltern, was für einen Filter sie dort haben und auch zu sagen, was da zu tun ist. Das fand ich ausgesprochen hilfreich. Wir müssen bei der Frage, bleiben wir bei der Güterabwägung keine rückwirkende Aberkennung der ABE, glaube ich doch realistisch zu sein, dass eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür ist, dass wir in der Kulanzvereinbarung näher ausgetauschte, fehlerhafte Partikelminderungssysteme erreichen, als das wir heute erreicht haben. Sonst ist das schwer vermittelbar. Bei der Kulanzvereinbarung müssen wir besser werden als das bislang gelungen ist.

Abg. Detlef **Müller** (Chemnitz) (SPD): BM Sigmar **Gabriel** hat auf die Auswirkungen hingewiesen, was passieren könnte mit der Kulanzvereinbarung und mit der eventuellen Löschung der ABE's. Meine Fragen gehen an Herrn Zinke und an den Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeughandwerks. An Herrn Zinke: Was ist eigentlich mit den Filtersystemen, die derzeit noch auf dem Markt sind. Können wir sicher davon ausgehen, dass diese funktionieren oder befinden sich darunter noch schwarze Schafe. Was hat das Kraftfahrt-Bundesamt unternommen, damit kriminelle Energien und Betrug im Rahmen des Zulassungsverfahrens in Zukunft möglichst keine Chance mehr haben. Die Frage an den ZDK: Was unternimmt der ZDK, um bei seinen Mitgliedern auf die Umsetzung der Kulanzvereinbarung hinzuwirken. Wir wissen, dass es ca. 40.000 defekte Filter gibt. Die derzeitige Rück-

laufquote ist nicht zufriedenstellend. Wir reden davon, ungefähr 1.000 höchstens 2.000. Was unternimmt der ZDK, um eine höhere Rücklaufquote zu erreichen. Was müsste oder könnte Ihrer Meinung nach seitens der Bundesregierung noch unternommen werden, um diese Kulanzvereinbarung besser umzusetzen?

**Ekhard Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Vor dem Hintergrund der Kulanzvereinbarung oder noch vor Inkrafttreten hat das Kraftfahrt-Bundesamt genau wegen der hier angesprochenen Frage sich alle weiteren ABE's angeschaut, Systemfamilien gebildet, die technisch begründet sind und daraus von jedem ABE-Inhaber, alle sind betroffen, insgesamt 13 ABE's-Systeme einer Überprüfung, einem abgestuften Nachprüfverfahren analog der Anlage XXVI in Anlehnung eingeleitet. Von diesen 13 Prüfungen sind bislang zehn abgeschlossen, im Übrigen mit positivem Ergebnis. Drei Prüfungen sind noch nicht beendet.

Hinsichtlich der künftigen Vermeidung des sich Bahnbrechens von krimineller Energie: Wenn ich das Patentrezept hätte, ich würde es zur Anwendung gelangen lassen, was die Vermeidung krimineller Energie angeht. Gleichwohl sind wir derartig sensibilisiert, dass wir die technischen Dienste, die hier eine ganz entscheidende Rolle im Rahmen des Antrages und Bescheidungsverfahrens spielen, noch einmal dezidiert auf die Einhaltung der Anlage XXVI nicht nur, was den Buchstaben angeht, sondern was auch den Sinn und Zweck und die Lesart der Anlage XXVI angeht, eingeschworen haben und auch sehr deutlich festgelegt haben, inwieweit und in welchem Umfang, insbesondere mit welcher Dokumentation ggf. auch auf andere Prüflaboratorien und deren Ergebnisse zurückgegriffen werden kann, um im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eine ABE zu erlangen. Diese Verfahrenskonkretisierung, diese Verschärfung des Sichtwinkels, die haben wir unternommen. Ansonsten wird es uns nicht gelingen, gänzlich kriminelle Energie nicht nur aus diesem Geschäft herauszuhalten.

**Wilhelm Hülsdonk** (Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeughandwerks, ZDK): Wir müssen die zeitliche Abfolge sehen. Wir sind erst dann auf den Plan gerufen worden, als die Löschung der ABE's erfolgte. Vorher sind wir davon ausgegangen, dass wir den Kunden α-

dentliche Filter einbauen. Damit sind wir erst im Oktober auf den Plan gerufen worden, als das KBA diese GAT-Filter diese Löschung vorgenommen hat. Nun konnten wir erst verbandlich tätig werden. Wir sind eine ehrenamtliche Organisation. Jetzt haben wir in der kurzen Zeit jede Menge Maßnahmen unternommen. Viele Maßnahmen unsere Betriebe zu informieren, auch wenn die Zahlen qualitativ nicht so hoch sind. Es ist doch respektabel, dass wir mittlerweile die 40.000 Betriebe informiert haben. Nun kommen die Maßnahmen erst gerade in Gang. Auf der Vertriebsseite muss man wissen, dass unsere Kunden zum Teil zurückhaltend waren, aber erst mit der Einrichtung der Umweltzonen, mit der Diskussion darüber, Feinstaubplaketten, kam genau in dem Moment, wo dieses Debakel kam, gerade der Markt in Gang. Heute sage ich, Gott sei Dank. Nun ist alles passiert, vorausgesetzt, wir kriegen von den Herstellern vernünftig funktionierende Filter, dann können wir die Fahrzeuge umrüsten. Wir werden alles unternehmen und wir haben alles gemacht und haben auch gestern noch mal einen Maßnahmenplan besprochen, haben eine Website geschaltet und betreuen unsere Betriebe in aller Tiefe sogar, dass wir als Verband ins Obligo einer oder anderen Stelle gehen, wenn ein Betrieb Schwierigkeiten hat. Wir telefonieren jeden einzelnen Fall nach, aber eine wichtige Größe ist, dass wir von der Politik die Möglichkeit haben, auf einer gewissen Zeitschiene das Problem zu beseitigen. Deswegen bitte ich um die Kulanzlösung. Die Kulanzlösung braucht eine gewisse Zeitschiene, wir brauchen Unterstützung, dass die Autofahrer motiviert werden, zu uns zu kommen, und ich halte den Vorschlag, die Prüforganisation mit einzubinden, um Fahrzeuge, die dann bei den Untersuchungen auftauchen und noch nicht umgerüstet worden sind, mit einem kleinen Vermerk zu versehen. Insgesamt können wir Ihnen zusagen, dass wir vom Kraftfahrzeug-Handwerk freiwillig alles tun, um das große Ziel, die 8 Mio. da draußen möglichst mit einem hohen Prozentsatz umzurüsten und nachzurüsten. Diese 40.000 mit dem Hintergrund, dass es noch keine Filter in der Qualität gibt, vielleicht kann Herr Zinke Auskunft geben, wie weit die Entwicklungen der einzelnen Filterhersteller sind, um nachzurüsten. Erlauben Sie mir eine Bemerkung, die auch mit der Frage zusammenhängt, was wir tun, wenn wir jetzt ein anderes System einbauen würden zur Nachrüstung des fehlerhaften Filters, müssen wir einen kompletten Aufwand betreiben, wir müssen die ganzen Anlagen tauschen. Wir können nicht

einfach einen Filter des Herstellers X einbauen, wenn wir vorher einen Filter von GAT eingebaut haben. Ein bisschen müssen wir warten, bis GAT ihren Job macht und uns gute Filter zur Verfügung stellt. Wie man hört, sind die auf einem guten Weg. Wir garantieren nochmal, dass wir mit dem Handel zusammen alles tun, um die Fahrzeuge zurückzurüsten. Ich halte eine Zeitachse bis September für durchaus vernünftig, uns da für die Kulanzregelung Zeit zu geben.

Abg. Patrick **Döring** (FDP) Herr Präsident Zinke, ich finde Ihre Aussage eindeutig verwertbar, aber ich würde mir an Ihrer Stelle Sorgen machen, dass das UBA und das BMU 1 ½ Jahre einen Methodenstreit per E-Mail austragen, was alles gehe und nicht geht, ob die Anlage XXVI gut ist oder nicht gut ist, ob man anders misst oder welche Zyklen man misst und keiner die in der Industrie und in ganz Deutschland hoch anerkannte technische Abteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes in dieser Frage überhaupt konsultiert. Es ist mir völlig unbegreiflich, warum spätestens nach der Diskussion am 1.12.2006, in der die aufgetauchten Kritikpunkte zu Recht vorgetragen wurden von VW und anderen, niemand im UBA und im BMU, auf die Idee gekommen ist, das Kraftfahrt-Bundesamt, die Betriebserlaubnisse für diese Systeme erteilen soll, über diesen Vorgang in Kenntnis zu setzen, über den Systemstreit, über die Kommunikationsschwierigkeiten, über den Nachfolgeauftrag an TTM Mayer. Zu keinem Zeitpunkt ist darüber diskutiert worden. Sie haben gesagt, sechs bis acht Wochen dauert es, eine Prüfung nach Anlage XXVI durchzuführen. Dann hätten Sie vielleicht auch einen Vorschlag machen können, wen man beauftragen könnte, wenn man TTM Mayer nicht mehr hätte beauftragen wollen. BM Sigmar **Gabriel** hat gesagt, das hätte noch mehr Verzögerungen geben, wenn man ein neues Institut gesucht hätte. Zu keinem Zeitpunkt hat man Sie gefragt. Deshalb muss ich sagen, BM Sigmar **Gabriel**, bin ich umso fassungsloser, dass am 9.1.2007 mit dem Vorlauf, den wir jetzt diskutiert haben, die Bundesregierung einen Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag zur steuerlichen Förderung von Dieselrußpartikelminderungsfiltersystemen und Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einbringt. In dieser gesamten parlamentarischen Beratung kein Wort darüber verloren wird, dass in dem federführenden Ministerium, in dem UBA seit fast zwei Jahren ein Systemstreit besteht, wie man mit diesem Filtersystem

umgehen soll. Kein Wort an Parlament, kein Wort in der Begründung des Gesetzentwurfes. Sie haben damit aus meiner Sicht billigend in Kauf genommen, dass diese Kompetenzproblematik, Ingenieursproblematik irgendwie gelöst wird, ohne dass dies an die Öffentlichkeit kommt und haben trotzdem den Weg gewählt, wir wollen die Anlage XXVI. Ich bin kein Ingenieur, aber wenn ich mir das alles durchlese, hätte jemand auf die Idee kommen können zu fragen, ist die Anlage XXVI eigentlich sinnvoll. Wenn man sich schon mehr als 15, 16 Monate mit so einer Frage befasst, kann man auch zu dem Ergebnis kommen. Auch darüber kein Wort gegenüber dem Parlament, das eine Steuersubvention beschließen sollte, das ein Förderprogramm beschließen sollte. Aus meiner Sicht sind wir ganz weit weg von optimalem Verwaltungshandeln, und dieser dramatische Vertrauensverlust, der entstanden ist, der fällt uns jetzt sowohl was die Umwelt- und Gesundheitswirkung angeht als auch das Vertrauen in Politik auf die Füße. Meine Frage an Herrn Zinke. Können Sie sich erklären, warum nähere Details außerhalb dessen, was Sie an vagen Informationen hatten, über diesen gesamten Vorgang Ihnen vorenthalten wurden und warum, Herr Prof. Dr. Andreas Troge (UBA), ist zu keinem Zeitpunkt versucht worden, auch seitens Ihres Hauses und auch der zuständigen Mitarbeiter eine Diskussion darüber zu führen, ob die Ergebnisse, die spätestens am 1.12. strittig diskutiert wurden, nicht mit anderen Stellen im Verwaltungsaufbau der Bundesrepublik Deutschland diskutiert werden sollten?

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Ich habe in keiner Phase das Gefühl gehabt, dass mir Informationen vorenthalten worden seien. Ich wusste, es gab ein Forschungsvorhaben im UBA wie vielleicht 100 andere auch. Ich hatte keinen Anlass, nach Forschungsvorhaben in einer anderen befreundeten Behörde Nachforschungen anzustellen.

Prof. Dr. Andreas **Troge** (Präsident des Umweltbundesamtes): Abg. Patrick **Döring** (FDP), die Forschungsprojekte, auch des UBA, des BMU, stehen in der sog. Ressortforschungsforschungsfrühkoordinierung für Forschung drin. Jeder aus der Bundesadministration kann reinschauen. Es war auch bekannt, dass wir etwas machen. Der entscheidende Punkt ist, dass wir, BM Sigmar **Gabriel** zitierte dies, die Er-

gebnisse, die in dem Fachgespräch am 1.12. bei uns diskutiert wurden, nicht als valide angesehen haben, um hieraus Ableitungen zu machen, was bedeutet das für Anlage XXVI. Das ist der entscheidende Punkt, und dann erst wurde geschwätzt.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Zunächst an Herrn Zinke. Ich war doch auch bei Ihren Aussagen etwas überrascht als Sie gesagt haben, es ist mir nichts vorenthalten worden und ich musste auch keine Bedenken haben und gleichzeitig haben Sie auf die Beschreibung von Herrn Mayer, der gesagt hat, wir haben vier Filtersysteme geprüft und drei davon haben nichts getaugt, dass Sie dann sagen, das war für unsere Ingenieure kein Anlass, darüber nachzudenken, dass da was nicht in Ordnung ist. Ich habe den Eindruck, dass Sie als Präsident einer Behörde, die wesentlich betroffen ist in der Sache, und wenn man nur Zeitung gelesen hat im Jahr 2006, konnte man mehrfach nachlesen, dass es bei den Filtersystemen Probleme gibt, dass es vielleicht sogar Betrugssysteme gibt. Spätestens zu Beginn des Jahres 2007 war es sogar ein öffentlicher Streit. Spätestens dann hätte ich erwartet, dass die Behörde sagt, das betrifft uns, da müssen wir nachfragen, da müssen wir was tun. Da kann man nicht abwarten, bis irgendeine andere Behörde was macht. Kann es wahr sein, dass zwei Oberbehörden in einer solchen Sache befasst sind, nicht miteinander kommunizieren bis zum Schluss? Das kann nicht wahr sein.

Jetzt komme ich zur Anlage XXVI. Eine Frage an Herrn Mayer und an Prof. Dr. Andreas Troge (UBA). Herr Mayer, Sie haben Kritik an der Art und Weise geübt, wie die Anlage XXVI formiert wird, weil sie nicht dem Stand der Wissenschaft, was Rußpartikelfilter anbelangt, betrifft. Darauf haben Sie die Behörde auch hingewiesen. Wie kann es sein, dass wir eine Anlage XXVI machen, die nicht dem Stand der Technik entspricht? Warum ist dazu dann nicht so ein Institut wie Ihres oder ein anderes befragt worden, dass man die Anlage XXVI so macht, damit die entsprechenden Mängel gleich aufgehoben sind? Soweit ich die Sache sehe, ist die Anlage XXVI auch Teil des Problems, weil sie nicht gut und präzise genug war, hat sie dem Schwindel Tür und Tor geöffnet. Eine präzisere Anlage hätte das vielleicht eher ausgeschlossen. Auch wenn das BMU immer wieder den Anschein erweckt, dass das eigentliche Problem die Kriminalität in der Branche

sei, um vom eigenen Versagen der Behörde, der Koordination, der Verantwortung abzulenken. Kriminelle Anteile gibt es, das will ich nicht bestreiten, aber es gibt jede Menge Managementprobleme, es gibt Fragen der wissenschaftlichen Beratung, die nicht angemessen stattgefunden hat und dass man am Ende den verantwortlichen Abteilungsleiter im UBA, der zumindest der Sache nach eigentlich Recht bekommen hat. Herr Mayer hat es hier deutlich bestätigt, und übrigens die Realität auch, nämlich, dass es Filter gibt, die nicht funktionieren und Filter, die betrügerisch nicht funktionieren. Er hat rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht, und die Behörde selbst hat alles getan, genau das nicht öffentlich zu machen und damit verhindert, dass es eine Lösung gibt, dass verhindert wird, dass es ca. 40.000 fehlerhafte Filter gibt. Das alles ist nicht geschehen. Insofern ist es merkwürdig, dass ausgerechnet der, der auf die Mängel hinweist, jetzt auch noch der Sündenbock ist. Frage an Prof. Dr. Andreas Troge (UBA): Wie kann es sein, dass es in einer so gut geführten Behörde einen Gotteskrieger gegen offene Filtersysteme gibt, der an der langen Leine läuft und der nur Fehler macht und warum kann man so etwas nicht produktiv steuern und sagen, daraus machen wir einen sinnvollen Hinweis, daraus machen wir Vorschläge zur Änderung etwa der Anlage XXVI, daraus machen wir Vorschläge zur Warnung von Kunden und Behörden, zumindest in Absprache mit dem Minister Sigmar **Gabriel**? In der Sache bin ich doch erstaunt, dass derjenige, der auf die Mängel hingewiesen hat, jetzt am meisten Prügel abbekommt. Das finde ich nicht angemessen. Da möchte ich aus Ihrer Sicht Kritik hören an der Anlage XXVI. Was hätten wir anders machen müssen und wie hätte man die Nutzung der Anlage XXVI besser unterbinden können? Frage an Herrn Hülsdonk: Die Kulanzregel hat alle überrascht, unbürokratisch und schnell. Jetzt ist sie schon ein paar Wochen in Kraft. Wenn ich richtig gerechnet habe, hat der Minister vorgerechnet, dass von den ca. 40.000 Betroffenen 1026 nachvollziehbar ausgetauscht wurden. Das sind etwas mehr als 2%. Was ist die Effizienz einer solchen Regelung. Was kann man machen, dass es wirklich besser wird. Das eigentliche Interesse unseres Nachfragens ist nicht, wer hat Recht im Ministerium, sondern wie können wir die katastrophale Situation mit dem Ruß und bei der Nachrüstung, und dass es solche kriminellen Filter gibt und dass es schlechte Filter gibt, wie können wir das verbessern und endlich dazu beitragen, dass

die Feinstäube in den Umweltzonen bzw. Ballungsräumen deutlich heruntergehen?

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Wie schaffen wir es tatsächlich, die Kulanzregelungen mit Leben zu erfüllen? Ein ganz wesentlicher erster Schritt ist das, was in den letzten Wochen auf der Bund-Länder-Fachausschusstechnik beschlossen worden ist, nämlich, dass die Länder als aufsichtsführende Behörden der Technischen Prüfstellen den Prüfstellen sagen, wenn ihr vor Ort bei den Hauptuntersuchungen auf Filter trifft, deren ABE gelöscht worden sind, bitte macht nicht nur den Halter auf diesen Umstand aufmerksam, sondern dieser Umstand sollte in das Prüfprotokoll mit eingetragen werden, d. h., das ist ein nachhaltiger Hinweis für den Bürger. Hier besteht eine Lösungsmöglichkeit für ein Problem, was man an dem Fahrzeug hat. Hiermit kann erreicht werden, dass auch ein Teil derer, die heute gar nicht in dem Problembewusstsein leben, dass sie ein Fahrzeug mit einem Filtersystem haben, dessen ABE gelöscht ist, sensibilisiert werden und aufgrund des deutlichen Hinweises durch einen TÜV tatsächlich Schritte unternehmen, um sich an ihre Werkstätten zu wenden und ihre Systeme austauschen zu lassen.

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Es war die Frage, ob man die Filter auch anders prüfen könnte, nicht nur nach der Anlage XXVI und was man verbessern müsste. Die Anlage XXVI basiert auf dem neuen europäischen Fahrzyklus. Das ist ein sehr undynamischer Fahrzyklus. In der ganzen Welt sucht man andere Fahrzyklen. Deswegen haben wir z. B. nach dem Artemis-Zyklus geprüft, an dem auch in Deutschland viel gearbeitet wurde, und wir haben auch nach dem New Yorker-Zyklus geprüft und nach dem Bundesautobahn-Zyklus. Jetzt lese ich Ihnen vor: Da hat der Pankl in diesem Artemis-Zyklus 17,3 % gehabt und der Twintec hat 2,9 % gehabt und der GAT hat 17,6 % gehabt. Das ist für mich unbegreiflich, wenn Herr Zinke sagt, wenn seine Ingenieure diese Werte lesen, wenn sie sehen, ja gut, der Filter hat im neuen europäischen Zyklus zwar die 31 % gehabt, aber dann gucken sie weiter und sagen, aber in diesem dynamischen Zyklus, in dem Bundesautobahn-Zyklus hat er nur 20 % erreicht. Das da keine Alarmglocken angehen, ist für mich als Ingenieur unbegreiflich, auch wenn

Sie sagen, die Filter werden nicht durch die Qualität definiert, sondern durch das Gesetz. Das kann ich nicht nachvollziehen.

Prof. Dr. Andreas **Troge** (Präsident des Umweltbundesamtes): Ich darf zunächst eine etwas verklausulierende Bemerkung machen, weil ich mich zu Personalfragen angesichts der Öffentlichkeit nur begrenzt äußern kann. Ich darf sagen, dass der Abteilungsleiter Verkehr in diesem Fall nicht Sündenbock ist, sondern, dass ich den Abteilungsleiter Verkehr ranggleich umgesetzt habe, weil fortgesetzt die Informationen einer Führungskraft an mich fehlten und meine Weisungen nicht befolgt wurden. Das war in diesem Fall der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Ich will ein Beispiel nennen aus diesem Fall. Ich kann in einer wissenschaftlichen Behörde jederzeit eine rechtsverbindliche Messvorschrift diskutieren. Das haben wir auch gemacht. Es hilft nur nicht, wenn man gleichzeitig den Feinstaubanteil aus Dieselfilter zu reduzieren wünscht, Stichwort Umweltzone, dass sich die geltende Prüfvorschrift, der ich als Amt selbst zugestimmt habe, kurzfristig wieder in Frage stelle. Es sind zwei Diskussionen, die zu führen sind, auch über eine Novelle der Anlage XXVI. Die Ergebnisse sind da. Dann muss man nicht einen Streit führen, was ist hier repräsentativ, was ist da repräsentativ, an einzelnen Elementen Dauerlaufstest, da gibt es große Unterschiede, ob das nun 4.000 km sein müssten oder 50.000 km, ich will mich da nicht einschalten. Das ist eine separate Diskussion, die dann zu führen ist. Dann bin ich auch bereit. Man muss mir nur sagen, was ist dann repräsentativ für Deutschland und nicht einzelne Punkte herausgreifen, wie das in diesem Zusammenhang geschehen ist. Lassen Sie mich kurz sagen, dass die Umstände, die hier zu personellem Handeln führten, eine Kumulation von Ereignissen sind, die nicht Herrn Friedrich als hoch anerkannten Fachmann betreffen. Ich stelle dies ausdrücklich klar, sondern sein Verhalten als Führungskraft. Das ist der entscheidende Punkt. Es ist in der Öffentlichkeit auch wegen der Zeitnähe der Ereignisse sehr unterschiedlich angekommen.

Wilhelm **Hülsdonk** (Vizepräsident, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, ZDK): Auf die zeitliche Schiene hatte ich hingewiesen. Nach Löschung der ABE konnten wir erst tätig werden, nachdem wir klar wussten, hier gibt es ein Problem, und erst dann ist die GAT-

ABE gelöscht worden, später kamen die anderen dazu. Da gab es nochmal eine zeitliche Verzögerung. Wir sind dann in Aktion getreten und mussten erstmal die Frage klären auf den drei Stufen, wir sind die Werkstatt, wir haben Teile-Lieferanten. Da gibt es Geschäftsbeziehungen unter dem Stichwort Sachmangelhaftung und da gibt es einen Hersteller und da gibt es auch wieder Beziehungen. Das muss man erstmal klären. Dafür braucht man ca. einen Monat, um das zu klären. Dann kam es zu dieser legendären Kulanzlösung, nachdem man sich mit den Beteiligten an einen Tisch gesetzt und gesagt hat, wir stemmen diese Geschichte, die ist dann drei Monate alt. In den drei Monaten müssen wir eine Maschinerie in Gang setzen, die 40.000 Betriebe zu informieren. Erstmal über ihre Rechte, über die Möglichkeit Kulanz und zum Schluss auch über die Möglichkeit, dass es überhaupt Filter geben wird, die man austauscht. So sind wir gerade in der Phase, dass wir so langsam Strom draufkriegen in dieser Angelegenheit. Diese Diskussion jetzt wird in der Branche auch nochmal abgewartet von unseren Verbandseinheiten, was kommt hier raus, wenn ihr nach Berlin fährt. Wir haben jetzt eine Internetseite geschaltet, wo die Kunden sich melden können. Wir werden jetzt E-Mail-Aktionen starten, wir werden Informationsveranstaltungen machen und wollen unsere Betriebe darauf hinweisen, was jetzt passieren muss, alles unter dem Stichwort „Kulanzregelung“. Die Zahlen halte ich für gar nicht so schlecht. Wir können nur austauschen, wenn wir Ersatzfilter haben. Das, was wir jetzt gemacht haben, ist beträchtlich. Wir haben von 5.112 Betrieben Rückläufe bekommen, die gesagt haben, wir sind mit dem Kunden am Ball. Meine Kunden brauchen von mir keinen Gutschein. Ich sage, sobald ich einen Filter habe, komme ich auf sie zu und tausche den Filter aus. Auf den Gutscheinbestand gibt es sicherlich viele Lösungen die zum Erfolg führen. Ich würde die Zahlen nicht so schwach bewerten und bitte, uns nochmal eine zeitliche Perspektive zu geben, damit wir diesen Job überhaupt machen können und die Kulanzlösung nachher zu einem 100%-Ergebnis oder annähernd führen können. Wir brauchen Unterstützung, um in Einzelfällen an diese Kunden heranzukommen und vielleicht auch eine gewisse Prüfung, die Autos haben mal gewechselt oder sind in irgendwelche Kanäle geflossen, wenn wir wirklich 100 % erreichen wollen, bedarf es breite Fronten eines Maßnahmenkatalogs. Das wird ein Stück Öffentlichkeitsarbeit. Wir haben Vereinbarungen mit den großen Zeitungen geschlossen, mit

Auto-Bild, Gong, FAZ, wir gehen in die Fachmedien. Alles das läuft gerade, eine Kampagne, um vom Kraftfahrzeughandwerk das Thema zu lösen. Alles freiwillig und ohne Rechtsansprüche mit dem eigenen Geld der Unternehmer.

Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU): Aus unserer Sicht einen herzlichen Dank an die Verbände. Das ist eine sehr schnelle und unbürokratische Methode, wie Sie auch aktiv werden, dieses Problem zu lösen. Meine Frage richtet sich in die Zukunft: Wie schnell werden wir die Kulanzregel wirksam lassen können? BM Sigmar **Gabriel** hat von Datenschutzfragen gesprochen. Entscheidend sind zwei Punkte. Die erste Geschichte, wie machen wir jetzt die weiche Phase mit Aufrufen und Appellen. Das zweite ist, wie schnell gehen wir dann in die Bereiche rein, wo wir keine konkrete Umsetzung haben? Da möchte ich mich erkundigen beim KBA. Wenn diese Zahlen, die wir jetzt als erste Stufe daliegen haben, vielleicht nach ein paar Monaten uns genau anschauen, wie viel Rückläufe wir von den Appellen haben, wie wird dann das mit der nächsten Stufe sein, wenn es dann in die Fragen der Adressen geht. Wie beurteilen Sie die datenschutzrechtliche Lage und den Zeitplan dazu? Nicht nur bei der Hauptuntersuchung ist es notwendig, darauf hinzuweisen. Dann haben wir zwei oder drei Jahre das große Problem. Wie prüfe ich dann in der Zukunft die Wirksamkeit dieser Filter? Wie werde ich jetzt das nachweisen, ob das funktioniert oder nicht? Das sind offene Fragen. Nicht, dass wir in zwei Jahren wieder hier sitzen und wieder so ein Problem haben. Nach Aussage von DEKRA und TÜV ist das ein latentes Problem. Ich möchte Sie, Herr Zinke, aufrufen, sich an den weiteren Telefon- und E-Mail-Kontakten zwischen BMU, UBA und verschiedenen weiteren Behörden aktiv zu beteiligen, weil Ihre erste Aussage gegenüber der Bundesregierung eher kritisch war. Vielleicht war der strenge Blick des Ministers dafür verantwortlich, dass die nächsten Aussagen ein bisschen abgemilderter waren.

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Mir ist nicht bewusst geworden, mich kritisch in Richtung Bundesregierung geäußert zu haben. Da wir ein zentrales Fahrzeugregister haben, haben wir alle Fahrzeugdaten und auch alle Halterdaten, die zum Fahrzeug gehören, gelistet. Insofern wissen wir auch, weil im Freifeld der Zulassungsbe-

scheinigung Teil 1, ehemals Fahrzeugschein, im Feld 22 eingetragen ist, ob ein Partikelminderungssystem verbaut ist, und wenn ja, mit welcher ABE-Nummer. Dies ist Bestand des Zentralen Fahrzeugsystems (ZFZR). Ob wir diese Halter anschreiben und auf die Kulanzregelung hinweisen, ist datenschutzrechtlich zumindest nicht einfach. Diese Problematik befindet sich derzeit im Prüfungsstadium. Das ist nicht mir alleine zugänglich, diese Frage beantworten zu können, weil das nicht nur bei uns, sondern im KBA geprüft wird, sondern auch von verschiedenen Seiten her beleuchtet wird. Ich kann dazu nichts sagen.

Was die gegenwärtige Situation und insbesondere deren Ausblick in die nähere Zukunft angeht, weil es hier eine nicht-öffentliche Sitzung ist, erlaube ich mir auch, über den Stand der Entwicklungsdinge Informationen zu geben. Das Unternehmen, das namentlich schon gefallen ist, hat ein neues System entwickelt. Dieses System wurde zur Prüfung einem Technischen Dienst übergeben. Dieser Technische Dienst hat auch ein Prüffahrzeug, das in seinem Verhalten her stabil ist, herangezogen und hat mit den ersten Prüfungen nach der Anlage XXVI begonnen. Es sollen die weiteren Prüfungen, die insbesondere Dauerlaufprüfungen sind, nächste Woche begonnen werden. Sollten sich alle Prüfungen als positiv erweisen, könnten gegen Ende des Monats die Ergebnisse, ein Antrag des Unternehmens und der Prüfbericht beim KBA vorliegen. Wir selbst brauchen fünf Tage zur Prüfung, so dass in der ersten April-Dekade eine Produktion von neuen mit ABE versehenen Systemen möglich wäre. Das ist noch keine Einschätzung hinsichtlich der Wirksamkeit des Systems. Es ist nur eine Einschätzung hinsichtlich des Verfahrens. Ich halte mich da völlig heraus, Prognosen abzugeben. Ich vertraue nur auf Zahlen, Daten und Fakten. Das ist der mögliche Ablauf, wie er sich momentan darstellt. Das andere Unternehmen, dessen ABE auch gelöscht worden ist, ist auch dabei, eine Neuentwicklung zu testen. So wurde es uns von dem Technischen Dienst jenes Unternehmens bestätigt, das jenes in Angriff genommen hat.

Abg. Uwe **Beckmeyer** (SPD): Wir haben hier eine sehr umfassende Aufklärung bekommen. Ich bin dankbar dafür. Ich habe volles Verständnis dafür, dass der zuständige Bundesminister im Bereich des Bundesumweltamtes versucht, Ordnung zu schaffen. Ein Bundesumweltamt, in dem Abteilungsleiter machen, was sie wollen und alle machen mit, geht nicht.

Da ist ein Punkt zu setzen, der da durchaus auch dafür sorgt, dass Gesetze, Verordnungen und auch Europäische Richtlinien beachtet werden. Das sind die Standards, nach denen wir uns zu richten haben und darum müssen sich auch bundesdeutsche Instanzen kümmern. Das ist der Maßstab, an dem wir uns orientieren. Wenn die Schweiz andere Maßstäbe hat, ist es deren gutes Recht.

Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU), es geht darum, in erster Linie nicht nur um Retrospektive und die Ehrenrettung für den Abteilungsleiter Friedrich, sondern darum, was machen eigentlich die zahlreichen Kfz-Besitzer, die sich vertrauensvoll solche Filter einbauen ließen und die an Hersteller geraten sind, die mit krimineller Energie Filter produziert haben, die nicht den Standards entsprechen. Das ist der entscheidende wichtige Punkt, um den wir uns zu kümmern haben und wo wir auch klare Perspektiven sehen, dass da eine Vereinbarung mit dem Zentralverband getroffen wurde, dass den Leuten geholfen wird. Die sind die Betroffenen. Die haben ihr Geld eingesetzt, haben auf eine Steuerminderung gehofft, müssen diese Filter wieder loswerden. Wenn Sie einen gebrauchten Pkw verkaufen wollen, hat er eine Wertminderung zu verzeichnen, weil er einen defekten Filter hat. Dafür ist Politik in dieser Rolle aktuell verantwortlich. Da ist ein guter Weg gezeigt worden, dass es da auch vorangeht. Ich habe die Hoffnung, dass wir in dieser Frage zukünftig bei dem, was wir tun, in dem Zusammenhang besonders darauf achten, dass solche Vorgänge nicht nochmal passieren. Das ist die Lehre daraus, wenn für die Zukunft hinsichtlich der technischen Standards, dass das tatsächlich so ist, dass es noch bessere technische Standards gibt als wir sie zurzeit in der EU haben, dann müssen wir uns an einem solchen Prozess perspektivisch beteiligen. Das ist nicht in erster Linie eine Diskussion, die wir in der Politik entscheiden, ob die technischen Standards besser sind, sondern da bitte ich, dass die Fachleute in den verschiedensten Institutionen uns Rat geben und sich auch an die entsprechenden Ministerien wenden in der Angelegenheit. Das ersetzt nicht, dass, was wir zurzeit zu tun haben, nämlich sich an unsere zurzeit gültigen Gesetze zu halten. Das ist der Prozess, so wie er abläuft. Wenn die EU noch klüger wird, wunderbar. Noch bessere Filtersysteme, wenn sie technisch möglich sind und wir sie auch bauen können, da hat niemand in Deutschland etwas dagegen. Sie müssen auch bezahlbar sein.

Das ist auch ein Punkt, den man nicht aus den Augen verlieren darf. Unterm Strich meine ich, dass wir heute eine gute Sachaufklärung bekommen haben und dass alle Spekulationen, die teilweise auch bewusst öffentlich gemacht worden sind, dass hier irgendetwas verschleiert wird, nicht haltbar sind und auch zeitweise bei einigen Meinungsäußerungen und Redebeiträgen man den Eindruck hatte, der Minister hätte was direkt mit diesen kriminellen Filterherstellern zu tun. Wir haben eine gute Aufklärung bekommen. Wir sind auf einem guten Weg zwischen den beiden Ministerien, auch einen Weg gefunden zu haben, wie wir den Leuten helfen, die diese entsprechenden Filtersysteme eingebaut haben. Ich setze darauf, dass das Handwerk uns dabei weiter unterstützt.

Abg. Peter **Hettlich** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Zinke, in welchem Monat und in welchem Jahr hat das KBA die ersten ABE's für die offenen Filtersysteme erteilt, die eingebaut worden sind, da Sie auch die Namen der Firmen versuchen, nicht zu benennen? Wann haben Sie der Firma GAT die ABE erteilt? Das ist die Firma, die, offensichtlich aufgrund von Manipulationen bei den Daten, zu dieser ABE gekommen ist. Auf welcher Basis wurde die ABE damals erteilt? Prof. Dr. Andreas Troge (UBA) hat gesagt, dass die Anlage XXVI als Anlage so verabschiedet erst ab 1. Februar 2006 existiere. Sollte davor schon eine ABE erteilt worden sein, würde mich interessieren, auf welcher Basis so eine ABE erteilt werden kann, wenn es noch gar keine Anlage XXVI zu diesem Zeitpunkt gab? Wer hat die Prüfungen vorgenommen? Sie sprechen vom Technischen Dienst. Ich nehme an, dass es der Technische Dienst des KBA ist. Wer ist der Technische Dienst oder wer macht das eigentlich für Sie oder bekommen Sie einfach die entsprechenden Prüf- und Laborergebnisse von anerkannten zertifizierten Labors? Dann haben Sie erklärt, dass von den Filtern, die nicht funktionieren, zwei Hersteller dabei sind, einen neuen Filter in den Markt zu bringen, der die Vorgaben erfüllt. Ist darunter die Firma, die auch manipuliert hat? Wieso wird dann diese Firma wieder überhaupt in den Kreis aufgenommen? Das ist eine Frage des ethischen Verhaltens. Da komme ich aber dann zu der Frage an Herrn Hülsdonk. Sie haben das Problem, dass eine Firma, deren Name ich eben genannt habe, offensichtlich auf nicht unbedingt saubere Art und Weise an diese Zulassungen gekommen ist. Wenn Sie jetzt diese

Filter ersetzen müssen, würden Sie beispielsweise dann die Filter, diese neuen möglicherweise zugelassenen Filter wieder einbauen? Wie kommen Sie eigentlich an das Geld? Das kostet dem ZDK viel Geld, und zwar nicht nur in der Organisation als Ehrenamt, sondern auch rein physisch. Wie finanzieren Sie das? Was machen Sie eigentlich, wenn diese Firma Konkurs anmeldet, weil sei das vom ganzen Umfang nicht mehr stemmen kann?

Herr Mayer, ich fand Ihre Ausführungen zu den Partikelgrößen sehr interessant. Wir haben die Frage Rußfilter deswegen diskutiert, weil es vor allem um die Kleinstpartikel geht, nämlich die, die kanzerogen sind, die sich in den Avioleiten der Lungen festsetzen. Ist es aus Ihrer Sicht überhaupt möglich, mit einem offenen Filtersystem diese Partikel in der entscheidenden Größenordnung herauszufiltern?

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Die ersten ABE's wurden Anfang 2006 erteilt. Ich weiß es wirklich nicht, welches das erste Unternehmen gewesen ist. Die ersten waren Anfang 2006 auf der Basis der dann auch verabschiedeten Anlage XXVI. Das war der Hintergrund.

Zur Rolle der Technischen Dienste. Das Verfahren ist so. Ein Antragsteller beauftragt einen Technischen Dienst, der, wenn er denn akkreditiert ist, im nationalen Bereich, das ist das Kraftfahrt-Bundesamt die Akkreditierungsstelle, die berechtigt ist, ein Prüfgutachten zu erstellen. Dieses Prüfgutachten wird zusammen mit dem Antrag des Antragstellers bei uns eingereicht. Wir machen keine Prüfung, indem wir dort Systeme selbst prüfen, sondern wir vergleichen den Prüfbericht, die dort enthaltenen Messwerte, an der Vorgabe der normgerechten technischen Vorschrift. So findet bei uns die Prüfung statt. Es gibt mehrere Technische Dienste. Das sind TÜV, DEKRA und zum Teil auch andere Prüflaboratorien. Die alle erfüllen die Funktionen des Technischen Dienstes.

Abg. Peter **Hettlich** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie sind Sie denn GAT auf die Schliche gekommen, wenn Sie sich auf solche Unterlagen verlassen?

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Wir sind GAT derart auf die Schliche gekommen, dass es sich bei der Überprüfung der ABE's Unstimmigkeiten hin-

sichtlich der Antragsunterlagen ergeben haben, die uns von dem seinerzeitigen TÜV Rheinland bestätigt wurden und Nachfragen hinsichtlich dieser Unstimmigkeit in den Antragsunterlagen haben dazu geführt, dass das Unternehmen GAT selbst eingeräumt hat, dass es innerhalb des Unternehmens zu Manipulationen gekommen sein sollte.

Abg. Peter **Hettlich** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wäre es dann nicht sinnvoll für das Verfahren in Zukunft, dass die Prüflabors diese Gutachten unabhängig von dem Antragsteller an Sie direkt schicken und Sie die Unterlagen in Ihrem Haus prüfen? Das ist auch eine Frage auch an das BMU. Das könnte man leicht einführen, dass gesagt wird, der TÜV-Rheinland muss Gutachten direkt an das KBA schicken. Dann haben wir möglicherweise genau diesen Effekt nicht.

Ekhard **Zinke** (Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA): Ich sprach vorhin davon, dass wir uns nochmals mit dem Technischen Dienst zusammengesetzt haben, um möglichst auch die Frage krimineller Energie zu vermeiden, um zumindest Schwachstellen innerhalb des Systems zu eliminieren, genau die von Ihnen vorskizzierte Verfahrensweise auch künftig beschreiten wollen.

Wilhelm **Hülsdonk** (Vizepräsident, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, ZDK): Dankenswerterweise haben wir das Schuldrecht seit 2002, und vorher hat der Verbraucher das uns gegenüber auch gehabt, weil wir in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen unsere Kunden zufriedenstellen wollen. Wir haben ihm etwas eingebaut, was nicht funktioniert. Das weiß der Kunde und dafür muss ich haften. Deswegen gibt es zwischen den Kunden und mir keine Diskussion. Das Wort Kulanz ist eigentlich eine trügerische Bezeichnung, also bei meinem Lieferanten, oder vielleicht bei einem vom Konkurs bedrohten Unternehmen, sieht die Welt anders aus, und das sieht man in der Kulanzwelt. Deswegen haben wir es als Kulanz gemeldet und wir geben tatsächlich als einzelner Betrieb gegenüber dem Kunden rechtlich durch Sachmangelhaftung, natürlich auch fundamntiert, Geld in die Hand. Wieweit wir das dann rückwärts abwickeln können in der Sachmangelhaftung bleibt die Frage. Das ist ein Stück Aufgabe des Verbandes, ein Stück Aufgabe von Lösungen, Bera-

tungen und Fonds zu bilden. Das müssen wir auf Verbandsseite unter dem Stichwort Kulanz abarbeiten. Ob die Fa. GAT sich im Kraftfahrzeuggewerbe weiter Vertrauen verdienen kann und ob wir eines Tages noch über den nächsten Neukunden einen GAT-Filter oder einen anderen Filter empfehlen, ist eine ganz andere Frage. Hier ist eine rein technische Frage zu beantworten. Ich habe meinem Kunden einen Filter eingebaut, was bestimmte Ausmaße, bestimmte Funktionalitäten hat. Dafür habe ich seine Abgasanlage zerschnitten und den Filter eingesetzt. Ich kann gar nichts anderes machen, als entweder das herauszunehmen, eine komplett neue Abgasanlage, dann fährt er wieder so rum wie früher, oder Original das gleiche Teil jetzt funktionierender einbauen. Deswegen muss man das technisch sehen. Ich danke für jeden Tag, an dem GAT weiterentwickelt, weiter auf diesem Markt bleibt und uns hoffentlich eines Tages diese Filter zur Verfügung stellt. Sollte das anders kommen, habe ich ein Problem. Heute ist der Austausch vielleicht mit 300 bis 500 Euro erledigt. Eine komplett andere Anlage einzubauen, unter Umständen habe ich sogar Oxi-Kat oder Bestandteile zwischenzeitlich vernichtet, weil das drei Monate her ist. Das ist technisch gar nicht mehr möglich. Deswegen versuchen wir auf der Kulanzebene auch mit der Unterstützung und der Motivation an GAT uns bald Ersatz für die Filter, die nicht funktionieren, zu liefern.

Dipl.-Ing. Andreas **Mayer** (Technik Thermische Maschinen, TTM): Zu der Frage der Filtration von Feinpartikeln. Wir haben es auch sehr genau untersucht. Ich habe das übrigens völlig parallel untersucht an dem sog. Emitec-Filter, der als PM-Kat im Lkw läuft. Da gibt es eine Untersuchung zusammen mit Daimler-Benz. Wenn der Filter neu und frisch von Ruß befreit ist, dann kann er auch etwa 50 % der Feinpartikel abspeichern und zum Teil auch umsetzen. Wenn der Filter mit Ruß belegt ist, dann geht das Gas einfach geradeaus und alle Feinpartikel gehen raus, dann ist der Abscheidegrad Null. Zwischen diesen 50 % und Null spielt sich die Wirklichkeit ab. Je nachdem, wie der Mann fährt, wenn er in der Stadt fährt bei sehr tiefen Temperaturen, dann hat er vielleicht immer Null, wenn er ein bisschen höhere Temperaturen hat, dann hat er ein bisschen mehr als Null. Das ist dieses Wechselverhalten von diesen Filtern. Das steckt im System drin. Ich muss noch auf eines hinweisen. Neben den Rußpartikeln gibt es auch Schwermetallpartikel, die aus allen Motoren, vor allem auch aus

Dieselmotoren, imitiert werden. Die kommen aus dem Abrieb der Motoren und die kommen aus den Schmierölen. Diese Partikel sind in der Größenordnung von 20 Nanometer und sind, die Ärzte sagen, vielleicht 100-mal gefährlicher als Rußpartikel. Die Partikelfilter, die wir verwenden in der Schweiz mit 97 %, die speichern auch alle diese Partikel. Davon kommt nichts in die Umwelt. Offene Filter filtern keine von diesen Partikeln. Sie gehen alle in die Umwelt. Auch dieser Aspekt wird in der Anlage XXVI überhaupt nicht zur Kenntnis genommen.

BM Sigmar **Gabriel**: Ich würde gerne auch mit Blick in die Zukunft an der Debatte anschließen, die Herr Mayer aufgemacht hat, die aber auch Abg. Abg. Winfried **Herrmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Patrick **Döring** (FDP) geführt haben. Der Bundestag und auch die Bundesregierung werden sich entscheiden müssen, ob wir der Argumentation von Herrn Mayer, von Abg. Winfried **Herrmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Patrick **Döring** (FDP) folgen wollen und die Anlage XXVI dort, wo sie offene Partikelfilter-Systeme für die Nachrüstung zur Verfügung stellt, fortführen wollen oder ob wir ausschließlich geschlossene Filtersysteme haben wollen. Herr Mayer plädiert sehr eindeutig, deswegen kommt er auf die hohen Minderungsgrade, für geschlossene Filtersysteme. Die Anlage XXVI legt beides, die Parameter, die Messmethoden für geschlossene und für offene fest. Man muss nur wissen, dass sich die frühere Bundesregierung, wie ich finde zu Recht, bewusst auf den von Ihnen zitierten Abminderungsgrad zwischen Null und 50 % festgelegt hat bei offenen Partikelminderungssystemen und dann in der Anlage XXVI Prüfkriterien festgelegt hat, bei der nur der eine Allgemeine Betriebserlaubnis bekommt, der oberhalb von 30 % liegt, nicht bei dem, der 0 % hat oder 5 % oder 10 %. Das war der Wunsch, mit einem preiswerteren Partikelfiltersystem in den Markt zu kommen. Die Konsequenz Ihrer Debatte, die Abg. Winfried **Herrmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Patrick **Döring** (FDP) angefangen haben über die Anlage XXVI ist die Konsequenz, die Herr Mayer zieht, nämlich lediglich geschlossene Filtersysteme zuzulassen. Dann müssen Sie bereit sein, zu sagen, dass die erhöhten Kosten dem Verbraucher zuzumuten sind. Wenn Sie dabei auf Freiwilligkeit setzen, werden Sie erleben, wie gering der Anteil ist der Umrüstung, und wenn Sie nicht auf Freiwilligkeit setzen, dann werden Sie

die Frage beantworten müssen, wie die Förderung im Steuersystem funktionieren soll. Dazu hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in ihrer früheren Regierungszeit auch Erfahrungen machen können. Alles zusammen wird jedenfalls dazu führen, wenn Sie die Anlage XXVI jetzt in dieser Frage debattieren, Abg. Winfried **Herrmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), dass das Gegenteil dessen passiert, was Sie in Ihren letzten Sätzen vorhin gesagt haben. Sie haben gesagt, wir müssen die Nachrüstung voranbringen. Sie müssen sich jetzt entscheiden. Wollen Sie die Nachrüstung voranbringen im Bereich der offenen Partikelminderungssysteme Ja oder Nein. Wenn Sie das nicht wollen, dann müssen Sie die Anlage XXVI in der Art in Frage stellen, wie das Herr Mayer aus seiner Sicht nachvollziehbar tut. Wenn Sie wollen, dass nachgerüstet wird, dann dürfen Sie öffentlich nicht so tun als sei die Anlage XXVI das Problem. Sie ist kein Problem. Wir haben die nicht in Frage gestellt, weil wir sie richtig finden. Was wir wissen wollten ist, ob durch den Einbau von Partikelminderungssystemen neue gesundheitliche Probleme entstehen können. Das war 2005 die Debatte. Wir wollten auf der Basis Anlage XXVI prüfen, um zu wissen, wenn das passiert, müssen wir möglicherweise die Anforderung verschärfen, müssen wir da irgendetwas machen, aber auf der Basis der geltenden Rechtsvorschriften in Deutschland. Wir haben eine bewusste Entscheidung für die Anlage XXVI im Bereich offener Partikelminderungssysteme getroffen. Was Sie vorhin in Ihren Wortbeiträgen gemacht haben ist das Infragestellen dieses Teils der Anlage XXVI. Es ist nicht verboten. Man muss nur wissen und dann auch ehrlich sein, dass dies eine Konsequenz hat. Es geht nicht nach dem Motto, wasch mir den Pelz, aber mache mich nicht nass. Wer Nachrüstung mit offenen Systemen will, der wird es auf der Basis der Anlage XXVI machen müssen. Wenn er das nicht will, muss er es öffentlich sagen und dann noch erläutern, welche Konsequenzen das für den Verbraucher hat. Dass das Verfahren von TTM Mayer ein Problem ist, muss ich nochmal sagen, wenn Sie selbst ein Beispiel betreffend Twintec zitieren, ich erspare Ihnen und mir nochmal den Vorgang von vor einigen Wochen mit Twintec, den Sie dann dem KBA angeboten haben. Was Sie gesagt haben mit 2,9 % Minderung, dass Sie nicht verstehen könnten, wie man da überhaupt auf die Idee kommt, Twintec zuzulassen. Es ist weiterhin zugelassen. Was Sie mit dazu sagen müssen ist, dass Sie bei der zweiten Messung 27,8 % Minderung hat-

ten, für die Bildung des Mittelwertes Sie aber nur die 2,9% genutzt haben. Das sind die Probleme, die wir mit Ihrer Methodik haben. Die Messung haben Sie hier nicht angelegt beim Durchschnittswert in der ersten Zeile PMAG kommen Sie am Ende average auf 26,2%. Das liegt natürlich an den 21,9%. Das sind Dinge, wo wir im Streit miteinander sind. Ich bin ziemlich sicher, dass Sie eine Erklärung dafür geben können. Unsere Leute haben auch eine Position dazu. Das Blöde ist, dass wir am Ende als Politiker irgendwie damit umgehen müssen. Da bleibt uns nichts anderes übrig, als das, was Abg. Uwe **Beckmeyer** (SPD) gesagt hat, uns nämlich auf die deutsche Rechtslage zu beziehen, allerdings nur wenn man will, dass man offene Partikelminderungssysteme einbauen kann. Das Sie das nicht wollen, dafür gibt es Gründe, die damals und heute von uns nicht geteilt wurden.

Abg. **Döring** (FDP), ich würde es genauso machen wie Sie, wenn ich Oppositionsabgeordneter wäre, ich nehme Ihnen das auch nicht übel, ich sage es nur wegen des Protokolls. Wir haben das KBA nicht eingebunden in die Details, weil es keinen Bezug zur Überprüfung der Allgemeinen Betriebserlaubnis gab. Wenn wir den gehabt hätten, hätten wir das gemacht. Die steuerliche Förderung, die wir am 9.1.2007 in Kraft gesetzt haben, was hätten wir Ihnen denn dazu sagen sollen, bei der Einbringung eines Gesetzes, dass will, das es zur Nachrüstung mit offenen PMS kommt und dass wir dafür eine steuerliche Förderung wollen und dass es dafür eine Grundlage gibt, die am 1.2.2006 mit der Anlage XXVI zur 29. Verordnung zur StVZO erlassen worden ist.

Das UBA hatte keinen Zweifel daran, dass es Betrugsfilter gibt. Das UBA spricht am Ende mit der Stimme seines Präsidenten. Das UBA hat zugestimmt, aber die Verkehrsabteilung im UBA, das war allen bekannt, als es zur 29. Änderung der StVZO kam, auch den Parlamentariern, die sich damit befasst haben, wir hätten Ihnen am 9.1. doch höchstens sagen können, es ist dabei geblieben, dass das, was Sie schon wissen, heute noch gilt, nämlich dass die Verkehrsabteilung des UBA eigentlich findet, dass es Schwachsinn ist, was wir hier mit offenen Partikelminderungssystemen machen. Das hätten wir Ihnen nochmal sagen können. Das Gutachten hat nicht das Ziel, offene Partikelminderungssysteme in Frage zu stellen, jedenfalls nicht aus Sicht des BMU. Dass das der Leiter der Verkehrsabteilung anders gesehen hat, ändert nichts an der Rechtslage. Wir hätten am 9.1. Ihnen auch nur sagen können,

da gibt es eine 29. Änderung zur StVZO. Da gibt es den Wunsch, offene Systeme nachzurüsten und den Wunsch, dass wir das steuerlich fördern.

Sie irren sich, Abg. Winfried **Herrmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Im Jahre 2006 gab es keine breite Berichterstattung über Betrugsfilter. Es gab im Jahre 2006 einen Zeitungsbericht des Kollegen Friedrich aus dem UBA, der gesagt hat, dass er die Absicht hat, das Forschungsvorhaben zu veröffentlichen. Es gab keine breite Berichterstattung darüber. Eine breite Berichterstattung ist im Jahre 2007 entstanden. Von daher gab es im Jahre 2006 auch bei uns keinen Anlass zu glauben, wir müssten jetzt das KBA einschalten, zumal Sie die Antwort, auch wenn Sie Ihnen nicht gefällt, des Präsidenten des KBA gehört haben. Wir erwecken hier keinen Anschein. Wir nennen Ihnen sehr präzise Daten, Fakten, Belege, Rechtslage, Aussagen. Professionelle Anscheinserweckung ist was anderes, ich will nicht unterstellen, dass Sie sich damit auskennen. Wir haben das nicht getan. In der Sache selbst habe ich Sie nochmal darauf hingewiesen, dass man sich entscheiden muss, will man die Nachrüstung mit offenen Systemen Ja oder Nein. Man kann die Haltung von Herrn Mayer einnehmen, dann hat das eine Konsequenz. Wir haben, und Sie damals auch, diese Konsequenz gescheut. Deswegen haben wir uns zur Anerkennung der offenen PMS entschieden. Das ist eine Debatte, die muss jetzt der Bundestag neu entscheiden, wenn er etwas anderes will. Solange allerdings gilt in Deutschland die geltende Rechtslage.

Ende der Sitzung: 14.08 Uhr

zi/gr/ku

**Petra Bierwirth, MdB**  
Ausschussvorsitzende

**Dr. Klaus W. Lippold**  
Ausschussvorsitzender