

Streitfall Tierversuche



Das Versagen der Aufklärer

Tierversuche in der Dieselforschung waren in den Autokonzernen und in der Politik kein Geheimnis. **Nun wird die Praxis öffentlich diskutiert, und die Empörung ist laut.** Soll der für alle hörbare Aufschrei von der eigenen Kenntnis in Industrie und Politik ablenken?



Ganz außer sich ist die Frau und unheimlich sauer. Wer Kirsten Lühmann in diesen Tagen zu der Dieselforschung deutscher Fahrzeughersteller fragt, erhält von der Verkehrspolitik der SPD eine klare Ansage. „Amoralisches Verhalten“ wirft Lühmann Konzernen wie BMW, Daimler und Volkswagen wegen ihres Forschungsinstituts EUGT vor. Dort gaben Wissenschaftler Studien in Auftrag, bei denen Affen gezielt Dieselabgase einatmen mussten. So wollten die Forscher Argumente dafür finden, warum die Autobauer mit ihrer Dieseltechnik den richtigen Weg gingen.

„Ich war erschüttert, dass die deutschen Hersteller eine Organisation gründen, die Tier- und Menschenversuche nur zu dem Zwecke durchführt, um ihre Produkte entgegen anderen wissenschaftlichen Untersuchungen als unbedenklich darzustellen“, schnaubt nun Lühmann. Es seien obendrein noch Versuche ohne jede Aussagekraft gewesen. Die SPD-Politikerin: „Wir müssen überlegen, ob wir so etwas in Zukunft überhaupt noch zulassen.“

Vielleicht muss Frau Lühmann aber noch etwas anderes überlegen: Ob sie in Zukunft nicht besser

zuhört, wenn ihr Experten von Tierversuchen zur Dieselforschung berichten. In einem Untersuchungsausschuss zur Abgasaffäre von Volkswagen zum Beispiel.

In dem Ausschuss wurde der Abgasskandal behandelt, der seit Herbst 2015 erst VW und dann die gesamte Automobilbranche erschütterte. Mitarbeiter von Volkswagen hatten über Jahre hinweg die Motoren einiger Dieselautos so manipuliert, dass die Fahrzeuge auf dem Teststand die Abgasgrenzwerte beim Stickoxid (NOx) einhalten konnten. Im Normalbetrieb stießen die Autos oftmals ein Vielfaches der erlaubten Menge des Giftstoffes aus.

Im Ausschuss erfuhren die Politiker hierzu zahlreiche Details. Sie erfuhren aber auch noch etwas anderes.

Es war Donnerstag, der 8. September 2016. Der Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages war zu seiner 4. Sitzung zusammengekommen. Geladen war auch ein Mann, der sich mit Abgasen und ihren Wirkungen besser auskannte als fast jeder andere. „Mein Name ist Helmut Greim, ich bin Toxikologe, hatte den Lehrstuhl für Toxikologie und Umwelthygiene an der Technischen Universi-

tät“, sagte der Zeuge. „Ich habe mich mein ganzes Leben mit Risikoabschätzung und Expositionsabschätzung auseinandergesetzt. Ich bin jetzt 81.“

In den folgenden drei Stunden hatte Greim viel zu erzählen. Wer wollte ihm das abstreiten? Seine Kompetenz stand ihm quasi auf der Stirn. Von 1992 bis 2007 war Greim Vorsitzender der Senatskommission zur Prüfung gesundheitsschädlicher Arbeitsstoffe der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Er war auch Mitglied der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages „Schutz des Menschen und der Umwelt“. Und so umstritten Greim bei manchen Umweltorganisationen wegen seiner Nähe und Sympathie für deutsche Industrieunternehmen auch sein mochte - die Politik hielt große Stücke auf den Mann. Im Juli 2015 überreichte ihm Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) das Große Verdienstkreuz mit Stern.

Vor dem Untersuchungsausschuss gab sich Greim souverän. Lang und breit erklärte der 81-Jährige den Politikern, welche Auswirkungen Stickstoffdioxid auf die Lunge hat, wie verschiedene Dieseltechnologien verschiedene Grenzwerte der Abgase erreichten und dass er die angebliche

AP, dpa, reuters [m]

Streitfall Tierversuche

Dieselfläre für gar nicht so schwerwiegend halte, wie sie in der Öffentlichkeit dargestellt wurde.

Greim, so zeigt das Protokoll der Sitzung, war in seinen Ausführungen überhaupt nicht zurückhaltend. Und so biss sich der renommierte Wissenschaftler auch nicht auf die Zunge, als er den Ausschussmitgliedern die Quelle preisgab, wie die Forscher zumindest einige ihrer Erkenntnisse über die Wirkung von Stickstoff gewonnen hatten: „Das ist unsere Information aus Tierversuchen.“

Deutsche Automobilhersteller lassen Tiere Stickstoffdioxide einatmen, damit sie ihre Dieselmotoren optimieren können? Was für Tiere werden für diese Tests benutzt? Kommen sie dabei zu Schaden? Wie lang geht das schon so?

All diese Fragen fielen den Ausschussmitgliedern am 8. September 2016 nicht ein. 88 Seiten lang ist das Protokoll der Sitzung, das dem Handelsblatt vorliegt. Mehrfach ist nachzulesen, wie Greim die Tierversuche anspricht, aus denen die Automobilindustrie ihr Wissen über die Stickstoffdioxide gewinnt. Doch nicht an einer Stelle fragte einer der anwesenden Politiker von CDU, SPD, Grünen oder Linken nach, was es mit jenen Versuchen auf sich habe.

Auch dann nicht, als ein zweiter Sachverständiger begann, sich über das Thema Tierversuche auszulassen. „Wir haben auf der einen Seite die experimentelle Toxikologie, wo in Tierversuchen, wie Herr Greim das auch dargestellt hat, ein klarer kausaler Zusammenhang abgeleitet werden kann“, sagte Thomas Kuhlbusch. Den Experten von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin schien das Bedürfnis zu treiben, den Politikern einmal ganz genau zu erklären, worum es bei der Abgasforschung eigentlich geht. Darum nämlich, sagte Kuhlbusch, „wo über Wirkmechanismen im Körper das, was in der Zelle, in der Lunge usw. getriggert wird, auch nachgewiesen werden kann.“

Keiner der Politiker griff den Faden auf. Tierversuche für Dieselmotoren? Das wird schon seine Ordnung haben, schien die unausgesprochene, aber übereinstimmende Meinung. Nachdem Kuhlbusch erneut die Tierversuche erwähnt hatte, sagte der SPD-Politiker Arno Klare nur: „Okay, habe ich verstanden.“

Hatte er das? Niemand im Ausschuss fragte in Sachen Tierversuche nach. Ulrich Lange, der verkehrspolitischer Sprecher der Union, Oliver Krischer von den Grünen, der Linken-Politiker Herbert Behrens, der den Ausschuss führte - keiner hakte bei dem in Deutschland an sich stets heiklen Thema nach. SPD-Verkehrsexpertin Lühmann sagte heute dem Handelsblatt, sie könne sich nicht mehr an den Bericht des Sachverständigen erinnern. Andere Politiker waren auf Anfrage nicht zu erreichen oder ließen sie unbeantwortet.

VW-Aufsichtsrat tagt am 23. Februar Vielleicht waren sie zu beschäftigt. Am Montag dieser Woche, volle 16 Monate nach der Sitzung des Untersuchungsausschusses, befand sich die deutsche Politik im vollen Empörungsmodus. Am Freitag hatte die „New York Times“ die Geschichte aufgegriffen. Detailreich und sehr ausführlich beschrieb der Autor Jack Ewing, wie die deutschen Fahrzeughersteller BMW, Daimler und Volkswagen gemeinsam das EUGT gründeten, die Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor. Dann berichtete Ewing, wie die Forscher die Konzerngelder einsetzten.

2013 gab das EUGT einen Tierversuch beim Lovelace Respiratory Research Institute (LRRI) im US-Bundesstaat New Mexico in Auftrag. Ein Manager von Volkswagen soll den dazu nötigen VW Beetle selbst in die Forschungseinrichtung gefahren haben. Zehn Affen mussten dann stundenlang Abgase einatmen, während die Forscher ihre Testgeräte studierten. Die Affen durften zur Beruhigung Zeichentrickfilme schauen. „Das hat ihnen gefallen“, zitiert die „New York Times“ einen Beteiligten.

Unsäglich, finden heute alle, selbst die Geldgeber. „Wir distanzieren uns ausdrücklich von der Studie des LRRI und der EUGT“, erklärte ein Daimler-Sprecher. Auch Volkswagen ließ wissen: „Der Volkswagen-Konzern distanziert sich klar von allen Formen der Tierquälerei.“ BMW verbreitete in aller Eile, dass man Tierversuche verurteile.

So waren sich alle gleich zweimal einig. Im September 2016 darin, dass bei Tierversuchen keine

WORTLAUT

Aus dem Tätigkeitsbericht der EUGT 2012-2015

EUGT hat auf Empfehlung des Forschungsbeirats eine Kurzzeit-Inhalationsstudie mit Stickstoffdioxid bei gesunden Menschen gefördert, in der Stickstoffdioxid-Konzentrationen genutzt wurden, die für arbeits- und umweltmedizinische Belange von Bedeutung sind. Als höchste experimentelle Konzentration wurde dabei der dreifache Arbeitsplatzgrenzwert eingesetzt. Untersucht wurde die Wirkung unterschiedlicher Stickstoffdioxid-Konzentrationen in der Atemluft auf 25 gesunde Probanden. (...)

EUGT fördert zu diesen Fragestellungen eine experimentelle Studie beim Lovelace Respiratory Research Institute (LRRI) in Albuquerque. Mit einer Exposition gegenüber den Dieselmotor-

tor-Emissionen eines Pkw aus dem Jahr 1999 und eines neuen Pkw mit dem zeitgemäßen Emissionsstandard Euro 6 (Modelljahr 2015) sollen in mehrstündigen Inhalationsversuchen mit Affen die Unterschiede in den biologischen Reaktionen untersucht werden. Die Expositionen erfolgen - dabei anders als in allen bisher vorliegenden Studien - in einer umwelttypischen Situation mit direkten Dieselabgasen aus den Fahrzeugmotoren. Die Fahrzeuge werden dabei während der Expositionsdauer auf einem Rollenprüfstand in einem typischen Fahrzyklus betrieben. Der Schwerpunkt dieser Inhalationsstudie liegt auf den Kurzzeitwirkungen der Dieselmotor-Emissionen auf die Lunge und das Herz-Kreislauf-System.



SPD-Politikerin Lühmann: Fragte im Ausschuss nicht nach.

Nachfrage lohnte, im Januar 2018, dass Tierversuche nicht weniger sind als ein moralisches Totalversagen und weder für die deutsche Wirtschaft noch für die deutsche Politik akzeptabel.

Wenn man doch nur davon gewusst hätte, schallte es nun am Montag aus allen Ecken. Für VW-Aufsichtsratschef Hans Dieter Pötsch sind die Versuche „in keinsten Weise nachvollziehbar“. Er kündigte an, dass sich der Aufsichtsrat mit dem Thema befassen werde. Das nächste Treffen ist für den 23. Februar geplant, wie aus dem Kreis des Gremiums verlautete. Bereits in der kommenden Woche würden sich aber die Spitzen des Aufsichtsrats - das Präsidium - mit dem Fall befassen.

Der Unmut unter den Kontrolleuren ist groß. Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) forderte umfassende Aufklärung. Weil sprach am Montag von „alarmierenden Meldungen“, dass es nicht nur Tests mit Affen, sondern auch mit Menschen gegeben haben soll. „Die Bezeichnung absurd und widerlich gilt natürlich erst recht, wenn sich entsprechende Testreihen auf Menschen beziehen“, sagte Weil, der auch im Aufsichtsrat von VW sitzt. Das Land ist der zweitgrößte Aktionär des Autobauers nach den Familien Porsche/Piëch.

Ähnlich äußerte sich der stellvertretende Ministerpräsident und Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU), ebenfalls im Aufsichtsrat von VW vertreten. „Die Verantwortlichen für diese Versuche verschiedener Autobauer werden sich jetzt ihrer Verantwortung stellen müssen“, forderte der Politiker. „Hier darf es kein Vertuschen oder Verharmlosen geben.“

Betriebsratschef Bernd Osterloh rief nach personellen Konsequenzen. Und die dürfte es geben. Denn dass es Tests an Tieren gegeben hatte, war seit einigen Jahren bekannt. Schon im Jahr 2013 wurde Thomas Steg, der bei Volkswagen für

die Drähte in die Politik zuständig ist, darüber in einer E-Mail informiert. Für eine Stellungnahme war er nicht erreichbar. Er war aber nicht der Einzige. Auch andere VW-Abteilungen unterhalb des Vorstandes waren eingeschaltet. Das oberste Führungsgremium war indes nicht über das Treiben informiert, wie ein Konzernsprecher betonte.

Warum nicht? Das ist die Frage, welche die Automobilindustrie in den kommenden Tagen beantworten muss. Das EUGT war kein Geheimbund. Was die Forscher mit dem Geld der Konzerne anstellten, konnten die Manager ganz sicher nachfragen, im Übrigen steht der jüngste Tätigkeitsbericht sogar frei verfügbar im Internet.

Das EUGT fördere „eine experimentelle Studie beim Lovelace Respiratory Research Institute (LRRI) in Albuquerque“, heißt es dort. Dabei würden ein Pkw aus dem Jahr 1999 und ein neuer Pkw mit dem zeitgemäßen Emissionsstandard Euro 6 (Modelljahr 2015) miteinander verglichen. „In mehrstündigen Inhalationsversuchen mit Affen sollen die Unterschiede in den biologischen Reaktionen untersucht werden.“ Und weiter: „Der wissenschaftliche Forschungsbeirat von EUGT geht davon aus, dass bei modernem Dieselabgas [...] keine relevanten gesundheitlichen Wirkungen nachweisbar sind.“

Wer führte den Vorsitz dieses Forscherbeirats? Helmut Greim. Genau der Mann also, der den deutschen Verkehrspolitikern schon im September 2016 von den Tierversuchen der deutschen Dieselforschung berichtet hatte. Aber sie fragten ihn nicht nach Details.

EUGT zweifelte am Sinn der Versuche

Dabei wäre es so ratsam gewesen. Bei genauerem Hinsehen zweifelte sogar das EUGT selbst am Sinn der Tierversuche. „Die Übertragung derartiger Daten auf die Situation beim Menschen ist mit erheblicher Unsicherheit behaftet“, heißt es in dem Tätigkeitsbericht. Über das Gefahrenpotenzial von Stickoxiden auf den Menschen lasse sich daher keine abgesicherte Aussage treffen.

Greim selbst war anderer Ansicht. Bei der Anhörung im Untersuchungsausschuss ließ er wenig Zweifel an der Bedeutung von Versuchen an Tieren, um Grenzwerte für Dieselmotoren festzulegen. Es sei lange diskutiert worden auch von der WHO, der Weltgesundheitsbehörde. Er wisse nicht, warum jemand noch niedrigere Werte haben wolle, sagte Greim den Politikern. Dann sprach er auch noch die Versuche der Dieselforscher an Menschen an. Ja, man habe auch an Artgenossen der Politiker erforscht, wie sich das Einatmen von Stickstoffdioxid auf Menschen auswirke. „Das sind natürlich Kurzzeitexpositionen“, sagte Greim. „Weil man ja nicht absichtlich Leute mit verschiedenen Konzentrationen lange exponieren kann.“

Greim hat heute keine Freunde mehr. Weder bei Konzernen, die seinem EUGT bis zu dessen Auflösung 2017 Geld gaben, noch bei den Politikern, die Greim so hofierten. „Wir werden Herrn Greim um Stellungnahme zu seiner Tätigkeit beim EUGT bitten“, sagt Stephan Haufe. Es war seine Chefin Barbara Hendricks, die Greim noch 2015 das Große Verdienstkreuz mit Stern überreichte.

Und Greim? Der gibt sich gelassen bis kämpferisch. „Für einen Wissenschaftler ist es sehr verwunderlich, was in den öffentlichen Medien der letzten Tage zum EUGT und den Untersuchungen an Affen und Menschen dargestellt wurde und wird“, schreibt Greim dem Handelsblatt. Die Forschungsergebnisse seien wichtig und relevant. Es sei bedauerlich, dass die Studie wegen der Schließung des EUGT nicht wiederholt werden könne. Beide Studien seien den zuständigen Ethikkommissionen vorgelegt und von ihnen bewilligt worden. Zur öffentlichen Kritik meint Greim: „Ich kann nur sagen, dass man sich zunächst einmal informieren sollte, ehe man zu solchen Äußerungen kommt.“

S. Iwersen, M. Murphy, M. Fasse, T. Jahn, S. Menzel, D. Neuerer, L. Nagel, V. Votsmeier

Solche Versuche sind dumm und töricht. Es sind ethische Grenzen überschritten worden.

Bernd Althusmann
niedersächsischer
Wirtschaftsminister und
VW-Aufsichtsrat