

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Anja Piel, Stefan Wenzel, Miriam Staudte, Eva Viehoff, Imke Byl und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Abgasversuche mit Tieren und Menschen durch VW, Daimler und BMW**

Anfrage der Abgeordneten Anja Piel, Stefan Wenzel, Miriam Staudte, Eva Viehoff, Imke Byl und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 30.01.2018 - Drs. 18/261  
an die Staatskanzlei übersandt am 07.02.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 15.03.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im Januar 2018 wurde bekannt, dass eine von Volkswagen, Daimler und BMW finanzierte Lobbyinitiative im Jahr 2014 Forschungsversuche in Auftrag gegeben hat, während derer Affen und Menschen Abgasen ausgesetzt wurden. So sollte die Auswirkung der Gase auf den Organismus überprüft werden.

„Die Tests mit den Affen waren Teil einer Studie, die beweisen sollte, dass die Dieselschadstoffbelastung dank moderner Abgasreinigung erheblich abgenommen hat. Deshalb hatte die EUGT (Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor) - eine von Volkswagen, Daimler und BMW finanzierte Lobbyinitiative - sie beim US-amerikanischen Lovelace Respiratory Research Institute in Auftrag gegeben“, schrieb die *Süddeutsche Zeitung* am 27.01.2018. Der Verein EUGT sollte laut Vereinsregister des Amtsgerichts in Berlin Charlottenburg zum 30.06.2017 aufgelöst werden. Zum Liquidator wurde ein Herr Reinhold Kopp bestellt.

Hans-Jürgen Schäfer, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der EUGT und auch tätig im Bereich Außen- und Regierungsbeziehungen von Volkswagen, der heute dem Vorstandsvorsitzenden untersteht, schrieb im Juni 2013 in einem Newsletter der EUGT: „Zwar gibt es eine Vielzahl toxikologischer und epidemiologischer Studien zur Umwelt- und Gesundheitswirkung einzelner Bestandteile von Dieselabgasen. Aber sie liefern bislang keine sicheren Erkenntnisse über mögliche Belastungsgrenzen verschiedener Luftschadstoffe unter realen Expositionsbedingungen. Die meisten Basisdaten sind veraltet und lassen vor allem die Innovationen der letzten 15 Jahre unberücksichtigt. Damit verlieren diese Ergebnisse an Wert. EUGT will daher die Umwelt- und Gesundheitsforschung enger mit der Weiterentwicklung der Dieseltechnologien verknüpfen und realitätsnähere Forschungsprojekte anstoßen.“

Dr. Ulrich Eichhorn, Geschäftsführer Technik und Umwelt im Verband der Automobilindustrie VDA und Vorstandsmitglied der Forschungsvereinigung Automobiltechnik FAT, antwortete in demselben Newsletter auf die Fragen, für wie problematisch er die Abgase halte:

„Durch die modernen Abgasnachbehandlungsanlagen spielt der Dieselmotor in der umweltpolitischen Diskussion keine Rolle mehr, weil Partikel und Stickstoffdioxid auf ein nahezu homöopathisches Niveau sinken. Man könnte fast sagen, dass ein moderner Diesel in vielen Situationen sozusagen die Luft reinigt.“

Auf die Frage, welchen Beitrag FAT und EUGT dazu leisten könnten, fügt er hinzu:

„Wir wollen die Weiterentwicklung aktueller Dieselsechnologien auch mit Erkenntnissen aus der Umweltforschung verknüpfen. Dazu steht die Forschungsvereinigung Automobiltechnik FAT in engem und gutem Kontakt mit EUGT. Beide Forschungsvereinigungen arbeiten intensiv daran, ein möglichst reales Bild zu ermitteln, wie sich die Emissionen auf Mensch und Umwelt auswirken.“

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Die genauen Hintergründe des im Zusammenhang mit der Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT) erfolgten Tierversuchs werden derzeit aufgeklärt. Ministerpräsident Weil und Wirtschaftsminister Dr. Althusmann hatten sich bereits am 29.01.2018 an den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG gewandt und eine zeitnahe und umfassende Aufklärung gefordert. Ein erster Zwischenbericht ist erfolgt, abschließende Einordnungen stehen aber noch aus.

Die Volkswagen AG wird nicht nur den von der EUGT in Auftrag gegebenen Tierversuch, sondern alle Studien- und Forschungsprojekte gründlich überprüfen, an denen das Unternehmen mittelbar und unmittelbar beteiligt ist. Unabhängige Prüfer sollen die weltweiten Forschungsaktivitäten mit den ethischen Grundsätzen der Volkswagen AG abgleichen.

Zu den Versuchen mit gesunden menschlichen Probanden verweist die Landesregierung auf den Bericht der RWTH Aachen zur Vorlage an das Ministerium für Wissenschaft und Kultur des Landes Nordrhein-Westfalen, die am 2. Februar 2018 veröffentlicht wurde und unter <https://www.ukaachen.de/presse/NO2> netzöffentlich ist:

Zitat: „Nachdem am 25. Januar 2018 durch die *New York Times* bekannt wurde, dass die Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT e. V.) in den USA mehrstündige Inhalationsversuche von Dieselabgasen mit Affen hat durchführen lassen - letztlich im Auftrag namhafter deutscher Automobilkonzerne -, haben die Medien im Rahmen ihrer Recherchen auch über eine Studie an der Uniklinik RWTH Aachen berichtet. Es handelt sich um die Studie *Biological effects of inhaled nitrogen dioxide in healthy human subjects*, im Folgenden „NO<sub>2</sub>-Studie“ genannt, des Instituts für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin aus den Jahren 2013 und 2014, die ebenfalls von der EUGT finanziert wurde. Die Studie befasst sich inhaltlich jedoch nicht mit der Dieselbelastung von Menschen, ist lange vor Bekanntwerden des Dieselskandals initiiert sowie durchgeführt worden und steht in keinem Zusammenhang mit dem von der *New York Times* zitierten ‚Affenversuch‘.“

Anlass für die Aachener Studie war eine Anregung der Senatskommission der Deutschen Forschungsgemeinschaft, dass die Erkenntnisse zu Wirkungen von Stickstoffdioxid beim Menschen bei Belastungen am Arbeitsplatz zu gering seien. Der Studie liegt ein Forschungsantrag aus dem Jahr 2012 zugrunde, der von der unabhängigen Ethik-Kommission an der Medizinischen Fakultät der RWTH Aachen geprüft und genehmigt worden war. Ziel der Studie war es zu prüfen, ob eine einmalige Exposition gegenüber NO<sub>2</sub> in verschiedenen Konzentrationen unterhalb des Grenzwerts zu biologischen Effekten bei gesunden Probanden führt. Die Belastungen, denen die Probanden ausgesetzt wurden, lagen deutlich unter den Konzentrationen, wie sie an vielen Arbeitsplätzen oder im Alltag in Deutschland auftreten können. Die Förderung der Studie durch die EUGT wurde korrekt ausgewiesen. Für eine Einflussnahme auf Studiendesign, Studienergebnisse und Studiendurchführung hat die Landesregierung keine Hinweise.

Im Sinne der Freiheit von Forschung und Lehre soll ein anlässlich der Berichtsübergabe an das Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (MKW) erstellter Fragenkatalog den Sachverhalt rund um die NO<sub>2</sub>-Studie umfassend darlegen. Experimentelle Untersuchungen mit Arbeitsstoffbelastungen unter strengstens kontrollierten Bedingungen gehören zu den wissenschaftlichen Aufgaben der Arbeitsmedizin, um schädlichen gesundheitlichen Effekten am Arbeitsplatz vorzubeugen. Inwiefern Studienergebnisse allerdings für Deutungen verwendet werden – gegebenenfalls sogar missbräuchlich im Sinne einer wissenschaftlich nicht korrekten Einordnung –, liegt außerhalb des Machtbereichs eines jeden Wissenschaftlers.“

**1. Wer hat die Versuche finanziert?**

Die Studie am Lovelace Respiratory Research Institute (LRRI) wurde nach dem Bericht der Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT) 2012 bis 2015 von dieser finanziell gefördert. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**2. Wie hoch waren die Kosten für die Versuche?**

Eine Information des Liquidators Rechtsanwalt Kopp über Kosten liegt der Landesregierung nicht vor. Die vertraglich vorgesehene Vergütung des LRRI durch die EUGT für die Durchführung lag nach Presseberichten (*New York Times*) bei 71 000 Dollar.

**3. Hat es weitere Versuche mit Menschen, Primaten oder anderen Säugetieren mit vergleichbaren Forschungszielen gegeben? Wenn ja, welche?**

Die Landesregierung hat alle niedersächsischen Hochschulen und die in diesem Bereich forschenden niedersächsischen außeruniversitären Einrichtungen abgefragt. Es hat keine weiteren Versuche mit Menschen, Primaten oder anderen Säugetieren mit vergleichbaren Forschungszielen gegeben.

Die von der EUGT geförderten Projekte sind in dem Bericht EUGT 2012 bis 2015 aufgeführt. Die Versuche von LRRI und RWTH Aachen werden dort erwähnt. Weitere Versuche an Tieren oder Probanden sind nicht ausgewiesen.

**4. Welche Gremien der EUGT oder seiner Mitglieder hat das Versuchsdesign für den o. g. Versuch genehmigt oder begutachtet, und welches Gremium hat die Finanzmittel genehmigt?**

Nach Auskunft der Volkswagen AG wurden Forschungsvorhaben durch den Forschungsbeirat vorgeschlagen. Mitglieder des Forschungsbeirats waren Hochschullehrer aus den relevanten wissenschaftlichen Gebieten. Der EUGT-Vorstand hat die vorgeschlagenen Studienkonzepte auf Erfüllung des Vereinszwecks und daraufhin, ob eine Beteiligung an der Studie finanziell möglich war, geprüft.

**5. Wer war bzw. ist Mitglied dieser Gremien?**

Die Mitglieder der Gremien des EUGT e. V. sind im netzöffentlichen Bericht EUGT 2012 bis 2015 <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/abgasstudie-bericht-eugt-100.pdf> auf den Seiten 5 bis 7 aufgeführt.

**6. Wie hoch war der Jahresetat des EUGT e. V.?**

Diese Auskunft ist beim Liquidator Rechtsanwalt Kopp erbeten worden, aber nicht erfolgt. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Jahresetats des EUGT sich aus der Summe der Mitgliedsbeiträge der Mitgliedsunternehmen errechnen lassen. Drittmittel sind der Landesregierung nicht bekannt (die FAT war beitragsloses Fördermitglied). Der Beitrag für Unternehmen lag nach Angaben der Volkswagen AG bei 125 000 Euro p. a., Privatmitglieder entrichteten in der Regel einen Beitrag von 50 Euro pro Jahr. Da vier Unternehmen Gründungsmitglieder waren, muss der Jahresetat 2007 und 2008 bei ca. 500 000 Euro gelegen haben. Der Beitrag der Volkswagen AG betrug in den Jahren 2007 und 2008 125 000 Euro, in den Jahren 2009 bis 2015 50 000 Euro p. a. und im Jahr 2016 25 000 Euro. Die übrigen Mitgliedsunternehmen entrichteten nach Kenntnis der Volkswagen AG den Regelsatz. Dies bedeutet, dass die Jahresetats der EUGT von 2009 bis 2013 bei ca. 425 000 Euro lagen, ab 2014 mit dem Beitritt der FraPort AG bei 550 000 Euro, und im Jahr 2016 bei 400 000 Euro.

**7. Wer war Mitglied des EUGT e. V.?**

Die Robert Bosch GmbH, die BMW AG, die Daimler AG und die Volkswagen AG waren Gründungsmitglieder. Im Jahr 2014 war die Fraport AG Mitglied von EUGT. Darüber hinaus gab es noch Privatmitglieder. Die Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) war als sogenanntes Fördermitglied ohne Nettozahlungsfluss im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung beteiligt.

**8. In welcher Form und bei welchen Projekten hat die Forschungsvereinigung Automobiltechnik FAT des VDA mit dem EUGT e. V. kooperiert?**

Nach übereinstimmenden Informationen der Volkswagen AG und des VDA war die EUGT außerordentliches Mitglied der FAT; die FAT war Fördermitglied bei EUGT, es erfolgte kein Nettozahlungsfluss zwischen den beiden Organisationen.

Die Kooperation konzentrierte sich nach Auskunft der Volkswagen AG und des VDA auf die Abstimmung von Aktivitäten auf dem Gebiet der umweltbezogenen Wirkungsforschung. Alle gemeinsamen Forschungsprojekte sollen unter Beibehaltung der jeweiligen internen Antrags- und Genehmigungsprozesse erfolgt sein. Es gab beispielsweise ein veröffentlichtes Kooperationsprojekt zu Straßenverkehrslärm (Lästigkeit von Straßenverkehrslärm - Lärminderung durch Gestaltung zeitlicher Strukturen [FAT-Schrift 235, Jahr 2011]).

**9. Welche Studien haben FAT und EUGT zum Abgasverhalten von Dieselfahrzeugen und zur Wirkung von Dieselabgasen veröffentlicht?**

Es gab nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen durch die Volkswagen AG und den VDA keine gemeinsamen Studien von FAT und EUGT dazu.

Nach Auskunft des VDA verantwortet die FAT folgende Veröffentlichungen:

- „Zell- und molekularbiologische Untersuchungen zur DNS-schädigenden Wirkung des Rußkerns in einem Multi-Dose-Modell zur Erfassung von Dosis-Schwellwerten“ (FAT-Schrift 187, 2005),
- „Neue Wege des Effektmonitorings für partikelgebundene Schadstoffe in Dieselabgasen“ (FAT-Schrift 195, 2005),
- Literaturreview „Wechselwirkung zwischen Dieselmotortechnik und -emissionen mit dem Schwerpunkt auf Partikel und NO<sub>x</sub>“ (FAT-Schrift 238, 2012),
- „Modellierung der Auswirkungen verkehrsbedingter Partikelanzahl-Emissionen auf die Luftqualität für eine typische Hauptverkehrsstraße“ (FAT-Schrift 262, 2013).

**10. Hat das amerikanische Labor dem Auftraggeber Zwischenberichte zugestellt?**

Das ist der Landesregierung nicht bekannt. Der Liquidator der EUGT, Herr Rechtsanwalt Kopp, hat sich dazu auf entsprechende Nachfragen nicht geäußert.

**11. Wenn ja, mit welchem Inhalt?**

Entfällt

**12. Warum ist kein Abschlussbericht für die Versuche erstellt worden?**

Über die Versuche am LRRi wurde nach Medienberichten ein Abschlussbericht erstellt, der jedoch vom LRRi nicht veröffentlicht wurde. Das LRRi erklärt dies damit, dass der VW Beetle in Unkenntnis des LRRi mit einem sogenannten defeat device ausgestattet gewesen sei und damit die Ergebnisse der Tests verfälscht worden seien.

**13. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, ob die als Testpersonen verwendeten Menschen über Inhalt, Zweck, Umfang und gesundheitliche Folgen der Tests informiert waren?**

Laut dem in der Vorbemerkung zitierten Bericht der RWTH Aachen erhielten alle Probanden zur Vorbereitung eines Aufklärungsgespräches die schriftliche Probandeninformation in Voraus. Das Aufklärungsgespräch fand einige Zeit vor Studienbeginn statt und wurde vom verantwortlichen Arzt durchgeführt. Danach musste der Proband sein schriftliches Einverständnis geben.

**14. Leben die Versuchsaffen noch?**

Das ist der Landesregierung nicht bekannt.

**15. Wenn nein, wann sind sie verstorben?**

Entfällt.

**16. Warum ist der EUGT e. V. aufgelöst worden?**

Nach Auskunft der Volkswagen AG erfolgte die Auflösung von EUGT aufgrund budgetärer Erwägungen von Mitgliedern.

**17. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hatte der Verein?**

Die Volkswagen AG entsandte einen Mitarbeiter für die Übernahme der Geschäftsführung. Über weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Vereins liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

**18. Welche Aufgaben sind bis heute beim Liquidator verblieben?**

Nach Auskunft des Liquidators, Herrn Rechtsanwalt Kopp, betreffen seine Aufgaben ausschließlich die vermögensrechtliche Abwicklung des eingetragenen Vereins und erfolgen gemäß den vereinsrechtlichen Vorschriften des BGB.

**19. Welche Forschungsvorhaben zum Thema Fahrzeugabgase und Gesundheit generell wurden von der FAT durchgeführt oder an Dritte vergeben?**

Nach Information des VDA keine.

**20. Welche Forschungsprojekte zum Thema Fahrzeugabgase und Gesundheit generell laufen noch?**

Die EUGT ist in Liquidation und daher nicht mehr tätig, bei der FAT keine. An den niedersächsischen Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen laufen keine Forschungsprojekte zum Thema Fahrzeugabgase und Gesundheit. In der Vergangenheit (bis 2015) hat das

Fraunhofer-Institut für Toxikologie und Experimentelle Medizin (ITEM) - dessen Forschungsziele der Schutz des Menschen vor der Gefährdung durch eine industrialisierte Umwelt und die Entwicklung neuer therapeutischer Ansätze sind - Forschungsprojekte zu Umweltschadstoffen an Nagern und Menschen durchgeführt. Es gab beispielsweise ein Projekt von 2013 bis 2015 aus öffentlichen Mitteln der Deutschen Forschungsgemeinschaft, das an älteren gesunden Probanden die „Wirkung der Inhalation von ultrafeinen Kohlenstoffpartikeln und Ozon auf das autonome Nervensystem“ erforscht hat.

**21. Welche Personen sind in den Entscheidungs- und Aufsichtsgremien der FAT vertreten?**

Im Vorstand der FAT waren nach Auskunft des VDA Prof. Jürgen Lehold, Volkswagen AG, (Vorsitz), J. Wolfgang Kirchhoff, Kirchhoff Holding GmbH, Dr. Dieter Rödder, Robert Bosch GmbH und Dr. Joachim Damasky, VDA. In der Geschäftsführung FAT: Dr. Joachim Damasky, und Prof. Dr. Claudia Langowsky, VDA.

Es gibt in der FAT laut VDA keine Aufsichtsgremien.

**22. Welche Personen aus der Konzernleitung von Volkswagen, Daimler und BMW waren in den Gremien von EUGT und FAT vertreten?**

Aus den Konzernvorständen hat es nach Auskunft des VDA und dem o. g. Bericht der EUGT weder in den Organen der FAT noch der EUGT Mitglieder gegeben.

**23. Welche Mittel sieht die Landesregierung, Transparenz darüber herzustellen, ob Studien und Gutachten von Lobbyverbänden in Auftrag gegeben worden sind und um welche Verbände es sich handelt?**

Im Rahmen der 2015 verabschiedeten „Leitlinien zur Transparenz in der Forschung“ veröffentlichen die niedersächsischen Hochschulen bereits seit 2016 einmal jährlich zum 31.03. Listen, in denen Auftraggeber, Projekttitel, Laufzeit und Fördersumme von Drittmittelprojekten offen gelegt werden.

Über die Versuche an der RWTH Aachen besteht nach geltendem NRW-Landesrecht ebenfalls Transparenz. Die Transparenz zu Studien, die inländische juristische Person des privaten Rechts wie die EUGT an private Forschungseinrichtungen im Nicht-EU-Ausland in Auftrag geben, kann nur durch eine gesetzliche Verpflichtung der Auftraggeberin erfolgen. Sollte der Verein sich innerhalb satzungsmäßiger Aufgaben durch Veröffentlichungen beauftragter Gutachten in anerkannten Fachzeitschriften bewegt haben, kann er darin durch das Grundrecht aus Artikel 5 Abs. 3 Satz 1 GG, Artikel 19 Abs. 3 GG geschützt sein.