



GERHARD LEBER / IMAGO

# Zum Affen gemacht

**Diesellaffäre** Der Skandal um Abgasexperimente mit Primaten zeigt, wie skrupellos Volkswagen, BMW und Daimler die Öffentlichkeit manipulierten. Um von der Schädlichkeit der Dieselmotoren abzulenkten, war ihnen jedes Mittel recht.

Wenn Automanager feiern, dann darf es ruhig nach Abgasen riechen. Und es darf auch der Vergangenheit gehuldigt werden, als Autos noch stinken durften und niemand etwas dabei fand. So gesehen war am vergangenen Dienstag ein Oldtimerhandel in Berlin der richtige Ort, um dort den Neujahrsempfang des Verbands der Automobilindustrie auszurichten. Es gab viel Platz, und überall standen glitzernde, alte Karossen herum, deren Motoren ratterten, bis der bläuliche Qualm nur so aus den Rohren blies.

Nur eines darf die Luft auf keinen Fall verpesten: klare Worte.

700 Gäste aus Politik, Industrie und Wissenschaft waren angereist. Der geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt (CSU) gab den Festredner – und palaverte feierlich herum. Es

gebe da „Dinge“, die „alles andere als läppisch“ seien. „Herausforderungen“ seien durch „Verhalten“ entstanden, das „nicht in Ordnung“ gewesen sei.

Der Minister wusste, was die Autobosse bei einem Auftritt beim Lobbyverband nicht gern hören. Leider hielt er sich daran. Schmidt sagte nicht, dass die Autokonzerne betrogen und manipuliert, getrickst und getäuscht haben. Schon gar nicht, dass ihre Produkte die Luft in den Städten vergiften.

Vor allem ein Wort vermied er: Affen. Stattdessen bot Schmidt an, er könne Ratschläge geben für die Sachen, die da „in den letzten Tagen noch hinzugekommen“ seien. Schmidt sagte: „Ich bin ja auch Tiereschutzminister!“

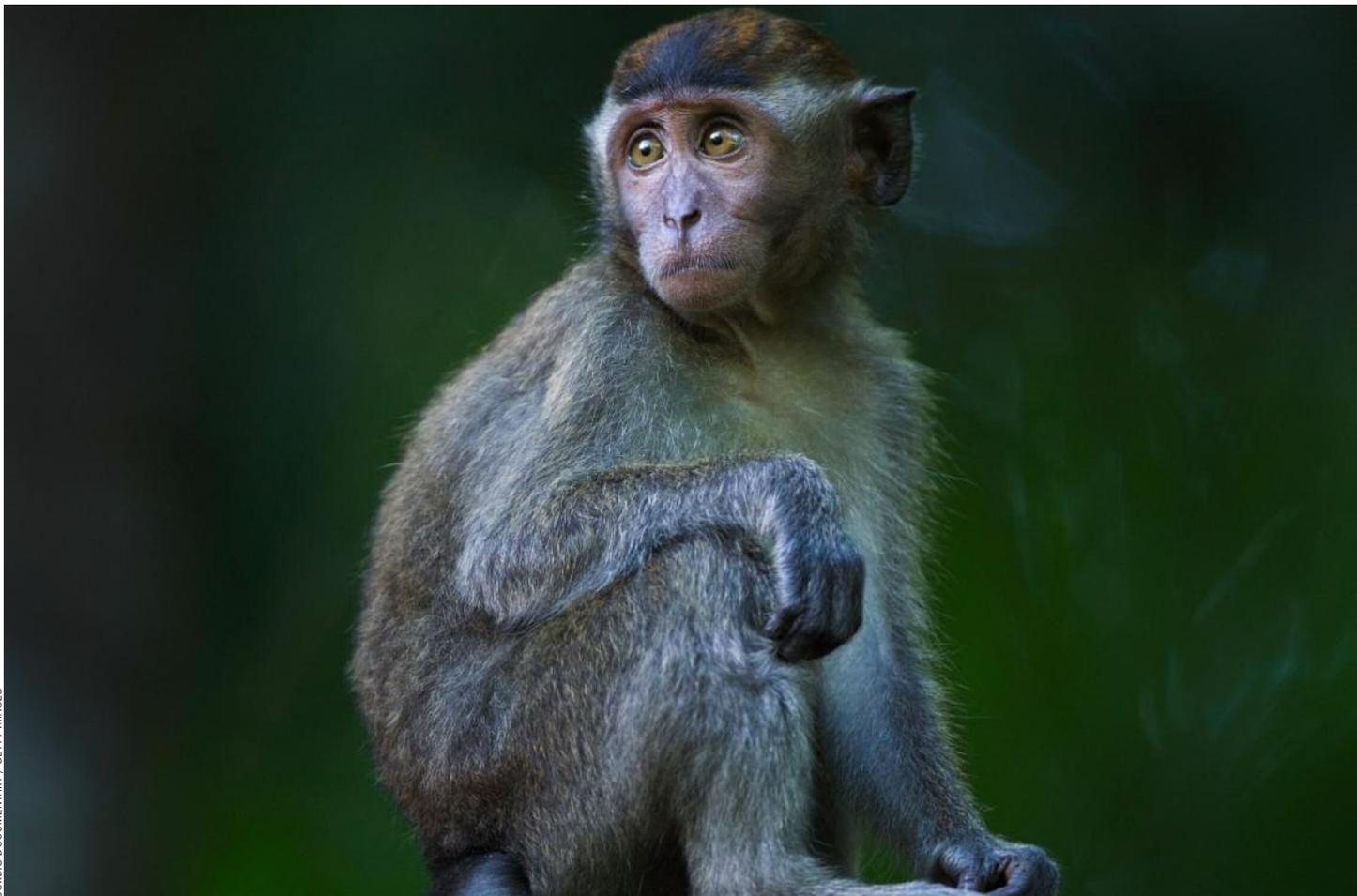
Haha.

Die Affäre um fragwürdige Abgasversuche an Javaneraffen, in Auftrag gegeben

von VW, BMW und Daimler, lässt sich nicht mehr mit müden Witzen und allgemeinem Drumherumsalbadern kleinreden. Das letzte Quäntchen moralischer Glaubwürdigkeit, das die Autokonzerne noch besaßen, verflüchtigt sich dieser Tage.

Bordellbesuche auf Spesenrechnung, millionenfache Manipulation an Dieselmotoren, Kartellabsprachen zwischen angeblichen Konkurrenten – Skandal um Skandal wurde enthüllt, angeprangert, ausgesessen. Stets wurde Besserung gelobt, wurde die Botschaft gestreut: Wir haben verstanden. Der Konzern werde nun „mehr Transparenz und Ehrlichkeit praktizieren“, sagte noch vor wenigen Monaten VW-Chef Matthias Müller. Doch es wurde nicht verstanden. Es wurde nicht transparent und nicht ehrlich.

Kommende Woche wird sich das Präsidium des VW-Aufsichtsrats mit der Affäre befassen – und über weitere Konsequenzen



**Auspuffrohr, Javaneraffe:** Mit Tierversuchen wollte die Autolobby beweisen, dass der Diesel sauber sei

befinden. Die Kontrolleure sind es leid, nach außen als Ahnungslose dazustehen.

Man sei „stinkesauer“, heißt es aus dem Aufsichtsrat eines der Autokonzerne. Von „Versteckspielchen“ ist die Rede, von „moralischer Leichtfüßigkeit“. Ein Aufseher schlägt Alarm: „Die Autoindustrie ist gerade auf dem besten Weg, sich komplett ins Aus zu spielen.“ Und das könnte diesmal sogar Folgen haben.

Die Berliner Politik nimmt den Skandal mit den Affentests zum Anlass, den Druck auf die Autohersteller zu erhöhen. Weitere Rückrufe verdächtiger Dieselaautos werden angedroht, Zugeständnisse erzwungen: Bislang wollten die deutschen Hersteller nur einen Teilbetrag zum Umweltfonds für die Kommunen leisten, doch diese Woche sollen die Autobosse eingeknickt sein. Nach einem Krisengespräch mit Verkehrsminister Schmidt am vergangenen Dienstag sind sie offenbar bereit, den Gesamtbetrag von 250 Millionen Euro zu schultern. Für ihre Affentests, so viel ist klar, werden die Unternehmen teuer bezahlen müssen. Sie haben sich selbst zum Affen gemacht.

Aufgedeckt hat den Skandal ein US-Anwalt, der bislang nicht durch vergleichbare Enthüllungen aufgefallen ist: Michael Melkersen betreibt eine kleine Kanzlei im 2000-Seelen-Ort New Market, Virginia. Aus seinem Lebenslauf stechen vor allem

die Hobbys hervor: Poker und Extremsport. Doch im Dieselskandal – Melkersen vertritt geschädigte VW-Kunden – bohrte er tiefer als die meisten seiner Kollegen.

Von VW wollte er wissen, ob der Konzern die Auswirkungen von Dieselabgasen auf Menschen untersucht habe. Doch darauf, sagt Melkersen, habe er keine befriedigende Antwort erhalten. Nächtelang wälzte er daraufhin Akten aus dem VW-Prozess. Dabei stieß Melkersen auf eine Reihe dubioser E-Mails: Manager aus dem Konzern hatten Sorge, strengere Gesundheitsregeln könnten den Erfolg des Diesel schmälern.

Ein hochrangiger Audi-Lobbyist zum Beispiel bat das VW-Management in den USA am 6. Dezember 2012 um „Orientierungshilfe“, wie man „Gegenbotschaften“ formulieren könne. Die Weltgesundheitsorganisation WHO stuft Dieselabgase neuerdings als krebserregend ein. Zu erwägen seien deshalb Studien, die den WHO-Report „konterkarieren“ könnten. Diesbezüglich habe man „Anfragen“ an die Audi-Zentrale in Ingolstadt gestellt.

Derartige Schreiben waren für Melkersen ein klares Indiz dafür, dass der Konzern nicht nur seine Motoren manipuliert hatte, sondern auch die öffentliche Meinung – mit fragwürdigen Expertisen, angefertigt von gekauften Wissenschaftlern.

Seit 2007 hielten sich BMW, Daimler, Volkswagen und Bosch eine eigene, als wissenschaftliches Institut getarnte Lobbyorganisation. Die Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT) gab vor, sich den „umweltmedizinisch relevanten Auswirkungen des Verkehrs“ zu widmen.

Allein die Besetzung der Führungspositionen zeigte jedoch, dass das Institut keinesfalls an unabhängiger Aufklärung interessiert war. EUGT-Geschäftsführer Michael Spallek beispielsweise hatte zuvor jahrelang als führender Werksarzt bei VW gewirkt. Seine E-Mail-Adresse bei VW behielt er auch nach seinem Wechsel zur EUGT.

Entsprechend eindeutig fielen die Resultate der Untersuchungen aus. Die Wirksamkeit von Umweltzonen in Städten? Nicht belegbar, hieß es in einem Aufsatz, den die Lobbygruppe in einer Fachzeitschrift für Lungenheilkunde unterbringen konnte. Nächtlicher Verkehrslärm? Kein Problem, solange er kontinuierlich sei. Lungenkrebs durch Dieselabgase? Nicht nachzuweisen.

Wenig später autorisierte der ehemalige VW-Manager und EUGT-Chef Spallek das Affenexperiment. „Wir haben unsere Diskussionen mit den Konzernanwälten abgeschlossen“, schrieb Spallek in einer E-Mail vom 14. Juni 2013. Die Advokaten hätten der Durchführung der Studie zuge-

stimmt – mit einer Einschränkung: Statt Menschen seien Affen zu verwenden. Mehrere damalige VW-Manager erhielten das Schreiben in Kopie, darunter auch Stuart Johnson, Chef der Technik- und Umweltabteilung in den USA.

Doch kritische Nachfragen gab es offenbar nicht. Das Experiment mit den Affen sollte den ultimativen Beweis liefern, wie sauber der „German Diesel“ angeblich ist. Aus den Ermittlungsakten, die Anwalt Melkersen zusammengetragen hat, ergibt sich, mit welch manischem Eifer die VW-Leute den Versuch organisiert haben. Nichts war dem Zufall überlassen, als sich Ingenieur James Liang Anfang Oktober mit einem knallroten VW-Beetle von Kalifornien auf den Weg in das Labor nach New Mexico machte.

Der Techniker aus Wolfsburg, der asiatische Wurzeln hat, steht zu diesem Zeitpunkt bereits unter Druck: Die US-Umweltbehörden zweifeln die Abgaswerte der angeblich blitzsauberen Wagen an. Vorstandschef Martin Winterkorn sitzt seinen Leuten im Nacken. Die neuen Dieselmotoren sollen den Durchbruch auf dem so wichtigen US-Markt bringen. In dieser Lage ist alles wichtig, was die grüne Fassade des Diesels aufrechterhält.

Also müssen die Affen ran. Am 2. Oktober sind alle Vorbereitungen für den Versuch getroffen. Der VW-Mann springt emsig um den roten Beetle, der sich auf einem Rollenprüfstand befindet. Jacob McDonald wird das Experiment leiten, er ist ein athletischer junger Biologe, der rasch Karriere bei seinem Arbeitgeber macht, dem Lovelace Respiratory Research Institute (LRRI).

McDonald wundert sich, dass der Techniker vom Autokonzern während des Versuchs dabei ist: „Das ist das erste Mal, dass ich so etwas erlebt habe“, wird er später zu Protokoll geben. Damals konnte er sich keinen Reim darauf machen, vor allem verstand er nicht, warum die VW-Leute die ganzen Versuchsdaten in Echtzeit in ihr Forschungszentrum nach Kalifornien übertragen haben wollten. Ingenieur Liang hatte dafür extra ein Übertragungsgerät mitgebracht.

Wissenschaftler McDonald dürfte das sonderbare Verhalten des Mannes am 18. September 2015 verstanden haben, als bekannt wurde, dass VW die Abgasanlagen seiner Diesels in den USA manipuliert hatte. Als der Beetle im Testlabor von McDonald stand, mussten die Volkswagen-Leute sicherstellen, dass er auch im Betrugsmodus lief, also in jenem sauberen Testmodus, bei dem der Wagen die Abgase reinigt.

Drei Wochen darauf folgte der nächste Schock für McDonald und seine Auftrag-



HANS-BERNHARD HUBER / LAIF

#### VW-Chef Müller

„Mehr Transparenz und Ehrlichkeit“

geber von VW. Da lagen die ersten Untersuchungsergebnisse der Affentests vor, und die zeigten, was die Autoteile gar nicht haben wollten: Die Affen, denen man die Abgase des alten roten Ford-Pick-ups in den Käfig gepumpt hatte, zeigten keine signifikanten Entzündungsreaktionen, weder in den Lungen noch in den oberen Atemwegen. Ganz im Gegensatz zu den Leidensgenossen, die mit den Beetle-Abgasen traktiert wurden. Dort gab es Anzeichen einer Reizung durch das giftige Gasgemisch.

In vorausseilendem Gehorsam überlegen die Wissenschaftler, wie sie ihren Auftraggeber dennoch zufriedenstellen können. „Du könntest das Schlussstatement weicher formulieren und das Wort ‚groß‘ vor Entzündung streichen“, schlug eine Mitarbeiterin vor. McDonald schrieb, er fühle sich unwohl dabei, die Ergebnisse rauszuschicken. Sie seien „ganz offensichtlich nicht das, was erwartet worden ist“. Die Situation bekam absurde Züge. Denn VW wollte nach wie vor die Ergebnisse bekommen, auch wenn der ganze Schwindel schon aufgefliegen war, und die Forscher wollten liefern. Denn das war die Bedingung, um die letzte Rate in Höhe von 71 000 Dollar überwiesen zu bekommen.

Doch daraus wurde nichts. Denn das Drama nahm eine noch bizarrere Wendung. Entgegen der Absprache hatten die For-

scher weibliche Affen verwendet. Das haben zwischenzeitlich auch die Forscher der EUGT und von VW mitbekommen. Das Problem daran: Weibliche Affen bekommen ihre Menstruation und sind deshalb für Versuche, bei denen Entzündungsparameter gemessen werden sollen, unbrauchbar. Die Veröffentlichung wäre „ein No-Go“ gewesen, gibt McDonald in seiner Gerichtsvernehmung zerknirscht zu.

Der ganze Versuch war also in doppelter Hinsicht sinnlos: wegen der falschen Affen und natürlich auch wegen des manipulierten Diesels. Das Ganze war hochnotpeinlich für den größten Autohersteller der Welt: handwerklich stümperhaft und ethisch-moralisch verwerflich. Aber auch die Wissenschaftler, die im Forschungsbeirat der EUGT sitzen, sahen ihre wissenschaftliche Integrität davonschwimmen.

Im Oktober 2015 kommen sie in Berlin zur Sitzung ihres Forschungsbeirats zusammen. Einer von ihnen, der Epidemiologe Peter Morfeld, erinnert sich an die Erregung damals. Die Hälfte von ihnen wollte eine Stellungnahme schreiben, die auf die Website der EUGT gestellt werden sollte. „Wir wollten uns von dem Affenexperiment klar distanzieren“, erinnert sich Morfeld. Es

sei darum gegangen, dass kein schlechtes Licht auf die eigenen Studien falle.

Doch ein solches Statement passt Spallek, dem EUGT-Geschäftsführer und Stathalter von VW, und Helmut Greim, dem Vorsitzenden des Forschungsbeirats, nicht. Vermutlich ahnen sie, was für eine Sprengwirkung sich entfalten könnte, wenn die zynische Versuchsordnung aus den USA ruchbar wird. „Unsere Stellungnahme wurde abgeblockt“, erzählt Morfeld heute.

Dass die Vorstände der Autokonzerne von den Tests nichts gewusst haben wollen und sie jetzt als „unethisch und abstoßend“ (Müller) anprangern oder sich „erschüttert“ (Daimler) zeigen, wundert die von den Unternehmen über Jahre bezahlten Forscher der EUGT. „Das Entsetzen“, sagt Beiratsvorsitzender Greim, halte er für „zelebriert“. Natürlich hätten die Autokonzerne von den Tests an Affen und menschlichen Probanden gewusst, „deren Vertreter saßen ja mit bei uns am Tisch“.

Mehrere Forscher aus dem EUGT-Beirat treten aus dem Gremium aus. Auch dem VW-Konzern ist das Institut nach Ausbruch der Diesellaffäre zunehmend unangenehm. Im November 2015 äußert ein VW-Vertreter, dass die Diesellaffäre Auswirkungen auf die Unterstützung haben könnte. Bei VW würden nun alle Ausgaben geprüft. Es dauert aber noch andert-

halb Jahre, bis der Verein aufgelöst wird. Heimlich, still und leise wird ein Liquidator bestellt, der dem Treiben in der EUGT im Juni vergangenen Jahres ein Ende setzt.

Damals an der VW-Spitze: der neue Chef Matthias Müller. Er wolle „das Vertrauen der Kunden zurückgewinnen“, betont er. Doch die Chance, alle Verfehlungen aus der Vergangenheit aufzuklären und offenzulegen, verpasst der Konzern. Dabei müsste die peinliche Angelegenheit intern längst bekannt sein.

VW-Anwälte sind schon seit Monaten mit dem Fall der Affenexperimente befasst. Aus US-Justizunterlagen geht hervor, dass die Juristen des Konzerns versuchen, eine Verwendung der Studie vor Gericht zu verhindern. Dem Klägeranwalt Melkersen, so die Begründung, gehe es nur darum, „eine scharfe und emotionale Reaktion der Jury hervorzurufen“.

Hinzu kommt, dass das Thema Tierversuche für den VW-Konzern nicht ganz neu ist. Bereits in den Neunzigerjahren unterstützten die Wolfsburger eine Forschungsarbeit des LRRI, die sich mit den Auswirkungen von Dieselemissionen auf Affen beschäftigte. In dem Bericht wird VW als Geldgeber genannt, im Verbund mit dem US-Energieministerium. Die amerika-

nischen Forscher benutzten für ihre Arbeit das Lungengewebe von Affen aus einem anderen Tierversuch aus den Achtzigerjahren: 30 Javaneraffen waren in Behälter gesteckt worden und hatten Diesellabgase einatmen müssen – 7 Stunden täglich, 5 Tage die Woche, 24 Monate lang. Die Forscher hatten nach Versuchsende die Tiere getötet und die Lungen der Affen durchschnitten, um sie unter dem Mikroskop zu untersuchen.

Die Präparate dieser Affenversuche haben die von VW unterstützten LRRI-Forscher ein Jahrzehnt später noch einmal ausgewertet und mit Lungengewebe von Ratten verglichen, die ebenfalls zwei Jahre lang Diesellabgase inhalieren mussten. Der Diesel, so das Fazit im Sinne des Studienmitfinanzierers VW, sei für Menschen womöglich nicht so schädlich, wie es frühere Versuche an Ratten nahelegten.

Der VW-Konzern erklärt dazu, es habe keine direkte Beteiligung an diesem Projekt, keine direkte Beauftragung durch VW und keinen direkten Kontakt zum LRRI gegeben. Man habe lediglich „eine Finanzierungsvereinbarung mit dem U.S. Department of Energy“ geschlossen. An den zitierten Tierversuchen sei VW nicht beteiligt gewesen. Mittlerweile hat der Konzern sich ganz von Tierversuchen distan-

ziert, genau wie BMW und Daimler: Sie alle beurlaubten oder versetzten Mitarbeiter, die für die Lobbygruppe EUGT zuständig waren. Eigene Fehler wollen die Spitzenmanager nicht zugeben. BMW räumt immerhin ein, man habe zu spät „die Bremse gezogen“.

VW spricht nur von der „Fehleinschätzung Einzelner“. Diese Argumentation zieht sich bereits durch die ganze Diesellaffäre. Und genau das ist der Fehler im System Volkswagen: das Abschieben der Verantwortung an Nebenfiguren wie den Lobbyisten Steg.

Dabei dürfte man im Konzern eigentlich wissen, dass diese Strategie nicht ausreicht. Seit Sommer 2017 steht der Konzern unter Aufsicht des US-Justizministeriums. Der Topjurist Larry Thompson untersucht mit einem Team von rund 60 Leuten, ob VW und Audi die Diesellaffäre mit der nötigen Konsequenz aufarbeiten.

Einigen VW-Mitarbeitern hat Thompson bereits einen Leitfaden für gute Führung überreicht. „Wenn Fehlverhalten auftritt“, heißt es darin, dann müsse ein Konzern „selbst die Verantwortung übernehmen“.

Frank Dohmen, Veronika Hackenbroch,  
Simon Hage, Nils Klawitter,  
Hannah Knuth, Gerald Traufetter