

Ärzte Zeitung, 03.04.2012

Heftiger Gutachter-Zoff um Fluglärm

Der Streit um die gesundheitlichen Folgen bei Fluglärm hat eine unerfreuliche Dimension angenommen: Zwar sind sich alle Forscher einig, dass Lärm krank machen kann - doch die gegenseitigen Vorwürfe über wissenschaftliches Fehlverhalten dominieren die Debatte.

Von Thomas Meißner



Der Fluglärm rund um die Großflughäfen in Frankfurt und Berlin bringt die Bürger in den Ballungsgebieten auf die Barrikaden.

© Arne Dedert / dpa

Die Fachdiskussionen um gesundheitliche Auswirkungen des Fluglärms haben unerfreuliche Dimensionen erreicht.

Seit geraumer Zeit schwelt ein Streit zwischen Gutachtern, der jetzt in öffentlichen Vorwürfen wissenschaftlichen Fehlverhaltens mündet. Daten seien frei erfunden oder verfälscht, falsch zitiert oder verfälschend interpretiert worden, heißt es in einem über 40-seitigen Schriftstück von Professor Eberhard Greiser, dessen Epi.Consult GmbH in Musweiler im Auftrag von Organisationen oder Behörden Studien konzipiert und vornimmt oder Gutachten erstellt. Greiser zielt mit seinen Vorwürfen auf den Arbeitsmediziner Professor Klaus Scheuch von der Universität Dresden. Scheuch hat in den Jahren 2002 bis 2004 gemeinsam mit drei weiteren Experten ein umfangreiches lärmmedizinisches Gutachten im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main verfasst.

Bewertung der Daten ist fundamental verschieden

Die Frankfurter Fluglärm-Synopse

Die Frankfurter Fraport AG erteilte im September 2002 vier Experten, den Professoren Barbara Griefahn (Dortmund), Gerd Jansen (Düsseldorf), Klaus Scheuch (Dresden) und Manfred Spreng, (Erlangen) den Auftrag, ein lärmmedizinisches Gutachten zur Bewertung von Lärmimmissionen als Folge des Flughafenausbaus zu erstellen. Dazu wurden drei Flugbetriebszenarien mit etwa 240.000, 262.000 und 345.000 Flugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt.

Grundlage der Bewertung waren drei separat von der Fraport AG beauftragte Gutachten derselben vier Autoren, aus denen ein Fluglärm-Bewertungskonzept - die so genannte Fluglärm-Synopse - abgeleitet wurde sowie ein technisches Lärmgutachten des Zentrums für Luft- und Raumfahrt Göttingen. Eingeflossen sind zudem Diskussionsbeiträge und Untersuchungen aus dem regionalen

Dialogforum und der Mediation Flughafen, ergänzt um eine arbeitsmedizinische Begutachtung von Lärmwirkungen auf Beschäftigte an ausgewählten Immissionsorten.

Aus diesen zugrunde liegenden Quellen sind nach Aussagen Professor Klaus Scheuchs mehr als 900 wissenschaftliche Publikationen berücksichtigt worden. Das darauf folgende lärmmedizinische Gutachten berücksichtigt schließlich 586 (Allgemeiner Teil, G12.1) sowie sieben Literaturstellen (spezieller Teil, G12.2).*(ner)*

Nun unterstellt ihm Greiser, er hätte wissenschaftliche Literatur so interpretiert, dass für den Auftraggeber, nämlich den Flughafenbetreiber Fraport, günstige Ergebnisse resultierten. So würden zum Beispiel falsch hohe Lärm-Maximalpegel angegeben, unterhalb derer Reaktionen beim Menschen nicht zu erwarten seien, es würden im Sinne des Flughafenbetreibers ungünstige Befunde weggelassen oder "grob falsch" dargestellt.

Auch Professor Martin Kaltenbach, emeritierter Kardiologe aus der Nähe Frankfurts, der sich ebenfalls seit Jahren mit den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms auseinandersetzt, bestätigt gegenüber der "Ärzte Zeitung" die Vorwürfe. Er argumentiert, Scheuch und Koautoren hätten wesentliche Publikationen ignoriert.

Umgekehrt haben Scheuch und andere inhaltliche Kritik an einer von Greiser und Koautoren erstellten epidemiologischen Studie zu Lärmwirkungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn und nachfolgenden Interpretationen geübt. Vorliegende Daten und Untersuchungsmethoden werden von den Lärm-Experten offenbar fundamental verschieden interpretiert und gewertet.

Nach Scheuchs Aussagen hat es dazu eine sachliche Diskussion bei einer Sitzung der Fluglärmkommission des Flughafens Köln-Bonn gegeben. Seitdem sei Greiser dazu übergegangen, diffamierende Angriffe auf ihn zu starten und diskutiere nicht mehr zur Sache, sagt Scheuch. Auch eine Studie zum Blutdruckverhalten unter Lärmeinwirkung, die Kaltenbach als Doktorvater betreut hat, kritisiert Scheuch. Sie habe "erhebliche Mängel", weshalb sie von Kaltenbach bei einer Anhörung auch nur vorsichtig interpretiert worden sei.

Kardiologie Kaltenbach wiederum vermutet, dass ein Übersichtsartikel zu der Lärmthematik von ihm im "Deutschen Ärzteblatt" (2008; 105:548) verhindert werden sollte, da insgesamt sechs Revisionen gefordert worden seien. Auch Kaltenbach verdächtigt die Autoren des lärmmedizinischen Gutachtens im Auftrag der Fraport AG der gefälligen Auslegung wissenschaftlicher Daten. "Unabhängige Gutachter wären in solchen Fragen wünschenswert", finanzieren könnte dies das Bundesumweltamt als unabhängige Behörde, meint er.

Lärmmedizinische Gutachten bezahlt der Auftraggeber

Lärm und Gesundheit

Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat ihre Empfehlungen für Richtwerte mit Bezug auf den nächtlichen Lärmschutzpegel auf maximal 40 dBo angepasst, um Kinder, chronisch Kranke und alte Menschen zu schützen, als Zwischenziel sollten 55 dBo angestrebt werden.

Auch beim Bundesumweltamt (UBA) geht man inzwischen von einem Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen aus. Die sich jetzt in Berlin verschärfende Diskussion um Lärmschutz und Flugverbotszeiten im Zusammenhang mit dem neuen Flughafen im Berliner Süden wird befeuert durch [ein weiteres Gutachten](#), das das Amt Anfang dieses Jahres im Internet veröffentlicht hat.

Dort heißt es: "Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen, dass insbesondere nächtlicher Lärm belastend für die Betroffenen ist und zu Gesundheitsschäden führen kann. Das UBA empfiehlt grundsätzlich für stadtnahe Flughäfen ein Ruhen des regulären Flugbetriebes von 22.00 Uhr bis 6 Uhr." *(ner)*

Dazu muss man wissen, dass der Gesetzgeber von Unternehmen, die ihre Flughäfen ausbauen wollen, fordert, lärmmedizinische Gutachten erstellen zu lassen. Bezahlen muss demzufolge nicht der

Steuerzahler, sondern der Flughafenbetreiber. Kann man dies den Gutachtern vorwerfen? Gutachter, auch Greiser, handeln bekanntlich stets im Auftrag.

Und warum steht ein einzelner Gutachter, nämlich Scheuch, im Kreuzfeuer der Kritik? Bei Scheuch und den Koautoren handelt es sich um prominente Wissenschaftler auf dem Feld der Lärmwirkungsforschung, wobei letztere allerdings nicht öffentliches Ziel der Angriffe sind. Die Arbeits- und Umweltmedizinerin Professor Barbara Griefahn von der TU Dortmund ist international anerkannt. Sie beschäftigt sich seit den 1970er-Jahren mit der Thematik und war früher Präsidentin der International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN). Kaum weniger bekannt sind der frühere Leiter der Abteilung Physiologische Akustik und Informatik am Institut für Physiologie der Uni Erlangen, der emeritierte Professor Manfred Spreng oder der ebenfalls bereits emeritierte Professor Gerd Jansen aus Düsseldorf.

Sie alle hätten, folgt man Greiser, gemeinsam mindestens wissenschaftlich nachlässig gearbeitet, eher jedoch Daten bewusst verfälschend dargestellt. Sachlich begründete und publizierte Kritik, etwa an Publikationen Griefahns oder Jansens hat es freilich früher ebenfalls gegeben. Letztlich ging es auch dabei um den Umgang mit und die Interpretation von erhobenen Daten und um maximale Lärmpegel, ab denen gehäuft mit Störungen der Gesundheit gerechnet werden müsse.

Klar sind zwei Dinge: Erstens bestreitet kein seriöser Wissenschaftler, dass Lärm prinzipiell krank machen kann. Zweitens jedoch sind dazu aus wissenschaftlicher Sicht keinesfalls alle Fragen beantwortet.

Scheuch: "Wenn alles klar wäre, bräuchte die neue NORAH*-Studie um den Flughafen Frankfurt am Main mit 7,3 Millionen Euro Unterstützung nicht begonnen werden." Für wissenschaftliche Diskussionen existieren etablierte Strukturen. Für die politische Meinungsbildung, zu der wissenschaftliche Erkenntnisse einen Teil beitragen, ebenfalls.

Funktioniert ein Flughafen mitten in der Stadt?

Ob darauf folgende politische Entscheidungen richtig sind, steht auf einem anderen Blatt. Kaltenbach kann über die heutigen Diskussionen, zum Beispiel auch um den Großflughafen Berlin-Schönefeld nur den Kopf schütteln. Er selbst war im brandenburgischen Landtag angehört worden. "Das war alles abzusehen. Aber es wollte ja keiner hören. Jetzt wacht man auf einmal auf." Seiner Ansicht nach müssten Flughäfen weit außerhalb von Großstädten angelegt werden, so wie in Paris oder München. "Dass man einen Stadtflughafen zu einem Großflughafen ausbaut, das ist einfach eine Dummheit", sagt er mit Blick auf Berlin und Frankfurt am Main. Schon längst habe es die Möglichkeit gegeben, Ferienflieger und Frachtflugzeuge in weniger besiedeltes Land zu verlegen. "Da hat der politische Wille gefehlt", kritisiert der 83-Jährige. Und der nächste Konfliktherd hat sich schon etabliert: In München ist ebenfalls der Ausbau des Flughafens geplant.

**NORAH - Noise-Related Annoyance, Cognition and Health, Lärmwirkungsstudie im Auftrag des Landes Hessen, um repräsentative und wissenschaftlich gesicherte Auswirkungen des Lärms von Flug-, Schienen- und Straßenverkehr im Rhein-Main-Gebiet auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung zu erhalten. Erste Zwischenergebnisse werden Ende 2012 erwartet: www.norah-studie.de.*

"Es geht nicht um die Sache, es geht gegen Personen"

Lärmgutachter Professor Klaus Scheuch sieht sich einer "Schmutzkampagne" durch Forscher-Kollegen ausgesetzt.

Es gehe nicht mehr um Argumente bei der Beurteilung wissenschaftlicher Erkenntnisse, sondern es gehe zunehmend gegen Personen, klagt Professor Klaus Scheuch, Dresden. Zitiert werden dabei

nach seinen Angaben immer wieder die gleichen Literaturstellen aus dem flugmedizinischen Gutachten für die Fraport AG, die der Epidemiologe und Gutachter Professor Eberhard Greiser analysiert hat und als Belege dafür anführt, dass das Gutachten der vier Experten (siehe Kasten), unter anderem Scheuch, ein Gefälligkeitsgutachten sei, in welchem Daten erfunden oder verfälscht wiedergegeben worden seien.

Bei zwei Literaturstellen würde Scheuch einräumen, dass nicht vollständig zitiert wurde, ansonsten handele es sich meist um Interpretationsfehler der Einwender. All das sei in den Jahren nach der Veröffentlichung des umfangreichen Gutachtens erschöpfend diskutiert worden, so Scheuch. "Inhaltlich gibt es nichts mehr, was im Raum bleibt!" Und: "Es gibt keinen Zweifel, dass Lärm krank machen kann. Streitpunkt ist, ob diese Kausalität für die verschiedenen Erkrankungen nachgewiesen ist."

Greiser selbst habe bei einer Anhörung im April 2010 in Kelsterbach bei Frankfurt/Main seine Auffassungen zur Kausalität mit den Worten, es spreche viel dafür, relativiert. Dennoch, so Scheuch, soll die Geschichte offensichtlich "am kochen" gehalten werden. Dass allein er als einer der vier Gutachter "Ziel dieser Schmutzkampagne" sei, erklärt er sich mit seiner Tätigkeit als Sachverständiger im Auftrag von Antragstellern und Behörden vor Gerichten.

Der erneute Angriff, kürzlich geschehen über einen Artikel in der "Frankfurter Rundschau", müsse im Zusammenhang mit dem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht gesehen werden. Der Ombudsmann der TU Dresden, Professor Achim Mehlhorn, hat den Kritikern vorgeschlagen, die vielfältigen Möglichkeiten einer fachlichen Auseinandersetzung - Anhörung, Gerichte, weitere Gutachten - zu nutzen, um zu einer unabhängigen Meinung zu kommen. (ner)

GEGENDARSTELLUNG aus Ärztezeitung vom 10.04.2012

In dem Beitrag "Heftiger Gutachter-Zoff um Fluglärm" vom 03.04.2012 wird behauptet,

"(...) heißt es in einem über 40-seitigen Schriftstück von Prof. Eberhard Greiser (...)"

Hierzu stelle ich fest:

Autor dieses über 40-seitigen Schriftstücks bin nicht ich, sondern Herr Dr. Dr. Rainer Rahn.

Musweiler, den 03.04.2012

Prof. Dr. med. Eberhard Greiser

Prof. Dr. Eberhard Greiser hat Recht. Die Redaktion