

redaktion@taz-bremen.de, Tel. 960 260



Nicht auszuhalten: Bremen tut zu wenig für den Lärmschutz Foto: Ingo Wagner/dpa

## Viel Lärm um Krach

Bremen ist überdurchschnittlich stark von Lärm belastet. Der Senat tut aus Sicht der Bahnlärm-Initiative nicht genug dagegen. Dabei macht zu viel Krach krank

Von Gareth Joswig

Zumindest in einem Punkt sind sich alle Beteiligten einig: Lärm macht krank. Aber schon bei der Definition, was Lärm eigentlich ist und ab welcher Lautstärke er beginnt, gehen die Meinungen auseinander: Eine Vergleichsstudie von der Lobbyorganisation „Allianz Pro Schiene“ geht davon aus, dass 7,5 Prozent der BremerInnen unter Bahnlärm leiden. Das ist ein Ergebnis ihrer Vergleichsstudie „Mobilität und Umwelt“, die sie zusammen mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) erstellt hat.

In den Bereichen Klimaschutz, Luftqualität und Verkehrssicherheit steht Bremen im Bundesvergleich gut da (siehe Kasten), beim Flächenverbrauch und insbesondere der Lärmreduzierung sieht es schlechter aus. Dort liegt das Bundesland auf Platz 13, ähnlich schlimm ist die Belastung in den anderen bevölkerungsdichten Bundesländern wie Hamburg, Berlin und NRW. Dabei bezieht sich der Vergleich nicht nur auf Messwerte, sondern auch auf geplante politische Maßnahmen für Lärmschutz – es geht also auch darum, ob die Landesregierungen etwas an den Verhältnissen ändern wollen.

Und da gebe es in Bremen durchaus Nachbesserungsbedarf, so Martin Roggermann von „Allianz Pro Schiene“. Zwar gebe es hier Absichtsbekundungen, den Lärm zu senken, quantifizierte Ziele allerdings fehlten, anders als etwa in Berlin oder Baden-Württemberg, wo man sich etwa das Ziel von 20 Prozent weniger Lärm bis zum Jahr 2020 gesteckt hat.

Grundlage für die Erhebung sind Lärmkartierungen der jeweiligen Umweltämter der Bundesländer. Alle Menschen, die in einem Umkreis von Lärmquellen leben, die 65 Dezibel oder lauter sind, gelten in der Studie als besonders lärmbelastet – eine Richtlinie, die sich an den Schwellenwerten für Gesundheitsempfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) orientiere, wie Roggermann sagt, und laut einer Skala des Eisenbahn-Bundesamtes lauter als ein normales Gespräch, aber etwas leiser als ein Rasenmäher. Die größten Lärmquellen seien bundesweit in dieser Reihenfolge Straßenverkehr, Nachbarn, Industrie- und Gewerbe sowie Flug- und dann Schienenverkehr.

### Laut und sauber

**Im Ranking** liegt Bremen in Sachen Mobilität und Umwelt auf dem bundesweit 6. Platz.

**Die Studie** vergleicht aktuelle Zahlen und die politischen Ziele in Verkehrssicherheit (Bremen: Platz 4), Lärmreduzierung (Platz 13), Flächenverbrauch (Platz 10), Klimaschutz (Platz 3) und Luftqualität (Platz 4). Bremen ist eines von drei Ländern, die ihre Emissionen gegenüber 2009 verringert haben.

An dieser Stelle verfängt allerdings die Kritik von Walter Ruffler, der selbst in der Nähe von Schienen wohnt und in Bremen eine Initiative gegen Bahnlärm organisiert. Er sagt, dass die Maßstäbe der Vergleichsstudie falsch gewählt seien. Zum einen sei bereits ein Lärm-Mittlungspegel von 45 Dezibel überaus belastend, und zum anderen seien deshalb in Bremen deutlich mehr Menschen betroffen – nämlich rund 240.000, rund 36,5 Prozent aller BremerInnen. Er fragt: „Vielleicht möchte die Lobbyorganisation der Bahnindustrie verhindern, dass ein Schatten auf das von ihr propagierte ‚umweltfreundliche‘ Image der Bahn fallen könnte?“

Tatsächlich geht Rufflers Sicht der Dinge auch aus dem aktuellen Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes hervor, demzufolge nachts, wenn durch Bremen viele laute Güterzüge rollen, tatsächlich über ein Drittel der Bremer Bevölkerung vom Lärm betroffen ist. Das Eisenbahn-Bundesamt arbeitet wie Ruffler mit den jüngst aktualisierten Empfehlungswerten der WHO, die tatsächlich nicht bei 65 Dezibel liegen – sondern empfiehlt, Lärm auf unter 44 Dezibel nachts und 55 Dezibel tagsüber zu verringern.

Der Senat teile die Auffassung Rufflers, sagt Jens Tittmann, Sprecher von Verkehrs- und Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne): „Schienenverkehr, insbesondere Güterverkehr, ist bei uns eine große Belastung.“ Lärm mache krank. „Deswegen stellt Bremen siebenstellige Beträge dagegen in den Haushalt.“ Aber Lärmschutz sei teuer, weswegen die Mittel nicht ausreichen.

Die Bringschuld sieht Tittmann allerdings eher aufseiten der Bahn als bei der klammen Landesregierung: Sie sei verpflichtet, gegen ihren eigenen Lärm aufzukommen. Tatsächlich müsse die Bahn sich an strengen Lärmschutz zunächst nur auf neuen Strecken halten, wohingegen alte Trassen wie jene, die durch Bremen führen, Bestandsschutz haben.

### das kult-disco-wetter

Ü-30-Partys, Tribute-Bands oder Riesen-Kohlfahrt-Sausen: All das ist leider wohl genauso wenig der Grund, warum das „Aladin“ nun insolvent ist wie seine Bezeichnung als „Kult-Disco“. Dennoch geht's dort erst mal weiter. Auch weiter geht's trotz November mit Sonne und 12 Grad

### nachrichten

#### Knietief im Dispo

Rund 13,9 Prozent der BremerInnen gelten laut gestern veröffentlichtem „Schuldneratlas 2018“ als überschuldet. Damit liegt Bremen im Ländervergleich auf dem letzten Platz hinter Sachsen-Anhalt und Berlin und 4 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Die Quote in Bremen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Noch schlechter sieht es in Bremerhaven aus: Dort liegt die Überschuldungsquote bei 21,2 Prozent. Damit ist Bremerhaven die Stadt mit dem deutschlandweit höchsten Anteil an überschuldeten Menschen. (taz)

#### Demo gegen Rassismus

Der DGB ruft für den heutigen Mittwoch zu einer Demo gegen Rassismus und Gewalt auf. Neben den Gewerkschaften werden auch Bürgermeister Carsten Sieling (SPD), Werder-Chef Hubertus Hess-Grünwald, VertreterInnen von Kirche, Friedensforum und Rat für Integration teilnehmen sowie Unternehmerverbände. Die Veranstaltung unter dem Motto „Bremen zeigt Gesicht. Für eine offene, freie und solidarische Gesellschaft“ beginnt um 16.30 Uhr am Bahnhofsvorplatz. Um 18 Uhr ist eine Kundgebung auf dem Marktplatz geplant. (taz)

### heute in bremen

## „Auch die Männer sind überarbeitet“

Interview **Lea Schweckendiek**

**Diskussion** „Leben, um zu arbeiten oder arbeiten, um zu leben: Arbeitszeitverkürzung für ehrenamtliche Arbeit?“ 19 Uhr, Hulsberg Crowd (ehem. Schwesternwohnheim) 44–46.

**taz: Frau Senghaas-Knobloch, wachstums-kritische Arbeitszeitpolitik ist ein sperriges Wort. Was steckt dahinter?**

**Eva Senghaas-Knobloch:** Ich will das gern am Beispiel der Sorgetätigkeiten veranschaulichen. Der Bereich beruflicher Pflege ist, wie mittlerweile die meisten sozialen Aufgaben, längst nach wirtschaftlichen Kriterien ausgerichtet. Es geht um Leistung – weil sich auch hier Firmen ansiedeln, die auf Gewinne und Wirtschaftlichkeit aus sind. Aus wachstums-kritischer Perspektive wollen wir Leben und Zeit aber nicht verwirtschaftlichen. Allen soll genug Zeit für ein gutes Leben zur Verfügung stehen.

**Also geht es um die Gestaltung von Arbeitszeit?**

Sowohl das als auch darum, wie viel Zeit die Erwerbsarbeit im Leben einnimmt. Es muss auch Zeit für Tätigkeiten neben dem Beruf geben, zum Beispiel für unbezahlte Sorgearbeit.

**Welche Kriterien müssten in der Pflege statt der Wirtschaftlichkeit angewandt werden?**

Es geht um die Bedürfnisse der Personen, die gepflegt werden, aber auch um das Wohlbefinden der Pflegenden. Diese Faktoren sollen eigentlich zentral für solche Berufe sein, die von sozialen Beziehungen zwischen den Menschen geprägt sind und ein gutes Zusammenleben bedingen.

**Aus feministischer Sicht ist Sorgearbeit kritisch, weil sie zu oft unbezahlt von Frauen übernommen wird.**

Pflege lag und liegt seit Jahrhunderten in den Händen von Frauen – die sich rund um die Uhr um unmittelbare lebensnotwendige Tätigkeiten kümmern. Die Arbeitszeitregelungen auch der beruflichen Pflegearbeit entsprechen bis in die 60er nicht dem modernen Berufsleben. Erst der Mangel an Pflegekräften erzwang ein Umdenken.

**Wenn weniger Arbeit Zeit für Ehrenämter schaffen soll, profitieren doch wieder nur Männer?**

Das hängt davon ab, wie man ehrenamtliche Tätigkeiten definiert. Auch Pflege und Sorgearbeit sollten in diesen Bereich fallen, schließlich soll eine Verkürzung der Arbeitszeit auch dazu führen, dass alle Menschen Zeit haben, Angehörige, Freunde oder Nachbarn zu umsorgen, wenn es gewünscht ist. Auch die Männer, die heute Sorgearbeit leisten, sind völlig überarbeitet, weil auch ihnen die Pflege Angehöriger nicht als Arbeit anerkannt wird.

## Ungleicher Lohn für gleichen Müll

Bei der Müllabfuhr droht ein Streik, weil der Senat bei seiner halbherzigen Rekommunalisierung die Lohnfrage nicht geklärt hat. Die Gewerkschaft fordert einheitliche Bezahlung für alle Müllwerker

Von **Klaus Wolschner**

Am 27. November kann es ernst werden – jedenfalls wenn die Arbeitgeberseite dann in der dritten Verhandlungsrunde transparente Zahlen auf den Tisch legt: Das sagt Piet Eckert, zuständiger Fachsekretär „Abfall“ von der Gewerkschaft Verdi, die die Tarifverhandlungen mit Bremen Müllwerkern führt.

Deren Firma, die neuerdings „ALB“ (Abfall Logistik Bremen) heißt, gehört zu 50,1 Prozent der früheren Müllentsorgungsfirma Nehlsen und zu 49,9 Prozent der kommunalen Anstalt Öffentlichen Rechts (AÖR) „Bremer Stadtreinigung“. So ist die

Müllabfuhr formal unter einem kommunalen Dach, das Sagen haben dennoch die Vertreter der Privatfirma.

Chefin der Anstalt Öffentlichen Rechts ist Daniela Ennslein, sie ist gleichzeitig zweite Geschäftsführerin der ALB. Bei den Tarifverhandlungen sei da aber kein Unterschied zu den Nehlsen-Vertretern erkennbar, sagt Eckert. Ennslein habe öffentlich mit Gebührenerhöhungen gedroht für den Fall, dass Verdi ihre Tarifforderungen durchsetzt: 6 Euro pro Haushalt, insgesamt 2 Millionen Euro im Jahr. Wie sie auf diese Zahlen gekommen ist, sei allerdings nicht klar geworden, sagt Eckert.

Nehlsen will weiterhin mit dem Müllbetrieb Gewinne machen. Wenn die Tarifforderungen insgesamt 2 Millionen Euro jährlich kosten würden und dafür die Gebühren erhöht werden sollen, bedeutet das zunächst, dass Nehlsen bei seinen Gewinnerwartungen keine Abstriche machen will.

Verdi fordert einen einheitlichen Tarif für den ganzen Betrieb. De facto haben 245 Beschäftigte Müllwerker ihre alten Verträge aus den Zeiten des öffentlichen Dienstes. Die von Nehlsen in den letzten Jahren neu eingestellten 124 Müllwerker haben bisher keinen Tariflohn. Im Rahmen der Teilrekommunalisierung wurde der Punkt „Tariflöhne“ nicht geklärt.

Ursprünglich hatte Verdi eine echte Rekommunalisierung gefordert, dann hätten die Gebührenzahler weder die Mehrwertsteuer noch die Gewinne der privaten Müllfirma bezahlen müssen. Das hätte genügend Spielraum geboten für eine Lohnangleichung.

Bei der halbherzigen Rekommunalisierung unter dem Dach der AÖR gibt es diese Einsparungen nicht, im Gegenteil: Mit ihr entsteht ein zusätzlicher Verwaltungsapparat. Wie viel teurer das die Müllabfuhr macht, haben ihre Vertreter bisher nicht offengelegt.



**Eva Senghaas-Knobloch** 75, pensionierte Arbeitswissenschaftlerin des Forschungszentrums Nachhaltigkeit.