

München lebenswert, weltoffen, begehrt und zu laut

München gilt als eine der lebenswertesten Städte der Bundesrepublik und steht für eine entspannte Atmosphäre und großräumige Grünflächen. Aber der Schein trügt. Man vergisst eine Studie des Fraunhofer Instituts aus dem Jahr 2011, wonach die Bewohner der lebhaften Stadt sehr großem Lärm ausgesetzt sind. Fast 50 % der bebauten Flächen weisen eine Lärmbelastung jenseits der als gesundheitsschädlich bewerteten Lärmgrenze von 55 dB auf. In Fragen zum 1. Lärmaktionsplan bestätigten über ein Drittel der Bürger, dass sie der Straßenlärm am meisten stört. Die Bewertung zum Lärmaktionsplan bestätigt dies, aber von einer konstruktiven Handlung zur Lärmreduzierung ist in München nichts zu spüren.

Der belastende Verkehr wird als "großstadtüblich" abgetan. Die Kehrseite der lebensfrohen Stadt ist die Hauptstadt des Stillstands im Auto. Da steht München wieder an der Spitze. Durchschnittlich wartet ein normaler Münchner Autofahrer 49 Stunden im Jahr, dass es weitergeht. Nirgendwo kriechen die Autos langsamer als in München. Dazu passt die hohe Dichte an Autos: 491 Autos kommen auf 1000 Einwohner. Zum Stichtag 31.12.2016 meldete die Zulassungsstelle 709 555 in München angemeldete Pkw. Das sind 15 032 mehr als im Jahr davor - und 48 716 mehr als vor fünf Jahren.

Der Bevölkerungszuwachs wird in den nächsten Jahren um 300 000 Personen steigen. Nach dem Zensus 2011 hatte München 1,45 Mio. Einwohner, pro Quadratkilometer waren das 4668 Münchner. Seitdem ist die Stadt auf 1,54 Mio. Einwohner im Frühjahr 2017 gewachsen aber die räumlichen Grenzen blieben unverändert. Zudem berichtigte die Stadt im Frühjahr 2017 ihre Einwohnerzahlprognose. Im Jahr 2030 werden 1,8 Millionen Menschen in der Stadt leben. Seit 2015 ein Wachstum von 16,4 Prozent bis 2030 und 19,3 Prozent bis 2035. Vor allem die Bezirke am Stadtrand mit starker Neubautätigkeit werden sich verjüngen und hohe Einwohnerzuwächse verzeichnen. Zu diesem Ergebnis kommt die kleinräumige Bevölkerungsprognose, die am 21. Juni 2017 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt wurde. Spitzenreiter beim Zuzug sind Aubing-Lochhausen-Langwied, Schwabing-Freimann und Moosach.

"Da kommt was auf uns zu" denkt man beim Lesen des Demografiebericht 2017 Teil 2 aber die Referate für Stadtplanung, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat interessiert das keineswegs. Der LAP 2013 und die zweite Stufe sieht keine einzige Lärminderungsmaßnahme im Westen mit dem höchsten Zuwachs vor. Für den LAP zweite Stufe wurde im Stadtrat eine Lärmgrenze von 67 dB bzw, 57 dB festgelegt, aber bei Bürgeranträgen zur Lärminderung folgt das KVR lapidar dem alten Grundsatz unter 70 dB geht gar nichts. Das Baureferat stützt sich unter Missachtung eigener Berechnungen zu Bevölkerungszuwachs und Verkehrsprognosen auf "alt bewährte Erfahrungen" und stellt Bürgern frei ihre Rechte auf Unverletzlichkeit der Person gerichtlich einzuklagen, was auch immer mehr Bürgerinitiativen als einzige Lösung gegen die Stadt vehement vorantreiben. In jedem Bebauungsplan für die notwendigen Wohngebiete wird bestätigt, dass an den Grenzen des Planumgriffs die Mehrbelastung des Straßenlärms zwar bekannt und auch berechnet ist, dies aber im Zuge der Zumutbarkeit zu vernachlässigen ist.

Laut Umfrage des Statista Instituts halten 86 % der Befragten München für weltoffen. Niemand bedenkt aber, dass Lärm gesundheitsschädlich ist. Der durchschnittliche Hörverlust in München beläuft sich auf +12,02 Jahre. Das heißt, das Höralter eines Durchschnittsmünchners entspricht dem eines 12,02 Jahre älteren gesunden Menschen. Aber auch die Lebensqualität wird sinken. Ein DNA-Test des Max-Planck-Instituts im Jahr 2004 an zwei Amsel-Gruppen aus der Münchener Innenstadt und einem außerhalb gelegenen Waldgebiet, bestätigte bereits genetische Unterschiede städtischer und ländlicher Amseln. Der Spatz ist zu leise für die Stadt. In Deutschland verringerten sich die Spatzen-Bestände innerhalb der letzten 20 Jahre um bis zu 60 Prozent. Der Lebensraum Stadt zwingt offenbar auch im Tierreich zur Verflachung. Tiere können nicht klagen aber die Bürger, damit die Stadt sich den Anforderungen an ein modernes urbanes Wachstum einer Großstadt im Rahmen nicht genutzter Möglichkeiten endlich stellt und ihre Pflicht nach Art. 2 GG erfüllt.