Der Allacher Forst – vom Churfürstlichen Gehölz zum Naturschutzgebiet

Von Günter Eckardt

(Schluß)

Frühe Eingriffe in den Waldbestand

»La Belle Routte« bezeichnet im Plan von 1734 eine der schnurgeraden Sichtschneisen, die in der Barockzeit für die damals so beliebten Parforcejagden angelegt wurden. Neben dieser Nord-Süd-Achse, der späteren »Oberen Allee«, entstanden seinerzeit auch die »Untere Allee« im Osten (heute Allacher Forstweg) sowie das in nordwestlicher Richtung verlaufende »Lange Geräumt«. Vergleicht man den Hirschpark-Plan mit dem Gehölz-Plan von 1794, wird schon der Rückzug des Waldes von der Dachauer Landstraße sichtbar. Am nördlichen Ende der »Unteren Allee« beginnen bereits Allacher und Untermenzinger Wiesgründe.

Die in der topographischen Karte von 1812 dargestellte unmittelbare Nachbarschaft des Waldes und der 1802 entstandenen Mooskolonie Ludwigsfeld deutet darauf hin, daß zumindest für die nördlichsten Anwesen teilweise auch auf Waldfläche zurückgegriffen wurde. Dies war aber nicht der Fall. Zwar wurden den Kolonisten günstige Bedingungen für den Bezug von Bauholz aus dem nahegelegenen kurfürstlichen Wald eingeräumt,[74] doch standen für alle 18 Anwesen unbestockte Gründe zur Verfügung. Ein zeitgenössischer Plan[75] zeigt »die zur Ansiedlung außer Moosach am Schwabenbachl ausgetauschten Grundstück«, unter denen sich auch ein langgezogener Geländestreifen westlich der Dachauer Landstraße befindet, der als »Blumbesuch von Moosach« die Moosacher Viehweide bezeichnet.

Zwischen den Moosachern und dem Forstamt entstand seinerzeit eine langwierige Auseinandersetzung um die Festlegung des Waldanteils am Allacher Forst anläßlich der Aufteilung der Gemeindegründe und Ablösung der Forstrechte. Zur Grenzziehung äußerte sich als Wortführer der Hofgerichtsrat von Hofstetten, angeblicher Hofmarksherr von Moosach, in einem Schreiben vom 21. Sept. 1804 an die Churfürstliche Landesdirektion: »Die Gränze der benannten Mosacher Viehweide bezeichnen von der einen Seite ein wohlsichtlicher Graben, welcher sich in das sogenannte Allacher Gehölz hinerstrecket, und 3 Gränzsteine, wovon der eine zu Zeit der im Jahre 1800 anwesenden französischen Truppen umgeworfen worden, die übrigen zwei aber noch gegen die Allacherviehweide dießseits und jenseits des Schwabbächls stehen und mit HM/: Hofmark Mosach /: bezeichnet sind. Den Graben erkennt man, von Seite des Forstamts auf eine gewisse Strecke ohne Widersprüche für die wahre Gränze, nur weiterhin als das Gehölz anfängt mehr als Stauden zu sein, will man es als einen Theil des Allacherforstes ansehen, ohne daß man von Seiten des Forstamtes nur die geringste Vermarkung oder einen anderen rechtlichen Titel als die Angaben der Jäger, daß sie es nicht anders wissen, aufweisen kann. Den kleinen Umstand, daß der ganze Allacherforst mit einem Graben umgeben ist, übergeht das Forstamt mit Stillschweigen, und springt hier einiger schöner Eichen willen aufs Geradewohl über den Graben in die weite Welt hinaus ...«[76]

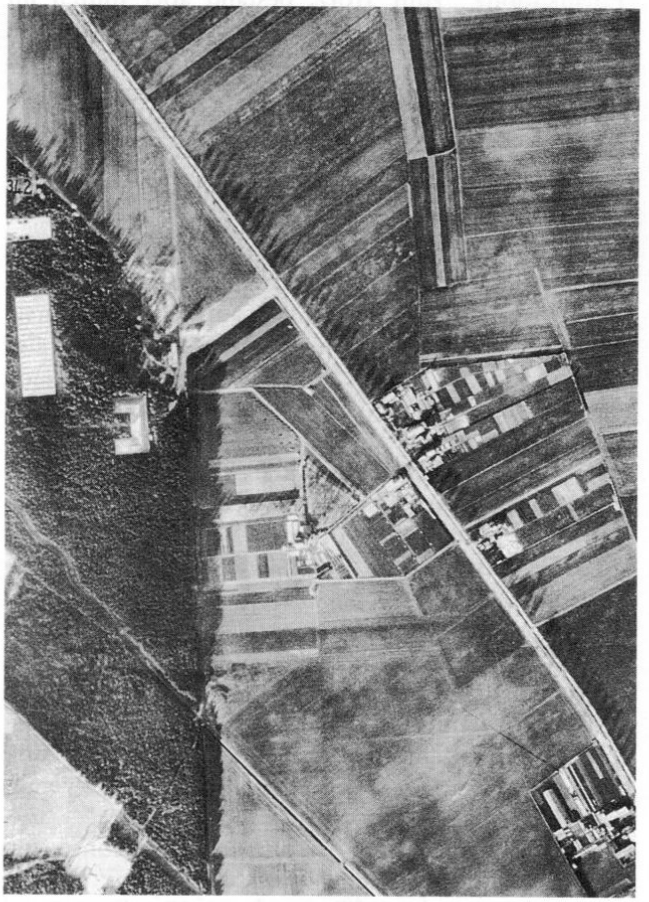
Der Streit fand erst im November 1808 durch einen von König Max I. Joseph höchstpersönlich gebilligten Vergleich sein Ende. Danach fiel »der Gemeinde Moosach von dem strittigen Platz der östliche Theil bis an das sogenannte Nymphenburger Geräumt, oder die sogenannte untere Allee mit Einschluß der südlich von dem Markgraben gelegenen Spitze eigenthümlich zu.«[77] Nach Verlosung und Einweisung Ende 1810 konnten die Moosacher daran gehen, ihre mühsam erstrittenen Holzgründe, die zusammen knapp 141 Tagwerk umfaßten, nach und nach in Acker- und Wiesenflächen umzuwandeln. Das Urpositionsblatt von 1852 zeigt aber, daß noch viele Jahre später einige Waldstücke östlich der ehemaligen Unteren Allee fortbestanden.

In die erste Forstkarte von 1829[78] wurden noch die vom Staatsforst abgetretenen Parzellen am östlichen Waldrand aufgenommen. Dagegen sind die bäuerlichen Holzgründe im Westen des Allacher Forstes ebensowenig verzeichnet wie die sog. Wehrstauden nördlich der Abzweigung des Würmkanals. Allen Bemühungen um »Purifikation«[79] zum Trotz, bestand aber mitten im Wald noch das ausgedehnte »Privateigenthum« von dreieckigem Grundriß fort, wie es schon aus dem Plan von 1794 bekannt ist. Mit zahlreichen »öden Plätzen«, vor allem beiderseits des Schwabenbaches, belegt die Forstkarte von 1829 außerdem, daß Waldweide und Streunutzung deutliche Spuren im Allacher Forst hinterlassen hatten.

Der erste originäre Forstweg, das sog. »Allacher Geräumt«, das von der Oberen Allee im rechten Winkel nach Westen zieht, findet sich auf der ersten Forstkarte noch nicht.[80] Dagegen ist bereits der Verlauf des neuen »Sandwegs«, östlich von der Oberen Allee ausgehend, eingezeichnet, zu dessen Herstellung (»12 Schuh breit«) und Unterhalt sich die Moosacher im Vergleich von 1808 bereit erklärt hatten. Auf diesem Weg, in späteren Forstkarten als »Kiessträßchen« bezeichnet und vom Forstamt heute fälschlich als »Allacher-Ger.« ausgeschildert, wurde das in der Kiesgrube westlich der Oberen Allee für den Straßenunterhalt geförderte Schüttmaterial zur Dachauer Landstraße transportiert. Weg und Brücke über den Schwabenbach wurden zu diesem Zweck bis gegen 1900 unterhalten, nachdem 1873 auf Anzeige der »Kiesbeifuhr Akkordanten« das K. bayer. Straßen- und Flußbauamt die zwischenzeitlich vom Forstamt veranlaßte Entfernung der Brücke beanstandet hatte.[81]

Die 1864 projektierte Eisenbahn-Verbindung von München nach Ingolstadt griff nur gering in den Privatwaldbestand am Westrand ein. Das Forst- und Triftamt München wurde daher von der Kgl. Bayer.

Eisenbahnbau-Section Dachau lediglich mit der Wertermittlung der beanspruchten Parzellen beauftragt.[82]
Mit Schreiben vom 14. Dezember 1899 erkundigte sich der vermögende Hauser Lenz aus Neuhausen, Schloßbesitzer zu Allach am Würmkanal, ob er zur Arrondierung seines Anwesens »einen Theil des im Staatsbesitze befindlichen Areals der Abteilung 5 erhalten könnte.« Postwendend erhielt er vom Forstamt den Bescheid, »daß von Seite des Forstärars keinerlei Geneigtheit besteht auf einen Kauf oder Tausch in gewünschtem Sinne einzugehen.«[83] Im Gegensatz dazu waren die Privatwaldbesitzer schon eher geneigt, einige Parzellen am Westrand des Allacher Forstes zu verkaufen. Die Anfänge der »Waldkolonie Allach« stehen im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Arbeitern der Stahlgießerei Krautheim, Keimzelle der heutigen Krauss-Maffei AG, um 1909. Nach dem 1. Weltkrieg dehnte sich die Waldkolonie weiter nach Norden aus, wo der spätere Allacher Ehrenbürger Peter Müller ein größeres Waldareal für seinen Industrie-Ofenbau erwarb. Dieses eingezäunte Grundstück in der Nachbarschaft zum Industriegleis von MAN und MTU ist auch heute noch überwiegend baumbestanden.
Bereits 1917 hatte die Diamalt AG die Genehmigung zur Anlage eines unterirdischen Abwasserkanals durch den Allacher Forst mit Vorflutgraben entlang des Würmkanals bis zur Eishütte in Feldmoching erhalten. Dieser Kanal entlang der Oberen Allee und des Kiessträßchens wurde 1948 erneuert, ist aber seit Jahrzehnten stillgelegt.[84]



Luftbildausschnitt von 1937 mit BMW-Gebäuden im Wald.
Staatsarchiv München

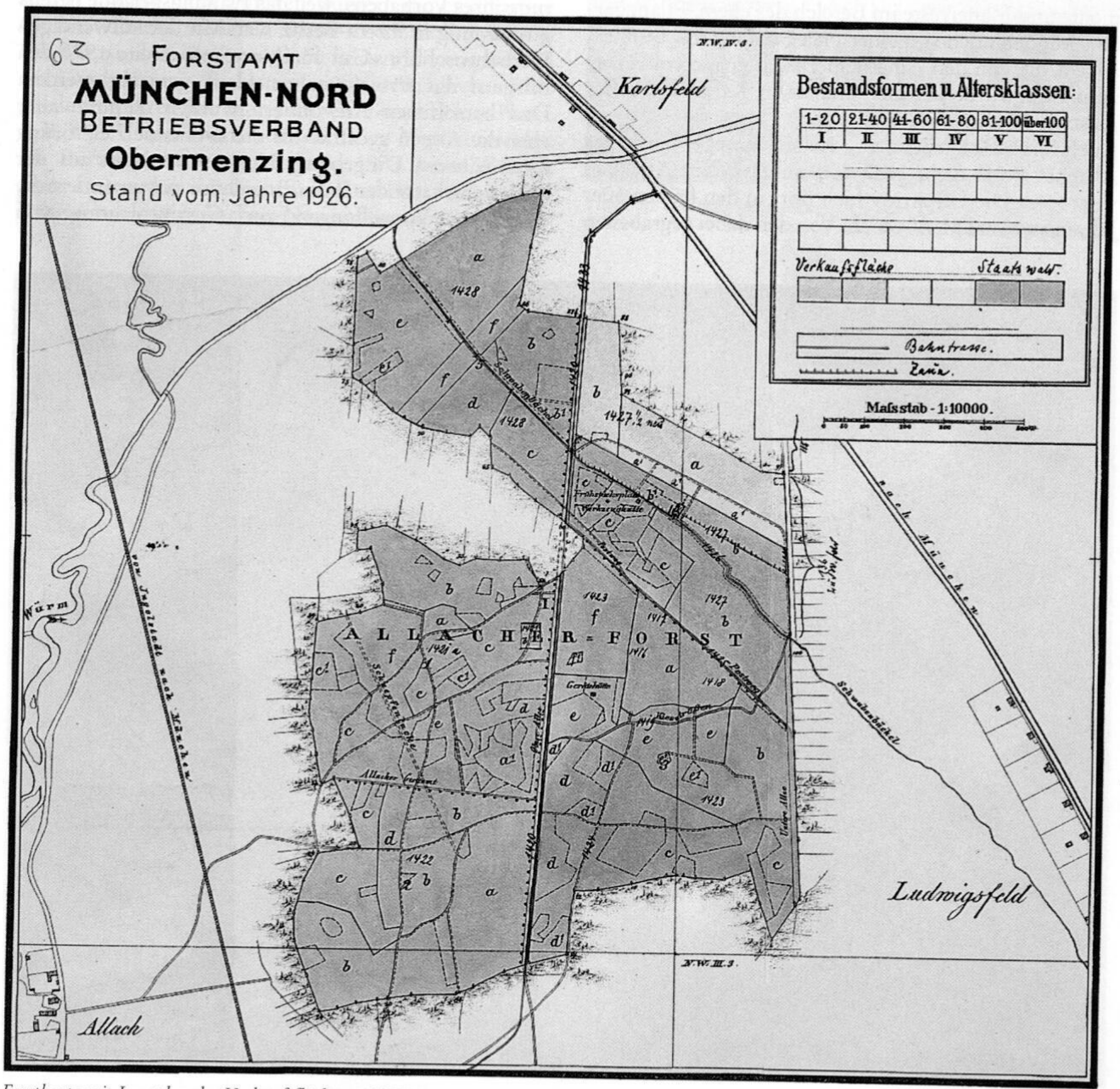
Schließlich wurde dann noch bei Errichtung des Umspannwerks Karlsfeld 1924 eine ca. 450 m lange und 70 m breite Schneise im Verlauf des sog. »Fuchsgeräumt« für eine Hochspannungsleitung in den nördlichsten Teil des Allacher Forstes geschlagen. Die Forstinspizienten kommentierten dies anläßlich der Waldbegehung 1926 mit den Worten: »Der Distrikt bildet auch ein Musterbeispiel für die rücksichtslose Ausnutzung des Staatswalds für Zwecke der Starkstromleitungen.«[85]

Der Allacher Forst im Zweiten Weltkrieg

Es ist nicht ohne Ironie, daß sich ganz nah zu den vorgeschichtlichen Grabhügeln im Forst zwei Bombentrichter als »Bodendenkmäler« der jüngeren Vergangenheit gesellt haben. Insgesamt lassen sich anhand der unmittelbar nach Kriegsende aufgenommenen Luftbilder mehr als 40 dieser Trichter im Waldgebiet ausmachen, von denen die siedlungsnahen inzwischen meist mit Müll und Gartenabfällen aufgefüllt wurden.
Daß der Allacher Forst so heftig bombardiert wurde, hatte er nicht nur seiner Nähe zu Rüstungsbetrieben, sondern auch den Bahnlinien zu verdanken, die ihn seit 1938 im Süden durchzogen. Führte bis dahin lediglich die Linie von München nach Ingolstadt an seinem Westrand vorbei, so kam es beim kriegswichtigen Ausbau der Bahnverbindungen zum Bau des Nordrings zwischen Trudering und Olching[86] mit Anlage eines Verschiebebahnhofs im Süden Ludwigsfelds. Von dort führte der Nordring auf einem Damm durch den Allacher Forst und querte an der Südwestecke des Waldes die Bahnstrecke München–Ingolstadt. Ein Gleis verband außerdem weiter südlich, an der Waldgaststätte Allacher Alm vorbei, den Rangierbahnhof Ludwigsfeld mit dem wenig später industrietauglich ausgebauten Bahnhof München-Karlsfeld.
1937 hatte auch der Bau des BMW-Werks II im Allacher Forst begonnen, das der Herstellung von Flugmotoren diente. Zunächst waren nur knapp 10 ha Waldfläche für diesen Zweck requiriert worden. Der Luftbildausschnitt von 1937 zeigt den U-förmigen Verwaltungsbau (das klinkerverkleidete Gebäude dient heute noch der MTU) zusammen mit einer Produktionshalle gut getarnt mitten im Wald. Die neue Fabrik erhielt zunächst einen Eisenbahnanschluß zum Bahnhof Allach parallel zur Oberen Allee.[87] Daraus erklärt sich auch die heutige Breite dieses »Geräumts«. Anläßlich des Grundverkaufs an BMW wurde die veräußerte Fläche samt Einzäunung und Bahnverbindung in Richtung Allach in eine Forstkarte nach dem Stand von 1926 eingezeichnet. Kriegsbedingt wurde das Flugmotorenwerk, in dem u. a. die Sternmotoren für die Ju 52 sowie später die Strahltriebwerke für die Ar 234 V8, das erste vierstrahlige Flugzeug der Welt, hergestellt wurden,[88] 1942 unter Inanspruchnahme von weiteren 42 ha Forstfläche in westlicher Richtung erweitert. Die Werksanlagen erhielten dabei die noch heute bestehende Gleisverbindung zum Bahnhof München-Karlsfeld.
Inzwischen hatte die Reichsbahn mit dem Bau eines doppelseitigen Großrangierbahnhofs in Hochlage zwischen Lerchenau und Allach begonnen, der in den Südteil des Allacher Forstes eine breite Schneise schlug.

Von Langwied her, also in umgekehrter Richtung als beim späteren Bau der A 99, näherte sich der »Münchner Ring«, der zur Unterquerung der Bahnanlagen im Wald gewaltige Fundamente erforderte, die inzwischen vom neuen Rangierbahnhof überdeckt sind. Die Trasse für den Autobahnring, die im Waldbereich wesentlich weiter südlich als bei der Nachkriegsplanung vorgesehen war,[89] wurde bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bauarbeiten nur teilweise abgeholzt, vor allem nordöstlich des Bahndamms, wie das Luftbild der US Air Force vom 8. Juni 1945 zeigt.

Ende 1943 wurde das Projekt »Maxi« zur nochmaligen Ausweitung der Flugmotoren-Produktion von BMW beschlossen. Nach dem Lageplan der BMW-Neubauleitung vom 2. 2. 1944 war vorgesehen, die Werksgrenze nach Süden bis an das Reichsbahngelände bzw. bis zur projektierten Autobahntrasse zu verlegen. In diesen totalitären Zeiten genügte eine Vereinbarung zwischen Firmenvertretern und dem Vorsteher des Forstamts, um einen ganzen Wald niederzulegen. Lapidar hält eine Aktennotiz vom 12. 2. 1944[90] fest: »Herrn Oberforstmeister Büttner wurde die im Plan eingezeichnete neue Werksgrenze vorgelegt. Die ganze neue Grenze wurde an Ort und Stelle abgeschritten. Herr Oberforstmeister Büttner gab sein Einverständnis dazu, daß BMW die neuen Grenzlinien ausholzt und daß mit den Arbeiten sofort begonnen werden kann. Die Ausholzung der übrigen Komplexe soll, soweit das das Programm zuläßt, solange zurückgestellt werden, bis die vom Forstamt München-Nord durchzuführende Schätzung des Waldbestandes ... ausgeführt ist.« Nach dem Lageplan war die zentrale Verkehrserschließung des neuen Werksgeländes am Zusammentreffen von Allacher Geräumt und Oberer Allee vorgesehen. Ferner war eine leistungsfähige Straßenanbindung über den Autobahnring hinweg im südlichen Waldrest zur Dachauer Straße mit Abzweigung nach Allach geplant.



Forstkarte mit Lageplan der Verkaufsfläche an BMW.

Staatsarchiv München FA 10594

Glücklicherweise kam es nicht mehr zu dieser Werkserweiterung, die den Allacher Forst im wesentlichen von der Landkarte getilgt hätte. Die immer stärkeren und zunehmend die Rüstungsindustrie ins Visier nehmenden Bombardements der Allierten zeigten Wirkung. BMW mußte von Expansionsbestrebungen Abschied nehmen und der Produktionssicherung im bestehenden Umfang Priorität einräumen. Im Frühjahr 1944 wurde die Genehmigung zur Errichtung eines Fertigungsbunkers mit 18 000 qm Grundfläche und einer bombensicheren 3,5 Meter dicken Stahlbetondecke erteilt. Die Baudurchführung, die unter dem Projektnamen »Walnuß« lief und bis Anfang 1945 dauerte, oblag der SS, die 90% KZ-Häftlinge, russische Kriegsgefangene und Fremdarbeiter dafür einsetzte.[91] Dieser Fertigungsbunker ist in moderner Verkleidung seit 1956 Teil des MAN-Werks.

Die Fliegerangriffe erforderten außerdem entsprechende Investitionen in die Luftabwehr. Zahlreiche Betontrümmer nördlich des Postwegs sowie Fundamente und Mauerreste im Bereich des ehem. Pflanzgartens künden noch von einer Flak-Stellung mit Bunkeranlage, die von den Amerikanern mit größerem Erfolg gesprengt wurde als ihr Pendant in Karlsfeld an der Allacher Straße.

Auch im anschließenden »Kalten Krieg« blieb der Allacher Forst nicht ganz von militärischen Attacken verschont. Die US-Army hielt dort in den frühen 50er Jahren zweimal Manöver ab. Von den dabei gegrabenen Schützenlöchern im Süden des Waldes zeugen noch einige flache Gruben.

Verkehrsplanung und Bürgerprotest

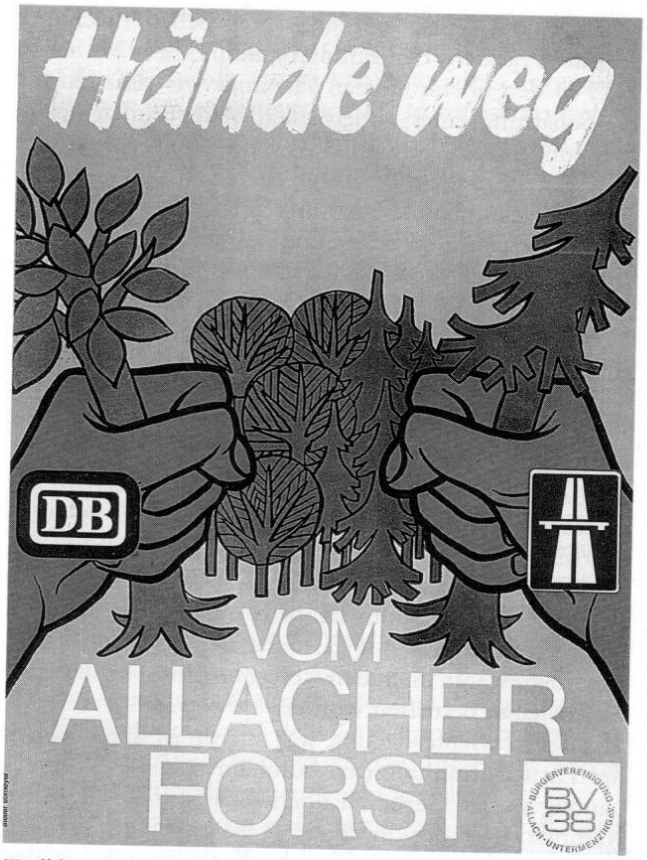
Anfangs schien alles ganz einfach. Der Bundesverkehrsminister hatte bereits im Sommer 1971 die Trasse für die A 99 nach dem Fernstraßengesetz festgelegt. Die Linienführung folgte dabei über weite Strecken der Vorkriegsplanung, die in Langwied ein Brückenbauwerk über die A 8, umfängliche Kiesaufschüttungen sowie Fundamente im Wald hinterlassen hatte. Im Allacher Forst rückte die neue Trasse gegenüber der ursprünglichen um etwa 200 m nach Norden und zerteilte den Wald damit diagonal.

Beinahe zeitgleich mit den Autobahnplanern hatte sich die Bundesbahn auf ihr ebenfalls im Krieg steckengebliebenes Rangierbahnhofprojekt besonnen, das noch mit einem zeitgemäßen Container-Terminal komplettiert werden sollte. Die Eisenbahner befürchteten ebenfalls keine größeren Verzögerungen bei der Realisierung ihres Vorhabens, weil das Planungsgelände bereits großräumig in ihrem Besitz war. Mit der aufwendigen Werbebroschüre »Gut für München« sollte 1972 den Bürgern das Projekt schmackhaft gemacht werden. Den betroffenen Anwohnern wurden dadurch aber eher die Augen geöffnet für die drohende Zerstörung ihrer näheren Umgebung. Unser Ausschnitt aus der Übersichtskarte der Bahn-Broschüre dokumentiert die damaligen Vorstellungen zur Gesamtplanung von

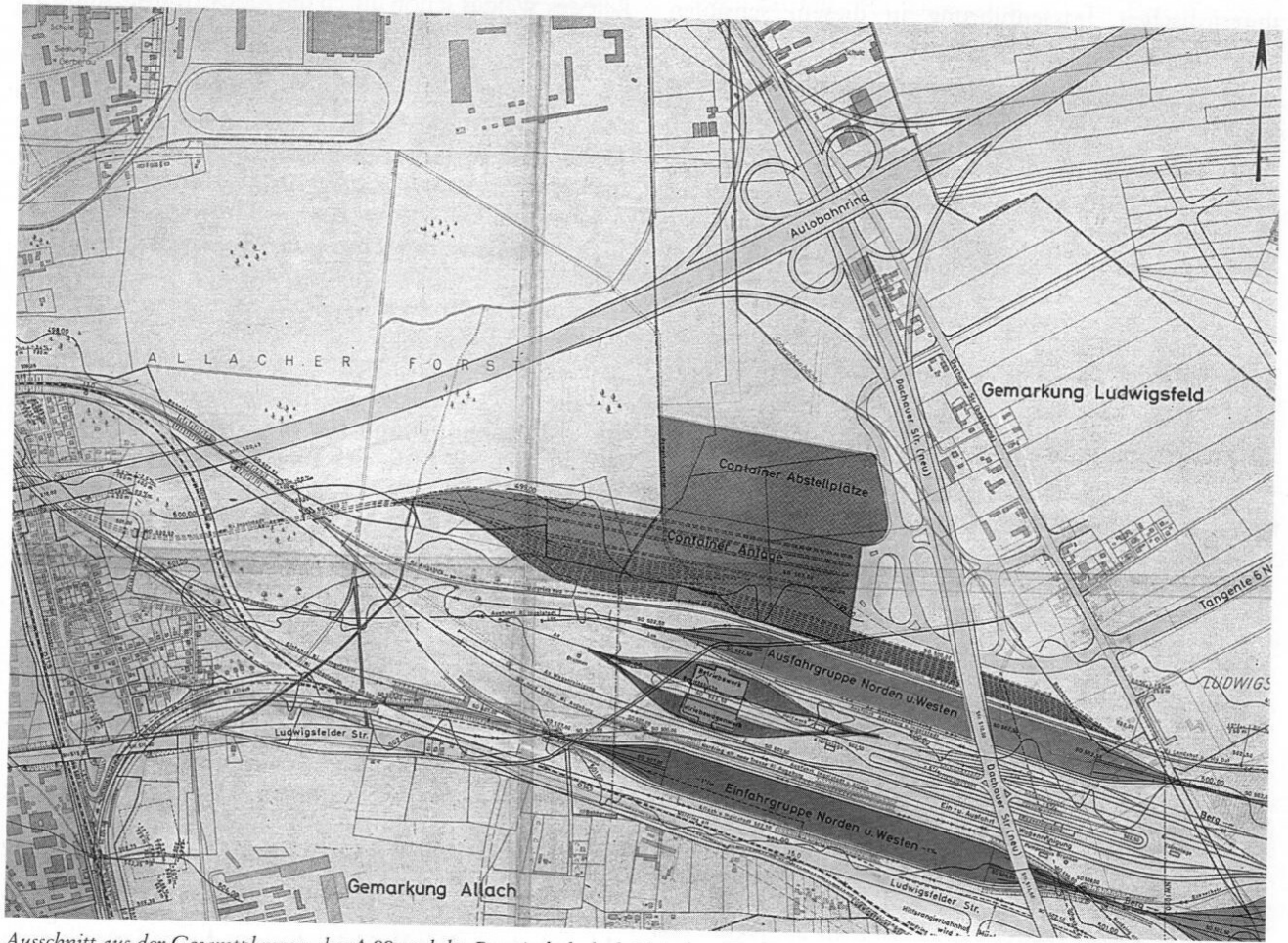
Luftbildausschnitt vom Juni 1945 mit der Rangierbahnhof- und Autobahnbaustelle im Süden des Allacher Forstes. Staatsarchiv München

Schiene und Straße. Erschreckend ist, mit welcher Bedenkenlosigkeit die Autobahnbauer ihr Kleeblatt über das nördliche Ludwigsfeld stülpten. Dagegen tasteten sich die Rangierbahnhofplaner geradezu behutsam an den Staatsforst heran, als sie den Bedarf für die Container-Abstellplätze exakt am östlichen Waldrand enden ließen.

Die Rangieranlage und die Zerstückelung des Umfelds durch die Autobahn vor Augen, organisierten die Bürger den Widerstand. Den Realisten war dabei von vornherein klar, daß die beiden großen Verkehrsprojekte nicht zu verhindern, sondern bestenfalls in Dimension und Linienführung zu optimieren waren. Sie setzten deshalb auf Information sowie auf einen konstruktiv-kritischen Dialog mit den Planern. Unter diesen Vorzeichen ist die 1973 von der Bürgervereinigung Allach-Untermenzing herausgegebene Broschüre »Hände weg vom Allacher Forst« zu sehen, mit der erstmals versucht wurde, die besondere Erhaltenswürdigkeit dieses Waldes im Detail darzustellen. Diese Informationsschrift machte nicht nur den Bürgern die einzigartige Qualität dieses stadtnahen Natur- und Erholungsraums bewußt, sie bewirkte vor allem in den Planungsstellen ein Umdenken in Richtung umweltverträglicher Eingliederung ihrer Schienen- und Straßenprojekte. Hatte z. B. Dr. Alfons Thoma, der damalige Neubaureferent im Bundesverkehrsministerium, 1973 beim Besuch einer Delegation des Koordinationskreises gegen den Rangierbahnhof München-Nord in Bonn noch gering-



Titelblatt der Informationsbroschüre von 1973, gestaltet von Erwin Ebmeyer (†).
Repro: Bürgervereinigung Allach-Untermenzing



Ausschnitt aus der Gesamtplanung der A 99 und des Rangierbahnhofs München-Nord.
DB-Broschüre »Gut für München«

schätzig vom »Allacher Hölzl« gesprochen, machte er sich als Präsident der Bundesbahndirektion München 1979 in den überarbeiteten Planungsvorstellungen für die Schaffung eines »überörtlich bedeutsamen neuen Erholungsortes Ludwigsfeld« stark, »mit parkartiger Walderweiterung im Anschluß an den Allacher Forst«.[92] Auch die Autobahndirektion verabschiedete sich von der diagonalen Durchtrennung des Waldes. Es begann die langwierige Auseinandersetzung um Nord- oder Südtrasse im Allacher Forst. Die Befürworter der Südtrasse betonten die Vorteile einer Bündelung der Verkehrslinien im Nebeneinander von Rangierbahnhof und Autobahn. Die Anhänger der Nordtrasse sahen die geringste Beeinträchtigung des Waldes in einer parallelen Streckenführung zur Grenze des Industriegebiets. Den Ausschlag gab schließlich 1985 ein ökologisches Gutachten von Prof. Ammer, das die Eingriffe im Norden für weniger gravierend hielt als die Auswirkungen einer Trassenführung im Süden. Der Waldverbrauch bei Realisierung der Südtrasse wäre mit 17 ha ungleich höher gewesen als mit ca. 6 ha bei der Nordtrasse; außerdem wären im Süden wertvolle Biotope mit hoher Artenvielfalt betroffen worden.

Mit der Trassenfestlegung war allerdings das Problem der Lärmabstrahlung der Autobahn auf die Wohnbebauung in der Gerberau noch nicht gelöst. Dr. Alois Kammermeier, der durch die A 99 zu seinem privaten Bauernhofmuseum in Ebersbach als Ersatz für den Bungalow in der Allacher Würmniederung kam, hatte sich schon beizeiten die technische Machbarkeit einer unterirdischen Trassenführung in diesem sensiblen Streckenabschnitt bestätigen lassen. Trotzdem dauerte es noch quälend lang, bis sich Planer und Politiker davon überzeugen ließen, daß »nur der möglichst totale Lärmschutz«[93] die Vollziehbarkeit der Planung gewährleistete.

Altbuche im Sommer 1988, vom Orkan »Wiebke« im Frühjahr 1990 entwurzelt. Foto: Autor

Schienen, Straßen, Ausgleichsflächen

Kaum hatte die Bahn im Südosten und Westen des Allacher Forstes prächtige Hochwaldareale gerodet, fegte am Aschermittwoch 1990 der Orkan »Wiebke« heran. Dieses Elementarereignis[94] zeigte in aller Deutlichkeit, wie wenig standfest selbst jahrhundertealte Bäume sind, die durch Rodung ihrer Nachbarschaft plötzlich an den Waldrand gestellt werden. Neben zahllosen stattlichen Bäumen im privaten Westteil des Waldes fiel dem Sturm auch die prachtvollste Rotbuche im Allacher Forst zum Opfer, die eineinhalb Jahre zuvor noch in ihrer schützenden Umgebung dokumentiert werden konnte.

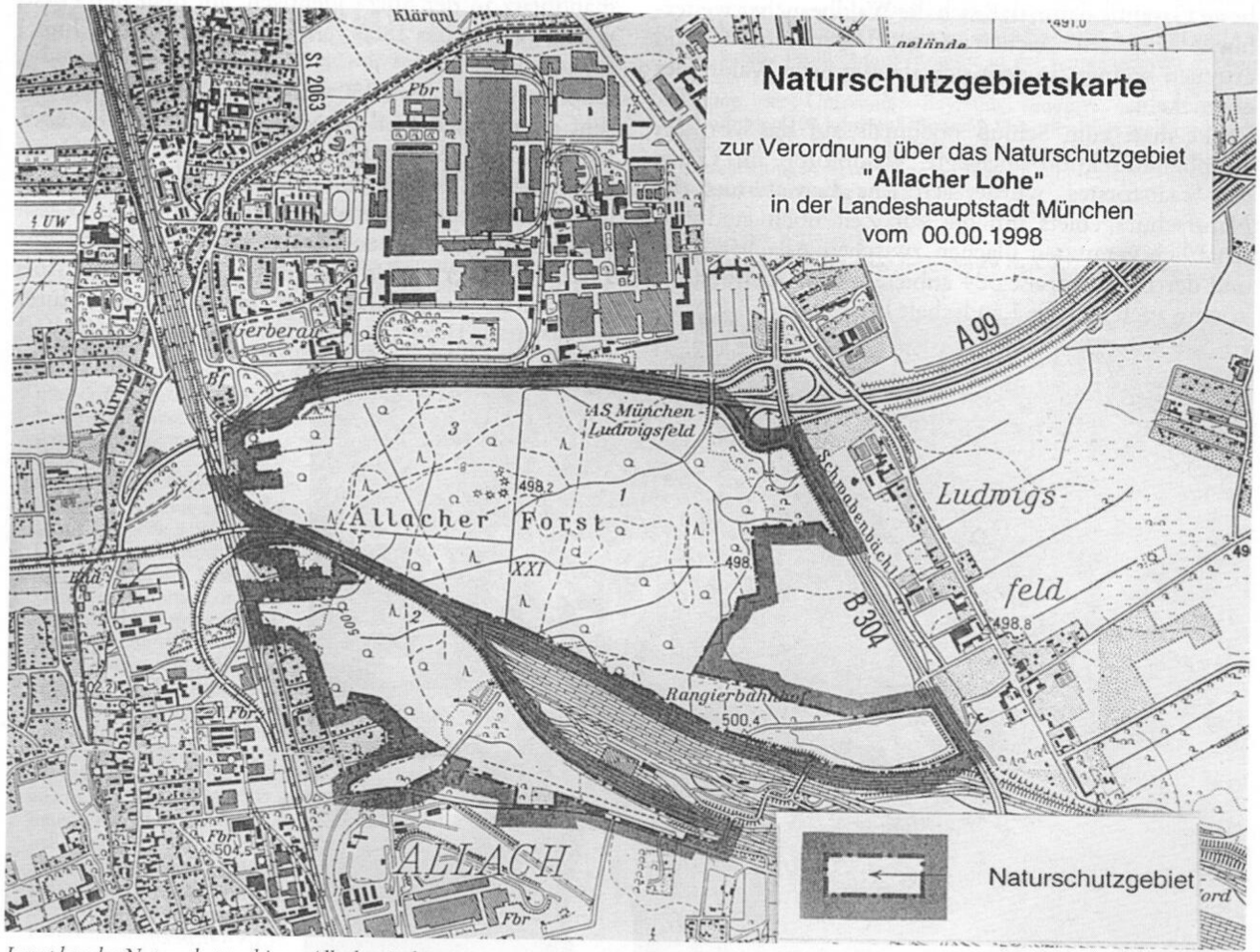
Der Bau des Rangierbahnhofs führte aber nicht allein zu substantiellen Waldverlusten. Der Allacher Forst büßte dabei auch großenteils seinen offenen Südrand ein, der für die Naherholung von größter Attraktivität war. Wo früher über die Schrederbächlstraße unmittelbar das Südende der Oberen Allee erreicht werden konnte, bilden jetzt die Gleisanlagen der Einfahrgruppe eine unüberwindliche Barriere. Überhaupt präsentiert sich der Allacher Forst nach Fertigstellung der Verkehrsprojekte in einem beengenden Korsett aus Dämmen, Mauern und Brücken. Zwar hatte die Zugänglichkeit des Waldes schon durch die Industrieansiedlung im Norden und die Bahnlinien im Süden gelitten, doch ist die Einschnürung jetzt ungleich massiver und störender geworden. Besonders augenfällig wird dies an der Grenze zur Autobahn, wo sich eine Betonwand in die Höhe reckt, die nur in einem kurzen Abschnitt in Nähe der Oberen Allee ein Rankgerüst zur Grünverbrämung erhalten hat. Die vordem bestehende optische und ökologische Verbindung mit den Waldresten auf dem Werksgelände ist durch die Staffelung von insgesamt 3 Trennwänden zwischen Wald, Autobahn und Otto-Warburg-Straße praktisch aufgehoben.

Mit rund 6,1 ha hielt sich die beanspruchte Waldfläche für die A 99 in relativ engen Grenzen. Zudem wurde die Autobahndirektion bei der Planfeststellung 1989 verpflichtet, als Ausgleich für den Flächenverlust und die Beeinträchtigung der autobahnnahen Bereiche 9,1 ha »Lohwald« aufzubauen. In einem aufwendigen Verfahren wurden dazu im Frühjahr 1990 rund 1150 Bäume (teilweise bis zu 15 m hoch), ca. 8500 qm Waldgrasbestände, ca. 7300 qm Waldsaumvegetation, etwa 340 qm Totholz sowie 11 000 qm Waldboden (in 30 cm Dicke) netzartig in das bis dahin ackerbaulich genutzte Gelände zwischen Allacher Forst und Schwabenbächl verpflanzt.[95] Die Zwischenzonen wurden zum Teil der natürlichen Sukzession überlassen bzw. aufgeforstet, wobei unter landschaftsgärtnerischer Verantwortung häufig auch Arten verwendet wurden, die für die klassische Lohwaldbestockung nicht unbedingt typisch sind (u. a. Weiden, Robinien, Pappeln, Kiefern). Insgesamt soll aber dieser erfreulichen Walderweiterung auf historischem Forstboden, die streckenweise sogar zu

einer Wiederherstellung der ehemaligen »Unteren Allee« geführt hat, die Anerkennung nicht versagt werden. Mit einer herkömmlichen Aufforstung des Ackerlands wäre es sicher nicht gelungen, in so kurzer Zeit eine waldähnliche Struktur von großer Artenvielfalt und hohem ökologischen Nutzen aufzubauen.
Weniger glücklich ist, daß dieses Waldbiotop auf Dauer im Eigentum der Autobahndirektion bleibt und auch forstlich nicht bewirtschaftet wird. Es wäre nur logisch gewesen, der Staatsforstverwaltung das Ersatzwaldstück samt seiner Bewirtschaftung zu übertragen.
Entsprechendes gilt auch für jene ursprünglichen Waldflächen, die durch Auflassung von Gleisanlagen im Zusammenhang mit dem Bau des Rangierbahnhofs zurückgewonnen werden konnten. Die Chance, die Waldzerstückelung im Süden rückgängig zu machen, blieb ungenutzt. Der Fremdkörper des Bahndamms Ludwigsfeld – Karlsfeld besteht als erhöhte Wegverbindung fort. Auch hat der abgeräumte Damm des Nordrings eine überbreite Schneise hinterlassen, wo an sich mehr Geschlossenheit wünschenswert gewesen wäre. Ganz offensichtlich wurde der Erholungsfunktion[96] dieser siedlungsnahen Zone Vorrang vor der Wiederherstellung des ursprünglichen Hochwalds eingeräumt.

Der Allacher Forst als Naturschutzgebiet

»Auch wenn wir keines Holzes mehr bedürften, würden wir dennoch den Wald brauchen. Brauchen wir das dürre Holz nicht mehr, um den äußeren Menschen zu erwärmen, dann wird dem Geschlecht das grüne, in Saft und Trieb stehende, zur Erwärmung seines inwendigen Menschen um so nötiger sein.«[97] Mit diesen prophetischen Worten hat Wilhelm Heinrich Riehl, Kulturhistoriker und Novellist, schon 1852 die künftige Rolle des Waldes umschrieben.
Die vielfältigen Wohlfahrtswirkungen des Waldes sind inzwischen allgemein anerkannt und geschätzt. Das gilt besonders in Ballungsgebieten, wo die Wälder und Forste letzte naturnahe Erholungs- und Erlebnisräume bilden. Auch in floristischer und ornithologischer Hinsicht ist der Allacher Forst von hohem Wert.[98]
Nach einigen vergeblichen Anläufen war es daher nur konsequent, den Allacher Forst zum Naturschutzgebiet zu erklären. Nach dem Verordnungsentwurf[99] wird damit u. a. bezweckt, »einen landschaftsgeschichtlich bedeutsamen und naturnahen Rest der Lohwälder und Magerrasen am Übergang von Kies- zu Niedermoorböden im Naturraum »Münchner Ebene« sowie sekundäre aquatische Lebensräume zu schützen und zu entwickeln. Mit letzteren sind die beim Rangierbahnhofbau angelegten Kleingewässer und der Landschaftssee gemeint, die mit den Trockenrasenflächen vom Naturschutzgebiet umfaßt werden. Insgesamt werden damit knapp 150 ha unter Schutz gestellt.
Mit der Bezeichnung »Allacher Lohe« erhält das neue Naturschutzgebiet einen Namen, der es in eine Reihe



Lageplan des Naturschutzgebiets »Allacher Lohe«.

Regierung von Oberbayern

von Lohwaldresten auf der Münchner Schotterebene (Angerlohe, Aubinger und Echinger Lohe) stellt, der aber keine überzeugenden historischen Wurzeln hat. Auf dem Urpositionsblatt von 1852 ist zwar der südöstliche Teil des Allacher Forstes als »Hohenlohe« benannt, wie auch die »Vogelloh« als Allacher Flurname überliefert ist, doch wird als »Lohe« in der topographischen Karte von 1812 das westlich der Würm gelegene Lochholz mit dem einstigen Allacher Gemeindewald bezeichnet.

Im künftigen Naturschutzgebiet bleiben »forstliche Maßnahmen mit dem Ziel, die Waldungen in ihrem derzeitigen Waldtypus und ihrer strukturreichen Gehölzartenzusammensetzung zu sichern«, erlaubt. Neben der Entwicklung von Altholz ist der Verordnungsgeber aus ökologischen Gründen insbesondere um den »Aufbau eines Totholzvorrats« besorgt. Wer allerdings die privaten Waldteile im Westen und den Anteil der Deutschen Bahn im Süden des Allacher Forstes kennt, wird keinen Mangel an Alt- und Totholz feststellen können und auch im Staatsforst künden etliche imposante Baumleichen vom fatalen Wirken des Ulmen-Splintkäfers.

Was im neuen Schutzgebiet »Allacher Lohe« nicht angestrebt wird, ist ein sich selbst überlassener Wald, wie er z. B. mit dem »Naturwaldreservat Fasanerie« im Schleißheimer Korbinianiholz eingerichtet wurde. Im Allacher Forst wird auch weiterhin Waldbau betrieben und Nutzholz geschlagen werden. Dies ist auch die beste Garantie dafür, daß sich die Waldbesucher weiterhin an einem artenreichen und gepflegten Baumbestand erfreuen können, in dem sich ständig neue Waldbilder entwickeln.

Blickt man zum Schluß nochmals auf das von der Autobahndirektion angelegte Waldbiotop im Osten des Staatsforstes, würde sich eine Erweiterung des Naturschutzgebiets um die zur Zeit noch landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Allacher Forst und der Bundesstraße 304 anbieten. Eine Aufforstung könnte auch hier die Landschaft bereichern.

Malerische Idylle und tödlicher Pilz

»Noch stehen Bäume, unter denen das Jagdgefolge des unglücklichen Kaisers (Karl) Albrecht lärmte …«[100] Dankenswerterweise hat das Forstamt München die Lichtung am nördlichen Waldrand kürzlich vom 20jährigen Anflug befreit und dazu zwei Bänke aufgestellt. Selbst wenn sich in das Waldesrauschen nunmehr die Fahrgeräusche der nahen Autobahn mischen, bleibt dies doch der stimmungsvollste Fleck im ganzen Forst. Gut denkbar, daß hier schon Prinzregent Luitpold Brotzeit machte, wenn er seiner Jagdleidenschaft frönte. So hat es jedenfalls Forstdirektor Hellmuth Mantel erzählt, der letzte Vorsteher des ehem. Forstamtes München-Nord, als im Sommer 1973 beim Waldkonzert der Bürgervereinigung das MAN-Orchester auf der sog. »Frühstückswiese«[101] zu Schweinswürstl und Faßbier aufspielte. Bei den Allachern hieß diese Lichtung eigentlich immer nur »Beim Zwölfapostel-Baum«, wegen einer auffallend eng miteinander verwachsenen Gruppe von 12 Laubbäumen, deren morscher »Judas« schon frühzeitig der Säge zum Opfer gefallen war. Heute sind nur noch sieben »Apostel«, 3 Eschen, 3 Ahornbäume und eine Hainbuche, davon übrig.

Auf diesem ursprünglichen Äsungsplatz befand sich früher die »Wildbretsulz«, wie aus dem Gehölzplan von 1794 ersichtlich. Dieser Plan verzeichnet außerdem den heute noch vom Langen Geräumt abzweigenden »Sulzweeg«. Die Lichtung ist folglich mit dem »Wismahdplatz in der Sulz« identisch, auf dem der Forstwärter Jägerhuber 1805 verbotenerweise etliche Fuder Heu geerntet hatte.[102]

Zwei mächtige, etwa 350 Jahre alte Stieleichen an diesem malerischen Ort gehören zu den wenigen noch lebenden Zeugen der Geschichte des Allacher Forstes in den letzten Jahrhunderten. Leider hat sich der östlichen Eiche seit kurzem der Schwefelporling (Laetiporus sulphureus) bemächtigt. Auf dem Foto vom Herbst 1998 erreichen die drei größten Fruchtkörper mit ihren dachschindelartig angeordneten Hüten

Waldkonzert der Bürgervereinigung Allach-Untermenzing im Sommer 1973 mit dem MAN-Orchester.
Foto: Dieter Ludwig, München-Allach

zusammen eine Höhe von mehr als einem Meter. Der attraktive Pilz ist ein gefährlicher Holzzerstörer. Er ruft eine rötlichbraune würfelige Fäule hervor. Das faule Holz spaltet sich dabei in unregelmäßige Würfel auf. In die Spaltflächen dringt dann allmählich das weiße Pilzgeflecht (Myzel) ein. Der Pilz befällt vor allem Laubbäume, tritt aber auch an Nadelbäumen (vorzugsweise Lärchen) auf. Einige Pilzautoren halten den Schwefelporling in jungem Zustand für eßbar.[103] Für unsere Eiche ist er dagegen garantiert tödlich. Wie die Abbildung zeigt, hat hier ein ausgedehnter Rindendefekt des resistenzgeschwächten Altbaums die Pilzansiedlung begünstigt. Da das Myzel sich bereits stark ausgebreitet hat und dadurch vor allem die Wasserversorgung der Eiche beeinträchtigt wird, sind die Tage des Baums gezählt. Dessen ungeachtet hat dieses knorrige Naturdenkmal ein Alter erreicht, von dem die meisten langlebigen Bäume im Forst unter dem Diktat der vorgesehenen Umtriebszeit und im virtuellen Zeitalter des Waldsimulators[104] nur träumen können.

Anmerkungen:

[74] *Josef Bogner:* Die ersten Mooskolonien. Amperland 1969, S. 70.
[75] BayHStA Plansammlung Nr. 8543.
[76] Forstamt München, Sammlung Hoffmann, S. 545.
[77] *Laturell/Mooseder*, Moosach Bd. II, S. 35ff.
[78] StAM FA 10567.
[79] Nach der Purifikationsverordnung vom 18. Jan. 1805 zur Ablösung der vielfältigen Forstrechte »sollte jeder Berechtigte ein Stück Wald erhalten, mit dem er nach Belieben schalten und walten konnte, wofür dann der dem Staat verbleibende Rest von allen Abgaben befreit sein sollte«. *Köstler:* Waldgeschichte, S. 138.
[80] Das Allacher Geräumt erscheint erstmals auf der Forstkarte von 1866, war aber bereits mit Bleistift auf der Karte von 1845 eingezeichnet. StAM FA 10571, 10574. Der alte Sandweg zur Dachauer Landstraße verlief weiter südlich, wie aus der Gehölzkarte von 1794 ersichtlich.
[81] StAM FA 10259.
[82] StAM FA 10162.
[83] StAM FA 10157.
[84] Forstamt München, Sammlung Hoffmann, S. 123, 161.
[85] wie Anm. 84, S. 363.
[86] Bezüglich des Westabschnitts der Güterverbindungsstrecke von Allach nach Olching fanden am 23. Juni 1938 erste Verhandlungen über Änderungen an Wegen und Wasserläufen mit Vertretern der betroffenen Gemeinden in der Gastwirtschaft Birkenhof statt. StadtA Bestand Allach Nr. 1241.
[87] Die BMW Flugmotorenbau München GmbH übersandte mit Schreiben vom 18. 6. 1936 einen bis an die Staatsforstgrenze reichenden Lageplan über den Gleisanschluß vom Bahnhof Allach und ermächtigte den Allacher Bürgermeister Bäumer, Kaufverhandlungen über die vom Anschlußgleis berührten bzw. durchschnittenen Grundstücke zu führen. StadtA Bestand Allach Nr. 1238.
[88] Die treibende Kraft – 65 Jahre Triebwerksbau – 30 Jahre MTU München. Katalog zur Ausstellung in der Flugwerft Schleißheim. München 1999. S. 9, 11.
[89] Die Streckenführung im Münchner Norden war offenbar von Anfang an in der Diskussion. So teilte Ob.-Reg.-Baurat Dorsch vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen in Berlin dem Allacher Bürgermeister in einem Brief vom 3. 2. 1937 folgendes mit: »Die von Ihnen in dem mir mitgegebenen Plan eingetragene Linie ist ein Stück des vorgesehenen Autobahnringes. Es ist fraglich, ob der Ring überhaupt gebaut wird, wenn ja, dann bestimmt nicht an der in dem Plan eingetragenen Stelle, sondern mindestens einen Kilometer nördlich hiervon, also so, daß die Gemeinde Allach nicht von der Autobahn berührt wird. »Wenige Tage später mußte Dorsch seine Aussage bereits relativieren. In einem Brief vom 17. 2. 1937 schreibt er: »Wie ich von dem zuständigen Referenten erfahre, sind gerade in den letzten Tagen bezüglich der Linienführung des geplanten Autobahnrings nördlich von München neue Gesichtspunkte aufgetaucht, deren Auswirkungen sich noch nicht übersehen lassen.« Dorsch verweist den Allacher Bürgermeister dann wegen weiterer Auskünfte an die Oberste Bauleitung in München.
[90] StAM FA 10391.
[91] *Irmtraud Permooser:* Der Luftkrieg über München 1942–1945. Oberhaching 1997. S. 155; *Zdenek Zofka:* Allach – Sklaven für BMW. Dachauer Hefte 2. München 1986. S. 68ff. Eine Luftaufnahme der Allierten während des Angriffs vom 4. 10. 1944 im Münchner Norden mit dem Ostrand des Allacher Forstes und dem vernebelten Flugmotorenwerk findet sich bei *Richard Bauer:* Fliegeralarm 2. Aufl. München 1997. S. 118 sowie bei *Laturell/Mooseder:* Moosach (Bildband) München 1993, S. 155.
[92] Die gedankliche Vorarbeit dafür hatte schon die Bürgervereinigung Allach-Untermenzing in ihrer 1978 erschienen Broschüre »Grün 38« geleistet.
[93] *Martin A. Klaus* in der Dachauer Neuesten vom 18./19. 1. 1986.
[94] Aus früherer Zeit ist einzig ein vergleichbarer Sturmschaden vom 30. Juni 1813 überliefert, wonach im Allacher Forst 55 Eichen, 250 Buchen, 54 Eschen, 24 Ahornbäume und 3 Ulmen geworfen und gebrochen wurden. StAM FA 10315.
[95] Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern im Faltblatt vom August 1994.
[96] Der Umstand, daß der Allacher Forst im Waldfunktionsplan als Erholungswald (Intensitätsstufe 1) ausgewiesen ist, wurde bei der Renaturierung wohl etwas zu wörtlich genommen.
[97] Zitat nach *Plochmann:* Aufgabe und Bedeutung des Waldes im Ballungsraum München. Sonderdruck München 1973. S. 16.
[98] Siehe insbes. *Josef Koller:* Vogelwelt im Dachauer Moos und im Allacher Forst. Karlsfeld 1978. S. 156 ff. und Vogelkundliche Wanderungen. Karlsfeld 1982. S. 191 ff.
[99] Angaben nach dem Verordnungsentwurf der Regierung von Oberbayern vom Juli 1998.
[100] *Köstler,* Waldgeschichte, S. 6.
[101] Der im ehem. Försterhaus in Ludwigsfeld (heute: Auf den Schrederwiesen Nr. 33 – Hirschkopf) wohnende Leibjäger des Prinzregenten, Christian Häberlein, berichtet in seinen Lebenserinnerungen (s. Sammlung Hoffmann, S. 591) allerdings nichts davon. Möglicherweise liegt auch eine Verwechslung vor. Ein »Frühstücksplatz« ist nämlich in unmittelbarer Nähe der Werkzeughütte in der Forstkarte von 1926 eingezeichnet und auch in einem Operat von 1908 (Sammlung Hoffmann, S. 361) erwähnt.
[102] *Rudolph,* Allach-Untermenzing, S. 67.
[103] *Bruno Cetto:* Pilze nach der Natur. Trento 1977. S. 545. *Patrick Joly:* Pilze. Stuttgart 1973. S. 67. *Helmuth Schmid:* Pilze – Wissenswertes aus Ökologie, Geschichte und Mythos. Eching 1995. S. 57.
[104] Die langen Produktionszeiträume in der Forstwirtschaft können mit der Technologie des Instituts für Terrestrische Ökosystemforschung der Universität Bayreuth simuliert werden. Dabei schrumpfen 100 Jahre auf Minuten. Das erleichtert die Kommunikation in der Forstwirtschaft und anspruchsvolle waldbauliche Entscheidungen werden wie bei einem Computerspiel präsentiert. Bayer. Staatszeitung vom 9. 7. 1999.

Anschrift des Verfassers:
Günter Eckardt, Schwarzgrabenweg 20 R, 85757 Karlsfeld

Schwefelporling an Alteiche im Herbst 1998. Foto: Autor