war es spätestens zu diesem Zeitpunkt um den privat-bäuerlichen Charakter des Obersalzbergs geschehen, und die heutige Attraktivität dieses Landstrichs unter US-amerikanischen Gästen leitet sich auch aus der Publizität ab, die ihm im Zuge des „Endsiegs“ und der angeblichen „Alpenfestung“ zugedacht war. Auf eine weitere elitäre, diesmal schöngeistige Gruppe von Natur- und Bergbegeisterten, die spätere touristische Bilder und Marketinginitiativen Oberbayerns prägen sollten, kommt Michael W. Weithmann hingegen nur vergleichsweise kurz zu sprechen: Die Avantgarde des deutschen Expressionismus mit Franz Marc und Wassily Kandinsky weilte zwar nur kurz am Rand der Berge (Kochel und Murnau), ließ sich aber von diesen sommerlichen Aufenthalten bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs in ihren Werken sehr stark von alpinen Motiven beeinflussen, die ihrerseits die heutigen Rezeption der Kulturlandschaft in touristischer Hinsicht prägen. Kandinsky Lebensgefährtin Gabriele Münter, ebenfalls Malerin, blieb Murnau gar bis zu ihrem Tod 1962 verbunden.

Michael W. Weithmanns sehr reichhaltig und mit größtenteils ausdrucksstarken Illustrationen versehenes Buch löst die Geschichte der Bayerischen Alpen in viele interessante Facetten auf, die jede für sich auch eine tiefgründigere und ausführlichere Beschreibung verdient hätte. Verständlicherweise aber würde eine solche Würdigung sowohl die Intention des Autors unterlaufen als auch die Kapazität des Buches sprengen. Geneigte Leserinnen und Leser werden sich deshalb ermuntert fühlen, Spezialliteratur zu denjenigen Themen zu konsultieren, die im Werk nur kurz angerissen werden können. Woran es aber liegt, dass sich tatsächliche Fehler und Formulierungsschwächen just und fast ausschließlich in Kapitel I des Buches („Die Bayerischen Alpen: Begriff, Naturraum, Grenzen“) häufen, bleibt im Dunkeln. Die Ungenauigkeiten beginnen schon bei Beschriftung der einleitenden Karte (S. 13), in der die „Berchtesgadener Alpen“ auf weite Gebiete östlich der Salzach, einschließlich des Tennengebirges und der südlichen Osterhorngruppe, ausgreifen. Michael W. Weithmann wird in der Folge zum Opfer seiner eigenen, nicht letztgültig konsistenten Definition der „Bayerischen Alpen“, die er als die Alpen innerhalb des Regierungsbezirks Oberbayern versteht, also unter Ausschluss des schwäbischen Anteils der Alpen, aber dennoch mit Berücksichtigung der Berchtesgadener Alpen, die jedoch erst seit 1809 mit dem Ende der Fürst- und Stiftspropstei Berchtesgaden Teil des Freistaats bilden, und des Wettersteingebirges. Die Ausklammerung der Allgäuer Alpen ist auch deshalb hinderlich, weil ohne sie eine Geschichte der „Bayerischen Alpen“ seit dem 19. Jahrhundert nicht adäquat geschrieben werden kann. Weithmann selbst bricht seine Regel, wenn er etwa Schloss Neuschwanstein ausführlich in seiner Bedeutung als Königsschloss und als Identifikationssymbol Bayerns würdigt.

Leider sind vor allem in Kapitel I zahlreiche Formulierungen missverständlich, unwissenschaftlich oder auch inhaltlich anfechtbar. Gletscher werden als „fest verbackene, hoch aufgetürmte, sich bergab bewegende Eis- und Schneemassen“ (S. 30) bezeichnet. „Der aus Eis, Schnee, Steinbrocken und körnigem Sand bestehende Brei quillt über die Bergspitzen, schleift sie ab […] Und dann ergießt sich der Eisbrei in die Ebenen. Dabei gräbt er tiefe Mulden, lagert Geröll ab und kommt irgendwann zum Stehen und schmilzt vor sich hin“ (S. 42). So blumig wie unangebracht liest sich die Beschreibung der eiszeitlichen Prozesse in den Alpen und im Alpenvorland Bayerns. Auch der Inn „ergießt sich frei ins Voralpenland“ (S. 26). Geomorphologische Prozesse werden simplifiziert und arg verkürzt. Wo die Flüsse aus den Alpen austreten, „stellen sich [ihnen] Bergstürze in den Weg, so entstehen Wasserfälle und Schwemmkegel“ (S. 42). So wird der Eibsee als „Rest eines gigantischen vorzeitlichen Bergsturzes“ (S. 22) interpretiert. Nicht die „Alpen“ tauen im Postglazial ab (S. 45), sondern nur die „Alpengletscher“, und die Feuersteinfunde „aus dem Donauraum mitten in den Alpen“ (S. 44) erfahren eine merkwürdige Lagebeschreibung. Kurios klingt auch die Skizzierung des Steinernen Meeres, das als „riesiges gebleichtes Karstfeld […], unübersichtlich mit Felsblöcken, Erosionstrichtern und Aushöhlungen übersät“ (S 29), bezeichnet wird: „eine erstaunliche fast mondartige Szenerie. Hier finden die Bayerischen Alpen ihren pittoresken [sic!] südöstlichen Abschluss“ (S. 29). Die „Nördliche Karwendelkette“ ist nicht nur „von Bayern aus gesehen“ (S. 23) die nördliche Gebirgskette, das Halltal kein „Seitental des Oberinntales“ (S. 51), sondern des Unterinntales, und Tirol kam nicht 1369 zu den Habsburgern (S. 108). Unzulänglich stereotyp und aus der Zeit gefallen wirken unbedachte Formulierungen wie die, „dass sich die Salzburger ihrerseits keineswegs als genuine Österreicher fühlen“ (S. 39).

Kapitel I also bereitet dem aufmerksamen Rezipienten beträchtlichen Ärger, der aber nach den ersten gut 50 Seiten der Lektüre und mit dem Übergang in das eigentliche Metier des Autors in den nächstfolgenden Kapiteln schnell verraucht. Auf nahezu 300 Seiten spielt das Buch dann seine Stärken aus und lässt die „Bayerischen Alpen“ im schönsten Morgen- oder Abendlicht, je nach Betrachtungsweise, leuchten.

Werner Gamerith

Karl-Heinz Paulus (Hg.), DIE ILZTALBAHN. Mobilität in die Zukunft. 125 Jahre Regionalbahn Passau – Waldkirchen – Freyung, Edition Lichtland, Freyung 2017, 150 S., zahlr. farbige und s/w Abb., ISBN 978-3-942509-63-3, € 24,80.

Der Bildband, gestaltet anlässlich des 125jährigen Bestehens der Regionalbahn Passau – Freyung (Haidmühle), nimmt den Leser nicht nur auf eine bewegte wirtschafts- und kulturhistorische Reise mit, sondern führt ihn auch durch einen außerordentlich schönen Abschnitt des Bayerischen Waldes. Ursprüngliche Realisierung und auch die Wiederbelebung der Lokalbahn wurden maßgeblich durch regionale Bürgerinitiativen initiiert, welche sich gleichermaßen durch Weitblick wie durch Hartnäckigkeit auszeichnen. So sind auch leidenschaftliches Engagement und intensive Eisenbahnliebe in allen Abschnitten des Werkes spürbare Begleiter.

„Glücklich die Gegend, die das Dampfross durchbraust“ ist das einführende Kapitel umschrieben, welches in der zeitlichen Abfolge die Geschichte des Baus und Betriebs der Ilztalbahn von der Eröffnung 1892 bis zur Einstellung des Betriebs 1982 aufbereitet. Der anregend verfasste Text ist angereichert mit aufschlussreichen Originalzitaten und vielen eindrucksvollen historischen Aufnahmen. Inhaltlich mag überraschen, dass die Ilztalbahn lange Zeit als *„zweitbestrentierliche Lokalbahn Niederbayerns“* galt. Durchaus voraussehbar waren damals die Hoffnungen auf wirtschaftliche Impulse für die Region, welche bis zur maßgeblichen Förderung des frühen Tourismus reichten. Die unmittelbare Zerstörung der Bahninfrastruktur als Folge des Zweiten Weltkrieges konnte eine baldige Wiederbelebung des Bahnverkehrs nicht verhindern. Was der Krieg nicht schaffte, erreichte später allerdings die Bundesbahn mit der Stilllegung der Strecke im Jahre 1982.

Der zweite große Abschnitt vermittelt einen lebendigen Eindruck davon, dass sich die „Ilztalbahner“ mit dieser Entscheidung nicht abfinden wollten und sich vehement für einen Erhalt „ihrer“ Lokalbahn einsetzten. Die ersten Wiederbelebungsversuche wurden bereits 1996 gestartet und bekamen eine nachhaltige Plattform mit dem 2005 offiziell gegründeten *„Förderverein Ilztalbahn e.V.“* Für die Umsetzung u. a. des hochaktuellen Zieles, einen *„klima- und umweltfreundlichen Verkehrsweg der Allgemeinheit zu erhalten“*, wurde ein Jahr später die *„Ilztalbahn GmbH“* mit über 50 Gesellschaftern, meist

Bürgern aus der Region, gegründet. Während die Lokalpolitik im Landkreis Freyung-Grafenau das Projekt stets wohlwollend bis aktiv unterstützte, blieb jedoch die Skepsis und teilweise Ablehnung der Anrainergemeinden im Landkreis Passau groß. Viele Jahre wurde die offene Diskussion von dem Alternativvorschlag bestimmt, die Bahntrasse zu entwidmen und als Fahrradweg zu nutzen, was letztlich dann mit dem Abschnitt Waldkirchen – Haidmühle auch passierte. Am Ende setzte sich die Fraktion der Bahnbefürworter durch und 2011 der erste Personenzug auf der reaktivierten Strecke Richtung Waldkirchen – Freyung in Bewegung.

Der große Mittelteil des Buches wurde als eindrucksvolle Bilddokumentation gestaltet. Der Bahnhistorie mit zahlreichen wertvollen historischen Aufnahmen zu Baugeschichte und Umfeld der Bahn folgt ein kurzer Abschnitt über die Bürgerbewegung *„Pro Ilztalbahn“*. Die anschließende Dokumentation der zunächst heftig umstrittenen Reaktivierungs-Bemühungen von etwa 13 Seiten mit unzähligen Zeitungsausschnitten mag vielleicht etwas ausufernd erscheinen, ist aber der intensiven, oft sehr emotional geführten und gelegentlich verletzenden öffentlichen Diskussion geschuldet. Die Darstellung des freiwilligen und ehrenamtlichen Einsatzes der „Ilztalbahner“ hätte sogar noch mehr Bilder verdient, als mit einem unvergleichlichen Bürgerengagement die Strecke oft Meter für Meter mit viel Handarbeit wieder freigeräumt und gesichert werden musste. Der Lohn für die Mühen war die Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Jahre 2011 an Wochenenden und Feiertagen im Sommer auf der Gesamtstrecke Passau – Freyung. Den großen Bildteil schließen eindrucksvolle Fotos mit Streckenimpressionen ab, welche die Ilztalbahn als eine *„der landschaftlich reizvollsten Regionalbahnstrecken Deutschlands“* charakterisieren.

Der letzte große Abschnitt ist der Zukunftsperspektive gewidmet. Dabei wurden nochmals die vor der Reaktivierung kontroversen Diskussionen ausgebreitet und vertieft, ein Zeichen dafür, dass noch nicht alle Wunden gänzlich verheilt waren. Dabei ist der Redaktionsschluss im Jahr 2017 von Belang. Zum Zeitpunkt (Oktober 2021), als diese Zeilen verfasst wurden, erscheinen die gesellschaftlichen und politischen Perspektiven durchaus optimistischer. Das kurzfristige Ziel, die Durchführung einer Potentialanalyse, sollte nicht länger an dem Schwarze-Peter-Theater zwischen Freistaat Bayern und Landkreis Passau scheitern. Dieses Gutachten ist zwingend notwendig für die Beurteilung, ob der angestrebte ganzjährige, einstündige Regelverkehr im Verbund mit einem optimierten Bussystem tragfähig erscheint. Dieser soll den bestehenden attraktiven und durchaus wertschöpfenden Freizeitverkehr mit jährlich immerhin 35.000 Fahrgästen mit einem gänzlich neuen und umfangreicheren Angebot ablösen. Dazu müssten in die Potential-Bewertung neben vordergründig wirtschaftlich-finanziellen auch umwelt- und gesellschaftsrelevante Aspekte einfließen.

Als mittelfristiges Ziel formuliert das Werk einen attraktiven Stadt-Umland-Bahnverbund Passau mit Hilfe einer Reaktivierung der Granitbahn Passau – Hauzenberg, der Einbeziehung einer aufgewerteten Rottalbahn und der ÖBB-Strecke bis wenigstens Schärding. Mit einem Lückenschluss Waldkirchen – Nove Udoli per Bus bietet die Ilztalbahn im Donau-Moldau-Verbund bereits jetzt einen interessanten grenzüberschreitenden Brückenschlag zu den tschechischen Bahnen und damit nach Krumau, Prachtatitz und Budweis an.

Zum Schluss werden die Ko-Autoren samt ihrer Bahn-Leidenschaft einzeln vorgestellt. Sie haben es verdient, wenigstens namentlich genannt zu werden: Michael Liebl, Thomas Schempf, Gerhard Ruhland, Friedrich Papke, Hermann Schoyerer, Tobias Leuchtner. Das vorliegende Werk stellt einen wertvollen Beitrag zur Landeskunde des Bayerischen Waldes dar und sollte allein schon deshalb eine breite Beachtung finden. Vielleicht noch wichtiger wäre es, wenn möglichst viele Interessenten von der theoretischen Vermittlung des Druckwerks angeregt, zur praktischen Erfahrung möglichst oft in die Ilztalbahn einsteigen würden.

Ulrich Pietrusky