

i Infotelefon: 08581 9897 136
www.ilztalbahnhof.eu
auskunft@ilztalbahnhof.eu
www.facebook.com/ilztalbahnhof

Ilztalbahnhof - Das Magazin
Ausgabe 2026

Die ehrenamtlichen Aktiven der Ilztalbahnhof geben einen Einblick ihre Arbeit sowie in Vergangenheit und Zukunft der Bahn in der Region.

Kostenloses Exemplar für alle Fahrgäste, Freunde und Förderer der Ilztalbahnhof.

Ausgabe zum Jubiläum
20 Jahre Förderverein
Ilztalbahnhof e. V.





Die Ilztalbahn wird maßgeblich vom ehrenamtlichen Engagement der rund 70 Aktiven getragen. Gruppenfoto vor dem Ilztalbahn-Triebwagen im Herbst 2025. in Waldkirchen.

Inhalt

Seite 4: "Die Reaktivierung der Bahnlinie Passau - Freyung könnte in Betracht kommen"

Seite 19: Ilztalbahn-Ausflüge auf Outdooractive

Seite 20: Unser neuer Triebwagen stellt sich vor

Seite 23: Streckenkarte

Impressum: Ilztalbahn GmbH,
Bahnhof 2, 94065 Waldkirchen
Redaktion: Hermann Schoyerer,
Friedrich Papke
Fotos: Archiv Förderverein
Ilztalbahn e.V.
Wir danken allen, die die Herausgabe dieses Heftes ermöglicht haben.

*Unterstützung gesucht!
Die Ilztalbahn sucht immer
Nachwuchs, sei es an der
Strecke oder im Zug.*



Unterstützung gesucht!



Seit mittlerweile über zehn Jahren bringen wir jedes Wochenende hunderte Fahrgäste zu den schönsten Ausflugszielen im Bayerischen Wald. Für unsere ehrenamtlich betriebene Bürgerbahn suchen wir **Dich**:

- Als **Zugbegleiter/in** verkaufst Du unseren Fahrgästen den passenden Fahrschein, gibst Tipps zu Ausflügen zwischen Donau, Ilz und Moldau und vertrittst das Projekt Ilztalbahn nach außen.
- Als **Bahnhofsdienst** sicherst Du den Bahnübergang in Waldkirchen mit der handbedienten Kurbelschranke und gibst Auskünfte zur Ilztalbahn am Infotelefon.
- Als **Bahnhofspate/in** stattest Du Deinen Bahnhof mit aktuellen Infomaterialien und Schildern aus, hältst in sauber und bringst Hinweise zu aktuellen Fahrplanänderungen und Störungen an.
- Als **Anpacker/in** bei der Infrastruktur hilfst Du bei der Instandhaltung des Ober- und Unterbaus, übernimmst den Freischnitt links und rechts der Gleise und verantwortest die Überwachung und Dokumentation der Infrastruktur.

Wir bieten:

- Ein Ehrenamt das Spaß macht und tolle Kolleg/innen.
- Schnuppertage zum Einstieg und umfassende Einarbeitung.
- Mitarbeit an einem Projekt, das die Region wirklich bewegt.

Kontakt:

Mail: mitmachen@ilztalbahn.eu | **Web:** ilztalbahn.eu/mitmachen | **Telefon:** 08581 9897 136

20 Jahre Förderverein Ilztalbahn e. V.

Unsere eigene Eisenbahn

Liebe Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt die Jubiläumsausgabe zum 20. Jahrestag der Gründung des Fördervereins Ilztalbahn e. V. und der Errichtung der Ilztalbahn GmbH (ITB). Außerdem jährte sich am 16. Juli 2026 bereits die Wiederaufnahme des planmäßigen Zugverkehrs zwischen Passau, Waldkirchen und Freyung zum 15. Mal. Seit dem 16. Juli 2011 gibt es bereits wieder regelmäßigen Zugverkehr an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen im Sommerhalbjahr von Mai bis Oktober.

20 Jahre gemeinsames ehrenamtliches Engagement aus der Mitte der Gesellschaft haben es vermocht, eine der schönsten Bahnlinien Bayerns, Deutschlands und Europas zu erhalten und wieder „zweckbestimmt als Eisenbahninfrastruktur zu nutzen“, wie es das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) formuliert. Am Anfang des gemeinsamen Engagements in den Jahren 2005 und 2006 standen die Verhinderung des Abbaus der Bahnanlagen und der Entwidmung der Bahnflächen. Mit seinem wegweisenden Bescheid vom 18. Juli 2007 entschied das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), dass die Ilztalbahn als Bahnlinie dauerhaft zu erhalten ist. Diesem Auftrag sind der Förderverein Ilztalbahn und die ITB in den vergangenen 20 Jahren verpflichtet gewesen und haben viele Tausend Stunden in das gemeinsame Projekt investiert.

Das ehrenamtliche bürgerschaftliche Engagement wurde seitens der politischen Akteure in der Region und im Freistaat Bayern nur teilweise unterstützend begleitet. Zwar gab es Unterstützungsbeschlüsse einzelner Kommunen und mit dem Corona-Investitionsprogramm des Freistaats Bayern im Jahr 2023 auch eine einmalige Infrastrukturförderung für nicht-bundeseigene Eisenbahnen wie die Ilztalbahn, doch ein gemeinsames Handeln der Region für eine ganzjährige Reaktivierung des Schienenpersonen-nahverkehrs (SPNV) und eine dauerhafte finanzielle Unterstützung des Freistaats Bayern stehen bis heute aus. Baden-Württemberg und Oberösterreich zeigen beispielhaft durch jüngste politische Beschlüsse, wie politische Unterstützung zur Erhaltung regionaler Eisenbahn-Infrastrukturen umgesetzt werden kann.

Tauchen Sie mit uns in die vergangenen Jahrzehnte rund um die Bahnlinie Passau – Waldkirchen – Freyung ein und lassen Sie sich vom „Projekt Ilztalbahn“ inspirieren. Lassen Sie uns gerne gemeinsam die Zukunft unter voller Nutzung der Potenziale der Ilztalbahn gestalten.

Viel Freude beim Lesen und viele Einblicke wünschen Ihnen

**Hans
Madl-Deinhart**

*1. Vorsitzender
des Fördervereins
Ilztalbahn e. V.*



**Prof. Dr.
Thomas Schempf**

*Ehrenamtlicher
Geschäftsführer
der Ilztalbahn GmbH*



Michael Liebl, Ehrenvorsitzender des Fördervereins Ilztalbahn e. V.

"Die Reaktivierung der Bahnlinie Passau - Freyung könnte in Betracht kommen"

Mit dieser Feststellung vor den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Unterer Bayerischer Wald im Juli 1996 in Freyung hatte Dr. Thomas Scheder, der damalige Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), die im Auftrag des Freistaats Bayern seit 1996 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig ist, das Signal für die Bestrebungen zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke gegeben.

Als mit dem Beginn des Jahres 1996 die Verantwortung für den SPNV auf die Bundesländer überging, wurde in ganz Deutschland der Wunsch nach der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken laut. Die Arbeitsgemeinschaft Unterer Bayerischer Wald, der die Landkreise Freyung-Grafenau und Passau sowie die Stadt Passau angehören, hatte sich schon seit dem Jahr 1994 vehement für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecken in ihrem Bereich stark gemacht. Der für den SPNV in Bayern zuständige Leitende Ministerialrat im Bayerischen Wirtschaftsministerium, Dieter Wellner, hatte bei einer Podiumsdiskussion in Waldkirchen entsprechende Hoffnungen geweckt mit dem Hinweis, dass auf der Strecke Passau - Freyung eine Reaktivierung verkehrspolitisch vertretbar sei, wenn eine 30-prozentige Auslastung zu erwarten sei. Wichtig sei aber vor allem, „dass vor Ort mit dem nötigen Willen herangegangen“ werde.

Schon 1991 demonstrierten Bürgergruppen, politische Parteien und Einzelpersonen für den Erhalt der Bahnstrecken. Hier: Demonstrationszug in Haidmühle

Gutachten schlägt Reaktivierung vor

Auf Initiative der Bayerischen Staatsregierung gab die BEG in den Jahren 1996 und 1997 für alle potenziellen Reaktivierungsstrecken Gutachten in Auftrag. Das Ergebnis des Gutachtens für die Bahnstrecke Passau - Freyung wurde im April 1998 der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Gutachten war eindeutig, es sprach sich klar für die Reaktivierung der Bahnstrecke Passau - Freyung aus.

„Von einer Wiederinbetriebnahme der Ilztalbahn sind positive strukturpolitische Impulse für den gesamten unteren Bayerischen Wald zu erwarten. Die Infrastruktur dieser Bahnstrecke ist, aufgrund der Instandhaltungsmaßnahmen für die Nutzung durch die Bundeswehr, in einem betriebsfähigen Zustand und erfordert für einen SPNV-Betrieb nur relativ geringe Investitionen“, heißt es wörtlich und weiter: „Die absoluten Werte der Verkehrsnachfrage auf der Bahnstrecke Passau - Freyung bewegen sich mit 1.700 Reisenden je Montag bis Freitag in einer Größenordnung, die eine Reaktivierung überlegenswert macht“. Prognostiziert wurde, dass weitaus die meisten Fahrgäste aus dem Landkreis Freyung-Grafenau und der Stadt Passau kommen, während aus

Die Strecke war an vielen Stellen kaum mehr erkennbar - hier etwa bei km 33, Röhrnbach beim "Grandior-Steinbruch"

dem Landkreis Passau lediglich 7 % der Fahrgäste zu erwarten sind. Deshalb sei **auch künftig für die abseits der Schiene gelegenen Orte ein straßengebundener ÖPNV** notwendig.

Als kurzfristige Maßnahme schlugen die Gutachter regelmäßige, auf die Zielgruppe des Ausflugs- und Urlauberverkehrs ausgerichtete Fahrten an den Wochenenden vor. **Mittelfristig sei aufgrund des zu erwartenden Fahrgastaufkommens die Wiederaufnahme eines regelmäßigen SPNV-Angebots in Betracht zu ziehen.**

Dabei hielten die Gutachter unter Berücksichtigung von Aufenthaltszeiten an den Haltestellen für die Strecke **Passau - Waldkirchen eine Fahrzeit von ca. 45 Minuten** und für **Passau - Freyung von 60 bis 63 Minuten** für realistisch.

Probetrieb an Wochenenden

Mit dem positiven Gutachten im Rücken machte sich die Arbeitsgemeinschaft Unterer Bayerischer Wald in den Jahren 2000 und 2001 an die Arbeit und entwickelte mit Unterstützung der BEG das Konzept für einen zweijährigen Probetrieb. Die Züge sollten an den Wochenenden in einem

Michel Liebl war der erste Vorsitzende des Fördervereins Ilztalbahn und ist heute Ehrenvorsitzender. Ohne sein Engagement und seine Menschenkenntnis, aber auch ohne seinen Sinn für Humor gäbe es die Ilztalbahn heute gar nicht mehr.



Zwei-Stunden-Takt (mit Einschränkungen im Winter) verkehren und mit dem übrigen ÖPNV optimal verknüpft werden. Im Landkreis Freyung-Grafenau waren ab Bahnhof Waldkirchen Shuttle-Busse in Richtung Haidmühle/Nove Udoli und ab Freyung in Richtung Nationalpark und Finsterau/Bucina vorgesehen.

Die politischen Gremien der beiden Landkreise Freyung-Grafenau und Passau sowie der Stadt Passau stellten sich einhellig hinter das Projekt und beschlossen auch eine finanzielle Beteiligung an dem Vorhaben.

Unwetter verhindert Pläne

Der Weg war frei für eine Reaktivierung der Bahnstrecke. Aber da machten die Unwetter vom August 2002 den Akteuren einen Strich durch die Rechnung. Die



Schäden an der Bahnstrecke hielten sich zwar in Grenzen, aber die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin der Strecke zeigte kein Interesse an der Beseitigung der Schäden, sondern nahm diese zum Anlass, die Bahnstrecke zunächst technisch zu sperren und das Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuleiten.

Zwar wurden danach weitere Gespräche zwischen Staatsregierung und Arbeitsgemeinschaft geführt, diese endeten aber im Jahre 2004 ergebnislos. Man konnte sich letztlich nicht darüber verständigen, wer denn das finanzielle Risiko bei einer Fortführung des Wochenendverkehrs nach dem Probetrieb tragen sollte. Gleichwohl erklärte der Freistaat Bayern weiterhin die Bereitschaft zur Unterstützung bei der Suche nach einer tragfähigen Lösung zur Erhaltung der Bahnlinie.

Angesichts dieser Sachlage kam insbesondere im Landkreis Passau der Wunsch auf, die Bahnstrecke in einen Radweg umzuwandeln, wie das bereits auf der ehemaligen Bahnstrecke von Kalteneck über Tittling und Eging nach Hengersberg vollzogen worden war.

Linke und rechte Seite:
Die schweren Unwetterunterspülungen August 2002 rissen auch bei Hacklberg tiefe Dammlöcher. In Gemeinschaftsarbeit von Fachfirmen und Ehrenamtlichen wurden die Schäden 2010 behoben.

Bayern will Schienenstrecken erhalten

Dem gegenüber stand allerdings das Bayerische Landesentwicklungsprogramm, in dem es in der Fortschreibung vom Juli 2005 wörtlich heißt:

„Es ist anzustreben, Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schienen-nfrastruktur möglichst zu vermeiden“. Der Erhalt einer leistungsfähigen Schienen-nfrastruktur ist von besonderer Bedeutung.“

Und weiter: **„In den verkehrsfern gelegenen Räumen des Staatsgebietes soll der Eisenbahnverkehr Anschluss an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen.“**



Im Lichte dieser klaren gesetzlichen Vorgaben wollten sich zahlreiche Bürger aus der Region nicht damit abfinden, dass die Bahnstrecke Passau – Freyung auf Dauer verloren sein sollte. Angesichts der vielen Beispiele von erfolgreichen Reaktivierungen seit der Regionalisierung des SPNV im Jahr 1996, vor allem auch in den benachbarten Bundesländern, war man überzeugt, dass man die Bahn im Blick auf die kommenden Generationen nicht preisgeben dürfe.

Am 15. November 2005 wurde der Förderverein Ilztalbahn e.V. gegründet. Per Satzung legte man fest, **den benutzungsfähigen Zustand der Bahnstrecke Passau-Freyung mit den vorhandenen denkmal-**

geschützten Baulichkeiten zu gewährleisten und dadurch einen klima- und umweltfreundlichen Verkehrsweg der Allgemeinheit für die Zukunft zu erhalten.

Das Betriebskonzept des Fördervereins sah für die Ilztalbahn einen detaillierten Drei-Stufenplan vor:

Stufe 1

Planmäßiger Freizeit- und Tourismusverkehr an den Wochenenden der Sommersaison

Stufe 2

Aufnahme des Güterverkehrs

Stufe 3

Regelmäßiger Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Freistaat Bayern



Bürgerentscheid: Mehrheit für die Bahn

Um sich zu vergewissern, ob auch die Bevölkerung hinter dem Projekt steht, initiierte der Förderverein Ilztalbahn in den Städten Waldkirchen und Freyung Bürgerentscheide mit dem Titel „Ja zur Ilztalbahn“, die im Oktober 2006 durchgeführt wurden. Diese scheiterten zwar formell am gesetzlich vorgeschriebenen Quorum – in Freyung fehlten dazu lediglich 92 Stimmen, aber die von den jeweiligen Stadträten beschlossenen Ratsbegehren „Geh- und Radweg auf der Bahntrasse“ erteilte das gleiche Schicksal. Das Stimmungsbild war eindeutig: es gab eine **Mehrheit für die Bahn.**

Der Förderverein verstärkte daraufhin seine Bemühungen und gründete noch im selben Jahr die Ilztalbahn GmbH (ITB), mit den beiden Geschäfts-

2011

Am 16. Juli wird der planmäßige Wochenend-Bahnverkehr in einem Festakt - hier Prominenz am Hauptbahnhof Passau - wieder aufgenommen.



führen, Dipl. Ing. Helmut Streit und Prof. Dr. Thomas Schempf an der Spitze. Mittlerweile fast 50 Gesellschafter, meist Bürger der Region, waren und sind bereit, das wirtschaftliche Risiko zu tragen. Die ITB übernahm das von der BEG ausgearbeitete Konzept eines touristischen Verkehrs an den Wochenenden und entwickelte daraus das „grenzüberschreitende Freizeitverkehrsnetz Donau-Ilz-Moldau“. Die Ilztalbahn GmbH ging von der Überzeugung aus, dass die im Konzept der Arbeitsgemeinschaft offen gebliebenen Finanzierungsfragen weitgehend durch ehrenamtliche Leistungen gelöst werden können.

Bahn bleibt Bahn

Noch aber konnte man sich der Sache nicht sicher sein. Die DB Netz AG hatte im März 2007 in Abstimmung mit der Region beim Eisenbahnbundesamt (EBA) Anträge gemäß § 18 AEG auf Abbau sämtlicher Bahnanlagen und gemäß § 23 AEG auf dauerhafte Freistellung der Bahngrundstücke von Bahnbetriebszwecken gestellt, damit die Strecke endgültig aufgegeben und für andere Zwecke genutzt werden konnte. **Das EBA lehnte mit Bescheid vom 18. Juli 2007 den Gleisrückbau und die Entwidmung der Bahnstrecke ab.** Es sah in den Plänen der ITB ein berechtigtes Interesse und tragfähiges Konzept einer „weiterhin zweckbestimmten Nutzung der Bahnlinie“.

Für die ITB und den Förderverein war der Weg nun frei und man machte sich konsequent an die Arbeit. Die ITB hatte bereits im Frühjahr 2007 einen Kooperationsvertrag mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) zum Betreiben der Bahnlinie geschlossen. Im Rahmen dieser Kooperation beantragte die RSE beim

damals zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eine Betriebsgenehmigung als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) für die Bahnlinie Passau – Freyung. Parallel verhandelte die ITB mit der DB Immobilien GmbH über einen Pachtvertrag. Nach der Landtagswahl im Herbst 2008 und einem Wechsel an der Spitze des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums ging es schnell. Im März 2009 erhielt die RSE eine Betriebsgenehmigung für die Dauer von 50 Jahren, und die zähen Verhandlungen mit der DB mündeten im April 2009 in einem ebenfalls langfristigen **Pachtvertrag über 50 Jahre.** Im Frühjahr 2009 begannen die Freischneidearbeiten entlang der gesamten Strecke, an der sich viele Mitglieder des Fördervereins aktiv beteiligten.

Im März 2010 wurde bei der Regierung von Niederbayern der **Förderantrag für das Freizeitverkehrsnetz Donau-Ilz-Moldau** gestellt. Die beiden Städte Freyung und Waldkirchen sowie die tschechische Eisenbahngesellschaft SŽDC und der Bezirk Südböhmen konnten als Partner für den gemeinsamen EU-Förderantrag gewonnen werden.

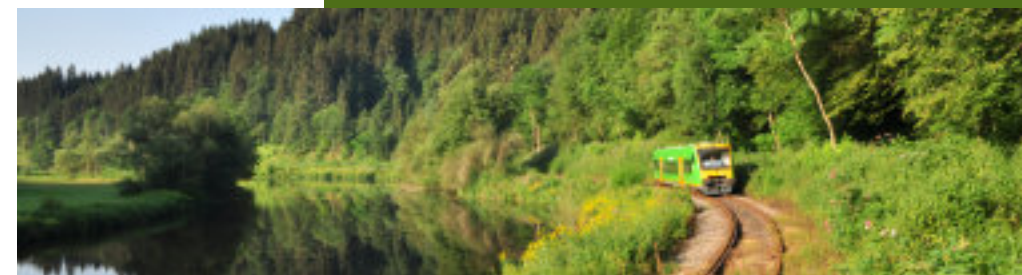
Zugverkehr wird aufgenommen

Als sich dann im Frühjahr 2010 die Bewilligung eines EU-Zuschusses in Höhe von 1,6 Millionen Euro abzeichnete, konnte man daran gehen, auch Fachfirmen zu beauftragen. Trotzdem waren mehr als 10.000 freiwillige Arbeitsstunden nötig, um zunächst die Strecke zwischen Waldkirchen und Freyung wieder zu eröffnen. Doch auch der untere Streckenabschnitt war ab September 2010 wieder befahrbar und

wurde als Baugleis genutzt. Die Überführung des ersten Zuges am Nachmittag des 11. September 2010 wurde von vielen Hundert Menschen entlang der Strecke begleitet. Am 12. September war es dann so weit. Im Rahmen eines Bahnhofsfestes in Freyung, dem Endpunkt der Ilztalbahn, wurde der **Personenverkehr zwischen Waldkirchen und Freyung feierlich wiederaufgenommen und der erste Zug erreichte wieder den Endbahnhof der Bahnstrecke.** Tausende von Bürgern nutzten die ersten Fahrten und waren begeistert.

Für die Verantwortlichen von ITB und Förderverein begann danach die letzte Etappe der Reaktivierung. Zunächst musste auch der Streckenabschnitt von Passau bis Waldkirchen vollständig wiederhergestellt werden. Daneben wurden Gespräche über ein Marketingkonzept geführt und Überlegungen über den Fahrplan und die Fahrpreise für einen regelmäßigen Verkehr an den Wochenenden der Sommersaison angestellt. Dies geschah in enger Abstimmung mit dem Landkreis Freyung-Grafenau, der die Organisation des grenzüberschreitenden Busverkehrs übernommen hatte und vor allem auch mit den Vertretern der tschechischen Bahn, zu denen sich im Laufe der Jahre ein vertrauensvolles Verhältnis entwickelt hatte. Dort hatte man – im Gleichklang mit den Baufortschritten auf der Ilztalbahn – die Sumava-Bahn auf der Strecke von Budweis über Krumau nach Haidmühle ertüchtigt, den Grenzbahnhof Nové Údolí ausgebaut und den Bahnverkehr zu einem Stundentakt verdichtet.

Am 15. Juli 2011 traf schließlich die **Erlaubnis der Landeseisenbahnaufsicht bei der Regierung von Oberbayern zum Betrieb** auf der Gesamtstrecke ein, nachdem sie



An der Ilz bei Fischhaus

Chronologie

Reaktivierung Bahnlinie Passau – Freyung

1996 Die Verantwortung für den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geht auf die Bundesländer über. In Bayern ist die Bayer. Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) zuständig

Die politische Arbeitsgemeinschaft Unterer Bayerischer Wald, der die Landkreise Freyung-Grafenau und Passau sowie die Stadt Passau angehören, ergreift die Initiative zur Wiederaufnahme des Bahnverkehrs

1998 Ein Gutachten, das auf Initiative des Freistaats Bayern erstellt wurde, spricht sich für die Reaktivierung der Strecke Passau – Freyung aus

2001 Die AG Unterer Bayerischer Wald legt mit Unterstützung der BEG ein Betriebskonzept für einen zweijährigen Probetrieb vor

2005 Bayerisches Landesentwicklungsprogramm fordert den Erhalt von Schienenstrecken

Am 15. November wird der Förderverein Ilztalbahn e. V. gegründet

2006 Bürgerentscheide zeigen Mehrheit für die Bahn

Am 14. November wird die Ilztalbahn GmbH (ITB) gegründet

2007 Kooperationsvertrag der ITB mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

Bescheid vom 18. Juli: Eisenbahnbundesamt (EBA) lehnt Entwidmung der Bahnstrecke Passau – Freyung ab

2009 RSE erhält die Betriebsgenehmigung für die Dauer von 50 Jahren

Pachtvertrag der ITB mit der DB mit einer Laufzeit von 50 Jahren tritt in Kraft



sich von der Einhaltung aller eisenbahnrechtlichen Vorgaben überzeugt hatte.

Für die zahlreichen Aktiven aus dem Förderverein, von denen einzelne über 1.000 Stunden ehrenamtliche Arbeit geleistet hatten, und die 50 Gesellschafter der ITB war ein Traum in Erfüllung gegangen. Und die Bürger der Region dankten es ihnen. Bis zum Saisonende im Oktober wurden 30.000 Fahrgäste befördert. Die Überzeugung des Fördervereins, dass die Bahnstrecke Freyung – Waldkirchen – Passau auch in Zukunft für unsere Region einen großen Nutzen hat, ist eindrucksvoll bestätigt worden.

Bayerischer Landtag würdigt Aktive

Das enorme ehrenamtliche Engagement der Mitglieder des Fördervereins ist auch der breiten Öffentlichkeit nicht verborgen geblieben und vielfach gewürdigt worden. Von besonderer Bedeutung war die Verleihung des **Bürgerkulturpreis des Jahres 2011** durch die Präsidentin des Bayerischen Landtags, Frau Barbara Stamm. Der Bayerische Landtag würdigt mit dieser renommierten

Auszeichnung das herausragende ehrenamtliche Engagement von Menschen und Initiativen in Bayern. Im Jahr 2011 stand der Preis unter dem Motto: „Selbst ist die Region – Bürger bauen Zukunft.“

„Ein Probebetrieb ist grundsätzlich vorstellbar“

Positive Signale für einen regelmäßigen Betrieb auf der Ilztalbahn erbrachte ein Gespräch, das im Februar 2015 bei Innenminister Joachim Herrmann stattfand, der zu der Zeit auch für den Verkehr zuständig war.

MdL Max Gibis, Landrat Ludwig Lankl, der Geschäftsführer der Euregio, Kaspar Sammer und Michael Liebl als Vertreter der Ilztalbahn hatten bei dem Gespräch die Idee einer „Modellregion für innovativen, nachhaltigen und zukunftsorientierten Nahverkehr“ in der Europaregion Bayerischer Wald vorgelegt. Wesentlicher Bestandteil sollte dabei ein regulärer Betrieb der Ilztalbahn sein. Staatsminister Helmut Brunner, der dem Gespräch beiwohnte, meinte dazu: **„Mit der Zusage für einen**

Links:

Die Instandhaltung der fast 50 km langen Strecke erfolgt größtenteils ehrenamtlich. Hier wird das Gleis am Brückenkopf bei Röhrnbach nachgestopft.

Probebetrieb auf der Bahnstrecke Gotteszell-Viechtach ist uns ein wichtiger Schritt gelungen, den wollen wir auch mit der Ilztalbahn schaffen“.

Die Landkreise Passau und Freyung-Grafenau sowie die Stadt Passau sagten ihre Unterstützung zu. OB Jürgen Dupper war sich sicher, **dass eine attraktive Bahnverbindung von der Bevölkerung angenommen und damit ein wertvoller Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf den Straßen geleistet werden könne.**

Staatsminister Herrmann wies darauf hin, dass vor einer Entscheidung für einen Probebetrieb erst noch aktualisierte Erkenntnisse über das mögliche Fahrgastpotenzial vorliegen müssten und merkte an, dass aktuell keine Landesmittel für Probebetriebe zur Verfügung stünden. Er werde sich aber persönlich für ein eigenes Probebetriebsbudget einsetzen

Freistaat sagt Potenzialuntersuchung zu

Bei einem Fachgespräch, das im Juni 2015 auf Einladung des Verkehrsministeriums in der Geschäftsstelle der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in München stattfand, erklärten die Vertreter der BEG, dass die Erstellung der Potenzialprognose auf ihre eigenen Kosten erfolgen würde und zwar in enger Abstimmung mit den von der Ilztalbahn berührten Gebietskörperschaften. Die Stadt Passau und die beiden betroffenen Landkreise müssten aber vorher in Gremienbeschlüssen klar zum Ausdruck bringen, dass sie eine Reaktivierung aktiv unterstützen und die vier vom Freistaat festgelegten Reaktivierungskriterien anerkennen:

2010 Zugverkehr zwischen Waldkirchen und Freyung wird unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet

2011 Am 16. Juli wird der planmäßige Wochenend-Bahnverkehr aufgenommen.

Im Dezember: Förderverein erhält den mit 10.000 Euro dotierten Bürgerkulturpreis des Bayerischen Landtags

2014 Staatsmin. Joachim Herrmann hält Reaktivierung der Bahnstrecke Passau – Freyung für grundsätzlich vorstellbar

2015 Bayer. Eisenbahngesellschaft erklärt sich bereit, eine Potenzialprognose auf ihre eigenen Kosten zu erstellen

Stadt Passau sieht Bahn-Regelverkehr als Entlastung für Bundesstraßenverkehr an.

2016 Landkreis Freyung-Grafenau sagt Ja zur Reaktivierung

2019 Landkreis Passau spricht sich grundsätzlich, aber nicht vorbehaltlos für die Potenzialprognose aus

2020 Bund fördert die Reaktivierung von Bahnstrecken mit bis zu 90 % der Kosten

2021 Die im Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgesehene Kostenbeteiligung der Anliegerkommunen bei Bahnübergängen entfällt

2022 In Gesprächen zwischen dem Staatsministerium für Verkehr, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Landkreis Passau werden wesentliche Missverständnisse geklärt bzw. ausgeräumt

2023 ITB erhält von Staatsminister Christian Bernreiter eine Sonderförderung von 2,6 Mio. Euro für die Ertüchtigung der Strecke

2024 Geplantes Verwaltungsgericht in Freyung scheitert auch wegen fehlendem ganzjährigen Bahnanschluss

2025 Bundeswehr und Polizei wünschen Bahnanbindung für ihre Standorte in Freyung



Der Ilztal Audio Guide

Natur hören. Zusammenhänge verstehen.

Die Ilz ist Lebensraum für seltene Tiere - und zugleich vom Menschen geprägt. Der Audioguide erzählt von Spannungen, Lösungen und dem Miteinander von Natur und Nutzung. Jetzt Reinhören!



- **Fahrgastprognose von mindestens 1.000 Reisenden pro Werktag bezogen auf 1 km Bahnstrecke**
- **Ertüchtigung der Infrastruktur ohne Zuschuss des Freistaats Bayern**
- **Ein Bahnunternehmen ist bereit, die Strecke dauerhaft zu betreiben und berechnet dafür Nutzungsentgelte auf dem Niveau vergleichbarer DB-Strecken**
- **Die ÖPNV-Aufgabenträger verpflichten sich zu einem mit dem Freistaat abgestimmten Buskonzept.**

In einem Brief an den Passauer Landtagsabgeordneten Bernhard Roos wies das Ministerium darauf hin, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den der Freistaat die Verantwortung trage, als Grundangebot ausgestaltet werden soll. Für den straßengebundenen, allgemeinen ÖPNV aber seien die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig. Keiner könne dem anderen etwas vorschreiben, deshalb sei es erforderlich, **ein gemeinsames Nahverkehrskonzept zu entwickeln.**

Angesichts der hohen Kosten des SPNV sollten möglichst viele Nutzer des ÖPNV mit der Bahn befördert werden. „Andererseits wäre es aber auch unsinnig, eigen-

Unsere ehrenamtlichen Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter beraten und geben die passenden Fahrscheine aus. Hier auch gut zu sehen die Möglichkeiten des Fahrradtransports.

wirtschaftliche Buslinien in zuschussbedürftige Zubringerverkehre für die Schiene umzuwandeln und dem Fahrgast dabei vielleicht auch noch deutlich verlängerte Fahrzeiten zuzumuten. Letzteres hätte einen Fahrgastverlust für den öffentlichen Nahverkehr insgesamt zur Folge. Ziel jeder Reaktivierung müsse aber sein, die Verkehrssituation insgesamt zu verbessern, um möglichst viele Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.“

Landkreis Freyung-Grafenau sagt ja zur Reaktivierung

Der Ausschuss für Struktur, Umwelt und Verkehr des Landkreises Freyung-Grafenau gab dann im Frühjahr 2016 die geforderte Grundsatzerklärung ab und fasste den folgenden Beschluss:

„Der Landkreis Freyung-Grafenau begrüßt die Bestrebung der Ilztalbahn GmbH zur Reaktivierung der Bahnstrecke Freyung – Waldkirchen - Passau und sieht im Regelbetrieb eine Chance, die Qualität des vorhandenen ÖPNV-Angebots in der Region wesentlich zu verbessern.“

Dies setzt allerdings voraus, dass dem Fahrgast eine moderne und zeitgemäße Bahnverbindung angeboten wird. Sie soll im Stundentakt bedient werden und zeitlich mindestens gleichwertig dem geplanten Busangebot sein. Zu diesem Zweck muss die Strecke ertüchtigt und über den kompletten Bestellzeitraum hinweg instandgehalten werden.

Die Potenzialanalyse muss in enger Abstimmung mit dem Landkreis und unter Einbindung der betroffenen Gemeinden einschließlich deren Einzugsbereiche erstellt werden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf etwaige Auswirkungen für den Schülerverkehr. Unter dieser Voraussetzung ist der Landkreis grundsätzlich auch dazu bereit, sich an den Infrastrukturkosten zu beteiligen und bei Bedarf eine Anpassung seiner Busverkehre vorzunehmen.“

Bereits vorher hatte sich die Stadt Passau positiv zu einem Regelbetrieb auf der Ilztalbahn geäußert. Der Landkreis Passau hatte aber seine Zustimmung mit so vielen Bedingungen und Auflagen versehen, dass der Beschluss von Seiten des Freistaats als negative Willenserklärung bewertet wurde, weshalb die Erstellung der Potenzialanalyse von Seiten der BEG nicht weiter verfolgt wurde.

Fragen an Staatsregierung sollen Klarheit schaffen

Um die Diskussion wieder in Gang zu bringen, wurde 2018 von den drei Aufgabenträgern für den ÖPNV – der Stadt Passau und den beiden Landkreisen Freyung-Grafenau und Passau – zusammen mit den betroffenen Kommunen ein gemeinsamer Fragenkatalog an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gerichtet. Man wollte einfach mehr Klarheit

darüber, welche Auswirkungen der Bahnbetrieb auf die bestehenden Busverkehre, insbesondere für die Schüler, mit sich bringen würde und welche Kosten bei der notwendigen Streckenertüchtigung auf die Anliegerkommunen zukommen könnten. Die Auskünfte aus dem Ministerium ließen aber weiter wesentliche Fragen offen. **Erst wenn die Ergebnisse der Potenzialanalyse vorlägen, könne man Klarheit schaffen,** erklärte man den Fragestellern.

Landkreis Passau sagt Ja zur Potenzialanalyse

Der Landkreis Passau gab dann im November 2019 in einem erneuten Votum seine Einwilligung für die Potenzialanalyse, da nur auf diesem Wege die konkreten Auswirkungen eines Regelbetriebs auf der Ilztalbahn auf das bestehende ÖPNV-Angebot im Landkreis prognostiziert werden könnten, wie es in der Beschlussvorlage heißt. Im Lichte dieser Erkenntnisse wolle man dann weiter entscheiden. **Auch eine Anpassung seiner Verkehre schloss man nicht aus, wenn dadurch das bestehende ÖPNV-Angebot verbessert werden könne.** Damit war man einen bedeutenden Schritt auf den Freistaat zugegangen, der ja stets bemängelt hatte, dass der Landkreis Passau eine Anpassung des ÖPNV-Konzepts im Bereich der Reaktivierungsstrecke ablehne.

Dem allerdings widerspricht Landrat Franz Mayer mit dem Hinweis, dass der neue Beschluss in dieser Frage keine Festlegung trifft. Dem damaligen Bayerischen Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Dr. Hans Reichhart, genügte das neue Votum des Landkreises dennoch nicht und er bestand in seiner Antwort an Landrat Mayer weiter auf einer vorbehaltlosen Anerkennung aller vier Reaktivierungskriterien des Freistaats.

Der einfache und bequeme Fahrkartenverkauf im Zug war schon immer Kern des Ilztalbahn-Kunden-erlebnisses. Die Fahrkarten gibt es klassisch als Sammelmotiv auf Papier.



Bund stellt Geld für Reaktivierungen bereit

In einer wichtigen Frage bahnte sich im Jahr 2020 aber eine entscheidende Wende an. Die Bundesregierung erklärte sich bereit, künftig Finanzmittel speziell für die Reaktivierung von Bahnstrecken zur Verfügung zu stellen. Gemäß der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist eine Förderung bis zu 90 % der förderfähigen Kosten möglich. Dazu zählen auch Planungskosten. Bei einer positiven Nutzen-Kosten-Analyse könnte das jeweilige Bundesland den Förderantrag an den Bund stellen. Dies geschah dann auch in allen Bundesländern, allen voran im benachbarten Baden-Württemberg. Auch der Freistaat Bayern sah die Weichen für die Schiene neu gestellt. **„Reaktivierungen können aus Sicht der Staatsregierung ein wichtiger Baustein sein, um den Schienenverkehr insbesondere im ländlichen Raum attraktiver zu machen und so auch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten“**, hieß es aus dem Verkehrsministerium. Dafür will der Freistaat die von Bund explizit für diesen Zweck bereit gestellten Millionenbeträge in Anspruch nehmen.

Keine Kosten für Anliegerkommunen an Bahnübergängen

Im Jahr 2021 kam noch eine weitere frohe Kunde auf die Anliegerkommunen zu.

Bei der Ertüchtigung von Bahnübergängen, die Gemeinde- oder Kreisstraßen berührten, musste der jeweilige kommunale Baulastträger ein Drittel der Kosten tragen. Für die Stadt Waldkirchen hätte das eine Millionensumme bedeutet. **Durch eine Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist die finanzielle Beteiligung der Kommunen komplett**

weggefallen. Damit war klar, dass die Kommunen keine Kosten für die Streckenertüchtigung zu tragen haben.

Staatsminister will neuen Beschluss des Landkreises Passau

Der Landkreis Passau suchte danach das Gespräch mit der Staatsregierung. Bereits im Vorfeld hatte das Ministerium in einem Brief an den Passauer Kreistag und früheren MdL Eike Hallitzky klargestellt, dass sich aus der vorbehaltlosen Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien keine Verpflichtung der Landkreise zur Kostenübernahme ergebe, wie der Landkreis Passau befürchtet hatte.

Über das besagte Gespräch berichtet Staatsminister Christian Bernreiter in einem Brief vom 7. Oktober 2022 an den Kreisvorsitzenden der SPD Freyung-Grafenau, Michael Fritz: **„In den kürzlich erfolgten und sehr konstruktiv verlaufenen Gesprächen zwischen dem StMB, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Landkreis Passau konnten wesentliche Missverständnisse geklärt bzw. ausgeräumt werden. Dennoch benötigt das StMB weiterhin zunächst einen neuen Beschluss des Landkreises Passau, der dem Erfordernis einer vorbehaltlosen Anerkennung der Reaktivierungskriterien entspricht. Erst im Anschluss daran kann der Auftrag an die Bayerische Eisenbahngesellschaft zur Erstellung der Potenzialprognose erteilt werden.“**

Reaktivierung von Bahnstrecken nimmt Fahrt auf

Im Lichte der neuen Finanzierungsgrundlagen durch den Bund kam es daraufhin geradezu zu einer Welle von Reaktivierungsprojekten. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legte eine Liste von Strecken vor, die für eine Reaktivierung in erster Linie in Frage kämen. **Dazu zählte auch die Ilztalbahn.** In Bayern wurden bis zum Jahr 2025 16 Potenzialuntersuchungen vorgenommen, 9 davon mit einem positiven Ergebnis. Weitere 11 Strecken werden in der Auflistung der BEG aufgeführt, bei denen eine Reaktivierung möglich erscheint, wo aber noch keine Gremienbeschlüsse der Landkreise bzw. kreisfreien Städte vorliegen. Darunter befindet sich auch die Bahnstrecke Passau – Freyung (Ilztalbahn).

Bayern fördert Investitionen in die Ilztalbahn

Mit einer Sonderförderung in Höhe von 2,6 Millionen Euro hatte Verkehrsminister Bernreiter in der Zwischenzeit ein klares Signal für die Ilztalbahn gesetzt. Wie der Minister im Brief an MdL Hallitzky mitteilte, sollten mit diesem Geld **Investitionen in die Schieneninfrastruktur auch für zukünftige Reaktivierungsstrecken ermöglicht werden. „Dies gilt selbstverständlich auch für die Betreiber der Ilztalbahn“**, schrieb der Minister.



Zugkreuzung zwischen Schienenbus und Ilztalbahn-Triebwagen in Waldkirchen. Die Strecke ist seit 2014 für den Mehrzugbetrieb ertüchtigt und ermöglicht damit infrastrukturell einen Stundentakt.

Der Landkreis Passau blieb aber weiter skeptisch und forderte von der Geschäftsleitung der ITB jetzt genauere Zahlen über die Kosten der Reaktivierung. Prof. Thomas Schempf, ehrenamtlicher Geschäftsführer der ITB, wies aber darauf hin, dass **eine detaillierte und aussagekräftige Kostenschätzung erst nach der Potenzialanalyse möglich sei.** Denn erst danach könne man zuverlässig abschätzen, welche Ausstattung bei den Bahnstationen erwartet wird. In einem Schreiben an Landrat Kneidinger erinnerte er außerdem daran, dass für die Ertüchtigung der Bahnstrecke und der Bahnstationen ohnehin nicht der Landkreis oder die Kommunen zuständig seien, sondern allein die ITB als die Besitzerin der Strecke.

Mit dem Blick auf andere Bahnstrecken konnte man sich allerdings ein Bild über die zu erwartenden Kosten machen. So war etwa für die grundlegende Sanierung der 31 km langen Bahnstrecke von Grafenau nach Zwiesel ein Aufwand von 34 Mio. Euro erforderlich gewesen. Damit sei u. a. ein barrierefreier Kreuzungsbahnhof in Spiegelau entstanden und die Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf bis zu 80 km/h erhöht worden, betonte der Bevollmächtigte der DB in Bayern, Klaus-Dieter Josel.

Dies alles zum Null-Tarif für seine Gemeinde, konnte sich der Spiegelauer Bürgermeister, Karl-Heinz Roth, freuen.

Unten:

Mit Fahrgastinformation und Haltestellenausstattung setzt die Ilztalbahn seit Jahren Standards, die im Busverkehr nicht erreicht werden.

Ca. 1 Mio. Euro für 1 km Strecke, das würde für die knapp 50 km lange Bahnstrecke Passau – Freyung einen Aufwand von 50 Mio. Euro bedeuten. Die Haltestellen im Landkreis Passau, für die dem Gutachten von 1998 zufolge ohnehin nur wenige Fahrgäste zu erwarten sind, haben alle eine Zufahrt. Auch Parkplätze sind vorhanden, so dass, wenn überhaupt, nur ein überschaubarer Aufwand für Verbesserungen zu erwarten ist.

Regelbetrieb entlastet die Stadt Passau

Von besonderer Bedeutung könnte ein regelmäßiger Verkehr auf der Ilztalbahn für die Stadt Passau sein, die Hauptstadt der Pendler in Niederbayern, wie die Passauer Neue Presse schon im Jahre 2017 getitelt hatte. Ein Großteil der 25.000 Personen kommt aus dem nördlichen Landkreis Passau und aus dem Nachbarlandkreis Freyung-Grafenau. Die Stadt Passau geht davon aus, dass durch ein attraktives und abgestimmtes SPNV/ÖPNV-Angebot deutlich mehr Autofahrer auf den umweltfreundlichen Öffentlichen Verkehr gebracht werden können. „Dies würde im Falle eines Regelbetriebes zwischen Passau, Waldkirchen und Freyung vor allem die hoch frequentierten Bundesstraßen B 12 und B 85 entlasten.“ Diese Einschätzung der Stadt Passau wird vom Freistaat ausdrücklich geteilt.

Mit der Bahn und ihren spezifischen Vorteilen könne man deutlich mehr Menschen für den

Rechts:
Postkartenmotiv an der Ilz bei Kalteneck. Direkt im Rücken des Fotografen liegt die Brücke der sogenannten Vorwaldbahn Deggendorf - Tittling -Kalteneck. Anders als die Ilztalbahn, konnte diese Strecke nicht vor dem Abbau gerettet werden und ist heute ein Radweg

Öffentlichen Nahverkehr gewinnen. Dies hätten zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen nachgewiesen, bestätigte Andreas Schulz, ein ehemaliger leitender Mitarbeiter der BEG. Die Erfahrung mit erfolgreichen Reaktivierungsprojekten habe außerdem gezeigt, dass bei einem Regelverkehr der Bahn in Kombination mit Bussen für die Orte außerhalb der Einzugsbereiche der Bahnhöfe **zusätzlich zu den neuen Zügen nicht weniger, sondern eher mehr Busse benötigt werden.**

Dialogforum bemängelt fehlende Potenzialanalyse

Das Dialogforum Nordumfahrung Passau, das Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation in Passau erarbeiten sollte, bedauerte, dass in diesem Zusammenhang keine Möglichkeit bestand, zu untersuchen, welchen Beitrag die Schiene, insbesondere auch die Ilztalbahn, zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs im Nordzulauf auf die Stadt Passau leisten könnte. Für die dafür notwendige Fachanalyse sei allein die Bayerische Eisenbahngesellschaft zuständig.

Verwaltungsgericht Freyung scheitert

Der Landkreis Freyung-Grafenau hat erst in jüngster Zeit wieder erfahren, was das Fehlen eines Bahnanschlusses bedeutet. Die Freude war groß, als bekannt wurde, dass Niederbayern ein eigenes **Verwaltungsgericht mit Sitz in der Kreisstadt Freyung erhalten sollte. 40 Arbeitsstellen sollten durch das neue Gericht nach Freyung kommen.**

Das Vorhaben scheiterte nicht zuletzt daran, dass Freyung keine taugliche Zugverbindung habe, wie es in einem



Schreiben der Vorsitzenden Richterin am Verwaltungsgericht Regensburg an den Ministerpräsidenten heißt. Die Politik nahm diese Kritik am fehlenden ganzjährigen Bahnanschluss auf und legte die Stadt Plattling, den Bahnknotenpunkt Niederbayerns, als Standort für das neue Verwaltungsgericht fest. Vergeblich hatte Freyungs Bürgermeister und Vorsitzende des Bezirkstags von Niederbayern, Dr. Olaf Heinrich, darauf hingewiesen, dass **der Stadtrat einstimmig für eine Potenzialanalyse** plädiert hat und sich einen Regelverkehr der Bahn zwischen Passau und Freyung wünscht.

Bundeswehr braucht die Bahn

Gerade in jüngster Zeit gab es weitere gewichtige Stellungnahmen pro Reaktivierung der Ilztalbahn, über die die örtliche Presse ausgiebig berichtete. In einem Brief an den Freyunger Bürgermeister schrieb der Standortkommandeur der Bundeswehr, Dr. Dan Tomuzia, dass das **Bataillon eine Reaktivierung „mit Nachdruck befürworten und unterstützen“** würde.

Für Soldaten, die in Freyung Dienst tun und am Wochenende heimfahren, wäre die Bahnverbindung ein großer Vorteil, „zumal Soldaten, die in Uniform reisen, die Deutsche Bahn kostenfrei nutzen dürfen“.

Auch der **Transport von Militärfahrzeugen wäre denkbar, was einen erheblichen Mehrwert für den Bundeswehrstandort Freyung zur Folge hätte.**

Bahnanbindung wichtig für Polizeifortbildung

Der Leiter des Fortbildungsinstituts der Bayerischen Polizei in Ainring, Walter Buggisch, der auch für die neue Einrichtung der Polizei in Freyung zuständig ist, schlug in dieselbe Kerbe. Wenn mehrtägige Fortbildungen am Geyersberg starten, würde ein Bedarf an einer regelmäßig frequentierten Bahnstrecke bestehen. **Voraussichtlich bis zu einem Drittel der wöchentlich geplanten 140 Übernachtungsgäste werden wohl mit dem Zug anreisen,** schätzt Buggisch aufgrund seiner Erfahrungen in Ainring. Er forderte deshalb eindringlich dazu auf, eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Passau und Freyung politisch zu forcieren.





Nach dem Saisonende sind wir als aktive Gruppe auch mal woanders unterwegs - so hier im November 2025 bei einem Besuch im Verkehrsmuseum Nürnberg.

Man muss dranbleiben

Bürgermeister Heinrich sah die beiden Statements als weitere gute Argumente, sich noch einmal intensiv für die dauerhafte Reaktivierung einzusetzen. **Es ist ein langer Weg, aber im Landkreis Regen habe man gesehen, dass man dranbleiben muss, um das Ziel zu erreichen.**

Heinrich bezog sich dabei auf die mehr als 20 Jahre andauernden Bemühungen um die Reaktivierung der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach, die schließlich zum Erfolg geführt haben.

Ilztalbahn-Potenzialanalyse jetzt!

Es sind jetzt schon fast 30 Jahre vergangen, dass ein Gutachten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sich klar für die Wiederaufnahme eines regelmäßigen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Bahnstrecke Passau – Waldkirchen – Freyung ausgesprochen hat. In großer Einigkeit hatte sich die Arbeitsgemeinschaft Unt. Bayerischer Wald, der die Landkreise Passau, Freyung-Grafenau sowie die Stadt Passau angehören, dafür stark gemacht.

Das Land Bayern unterstützt aktiv die Reaktivierung von Bahnlinien und finanziert deren Betrieb. Der Bund als Eigentümer

der Bahn stellt beachtliche Fördermittel für die Ertüchtigung zur Verfügung.

Immer mehr Bürger leiden unter den ständig steigenden Kosten für den Individualverkehr und können sich den Umstieg auf einen gut organisierten und kostengünstigen öffentlichen Verkehr vorstellen.

Die Region steht jetzt vor einer Jahrhundertchance, nämlich dem **Geschenk einer modernen Bahnverbindung mit elektrisch betriebenen Zügen, die die beiden Landkreise Passau und Freyung-Grafenau ohne Stau und auf einer hochwasserfreien Trasse mit dem Oberzentrum Passau verbinden.** Eine solche Chance kann und darf sich die Region nicht entgehen lassen.

Staatsminister Christian Bernreiter hat ja bestätigt, dass in konstruktiven Gesprächen mit dem Landkreis Passau bereits wesentliche Missverständnisse geklärt bzw. ausgeräumt werden konnten. Es muss daher möglich sein, eine Verständigung mit der Bayerischen Staatsregierung herbeizuführen.

Es ist jetzt an der Zeit, den Weg für die Potenzialanalyse endlich frei zu machen.

Onlineportal

Ilztalbahn-Ausflüge auf Outdooractive

Was wäre die Ilztalbahn ohne die wunderschönen Wanderwege entlang von Ilz, Wolfsteiner Ohe, Osterbach, Saußbach und Reschbach?

Wir haben lange nach einer Möglichkeit gesucht, die schönsten Wanderungen in einer übersichtlichen und ansprechenden Form zu präsentieren. Bisher waren die Wanderungen als einzelne Blog-Beiträge abgespeichert, wodurch wir aber z. B. keine richtigen Karten und exakten Wegbeschreibungen präsentieren konnten.

Da immer mehr unserer Fahrgäste über Smartphones verfügen und sich die Ansprüche an die Tourenplanung in den letzten Jahren stark geändert haben, haben wir damit begonnen, die Ilztalbahn-Ausflugstipps auf ein neues Format umzustellen:

Ab sofort gibt es die Ilztalbahn-Wanderungen auf Outdooractive!

Begonnen haben wir mit der Seite "Natur & Wandern". Dort sind alle Wandervorschläge auf Outdooractive zu finden. Zu jedem Wandervorschlag gibt es einen kurzen Einführungstext und eine Übersichtskarte. Mit Klick auf die Karte sind weitere Informationen zur Route wie Länge, Höhenmeter und Dauer verfügbar. Weitere Bilder ergänzen das Angebot.

Wer einen Ausflug plant, hat folgende Möglichkeiten:

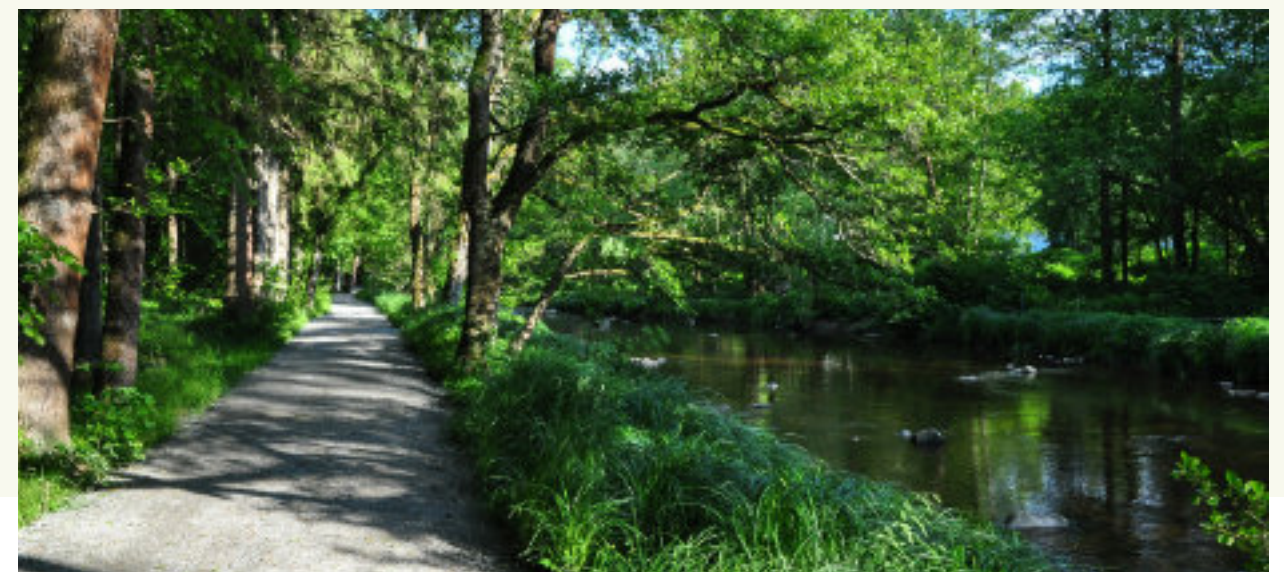
- Wer gerne eine gedruckte Karte in der Hand hält, kann sich den Tourenvorschlag in verschiedenen Formaten ausdrucken.
- Wer die kostenlose App von Outdooractive schon hat oder herunterlädt, kann die Touren auch offline auf dem Smartphone speichern.
- Die Routenbeschreibung lässt sich genauso aber auch ohne App über den Browser am Smartphone oder am Computer planen.
- Zusätzlich kann der GPX-Track der Route heruntergeladen und in anderen Apps oder Endgeräten verwendet werden.

Wir hoffen, dass wir mit dieser Aufbereitung noch mehr Fahrgäste von den wunderschönen Wanderwegen rund um die Ilztalbahn begeistern können!

Sollten Sie Anregungen oder Fragen haben, freuen wir uns über Ihre Rückmeldung!



Die schönsten Ilztalbahnwanderungen gibt es rund um Fürsteneck, hier an der Wolfsteiner Ohe, keine 15 Minuten vom gleichnamigen Haltepunkt entfernt.



Friedrich Papke

Unser neuer Triebwagen stellt sich vor



Beim ersten Einsatz auf der Ilztalbahn spiegelt sich der Triebwagen Vt 72 in der Ilz. Für das Fahrzeug war es der erste Kontakt mit seiner neuen Stammstrecke, mögen noch tausende unfallfreie Fahrten folgen!

Technische Daten:

Baujahr: 1995
Antrieb: Dieselhydraulisch
Leistung: 2x 485 kW
Achsfolge: 2'B'+B'2'
Länge über Puffer: 46,4 m
Breite: 2,85 m
Dienstgewicht: 84 t
Vmax: 120 km/h

Wir freuen uns, Ihnen den ersten eigenen Triebwagen der Ilztalbahn vorstellen zu dürfen!

Die Geschichte des Triebwagens beginnt im Jahr 1995. Unter der Fabriknummer 91345 wird er von der Firma Duewag für die Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn (FKE) gebaut. Und da die Bahnstrecke Höchst - Königstein steigungsreich ist und fast wie eine S-Bahn betrieben wird, bestellt die FKE keinen "normalen" 628er sondern einen 629er, also die zweimotorige Variante des Triebwagens. Dazu kann die FKE auf der relativ kurzen Strecke auf die Toilette verzichten, weshalb die Kabine im Rohbau bleibt und als Dienstabteil und Abstellraum genutzt wird.

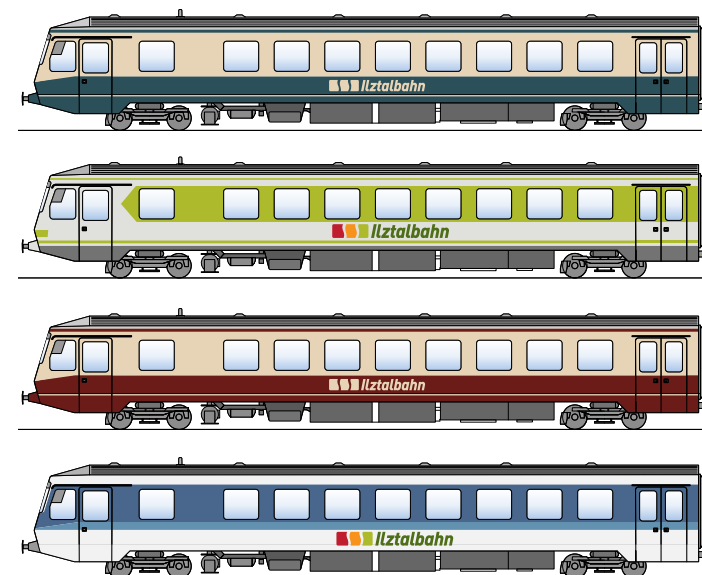
Die Triebwagen der Baureihe 628 sind eine Entwicklung der 70er und 80er-Jahre. Zur wirtschaftlichen Optimierung sucht die Deutsche Bundesbahn damals nach einem effizienten Triebwagen, um auf Neben- und auch Hauptbahnen sowohl die in die Jahre gekommenen Schienenbusse als auch schwerfällige Lok-Wagen-Züge abzulösen. Nach mehreren Prototypen und einer ersten Serie (628.2) wird ab 1992 die letzte und größte Serie an die Bundesbahn und einzelne Privatbahnen ausgeliefert.

Die Konstruktion der zweiteiligen Triebwagen ist damals schon fast überholt, die ersten Privatbahnen denken zur gleichen Zeit über die Beschaffung von (bald auch klimatisierten) Niederflurtriebwagen nach. Gleichzeitig sind die Fahrzeuge durch die lange Entwicklungszeit und das "Ein-Motoren-Konzept" äußerst zuverlässig, bequem und effizient ausgelegt, weshalb einige von ihnen trotz der fehlenden Barrierefreiheit heute noch im Einsatz stehen, so z. B. bei der Südostbayernbahn.

Normalerweise besteht ein 628er aus einem Triebwagen (Baureihe 628) und

*In welchen Farben lackiert man einen Zug?
Schnell war uns klar, dass unser Triebwagen ein eigenes Erscheinungsbild erhalten sollte. In der engeren Auswahl waren auch diverse "historische" Lackierungen der Deutschen Bundesbahn, die es beim 628er aber nie gegeben hatte.*

*Von oben nach unten: Ozeanblau/Beige (analog den Prototypen 628.1), S-Bahn-Lackierung, TEE-Farben (der heimliche Favorit des Autors) oder Interregio-Farben.
Durchsetzen konnte sich keine dieser Lackierungsvarianten, da wir in den Entwürfen zu wenig Bezug auf die Ilztalbahn sahen.*



einem Steuerwagen (Baureihe 928). Insgesamt fünf Einheiten lässt die Bundesbahn für steigungsreiche Strecken mit zwei Triebwagen (628+629) ausliefern. Dazu kommen nach unserer Recherche zwei 629er für die FKE, unser Vt 72 und sein Bruder, der Vt 71, der heute bei der NEG zwischen Niebüll und Dagebüll fährt. Ein paar Triebwagen hat die DB dann später noch zu 629ern umgebaut, diese lassen sich an der doppelt vorhandenen Toilette erkennen.

Zurück zu unserem Vt 72: Nach Einsätzen auf seiner Stammstrecke nach Königstein und einigen Leiheinsätzen in ganz Deutschland (unter anderem zwischen Berlin und Basdorf) verbringt er einen



guten Teil seines Lebens auf der Westerwaldbahn und fährt vor allem Schülerzüge zwischen Limburg und Westerbürg. Inzwischen modernisiert und in den Farben der Hessischen Landesbahn (HLB), der Nachfolgerin der FKE, gelb/rot/grau lackiert, hat er sich vermutlich schon auf seinen Ruhestand gefreut. Doch dazu

sollte es mit dem Verkauf an die Ilztalbahn nicht kommen.

Als die Ilztalbahn ab 2010 reaktiviert wurde, konnten wir vor allem Triebwagen der Baureihe 650 "Regioshuttle" einsetzen. Die modernen und barrierefreien Triebwagen mussten wir allerdings jedes Wochenende oder zumindest immer zu Ferienbeginn und -ende von und nach Plattling bzw. Marktredwitz überführen, da sie regulär bei der Waldbahn oder Agilis im Einsatz standen. Ein erheblicher Personal-, Sprit- und Trassenaufwand für unser ehrenamtliches Projekt.

2023 ergab sich dann die Gelegenheit, einen Triebwagen der Baureihe 628 von der Firma MaS Bahnconsult zu mieten und über die ganze Saison in Passau zu stationieren. In der ersten Saison war das Fahrzeug noch im Verkehrsrot der DB lackiert, ab 2024 dann im schönen Mintgrün, wie bei seiner Auslieferung. Endlich konnten wir dauerhaft auf einen Triebwagen zurückgreifen, mussten aber auch feststellen, dass sich das Fahrzeug auf der steigungsreichen Ilztalbahn sehr schwer tat. Gerade im Herbst, wenn die Schienen der Eisenbahn durch das herabfallende Laub schmierig und rutschig werden, blieb der Triebwagen in Einzelfällen am Berg hängen. Problem ist hier vor allem, dass nur zwei von acht Achsen angetrieben waren. Die Folge waren neben einem enormen Sandverbrauch (Schienenfahrzeuge blasen

Foto oben: Überführung des Triebwagens zur Lackierung im April 2026. Noch trägt er das Farbleid der HLB.





"Gewinner" aus den Lackierungsvarianten: Das finale Design unseres Triebwagens nimmt Bezug auf die Ilztalbahn-Farben und bietet gleichzeitig ein modernes und zeitgemäßes Erscheinungsbild.

zur Erhöhung der Reibung Quarzsand vor die Räder) auch Schleuderstellen und damit Schäden an den Schienen.

Wegen der "Antriebsschwäche" des 628 hatten wir schon länger nach einem neuen Fahrzeug gesucht. Es gibt einen Markt für gebrauchte Schienenfahrzeuge, allerdings sind moderne Triebwagen für unsere ehrenamtliche Eisenbahn praktisch unfinanzierbar. Als wir dann erfuhren, dass die HLB ihren Vt 72 verkaufen wollte, haben wir uns sofort auf den Weg nach Westerburg zur Besichtigung gemacht. Einige Monate später konnten wir uns mit der HLB einigen und den Triebwagen für die Ilztalbahn erwerben. Nach einer Probefahrt im Raum Limburg und einem Werkstattaufenthalt folgte die Überführung nach Glauchau zur Lackierung.

Die Suche nach der richtigen Lackierung war nicht einfach. Uns war klar, dass der Triebwagen ein neues Farbkleid benötigt und mit den HLB-Farben nicht wirklich ins Ilztal passt. Dabei stellte sich die Frage, ob eine (fiktiv-) historische oder eine spezielle Ilztalbahn-Lackierung gewählt werden sollte. Gewonnen hat eine Ilztalbahn-Lackierung, orientiert am Design des "Sylt-Shuttle-Plus" wird unser Triebwagen jetzt vom Ilztalbahn-Grün dominiert.

Kurz vor Saisonstart erfolgte die Überführung nach Passau, eine Grundreinigung und der erste Einsatz auf der Strecke. Dabei bremste uns anfänglich noch eine technische Störung aus: Aufgrund eines Getriebeschadens können wir derzeit nur mit einem der beiden Motoren fahren, was bis zur geplanten Reparatur die Bergfahrten deutlich erschwert. Außerdem wartet der Triebwagen noch auf den Einbau

einer Vakuumtoilette, die aus einem Spenderfahrzeug kommen soll. Aktuell können wir aber schon eine provisorische Toilette anbieten.

Im Innenraum bietet unser Triebwagen 128 feste Sitzplätze, 18 Klappsitze und Stellfläche für gut 15 Fahrräder. Am Innenraumdesign erkennt man seine Herkunft aus den 90ern. Wir warten einfach ab, bis die Farben wieder im Trend sind. Der Fahrkomfort auf den luftgefederten Dreh-



gestellen ist sehr gut, für frische Luft sorgen eine Druckbelüftung und Klappfenster, was auch im Hochsommer überraschend gut funktioniert.

Im Moment lernt unser Triebwagen seine neue Stammstrecke kennen und gewöhnt sich an die anspruchsvollen Steigungen. Wir helfen ihm dabei und optimieren die Ansteuerung der Sandstreuer, damit wir bald komplett störungsfrei auf der Ilztalbahn fahren können, hoffentlich dann auch bald mit zwei Motoren.

Wir wünschen dem Vt 72 eine gute Fahrt und noch viele Jahre auf einer der schönsten Bahnstrecken Deutschlands! Er wird regulär fast alle Fahrten auf der Ilztalbahn übernehmen und steht unter der Woche auch für Charterfahrten zur Verfügung.

Von Passau nach Freyung

Streckenkarte

Informationen:
www.ilztalbahn.eu
 08581 98 97 136
facebook.com/ilztalbahn
instagram.com/ilztalbahngmbh

