

Herzlich willkommen in der Ilztalbahnhof

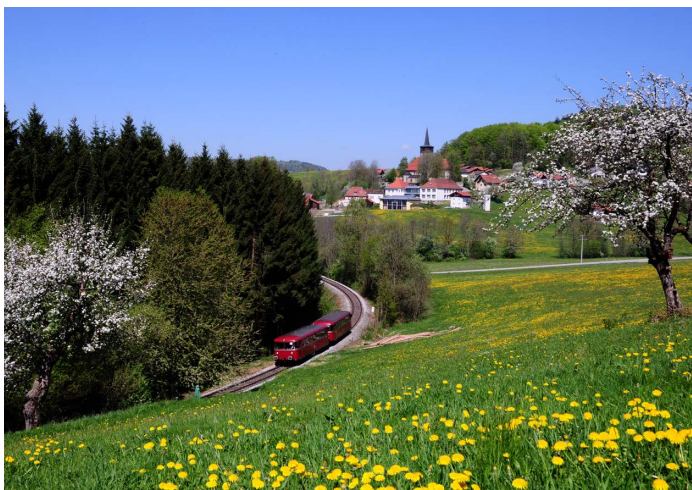
Streckengeschichte

Die 49,6 km lange Ilztalbahnhof von Passau nach Freyung im unteren Bayerischen Wald war ursprünglich ein Teil der geplanten Bahnstrecke Passau-Freyung-Grafenau-Zwiesel(-Cham). Sie wurde so aber leider nie gebaut. Nur in den 50ern gab es einige Jahre lang ein aus heutiger Sicht kurioses Verkehrsmittel auf dieser Linie: den sogenannten „Schi-Strä-Bus“ (Schienen-Sträßen-Bus). 1884 begann die Planung. Die Bahn wurde am Anfang 1886 von König Ludwig II. genehmigt und 1887 begann der Bau von Passau über Stelzlhof, Hacklberg, Mausmühle, ilzaufwärts nach Waldkirchen und Freyung.



Anfang Dezember 1890 wurde die Teilstrecke nach Röhrnbach und Mitte Oktober 1892 die Reststrecke nach Freyung eröffnet. Bis 1898 fuhren mit über 3 Stunden Fahrzeit nur Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) von Passau nach Freyung die 50 km mit ihren fast 400 Meter Höhenunterschied. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit lag anfangs bei 30 Km/h.

Zum Kriegsende April 1945 war es erstmal vorbei: die Sprengung der Kachletbrücke in Passau legte Verbindung zwischen Tiefenbach und Passau lahm. Genau 3 Jahre später war diese wieder fahrtüchtig und meist 5 Zugpaare fuhren täglich vom Passauer Hauptbahnhof nach Freyung. 1953 lösten die ersten roten Schienenbusse die dampfbespannten Personenzüge ab. Generationen von Schülern können sich daran noch gut erinnern. Sie fuhren bis zur Einstellung des Reisezugverkehrs 1982. Dampfzüge kamen nur noch selten nach Freyung, außer wenn es z. B. einen Schienenbus eingeschneit hatte, was im Winter oft vorkam. Es gab unregelmäßigen Güterverkehr und Militärzüge der Bundeswehr mit Panzer und anderen schweren Einheiten.



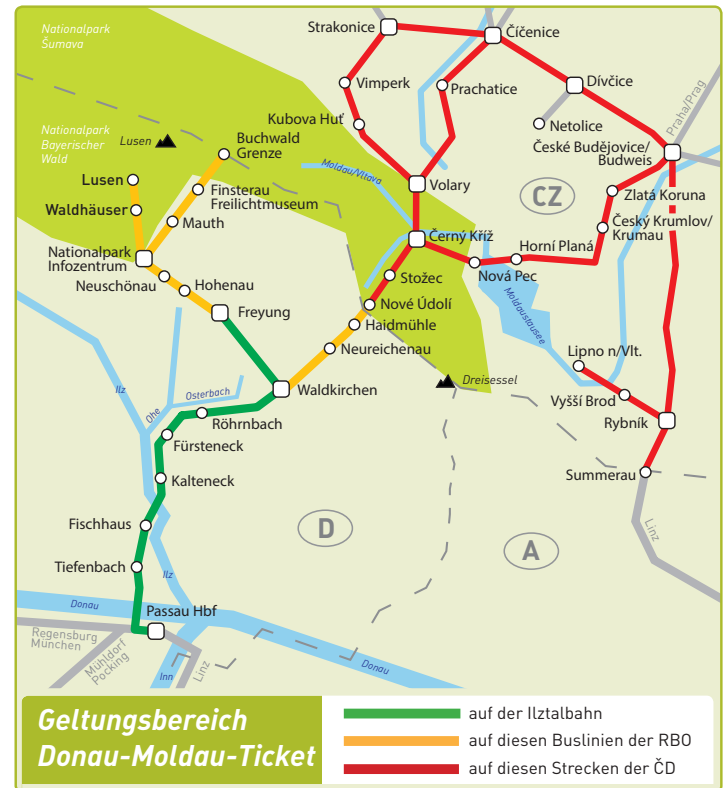
Ende April 1982 stellte die DB den Personenverkehr ein. Der letzte Zug wurde sechsteilig gefahren, so groß war der Andrang. So viele Fahrkarten wie an diesem Tag wurden manchmal in einem Monat nicht verkauft. Nach und nach wurden auch Holztransporte aus Waldkirchen, Campingwagen-Transporte, der Steintransport von Tiefenbach oder Streusalztransporte im Winter „ausgliedert“. Nur noch Panzerzüge der Bundeswehr und der Anschluss der Zahnradfabrik in Patraching bei Passau wurden bedient. Am 6. April 2001 kündigte die Bundeswehr den Vertrag, an diesem Tag fuhr der letzte Zug, bestehend aus 3 Loks und ca. 15 Schwerlastwagen mit Panzern.

Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Seit den 1980er Jahren ist der Nahverkehr auf der Schiene wieder im Kommen. Einst stillgelegte Nebenbahnen werden mit großem Erfolg reaktiviert. In Zeiten steigender Ölpreise gewinnt die Eisenbahn mehr an Bedeutung. Der Rollwiderstand von Stahlrad auf Stahlschiene beträgt nur einen Bruchteil des Rollwiderstandes eines Gummireifens auf Asphalt. Zudem führen die große Kapazität und die Möglichkeit Züge zu bilden zu einem Umweltvorteil für die Bahn. Auch für Fahrgäste ist die Fahrt im Zug wesentlich bequemer und angenehmer als eine Fahrt im Regionalbus, weshalb die Fahrgastzahlen meist höher sind.

Die Reaktivierung der Ilztalbahn – eine Erfolgsgeschichte

Eigentlich war der Zug längst abgefahren, als im November 2005 mit der Gründung eines Fördervereins, ein letzter Versuch unternommen werden sollte, die Ilztalbahn für die Zukunft zu erhalten. Angesichts steigender Fahrgastzahlen auf den Regionalbahnen gerade in den Tourismusgebieten, war man überzeugt, dass die Ilztalbahn ein Standortvorteil für die Region ist und deshalb keinesfalls preisgegeben werden dürfe. Vor den Aktiven aus dem Förderverein lagen einige Jahre mühsamer Arbeit an der Bahnstrecke, die unter oft undurchdringlichem Gestrüpp im Dornröschenschlaf versunken war. Mit Spaten, Gartenschere und Motorsäge machten sich die Ilztalbahner daran, die Strecke freizumachen. Es waren über 5000 freiwillige Arbeitstunden nötig, um die Strecke zwischen Waldkirchen und Freyung befahrbar zu machen. Am 16. Juli 2012 war es dann so weit, der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke wurde feierlich eröffnet. Tausende von Bürgern nutzten die Fahrt und sie waren begeistert.



2014 schon in der 4. Saison

Seitdem verkehrt die Ilztalbahn jedes Wochenende von Mai bis Oktober. An Feiertagen werden Sonderfahrten mit dem historischen Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde angeboten. Zum Einsatz kommen moderne Triebwagen vom Typ Regioshuttle - die Ilztalbahn ist nämlich keine Museumsbahn sondern bietet attraktiven Nahverkehr für Touristen und Einheimische an. Der gesamte Betrieb, vom Lokführer bis zum Zugbegleiter wird von ehrenamtlichen Personal durchgeführt.



Ergänzt wird das Angebot durch den Anschluss an die Buslinien von Freyung nach Finsterau (Freilichtmuseum) und zum Nationalparkzentrum am Lusen. Außerdem verkehrt ein Anschlussbus entlang der ehemaligen Bahnlinie von Waldkirchen nach Haidmühle (Grenzübergang nach Tschechien) und von dort nach Neuthal (Nové Údolí) mit Anschluss an die Tschechische Bahn nach Krumau (Český Krumlov) oder Budweis (České Budějovice). Für Fahrten in der Ilztalbahn, in den Anschlussbussen und für die grenzüberschreitenden Fahrten gibt es das Donau-Moldau-Ticket, das wie alle anderen Fahrkarten fahrgastfreundlich direkt im Zug von den Zugbegleitern verkauft wird.

