

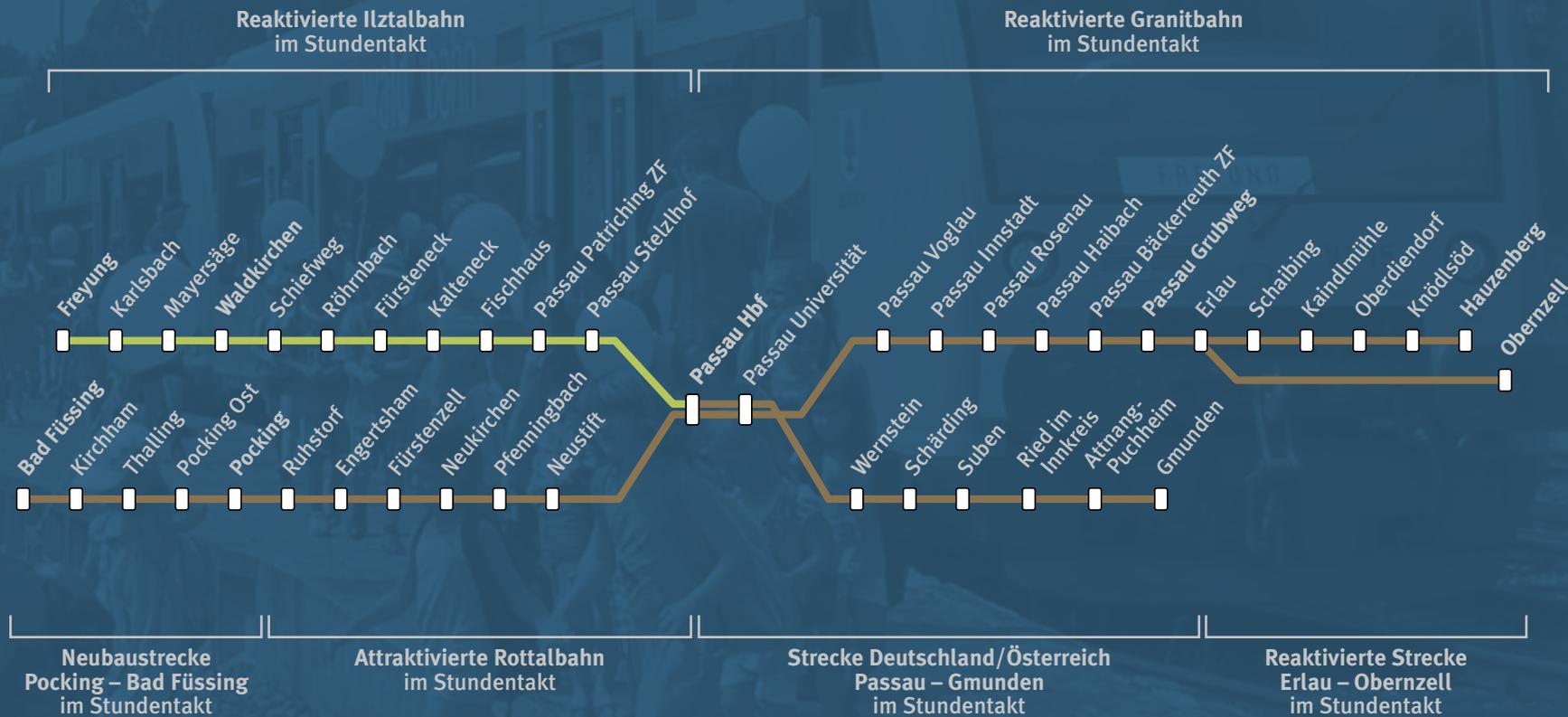
# 125 Jahre *Regionalbahn Passau – Waldkirchen – Freyung*



## *Die Ilztalbahn*

*Mobilität in die Zukunft*







© edition Lichtland  
Stadtplatz 6, 94078 Freyung  
Deutschland

Layout: Edith Döringer

1. Auflage 2017

ISBN: 978-3-942509-63-3  
[www.lichtland.eu](http://www.lichtland.eu)



*Karl-Heinz Paulus (Hrsg.),  
Michael Liebl, Thomas Schempf,  
Gerhard Ruhland, Friedrich Papke,  
Hermann Schoyerer,  
Tobias Leuchtner*

# ***Die Ilztalbahn***

*Mobilität in die Zukunft*

# „Glücklich die Gegend, die das Dampfross durchbraust“

Die Geschichte des Baus und Betriebs der Ilztalbahn von 1892 bis 1982

**Als alles begann – Die „schwierige Geburt“ der Bahnstrecke Passau – Freyung**  
Das Eisenbahn-Lied – Satire auf den Bau der Bahnstrecke Passau – Freyung

## **Der Bahnbau Passau – Freyung**

(Humoristisches Couplet über die Bahnbau-Interessenten-Versammlung zu Freyung im Jahr 1890)

1. *Es ist was Kleines nicht,  
so eine Bahnbauschicht,  
an alln Eck und Enden  
andre Int'ressenten.  
Und mit der Einigkeit,  
da feits oft himmelweit,  
doch baut wird d'Eisenbahn  
in Gottes Nam.*

*Von Passau wollns weiter baun  
hinein in den Wald,  
es ist ja recht schön,  
wenn die Entscheidung fällt,  
über Fürsteneck nach Freyung,  
da wollens hinein,  
a so gebns um die Eisenbahn ein!*

[...]

(Erste Strophe des Liedes „Der Bahnbau Passau – Freyung, 1890. In „Waldbleamerln“, Ohetaler Verlag)

Dieses Couplet, das „Eisenbahn-Lied“, hat noch zahlreiche weitere Strophen. Alleine daran lässt sich ermessen, dass die Schöpfer des Liedes eine Fülle an Stoff und Material zur Verfügung hatten für ihr Liedprojekt. Und in der Tat erwiesen sich die Planung und der Bau der Bahn von Passau nach Freyung als schier unendliche Geschichte mit erbitterten Auseinandersetzungen, Streit und Feindschaften, Profitgier und Intrigen. Es ging in der Realität

also nicht so entspannt und lustig zu, wie uns das Lied glauben machen will.

Letztlich aber wird die Bahn – trotz aller Schwierigkeiten und heftigen „Geburtswehen“ – gebaut. Am 17. Oktober 1892 kommt der erste Zug am Freyunger Bahnhof an.

## **Erste Bahnbaupläne für eine „Waldbahn“ in den 1860er Jahren – „Eiserner Steig“ als moderne Wiederbelebung des „Goldenen Steiges“**

„Nur noch ein Bahnanschluss kann diese Gegenden vor der völligen Verödung retten!“ Mit dieser und ähnlichen Forderungen betrieben ostbayerische Abgeordnete schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts den Bau der „Ostbahn“. Im Jahr 1860 erreichte der Bahnbau, von Regensburg kommend, endlich Passau. Der Pfiff der Lokomotive kündete unüberhörbar von der Industrialisierung und von wirtschaftlichem wie sozialem Aufschwung.

Mit der „Ostbahn“ bekam Passau auch den Anschluss an die österreichische „Elisabeth-Westbahn“. Welche grenzüberschreitenden Möglichkeiten taten sich da auf! Nicht zuletzt im Hinblick auf den Bayerischen Wald. Schlummerten in diesem bis dato verkehrstechnisch kaum erschlossenen Gebiet nicht reiche Schätze an Rohstoffen? Man denke nur an Holz und Granit.

Natürlich wussten Passauer Geschäftsleute um dieses Potenzial des Bayerischen Waldes und auch das benachbarte Böhmen rückte in den Fokus geschäftstüchtiger Visionäre. An

1 | Ein Güterzug nach Freyung überquert im Jahr 1969 die Kachletbrücke bei Passau. Noch heißt es in den 1960er Jahren „mit Volldampf voraus“ auf der traditionsreichen Bahnstrecke Passau – Freyung.

diversen Biertischen, aber auch in so mancher Amtsstube reifte ein kühner Gedanke: Könnte man den in der Zwischenzeit längst bedeutungslos gewordenen Handelsweg „Goldener Steig“ nicht durch einen, dem Zeitalter der Industrialisierung angemessenen, „Eisernen Steig“ ersetzen?

Und der „Passauer Gewerbe-Verein“ wollte diesbezüglich bereits im Jahr 1861 Nägel mit Köpfen machen: Er brachte über die „Handels- und Gewerbe-Kammer Passau“ den Antrag ein, zu der Hauptstrecke der „Ostbahn“ nach Passau mit der Verbindung zu Österreich zusätzlich eine „Anschlussbahn“ von Passau über Freyung und Grafenau zu projektieren. Damit brachte man den Stein ins Rollen. In den folgenden Jahren wurden immer wieder Bahnprojekte für den Bayerischen Wald vorgeschlagen.

Konkrete Formen nahm die Vision eines „Eisernen Steiges“, sprich einer bayerischen Waldbahn mit Anschluss nach Böhmen, dann im Jahr 1867 an. In diesem Jahr brachten sechs niederbayerische Abgeordnete einen Antrag zum Bau einer „bayerischen Waldbahn“ ein. Man dachte an eine von Passau ausgehende Bahn, die durch das Ilztal bis nach Böhmen führen sollte. Zusätzlich beabsichtigte man eine Abzweigung über Grafenau nach Zwiesel und Cham.

Noch im gleichen Jahr schien es mit den Plänen tatsächlich ernst zu werden: Um exakt mit Planungen beginnen zu können, befragte man die Gemeinden entlang der projektierten Bahnlinie



nach dem zu erwartenden Transportaufkommen. Die kontaktierten Gemeinden wünschten sich so eine Bahnlinie wohl sehlichst herbei. Und so handelte man bei der Befragung wohl schon auch nach dem Prinzip: „Lieber klotzen statt kleckern“.

Auf diese Weise übermittelten die Gemeinden beeindruckende Bedarfszahlen. Als Beispiel seien hier die Daten aus Röhrnbach genannt:

Man taxierte dort die damals bereits real beförderte Fracht nach Passau und zurück mit 1560 Zentnern jährlich. Zudem würden die Röhrnbacher Bäcker jährlich ca. 780 Scheffel Mehl (ein Scheffel entspricht ca. 222 Liter) verbacken. Das könne man dann als potenzielles Frachtgut verbuchen. Auch die Zahlen der in Röhrnbach jährlich bei den Viehmärkten aufgetriebenen und verkauften Tiere meldete

22 | Dampflokomotive mit Waggon an der Bruckmühle bei Röhrnbach im Jahr 1950. In den 1950er Jahren waren Züge mit Dampfloks auf der Strecke Passau nach Freyung noch ein vertrauter Anblick.

# 1945



eine sehr gut besuchte Versammlung statt. Aus dieser resultierte eine Denkschrift, in der man den Bahnbau Freyung – Grafenau vehement forderte. In dieser Denkschrift wurde u.a. folgendermaßen argumentiert:

*Die am 1. September 1927 in Freyung abgehaltene [...] Versammlung stellt sich [...] auf den Standpunkt, dass wegen der aus wirtschaftlichen und nationalen Gründen dringenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Bayerischen Waldes die Erbauung einer Bahnlinie zur Schließung der Verkehrslücke zwischen Freyung und Grafenau erforderlich ist. [...] Freyung und Grafenau sind nur etwa 20 km voneinander entfernt. Um aber ein Frachtgut*

*von Freyung nach Grafenau zu bringen, muss die Strecke über Waldkirchen – Passau – Plattling – Zwiesel in einer Gesamtlänge von 190 km gewählt werden. [...]*

Zu diesem Zeitpunkt hatte man sich definitiv schon auf folgende Trassenführung geeinigt:

Freyung – Oberndorf – Hinterschmiding – Sonndorf – Schlichtenberg – Heldengut – Annathal/Mauth – Schönbrunn – Raimundsreut – Sagwassersäge – Grafenau.

Vor allem für die Holzindustrie hätte der Bau dieser Eisenbahnlinie Vorteile gebracht. Aber das Projekt scheiterte. Ein Grund hierfür war die recht reservierte Haltung des Bayerischen Finanzministeriums, das nur halbherzig hinter

dem Projekt stand und offensichtlich andere Bahnbauprojekte favorisierte. Schade, denn die Verbindung Freyung – Grafenau hätte durchaus Potenzial gehabt.

## ***Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg – Bedeutet das das Ende der Ilztalbahn?***

Eisenbahnlinien waren im Zweiten Weltkrieg bevorzugte strategische Ziele der Alliierten. Sie wollten diese Lebensadern zerstören. Auf den Personenverkehr wurde dabei keine Rücksicht genommen. Am 29. Dezember 1944 hatte der Hauptbahnhof in Passau ein erstes Bombardement zu überstehen. Aber die Bomben verfehlten ihr Ziel.

Am 28. Februar 1945 wurde der Personenzug Freyung – Passau durch Tiefflieger beschossen, als er die Donaubrücke beim Kachlet passiert hatte. Es gab mehrere Tote und Schwerverletzte.

Am 18. März 1945 dann ein erneuter Angriff auf den Bahnhof Passau. Wieder gab es Tote. Und schließlich wurden am 19. April 1945 die Anlagen des Hauptbahnhofes Passau durch amerikanische Bomber fast vollständig zerstört. Auch der Bahnhof in Röhrnbach blieb nicht verschont. Am 27. April 1945 richteten amerikanische Sprengbomben dort erhebliche Schäden an.

Und was die Alliierten nicht zerstörten, richteten deutsche Einheiten dann selbst zugrunde.



# 1960

23 | Ab den 1950er und 1960er Jahren kamen die roten Schienenbusse zum Einsatz. Generationen von Schülern und zahllose Pendler erinnern sich gern an dieses Zugmodell.



In der irrwitzigen Meinung, man könne den Feind dadurch aufhalten, sprengten am 30. April 1945 deutsche Kommandos die Eisenbahnbrücke über den Inn und die Donaubrücke am Kachlet in die Luft. Auch der Tunnel zwischen Tiefenbach und Passau wurde zerstört. Damit war der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Passau – Freyung für lange Zeit unmöglich geworden. Würde die Waldbahn denn jemals wieder in Betrieb genommen werden können?

Gottlob ja. Auch wenn der Wiederaufbau des Streckennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg enorme Anstrengungen erforderte. Aber selbst diese bewältigte man, zum Beispiel die Wiedererrichtung der Kachlet-Brücke. Wenngleich es bei der Waldbahn immerhin drei Jahre dauerte, bis die Bahnstrecke wieder durchgehend befahrbar war. Am 29. April 1948 konnte der erste Zug dann ohne Unterbrechung von Passau nach Freyung fahren. Was für ein

Ereignis angesichts all der enormen Herausforderungen, die es zu meistern gegolten hatte!

### ***Straße oder Schiene? – Die Lokalbahn bekommt Konkurrenz***

#### **Neue Loks und Triebwagen – Der Nachkriegsbetrieb auf der Lokalbahn**

Nach der Wiederherstellung der Kachlet-Brücke rollte der Bahnverkehr wieder im

Michael Liebl

# Den Zug wieder auf's Gleis bringen

## Die Reaktivierungsinitiative der Ilztalbahner

Als mit dem Beginn des Jahres 1996 die Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr auf die Bundesländer übergang, wurden in Bayern zahlreiche Reaktivierungswünsche laut. So auch in der Region des unteren Bayerischen Waldes. Die gleichnamige Arbeitsgemeinschaft, der die Landkreise Freyung-Grafenau und Passau sowie die Stadt Passau angehören, forderte vehement die Wiederinbetriebnahme

1 | Bis zu dem verheerenden Unwetter im August 2002 benutzte die Bundeswehr die Ilztalbahn regelmäßig für den Transport ihrer schweren Fahrzeuge.



der stillgelegten Bahnstrecken in ihrem Bereich. Der für den Regionalverkehr in Bayern zuständige Beamte im Wirtschaftsministerium, Dieter Wellner, hatte bei einer Podiumsdiskussion in Waldkirchen entsprechende Hoffnungen geweckt mit dem Hinweis, dass auf der Strecke Passau – Freyung grundsätzlich eine Reaktivierung denkbar sei, wenn vor Ort mit der nötigen Leidenschaft an die Sache herangegangen werde.

Rückenwind erhielt die regionale Politik durch ein 1998 im Auftrag der Staatsregierung erstelltes Gutachten, wonach von einer Wiederinbetriebnahme der Ilztalbahn positive strukturpolitische Impulse für den gesamten unteren Bayerischen Wald zu erwarten seien. Die Verkehrsnachfrage auf der Bahnstrecke Passau – Freyung bewege sich mit 1.700 Reisenden pro Tag in einer Größenordnung,

## 2002

2 | Nach einem Dammrutsch bei Hacklberg während des August-Unwetters 2002 hingen die Gleise in der Luft.



die eine Reaktivierung überlegenswert mache. „Durch die landschaftlich reizvolle Trassierung kann die Bahn zu einem wichtigen Instrument für den regionalen Fremdenverkehr ausgebaut werden“, und man schlug regelmäßige Fahrten an Wochenenden für Ausflügler und Touristen vor. Dank der Nutzung durch die Bundeswehr war die Infrastruktur der Bahnstrecke in einem betriebsfähigen Zustand und erfordere deshalb nur relativ geringe Investitionen, hieß es weiter. Diesen Ball nahm die Arbeitsgemeinschaft gerne auf und entwickelte mit Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die in Bayern für die Abwicklung des Regionalverkehrs zuständig ist, ein Konzept für einen 2-jährigen Probetrieb. Die Züge sollten an

- 3 | Nach der Stilllegung der Ilztalbahn beginnen die Gleise zuzuwachsen. Schon nach wenigen Jahren war mancherorts ein Schienenweg kaum mehr erkennbar.



den Wochenenden in einem 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 Richtung Haidmühle/Nové Údolí und ab Freyung Richtung Nationalpark und Finsterau/ Bucina vorgesehen. Zum Einsatz sollten zwei nostalgische Triebwagen der Passauer

Eisenbahnfreunde kommen, in denen auch genügend Platz für Fahrräder gegeben wäre. Die politischen Gremien der drei betroffenen Gebietskörperschaften stellten sich einhellig hinter das Projekt und beschlossen auch eine finanzielle Beteiligung an dem Vorhaben. Der Weg schien frei für eine Reaktivierung der Bahnstrecke. Aber da machten die Unwetter vom August des Jahres 2002 den Akteuren

einen Strich durch die Rechnung. Die Schäden an der Bahnstrecke hielten sich zwar in Grenzen – lediglich im Bereich Hacklberg gab es einen größeren Dammrutsch – aber die Deutsche Bahn als Eigentümerin der Strecke zeigte kein Interesse an der Beseitigung der Schäden, sondern nahm diese zum Anlass, die Bahnstrecke „vorübergehend“ zu sperren. Zwar wurden weitere Gespräche zwischen Staatsre-

# 2008

4 | „Strecken-Inspektion“ von Thomas Schempf und Sohn Christian. Die Bahntrasse hat sich bereits zum Biotop gewandelt, meterhohe Fichten säumen den Bahndamm.



gierung und Arbeitsgemeinschaft geführt, diese endeten aber im Jahre 2004. Man konnte sich letztlich nicht darüber verständigen, wer denn das finanzielle Risiko für eine Fortführung des Wochenend- und Feiertagsverkehrs nach dem Probetrieb tragen sollte. Gleichwohl erklärte der Freistaat Bayern weiterhin die Bereitschaft zur Unterstützung bei der Suche nach einer tragfähigen Lösung.

Parallel zu den Bemühungen um die Reaktivierung waren im Landkreis Passau Stimmen

laut geworden, die eine Umwandlung der Bahnstrecke in einen Radweg forderten. Wegen des siedlungsfernen Streckenverlaufs seien auf dem Gebiet des Landkreises Passau nur geringe Vorteile durch eine Reaktivierung der Bahn zu erwarten. Auftrieb bekommen hatte die Radweglobby vor allem durch den Bau des Donau-Ilz-Radwegs von Niederalteich nach Kalteneck, der ab Hengersberg die ehemalige Bahnlinie nutzt. 2005 wurden hier die Gleise entfernt und schon im Jahr darauf war die

5 | 2008 konnte endlich mit der Freilegung der Gleise begonnen werden. Die Freischneidearbeiten – hier unter Anleitung von Max Reidl – erforderten großen Einsatz und Einfallsreichtum.



Umwidmung in einen Radweg erfolgt. Dasselbe sollte nun auf der Trasse der Ilztalbahn passieren. Nachdem der Freistaat Bayern bereit war, diese Pläne zu unterstützen und entsprechende finanzielle Zusagen gegeben hatte, schien das Ende der Ilztalbahn besiegelt. Doch es kam erfreulicherweise anders.

Viele Bürger in der Region wollten sich mit dem Aus für die Bahnstrecke nicht abfinden. Eine Aktionsgemeinschaft um den Waldkirchner Chefarzt Dr. Heribert Bauer, Diplomingenieur Helmut Streit und Berufsschullehrer Michael Liebl, sammelte Unterschriften pro Bahn, organisierte Informationsveranstaltungen und führte zahlreiche Gespräche mit Fachleuten. Angesichts der Renaissance der Bahn gerade in den Tourismusgebieten, war man überzeugt,



dass man die Bahn im Blick auf die kommenden Generationen nicht preisgeben dürfe. Ermuntert fühlte man sich auch durch die Vorgaben des im Juli 2005 verabschiedeten Bayerischen Landesentwicklungsprogramms, wonach anzustreben sei, „Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur zu vermeiden“.

Im November 2005 wurde dann offiziell der Förderverein Ilztalbahn e.V. gegründet. Per Satzung legte man fest, „den benutzungsfähigen Zustand der Bahnstrecke Passau-Freyung mit den vorhandenen denkmalgeschützten Baulichkeiten“ zu gewährleisten und dadurch „ein klimafreundliches Verkehrsweg der Allgemeinheit für die Zukunft zu erhalten.“

Die Bemühungen des Vereins, dem mittlerweile über 700 Mitglieder angehören, glichen zunächst einem „Kampf gegen Windmühlen“. Die Deutsche Bahn war an einer Abtretung der Grundstücke nicht interessiert und der amtierende Wirtschaftsminister Erwin Huber sprach sich anlässlich einer „Jetzt red i“ Sendung des Bayerischen Fernsehens ganz entschieden gegen eine Reaktivierung aus. „Kein Cent für die Ilztalbahn“ ließ er verlauten. Es gebe in der Region eine klare Mehrheit für einen Radweg auf der Bahntrasse und den werde er großzügig fördern. Vergeblich wiesen die Vertreter des Fördervereins darauf hin, dass sie keinen Gegensatz zwischen Bahn und „Bike“ sähen. Die Bahn sei vielmehr der ideale Begleiter von Radwegen.

Um herauszufinden, wie die betroffene Bevöl-



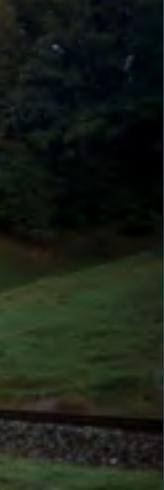
kerung wirklich denkt, initiierte der Förderverein in den Städten Waldkirchen und Freyung ein Bürgerbegehren. Die Bürgerentscheide, die im Oktober 2006 stattfanden, scheiterten zwar formell am gesetzlich vorgeschriebenen Quorum – in Freyung fehlten lediglich 90 Stimmen – aber die von den jeweiligen Stadträten beschlossenen Ratsbegehren für den Radweg erteilte das gleiche Schicksal. Das Stimmungsbild war aber eindeutig. In der Stadt Freyung, dem Ort des Endbahnhofs, gab es eine klare Mehrheit für die Bahn, während in Waldkirchen die beiden Begehren etwa gleichauf lagen.

6 | Aufwendiger und schwieriger Wiederaufbau des abgerutschten Bahndamms bei Hacklberg im August 2010. Zwei Bagger arbeiten sich auf terrassenartigen „Podesten“ zum Gleis hinauf.

Wirtschaftsminister Erwin Huber war klar widerlegt und Peter Kaspar, der Bürgermeister der Stadt Freyung, entnahm dem Ergebnis die moralische Verpflichtung, noch einmal über eine Reaktivierung zu diskutieren.

Der Förderverein verstärkte darauf hin seine Bemühungen und gründete noch im selben Jahr die Ilztalbahn GmbH, mit den beiden Geschäftsführern, Dipl.Ing. Helmut Streit und Prof. Dr. Thomas Schempf an der Spitze. Über 50 Gesellschafter, meist Bürger der Region, waren bereit, das wirtschaftliche Risiko zu tragen, das die Politik so sehr gescheut hatte.





**Ganz links:**

22 | Eisenbahn-Romantik pur: Eine Schienenbus-Garnitur überquert bei Sonnenuntergang auf der Hacklsteinbrücke vor dem Kachlet die Donau und erreicht als letzter Zug des Tages gleich den Passauer Hauptbahnhof.

**Links oben:**

23 | Sonderzug mit Fahrgästen des Gymnasiums Freyung nach Nürnberg im Oktober 2000 bei der Köpplmühle.

**Links unten:**

24 | Der mittlerweile längst legendäre rote Schienenbus, der über Jahrzehnte auf dieser Strecke für die Deutsche Bundesbahn zuverlässig im Einsatz war, hier auf „Tuchföhlung“ mit der „Schwarzen Perle“, einer der – wegen ihrer Naturräumlichkeit – romantischsten Wildflusstäler Deutschlands.



**Rechts:**

25 | Eine NoHab My 1149, die in den 1950er Jahren für die Dänische Staatsbahn gebaut wurde, an der Spitze eines Autozuges im Auftrag der IGE nach Waldkirchen – hier im Fischhauser Felseneinschnitt im Januar 2016.





**Oben von links nach rechts:**

- 16 | Montagearbeiten an der Schranke beim Bahnübergang Fischhaus.
- 17 | Die Kilometersteine entlang der gesamten Bahnstrecke bekommen einen neuen Anstrich.
- 18 | Setzen eines Andreaskreuzes an einem Bahnübergang bei Waldkirchen.



**Rechts unten:**

- 19 | „Schrankenwärter“ Reinhard Fildhuth signalisiert freie Fahrt.

**Ganz rechts:**

- 20 | Der „Sonnenzug“ unterwegs an der Wolfsteiner Ohe – immer wieder ein besonderes Erlebnis für Liebhaber von außergewöhnlichen Natur- und Kulturlandschaften.



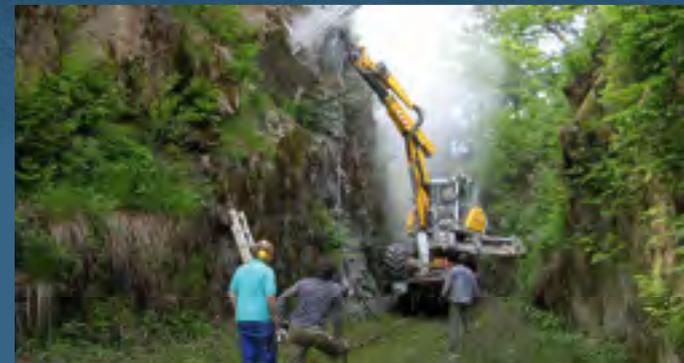


# 125 Jahre Ilztalbahn



Die Ilztalbahn erlebte eine wechselvolle Geschichte. Nachdem König Ludwig II. diese „Waldbahn“ von Passau nach Freyung per Dekret genehmigt hatte, setzte nach deren Bau und Inbetriebnahme Aufschwung und Wohlstand ein. Über 90 Jahre diente diese Bahnlinie dem Personen- und darüber hinaus noch dem Güterverkehr, bis man sie von Betreiberseite immer unattraktiver werden ließ. Man glaubte – infolge des rapiden Anstiegs des Kfz-Aufkommens – auf diese Bahnverbindung komplett verzichten

zu können. Nachdem der Individualverkehr mit seiner hohen Belastung auf der B 12 regelmäßig Staus verursacht und immer zeitaufwendiger und unfallträchtiger wird, gewinnt die Schiene zunehmend wieder an Bedeutung. Auch das erfreulicherweise steigende Umweltbewusstsein lässt eine Tendenz zu diesem klimaschonenden und nachhaltigen, sicheren und zuverlässigen Verkehrsmittel, das bei überzeugendem Angebot und entsprechender Frequentierung, spürbar zur Entflechtung der massiven Straßenverkehrs-



belastung beitragen wird, erkennen. Die Fahrgastzahlen sind in den zurückliegenden 20 Jahren im Schienenpersonennahverkehr bayernweit um über 70 Prozent gestiegen. Die Ilztalbahner widmen sich seit über 10 Jahren in einem beispielgebenden, ehrenamtlichen Engagement der Reaktivierung dieser Bahnstrecke, die mit ihrem Einzugsbereich und ihrem Hauptbahnhofanschluss zweifellos über ein beachtliches und durchaus steigerungsfähiges Potenzial verfügt. Das wurde auch bereits 1998 gutachtlich bestätigt. Das ermutigte die Ilztalbahnbahn-Freunde, in bürgerschaftlicher Eigeninitiative, wieder einen Zug auf's Gleis zu bringen. Seit 2011 rollt er regelmäßig in der Sommersaison – mit sehr positiver Resonanz – im Wochenend- und Feiertagsverkehr. Das Ziel ist, ein vom Freistaat Bayern finanzierter Studententakt, der in strukturpolitischer Hinsicht als wertvolle Alternative im Verkehrsangebot in der Region echte Zukunftschancen bietet, die man mit vereinten Kräften ergreifen und nutzen soll. Die nachfolgenden Generationen werden es den Initiatoren sicher danken.