Die Ilztalbahn oder auch Untere Waldbahn ist eine 49,5 km lange, nicht elektrifizierte Nebenbahn.

Sie beginnt am Passauer Hauptbahnhof und führt von dort nach Westen über die Hauptstrecke Passau-Regensburg. Von dieser zweigt sie nach etwa zwei Kilometern nordwärts ab und überquert auf der Steinbachbrücke - die wegen ihrer Nähe zum Kraftwerk Kachlet im Volksmund Kachletbrücke genannt wird - die Donau. Danach steigt sie in den Bayerischen Wald hinauf und erreicht hinter Tiefenbach das Ilztal, dem sie nach Norden folgt. Im Bahnhof Kalteneck zweigte früher die Bahnstrecke Deggendorf-Kalteneck ab, die mittlerweile zum Großteil demontiert und zu einem Radweg umgebaut wurde. Kurz vor Fürsteneck verlässt die Bahnstrecke das Ilztal und durchquert zwei kleine Tunnel, um dann nach Osten in das Tal des Osterbachs zu wechseln. Diesem folgt sie bis zum Bahnhof Waldkirchen, in dem einst die Bahnstrecke Waldkirchen-Haidmühle abzweigte. Auch diese wurde mittlerweile zu einem Radweg umgebaut. Von der größten Stadt des Landkreises Freyung-Grafenau führt die Strecke wieder in nördliche Richtung nach Freyung, wo sie nach einer 180°-Kurve ihren Endbahnhof erreicht. Weitere Daten: max. Neigung 25 ‰, min. Radius 180 m, Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Die Geschichte der Bahn beginnt in den 1880er Jahren, als der der Ruf nach einer Bahnstrecke in den südlichen Bayerischen Wald lauter wurde. Doch auch damals schon war es nicht einfach, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Insbesondere über den Streckenverlauf wurde heftig diskutiert. Erst Mitte 1887 begann der Bau. Das erste Teilstück Passau-Kalteneck-Röhrnbach wurde am 6. Dezember 1890 feierlich in Betrieb genommen. Fast zwei weitere Jahre gingen ins Land, bis der Bau den Endbahnhof Freyung erreichte. Am 15. Oktober 1892 fuhr der erste Zug von Passau nach Freyung.

Neben dem Personenverkehr diente die Strecke insbesondere dem Granit- und Holztransport aus dem Bayerischen Wald nach Passau und darüber hinaus. Hierzu verkehrten in den Anfangsjahren bis 1906 die Züge oft als GmP (Güterzüge mit Personenbeförderung). Durch Rangiervorgänge auf den Unterwegsstationen verlängerte sich die Fahrzeit auf bis zu drei Stunden.

Am 30. April 1982 wurde der Zugverkehr eingestellt, da man sich nicht mehr traute, über die marode Kachletbrücke zu fahren. Der Personenverkehr wurde von Bussen übernommen, der Güterverkehr über Deggendorf-Kalteneck umgeleitet. Da die Bahn unter anderem für die Kaserne in Freyung bedeutsam war, wurde die Brücke komplett neu gebaut. Schon im November 1982 konnte die Strecke wieder eröffnet werden. Insbesondere die Zahnradfabrik in Patriching, die Panzertransporte von und zur Bundeswehr-Kaserne in Freyung sowie Gütertransporte des Wohnwagenherstellers Knaus in Jandelsbrunn sorgten weiterhin für ein starkes Güterverkehrsaufkommen. Der Personenverkehr blieb auf der Straße.

Am 1. Oktober 1994 wurde der öffentliche Wagenladungsverkehr nördlich der Anschlussstelle Zahnradfabrik eingestellt, ein Jahr später die Anschlussbahn nach Jandelsbrunn stillgelegt. Hiermit verlor die Bahnstrecke den großen Güterkunden Knaus. Im April 2001 gab die Bundeswehr ihren Güterverkehr aus Kostengründen auf. Lediglich die Zahnradfabrik sowie vereinzelte Sonderfahrten der Passauer Eisenbahnfreunde, zuletzt am 5. August 2001, verblieben als Verkehr auf der Strecke. Zum 1. April 2005 wurde sie stillgelegt.

Danach begann ein Kampf zwischen zwei Fördervereinen. Der eine wollte die Strecke abbauen und auf der Trasse einen Radweg errichten, der andere, der *Förderverein Ilztalbahn*, wollte die Strecke reaktivieren.

2006 stellte die DB Netz AG einen *Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken*, weil sie die Strecke an die Kommunen verkaufen wollte. Dieser Absicht haftet insofern ein besonderes „Gschmäckle“ an, als die Strecke damals als Vizinalbahn errichtet wurde, was bedeutet, dass die Anwohnergemeinden den Grund kostenfrei zur Verfügung stellen mussten. Die Bahn wollte also an diejenigen das verkaufen, was die ihr einst geschenkt hatten.

Daraufhin gründete sich am 14. November 2006 die Ilztalbahn GmbH und legte gegen den Freistellungsantrag Widerspruch ein. Und es geschah etwas noch nie da Gewesenes: Das Eisenbahnbundesamt erkannte den Widerspruch am 16. Juli 2007 an. Die Gegeneinwände der Gemeinden Ruderting und Röhrnbach wurden abgewiesen und der Beschluss somit am 16. August 2007 bestandskräftig. Ab dem Spätsommer 2008 begannen Mitglieder des Fördervereins Ilztalbahn e.V. die Bahnstrecke freizuschneiden. Gutachter untersuchten die Strecke auf ihren Bauzustand und bezifferten den Finanzbedarf für die Wiederherstellung der reinen Befahrbarkeit auf 770.000 Euro und 100.000 Euro für Prüf- und Abnahmegebühren. Mit dieser Summe wurde die Reaktivierung der Ilztalbahn im Herbst 2009 in den Antrag auf Interreg-IV-Förderung im Rahmen des Nahverkehrskonzepts Donau-Ilz-Moldau aufgenommen. Es folgten tausende von Arbeitsstunden, ehrenamtlich geleistet von den Mitgliedern des Fördervereins.

Trotz eines 30 m langen Dammrutsches bei km 5,7 - zwischen der Kachlet-Brücke und dem Tunnel Tiefenbach - wurde die Teilstrecke mit Bahnhofsfesten in Freyung und Waldkirchen und Pendelfahrten mit Waldbahn-Regio-Shuttles am 12. September 2010 wiedereröffnet. Allein an diesem Tag wurden 3.488 Fahrgäste gezählt. Die Gesamtstrecke wurde am 4. und 5. Juli 2011 durch die bayerische Landeseisenbahnaufsicht abgenommen. Der erste, mit Pressevertretern besetzte Personenzug fuhr am 15. Juli 2011 von Passau nach Waldkirchen. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 16./17. Juli 2011.

Seitdem wird von etwa Anfang Mai bis Ende Oktober an den Wochenenden und an Feiertagen gefahren, seit heuer mit Desiro-Classic-Triebzügen. Mit Transporten von Holz aus dem Böhmerwald von Waldkirchen aus soll seit August/September 2014 auch wieder regelmäßiger Güterverkehr auf der Strecke stattfinden. Und ganz selten lassen die PEF ihren historischen Schienenbus der BR 798 fahren.

Für die Zukunft ist ein täglicher Personenverkehr angestrebt. Aber bis dahin müssen noch etliche Hürden überwunden und viele Steine aus dem Weg geräumt werden.