



Konzept

(Kurz- und Langfassung)



Kurzkonzept

Die Nassauische Touristikbahn - Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

– Kurzfassung –

*Die vorliegende Kurzfassung folgt in Ihrer Gliederung der Langfassung.
Bei Interesse finden sich daher an der jeweiligen Stelle der Langfassung weitergehende Informationen.
Der eigentlichen Kurzfassung ist zudem ein Zusammenfassung vorangestellt.*

0. Zusammenfassung

Das Ziel der Nassauischen Touristik-Bahn ist der Erhalt der Aartalbahn. Zu diesem Zweck wird auf der Strecke unter Berücksichtigung touristischer Gesichtspunkte ein musealer Eisenbahnverkehr im Stil der 50er Jahre durchgeführt.

Unseren Fahrgästen und Besuchern soll ein möglichst authentisches Bild des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der Nachkriegszeit (Epoche III) auf einer Nebenstrecke vermittelt werden. Die NTB führt daher Fahrten in historischen, für die Epoche typischen Waggons und Lokomotiven mit Dampflokbespannung durch. Ein weiterer Fokus der NTB liegt auf der Hervorhebung der Besonderheiten und dem generellen Erhalt der Aartalbahn.

In der vergangenen Dekade ließen sich auf der Stammstrecke der NTB nicht genügend Einnahmen erzielen, um sowohl die laufenden Kosten zu decken als auch ausreichende Rücklagen für die alle acht Jahre fälligen Hauptuntersuchungen bilden zu können. Die NTB möchte daher die folgenden Maßnahmen zur Steigerung ihrer Rentabilität ergreifen bzw. fortsetzen:

1. Stärkung des Regelbetriebes durch
 - eine Erhöhung des Erlebnisfaktors mittels einer verstärkten Fokussierung auf eine museale Ausrichtung („Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“),
 - durch eine verstärkte Vernetzung der Aktivitäten der NTB mit der Region¹ sowie durch die Schaffung eines eigenen kleinen, regionalbezogenen Eisenbahnmuseums²
2. Stärkung der Sonderzüge durch die Entwicklung neuer Formate und durch den Ersatz von Regelzügen durch neue Sonderzüge³
3. Stärkung des Marketings
4. Erhaltung einer betriebsfähigen Dampflok als Publikumsmagnet für den Ausflugs-, Touristik- und Museumseisenbahnverkehr

Da wir jedoch gleichzeitig davon ausgehen, dass das Potential der Stammstrecke weitgehend ausgeschöpft ist und in unseren „klassischen“ Geschäftsfeldern keine substantielle Einnahmesteigerungen mehr möglich scheinen, möchte die NTB neue Geschäftsbereiche erschließen, um ihre wirtschaftliche Situation substantiell und dauerhaft zu verbessern.

Diese sind:

- a) Die Stärkung des Regelzugbereiches durch die „Erweiterung“ der Strecke nach Wiesbaden Hauptbahnhof und Mainz Hauptbahnhof (Erschließung der Fahrgastpotentiale der Großstadt Mainz für die Aartalbahn, innerhalb Wiesbadens die Verbesserung der Wahrnehmung der Aartalbahn durch eine Verlagerung von der Peripherie ins Zentrum)
- b) die Stärkung des Sonderzugbereiches durch die Ermöglichung neuer Sonderfahrten mittels der Verbindung der Aartalbahn mit interessanten Nahzielen⁴ sowie durch einige Ausflugsfahrten in die Region,⁵
- c) die Stärkung des Charterzugbereiches durch die potentielle Anbindung weiterer Bahnhöfe der Region,⁶
- d) die Vermietung von Fahrzeugen an befreundete Museumseisenbahnvereine oder andere Eisenbahnunternehmen (z. B. Bauzugunternehmen).

All diese Maßnahmen verfolgen das Ziel, den Fahrbetrieb der Nassauischen Touristik-Bahn im gesetzten Rahmen eines ehrenamtlich und gemeinnützig wirtschaftenden Vereines finanziell auskömmlich und unabhängig von regelmäßigen Zuschüssen der Öffentlichen Hand zu machen.

¹ Die Fahrgäste der NTB sollen nicht nur einmal quer durch den Taunus und zurück zu transportiert, sondern aktiv an die Besonderheiten der Region heran geführt werden.

² Siehe Detailkonzept „Das Aartalbahnhofmuseum“.

³ Eine detaillierte Auflistung findet sich in der Langfassung dieses Konzeptes.

⁴ Z. B. Johannisfest in Mainz, Rhein in Flammen im Rheintal, Weihnachtsmärkte der Region, Mittelaltermarkt in Königstein, etc.

⁵ Z. B. Besuch von museumseisenbahntypischen Zielen wie das Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt Kranichstein, Ausflugsfahrten wie „Vier-Flüsse-Rundfahrt“ entlang Aar, Lahn, Mosel und Rhein (Bad Schwalbach, Wiesbaden, Idstein, Limburg, Koblenz, Wiesbaden, Bad Schwalbach), etc.

⁶ Interessierten Charterkunden soll einerseits die Möglichkeit gegeben werden ihre Züge an ihrem „Heimatbahnhof“ beginnen zu lassen, zum anderen soll ihnen ermöglicht werden interessante Ziele der Region (Rüdesheim, Mainz, etc.) anzusteuern.

61 1. Konzept

62
63 *Das Ziel der Nassauischen Touristik-Bahn ist der Erhalt der Aartalbahn. Zu diesem Zweck wird auf der Strecke unter*
64 *Berücksichtigung touristischer Gesichtspunkte ein musealer Eisenbahnverkehr im Stil der 50er Jahre durchgeführt.*

65
66 *Unseren Fahrgästen und Besuchern soll ein möglichst authentisches Bild des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der*
67 *Nachkriegszeit (Epoche III) auf einer Nebenstrecke vermittelt werden. Die NTB führt daher Fahrten in historischen, für*
68 *die Epoche typischen Waggonen und Lokomotiven mit Dampflokbespannung durch. Ein weiterer Fokus der NTB liegt auf*
69 *der Hervorhebung der Besonderheiten und dem generellen Erhalt der Aartalbahn. Da das Potential unserer Stammregion*
70 *weitgehend ausgeschöpft ist, strebt die NTB eine „Erweiterung“ ihrer Strecke nach Wiesbaden Hauptbahnhof und Mainz*
71 *Hauptbahnhof an. Interessante Fahrten in die uns umgebende Region runden das Angebot der NTB ab.*

72
73 Aus den obigen Grundannahmen ergeben sich die folgenden generellen Handlungsanweisungen:

- 74 ▪ die gesamte NTB – rollendes Material, Lokomotiven, Außengelände, Gebäude, Personal – muss in den nächsten
- 75 Jahren museumstauglicher und authentischer werden,
- 76 ▪ im Rahmen der verstärkten musealen Ausrichtung wird mittelfristig ein regionales Eisenbahnmuseum aufgebaut,
- 77 ▪ die NTB muss langfristig die Funktionsfähigkeit einer (für die Epoche und für den Betrieb einer Nebenstrecke typi-
- 78 schen) Dampflok sicherstellen, da nur eine solche in der Lage ist Fahrgäste für unsere Strecke zu begeistern.

79 2. Grundlegende Schlussfolgerungen und Überlegungen

80 2.1 Die Nassauische Touristik-Bahn als Museumsbahn

81 Die Nassauische Touristik-Bahn wurde in den späten 1980er Jahren zunächst als Tourismus- und Ausflugsbahn konzi-
82 piert. Bereits in ihrer Frühphase wurde diese Konzeption jedoch durch museale Überlegungen, welche z. B. in der prin-
83 zipiellen Entscheidung für die Anschaffung historischer statt moderner Fahrzeuge zum Ausdruck kam, ergänzt. Die mit
84 dieser Entscheidung eingeschlagene Entwicklung zu einer Museumseisenbahn fand ihre nächsten beiden Höhepunkte in
85 der Anschaffung der beiden Dampflokomotiven. Dieser Weg soll weiter gegangen werden.

- 86
87 ▪ Mittel- bis langfristig soll an geeigneter Stelle ein kleines regionalbezogenes Eisenbahnmuseum aufgebaut wer-
88 den (siehe Detailkonzept „Das Aartalbahnhof-Museum“). Die NTB verfolgt damit ein Zwei-Säulen-Modell: In der ers-
89 ten Säule – dem eigentlichen Museumseisenbahnbetrieb – sollen unseren Besuchern Atmosphäre und techni-
90 schen Aspekte des Eisenbahnbetriebes der Nachkriegszeit auf einer Nebenstrecke hautnah und mit allen Sinnen
91 erlebbar gemacht werden. Die zweite Säule – die zukünftige Museumsausstellung – dient der Vermittlung der
92 theoretischen Hintergründe, der Einordnung in historische Kontexte und vor allem der Hervorhebung der speziel-
93 len regionalen Besonderheiten. Der Eintritt in das Museum wird daher im Fahrkartenspreis der NTB enthalten sein.
94 Die NTB möchte mit ihrem „Aartalbahnhof-Museum“ gleichzeitig eine bestehende Lücke in der Museumslandschaft
95 des Rhein-Main-Gebietes, die Darstellung der Nassauischen Eisenbahngeschichte, schließen.
- 96 ▪ Das Aartalbahnhofmuseum soll ein Museum zum Anfassen, Entdecken und Erleben werden und speziell die Bedürf-
97 nisse von Kindern berücksichtigen.
- 98 ▪ Da die finanziellen und personellen Kapazitäten der NTB derzeit limitiert sind, verfolgt die NTB den Plan, den Auf-
99 bau des Museums in mehreren Phasen zu vollziehen.
- 100 ▪ Der Flur der Fahrkartenausgabe und das Bahnhofsrestaurant werden als Ausstellungsfläche in das Museum mit
101 einbezogen. Besonders die Eingangsbereiche sollen im Flair der fünfziger Jahre präsentiert werden.
- 102 ▪ Teil des musealen Konzeptes ist es außerdem, langfristig die für die 50er Jahre typischen Bahnbetriebsanlagen
103 und Signaltechnik wieder herzurichten. Erste Schritte könnten kurz- bis mittelfristig die funktionsfähige Wieder-
104 errichtung von Wasserkränen, mittelfristig die Wiederinstandsetzung vorhandener Stellwerks- und Bahnüber-
105 gangsanlagen sowie langfristig die museale Aufstellung einiger Formsignale (abseits der eigentlichen Bahnanla-
106 gen) sein.
- 107 ▪ Auch die eigentlichen Bahnhofsgebäude spielen für das museale Gesamterscheinungsbild der Aartalbahnhof eine
108 wesentliche Rolle. Die NTB unterstützt daher die Bemühungen der Eigentümer und Anrainergemeinden die Ge-
109 bäude denkmalgerecht zu sanieren. Ferner versucht sie, in diesem Bereich auf alle maßgeblichen Akteure positiv
110 Einfluss zu nehmen.
- 111 ▪ An allen Bahnhöfen der NTB sollte eine Tafel mit technischen und historischen Daten der Aartalbahnhof und der NTB
112 angebracht werden
- 113 ▪ Die NTB muss mittelfristig ihren Fuhrpark derart umgestalten, dass die von uns verwendeten Lokomotiven und
114 Waggonen unserem Vereinskonzzept (Bahnfahren im Stil der 50er Jahre auf einer Nebenstrecke) gerecht werden.
- 115 ▪ Die Innenausstattung der Fahrzeuge ist derart zu gestalten, dass ein möglichst authentisches Bild der 50er Jahre
116 vermittelt wird. Geeignete Maßnahmen könnten historische Werbebilder, Zeitungen und Ausstattungsgegenstän-
117 de sein.
- 118 ▪ In die Gestaltung der Bahnsteige und Bahnhöfe sollen Stilelemente der 50er Jahre integriert werden. Das Außen-
119 gelände in Wiesbaden-Dotzheim muss weiter aufgeräumt werden.
- 120 ▪ Die von uns genutzten Gebäude müssen von außen einen ansprechenden Anblick bieten. Neben kleiner Putzaus-
121 besserungsarbeiten am Hauptgebäude des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim, gilt es daher Drittmittel für eine
122 Fassadenrenovierung des Df einzuwerben.
- 123 ▪ Unser Publikumsmagnet ist die Dampflok. Ohne eine solche ist eine Museumseisenbahn wie die NTB nicht über-
124 lebensfähig.

125 2.2 Die Nassauische Touristik-Bahn als Touristik- und Ausflugsbahn

126 Auch wenn die NTB einen Schwerpunkt auf ihre museale Ausrichtung legt, so bedeutet dies nicht, dass sie ihre (na-
127 mensgebenden) Wurzeln als Touristik- und Ausflugsbahn vernachlässigt. Im Gegenteil: Sowohl die musealen als auch

128 die touristischen Aspekte ergänzen sich und bilden zusammen das Fundament der Nassauischen Touristik-Bahn. Dies
129 kommt allein schon dadurch zum Ausdruck, dass die museale Ausrichtung den „Ausflugswert“ der NTB steigert und dass
130 viele Projekte nicht trennscharf dem einen oder anderen Bereich zugeordnet werden können.

- 131
- 132 ▪ Die NTB möchte die Aartalbahn mit anderen Einrichtungen der Region verknüpfen. Dieser Ansatz verfolgt das Ziel
133 die Fahrgäste der NTB nicht nur einmal quer durch den Taunus und zurück zu transportieren, sondern sie aktiv an
134 die Besonderheiten der Region heranzuführen.
- 135 ▪ Auch wenn es aus betriebswirtschaftlicher Sicht wenig lukrativ erscheint, prüft die NTB Möglichkeiten zusätzliche
136 Betriebstage (über den musealen Betrieb am ersten Sonntag im Monat und an Feiertagen hinaus) anzubieten.
- 137 ▪ Die NTB entwickelt gemeinsame Angebote mit lokalen oder regionalen Ausflugszielen und Gastronomiebetrieben.
- 138 ▪ Die Einbindung in bestehende und zukünftige Wanderkonzepte ist unabdingbar.
- 139 ▪ Die NTB stellt eine „Streckenbegleitbroschüre“ mit allen relevanten Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Aus-
140 flugszielen sowie mit Erläuterungen zu Geschichte und Verlauf der Strecke zur Verfügung.
- 141 ▪ Die NTB strebt an, den Fahrplan der Regelzüge derart zu optimieren, dass unseren Fahrgästen der Umstieg zu inte-
142 ressanten Ausflugszielen ermöglicht wird.
- 143 ▪ Einzelne Sonderzüge sollen im Rheingau-Taunus-Kreis beginnen und so speziell den Einwohnern des Rheingau-
144 Taunus-Kreises zur Verfügung stehen.
- 145 ▪ Die NTB setzt auf ein gemeinsames Marketing mit der Region und die Zusammenarbeit mit Reisebüros.
- 146 ▪ Unser Publikumsmagnet ist die Dampflokomotive. Ohne eine solche, ist auch eine Touristik- und Ausflugsbahn wie die NTB
147 nicht überlebensfähig.

148 **2.3 Fahrten auf Hauptstrecken der DB / Ausweitung der Fahrten nach Wiesbaden und Mainz Hbf**

149 Die NTB arbeitet darauf hin, dass ihre Züge im Mainzer Hauptbahnhof beginnen und vor der Fahrt auf der Aartalbahn
150 einen Zwischenstop im Wiesbadener Hauptbahnhof einlegen können.

151 Das Ziel ist neben der Motivation der NTB-Mitglieder („Die Aartalbahn kehrt auf Gleis 11 zurück!“) vor allem die Er-
152 schließung neuer Fahrgastpotentiale. Die NTB muss jedoch zunächst die technischen und administrativen Fähigkeiten
153 erwerben auf Hauptstrecken der DB fahren zu können und zu dürfen. Neben den Aktivitäten auf unserer eigenen, „er-
154 weiterten“ Strecke soll die NTB außerdem in die Lage versetzt werden, einige interessante Sonderfahrten in die nähere
155 Umgebung anzubieten. Der Erwerb der „Hauptstreckenfähigkeit“ würde es der NTB zudem ermöglichen, ihre Wagen und
156 Lokomotiven extern zu vermieten und in Kontakt mit zusätzlichen (außerhessischen) Zuschussgebern zu treten.

157 **2.4 Öffentliches Auftreten**

158 Allen Mitarbeitern, die in direktem Kontakt zu Fahrgästen stehen, muss weiterhin bewusst gemacht werden, dass unsere
159 Fahrgäste und Besucher unser wichtigstes Kapital darstellen. Auch in Zukunft muss die Servicequalität kontinuierlich
160 gesteigert werden. Die NTB muss noch stärker als bisher Wert auf ein stielche Ausstattung der Fahrpersonale, des
161 Empfangsgebäudes und der Waggonen legen.

162 **2.5 Finanzlage: Finanzvorbehalt**

163 Der finanzielle Handlungsspielraum der NTB ist sehr gering. Alle Maßnahmen der NTB müssen unter dem Aspekt der
164 Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Die Einnahmesituation der NTB muss dauerhaft und substantiell verbessert werden,
165 ein Fokus sollte hierbei auf unseren gewinnbringendsten Aktivitäten liegen.

166 **2.6 Personelle Situation: Personalvorbehalt**

167 Auch der personelle Handlungsspielraum der NTB ist gering. Dies bedeutet, dass alle Maßnahmen auch unter personel-
168 len Gesichtspunkten geprüft werden müssen.

169 **2.7 Klärung des Status der Aartalbahn**

170 Die NTB muss darauf hinarbeiten, dass von Seiten der Kommunalpolitik die Frage nach dem Unterhalt der Trasse im
171 Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises beantwortet wird. Die NTB führt zu diesem Zweck Gespräche mit allen Beteiligten.

172 **2.8 Lokschuppen**

173 Die NTB benötigt zum dauerhaften Werterhalt ihrer Fahrzeuge dringend einen eigenen Lokschuppen. Da der in Bad
174 Schwalbach „eingelagerte“ historische Lokschuppen (Grävenwiesbacher Lokschuppen) für unsere Zwecke zu klein ist,
175 präferiert die NTB den Bau einer Fertighalle auf einem an die Bahnanlagen der Aartalbahn angrenzendem Grundstück.

176 **3. Finanzkonzept / Fahraktivitäten / Marketing**

177 **3.1 Grundannahmen und Bestandsaufnahme**

- 178 ▪ Eine mittel- und langfristige Rückschau auf unsere Fahrgastzahlen zeigt, dass wir das Potential unserer Stammregi-
179 on weitgehend ausgeschöpft haben und dass das Interesse an unserem Regelzügen stagniert.
- 180 ▪ Ein weiterer Blick in die Statistik zeigt, dass wir unsere Gewinne mit Sonderfahrten, Dampfcharterzügen und großen
181 Dieselcharterzügen erwirtschaften.
- 182 ▪ Die NTB hat sich ideell dem Erhalt der Aartalbahn verschrieben. Der Fokus unserer Fahraktivitäten liegt daher auf
183 Fahrten auf unserer eigenen Trasse.
- 184 ▪ Weitergehende Analysen und Fahrgastbefragungen zeigen, dass der überwiegende Teil unserer Fahrgäste eine Hin-
185 und Rückfahrkarte kauft und den Ausflug mit einem kleinen Spaziergang oder einem Sonntagsessen verbindet. In
186 der Summe wird von dem größten Teil unserer Kunden damit ein Erlebnis gesucht. Der Anteil der Fahrgäste, welche
187 die NTB als reines Nahverkehrsmittel benutzen, ist demgegenüber gering.

188 3.2 Ist-Stand

189 In der vergangenen Dekade ließen sich auf der Stammstrecke der NTB nicht genügend Einnahmen erzielen, um sowohl
190 die laufenden Kosten zu decken als auch ausreichende Rücklagen für die alle acht Jahre fälligen Hauptuntersuchungen
191 (HU) unserer Triebfahrzeuge bilden zu können. Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass die Summe der regulären Ein-
192 nahmen in etwa die Kosten des regulären Betriebes, des Schuldendienstes sowie für kleinere außerordentliche Investiti-
193 onen und für kleinere Reparaturen deckten. Rückstellungen für Instandhaltung und Hauptuntersuchungen konnten je-
194 doch nur in sehr begrenztem Umfang gebildet werden.

195
196 Die ohnehin geringen Rücklagen der NTB wurden in den Jahren 2007 und 2008 (Zwangspause aufgrund der Strecken-
197 sperrung nach dem LKW-Anprall zu Pfingsten 2007 an die Eisenbahnbrücke über die Flachstraße) fast vollständig ver-
198 braucht. Die NTB ist daher mittelfristig nicht in der Lage ohne zusätzliche Einnahmen oder Drittmittel zu überleben und
199 das Maß ihrer jetzigen Aktivitäten aufrechtzuerhalten.

200 3.3 Zieldefinition

201 Die NTB verfolgt das Ziel, ihren Fahrbetrieb im gesetzten Rahmen eines ehrenamtlich und gemeinnützig wirtschaftenden
202 Vereines finanziell auskömmlich und unabhängig von regelmäßigen Zuschüssen der Öffentlichen Hand zu machen.

203 3.4 Folgerungen

- 204 ▪ Die Angebote im Bereich der Sonderfahrten und im Charterbereich sollten ausgeweitet werden, das Angebot im
205 Regelzugbereich ist anhand der Statistik kritisch zu überprüfen. Einige Regelzugtage sollten durch Sonderzugtage
206 ersetzt werden.
- 207 ▪ Die „Erweiterung“ unserer Strecke nach Wiesbaden Hbf und Mainz Hbf kann uns neue Fahrgastpotentiale für Regel-,
208 Sonder- und Charterzüge erschließen und uns den Zugang zu Zuschussquellen in Rheinland-Pfalz eröffnen. Die NTB
209 sollte darüber hinaus Sonderzüge zu interessanten Zielen in der Region anbieten und so neue Fahrgäste gewinnen.
- 210 ▪ Die NTB strebt an, durch die Vermietung von Zügen und Wagen an andere Museumseisenbahnen sowie sonstige
211 Eisenbahnunternehmen (z. B. Triebfahrzeugleistungen für Bauzüge) zusätzliche Einnahmen zu generieren.
- 212 ▪ Die NTB muss ihr gesamtes Angebot in Bezug auf ihre touristischen Potentiale optimieren und Bezugspunkte zur
213 Region der Aartalbahn schaffen.
- 214 ▪ Eine stärkere museale Ausrichtung birgt die Chance im regionalen Bereich den Erlebniswert für die Fahrgäste zu
215 steigern sowie im überregionalen Bereich neue Fahrgäste (vor allem Museumseisenbahner und Eisenbahnenthusias-
216 ten) zu gewinnen.
- 217 ▪ Die NTB hält am Dampflokbetrieb fest, da die Dampflokbahn unser Publikumsmagnet ist.
- 218 ▪ Die NTB muss sich ferner um dauerhafte und verlässliche Drittmittelgeber bemühen.

219 3.5 Konsequenzen und Perspektiven

- 220 ▪ Die NTB sollte neuen Sonderzugformen entwickeln. In der Langfassung des Konzeptes findet sich eine Liste mit
221 ersten Ideen.
- 222 ▪ Die NTB setzt den eingeschlagenen Weg fort, die Regelzüge durch verstärkte Werbe- und Marketingaktivitäten zu
223 stärken. Gleichzeitig gilt, es die vorhandenen Angebote auf Basis der durch Fahrgaststatistiken und Umfragen ge-
224 wonnenen Erfahrungen zu optimieren.
- 225 ▪ Die NTB muss dafür Sorge tragen, dass sie in lokale und regionale Tourismuskonzepte eingebunden wird.
- 226 ▪ Zur Steigerung des „Ausflugswertes“ der NTB ist es wichtig, die Aartalbahn mit anderen Einrichtungen der Region
227 zu verknüpfen. Dieser Ansatz verfolgt das Ziel, die Fahrgäste der NTB nicht nur einmal quer durch den Taunus und
228 zurück zu transportieren, sondern sie aktiv an die Besonderheiten der Region heranzuführen (siehe oben 2.2, S. 2).
- 229 ▪ Die bereits begonnene, verstärkte Zusammenarbeit mit den lokalen Tourismusagenturen und Büros soll fortgesetzt
230 werden. Eines der wesentlichen Ziele ist es, dass in jeder Agentur der Region Infomaterial der NTB bereitliegt und
231 unsere Plakate aushängen. Die NTB verfolgt darüber hinaus das Ziel eine geschlossene Marketingkette herzustellen.
- 232 ▪ Nach jedem Charterzug wird ein kurzes Gespräch mit dem Besteller durchgeführt mit dem Ziel Erkenntnisse über
233 die Kundenzufriedenheit, Verbesserungsmöglichkeiten, Angemessenheit unserer Preise zu gewinnen.
- 234 ▪ Im Charterbereich könnten spezielle Pauschalangebote (z. B. „Komplettpaket Kindergeburtstag“ mit Kinderführung,
235 Bahnfahrt, Führerstandsmitfahrten, Kindergeburtstagsessen, Rückfahrt, NTB-Souvenir als Abschiedsgeschenk) ent-
236 wickelt werden.
- 237 ▪ Zur Steigerung der Attraktivität der Regelzüge und zur Gewinnung weiterer Charterkunden, will die NTB bei Anbie-
238 tern von Tagesausflügen Angebote der NTB platzieren und in entsprechenden Medien bewerben.
- 239 ▪ Da Fahrgastbefragungen gezeigt haben, dass ein hoher Anteil der Kunden der NTB aus „Wiederholungstätern“ be-
240 steht, gilt es dieses Kundensegment sorgsam zu „pflegen“. Die NTB wird aus diesem Grunde Rabatt- und Abo-
241 Programme für ihre Stammkunden entwickeln (Stichwort Direktmarketing).
- 242 ▪ Der bereits begonnene Ausbau des Souvenirverkaufes (Erweiterung des Sortimentes, Präsentation in Vitrinen) ist
243 fortzusetzen.
- 244 ▪ Unsere Bahnhofsgaststätte ist für die ausschließliche Nutzung als interner Clubraum und Gastrolager zu schade. An
245 Fahrtagen sollte unseren Besuchern ein kleines gastronomisches Programm in der Gaststätte präsentiert werden.
- 246 ▪ Die NTB ist an einer guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Aartalbahn und anderen
247 Vereinen mit Aartalbahn-, Eisenbahn- oder Tourismusbezug interessiert.
- 248 ▪ Die Gastronomie der NTB legt einen Fokus auf das Angebot von regionaltypischen Speisen und Getränken zu (für
249 Familien) akzeptablen Preisen. Dabei sind regionale Produkte zu bevorzugen.

250 4. Trassenunterhalt

251
252 Eine funktionierende und zuverlässig unterhaltene Aartalbahn ist für die NTB sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus
253 ideellen Gründen von essentieller Bedeutung. Da der „schwere“ Trassenunterhalt (v.a. die Unterhaltung und Sanierung
254 des Oberbaus sowie der Brücken und Tunnelbauwerke) nicht aus den Einnahmen des Fahrbetriebes der NTB erwirt-

255 schaftet werden kann, schlägt die NTB vor, dass die NTB Teile des „leichten“ Trassenunterhalt übernimmt und der
256 „schwere“ Teil des Trassenunterhaltes aus öffentlichen Geldern bestritten wird.

257 **5. Fahrzeuge**

258 Generelle Anforderungen:

- 259 ▪ Eignung sowohl für die Aartalbahn als auch für den Einsatz auf Hauptstrecken der DB
- 260 ▪ Einbindung in das museale Konzept der NTB
- 261 ▪ Dauerhafte Bereitstellung einer Dampflokomotive und einer Diesellokomotive

263 **5.1 Lokomotiven**

- 264 ▪ Zunächst gilt es die für die (nach Ablauf der laufenden HU-Periode fällige) Aufarbeitung der 50 3576 notwendigen
265 finanziellen Mittel bereitzustellen.
- 266 ▪ Da die NTB langfristig den Erhalt einer betriebsfähigen Dampflokomotive sicherstellen muss, sollte die NTB mittel-
267 fristig eine weitere Dampflokomotive beschaffen. Diese wird zur nächsten turnusgemäßen Aufarbeitung der
268 50 3576 in den Dienst gestellt und ersetzt in dieser Zeit die 50 3576. In der Folge würde dies bedeuten, dass im-
269 mer eine Dampflokomotive aufgearbeitet werden kann, während die andere Lokomotive im Dienst ist.
- 270 ▪ Da die TKP nicht den betrieblichen und musealen Anforderungen dieses Konzeptes entspricht, ist ein Verkauf zu
271 forcieren.
- 272 ▪ Die zweite Diesellokomotive sollte für den Zeitraum einer notwendigen Aufarbeitung der ersten Lokomotive als
273 Reserve vorgehalten und in dieser Zeit aufgearbeitet werden.
- 274 ▪ Der KLV 53 sollte aufgearbeitet werden.

275 **5.2 Reisezugwagen**

- 276 ▪ Zur Zeit ist die Bildung von bis zu zwei Zugeinheiten (ein Umbauwagenzug, ein Spantenwagenzug) mit jeweils
277 150-200 Sitzplätzen und einem zusätzlichen Fahrradwagen möglich. Für gewinnbringende Sonderfahrten auf
278 Hauptstrecken der DB muss die NTB die Fähigkeit zur Bildung von längeren Zugeinheiten mit Umbauwagen erwer-
279 ben (300-450 Sitzplätze). Die NTB beabsichtigt aus diesem Grund eine Änderungszulassung des Bd4yg und die
280 Aufarbeitung des AB3yge sowie des B4yg.
- 281 ▪ Die Gastronomie der NTB benötigt langfristig ein neues, optisch ansprechendes und leistungsfähiges Domizil. Der
282 Pwi scheint hierfür wegen seiner Bauart (Fahrkomfort, optischer Inneneindruck, keine Einsatzmöglichkeit auf
283 Hauptstrecken der DB) nur bedingt geeignet. Ein neuer Gastrowagen sollte eine hochwertige und (entsprechend
284 unseres Konzeptes) authentische Innenausstattung aufweisen, über die notwendige technische Ausstattung (ins-
285 besondere Stromversorgung) verfügen und auf Hauptstrecken der DB eingesetzt werden können.
- 286 ▪ Die Spantenwagen sind a) wegen fehlender Übergänge nicht außentauglich und b) wegen ihrer Herkunft (Öster-
287 reich) aus musealen Gesichtspunkten problematisch. Sie erfreuen sich andererseits einer gewissen Beliebtheit bei
288 Vereinsmitgliedern und Fahrgästen, da auf den Außenplattformen die Dampflo hautnah erlebt werden kann. Die
289 Spantenwagen sollten mittelfristig durch Umbauwagen ersetzt werden.

290 **5.3 Güterwagen**

- 291 ▪ Die zur Zeit zum Fahrradtransport eingesetzten Wagen sind zu diesem Zweck nur bedingt geeignet. Die Aufarbei-
292 tung des Pwghs sollte deshalb fortgesetzt werden.
- 293 ▪ Verbleib der übrigen Güterwagen: Die NTB muss in einem ersten Schritt untersuchen, welche Wagen als Lagerwa-
294 gen definitiv benötigt werden und welche Wagen von ihrem äußeren Erscheinungsbild einen zumindest akzeptablen
295 Eindruck bieten. Danach ist zu klären, ob Waggons verkauft oder notfalls verschrottet werden können. Alle Wagen,
296 die in unserem Bestand verbleiben sollen, müssen einbruchssicher und von außen in einem optisch akzeptabel
297 sein.

298 **5.4 Bauzugwagen**

299 Ein Bauzugbegleitwagen sollte für Arbeitseinsätze (Werkzeugabteil, beheizter Aufenthaltsraum, Toilette) sowie als Trieb-
300 fahrzeugbegleitwagen und mobiles Büro für größere Außeneinsätze und Werkstattüberführungen vorgehalten werden.
301 Die anderen Wagen sollten abgestoßen oder verschrottet werden.

302 **5.5 Generelle Prioritätenliste für die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen**

Rang	Fahrzeug
1	Erhalt einer betriebsfähigen Dampflo
2	Erhalt einer betriebsfähigen Diesellok
3	Beschaffung einer zweiten Dampflo
4	Parallele Aufarbeitung der zweiten Diesellok
5	Erhalt der Gleisbauwagen
6	Instandsetzung AB3yge
7	Instandsetzung B4yg
8	Anschaffung eines Gastrowagens
9	Schaffung einer ausreichend großen Fahrradtransportkapazität
10	Erhalt eines Bauzugwagens als Arbeitszug- und Triebfahrzeugbegleitwagen
11	Sonstige Güterwagen

303
304
305

Stand: 03.03.2010



Konzept

Die Nassauische Touristikbahn - Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

1. Konzept

Das Ziel der Nassauischen Touristik-Bahn ist der Erhalt der Aartalbahn. Zu diesem Zweck wird auf der Strecke unter Berücksichtigung touristischer Gesichtspunkte ein musealer Eisenbahnverkehr im Stil der 50er Jahre durchgeführt.

Unseren Fahrgästen und Besuchern soll ein möglichst authentisches Bild des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der Nachkriegszeit (Epoche III) auf einer Nebenstrecke vermittelt werden. Die NTB führt daher Fahrten in historischen, für die Epoche typischen Waggons und Lokomotiven mit Dampflokbespannung durch. Ein weiterer Fokus der NTB liegt auf der Hervorhebung der Besonderheiten und dem generellen Erhalt der Aartalbahn. Da das Potential unserer Stammregion weitgehend ausgeschöpft ist, strebt die NTB eine „Erweiterung“ ihrer Strecke nach Wiesbaden Hauptbahnhof und Mainz Hauptbahnhof an. Interessante Fahrten in die uns umgebende Region runden das Angebot der NTB ab.

Aus den obigen Grundannahmen ergeben sich die folgenden generellen Handlungsanweisungen:

- die gesamte NTB – rollendes Material, Lokomotiven, Außengelände, Gebäude, Personal – muss in den nächsten Jahren museumstauglicher und authentischer werden,
- im Rahmen der verstärkten musealen Ausrichtung wird mittelfristig ein regionales Eisenbahnmuseum aufgebaut,
- die NTB muss langfristig die Funktionsfähigkeit einer (für die Epoche und für den Betrieb einer Nebenstrecke typischen) Dampflok sicher stellen, da nur eine solche in der Lage ist Fahrgäste für unsere Strecke zu begeistern.

2. Grundlegende Schlussfolgerungen und Überlegungen

2.1 Die Nassauische Touristik-Bahn als Museumsbahn

Die Nassauische Touristik-Bahn wurde in den späten 1980er Jahren zunächst als Tourismus- und Ausflugsbahn konzipiert. Bereits in ihrer Frühphase wurde diese Konzeption jedoch durch museale Überlegungen, welche z. B. in der prinzipiellen Entscheidung für die Anschaffung historischer statt moderner Fahrzeuge zum Ausdruck kam, ergänzt. Die mit dieser Entscheidung eingeschlagene Entwicklung zu einer Museumseisenbahn fand ihre nächsten beiden Höhepunkte in der Anschaffung der beiden Dampflokomotiven. Dieser Weg soll weiter gegangen werden.

2.1.1 Das Aartalbahnmuseum

- Mittel- bis langfristig soll an geeigneter Stelle ein kleines regionalbezogenes Eisenbahnmuseum aufgebaut werden (siehe Detailkonzept „Das Aartalbahnmuseum“). Das Museum soll der Herzöglich-Nassauischen Eisenbahngeschichte sowie dem Andenken Moritz Hilfs, dem Planer und Erbauer der Eisenbahnstrecken an Aar, Lahn, Rhein und Main gewidmet sein. Die NTB verfolgt damit ein Zwei-Säulen-Modell: In der ersten Säule – dem eigentlichen Museumseisenbahnbetrieb – sollen unseren Besuchern Atmosphäre und techni-

- 50 schen Aspekte des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der Nachkriegszeit auf einer
51 Nebenstrecke hautnah und mit allen Sinnen erlebbar gemacht werden. Die zweite
52 Säule – die zukünftige Museumsausstellung – dient der Vermittlung der theoretischen
53 Hintergründe, der Einordnung in historische Kontexte und vor allem der Hervorhebung
54 der speziellen regionalen Besonderheiten und Bezüge der Aartalbahn und
55 der Eisenbahnstrecken an Lahn und Rhein. Der Eintritt in das Museum wird daher im
56 Fahrkartenpreis der NTB enthalten sein; jedoch werden auch Einzelbesichtigungen
57 möglich sein. Die NTB möchte mit ihrem „Aartalbahnhof-Museum“ gleichzeitig eine bestehende
58 Lücke in der Museumslandschaft des Rhein-Main-Gebietes, die Darstellung der Nassauischen
59 Eisenbahngeschichte, schließen.
- 60 ■ Auch wenn es im Aartalbahnhofmuseum natürlich um die Vermittlung von theoretischem
61 Wissen gehen soll, wird dies natürlich nicht nur über Schautafeln, Bilder, Karten und
62 Modelle geschehen. Unser Aartalbahnhofmuseum soll daher ein Museum zum Anfassen,
63 Entdecken und Erleben werden und speziell die Bedürfnisse von Kindern berücksichtigen.
64
 - 65 ■ Da die finanziellen und personellen Kapazitäten der NTB derzeit limitiert sind, verfolgt
66 die NTB den Plan, den Aufbau des Museums in mehreren Phasen zu vollziehen.
 - 67 ■ Der Flur der Fahrkartenausgabe und das Bahnrestaurationsrestaurant werden als Ausstellungsfläche
68 in das Museum mit einbezogen. Besonders die Eingangsbereiche sollen im Flair der fünfziger
69 Jahre präsentiert werden.
 - 70 ■ Es muss geprüft werden, ob die Fernmeldewerkstatt als erster Teil eines Museums genutzt
71 werden kann.
 - 72 ■ Auch das Stellwerk in Bad Schwalbach ist auf jeden Fall Teil des Museums. Das bestehende
73 Konzept „Museumsbahnhof Bad Schwalbach“ sollte in das Museumskonzept der NTB integriert
74 werden.
 - 75 ■ Ein Teil des Bahnhofes Bad Schwalbach soll mittel- bis langfristig in ein Freilichtmuseum
76 umgewandelt werden.
 - 77 ■ In diesem Kontext ist zu prüfen, ob mittel- oder langfristig der Grävenwiesbacher
78 Lokschruppen als Ausstellungshalle wieder aufgebaut werden kann (s.u.).
 - 79 ■ Bei der Konzeption der musealen Teile der NTB sollten verstärkt die Bedürfnisse von
80 Kindern berücksichtigt werden.
 - 81 ■ Einzelne Elemente der musealen Teile sollten „anfassbar“ sein (z.B. zwei verbundene
82 und funktionsfähige OB-Telefone zum Spielen).
 - 83 ■ Sofern es betrieblich möglich ist, sollte die Dampflok an jedem Betriebstag den
84 Fahrgästen für eine begrenzte Zeit für Führerstandsbesichtigungen zur Verfügung stehen.
 - 85 ■ Teil des musealen Konzeptes ist es außerdem langfristig die für die 50er Jahre typische
86 Bahnbetriebsanlagen und Signaltechnik wieder herzurichten. Erste Schritte könnten kurz-
87 bis mittelfristig die funktionsfähige Wiedererrichtung von Wasserkränen in den
88 Bahnhöfen Bad Schwalbach und/oder Wiesbaden-Dotzheim, mittelfristig die
89 Wiederinstandsetzung vorhandener Stellwerks- und Bahnübergangsanlagen sowie
90 mittelfristig die museale Aufstellung einiger Formsignale (abseits der eigentlichen
91 Bahnanlagen) sein.
 - 92 ■ Auch die eigentlichen Bahnhofsgebäude spielen für das museale Gesamterscheinungsbild
93 der Aartalbahn eine wesentliche Rolle. Da sich die Gebäude jedoch größtenteils im
94 Privatbesitz befinden, sind die Einflussmöglichkeiten der NTB in diesem Bereich gering.
95 Die NTB unterstützt daher die Bemühungen der Eigentümer und Anrainergemeinden
96 die Gebäude denkmalgerecht zu sanieren und steht diesem mit Rat, Tat und im Besitz
97 der NTB befindlichen Ausrüstungsgegenständen zur Seite. Ferner versucht sie in diesem
98 Bereich auf alle maßgeblichen Akteure sowie auf die Öffentlichkeit positiv Einfluss
99 zu nehmen.
 - 100 ■ Aufgabe der NTB ist es ferner historische Dokumente zur Aartalbahn zu sammeln und
101 der Öffentlichkeit in geeigneter Form zugänglich zu machen, sowie die Öffentlichkeit
102 mit Vorträgen und Publikationen über die Historie und die Bedeutung der Aartalbahn
103 zu informieren.
 - 104 ■ Bei der Konzeption des Museums sollen regionale Institutionen (Projektbüro Stadtmuseum,
105 Landesamt für Denkmalpflege, Landesmuseum Wiesbaden, Heimat- und Verschönerungsverein
106 Wiesbaden-Dotzheim) als Partner eingebunden werden.

- 107 ▪ An allen von uns genutzten Bahnhöfen sollte eine Tafel mit technischen und histori-
108 schen Daten der Aartalbahn und der NTB angebracht werden.

109 2.1.2 *Langenschwalbacher Wagen und Tenderlokomotiven Bauart Langenschwalbach*

110 Aufgrund der besonderen Bedingungen der Aartalbahn (enge Kurvenradien bei gleichzei-
111 tig hohem Anspruch der Badegäste Langenschwalbachs (heute Bad Schwalbach) an Ge-
112 schwindigkeit und Laufruhe) wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts geeignete Tender-
113 lokomotiven (T9 Langenschwalbacher Bauart) sowie extrem leichte und kurze vierachsige
114 Personenwagen konstruiert. Die ab 1889 ausgelieferten Langenschwalbacher Wagen er-
115 freuten sich – nicht zuletzt Dank des Umstandes, dass 1893 auf der Weltausstellung in
116 Chicago ein Langenschwalbacher in 1. Klasse-Ausführung eine Goldmedaille für seine be-
117 sondere Ausstattung erhielt - rasch großer Beliebtheit und verbreiteten sich in der Folge
118 von der Aartalbahn über die gesamte preußische Eisenbahnverwaltung.

119
120 Beide Besonderheiten – die Langenschwalbacher Wagen sowie die Tenderlokomotiven der
121 Bauart Langenschwalbach – sollten Eingang in das Museum finden. Da die letzten beiden
122 Exemplare der Lokomotiven 1930 verschrottet wurden, kann diese Bauart nur noch im
123 Rahmen von Dokumenten, Bildern, Schautafeln und Modellen gewürdigt werden. Von den
124 Langenschwalbacher Wagen hingegen sind noch einige wenige, mehr oder weniger gut
125 erhaltene, Exemplare vorhanden. Langfristig sollte eines der verbliebenen Exemplare be-
126 schafft und im Rahmen des Museums ausgestellt werden. Bedingung ist jedoch, dass zu-
127 vor ein geeigneter Unterstand geschaffen wurde.

128 2.1.3 *Fuhrpark*

- 129 ▪ Die NTB muss mittelfristig ihren Fuhrpark derart umgestalten, dass die von uns ver-
130 wendeten Lokomotiven und Waggons unserem Vereinskonzert (Bahnfahren im Stil
131 der 50er Jahre auf einer Nebenstrecke) gerecht werden.
132 ▪ Unser Publikumsmagnet ist die Dampflokomotive. Ohne eine solche ist eine Museumsbahn
133 wie die NTB nicht überlebensfähig.
134 ▪ Bei der Instandsetzung von Wagen und Lokomotiven müssen in Bezug auf die Art und
135 Weise der Durchführung der Arbeiten und in Bezug auf die Prioritätensetzung ver-
136 stärkt museale Erwägungen berücksichtigt werden.
137 ▪ Die Innenausstattung der Fahrzeuge ist derart zu gestalten, dass ein möglichst au-
138 thentisches Bild der 50er Jahre vermittelt wird. Geeignete Maßnahmen könnten histo-
139 rische Werbebilder, Zeitungen und Ausstattungsgegenstände sein.

140 2.1.4 *Aufwertung der Außengelände und Gebäude*

- 141 ▪ Das Außengelände in Wiesbaden-Dotzheim muss weiter entrümpelt werden.
142 Die vorhandenen Lagerbestände des Außengeländes werden in einem ersten Schritt
143 auf ihre betriebliche Notwendigkeit hin überprüft. Im zweiten Schritt werden dann die
144 überflüssigen Bestände über den VDMT¹ zum Verkauf angeboten oder – sofern kein
145 Verkaufswert besteht oder ein Verkauf aussichtslos erscheint – verschrottet. Die für
146 uns notwendigen Vorräte werden in Güterwaggons oder in den Bahnhofsgebäuden
147 eingelagert oder – sofern dies wegen ihrer Größe unumgänglich ist – ordentlich auf
148 dem Außengelände gelagert.
149 ▪ In die Gestaltung der Bahnsteige und Bahnhöfe sollen Stilelemente der 50er Jahre
150 (z. B. zeitgenössische Werbung, Zeitungskästen mit historischen Zeitungen) integriert
151 werden.
152 ▪ Die Außenanlagen im Bahnhof Dotzheim müssen besser gepflegt werden.
153 ▪ An den übrigen Bahnhöfen müssen die Wartegerlegenheiten verbessert bzw. geschaf-
154 fen werden; auch hier müssen die Außenanlagen besser gepflegt werden.
155 ▪ Die NTB sollte in Ihre Verhandlungen zum Status der Gebäude (s.u.) Verschöne-
156 rungskonzepte für den Moritz-Hilf-Platz einbringen.
157 ▪ Die von uns genutzten Gebäude müssen von außen einen ansprechenden Anblick bie-
158 ten. Neben kleiner Putzausbesserungsarbeiten am Hauptgebäude des Bahnhofes

¹ Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen.

- 159 Wiesbaden-Dotzheim, gilt es daher Drittmitteln für eine Fassadenrenovierung des
160 Stellwerkes Df einzuwerben.
- 161 ▪ Mit der Deutschen Bahn AG werden auch weiterhin Gespräche mit dem Zweck einer
162 optischen Aufbesserung der Situation auf der Ladestraße in Wiesbaden-Dotzheim ge-
163 führt.

164 **2.2 Die Nassauische Touristik-Bahn als Touristik- und Ausflugsbahn**

165 Auch wenn die NTB einen Schwerpunkt auf ihre museale Ausrichtung legt, so bedeutet
166 dies nicht, dass sie ihre (namensgebenden) Wurzeln als Touristik- und Ausflugsbahn ver-
167 nachlässigt. Im Gegenteil: Sowohl die musealen als auch die touristischen Aspekte er-
168 gänzen sich und bilden zusammen das Fundament der Nassauischen Touristik-Bahn. Dies
169 kommt allein schon dadurch zum Ausdruck, dass die museale Ausrichtung den „Aus-
170 flugswert“ der NTB steigert und dass viele Projekte nicht trennscharf dem einen oder an-
171 deren Bereich zugeordnet werden können.

172 *2.2.1 Die Verknüpfung der Aartalbahn mit der Region*

- 173 ▪ Die NTB möchte die Aartalbahn mit anderen Einrichtungen der Region verknüpfen.
174 Dieser Ansatz verfolgt das Ziel die Fahrgäste der NTB nicht nur einmal quer durch den
175 Taunus und zurück zu transportieren, sondern sie aktiv an die Besonderheiten der
176 Region heranzuführen.
- 177 ▪ Die NTB informiert aktiv über Ausflugsziele und Gastronomie entlang der Aartalbahn.
- 178 ▪ Auch wenn es aus betriebswirtschaftlicher Sicht wenig lukrativ erscheint, prüft die
179 NTB Möglichkeiten zusätzliche Betriebstage (über den musealen Betrieb am ersten
180 Sonntag im Monat und an Feiertagen hinaus) anzubieten.
- 181 ▪ Die NTB entwickelt gemeinsame Angebote mit lokalen oder regionalen Ausflugszielen
182 und Gastronomiebetrieben
- 183 ▪ Im Bereich der Sonderzüge sollen neben den rein eisenbahnbezogenen Formaten
184 vermehrt Züge mit lokalen, regionalen oder gastronomischen Schwerpunkten ange-
185 boten werden.
- 186 ▪ Die Einbindung in bestehende und zukünftige Wanderkonzepte ist unabdingbar.
- 187 ▪ Der Fahrplan der Regelzüge ist derart zu optimieren, dass Umsteigerelationen in die
188 Region ermöglicht werden.
- 189 ▪ Einzelne Sonderzüge sollen im Rheingau-Taunus-Kreis beginnen und so speziell den
190 Einwohnern des Rheingau-Taunus-Kreises zur Verfügung stehen.
- 191 ▪ Die NTB setzt auf ein gemeinsames Marketing mit der Region und die Zusammenar-
192 beit mit Reisebüros.
- 193 ▪ Unser Publikumsmagnet ist die Dampflokomotive. Ohne eine solche ist auch eine Touristik-
194 und Ausflugsbahn wie die NTB nicht überlebensfähig.

195 **2.3 Fahrten auf Hauptstrecken der DB / Ausweitung der Fahrten nach Wiesba-** 196 **den Hbf und Mainz Hbf**

197 Die NTB arbeitet darauf hin, dass ihre Züge im Mainzer Hauptbahnhof beginnen und vor
198 der Fahrt auf der Aartalbahn einen Zwischenstopp im Wiesbadener Hauptbahnhof einlegen
199 können.

200 Das Ziel ist neben der Motivation der NTB-Mitglieder („Die Aartalbahn kehrt auf Gleis 11
201 zurück!“) vor allem die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale. Die NTB muss jedoch zu-
202 nächst die technischen und administrativen Fähigkeiten erwerben auf Hauptstrecken der
203 DB fahren zu können und zu dürfen. Neben den Aktivitäten auf unserer eigenen, „erwei-
204 terten“ Strecke soll die NTB außerdem in die Lage versetzt werden, einige interessante
205 Sonderfahrten in die nähere Umgebung anzubieten. Der Erwerb der „Hauptstreckenfähig-
206 keit“ soll es der NTB zudem ermöglichen, ihre Wagen und Lokomotiven extern zu vermie-
207 ten und in Kontakt mit zusätzlichen (außerheissischen) Zuschussgebern zu treten.
208

208 **2.4 Öffentliches Auftreten**

- 209 ▪ Die NTB muss noch stärker als bisher Wert auf ein stilechte Ausstattung der Fahrper-
210 sonale, des Empfangsgebäudes und der Waggonen legen.
- 211 ▪ Das innere und äußere Erscheinungsbild unserer Wagen muss in Bezug auf den äuße-
212 ren Erhaltungszustand verbessert werden. Im Bereich der Sauberkeit sind die getrof-
213 fenen Maßnahmen fortzusetzen.
- 214 ▪ Allen Mitarbeitern, die in direktem Kontakt zu Fahrgästen stehen, muss weiterhin be-
215 wusst gemacht werden, dass unsere Fahrgäste und Besucher unser größtes und wich-
216 tigstes Kapital darstellen. Auch in Zukunft muss die Servicequalität kontinuierlich ge-
217 steigert werden.

218 **2.5 Finanzlage: Finanzvorbehalt**

219 Der finanzielle Handlungsspielraum der NTB ist sehr gering.

220 Dies bedeutet,

- 221 a) dass alle Maßnahmen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit geprüft werden müs-
222 sen,
- 223 b) dass die NTB weit mehr als bisher Drittmittel einwerben muss,
- 224 c) dass die Einnahmesituation der NTB dauerhaft und substantiell verbessert werden
225 muss. Ein Fokus sollte hierbei auf unseren gewinnbringendsten Aktivitäten liegen.

226 **2.6 Personelle Situation: Personalvorbehalt**

227 Auch der personelle Handlungsspielraum der NTB ist gering.

228 Dies bedeutet,

- 229 a) dass alle Maßnahmen auch unter personellen Gesichtspunkten geprüft werden müs-
230 sen,
- 231 b) dass die NTB sich aktiv um neue Mitglieder und deren Ausbildung bemühen muss
232 (s.u.).

233 **2.7 Klärung des Status der Aartalbahn**

234 Die NTB muss darauf hinarbeiten, dass von Seiten der Kommunalpolitik die Frage nach
235 dem Unterhalt der Trasse im Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises beantwortet wird. Die
236 NTB führt zu diesem Zweck Gespräche mit allen Beteiligten (ESWE, Rheingau-Taunus
237 Kreis, Landeshauptstadt Wiesbaden).

238

239 **2.8 Lokschuppen**

240 Die NTB benötigt zum dauerhaften Werterhalt ihrer Fahrzeuge dringend einen eigenen
241 Lokschuppen. Da der in Bad Schwalbach „eingelagerte“ historische Lokschuppen (Grä-
242 venwiesbacher Lokschuppen) für unsere Zwecke zu klein ist und obendrein auf unserem
243 Grundstück keine Baugenehmigung zu erhalten ist, präferiert die NTB den Bau einer Fer-
244 tighalle auf einem an die Bahnanlagen der Aartalbahn angrenzenden Grundstück. Der
245 Grävenwiesbacher Lokschuppen soll entweder in ein zukünftiges Museumskonzept der
246 NTB integriert oder an eine geeignete Institution (Hessenpark o.ä.) abgegeben werden.
247 Langfristig sollte das Ziel der Errichtung eines historischen Lokschuppens jedoch nicht
248 aus den Augen verloren werden.

249

249 **3. Finanzkonzept / Fahraktivitäten / Marketing**

250 **3.1 Grundannahmen und Bestandsaufnahme**

251 Das Geschäft der NTB ist in vier Sparten aufgeteilt:

- 252 1. Regelzüge nach Fahrplan
- 253 2. Sonderzüge
- 254 3. Charterzüge
- 255 4. Nebengeschäfte (Gastronomie und Souvenirverkauf)

- 256
- 257 ▪ Eine mittel- und langfristige Rückschau auf unsere Fahrgastzahlen zeigt, dass wir das
- 258 Potential unserer Stammregion (Wiesbaden, Taunusstein, Mittleres Aartal) weitge-
- 259 hend ausgeschöpft haben und dass das Interesse an unseren Regelzügen stagniert .
- 260 Diese Feststellung wird durch die Tatsache bestätigt, dass über die Jahre betrachtet
- 261 der Anteil der Sonder- und Charterzüge am Betriebsergebnis kontinuierlich gestiegen
- 262 ist.
- 263 ▪ Ein weiterer Blick in die Statistik zeigt, dass wir unsere Gewinne mit Sonderfahrten,
- 264 Dampfcharterzügen und großen Dieselcharterzügen erwirtschaften.
- 265 ▪ Weitergehende statistische Analysen und Fahrgastbefragungen belegen, dass der ü-
- 266 berwiegende Teil unserer Fahrgäste eine Hin- und Rückfahrkarte kauft und den Aus-
- 267 flug mit einem kleinen Spaziergang oder einem Sonntagsessen verbindet. In der
- 268 Summe wird von dem größten Teil unserer Kunden damit ein Erlebnis gesucht. Der
- 269 Anteil der Fahrgäste, welche die NTB als reines Nahverkehrsmittel benutzen, ist dem-
- 270 gegenüber gering.
- 271 ▪ Die NTB hat sich ideell dem Erhalt der Aartalbahn verschrieben. Der Fokus unserer
- 272 Fahraktivitäten liegt daher auf Fahrten auf unserer eigenen Trasse.

273 **3.2 Ist-Stand**

274 In der vergangenen Dekade ließen sich auf der Stammstrecke der NTB nicht genügend
275 Einnahmen erzielen, um sowohl die laufenden Kosten zu decken als auch ausreichende
276 Rücklagen für die alle acht Jahre fälligen Hauptuntersuchungen (HU) unserer Triebfahr-
277 zeuge bilden zu können. Anders ausgedrückt bedeutet dies, dass die Summe der regulä-
278 ren Einnahmen in etwa die Kosten des regulären Betriebes, des Schuldendienstes sowie
279 für kleinere außerordentliche Investitionen und für kleinere Reparaturen deckten. Rück-
280 stellungen für Instandhaltung und Hauptuntersuchungen konnten jedoch nur in sehr be-
281 grenztem Umfang gebildet werden.

282
283 Die ohnehin geringen Rücklagen der NTB wurden in den Jahren 2007 und 2008 (Zwangsp-
284 pause aufgrund der Streckensperrung nach dem LKW-Anprall zu Pfingsten 2007 an die
285 Eisenbahnbrücke über die Flachstraße) fast vollständig verbraucht.

286
287 Die NTB ist daher mittelfristig nicht in der Lage ohne zusätzliche Einnahmen oder externe
288 Zuschüsse zu überleben und das Maß ihrer jetzigen Aktivitäten aufrechtzuerhalten.

289 **3.3 Zieldefinition**

290 Die NTB verfolgt das Ziel, ihren Fahrbetrieb im gesetzten Rahmen eines ehrenamtlich
291 und gemeinnützig wirtschaftenden Vereines finanziell auskömmlich und unabhängig von
292 regelmäßigen Zuschüssen der Öffentlichen Hand zu machen.

293 3.4 Folgerungen

- 294 ▪ Die Angebote im Bereich der Sonderfahrten und im Charterbereich sollten ausgewei-
295 tet werden, das Angebot im Regelzugbereich ist anhand der Statistik kritisch auf Ver-
296 besserungsmöglichkeiten zu überprüfen.
- 297 ▪ Einige Regelzugtage sollten durch Sonderzugtage ersetzt werden.
- 298 ▪ Die „Erweiterung“ unserer Strecke nach Wiesbaden Hbf und Mainz Hbf kann uns neue
299 Potentiale für Regel-, Sonder- und Charterzüge erschließen und uns den Zugang zu
300 Zuschussquellen in Rheinland-Pfalz eröffnen.
- 301 ▪ Die NTB muss ihr gesamtes Angebot in Bezug auf ihre touristischen Potentiale opti-
302 mieren und Bezugspunkte zur Region der Aartalbahn schaffen.
- 303 ▪ Die NTB sollte darüber hinaus Sonderzüge zu interessanten Zielen in der Region an-
304 bieten und so neue Fahrgäste gewinnen.
- 305 ▪ Eine verstärkte museale Ausrichtung („Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“) kann den
306 Regelbetriebes durch die Erhöhung des Erlebnisfaktors stärken. Eine stärkere museale
307 Ausrichtung birgt zudem die Chance im überregionalen Bereich neue Fahrgäste
308 (v.a. Museumseisenbahner und Eisenbahnenthusiasten) zu gewinnen.
- 309 ▪ Die NTB hält am Dampflokbetrieb fest, da die Dampflok unser Publikumsmagnet ist.
- 310 ▪ Das Marketing muss gestärkt werden.
- 311 ▪ Die NTB muss sich ferner um dauerhafte und verlässliche Zuschussgeber und Sponso-
312 ren bemühen.
- 313 ▪ Eine administrative Möglichkeit zum Erreichen dieses Zieles könnte die Schaffung ei-
314 nes mit Personen des öffentlichen Lebens besetzten Förderkreises bzw. eines Kurato-
315 riums sein.

316 3.5 Konsequenzen und Perspektiven

317 3.5.1 Sonderfahrten

318 Die NTB sollte neue Sonderzüge entwickeln. Die folgende Tabelle stellt eine Reihe erster
319 Ideen dar, ist jedoch für Erweiterung offen.

- 320 - Lesungen / Hörspiele Jim Knopf
- Krimizug: Lesung Eisenbahnkrimis (Gunter Haug / Höllenfahrt) oder andere populäre Krimis
- Krimizug: Improtheater (wie Krimidinner, Krimi im Bus, etc.)
- St.-Martins-Laternenumzug am Chausseehaus
- Neuauflage „Folk-mit-Dampf“
- Moorspektakel in Bad Schwalbach
- Mitternachtsspektakel / Mittsommerfahrt
- Spezielle Veranstaltungen für amerikanische Familien I: Independence Day, Halloween, Thanksgiving
- Spezielle Veranstaltungen für amerikanische Familien II: Auf den Spuren von Adolphs Busch (Gründer der Brauerei Anheuser-Busch (Budweiser), ✱ 1839 in Mainz-Kastel, † 1913 in der Villa Lindschied bei Bad Schwalbach, A. B. besuchte u.a. Langenschwalbach (heute Bad Schwalbach) mit seinem eigenen Salonwagen
- Spezielle Kinderprogramme
- Das Wirtschaftswunder auf der Eisenbahn
- Ausflugsfahrt zum Bahnhofsfest des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein
- Ausflugsfahrt zum Deutschen Weinlesefest
- Sonderzüge aus dem Taunus zu Spielen des SV WW
- Sonderzug zu Rhein-in-Flammen
- Sonderzug zum Mittelaltermarkt Burg Königstein
- Sonderzug zum Biedermeierfest in Eltville
- Sonderzug zum Weihnachtsmarkt der Nationen in Rüdesheim oder zum Breithardter Weihnachtsmarkt
- Sonderzüge zu anderen Stadteifesten
- Sonderzug zum Idstein Jazz Festival

- „Vier-Flüsse-Rundfahrt“ entlang Aar, Lahn, Mosel und Rhein
- Saisonöffnung oder Festakt mit Kaiser-Wilhelm, Sissy oder anderen Personen des Zeitalters des Historismus
Bezug: Historismuskonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden, Problem: Erfordert viel Vorarbeit, Zusammenarbeit mit Schauspielgruppen notwendig, es müsste wie bei Folk-mit-Dampf ein Kooperationspartner gefunden werden
- Auf den Spuren der Römer mit Führungen/Vorträgen zum Limes
- Rollende Weinprobe
Problem: Eignung der Wagen, Fahrt müsste sinnvollerweise auf der Rheinstrecke und nicht auf der Aartalbahn stattfinden
Mögliche Kooperationspartner: Verband Deutscher Prädikatsweingüter (VDP), Rheingauer Winzerverband, Großweingüter (Winzergenossenschaften, Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach, etc), Rheingau Taunus Kultur und Tourismus GmbH (RTKT)
- Fahrten in Zusammenarbeit mit lokaler Gastronomie
(z. B. Martinsgans- oder Spanferkelessen, Schlacht- oder Oktoberfest, Wein- oder Apfelweinernt)
- Sonderzug zur Sektkellerei Henkell mit Betriebsführung und Sektprobe
- Kooperation mit Oldtimerrallye Wiesbaden
Möglichkeiten: Anreise von Wiesbaden zur Strecke, Öffentlichkeitswirksamer Transport der Jury
- Bahnhofsfest Dotzheim oder Wiesbaden Hbf
- Laternenfahrt, eventuell mit Feuerwerk
- Geführte Waldwanderungen in Kombination mit einer NTB-Bahnfahrt (mögliche Kooperationspartner: 50° Nord, Hessen-Forst, Naturpark Rhein-Taunus, Priessnitz-Kneipp-Verein Wiesbaden)
- Kooperation mit der VHS Wiesbaden: theoretische Kurse über Dampflokomotiven oder Eisenbahnen unter Regie der VHS mit einem praktischen Teil in Regie der NTB.

321

322 In Zusammenarbeit mit ESWE Verkehr gilt es zu prüfen, ob für die Anreise zum Bahnhof
323 Wiesbaden-Dotzheim (nach dem Vorbild des Kult-Tickets zum Staatstheater) ein Kombi-
324 ticket angeboten werden kann.

325 3.5.2 Charterbereich

- 326 ▪ Es ist zu prüfen, ob unser Wagenpark für Charterangebote optimiert werden kann
327 (Stichworte: 1. Kl. Wagen, Wagen für besondere Veranstaltungsformen, Wagen mit
328 speziellen Einrichtungen für Caterer).
- 329 ▪ Nach jedem Charterzug wird ein kurzes Gespräch mit dem Besteller durchgeführt mit
330 dem Ziel Erkenntnisse über die Kundenzufriedenheit, Verbesserungsmöglichkeiten,
331 Angemessenheit unserer Preise und weitere Parameter zu gewinnen.
- 332 ▪ Charterkunden müssen noch stärker als bisher umworben werden.
- 333 ▪ Charterkunden werden in Kooperation mit lokalen Tourismusagenturen aktiv auf Aus-
334 flugsziele der Region sowie auf die lokale Gastronomie aufmerksam gemacht.
- 335 ▪ Langjährigen Charterkunden könnten Preisnachlässe angeboten werden.
- 336 ▪ Im Charterbereich sollen spezielle Pauschalangebote (z. B. „Komplettpaket Kinderge-
337 burtstag“ mit Kinderführung, Bahnfahrt, Führerstandsmitfahrten, Kindergeburtstags-
338 essen, Rückfahrt, NTB-Souvenir als Abschiedsgeschenk) entwickeln werden.

339 3.5.3 Ausweitung der Fahrten bis nach Mainz Hbf / Bedienung von Wiesbaden Hbf: Die 340 Aartalbahn kehrt nach Gleis 11 zurück!

341 Die NTB sollte unter Berücksichtigung des zu erwartenden finanziellen Mehraufwandes
342 kurzfristig prüfen, inwieweit ihre Züge im Mainzer Hauptbahnhof beginnen könnten und
343 ob vor der Fahrt auf der Aartalbahn ein Zwischenstop im Wiesbadener Hauptbahnhof ein-
344 gelegt werden kann.

345 Das Ziel ist neben der Motivation der NTB-Mitglieder („Wir kehren auf Gleis 11 zurück!“)
346 die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale. Die NTB müsste jedoch in diesem Fall die Fä-
347 higkeit erwerben mit ihren Lokomotiven (Geschwindigkeit, Zulassungen, technische Aus-
348 rüstung), Waggons (geschlossene Waggonübergänge, Zulassungen) und Personalen

349 (Zertifikate der Lokpersonale und Zugführer) auf Hauptstrecken der DB fahren zu kön-
350 nen. Zudem müssten die Weichen des Streckenabschnittes Wiesbaden-Henkel – Wiesba-
351 den-Dotzheim instand gesetzt werden. Die im Hinblick auf die angestrebte „Streckener-
352 weiterung“ nach Wi Hbf und Mz Hbf anfallende Mehr- und Einmalkosten (Stichwort Öff-
353 fentlichkeit der gesamten Infrastruktur, Reparatur der Weichen im Abschnitt Landes-
354 denkmal - Wiesbaden-Dotzheim) können nicht alleine vom Träger der Infrastruktur (ES-
355 WE–Verkehrs GmbH als EIU) getragen werden, sondern es sollte darauf hingewirkt wer-
356 den dass sich die Landeshauptstadt Wiesbaden und das Land Hessen an den Kosten
357 beteiligen.
358 Ein positiver Nebeneffekt der „Erweiterung“ der Aartalbahn bis nach Mainz wäre, dass wir
359 so in die Lage versetzt würden, auf der Suche nach potentiellen Partnern auch an die
360 Landeshauptstadt Mainz, an das rheinland-pfälzischen Landesamt für Denkmalpflege und
361 die Tourismusinstitutionen des Landes Rheinland-Pfalz heranzutreten.
362 In einer zeitliche begrenzten Testphase wäre daher unter wirtschaftlichen und personel-
363 len Aspekten zu prüfen, ob generell alle Züge, einzelne Regelzüge oder nur bestimmte
364 Sonderfahrten in Mainz Hbf beginnen sollten.

365 *3.5.4 Fahrten auf Strecken der DB*

366 Neben den Aktivitäten auf unserer eigenen Strecke sollte die NTB in der Lage sein einige
367 interessante Angebote in der näheren Umgebung anzubieten.
368 Möglich wären hier Charterzüge auf Strecken der DB, Sonderfahrten zu Ereignissen in der
369 Region (zum Beispiel Rhein in Flammen, Fahrt zum Mittelalterspektakel auf der Burg Kö-
370 nigstein, Weihnachtsmärkte in Rüdesheim oder Hofheim, eine Wiederholung des Wiesba-
371 dener Bahnhoffestes, eine Zusammenarbeit mit der Route der Industriekultur, eine Rol-
372 lende Weinprobe auf der Rheinstrecke in Kooperation mit regionalen Partnern, eine
373 Rhein-Main-Rundfahrt in Zusammenarbeit mit den Museumseisenbahnen in Frankfurt,
374 Hanau und Darmstadt).
375 Neben der Erschließung von neuen Einnahmequellen könnte die NTB so ihren Bekannt-
376 heitsgrad innerhalb der Museumseisenbahnszene erhöhen und durch ihr öffentliches Auf-
377 treten neue Fahrgäste für die Regelzug-, Sonderfahrt- und Charterprogramme werben.
378 Auch hierfür ist jedoch der Erwerb der „DB-Hauptstreckenfähigkeit“ (s.o.) notwendig.

379 *3.5.5 Regelzüge*

380 Die NTB setzt den eingeschlagenen Weg fort, die Regelzüge durch verstärkte Werbe- und
381 Marketingaktivitäten zu stärken. Gleichzeitig gilt es die vorhandenen Angebote auf Basis
382 der durch Fahrgaststatistiken und Umfragen gewonnenen Erfahrungen zu optimieren.

383 *3.5.6 Die Einbindung der Aartalbahn in die Region, Zusammenarbeit mit lokaler Gastro- 384 nomie und anderen Ausflugszielen, Streckenbegleitbroschüre*

385 Zur Steigerung des „Ausflugswertes“ der NTB ist es wichtig die Aartalbahn mit anderen
386 Einrichtungen der Region zu verknüpfen. Dieser Ansatz verfolgt das Ziel, die Fahrgäste
387 der NTB nicht nur einmal quer durch den Taunus und zurück zu transportieren, sondern
388 sie aktiv an die Besonderheiten der Region heranzuführen.
389

390 Die NTB stellt zu diesen Zweck in ihren Zügen eine „Streckenbegleitbroschüre“ mit allen
391 relevanten Informationen (Wo gibt es welche Gastronomie mit welchen Spezialitäten? Wo
392 beginnen welche Wander- und Fahrradwege? Welche Sehenswürdigkeiten gibt es entlang
393 der Strecke und in der Nähe der Bahnhöfe? Was kann ich entlang der Strecke unterneh-
394 men? Wie ist die Geschichte der Aartalbahn und der Region?) zur Verfügung.
395

396 Sie strebt an, gemeinsam mit den Betreibern lokaler oder regionaler Ausflugsziele und
397 Gastronomiebetriebe gemeinsame Angebote (z. B. gegenseitige Nachlässe auf Getränke,
398 Eintrittskarten oder Fahrscheine bei Vorlage der jeweiligen Karte eines Partners) zu erar-
399 beiten und zu vermarkten sowie für die Fahrgäste der Regelzüge und die Kunden der
400 Charterzüge kombinierte Ausflugspakete (z. B. Bahnfahrt mit der NTB, Führungen in den
401 Städten oder am Limes, Wanderungen, Besuch einer anderen Ausflugsattraktion, Einkehr
402 in der Gastronomie, Rückreise mit der NTB) zu entwickeln. Mögliche Adressaten könnten

403 neben den ortsansässigen Gastronomen die Bad Schwalbacher Kurbahn, das Taunus
 404 Wunderland, die Nerobergbahn, das Kur-, Stadt- und Apothekenmuseum Bad Schwal-
 405 bach, das Limes Informationszentrum und das Eisenbahnmuseum Darmstadt-
 406 Kranichstein sein.

407
 408 Auch im Bereich der Sonderzüge der NTB ist diese Strategie zu verfolgen. Mögliche An-
 409 knüpfungspunkte könnten hier Fahrten mit gastronomischem Schwerpunkt (Martinsgans-
 410 oder Spanferkelessen, Schlacht- oder Oktoberfest, Wein- oder Apfelweinernte) oder the-
 411 matische Anknüpfungspunkte (Sonderfahrten zu Weihnachts- oder Stadtteilsten, Son-
 412 derfahrt zu Firmenjubiläen mit Werksbesichtigung, Sonderfahrt auf den Spuren der Rö-
 413 mer mit Führungen/Vorträgen zum Limes, Sonderfahrten mit dem Schwerpunkt Kur,
 414 Wellness, Erholung in Bad Schwalbach).

415 *3.5.7 Sonderzüge in umgekehrter Richtung: Angebote für die Anwohner des Rheingau-*
 416 *Taunus-Kreises*

417 Zur Einbindung der Region gehört auch, dass die Nassauische Touristik-Bahn nicht nur
 418 Fahrgäste in die Region bringt, sondern auch die Einwohner der Region zu Hause abholt.
 419 Als Konsequenz werden zukünftig - wann immer dies betrieblich und wirtschaftlich mög-
 420 lich und sinnvoll sein sollte – die Sonderzüge der NTB auch in „umgekehrter Richtung“ für
 421 die Anwohner des Rheingau-Taunus-Kreises angeboten. Auch wenn dies nahezu unver-
 422 meidlich Leerfahrten zur Folge haben wird, dient dies nicht zuletzt auch der optimalen
 423 Ausnutzung des Fahrgastpotentials der Aartalbahn.

424 *3.5.8 Die Einbindung der Aartalbahn in Wanderkonzepte, Touristische Hinweisschilder*

425 Die NTB setzt sich dafür ein, in bestehende und zukünftige Wanderkonzepte der Region
 426 eingebunden zu werden. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang eine Erwähnung in den
 427 einschlägigen Wanderführern und Internetseiten, eine Wanderwegbeschilderung ab der
 428 Bahnsteigkante und einheitliche Hinweise zu den Bahnhöfen der Aartalbahn im gesamten
 429 Wanderwegenetz.

430
 431 Gegenüber den Straßenverkehrsbehörden soll darauf hingewirkt werden, dass diese mit
 432 touristischen Hinweisschildern (Zeichen 386 der StVO) auf die Museumsbahnhöfe der
 433 NTB hinweisen.

434 *3.5.9 Umsteigemöglichkeiten im Rheingau-Taunus-Kreis, Kombiticket*

435 Die NTB strebt an, den Fahrplan der Regelzüge derart zu optimieren, dass unseren Fahr-
 436 gästen der Umstieg zu den folgenden Ausflugszielen ermöglicht wird. Der Optimierung-
 437 fähigkeit des Fahrplanes sind jedoch durch die vorhandenen Fakten (z.B. die gegebenen
 438 Fahrabstände zwischen den Bahnhöfen) enge Grenzen gesetzt. Die folgende Liste ist da-
 439 her nach Priorität geordnet,
 440

Priorität	NTB-Bahnhof	Bus in Richtung	Ausflugsziel
1	Bad Schwalbach	Kurhaus	Kurbahn Bad Schwalbach, Kurpark, Innenstadt Bad Schwalbach
2	Bad Schwalbach	Ausflugslinie des RTV	Wispertal - Lorch
3	Hahn-Wehen	Seitzenhahn	Taunus Wunderland
4	Breithardt oder Hohenstein (Nassau)	Hofgut Georgenthal	Limes Informationszentrum

441
 442 In Zusammenarbeit mit dem RTV ist zu klären, ob für die obigen Verbindungen Kombiti-
 443 ckets angeboten werden können. Die Maßnahmen verfolgen das Ziel, die Regelzüge der
 444 NTB attraktiver zu machen.
 445

445 *3.5.10 Kooperation mit lokalen Tourismusagenturen*

446 Die bereits begonnene verstärkte Zusammenarbeit mit den lokalen Tourismusagenturen
447 und Büros soll fortgesetzt werden. Eines der wesentlichen Ziele ist es, dass in jeder A-
448 gentur der Region Infomaterial der NTB bereitliegt und unsere Plakate aushängen. Die
449 NTB verfolgt darüber hinaus das Ziel, eine geschlossene Marketingkette herzustellen. Al-
450 len Büros soll aus diesem Grunde die Möglichkeit eröffnet werden, die Produkte der NTB
451 im Anschluss an die Beratung ihrer Kunden direkt im Vorverkauf vertreiben zu können.
452 Auch wäre in Zusammenarbeit mit den Agenturen zu klären, ob sie als Vermittler für un-
453 sere Charterzüge auftreten könnten.

454 *3.5.11 Zusammenarbeit mit Reisebüros*

455 Zur Steigerung der Attraktivität der Regelzüge und zur Gewinnung weiterer Charterkun-
456 den, will die NTB bei Anbietern von Tagesausflügen Angebote der NTB platzieren und in
457 entsprechenden Medien bewerben.

458 *3.5.12 Sonstige Kooperationspartner und Einbindung in die Region*

- 459 ▪ Die NTB sollte sich für Sonderfahrten im Bereich Kultur und Tourismus geeignete
460 Partner suchen, die als Besteller oder Mitveranstalter auftreten.
- 461 ▪ Ebenso wichtig ist eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Arbeits-
462 kreis Aartalbahn und mit allen anderen Vereinen und Institutionen, welche einen Be-
463 zug zur Eisenbahn, zur Aartalbahn haben oder in den Bereichen nachhaltige Regional-
464 entwicklung oder Fremdenverkehr tätig sind.

465 *3.5.13 Vertrieb der Produkte der NTB*

466 Die NTB hat sicherzustellen, dass die Produkte der NTB auch zukünftig sowohl über einen
467 NTB-eigenen Verkauf am Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim sowie über externe Vorverkaufs-
468 stellen und den Internetauftritt der NTB bezogen werden können.

469 *3.5.14 Stärkung der Kundenbindung: Direkt-Marketing sowie Rabatt- und Abo-Pro-
470 gramme*

471 Da erste Befragungen gezeigt haben, dass ein hoher Anteil der Kunden der NTB aus
472 „Wiederholungstätern“ besteht, gilt es dieses Kundensegment sorgsam zu „pflegen“. Die
473 NTB wird aus diesem Grunde Rabatt- und Abo-Programme für ihre Stammkunden entwi-
474 ckeln und zudem versuchen, diese gezielt anzusprechen.

475 *3.5.15 Vermietung von Zügen und Wagen an andere Eisenbahnunternehmen*

476 Diese Einnahmemöglichkeit stand uns in den letzten Jahre wegen unserer erzwungenen
477 Insellage nicht zur Verfügung, sollte jedoch zukünftig vermehrt innerhalb der Museums-
478 eisenbahnerszene oder im Bauzugsektor beworben werden. Auch hierfür ist der Erwerb
479 der „DB-Hauptstreckenfähigkeit“ (s.o.) notwendig.

480 *3.5.16 Der Museumseisenbahnfahrgast*

481 Viele der aktiven Mitglieder der NTB besuchen in ihrer Freizeit interessante Museumsei-
482 senbahnen in ganz Deutschland. Auch wenn wir sicherlich nie mit Attraktionen wie der
483 Harzquerbahn mithalten können werden, gilt es zu überprüfen, durch welche Maßnahmen
484 die NTB für diesen Personenkreis interessanter gemacht werden kann. Möglich wäre bei-
485 spielsweise eine Sonderfahrt oder ein spezielles Angebot welches sich explizit an diese
486 Fahrgastgruppe wendet und verstärkt auf technische Belange Rücksicht nimmt (Sonder-
487 fahrt mit Besichtigung des Stellwerkes in SWA und anderer Besonderheiten, Angebot an
488 Regelzugtagen in Kleingruppen am Vorbereitungsdienst der Dampflok teilnehmen zu
489 können, spezielle Photohalte). Auch eine Kooperation mit „eisenbahnaffinen“ Vereinen
490 und Institutionen (z. B. Eisenbahnfreunde Mainz-Wiesbaden, Rheingauer Eisenbahn-
491 freunde, Märklin-Insider-Club) bietet sich an.

492 *3.5.17 Souvenirverkauf im Bahnhof und in den Zügen*

493 Der bereits begonnene Ausbau des Souvenirverkaufes (Erweiterung des Sortimentes,
494 Präsentation in Vitrinen) ist fortzusetzen und durch die Bildung einer entsprechenden Ar-
495 beitsgruppe zusätzlich zu stärken.

496 *3.5.18 Bahnhofsgaststätte*

497 Unsere Bahnhofsgaststätte ist für die ausschließliche Nutzung als interner Clubraum und
498 Gastrolager zu schade. Sofern es personell machbar sein sollte, könnte die Gaststätte an
499 Fahrtagen für unsere Besucher geöffnet und ein kleines gastronomisches Angebot prä-
500 sentiert werden. Die Vorbereitung der Zuggastro findet zukünftig im Sommerbahnhof und
501 in der Küche statt. Zudem soll die Vermietung durch einen speziellen kleinen Prospekt
502 beworben werden,

503 *3.5.19 Der Fahrgast: Das unerforschte Wesen / Fahrgaststatistik- und befragung*

504 Der Fahrgast ist für die NTB ein bislang relativ unerforschtes Wesen. Um unser Angebot
505 erfolgreich an der tatsächlichen Nachfrage orientieren zu können, ist zu prüfen, ob in Zu-
506 sammenarbeit mit Studenten der Wiesbadener Fachhochschule eine kleine, systemati-
507 sche Marketingstudie realisiert werden kann, andernfalls ist eine solche mit eigenen Res-
508 sourcen durchzuführen.

509
510 Außerdem wird die bereits begonnene statistische Auswertung der Fahrgastzahlen und
511 die interne Fahrgastbefragung der NTB kontinuierlich fortgesetzt.

512 *3.5.20 Information der Fahrgäste / Werbung*

- 513 ▪ Der bislang bestehende Infoverteiler der Internetseite wird durch einen schriftlichen
514 Infoverteiler ergänzt werden. Beide Verteiler sollten verstärkt genutzt werden.
- 515 ▪ In unseren Wagen sollte ein kleines Infoblatt ausgelegt werden („Ihr Zugbegleiter“
516 der NTB).
- 517 ▪ Es ist zu prüfen, inwieweit die Brücken der Aartalbahn für Eigenwerbung genutzt wer-
518 den können.

519 *3.5.21 Neuausrichtung der Gastronomie*

520 Die Gastronomie der NTB legt einen Fokus auf das Angebot von regionaltypischen Spei-
521 sen und Getränken zu (für Familien) akzeptablen Preisen. Generell sollte die Produktpa-
522 lette derart ausgestaltet und das Angebot derart geplant werden, dass möglichst wenig
523 verderbliche Lebensmittel gegebenenfalls entsorgt werden müssen und der Verkaufs-,
524 Zubereitungs- und Logistikaufwand in einem optimalen Verhältnis zum Ertrag stehen
525 (Stichwort: „Weniger ist mehr“). Dabei sind regionale Produkte zu bevorzugen..

526
527 Die Arbeitsgruppe Gastronomie hat ein professionelles Erscheinungsbild in Bezug auf die
528 Präsentation ihrer Waren und Mitarbeiter sicherzustellen.

529 **4. Trassenunterhalt**

530
531 Eine funktionierende und zuverlässig unterhaltene Aartalbahn ist für die NTB sowohl aus
532 wirtschaftlichen als auch aus ideellen Gründen von essentieller Bedeutung.

533
534 Da der „schwere“ Trassenunterhalt (v.a. die Unterhaltung und Sanierung des Oberbaus
535 sowie der Brücken und Tunnelbauwerke) nicht aus den Einnahmen des Fahrbetriebes der
536 NTB erwirtschaftet werden kann, schlägt die NTB dem Träger der Infrastruktur (EIU) vor,
537 dass die NTB lediglich Teile des „leichten“ Trassenunterhaltes übernimmt und der
538 „schwere“ Teil des Trassenunterhaltes aus öffentlichen Geldern bestritten wird.

539
540 Mögliche Leistungen der NTB im Bereich des „leichten“ Trassenunterhaltes umfassen:

- 541 (a) die Leistungen der Freischneiderrotte der NTB,
542 (b) Arbeitszüge,
543 (c) die selbstständige Wartung der Weichen, Stellwerke und mechanischen Bahnüber-
544 gänge,
545 (d) die Versorgung der elektrischen Bahnübergänge im Streckenabschnitt Eiserne Hand
546 – Hohenstein (Nassau) mit elektrischer Energie,
547 (e) die generelle Verkehrssicherungspflicht der Bahnsteige und Zuwege im Bahnhof
548 Wiesbaden-Dotzheim,
549 (f) die Verkehrssicherungspflicht an Betriebstagen der NTB an allen übrigen Bahnhöfen
550 und Haltepunkten.

551

552 Die Rotte ist im Regelfall mit motorgetriebenen Freischneidegeräten, Handsägen und Ast-
553 scheren, sowie im Bedarfsfall mit Schaufeln, Spaten, Spitzhacken, Schottergabeln und
554 Weichenbesen auszurüsten. Zusätzlich stellt die NTB sicher, dass im begrenztem Umfang
555 eine Motorsäge mit Bediener gestellt werden kann. Die Rotte kann im Rahmen ihrer Fä-
556 higkeiten und Ausrüstung vom EIU im Streckenabschnitt Wiesbaden-Ost / Wiesbaden Hbf
557 – Wiesbaden Landesdenkmal – Hohenstein (Nassau) für den Unterhalt der Infrastruktur
558 eingesetzt werden.

559

560 Die NTB stellt jährlich maximal zehn Arbeitszüge für den Streckenabschnitt Wiesbaden-
561 Ost – Hohenstein (Nassau) zur Verfügung. Diese bestehen aus einem Dieseltriebfahr-
562 zeug, ein oder zwei Flachwagen und (bei Bedarf) aus einem Personenwagen und sind mit
563 einem AZ-Führer und einem Tf-Führer sowie (bei Bedarf) mit dem Personal der Frei-
564 schneiderrotte besetzt. Sofern die Stadt Taunusstein der NTB ihren Freischneideunimog zu
565 den im Herbst 2009 gültigen Konditionen zur Verfügung stellt und der Bediener des Uni-
566 mogs terminlich verfügbar ist, können Arbeitszüge zusätzlich durch den Freischneideuni-
567 mog der Stadt Taunusstein ergänzt werden.

568

569 Die NTB gewährleistet jährlich im Minimum 600 Mannstunden. Diese werden im Regelfall
570 an Samstagen erbracht.²

571

572

573 Der NTB sollte im Gegenzug das Recht eingeräumt werden, die Infrastruktur der Aartal-
574 bahn unentgeltlich für Ihre Aktivitäten zu benutzen.

575

576 Die Modalitäten der Nutzung der Infrastruktur durch die NTB und der Umfang der im Ge-
577 genzug zu erbringenden Leitungen der NTB sollen mit den Trägern der Infrastruktur in
578 geeigneter Form schriftlich fixiert werden.

579

580 Die NTB muss zudem darauf hinarbeiten, dass von Seiten der Kommunalpolitik die Frage
581 nach dem Unterhalt der Trasse im Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises beantwortet
582 wird. Die NTB führt zu diesem Zweck Gespräche mit allen Beteiligten (ESWE, Rheingau-
583 Taunus Kreis, Landeshauptstadt Wiesbaden).

584

585 Sofern die Züge der NTB ab Wiesbaden Hbf oder Mainz Hbf verkehren sollen, müssen die
586 Strecke nach Wiesbaden-Ost personenverkehrstauglich gemacht (Reparatur der Wei-
587 chen) sowie die Bahnhöfe Wiesbaden-Landesdenkmal und Wiesbaden-Waldstraße freige-
588 schnitten werden. Di im Hinblick auf die angestrebte „Streckenerweiterung“ nach Wi Hbf
589 und Mz Hbf anfallende Mehr- und Einmalkosten (Stichwort Öffentlichkeit der gesamten
590 Infrastruktur, Reparatur der Weichen im Abschnitt Landesdenkmal - Wiesbaden-
591 Dotzheim) nicht alleine vom Träger der Infrastruktur (ESWE –Verkehrs GmbH als EIU)
592 getragen werden. Die NTB strebt daher an für das Freischneiden der Bahnhöfe und die
593 Instandsetzung der Weichen einen Zuschuss (bei der Landeshauptstadt Wiesbaden, dem
594 Ortsbeirat Biebrich und dem Land Hessen) zu beantragen. Die NTB arbeitet in diesem Be-
595 reich eng mit dem Träger der Infrastruktur zusammen.

596

² Die geleisteten Arbeitsstunden werden durch Nachweise an die Berufsgenossenschaft dokumentiert. An- und Abfahrtszeiten sowie die Rüstzeiten der Tfz- und Az-Führer gelten als Arbeitsstunden.

596 **5. Fahrzeuge**

597 **5.1 Lokomotiven**

598 *5.1.1 Anforderungen*

- 599 ▪ Eignung sowohl für die Aartalbahn als auch für den Einsatz auf Hauptstrecken der DB
- 600 ▪ Einbindung in das museale Konzept der NTB
- 601 ▪ Dauerhafte Bereitstellung einer Dampflokomotive und einer Diesellokomotive

602 *5.1.2 Bestand*

Lok	Zustand	
50 3576	betriebsfähig	Erhalt
Tkp	Abgestellt Aufarbeitung nötig	Verkauf
V2	betriebsfähig	Erhalt für den Zweizugbetrieb, kostengünstigere Charterzüge, Streckenunterhaltung, Reserve für die Dampflokomotive (Ausfälle wegen Waldbrandgefahr und Reparaturen), s.u.
V3	In Aufarbeitung	Reserve für die V2 (s.u.)
Köf	nicht vorhanden	Sofern kostenneutral möglich: Anschaffung für Rangierbetrieb und kleinere Bauzüge
Klv 53	Nicht betriebsfähig	Aufarbeitung mit Drittmitteln

603 *5.1.3 Perspektive I: Aufarbeitung der 50 3576, Beschaffung einer weiteren Dampflokomotive, Verkauf der Tkp*

605 Zunächst gilt es, die für die (nach Ablauf der laufenden HU-Periode fällige) Aufarbeitung
606 der 50 3576 notwendigen finanziellen Mittel bereit zu stellen. Da es in der vergangenen
607 HU-Periode nicht gelungen ist, zu diesem Zweck ausreichende Rückstellungen zu
608 bilden, muss sich die NTB um Stiftungsgelder, Sponsoren, öffentliche Mittel sowie
609 um Groß- und Kleinspender bemühen.
610 Zur langfristigen Sicherstellung einer betriebsfähigen Dampflokomotive, sollte die
611 NTB mittel- bis langfristig eine weitere Dampflokomotive beschaffen. Diese soll
612 zur nächsten turnusgemäßen Aufarbeitung (Winter 2019) der 50 3576 in den Dienst
613 gestellt werden und in dieser Zeit die 50 3576 ersetzen. In der Folge würde dies
614 bedeuten, dass immer eine Dampflokomotive aufgearbeitet werden kann, während
615 die andere Lokomotive im Dienst ist. Kriterien für die Anschaffung sind ein mittlerer
616 bis guter Erhaltungszustand, Typischer Einsatz in den 50er Jahren und auf Nebenstrecken,
617 Tauglichkeit sowohl für die Aartalbahn als auch für Außeneinsätze, museal interessant.
618
619
620
621
622
623
624
625
626



Abbildung 1 : 50 3576

627 Da die TKP a) auf Grund zu geringer Vor-
628 räte für unsere Strecke nur bedingt geeig-
629 net, b) aufgrund einer zu geringen
630 Höchstgeschwindigkeit für die große, weite
631 Welt gänzlich ungeeignet ist und c) als
632 polnische Rangierlok inkompatibel mit dem
633 musealen Konzept (Einsatz typischer Fahr-
634 zeuge) der NTB ist, ist eine kurz- bis mit-
635 telfristige Aufarbeitung der Lok aus finan-
636 zieller Sicht uninteressant. Sofern ein adä-
637 quater Verkaufserlös erzielt werden kann,
638 ist ein Verkauf mit hoher Priorität zu for-
639 cieren. Andernfalls sollte die Lokomotive
640 von außen aufgearbeitet und an der
641 Werkstatttrampe abgestellt werden. Dort
642 könnte sie dann im Vorfeld der Zugfahrten
643 unter Aufsicht eines Führers besichtigt werden.



Abbildung 2 : Tkp 4408

644 5.1.4 Perspektive II: Erhalt der V2 und V3

645 Die Vorhaltung einer betriebsfähigen Diesellokomotive ist als
646

- 647 ■ notwendige Komponente des Zweizugbetriebes,
- 648 ■ Reserve für die Dampflok bei Waldbrandgefahr und technischen Ausfällen
- 649 ■ kostengünstigere Alternative zur Dampftraktion bei Charterfahrten und Sonderzügen
- 650 ■ Lokomotive für Arbeitszüge

651 für die NTB unerlässlich.

652
653 Es ist gleichzeitig sinnvoll die zweite Diesellokomotive der NTB als Reserve für den Zeit-
654 raum einer notwendigen Aufarbeitung der ersten Lokomotive vorzuhalten.
655 Wenn aus finanziellen Gründen die Vorhaltung der Reservelokomotive abgelehnt wird,
656 muss sichergestellt werden, dass die turnusmäßige Aufarbeitung der ersten Lokomotive
657 in der Winterpause stattfindet und bis zu Beginn der Fahrsaison abgeschlossen wird. Die-
658 ses scheint aber mit Blick auf die personellen und finanzielle Ressourcen der NTB reich-
659 lich unrealistisch und würde zudem bedeuten, dass im betreffenden Winterhalbjahr keine
660 Diesellokomotive für Bauzüge zur Verfügung steht.

661 5.1.5 Perspektive III: Köf

662 Nach dem (bereits erfolgten) Verkauf der ehemali-
663 gen NTB-Diesellok V4 sollte der Erwerb einer Köf
664 II oder Köf III für den Rangierdienst und für leichtere
665 Bauzüge ins Auge gefasst werden. Aufgrund
666 der angespannten finanziellen Situation der NTB
667 könnte an das Vorgehen der jüngsten Vergangen-
668 heit angeknüpft und erneut versucht werden eine
669 entsprechende Kleinlokomotive aus Privatbesitz
670 für den Einsatz auf der Aartalbahn zu gewinnen.
671 Gegebenenfalls ist in diesem Kontext (aufgrund
672 ihrer höheren Leistungsfähigkeit) eine Köf III zu
673 bevorzugen.



Abbildung 3 : Köf II

674 5.1.6 Klv

675 Der KLV 53 sollte mit Drittmitteln aufgearbeitet
 676 werden, da dieser (mit entsprechenden Anbautei-
 677 len) die NTB in die Lage versetzen würde, Projek-
 678 te der Streckenunterhaltung wesentlich effektiver
 679 als bisher durchzuführen.



Abbildung 4 : Klv 5300302 Klv

680

681 5.1.7 Prioritätenliste

Rang	Maßnahme
1	Erhalt einer betriebsfähigen Dampflok
2	Erhalt einer betriebsfähigen Diesellok
3	Beschaffung einer weiteren Dampflok
4	Parallele Aufarbeitung der zweiten Diesellok
5	Kostenneutrale Beschaffung einer Köf II oder Köf III
6	Aufarbeitung des Klv

682 5.2 Reisezugwagen

683 5.2.1 Anforderungen

- 684 ▪ Eignung sowohl für die Aartalbahn als auch für den Einsatz auf Hauptstrecken der DB
- 685 ▪ Einbindung in das museale Konzept der NTB

686 5.2.2 Bestand

Bez.	DB*	Zustand	Ausstattung	Besitzer	
B3yg	x	EBO Frist	58 Sitzplätze	NTB / Tsst.	Erhalten
B3yg	x	EBO Frist	58 Sitzplätze	NTB / Tsst.	Erhalten
Bi	-	EBO Frist	52 Sitzplätze	NTB	Spantenwagen, s.u.
Bi	-	EBO Frist	52 Sitzplätze	NTB	Spantenwagen, s.u.
Bi	-	EBO Frist	52 Sitzplätze	EFMZ	Spantenwagen, s.u.
Bd4yg	x	BOA Frist	36 Plätze +NTB Mehrzweckabteil		Zulassung nach EBO
Pwi	-	EBO Frist	17 Plätze + Ga-Privat strotheke		Thekenwagen, Erhalten, s.u.
AB3yge		Restaurierungs- bedürftig	24+24 Plätze 1. und 2. Klasse	NTB	Aufarbeitung
Ai	x	Restaurierungs- bedürftig	1. Klasse	Privat	
Bd4yg		Brandschaden		NTB	s.u.
B4yg		Brandschaden	72 Sitzplätze		Aufarbeitung

687

688 DB* = Prinzipielle Tauglichkeit für Hauptstrecken der DB

689

689 5.2.3 *Bewertungskriterien I: Möglichkeiten der Zugbildung / Notwendigkeit der Bildung*
690 *von längeren Zügen*

691 Zur Zeit ist die Bildung von bis zu zwei Zugeinheiten (ein Umbauwagenzug, ein Spanten-
692 wagenzug) mit jeweils 150-200 Sitzplätzen und einem zusätzlichen Fahrradwagen mög-
693 lich. Für gewinnbringende Sonderfahrten auf Hauptstrecken der DB muss die NTB die Fä-
694 higkeit zur Bildung von längeren Zugeinheiten erwerben (300-450 Sitzplätze). Bei einem
695 eventuellen Zukauf sollten nur außentaugliche Wagen erworben werden.

696 5.2.4 *Bewertungskriterien II: Einsatzfähigkeit auf Hauptstrecken der DB*

697 Bislang sind nur zwei Wagen (2x B3yg) außentauglich. Ein dritter Wagen (Bd4yg) könnte
698 durch eine Änderungszulassung außentauglich gemacht werden, zwei weitere Wagen
699 (AB3yge und B4yg) könnten wieder instand gesetzt werden.

700
701 Dies bedeutet, dass zur Zeit nur ein außentauglicher Zug mit exakt 220 Sitzplätzen ge-
702 bildet werden kann. Sofern ein regelmäßiger Betrieb auf DB-Strecken angestrebt wird,
703 sind in dieser Kategorie die vorhanden Wagen aufzuarbeiten oder alternativ zusätzliche
704 Wagen zu beschaffen, so dass ein außentauglicher Zug mit 300-450 Sitzplätzen gebildet
705 werden kann.

706 5.2.5 *Perspektive I: Anschaffung eines neuen Wagens für die Gastronomie*

707 Die Gastro benötigt langfristig ein neues, optisch an-
708 sprechendes und leistungsfähiges Domizil. Der Pwi
709 scheint hierfür wegen seiner Bauart (Platzangebot,
710 Fahrkomfort, optischer Inneneindruck, keine Einsatz-
711 möglichkeit auf Hauptstrecken der DB, zu einfache Aus-
712 stattung für hochwertige Charterzüge) nur bedingt ge-
713 eignet. Er sollte daher mittel- bis langfristig ersetzt
714 werden. Ein neuer Gastrowagen sollte eine hochwertige
715 und (entsprechend unseres Konzeptes) authentische
716 Innenausstattung (Anlehnung an Mitropa der 50er Jah-
717 re) aufweisen, über die notwendige technische Ausstat-
718 tung (Kühlschrank, Stromversorgung) verfügen und auf
719 Hauptstrecken der DB eingesetzt werden können.



Abbildung 5 : Pwi 114 743 Mz

720
721 Es scheint in diesem Kontext mehr als fraglich, ob die oben angesprochenen Ziele mit
722 einem Eigenbau erreicht werden können. Die NTB sollte daher – auch wenn dies in einem
723 gewissen Widerspruch zum musealen Konzept der NTB stehen mag (auf Nebenstrecken
724 verkehrten keine Restaurantwagen) - die Anschaffung eines komplett eingerichteten
725 Gastrowagens (Restaurantwagen mit eingebauter Küche/Theke, Stromversorgung und
726 ausreichender Lagerkapazität) beschließen und sich um Drittmittel bemühen.

727

729 5.2.6 *Perspektive II: Spantenwagen*

730 Die Spantenwagen sind a) wegen fehlender Übergänge
731 nicht außentauglich und b) wegen ihrer Herkunft (Öster-
732 reich) aus musealen Gesichtspunkten problematisch. Sie
733 erfreuen sich andererseits einer gewissen Beliebtheit bei
734 Vereinsmitgliedern und Fahrgästen, da auf den Außen-
735 plattformen die Dampflok hautnah erlebt werden kann.

736
737 Die Spantenwagen sollten trotzdem mittelfristig durch
738 Umbauwagen oder bauartgleiche Wagen aus Deutsch-
739 land ersetzt werden. Bis dahin wird im Rahmen der
740 Fahrgastbefragung (s.o.) in Erfahrung gebracht, welchen
741 Stellenwert die Spanten bei unseren Fahrgästen ein-



Abbildung 6 : Spantenwagen

742 nehmen. Bei den kurzfristig anstehenden Fristarbeiten ist auf eine umfängliche Restau-
743 rierung zu verzichten.

744 5.2.7 Perspektive III: Ai und Pwi

745 Bis zu einer endgültigen Klärung des Status der Wagen sollte wie folgt verfahren werden.

746 5.2.7.1 Ai

747 Da die Aufarbeitung aufgrund der Schäden an der Karosserie recht umfangreich ausfallen
748 dürfte und der Wagen als Plattformwagen nicht in unserer Konzept passt, wird der Aufar-
749 beitung vorerst eine niedrige Priorität zugeordnet.

750 5.2.7.2 Pwi

751 Der Pwi sollte bis zum Ersatz des Fahrzeuges durch einen neuen Gastrowagen (siehe o-
752 ben Abschnitt 5.2.5, S. 17) zunächst erhalten bleiben. Danach muss über eine weitere
753 Verwendung entschieden werden.

754 5.2.8 Perspektive IV: Aufarbeitung AB3yg

755 Da der Wagen in das Konzept der NTB passt, optisch zu den attraktivsten Fahrzeugen der
756 NTB gehört und obendrein durch sein 1. Klasse-Abteil Perspektiven für den Charter- und
757 Sonderzugbereich bietet, sollte die Aufarbeitung dieses Wagens mit hoher Priorität be-
758 gonnen werden.

759 5.2.9 Perspektive V: Wagen mit Brandschäden: Aufarbeitung B4yg, Umbau Bd4yg

760 5.2.9.1 Bd4yg

761 Eine Aufarbeitung des Wagen als Personenwagen scheint unter personellen und finanziel-
762 len Gesichtspunkten als wenig sinnvoll.

763
764 Der Bd4yg könnte als fahrbare Schreinerei aufgerüstet werden. Da der Wagen zur Zeit
765 einen schlechten äußeren Eindruck bietet, muss – sofern das Projekt „Rollende Werk-
766 statt“ ernsthaft verfolgt werden soll, kurzfristig, d.h. maximal binnen Jahresfrist, die äu-
767 ßere Aufarbeitung abgeschlossen werden. Andernfalls empfiehlt sich eine Verschrottung.

768 5.2.9.2 B4yg

769 Da der Wagen einerseits nur geringe Brandschäden vorzuweisen hat, andererseits aber
770 „außentauglich“ ist, sollte die bereits begonnen Aufarbeitung fortgeführt werden.

771 5.2.10 Prioritätenliste für die anstehenden Arbeiten

Rang	Maßnahme	Bemerkung
1	Instandsetzung B4yg	
2	Instandsetzung AB3yge	
3	Beschaffung von weiteren „außentauglichen“ Wagen	Nur sofern Bedarf!
4	Anschaffung eines Gastrowagens	
5	Ai	Nur sofern finanziell und personell vertretbar!

772

772 5.2.11 Prinzipielle Prioritätenliste

Rang	Wagen
1	B3yg, B3yg AB3yge
3	Bd4yg
4	B4yg
5	Bi
6	Bi
7	Bi
8	Pwi
9	Ai
10	BDyg (Brand)

773

774 5.3 Güterwagen

775 5.3.1 Bestand

Bez.	Verwendung	Zustand	
Gbs	Fahrradwagen		Erhalten
Pwgh 10	Fahrradwagen		Erhalten
Pwghs	Fahrradwagen		Aufarbeitung fortsetzen
Kbs	Fahrradtransport und Bahnmeisterei		Erhalten
Kla	Bahnmeisterei		Erhalten
Gbs	Bahnmeisterei		Erhalten
Fc	Bahnmeisterei		Erhalten
X	Bahnmeisterei	Boden kaputt	Aufarbeiten
Kessel- wagen	Wasservorrat für Stre- ckenarbeiten und Au- ßeneinsätze der Dampf- lok		Erhalten
Pwghs		Abgebrannt	Kurzfristig aufarbeiten oder verschrotten
Bremen	SWA	Ohne Bremse	s.u.
Bremen	SWA	Ohne Bremse	s.u.
Bremen	SWA	Ohne Bremse	s.u.
Gbs	SWA		s.u.
G	SWA		s.u.
G	SWA	Dach und Seitenwände ka-Verschrotten putt	
G	SWA	Belegung durch Dachdecker s.u.	
G	SWA	Belegung durch Dachdecker s.u.	

776

776 5.3.2 Perspektiven / Notwendige Veränderungen

777 5.3.2.1 Fahrradwagen / Aufarbeitung Pwghs

778 Die zur Zeit zum Fahrradtransport eingesetzte Pwgh 10 ist zu diesem Zweck nur bedingt
779 geeignet, da er nur umständlich durch die Ladetür beladen werden, keine selbsttätige
780 Bremse besitzt und daher nicht als Schlussläufer eingesetzt werden kann und vor allem
781 nur 20 Fahrräder Platz und bietet. Die Aufarbeitung des Pwghs sollte deshalb fortgesetzt
782 werden.

783 5.3.2.2 Pwghs (abgebrannt)

784 Auch wenn es sich um den letzten Wagen in unserem Besitz handelt, der nachweislich
785 auf unserer Strecke verkehrte, ist eine Aufarbeitung aus finanziellen und personellen Ge-
786 sichtspunkten eigentlich uninteressant. Da jedoch viele Mitglieder ein hohes Interesse an
787 dem Erhalt des Fahrzeuges haben, sollte trotzdem versucht werden, das Fahrzeug zu er-
788 halten. Falls es jedoch nicht gelingen sollte, das Fahrzeug kurzfristig, d.h. maximal bin-
789 nen Jahresfrist, in einen optisch ansprechenden äußerlichen Zustand zu versetzen, ist die
790 Ausschachtung und anschließende Verschrottung zu forcieren.

791 5.3.2.3 Wagen der Bahnmeisterei

792 Da die Wagen ausschließlich dem Streckenunterhalt dienen, sollte für den Unterhalt der
793 Wagen ein öffentlicher Zuschuss eingeworben werden.

794 5.3.2.4 Privat genutzte Wagen

- 795 1x Heinen (Dotzheim)
- 796 1x Sachse (Bad Schwalbach)
- 797 2x Pieroth (Bad Schwalbach)
- 798 2x Dachdecker Hübner (Bad Schwalbach)

799
800
801 Es sollte in jedem Einzelfall geprüft werden, ob eine weitere private Nutzung gerechtfertigt
802 ist und ob ggf. ein kleiner Mietzins erhoben werden kann.

803 5.3.2.5 Alle anderen Güterwagen (Lagerwagen)

804 Die NTB muss in einem ersten Schritt untersuchen, welche Wagen als Lagerwagen definitiv
805 benötigt werden und welche Wagen von ihrem äußeren Erscheinungsbild einen zu-
806 mindest akzeptablen Eindruck bieten.

807
808 Danach ist zu klären, ob eine Reihe von Waggons verkauft oder notfalls verschrottet
809 werden kann. Eine Verschrottung sollte nur für Wagen in Betracht kommen, die aus mu-
810 sealen Gesichtspunkten keinen Seltenheitswert besitzen. Außerdem ist zu beachten, dass
811 eine Entrümpelung des Bahnhofgeländes in Wiesbaden-Dotzheim wahrscheinlich weitere
812 Lagerkapazitäten nötig machen wird.

813
814 Alle Wagen, die in unserem Bestand verbleiben sollen, müssen einbruchssicher und von
815 außen akzeptabel sein.

816 **5.4 Bauzugwagen**

817 5.4.1 Bestand

Standort	Zustand
Wiesbaden-Dotzheim	Akzeptabel
Bad Schwalbach	Kaputte Fensterscheiben, Graffiti
Bad Schwalbach	Kaputte Fensterscheiben, Graffiti

818

819 5.4.2 Perspektiven

820 Ein Bauzugwagen (derzeitiger Standort Wiesbaden-Dotzheim) soll als Bauzugbegleitwa-
821 gen für Arbeitseinsätze (Werkzeugabteil, beheizter Aufenthaltsraum, Toilette) sowie als
822 Triebfahrzeugbegleitwagen und mobiles Büro für größere Außeneinsätze und Werkstatt-
823 überführungen der Triebfahrzeuge vorgehalten werden.
824 Die anderen Wagen sollten – da eine Aufarbeitung aufgrund ihrer fortgeschrittenen Zer-
825 störung unrentabel scheint - binnen Jahresfrist verkauft oder (falls dies nicht möglich
826 sein sollte) verschrottet werden.

827 5.5 Generelle Prioritätenliste für die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen

Rang	Fahrzeug
1	Erhalt einer betriebsfähigen Dampflok
2	Erhalt einer betriebsfähigen Diesellok
3	Beschaffung einer zweiten Dampflok
4	Parallele Aufarbeitung der zweiten Diesellok
5	Erhalt der Gleisbauwagen
7	Instandsetzung AB3yge
8	Instandsetzung B4yg
9	Anschaffung eines Gastrowagens
10	Schaffung einer ausreichend großen Fahrradtransportkapazität
11	Erhalt eines Bauzugwagens als Arbeitszug- und Triebfahrzeugbegleitwagen
12	Sonstige Güterwagen

828
829 Außerhalb der Liste, aber bevorzugt umzusetzen (sofern sich jeweils gegen eine Ver-
830 schrottung entschieden werden soll):

- 831
- 832 ▪ Äußere Instandsetzung des zweiten Bauzugwagens
- 833 ▪ Äußere Instandsetzung des Pwghs
- 834 ▪ Abschluss der äußeren Instandsetzung des Bd4yg

835
836
837
838

Stand: 17.04.2010

6. Inhaltsverzeichnis

1.	Konzept.....	1
2.	Grundlegende Schlussfolgerungen und Überlegungen	1
2.1	Die Nassauische Touristik-Bahn als Museumsbahn.....	1
2.1.1	Das Aartalbahnmuseum.....	1
2.1.2	Langenschwalbacher Wagen und Tenderlokomotiven Bauart Langenschwalbach ..	3
2.1.3	Fuhrpark.....	3
2.1.4	Aufwertung der Außengelände und Gebäude	3
2.2	Die Nassauische Touristik-Bahn als Touristik- und Ausflugsbahn.....	4
2.2.1	Die Verknüpfung der Aartalbahn mit der Region	4
2.3	Fahrten auf Hauptstrecken der DB / Ausweitung der Fahrten nach Wiesbaden Hbf und Mainz Hbf.....	4
2.4	Öffentliches Auftreten	5
2.5	Finanzlage: Finanzvorbehalt	5
2.6	Personelle Situation: Personalvorbehalt	5
2.7	Klärung des Status der Aartalbahn	5
2.8	Lokschuppen	5
3.	Finanzkonzept / Fahraktivitäten / Marketing.....	6
3.1	Grundannahmen und Bestandsaufnahme	6
3.2	Ist-Stand	6
3.3	Zieldefinition	6
3.4	Folgerungen	7
3.5	Konsequenzen und Perspektiven.....	7
3.5.1	Sonderfahrten.....	7
3.5.2	Charterbereich.....	8
3.5.3	Ausweitung der Fahrten bis nach Mainz Hbf / Bedienung von Wiesbaden Hbf: Die Aartalbahn kehrt nach Gleis 11 zurück!.....	8
3.5.4	Fahrten auf Strecken der DB	9
3.5.5	Regelzüge	9
3.5.6	Die Einbindung der Aartalbahn in die Region, Zusammenarbeit mit lokaler Gastronomie und anderen Ausflugszielen, Streckenbegleitbroschüre	9
3.5.7	Sonderzüge in umgekehrter Richtung: Angebote für die Anwohner des Rheingau-Taunus-Kreises	10
3.5.8	Die Einbindung der Aartalbahn in Wanderkonzepte, Touristische Hinweisschilder	10
3.5.9	Umsteigemöglichkeiten im Rheingau-Taunus-Kreis, Kombiticket	10
3.5.10	Kooperation mit lokalen Tourismusagenturen	11
3.5.11	Zusammenarbeit mit Reisebüros	11
3.5.12	Sonstige Kooperationspartner und Einbindung in die Region	11
3.5.13	Vertrieb der Produkte der NTB.....	11

3.5.14	Stärkung der Kundenbindung: Direkt-Marketing sowie Rabatt- und Abo-Programme.....	11
3.5.15	Vermietung von Zügen und Wagen an andere Eisenbahnunternehmen.....	11
3.5.16	Der Museumseisenbahnfahrgast	11
3.5.17	Souvenirverkauf im Bahnhof und in den Zügen.....	12
3.5.18	Bahnhofsgaststätte.....	12
3.5.19	Der Fahrgast: Das unerforschte Wesen / Fahrgaststatistik- und befragung.....	12
3.5.20	Information der Fahrgäste / Werbung	12
3.5.21	Neuausrichtung der Gastronomie	12
4.	Trassenunterhalt.....	12
5.	Fahrzeuge.....	14
5.1	Lokomotiven	14
5.1.1	Anforderungen.....	14
5.1.2	Bestand	14
5.1.3	Perspektive I: Aufarbeitung der 50 3576, Beschaffung einer weiteren Dampflokomotive, Verkauf der Tkp.....	14
5.1.4	Perspektive II: Erhalt der V2 und V3.....	15
5.1.5	Perspektive III: Köf	15
5.1.6	Klv	16
5.1.7	Prioritätenliste.....	16
5.2	Reisezugwagen	16
5.2.1	Anforderungen.....	16
5.2.2	Bestand	16
5.2.3	Bewertungskriterien I: Möglichkeiten der Zugbildung / Notwendigkeit der Bildung von längeren Zügen	17
5.2.4	Bewertungskriterien II: Einsatzfähigkeit auf Hauptstrecken der DB	17
5.2.5	Perspektive I: Anschaffung eines neuen Wagens für die Gastronomie.....	17
5.2.6	Perspektive II: Spantenwagen	17
5.2.7	Perspektive III: Ai und Pwi	18
5.2.8	Perspektive IV: Aufarbeitung AB3yg.....	18
5.2.9	Perspektive V: Wagen mit Brandschäden: Aufarbeitung B4yg, Umbau Bd4yg.....	18
5.2.10	Prioritätenliste für die anstehenden Arbeiten	18
5.2.11	Prinzipielle Prioritätenliste	19
5.3	Güterwagen	19
5.3.1	Bestand	19
5.3.2	Perspektiven / Notwendige Veränderungen	20
5.4	Bauzugwagen.....	20
5.4.1	Bestand	20
5.4.2	Perspektiven.....	21
5.5	Generelle Prioritätenliste für die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen	21
6.	Inhaltsverzeichnis	22

7.	Verzeichnis der Abbildungen	24
8.	Glossar.....	24

840

841 **7. Verzeichnis der Abbildungen**

842		
843	Abbildung 1 : 50 3576	14
844	Abbildung 2 : Tkp 4408.....	15
845	Abbildung 3 : Köf II	15
846	Abbildung 4 : KlV 5300302 KlV	16
847	Abbildung 5 : Pwi 114 743 Mz	17
848	Abbildung 6 : Spantenwagen	17
849		

850 **8. Glossar**

851

852

Eisenbahninfrastruktur		Eisenbahnstrecken und alles, was sonst noch dazu gehört.
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Unternehmen, welches →Eisenbahninfrastrukturen betreibt und diese →EVUs zur Verfügung stellt. "Unser" EIU ist die ESWE Verkehrs AG. Diese hat die Aartalbahn von der DB Netz AG gepachtet und betreibt die Trasse.
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Unternehmen, welches Fahrten auf →Eisenbahninfrastrukturen durchführt, Trassen bei der DB Netz AG bestellen darf und in welches in welches "fremde" Züge "eingestellt" werden können.
HU	Hauptuntersuchung	§ 32 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt alle acht Jahre eine Hauptuntersuchung für alle Fahrzeuge vor.
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung	Maßgebliches Regelwerk für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen des Bundes und Fahrzeugen.
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen	Die BOA (genauer die BOA-Hessen) war das Pendant zur →EBO für Anschlussbahnen. Die Aartalbahn wurde lange Jahre als Anschlußbahn betrieben. Teile der BOA Hessen finden auch heute noch auf der Aartalbahn Anwendung.

853