



# **Das Aartalbahnmuseum**

**Das Museumskonzept der Nassauischen Touristik-Bahn**

# 1 Das Aartalbahnmuseum

## 2 Das Museumskonzept der Nassauischen Touristik-Bahn

### 3 1. Zielbeschreibung

#### 4 1.1 Hintergrundinformationen und Vorüberlegungen

5 Die Nassauische Touristik-Bahn wurde in den späten 1980er Jahren zunächst als Touris-  
6 mus- und Ausflugsbahn konzipiert. Bereits in ihrer Frühphase wurde diese Konzeption  
7 jedoch durch museale Überlegungen, welche z. B. in der prinzipiellen Entscheidung für  
8 die Anschaffung historischer statt moderner Fahrzeuge zum Ausdruck kam, ergänzt. Die  
9 mit dieser Entscheidung eingeschlagene Entwicklung zu einer Museumseisenbahn fand  
10 ihre nächsten beiden Höhepunkte in der Anschaffung der beiden Dampflokomotiven.

11  
12 Die Nassauische Touristik-Bahn hat in ihrem 2007 erarbeiteten Vereinskonzert „Bahnfah-  
13 ren im Stil der 50er Jahre“ beschlossen, diesen Weg konsequent weiter zu beschreiten  
14 und die NTB langfristig in eine Museumseisenbahn zu transformieren. Das nach wie vor  
15 übergeordnete Vereinsziel der NTB, der Erhalt der Aartalbahn, soll zukünftig durch die  
16 Durchführung eines museal geprägten Eisenbahnbetriebes erreicht werden. Unseren  
17 Fahrgästen und Besuchern soll ein möglichst authentisches Bild des Eisenbahnbetriebes  
18 der ersten Jahre der Nachkriegszeit (Epoche III) auf einer Nebenstrecke vermittelt wer-  
19 den. Zu diesem Zweck führt die NTB Fahrten in historischen, für die Epoche typischen  
20 Waggons und Lokomotiven mit Dampflokbetrieb durch. Ein weiterer Fokus der NTB  
21 liegt auf der Hervorhebung der Besonderheiten der Aartalbahn.

#### 22 1.2 Zieldefinition

23 Integraler Bestandteil dieses Konzeptes ist mittelfristig die Errichtung eines kleinen, regi-  
24 onalbezogenen Eisenbahnmuseums.

25  
26 Die NTB verfolgt damit ein Zwei-Säulen-Modell: In der ersten Säule – dem eigentlichen  
27 Museumseisenbahnbetrieb (dem rollenden Freiluftmuseum) sollen unseren Besuchern  
28 Atmosphäre und technischen Aspekte des Eisenbahnbetriebes der ersten Jahre der Nach-  
29 kriegszeit auf einer Nebenstrecke hautnah und mit allen Sinnen erlebbar gemacht wer-  
30 den. Die zweite Säule – die zukünftige Museumsausstellung – dient der Vermittlung der  
31 theoretischen Hintergründe, der Einordnung in historische Kontexte und vor allem der  
32 Hervorhebung der speziellen regionalen Besonderheiten und Bezüge der Aartalbahn und  
33 der Eisenbahnstrecken an Lahn, Rhein und Main. Der Eintritt in das Museum wird daher  
34 im Fahrkartenpreis der NTB enthalten sein. Die NTB möchte mit ihrem „Aartalbahn-  
35 Museum“ gleichzeitig eine bestehende Lücke in der Museumslandschaft des Rhein-Main-  
36 Gebietes, die Darstellung der Nassauischen Eisenbahngeschichte, schließen.

37  
38 Konkret werden wir unseren Besuchern die folgenden Themen präsentieren:

- 39 ▪ Die baulichen, technischen und historischen Besonderheiten der Aartalbahn
  - 40 ▪ Die Funktion des Bahnhofes Dotzheim für den Personen- und Ausflugsverkehr so-  
41 wie für das ehemals angrenzende Industriegebiet
  - 42 ▪ Eine Eisenbahn und ein Museum zum Anfassen und Entdecken
  - 43 ▪ Die Bedeutung der Aartalbahn für die Kurstädte Langenschwalbach und Wiesba-  
44 den sowie für Fürsten und Könige, Adel und Großbürgertum
  - 45 ▪ Faszination Eisenbahn
- 46

46 Da die Liste der in Frage kommenden Standorte für ein Museum von vornherein begrenzt  
47 war und in den kommenden Jahren durch anstehende Entwicklungen (Sanierungspläne  
48 für das Bahnhofsgebäude in Wiesbaden-Dotzheim) weiter eingeschränkt werden wird,  
49 möchte die NTB die sich momentan bietende Gelegenheit ergreifen und das Projekt im  
50 ersten Obergeschoss des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim verwirklichen. In Hinblick auf  
51 die begrenzten finanziellen Ressourcen soll der Aufbau des Museums in mehreren Teil-  
52 schritten erfolgen.

## 53 **2. Schirmherrschaft und Namensgebung**

54  
55 Das Museumsprojekt steht unter der Schirmherrschaft von Klaus Kopp, Gründungs- und  
56 Ehrenmitglied der Nassauischen Touristik-Bahn, Kulturpreisträger 2008 der Landeshaupt-  
57 stadt Wiesbaden, langjähriger Vorsitzender des Nassauischen Altertumsvereins und des  
58 Heimatvereins Dotzheim und Autor des Standardwerkes zur Geschichte der „Lan-  
59 genschwalbacher Bahn“.

60  
61 Das Museum soll der Herzoglich-Nassauischen Eisenbahngeschichte sowie dem Andenken  
62 Moritz Hilfs, dem Planer und Erbauer der Eisenbahn-  
63 strecken an Rhein, Main, Lahn und Aar gewidmet  
64 sein. Der 1819 in Limburg an der Lahn geborne Ei-  
65 senbahningenieur trat 1857 in nassauische Dienste.  
66 Er plante und leitete den Bau der Rhein- und Lahn-  
67 bahn und wurde 1862 von Herzog Adolf von Nassau  
68 zum technischen Betriebsdirektor der Nassauischen  
69 Staatsbahnen berufen. Nach der Annexion Nassaus  
70 durch Preußen im Jahre 1866 beauftragte ihn die  
71 preußische Eisenbahnverwaltung mit Planung und  
72 Bau der Langenschwalbacher Bahn (wie die heutige  
73 Aartalbahn zeitgenössisch hieß). Die Realisierung  
74 des Projektes erfolgte zwischen 1869 und 1894 in  
75 drei Abschnitten und gilt als Hilfs gelungenes Al-  
76 terswerk. Insbesondere die 1889 vollzogene Über-  
77 querung des Taunuskamms wahr für damalige und  
78 heutige Verhältnisse kühn. Die dortigen Steigungs-  
79 verhältnisse von 1:30 führten dazu, dass die Trasse  
80 zur damals steilsten Eisenbahnstrecke Deutschlands  
81 ohne Zahnradunterstützung wurde. Moritz Hilf starb  
82 1894 in Wiesbaden. Die Landeshauptstadt Wiesba-  
83 den ehrte ihn durch Umbenennung des Bahnhofsvorplatzes im Stadtteil Wiesbaden-  
84 Dotzheim in „Moritz-Hilf-Platz“. Auch die frühere Industriestraße trägt seinen Namen.

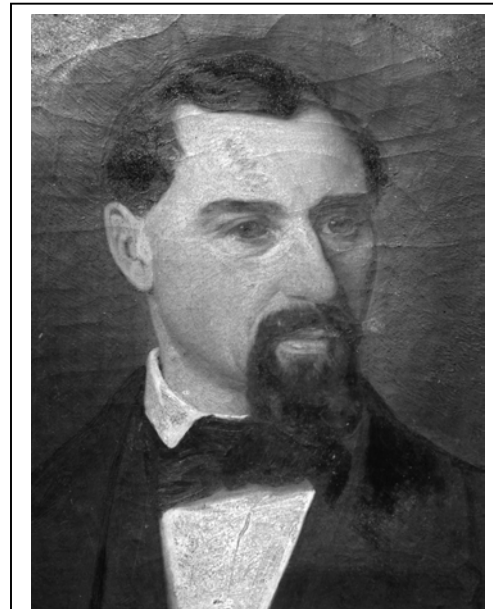


Abb. 1: Moritz Hilf

85

## 85 **3. Museumskonzept**

### 86 **3.1 Öffnungszeiten und Besucherpotentiale**

87 Die Nassauische Touristik-Bahn führt derzeit von Mai bis Oktober an jedem ersten Sonn-  
88 tag im Monat sowie an gesetzlichen Feiertagen Museumseisenbahnverkehre ab dem  
89 Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim durch. Zusammen mit einigen Sonderveranstaltungen (Ni-  
90 kolaus, Ostern, Tag des Denkmals) zählt unsere Museumseisenbahn zwischen 7.000 und  
91 8.000 Fahrgäste an 15 bis 20 Tagen im Jahr.

92  
93 Wir möchten dieses Besucherpotential für unser Museum nutzen. Der Eintritt in das Mu-  
94 seum wird daher im Fahrkartenpreis der NTB enthalten sein, das Museum wird an jedem  
95 Fahrtag der NTB von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet sein. Zudem werden wir in unse-  
96 ren Zügen, unseren Publikationen und vor allem in der (seit jeher praktizierten) persönli-  
97 chen Begrüßung der Fahrgäste durch den Zugführer offensiv auf unser Museum hinwei-  
98 sen.

99  
100 Darüber hinaus möchten wir Einzelbesuchern und Gruppen den Besuch unseres Museums  
101 während der regelmäßigen Öffnungszeiten unseres Fahrkartenschalters (derzeit Mitt-  
102 wochs von 17:00 bis 19:00 Uhr und Freitags von 15:00 bis 18:00 Uhr) ermöglichen. Der  
103 Fahrkartenverkauf wird zu diesem Zweck in das Museum integriert werden. Alternativ  
104 besteht die Möglichkeit, dass (an weniger ausgelasteten Tagen) das Personal des Fahr-  
105 kartenschalters das Museum per Video überwacht.

### 106 **3.2 Konzeptionelle Überlegungen: Ein Museum zum Anfassen, Entdecken und** 107 **Erleben**

108 Auch wenn es im Aartalbahnmuseum natürlich um die Vermittlung von theoretischem  
109 Wissen gehen soll, wird dies selbstverständlich nicht nur über Schautafeln, Bilder, Karten  
110 und Modelle geschehen. Unser Aartalbahnmuseum soll daher ein Museum zum Anfassen,  
111 Entdecken und Erleben werden.

112  
113 Konkret äußert sich dies in den folgenden Überlegungen:  
114

#### 115 *3.2.1 Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern: Ein Museum zum Anfassen und* 116 *Erleben*

117 Ebenso wie bereits jetzt der Museumseisenbahnverkehr, soll  
118 auch das Aartalbahn-Museum ein Ort für Familien mit Kin-  
119 dern werden. Einzelne Elemente des Museums sollen daher  
120 für Kinder „anfassbar“ sein. Dies wird z. B. durch die Instal-  
121 lation von mehreren sogenannten OB-Telefonen (die alten  
122 schwarzen Streckentelefone mit Handkurbeln, welche bei  
123 Benutzung der Kurbel so schön klingeln) in den Räumen des  
124 Museum sowie im Treppenhaus, in der Eingangshalle am  
125 Fahrkartenschalter und in der Bahnhofsgaststätte erreicht  
126 werden.



Abb. 2: OB-Telefon

127  
128 Zudem soll die Welt der Aartalbahn Kindern durch spezielle Schautafeln (welche mit einer  
129 Identifikationsfigur, z.B. Lukas der Lokomotivführer, illustriert sind) näher gebracht wer-  
130 den.

131

131 **3.2.2 Besonderheit der Aartalbahn: Der Hydraulische Widder**

132 Nach dem Bau der Wiesbadener Taunusstollen trocknete  
133 der bis dahin für die Versorgung des Bahnhofes genutzte  
134 Brunnen auf der Eisernen Hand aus. Als Ausgleich wurde  
135 zur Wasserversorgung des Bahnhofes im unteren Pfaffen-  
136 born ein sogenannter hydraulischer Widder<sup>1</sup> installiert. Der  
137 Widder, welcher früher im Technicum der ESWE ausgestellt  
138 wurde, befindet sich derzeit im Besitz der Landeshauptstadt  
139 Wiesbaden. Er sollte nach Möglichkeit im Aartalbahnhof-  
140 Museum ausgestellt werden. Es ist zudem beabsichtigt,  
141 dessen Wirkungsweise anhand eines funktionsfähigen Ge-  
142 ländemodells mit fließendem Wasser zu erläutern.



143 **3.2.3 Faszination Eisenbahn: Die Geräuschkulisse**

144 Einzelne Bereiche der Ausstellung – naheliegender Weise jene, welche sich mit den be-  
145 sonderen Fahrzeugen der Aartalbahn befassen – sollen mit typischen Dampflokgerä-  
146uschen beschallt werden. Zudem könnte das Geräusch einer originalen Dampflokpfefe per  
147 Knopfdruck abspielbar sein.

148 **3.2.4 Ein Museum zum Anfassen I: Eine echte Hebelbank**

149 Teil des Museums soll auch eine echte Signal- und Wei-  
150 chenhebelbank werden. Im Gegensatz zu anderen Museen  
151 möchten wir die Hebel nicht arretieren, sondern zur Benut-  
152 zung freigeben. So kann der Besucher einerseits hautnah  
153 erfahren, welche körperliche Arbeit (an der Lahnstrecke bis  
154 heute) ein Fahrdienstleiter verrichtet muss, um Weichen  
155 und Signale zu stellen und andererseits live ausprobieren,  
156 welche Hebelstellungen für die Einstellung einer korrekten  
157 Fahrstraße notwendig sind.



158 **3.2.5 Ein Museum zum Anfassen II: Ein funktionsfähiger Fahrkartendrucker**

159 Jeder Museumsbesucher bekommt eine Original-Bahnfahrkarte im Stil der 50er Jahre für  
160 den historischen Fahrkartendrucker. Mit dieser kann er sich selbst ein Andenken an den  
161 Museumsbesuch drucken.

162 **3.2.6 Haptische Erfahrung: Die Arbeit des Lokschlossers, Gleisbauarbeiters und Heizers**

163 Um unseren Besuchern ein Gefühl für das „Gewicht“ der Eisenbahn zu vermitteln, sollen  
164 einzelne Handwerkzeuge des Lokschlossers (ein großer Schraubenschlüssel), des Heizers  
165 (ein großer Eimer mit echter Lokomotivkohle sowie eine große Kohleschippe) und des  
166 Gleisbauers (eine Schienentragszange) sowie Schrauben und Muttern angebunden, aber  
167 anfassbar ausgestellt werden.

168 **3.2.7 Bahnfahren im Stil der 50er Jahre: Das Flair der 50er**

169 Das Flair der 50er Jahre soll durch typische Werbung sowie durch Ausstellungs- und De-  
170 korationsstücke vermittelt werden.

<sup>1</sup> Ein hydraulischer Widder (auch Stoßheber, Staudruck-Wasserheber oder „Wasserwidder“) ist eine ohne externe E-  
nergiezufuhr nur durch wassergetriebene, zyklisch arbeitende Pumpe. Der Widder nutzt den Druckstoß oder Staudruck-  
Effekt, um einen Teil des Wassers, mit dem die Pumpe selbst angetrieben wird, auf ein höheres Niveau zu heben.

### 171 3.3 Inhalte und Themen des Museums

172 Das spätere Museum (Phase V) soll die folgenden Themen behandeln. Die Liste ist ledig-  
173 lich das Ergebnis erster Überlegungen und daher offen. Die einzelnen Punkte müssen in  
174 der Entwicklungsphase II noch hinreichend präzisiert werden.

175  
176 ▪ Moritz Hilf: Biographie und Lebenswerk  
177 Nach dem Ergebnis erster Recherchen wird das Werk Moritz Hilfs, dem nassauischen  
178 Eisenbahningenieur (Konstrukteur und Erbauer der Bahnen an Aar, Rhein, Main und  
179 Lahn), noch in keinem Museum zusammenhängend gewürdigt.

180  
181 ▪ Bau- und Betriebsgeschichte der Aartal-, Lahn- und Rheintalbahn  
182

183 ▪ Langenschwalbacher Wagen  
184 Dieser Personenwagentyp wurde speziell für die Anforder-  
185 ungen der Aartalbahn (u.a. enge Kurvenradien bei  
186 gleichzeitig hohem Anspruch der Kurgäste Bad Schwal-  
187 bachs an Geschwindigkeit, Innenausstattung und Laufruhe)  
188 entwickelt und gewann 1893 auf der Weltausstellung  
189 in Chicago in seiner 1. Klasse-Ausführung eine Goldme-  
190 daille für seine besondere Ausstattung. Der „Lang-  
191enschwalbacher“ fand in der Folge rasch Verbreitung  
192 über ganz Deutschland. Wenn es auch nicht gelingen  
193 dürfte, einen „echten“ Langenschwalbacher in das Muse-  
194 um zu stellen, wird doch Platz für entsprechende Modelle  
195 sein.



Abb. 5: Langenschw. Wagen

196  
197 ▪ Untertyp der Dampflokomotive T9  
198 Speziell für den Einsatz auf der Aartalbahn wurde aber von der königlich-preußischen  
199 Eisenbahnverwaltung eine Personenzugtenderlokomotive entwickelt. Auch hier bieten  
200 sich Modelle an.

201  
202 ▪ Hessens längstes Denkmal: Besonderheiten der Aartal-  
203 bahn, Gründe für den Denkmalschutz: Warum war gerade  
204 die Aartalbahn die erste Eisenbahnstrecke in Deutsch-  
205 land, welche unter Denkmalschutz gestellt wurde?  
206

207 ▪ Wiederaufnahme des Betriebes auf Nebenstrecken nach  
208 dem Zweiten Weltkrieg durch die Deutsche Bundesbahn  
209 am Beispiel der Aartalbahn (Thema: „Bahnfahren in den  
210 50er Jahren“)  
211

212 ▪ Spezielle Exponate: Hydraulischer Widder, OB-Telefone,  
213 Werkzeuge der Lokslosser, Gleisbauarbeiter und Hei-  
214 zer, Mechanische Hebelbank, Fahrkartendrucker (siehe Abschnitt 3.2, S. 3f.)  
215

216 ▪ Akkutriebwagen auf Aar- und Lahntalbahn  
217 Die Geschichte der Akkutriebwagen in Deutschland ist  
218 sehr eng mit der Aar- und Lahntalbahn und dem ehema-  
219 ligen Bahnbetriebswerk (BW) Limburg verbunden.  
220

221 ▪ „Wo die Dampfer zu Hause waren“: Die Geschichte der  
222 ehemaligen Dampflokbetriebswerke Wiesbaden, Limburg  
223 und Mainz  
224

225 ▪ Industriekultur: Die Bedeutung des Bahnhofes Wiesba-  
226 den-Dotzheim für das ehemals angrenzende Industriege-



Abb. 6: Ehem. BW Wiesbaden mit zwischenzeitlich abgeris-  
senem Wasserturm und Ring-  
lokschuppen

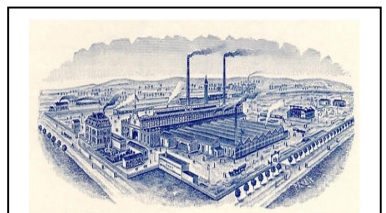


Abb. 7: Ansicht des Geländes  
der ehem. „Maschinenfabrik  
Wiesbaden“ am Bf Wiesbaden-  
Dotzheim, um 1910

- 227       biet. Exemplarische Vorstellung frühere hier ansässiger Firmen.  
 228  
 229       ▪ Integration der Fernmeldewerkstatt und der übrigen Teile des Außengeländes in Füh-  
 230       rungen  
 231       Die bereits bestehende Fernmeldewerkstatt mit ihrer mechanischen Zentraluhrenanla-  
 232       ge und der elektro-mechanischen Bahntelefon-Vermittlungsanlage (Basa) soll ebenso  
 233       wie die restlichen Teile des Außengeländes und die Fahrzeuge in Führungen integriert  
 234       werden.  
 235  
 236       ▪ Lesecke mit Literatur zu den Themen des Museums  
 237  
 238       ▪ Illustre Gäste der Langenschwalbacher Bahn (z. B. „Sissi“, Adolphus Busch<sup>2</sup>) und de-  
 239       ren Sonderzüge  
 240  
 241       ▪ Weitere mögliche Ausstellungsstücke: Historischer Fahrkartenschrank, Mechanische  
 242       Hebelbank des Stellwerkes Grävenwiesbach, Eisenbahnuniformen, Gepäckwaage, Sig-  
 243       naltechnik, Bahnhofsuhren, Historischer Fahrkartendrucker, Werbe- und Unfallverhü-  
 244       tungsplakate der 50er und 60er Jahre.

### 245       **3.4   Aufbau in mehreren Schritten**

246       Da die finanziellen und personellen Kapazitäten der NTB derzeit limitiert sind, verfolgt die  
 247       NTB den Plan, den Aufbau des Museums in mehren Phasen zu vollziehen.

248       Diese können in drei Hauptphasen unterteilt werden, welche sich wiederum in mehrere  
 249       Unterphasen differenzieren lassen:

#### 250       *3.4.1   Hauptphase A: Die Dauerausstellung „Die Fürsten- und Bäderbahn“ als Herzstück* 251       *des späteren Aartalbahnmuseums*

252       Als Kernelement der späteren Gesamtausstellung soll in einem Raum im Erdgeschoss des  
 253       Empfangsgebäude des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim die Ausstellung die „Fürsten- und  
 254       Bäderbahn“ entstehen.

255  
 256       Diese konzentriert sich auf die Alleinstellungsmerkmale der Aartalbahn, welche sich vor  
 257       allem in der Blütezeit der Aartalbahn von 1889 bis 1914 verorten lassen: Als Verbindung  
 258       der damaligen Weltkurstadt Wiesbaden und des mondänen Frauenheilbades Lan-  
 259       genschalbach (heute Bad Schwalbach) war die Aartalbahn weit mehr als eine kleine Lo-  
 260       kalbahn; sondern als „Fürsten- und Bäderbahn“ vielmehr die Verbindung zweier bedeu-  
 261       tender Orte des gesellschaftlichen Lebens des wilhelminischen Zeitalters.

262       Die Ausstellung umfasst einen Abriss über Bau- und Betriebsgeschichte sowie die The-  
 263       menblöcke „Bäderbahn Wiesbaden – Schwalbach“, „Fürsten und berühmte Fahrgäste“,  
 264       „Langenschwalbacher Wagen / T9 Bauart Langenschwalbach“.

265       Neben einer multimedialen Vorstellung der „Fürsten- und Bäderbahn“ in Form einer ani-  
 266       mierten Beamerpräsentation und Exponaten zur Eisenbahngeschichte, sollen die vier  
 267       Themenblöcke in Form thematischer Wandbanner aufbereitet werden, welchen jeweils  
 268       Photos und Exponate zugeordnet werden. Daneben wird die Ausstellung einen gesonder-  
 269       ten Mitmach- und Anfassbereich für Kinder enthalten.

#### 270       3.4.1.1 Phase A.1: Renovierung und Finanzierung der Maßnahmen für Phase A

271       Im ersten Schritt muss der spätere Museumsraum renoviert, für die museale Nutzung  
 272       vorbereitet und die technischen Einrichtungen (v.a. Beamer und Beleuchtung) installiert  
 273       werden. Gleichzeitig müssen die Inhalte der Ausstellung erarbeitet, grafisch umgesetzt

<sup>2</sup> US-Amerikanischer Bierbrauerkönig, 1839 in Kastel geboren, 1913 in Lindschied (bei Bad Schwalbach) gestorben, Erfinder des US-Biermarke Budweiser.

274 und mit Exponaten und Bildern verknüpft werden sowie die Multimediapräsentation pro-  
275 grammiert werden. Parallel zu diesen Maßnahmen ist die Grundfinanzierung (einmalige  
276 Kosten für Ausstellung und Renovierung) sicherzustellen.

#### 277 3.4.1.2 Phase A.2: Eröffnung und Betrieb Ausstellung „Die Fürsten- und Bäderbahn“

278 Nachdem alle Vorarbeiten geleistet wurden, muss die Ausstellung „Die Fürsten- und Bä-  
279 derbahn“ installiert und anschließend der Öffentlichkeit übergeben werden.

### 280 3.4.2 *Hauptphase B: Konzeption und Installation der späteren Dauerausstellung*

#### 281 3.4.2.1 Phase B.1: Konzeption der späteren Dauerausstellung

282 In dieser Phase müssen einerseits sämtliche (für eine museale Ausstellung in Frage  
283 kommenden) Ausstellungsgegenstände im Besitz der NTB in einem entsprechenden Kata-  
284 log systematisch erfasst werden. Gleichzeitig gilt es zusammen mit Partnern (Heimatmu-  
285 seum Dotzheim, Projektbüro Stadtmuseum, Ortsbeirat Dotzheim, Route der Industriekul-  
286 tur, Stadt- und Hessisches Hauptstaatsarchiv) ein langfristiges Konzept für eine Dauer-  
287 ausstellung zu erarbeiten und das bis dato nur skizzenhaft vorhandene Ausstellungsprofil  
288 (Bewahrung der lokalen Eisenbahngeschichte der Nassauischen Staatseisenbahn (bis  
289 1866), der ihr folgenden Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung sowie deren Nach-  
290 folgeinstitutionen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Deutsche Reichsbahn und Deutsche  
291 Bundesbahn sowie der noch älteren „privaten“ Taunusbahn mit Bezug auf Bau und Be-  
292 trieb Bahnen an Aar, Lahn, Rhein und Main) hinreichend zu präzisieren. In dieser Phase  
293 gilt es zudem den dauerhaften Standort des Museums festzulegen.

#### 294 3.4.2.2 Phase B.2: Planung der späteren Dauerausstellung und Akquise von Spenden- 295 geldern

296 Nach Abschluss von Phase B.1 muss anhand des Kataloges und des Konzeptes festge-  
297 stellt werden, welche Teile des Konzeptes mit vorhandenen Ausstellungsstücken bestrit-  
298 ten werden können, und für welche Bereiche zusätzliche Exponate käuflich erworben oder  
299 anderweitig beschafft werden müssen (Tausch mit anderen Eisenbahnmuseen, Sach-  
300 spenden von Firmen oder Privatleuten). Gleichzeitig gilt es, die technischen Aspekte der  
301 Ausstellung (Form und Inhalt der Präsentation, gegebenenfalls notwendige weitere Sa-  
302 nierungs- oder Umbaumaßnahmen an den Räumlichkeiten) zu planen und gleichzeitig die  
303 notwendigen finanziellen Mittel für den Aufbau und den dauerhaften Betrieb der späteren  
304 Ausstellung bereitzustellen.

#### 305 3.4.2.3 Phase B.3: Vervollständigung der Sammlung, Erstellung der Präsentation, Um- 306 bau- und Sanierungsarbeiten

307 Die in Phase B.2 geplanten Arbeiten und Maßnahmen werden umgesetzt. Die Ausstellung  
308 „Die Fürsten- und Bäderbahn“ der Hauptphase A muss zu diesem Zweck möglicherweise  
309 abgebaut und vorübergehend eingelagert werden.

### 310 3.4.3 *Hauptphase C: Eröffnung und Dauerbetrieb der Dauerausstellung*

311 Die neue Ausstellung wird eröffnet. Die nächsten Aufgaben liegen nun in der Organisation  
312 und Bewältigung der alltäglichen Herausforderungen der Ausstellung. Sofern alle dafür  
313 notwendigen Abläufe hinreichend etabliert wurden und genügend Rückmeldungen von  
314 Besuchern vorliegen, gilt es das vorhandene Konzept anhand der Praxis zu überprüfen  
315 und gegebenenfalls sowohl Ausstellung als auch Konzept anzupassen. Zudem könnten  
316 Sonderausstellungen oder Veranstaltungen konzipiert werden.



317  
318

#### 4. Zeitplan

Phase	Beschreibung	Zeitraum
Phase A.1	Renovierung und Finanzierung der Maßnahmen für Phase A.2	Sommer 2010
Phase A.2	Eröffnung und Betrieb der Ausstellung „Die Fürsten- und Bäderbahn“	Frühjahr 2011
Phase B.1	Konzeption der späteren Dauerausstellung	2011-2012
Phase B.2	Detailplanung der Dauerausstellung, Planung der Umbauarbeiten, Finanzierung	2012-2013
Phase B.3	Vervollständigung der Sammlung, Erstellung der Präsentation, Umbau- und Sanierungsarbeiten	Winter 2013/13
Phase C	Eröffnung und Dauerbetrieb der Dauerausstellung	Ostern 2013 (zeitgleich zum Saisonbeginn des Museumseisenbahnverkehrs)

#### 5. Finanzierung

319  
320 In Bezug auf die Finanzierung der Ausstellung (laufende Kosten für Miete und der einmaligen Kosten für Ausstellung und Renovierung) ist die NTB auf öffentliche und private Zuschüsse sowie Spenden angewiesen. Die NTB steuert im Gegenzug die ehrenamtliche Arbeitsleistung für die Renovierung und den späteren Betrieb des Museums sowie die Exponate bei.  
321  
322  
323  
324

325  
326 Die Kosten für den späteren Betrieb (Strom und Heizung) hingegen werden durch zusätzliche Einnahmen und aus den Einnahmen des Museumseisenbahnverkehrs gedeckt werden.  
327  
328  
329

330

331  
332  
333  
334

335

Wiesbaden, den 11.02.2011

336

336  
337

## 6. Lage- und Übersichtsplan der späteren Dauerausstellung

(enthält noch nicht alle Ausstellungsgruppen)

338

