



# Historischer Lokschuppen Wittenberge

## - Museumskonzept -

Version: 1.1

Stand: 19.3.2017

Erstes Konzept für das Eisenbahnmuseum Historischer Lokschuppen Wittenberge.

In Wittenberge hat sich im Laufe der letzten vier Jahre ein Eisenbahnmuseum etabliert. Dabei handelt es sich um das größte Eisenbahnmuseum im Bundesland Brandenburg.

Ziel des folgenden Konzeptes ist es aufzuzeigen, mit welchen Maßnahmen das Eisenbahnmuseum entstehen bzw. weiter ausgebaut werden kann, damit es auch musealen Ansprüchen gerecht wird.

Ausgehend vom Zustand im Herbst 2016 werden im Folgenden die einzelnen Bereiche und ihre möglichen Entwicklungschancen näher beschrieben.

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	5
2. Konzept.....	6
2.1. Allgemeines.....	6
2.2. Für Wittenberge typische Fahrzeuge.....	7
2.3. Fahrzeuge in Brandenburg produziert.....	8
2.4. Dokumentation der Entwicklung der Eisenbahn in der Region um Wittenberge im geschichtlichen Zusammenhang.....	8
2.5. Handwerkstechnik.....	9
2.6. Bahnbetriebswerk.....	9
2.7. Lebendiges Museum.....	9
3. Umsetzung des Konzeptes.....	9
3.1. Fahrzeuge.....	10
3.1.1. Triebfahrzeuge.....	10
3.1.2. Wagen.....	12
3.1.3. Bahndienstfahrzeuge.....	13
3.2. Infrastruktur.....	14
3.2.1. Gleise.....	14
3.2.2. Lokschuppen.....	15
3.2.3. Wasserversorgung.....	18
3.2.4. Kohlenversorgung.....	19
3.2.5. Sandversorgung.....	19
3.2.6. Wasserstation.....	20
3.2.7. Nebengebäude.....	20
3.2.8. Fahrzeughallen.....	21
3.2.9. Weitere Außenanlagen.....	21
3.2.10. Sonstiges.....	22
3.3. Fahrten.....	23
3.3.1. Mögliche Strecken.....	23
3.3.2. Mögliche Fahrzeuge Wagen.....	23
3.3.3. Mögliche Fahrzeuge Lokomotiven.....	25
3.3.4. Personal.....	26
3.4. Museumsausstattung.....	26
3.4.1. Übersichtszettel.....	26
3.4.2. Beschilderung.....	26
3.4.3. Aufbau der Schmiede und Gießerei.....	27
3.4.4. Außengebäude.....	27
3.4.5. Begehbarer Führerstand.....	27
3.4.6. Wie funktioniert eine Dampflok?.....	27
3.4.7. Bilder von Wittenberge.....	28
3.4.8. Stellwerk „Wm“.....	28
3.4.9. Oberbauausstellung.....	28
3.5. Raumsituation.....	28
3.5.1. Werkstatt.....	29
3.5.2. Lager.....	29
3.5.3. Toilettenanlage an der Schuppenrückseite.....	29
3.5.4. Garage außen.....	30
3.5.5. Lager mit Schiebetür.....	30

3.5.6. Kleiner Raum.....	30
3.5.7. Garage innen.....	30
3.5.8. Freifläche im Schuppen innen links.....	30
3.5.9. Öllager.....	31
3.5.10. Raum.....	31
3.5.11. Hydraulikwerkstatt.....	31
3.5.12. Lager.....	31
3.5.13. Freifläche am Schornstein.....	31
3.5.14. Lager.....	31
3.5.15. Tischlerei.....	31
3.5.16. Elektrolager.....	31
3.5.17. Ausstellungsraum.....	32
3.5.18. Büro.....	32
3.6. Besucher.....	32
3.6.1. Eltern mit Kindern.....	32
3.6.2. Schulklassen.....	34
3.6.3. Ausflügler.....	34
3.6.4. Eisenbahnfreunde.....	35
3.6.5. Wirkliche Fotofreunde.....	35
3.6.6. Besucherabgestimmte Maßnahmen.....	36
3.7. eigenes Personal.....	37
3.7.1. Wer ist erforderlich / Wer ist vorhanden?.....	37
3.7.2. Personalgewinnung.....	38
3.7.3. Jugendarbeit.....	38
3.7.4. Fortbildungsbedarf.....	39
3.8. regionale Zusammenarbeit mit anderen Institutionen, Vereinen, Firmen etc.....	40
3.8.1. Schulen.....	40
3.8.2. Andere museale Einrichtungen.....	41
3.8.3. Technische Arbeits- und Ausbildungsstätten.....	42
4. Öffentlichkeitsarbeit.....	43
4.1. Auftreten gegenüber der Öffentlichkeit.....	43
4.2. Werbung.....	44
4.2.1. Erkennungszeichen / Logo.....	44
4.2.2. Freizeit / Tourismusführer.....	44
4.2.3. Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern.....	45
4.2.4. Internetseiten anderer Institutionen / Vereine.....	45
4.2.5. Faltflugblätter.....	45
4.3. Medien.....	46
4.3.1. Zeitungen.....	46
4.3.2. Fernsehen / Radio.....	46
4.3.3. Fachpresse Eisenbahn.....	46
4.3.4. Fachpresse museal.....	46
4.4. eigener Internetauftritt.....	46
4.5. Daraus erfolgende Maßnahmen.....	47
5. Reihenfolge der Umsetzungen.....	47
6. Vergleich mit anderen Eisenbahnmuseen.....	49
6.1. Museale Eisenbahneinrichtungen im Umkreis.....	49
6.1.1. Übersicht im Umkreis bis maximal 150 Km.....	49
6.1.2. Bewertung möglicher Konkurrenzsituationen.....	50
6.1.3. Fazit.....	54

6.2. andere Eisenbahnmuseen in Deutschland.....	54
6.2.1. Fahrzeuge.....	55
6.2.2. Fläche.....	55
6.2.3. Infrastruktur.....	55
6.2.4. Erreichbarkeit.....	56
6.3. Ausrichtung.....	57
6.4. Entstehung.....	57
6.5. Alleinstellungsmerkmale.....	57
6.5.1. Ausrichtung.....	58
6.5.2. Fahrzeuge.....	58
6.5.3. Infrastruktur.....	58
6.6. Touristisches Umfeld.....	59
6.6.1. Stadt Wittenberge.....	59
6.6.2. Umland.....	59
7. Evaluation.....	59
8. Zusammenfassung.....	59

# 1. Einleitung

Wittenberge im Nordwesten des Landes Brandenburg hat als Eisenbahnstandort eine lange Tradition. Sie begann 1846 mit der Strecke Berlin-Hamburg, gebaut durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Es folgte die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn mit der Strecke Magdeburg-Wittenberge, anschließend erfolgte der Streckenbau Richtung Lüneburg („Dömitzer Elbrücke“) und in die Prignitz durch die Wittenberge Perleberger Eisenbahn und die Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

Aufgrund der guten Lage an der Strecke Berlin-Hamburg und der Anbindung nach Magdeburg entwickelte sich Wittenberge mit dem Streckenbau zu einem überregional bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt. Vom Bahnhof Wittenberge aus begann die eisenbahntechnische Erschließung der Prignitz durch die Strecke nach Pritzwalk. Außerdem entstanden aufgrund der guten verkehrstechnischen Erschließung durch die Eisenbahn weitere bedeutende Industriebetriebe in der Stadt (z.B. Nähmaschinenfabrik). Die Eisenbahn selbst war einer der wichtigsten Arbeitgeber. Neben dem Bahnhof gab es noch das Bahnbetriebswerk (heute teilweise Eisenbahnmuseum) und das Ausbesserungswerk (heute Werk der DB AG).

Nach der ersten Aufbruchszeit der Eisenbahn in den 50iger und 60iger Jahren des 19. Jahrhunderts und der Verstaatlichungswelle Ende des 19. Jahrhunderts folgte der erste Höhepunkt für die Eisenbahn kurz vor dem ersten Weltkrieg.

Einen zweiten Höhepunkt gab es in den Jahren etwa 1927-1937, als einerseits renommierte Schnellzüge den Bahnhof Wittenberge passierten und teilweise dort hielten und andererseits sich der Schnelltriebwagenverkehr zwischen Hamburg und Berlin etablierte. Das heutige Ausbesserungswerk war auch für die Unterhaltung der Schnelltriebwagen zuständig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der deutschen Teilung gewann der Eisenbahnknoten Wittenberge mit dem Bahnbetriebswerk erheblich an Bedeutung. Maßgeblichen Anteil daran hatte vor allem der Seehafenverkehr (Rostock und Wismar) sowie der Interzonen- und Transitverkehr zwischen Berlin (West) und Hamburg. Gleichzeitig entfiel die direkte Verbindung nach Lüneburg über die Dömitzer Elbrücke.

Mit der Grenzöffnung im November 1989 und der deutschen Wiedervereinigung änderten sich die Verkehrsleistungen erneut. Dadurch verminderte sich die Bedeutung Wittenberges als Eisenbahnknoten. Die tiefgreifenden wirtschaftlichen Veränderungen im Beitrittsgebiet führten zu einem deutlichen Leistungsrückgang im Personen- und Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn (DR). Außerdem machte der Einsatz neuer Lokomotiven mit geringerem Wartungsaufwand ein ehemals engmaschiges Netz von Betriebsstandorten entbehrlich. Mit der Fusion der DR und der Deutschen Bundesbahn (DB) zur deutschen Bahn AG (DB AG) entstanden völlig neue Strukturen, die für den Eisenbahnknoten Wittenberge gravierende Auswirkungen hatten.

Im Jahr 1997 schlossen sich die Tore des Bahnbetriebswerkes (Bw). Anschließend verfiel die Gebäudesubstanz zusehends und die Natur eroberte sich das Areal zurück. Im Herbst 2010 kaufte die Stadt das Gelände, um es zu entwickeln. Nach einer durch die Europäische Union, den Bund und das Land Brandenburg geförderten Sanierung eröffnete im Herbst 2012 das Eisenbahnmuseum Historischer Loksuppen Wittenberge seine Tore.

Vom ehemaligen Bahnbetriebswerk (Bw) sind noch zwei Lokschuppen erhalten, von denen der ältere, der Rechteckschuppen, durch den Schienenfahrzeugbau Wittenberge (SFW), ein Tochterunternehmen der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP), genutzt wird. Der Ringlokschuppen, der neueste der drei Lokschuppen, erbaut 1889, beherbergt heute das Eisenbahnschaudepot „Historischer Lokschuppen Wittenberge“. Neben dem Lokschuppen gehören noch die ehemalige Lokleitung, ein Wasserturm, eine ehemalige Wasserstation mit Resten des Lokschuppens I (Rotunde, dem zeitlich zweiten Lokschuppen), weitere Nebengebäude sowie das Stellwerk Wm zum Gesamtensemble des Eisenbahnmuseums Wittenberge.

## **2. Konzept**

### **2.1. Allgemeines**

Aufgabe eines Museums ist das Sammeln, Bewahren, Präsentieren, Forschen und die Dokumentation. Ein Museum ist eine Einrichtung, der der Schutz und die Erhaltung der ihr anvertrauten Objekte obliegen. Schwerpunkte des Schaudepots Wittenberge sind Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Wagen und Nebenfahrzeuge), die Sicherungstechnik sowie die Lokbehandlung.

Sammlungsschwerpunkte des Museums sind:

1. für Wittenberge und die nähere Region typische Fahrzeuge im Zeitraum 1970 bis 1997
2. darüber hinaus Fahrzeuge, die im heutigen Land Brandenburg produziert wurden
3. Dokumentation der Entwicklung der Eisenbahn in der Region um Wittenberge im geschichtlichen Zusammenhang
4. Darstellung alter Handwerkstechnik im Rahmen der Fahrzeugaufarbeitung
5. Wiederherstellung und Erhalt des Bahnbetriebswerkes
6. lebendiges Museum

Dem geneigten Besucher soll einerseits eine Auswahl der für Wittenberge und die Umgebung charakteristischen Fahrzeuge gezeigt werden. Darüber hinaus erfüllt ein Museum jedoch nur dann seinen Zweck, wenn es auch historische Technik erklärt und für den Besucher lebendig werden lässt. Dieses bedeutet, dass nicht nur „tote“ Fahrzeuge im Museum stehen, sondern vielmehr einerseits technische Zusammenhänge erklärt werden („Wie funktioniert eine Dampflok?“), andererseits diese auch in die technikgeschichtliche Entwicklung eingebettet werden. Hierfür ist Wittenberge ein idealer Standort.

Die gesamte geschichtliche Entwicklung im Zeitraum zwischen 1945 und 1997 lässt sich in Wittenberge an ausgewählten Beispielen gut darstellen.

- Nach der Sprengung wurde die Dömitzer Brücke nicht mehr aufgebaut, wodurch der Verkehr zwischen Wittenberge und Lüneburg eingestellt und die Strecke auf östlicher Seite ab-, auf westlicher zurückgebaut wurde.
- Die Verkehrsströme veränderten sich in beiden deutschen Staaten von der Ost-West-Richtung in die Nord-Süd-Richtung wodurch die Verbindung Magdeburg-Schwerin und weiter nach Rostock Seehafen besondere Bedeutung gewann.
- Im Nahverkehr, auch in den ländlicher strukturierten Bereichen (z.B. der Prignitz) war in der DDR bis weit in die 70iger Jahre hinein die Bahn das wichtigste Beförderungsmittel, da hier erst relativ spät ein Verkehrsträgerwechsel und Übernahme der Verkehrsleistungen durch den Kraftverkehr erfolgte. In der Prignitz fuhren Dampflokomotiven ehemaliger Klein- und Privatbahnen und später Diesellokomotiven mit Triebwagenbeiwagen.
- In der unmittelbar an Wittenberge westlich angrenzenden Region in Niedersachsen war der Kleinbahnverkehr durchgehend privat organisiert. Hier verkehrt(e) die Osthannoversche Eisenbahn als Zusammenschluss mehrerer Privatbahnen und die Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn.
- Im Gegensatz zu den meisten Strecken in der Prignitz war die Strecke (Wittenberge)-Geestgottberg-Salzwedel eine staatliche Nebenbahn, auf der in erster Linie Fahrzeuge der Staatsbahn zum Einsatz kamen.
- Als wichtiger Eisenbahnknoten hielten in Wittenberge D-Züge des Binnenverkehrs der DR an. Im Interzonen- und Transitverkehr war Wittenberge ein bedeutender Umspannbahnhof.

Basierend auf diesen Überlegungen soll versucht werden, den Zeitraum von etwa 1970 bis 1997 in und um Wittenberge zu präsentieren. Dieses soll durch Darstellung der für diese Zeit in und um Wittenberge typischen Fahrzeuge erfolgen. Viele für diesen Zeitabschnitt typische Fahrzeuge sind entweder noch vorhanden oder können durch vergleichbare Fahrzeuge dargestellt werden. Die Fahrzeuge sollen grundsätzlich wegen des gewählten Zeitabschnittes mit EDV-Nummer vorgehalten werden.

## **2.2. Für Wittenberge typische Fahrzeuge**

Aufbauend auf den o.g. Ausführungen ergeben sich für Wittenberge viele museal erhaltbare Fahrzeuge, die während ihrer Einsatzzeit direkt nach Wittenberge kamen oder in der näheren Umgebung eingesetzt waren. Dabei handelt es sich überwiegend um Staatsbahnfahrzeuge, es sind aber auch Fahrzeuge ehemaliger Privatbahnen. Ziel ist es, nicht nur einzelne Fahrzeuge zu präsentieren, sondern auch die für ein Bahnbetriebswerk typischen sonstigen Fahrzeuge vorzuhalten. Eine Fahrzeugübersicht ist ausführlich unter dem Punkt 3.1. Fahrzeuge beschrieben.

Einige dieser Fahrzeuge sind bereits am Standort Wittenberge vorhanden. Darüber hinaus sind nahezu alle für Wittenberge typischen Lokbaureihen (außer einiger ehemaliger Privatbahnmaschinen) noch vorhanden und könnten möglicherweise an den Standort gelangen. Von manchen Privatbahnmaschinen gibt es noch baugleiche oder bauähnliche

Exemplare einer anderen Privatbahn, die u.U. übernommen werden könnten, um das Bild abzurunden.

Manche Fahrzeuge sind natürlich auch einfach betrieblich notwendig (z.B. für Verschubarbeiten, Übernachtung, etc.). Auf diese Fahrzeuge soll aber nicht näher eingegangen werden.

### **2.3. Fahrzeuge in Brandenburg produziert**

Im heutigen Land Brandenburg (ohne Berlin) wurde an mindestens folgenden Standorten Lokomotiven und / oder Wagen gebaut:

- Babelsberg („Orenstein & Koppel“, danach „Maschinenbau und Bahnbedarf Aktiengesellschaft, vormals Orenstein & Koppel, Berlin“ (MBA), zuletzt „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ (LKM))
- Brandenburg (Gleisbaumechanik Brandenburg/H (GBM)) Gleiskraftwagen
- Eberswalde (Ardelt Werke GmbH) Krane, Brücken, Lokomotiven
- Hennigsdorf (AEG, zuletzt "VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW))
- Wildau (BMAG (Berliner Maschinenbau AG), bis ca. 1950 Lokomotivbau „LOWA-Lokomotivbau Wildau VEB“)
- Zehdenick (Otto Hoffmann) Umbau russischer Feldbahndampflokomotiven mit eigener Fabriknummer

Beabsichtigt ist, einerseits auf weniger bekannte Firmen hinzuweisen und von den bekannteren Fahrzeuge oder Geräte vorzuhalten als Querschnitt der Leistungsfähigkeit der Industrie im Land Brandenburg.

### **2.4. Dokumentation der Entwicklung der Eisenbahn in der Region um Wittenberge im geschichtlichen Zusammenhang**

Wie bereits oben angesprochen ist anhand der Geschichte der Eisenbahn in Wittenberge auch ein Teil der deutschen Geschichte erkennbar. Ziel ist es, die eisenbahngeschichtliche Entwicklung Wittenberges im Kontext zu sehen mit:

- der deutschen Geschichte,
- der Eisenbahn(entstehungs)geschichte,
- der Stadtgeschichte,
- der Sozialgeschichte

und in geeigneter Weise darzustellen. Dieser Bereich ist sehr umfangreich und es bedarf sicherlich eines längeren Zeitraumes, bis präsentierbare Ergebnisse vorliegen.

Gerade in diesem Bereich wäre jedoch eine Zusammenarbeit mit Schulen oder anderen Außenstehenden („Geschichtsverein“) möglich und für beide Partner gewinnbringend.



## **2.5. Handwerkstechnik**

Jedes Bahnbetriebswerk hatte früher eine Schmiede und sobald sie etwas größer waren, auch eine Gießerei. Bei dem Umzug aus Salzwedel wurde neben der mechanischen Werkstatt eine Gießerei und eine Schmiede nach Wittenberge gebracht. Sie sollen wieder aufgebaut werden. Diese Techniken sind relativ alt und inzwischen aus dem Gedächtnis vieler Menschen verschwunden. Daher ist beabsichtigt, nach dem Wiederaufbau das Gießen z.B. von Lagern oder Schmiedearbeiten dem Publikum nahe zu bringen.

## **2.6. Bahnbetriebswerk**

Ziel ist es, das Bw in einen möglichst originalen und zugleich für den musealen Betrieb geeigneten Zustand zu versetzen und zu erhalten. Dazu gehört z.B.

- Wiederherstellung der Wasserversorgung mit einem funktionierenden Wasserturm
- Wiederaufstellung von Wasserkränen, möglichst an ihren alten Standorten
- Wiederinbetriebnahme der Indusiprüfeinrichtung
- Vorhaltung eines Sandturmes für Dampf- und Diesellokomotiven (nur zu Schauzwecken, da kein wirklicher Bedarf besteht und eine Sandtrocknung zu aufwendig wäre)
- Aufbau einer geeigneten Kohleversorgung (Kohlebansen und -kran)
- Sinnvolle Nutzung der im Gleisfeld vorhandenen Nebengebäude
- Wiederaufbau der Rotunde incl. Drehscheibe als weitere, überdachte Abstellfläche

Dabei soll die Möglichkeit bestehen, dass die Besucher erfahren, welcher logistische Aufwand bei Dampflokomotiven erforderlich ist. Außerdem möglichst sollen alle Einrichtungen in Betrieb vorgeführt werden können und natürlich auch eigene und Gastlokomotiven erfolgreich versorgen können.

Die Einzelheiten dieser Maßnahmen finden sich im Abschnitt 3. Umsetzung des Konzeptes wieder.

## **2.7. Lebendiges Museum**

Das Museum soll zu ausgewählten Veranstaltungen den Eisenbahnfreund ansprechen, aber in der weitaus größten Zeit den technisch oder geschichtlich interessierten Besucher. Hierbei geht es nicht darum, Materie „kalt“ zu vermitteln, sondern mit Leben zu füllen. Während der samstäglichen Öffnungszeiten, bei denen gleichzeitig gearbeitet wird, ist dieses derzeit nicht immer in dem wünschenswerten Umfang möglich. So könnte z.B. der Führerstand einer Dampflok mit entsprechend fachkundigem Personal besetzt, für die Besucher offen stehen und die Eisenbahn insoweit erlebbarer machen, dass insbesondere Kinder anschließend davon begeistert sind, denn sie sind das Publikum von morgen.

## **3. Umsetzung des Konzeptes**

Das oben beschriebene Konzept ist nur dann sinnvoll, wenn auch versucht wird, dieses

Konzept umzusetzen. Entsprechend der oben dargestellten Übersicht werden die einzelnen Punkte näher betrachtet und die einzelnen Aspekte einer möglichen Umsetzung berücksichtigt.

### **3.1. Fahrzeuge**

#### **3.1.1. Triebfahrzeuge**

Im Folgenden wird mit stichwortartiger Begründung aufgelistet, welche Triebfahrzeugbaureihen (grundsätzlich DR Bezeichnung) plausibel im Museum Historischer Lokschuppen Wittenberge vorgehalten werden können. Neben der Dampf- und Dieseltraktion wurde von 1987 bis zur Schließung auch die elektrische Traktion im Bw versorgt.

##### ***Staatsbahndampflokomotiven nach Baureihen (DR Baureihen)***

- 01 Schnellzuglok, eingesetzt im Binnen- und Transitverkehr
- 01.5 Schnellzuglok, eingesetzt im Binnen- und Transitverkehr
- 03 Schnellzuglok, eingesetzt im Binnen- und Transitverkehr
- 24 Personenzuglok für die Nebenstrecken (der Prignitz)
- 38.10 als Vertreterin einer typischen Personenzuglok
- 44 Güterzuglok eingesetzt im schweren Güterzugdienst
- 50.35 Güterzuglok eingesetzt im Güterzugdienst und im Personenzugdienst
- 50.40 Güterzuglok eingesetzt im Güterzugdienst und im Personenzugdienst
- 57.10 als einer der letzten Standorte in der DDR, die Maschinen dieser Baureihe eingesetzt haben
- 64 Personenzuglok in der Prignitz

Die Baureihen 50.35 und 44 waren auch in der Ausführung mit Ölfeuerung typisch für Wittenberge. Darüber hinaus waren Lokomotiven der Baureihen 23.10, 41 und 52 sowie 52.80 als Wendelokomotiven in Wittenberge anzutreffen und sind somit auch für das Museum stimmig.

##### ***Privatbahndampflokomotiven, insbesondere ähnlich denen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (spätere DR Baureihen)***

- 75 Personenzuglok
- 89.70 Güter- und Personenzuglok
- 91 Güter- und Personenzuglok
- 93 Güterzuglok

### ***Diesellokomotiven (DR Baureihen)***

100	Kleinlok mit Ölmotor (Kö) und Flüssigkeitsgetriebe (Köf)
101/102	kleinere Rangierdiesellok
106	Rangierdiesellok
110-114	überwiegend eingesetzt im Personenzugdienst
118	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst
119	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst
120	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst
132	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst

### ***Diesellokomotiven (DB Baureihen)***

218 eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst nach 1989

Lokomotiven der Osthannoverschen Eisenbahn bzw. der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn

### ***Elektrolokomotiven (DR Baureihen)***

211	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst, gebaut von LEW Hennigsdorf
242	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst, gebaut von LEW Hennigsdorf
243	eingesetzt im Reise- und Güterzugdienst, gebaut von LEW Hennigsdorf
244	eingesetzt vom Bw Schwerin, Wendelok in Wittenberge
250	eingesetzt im Güterzugdienst, gebaut von LEW Hennigsdorf
252	gebaut von LEW Hennigsdorf

oder andere Lokomotiven aus dem LEW Hennigsdorf

Anfang der 90iger Jahre waren auch häufig Lokomotiven der Baureihe 140 (DB) im Bw anzutreffen.

### ***Triebwagen / Beiwagen (DR Baureihen)***

- Geeignete Triebwagenbeiwagen für typische Nebenbahnzüge, bespannt mit Kleindiesellokomotiven
- 171 oder 172

In vielen Bahnbetriebswerken der DR gab es auch Traditionslokomotiven oder es waren dort Museumslokomotiven des Verkehrsmuseum hinterstellt. Sicherlich böte sich der Standort Wittenberge als einiger der wenigen Standorte in Preußen zur Vorhaltung einer preußischen Museumslok an, solange aber nicht alle eigenen Fahrzeuge überdacht abgestellt werden können, wird von der Übernahme weiterer Fahrzeuge, sofern sie anderweitig geschützt erhalten werden, Abstand genommen.

In Wittenberge gab es mit dem Eisenbahnausbesserungswerk, dem Binnenhafen, der Nähmaschinenfabrik, der Ölmühle und der Zellwollefabrik fünf große Werke, die im Laufe ihrer Existenz unterschiedliche eigene Werklok hatten bzw. haben. Werklokomotiven waren u.a.:

Henschel Typ Riebeck	neu geliefert an Singer Nähmaschinenwerk AG
RAW Meinigen FLC	eingesetzt bei Zellstoff- und Zellwollewerke
Deutz, OMZ 122R	für Kurmärkische Zellwolle und Zellulose AG
Orenstein & Koppel RL8	eingesetzt bei Singer Nähmaschinenwerk AG
LKM N4	eingesetzt bei Nähmaschinenwerk und Hafengebäude
LKM V 10 B	eingesetzt bei Zellstoff- und Zellwollewerke und Binnenhafen
LKM V 15	eingesetzt bei der Hafengebäude
LKM V 22 B	eingesetzt bei Märkische Ölwerke, Zellstoff- und Zellwollewerke, Nähmaschinenwerke, Binnenhafen Wittenberge und RAW Wittenberge

Quelle: <http://www.bahn-express.de/archiv/19322-01.htm> - [19322-05.htm](http://www.bahn-express.de/archiv/19322-05.htm)

Damit haben auch diese Lokomotivtypen einen historischen Bezug zu Wittenberge.

### 3.1.2. Wagen

Aufgrund des relativ großen Platzbedarfs für Wagen ist es nicht möglich, jeweils adäquate Zuggarnituren vorzuhalten. Mittelfristig erscheint es ausreichend, einen Personenzug aus typischen DR Wagen ggf. für Sonderfahrten vorzuhalten bzw. darzustellen.

Dazu bieten sich Wagen folgender Bauarten an:

- DBwsb 270 oder BDom 274
- Wrge
- Bghw
- Bmh
- Bage /Baage
- Pwg

Zur näheren Begründung dieser Wagengattungen wird auf den Punkt 3.3. Fahrten verwiesen. Sofern Wagen anderer Gattungen der DR erworben werden können, die ebenfalls stimmig sind, sind diese natürlich nicht abzulehnen.

### **3.1.3. Bahndienstfahrzeuge**

- Schneepflug
- Schwerkleinwagen (SKL), Baureihen SKL 24 und SKL 25
- Hilfszug
- Katastrophenzug
- Gleiskraftwagen
- Draisinen

#### ***Schneepflug***

Ein Schneepflug war früher beim Bw Wittenberge vorhanden. Er stellt wenig genutzte, aber nötige Bahndienstfahrzeuge dar. Daher ist vorgesehen, auch wieder einen Schneepflug im Bw museal vorzuhalten.

#### ***Scherkleinwagen***

Scherkleinwagen waren bei fast jeder Bahnmeisterei (Bm) vorhanden und gelegentlich auf Nebengleisen im Bw abgestellt.

#### ***Hilfszug***

Wie jedes größere Bw hatte auch Wittenberge einen Hilfszug. Dieser stand im Bw Wittenberge gewöhnlich auf Gleis 34, heutzutage steht er auf der anderen Seite des Bahnhofs im Werk Wittenberge der DB AG. Zur Vervollständigung des Ambientes ist auch die Vorhaltung eines Hilfszuges erstrebenswert.

#### ***Katastrophenzug***

Durch den Verein Dampflokfreunde Salzwedel wurde ein Katastrophenzug erhalten, der derzeit der einzig wirklich museal erhaltene Katastrophenzug der DR ist. Leider fehlt diesem Zug der Bettenwagen. Hier wäre bei geeigneter Gelegenheit noch ein passender Bettenwagen zu erwerben.

#### ***Gleiskraftwagen***

Sie dienen gewöhnlich dazu, eine Arbeitsstelle im Gleis durch Aufsichtspersonal anzufahren.

#### ***Draisinen***

Sie dienen gewöhnlich Bahnarbeitern bzw. Überwachungspersonal zum Personal- und Materialtransport und waren mit Nebenwagen die Vorläufer der SKL.

#### ***Daraus erforderliche Maßnahmen***

Ein Teil der o. g. Fahrzeuge ist bereits im Bestand des Museums vorhanden. Soweit darüber hinaus geeignete Fahrzeuge angeboten werden, sollten sie dem Museum hinzugefügt werden. Ein Kauf oder Tausch gegen andere Fahrzeuge ist dem bloßen „zur

Verfügung stellen“ vorzuziehen, da sie nur durch Eigentumsübergang dauerhaft für den Standort als gesichert gelten können.

Betriebsfähige Fahrzeuge sind wünschenswert, jedoch muss nicht jedes Fahrzeug betriebsfähig sein. Insbesondere sind auch die Folgekosten zu betrachten. Jedes Fahrzeug benötigt eine entsprechende Auslastung, um wirtschaftlich betrieben werden zu können. Dieses ist für Lokomotiven der Baureihen 44 und 130-134 nicht erkennbar. Gleiches gilt für Dampfloks mit Ölfeuerung, da das Schweröl inzwischen sehr teuer ist und eine erhebliche zusätzliche Logistik erfordert.

### **3.2. Infrastruktur**

Die Infrastruktur ist dem Grunde nach vorhanden. Aufgrund der jahrelangen Vernachlässigung ist einiges nicht oder nicht mehr in dem gewünschten Umfang betriebsfähig. Ferner liegen manchen Infrastrukturmaßnahmen praktische Notwendigkeiten zu Grunde, die jedoch erst im Laufe der Betriebszeit festgestellt wurden. Dieses alles wird hier auf Basis des aktuellen Zustandes geschildert und eine Entwicklungsmöglichkeit der einzelnen Punkte beschrieben. Der Wiederaufbau des Schweröltanklagers ist aus Gründen des Umweltschutzes und des mangelnden Bedarfs nicht vorgesehen.

Am Ende eines jeden Unterabschnittes sind die Maßnahmen nochmals plakativ dargestellt.

Hier wird nur die betriebliche Infrastruktur dargestellt bzw. deren Außenanlagen.

Die betriebliche Infrastruktur gliedert sich in:

- Gleise
- Lokschuppen
- Wasserversorgung
- Kohleversorgung
- Sandversorgung
- Wasserstation
- Nebengebäude
- Fahrzeughallen
- Weitere Außenanlagen
- Sonstiges

#### **3.2.1. Gleise**

Es gibt innerhalb der Anschlussbahn der Stadt Wittenberge die Nebenanschlussbahnen der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) und des Historischen Lokschuppens. Zusätzlich gibt es gemeinsame Gleise. Die Nebenanschlussbahn des Historischen Lokschuppens ist in zwei unabhängige Bereiche geteilt, einmal der Bereich vor dem Lokschuppen und der Bereich um das Stellwerk Wm.

Im Jahr 2016 konnten diese Bereiche durch eine Verlängerung des Gleises 32 und Anschluss an das Gleis 36 direkt miteinander verbunden werden.

Darüber hinaus ist es zweckmäßig, das Gleis 40 beidseitig anzuschließen. Perspektivisch ist es wünschenswert, auch Gleis 39 der Anschlussbahn des Lokschuppens hinzuzufügen (Begründung siehe unten) und über Gleis 40 beidseitig anzuschließen. Dazu könnte der EGP das bisher nicht als wiederaufzubauend vorgesehene Gleis 38a mit Anschluss über Gleis 38 zur Verfügung gestellt werden.

In einem letzten Schritt könnte noch Wiederaufbau bzw. Verlängerungsarbeiten im Bereich der Gleise 1W und 2W (ehemalige Magdeburger Seite) erfolgen.

Der Wiederaufbau einer Verbindung vom Bahnsteig am ehemaligen Gleis 1 W bis zur Ölmühle ist derzeit aufgrund des hohen Investitionsbedarfs trotz des offenen gehaltenen Geländes nicht vorgesehen. Unter dem Aspekt einer möglichen künftigen Anbindung des Veranstaltungsbereiches „Ölmühle“ war und ist das Offenhalten der erforderlichen Flächen eine weitblickende Entscheidung.

Unabhängig von diesen Baumaßnahmen sind die vorhandenen Betriebsgleise in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten bzw. dieser ist ggf. wiederherzustellen.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

Ständig:

- Betriebsgleise verkehrssicher erhalten

Baumaßnahmen

- Beidseitiger Anschluss von Gleis 40
- Gleis 39 zur Nebenanschlussbahn Lokschuppen überführen, ggf. Gleis 38a als Ausgleich wiederherstellen
- Wiederaufbau / Verlängerung der Gleise 1 W und 2 W.

### **3.2.2. Lokschuppen**

Da sich die Fahrzeuganzahl erfreulicher Weise ständig erhöht und diese möglichst alle geschützt, d.h. in einem Schuppen, abgestellt werden sollten, ist eine möglichst große Zahl an Schuppenständen erforderlich.

#### ***Schuppen II***

Um diese Zahl zu erhöhen und gleichzeitig den derzeitigen musealen Zustand zu wahren, wurde im Lokschuppen II zunächst Gleis 16 so instandgesetzt, dass auch schwerere Fahrzeuge dieses Gleis wieder befahren können. Weitere Möglichkeiten bestehen im Schuppen II nicht.

## **Schuppen I**

Als weiterer Schritt bietet sich ein Wiederaufbau des Schuppens I an. Dieses hat primär folgende Konsequenzen:

- Der bisherige Parkplatz geht verloren
- Es ist zu einer Nutzung der vorherige Einbau einer Drehscheibe erforderlich
- Das bisher durchgehende Gleis wäre nicht mehr existent, da es nicht in gerader Flucht zum Zufahrgleis liegt
- Es entstünden neue unterschiedlich lange Schuppengleise

Zuletzt lag eine 20 m Drehscheibe in der Grube. Eine Drehscheibe gleicher Nutzlänge ist in Wittenberge bereits vorhanden und wartet auf die Aufarbeitung und den Einbau.

Das bisher durchgehende Gleis hat zwar den Vorteil, dass auch längere Fahrzeuge problemlos dorthin geschoben werden können, jedoch überwiegt in diesem Fall eindeutig der Vorteil von überdachter Stellfläche.

Auf diesen Wiederaufbau soll im folgenden Text etwas genauer eingegangen werden.

Ein Wiederaufbau muss in einer sinnvollen Kosten-Nutzen-Relation unter Wahrung des historischen und musealen Charakters erfolgen. Der nicht historisch korrekte Teil sollte dabei aus Denkmalsicht als solcher erkennbar sein.



Daraus ergeben sich folgende Bedingungen:

- Der Rest des Schuppens I wäre unter Erhalt der historischen Substanz wieder in einen nutzbaren Zustand zu versetzen.
- Die Außenwand zwischen dem Schuppen II und der Wasserstation wäre in ihrer historischen Mauerstruktur zur Sichtfläche nach Westen möglichst originalgetreu wiederherzustellen.
- Die östliche Wand muss an die Grenze zum Grundstück der DBAG angepasst werden.
- Die östliche Wand zwischen dem Rest des Schuppens I und dem Schuppen II wäre in moderner Weise (Stahlständerwerk o.ä.) mit möglichst großen Fensterflächen (Licht) aufzubauen
- Die nutzbaren Gleislängen ergeben sich aus dem Mindestabstand zwischen zwei Fahrzeugen. In Teilbereichen könnten sie sogar so lang sein, dass sich eine Nutzlänge von 20 m ergibt, im östlichen Bereich zur DB AG wird die Nutzlänge vermutlich unter 10 m liegen.
- Das Dach sollte komplett geschlossen sein und mittig wieder eine verglaste Kuppel erhalten.
- Ggf. bestände die Möglichkeit, historische Säulen anderer, abzureißender Bauwerke zur Verkleidung moderner, statisch tragender Metallprofile zu verwenden.

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen hätte zur Folge:

- Es entstehen maximal 16 Schuppenstände neu.
- Es gäbe die einzige Rotunde in Deutschland, die ihrer ursprünglichen Nutzung, dem Unterstellen von Lokomotiven dient, in Wittenberge, welches ein weiteres Alleinstellungsmerkmal wäre.
- Das Gebäude wäre so umgesetzt, dass es von der Südseite in das historische Ambiente passt, gleichzeitig aber auch zumindest innen die modernen Bereiche deutlich erkennbar sind.

Durch diesen Wiederaufbau könnten diverse Fahrzeuge incl. Lokomotiven bis zur Baureihe 110 / 112 / 114, abhängig von der Gleislänge und der Logistik (Gegengleis frei) u.U. sogar die Baureihe 118 und die vorhandenen Triebwagenbeiwagen dort untergestellt werden. Dieses brächte eine erhebliche Entlastung. Auf den kürzeren Gleisen ließen sich Kleinlokomotiven und Nebenfahrzeuge (SKL, Schienentrabant, Draisinen) abstellen.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Einbau der Drehscheibe
- Wiederaufbau der Rotunde

### **3.2.3. Wasserversorgung**

Zur Versorgung mit Brauchwasser stehen derzeit zwei Wasserkräne (vor der Lokleitung und an der Zufahrt zu Schuppen I) zur Verfügung. Ein weiterer Wasserkran steht am Gleis 40. Er ist jedoch nicht betriebsbereit. Die zentrale Wasserversorgung erfolgt über den runden Wasserturm.

#### **Zufluss**

Die Speisung des Wasserturmes erfolgte über einen noch vorhandenen Brunnen neben dem Wasserturm. Aufgrund des Zustandes des Brunnens ist hier die Abdeckung zwingend aus Verkehrssicherungsgründen zu erneuern. Außerdem ist die derzeit offene Grube, die ehemals die Pumpenanlage für die Wassertürme beherbergte, mit einem Dach zu schließen. Neben den Verkehrssicherungsgründen spricht dafür, dass dieser Schacht die bislang nur provisorisch aufgestellte Pumpenanlage frostfrei aufnehmen könnte.

#### **Wasserturm**

Der Wasserturm konnte in Betrieb genommen werden, er hat im Wassertank aber Korrosionsschäden. Diese sind zu beseitigen, um ihn dauerhaft nutzbar vorzuhalten. In diesem Rahmen ist es sinnvoll, zur dauerhaften Sicherung den Wassertank mit Sand zu strahlen und mit Schutzfarbe zu streichen. Zusätzlich sind die historischen Glasfenster neu zu verglasen und abgängige Bohlen im Bereich um den Wasserbehälter zu ersetzen.

Aufgrund der Art der vorhandenen Leiter ist es nicht möglich, Besucher in den Wasserturm zu lassen.

#### **Brauchwasserversorgung**

Aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit ist das Brauchwassernetz auf Wasserverlust zu überprüfen und die undichten Stellen sind zu schließen bzw. zu ersetzen.

Da die Leitungen noch liegen, ist es zweckmäßig, im Lokschuppen II auch an mehreren Stellen Brauchwasseranschlüsse vorzuhalten. Ebenso wäre bei einem Aufbau des Schuppens I auch eine entsprechende Brauchwasserversorgung vorzusehen.

#### **Wasserkräne**

Nachdem bereits zwei Wasserkräne wieder in Betrieb genommen werden konnten, wäre dann der Wasserkran zwischen den Gleisen 40 und 39 in Betrieb zu nehmen. Erste Arbeiten dazu wurden bereits ausgeführt, jedoch gibt es noch ein Problem im Wasserzulauf. Zur Abrundung des historischen Ambientes soll auch der vierte Wasserkran (ebenfalls zwischen den Gleisen 39 und 40) wieder aufgestellt werden.

### ***Daraus erfolgende Maßnahmen:***

- Reparatur und Korrosionsschutz des Wasserbehälters
- Dokumentation und Überprüfung des Leitungsnetzes
- Wiederherstellung der Brauchwasserversorgung in Schuppen II
- Nutzbarmachung des dritten Wasserkranes
- Wiederaufbau eines vierten betriebsfähigen Wasserkranes am historischen Standort zwischen den 39 und 40.

### **3.2.4. Kohlenversorgung**

Derzeit existiert weder ein Kohlenbansen noch ein Kohlenkran. Zeitweise hatte Wittenberge sogar einen Hochbunker. Die Kohlenversorgung der Lokomotiven erfolgt zur Zeit mittels Bagger. Dieses stellt auch eine, insbesondere in der letzten Zeit des Dampflokbetriebes, durchgeführte Variante dar.

Zur Erhöhung der Attraktivität und Authentizität sowie der schnelleren Bekohlung wäre die Nutzung eines Kohlenkranes, der an / in einem Kohlenbansen steht, schön. Aufgrund der logistischen Gegebenheiten ist weiterhin von einer Kohleanlieferung mittels Lkw auszugehen. Dieses bedeutet, dass ein möglicher Kohlenbansen mit Lkw zu befahren ist. Daraus ergibt sich für einen, wenn auch relativ kleinen Kohlenbansen nur die Fläche nördlich der Sandtrocknung. Hier wäre es auch möglich, einen kleinen Kohlenkran aufzustellen und eine Bekohlung mittels Hunten vorzunehmen. Um diese Verfahren möglichst personalschonend durchzuführen, könnten die Hunte mit einem Baggern gefüllt werden. Die beschriebene Variante wäre jedoch mit dem Denkmalschutz abzuklären.

Sofern es möglich ist, sollte ein Ruge-Einheits-Bekohlungskran beschafft werden bzw. nachgebaut und aufgestellt, da er in sehr vielen Bw entweder in mehreren Ausführungen als „Standard Kohlekran“ vorhanden war oder bei einer Großbekohlung die Rückfallebene im Rahmen der Notbekohlung bildete.

Einen Hochbunker außerhalb eines Museums gibt es derzeit nur noch in Falkenberg (Elster). Ob er jedoch umsetzbar wäre, kann derzeit nicht beurteilt werden. Darüber hinaus erscheint ein Hochbunker derzeit zu groß für das Museum.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Aufbau eines Kohlenbansens
- Beschaffung von Kohlenhunten und Kran
- Aufbau eines Kohlenkranes

### **3.2.5. Sandversorgung**

Der vorhandene, so unter Denkmalschutz stehende, Sandturm ist aufgrund seiner Sandbehälter und Abgänge nur für die Besandung von E- und Diesellok nutzbar. Ein Umbau des Besandungsturmes zur Nutzung für Dampflokomotiven ist wegen des

Denkmalschutzes nicht möglich. Es wäre lediglich ein Wiederaufbau am alten Standort zwischen den Gleisen 31 und dem Zugfahrtgleis zum Lokschuppen I möglich. Da derzeit kaum ein Bedürfnis daran besteht, häufiger Dampflokbesanden zu müssen, wird zunächst auf eine weitere Planung verzichtet.

Das Gebäude der Sandtrocknung kann wie bisher als Lagerraum genutzt werden, jedoch sollte sich an ihm eine Beschreibung der Sandtrocknung und der Sandvorhaltung bei allen Lokomotiven befinden

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Beschreibung der Sandtrocknung am Gebäude

### **3.2.6. Wasserstation**

Die Wasserstation ist Innen vom Prinzip leer. Sie hat einen Ausgang in den Lokschuppen I. Bei Wiederaufbau dieses Schuppens hätte sie keinen direkten Ausgang. Sie ist nur über Treppen zu erreichen. Damit scheidet sie aus dem Bereich des behindertengerecht zugänglichen Museums aus.

Von seiner Lage und Größe bietet sie sich als Übernachtungsraum und / oder als Lagerraum an.

Wegen der vielen an dieser Wasserstation aufgehängten Nistkästen wäre ggf. auch eine gemeinsame Nutzung mit einer entsprechenden Beobachtungsstation möglich, die neben interessanten Tierbeobachtungen sich im Innenraum auch mit dem Thema „Inbesitznahme von Eisenbahnbrachen durch die Natur“ auseinandersetzen kann.

Dieser Bereich könnte für Gruppen mit begrenzter Personenzahl und Betreten nur unter Aufsicht im Rahmen von Führungen vorgesehen werden.

Auch bei diesem Gebäude sind die historischen Fenster neu zu verglasen.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Überprüfung, welche Nutzungen in der Wasserstation erfolgten und ob sie noch Bestandsschutz haben
- Absprache mit der Bauaufsicht / Vorbeugender Brandschutz und Denkmalschutz: Welche Nutzung ist möglich? (Rettungswege)
- Anschließend Festlegung der Nutzungsmöglichkeiten

### **3.2.7. Nebengebäude**

Die derzeit vorhandenen Nebengebäude stehen zwischen oder an den Gleisen 31, 32, und 40, aber auch in einem Ensemble zwischen den Wassertürmen. Sie werden teilweise als Lager genutzt, manche sind leer.

Die Baufälligkeit (einstürzendes Dach) betrifft die Gebäude an der Strecke Richtung Magdeburg (ehemalige E-Werkstatt). Das Dach dieser Gebäude wurde auch nicht erneuert. Derzeit sind sie verzichtbar. Lediglich das südliche Kopfgebäude ist als optischer Abschluss neben dem Wasserturm zusammen mit der dort stehenden Tanne

erhaltenswert.

Das Gebäude, was südlich an der Wasserstation anschließt, hat ein neu gedecktes Dach. In ihm befand sich die Stromversorgung und Elektroverteilung. Dieses Gebäude bietet sich als Lager oder Werkstatt an. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, hier eine zentrale Stromerzeugung für das Bw nachzubilden und / oder die Gießerei in diesem Gebäudeteil wieder aufzubauen.

Alle übrigen Gebäude können entweder der Nutzung „Lager“ oder, sofern möglich und erforderlich, „Übernachtung“ zugeführt werden.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Weitgehender Rückbau der Nebengebäude an der Bahnstrecke nach Magdeburg
- Nutzung der übrigen Gebäude als Werkstatt oder Lager
- Ggf. Nutzung als Übernachtung

### **3.2.8. Fahrzeughallen**

Auch die Wagen bedürfen Schutz. Dazu ist eine entsprechende Halle, 1-3 ständig mit entsprechender Länge nötig, in der die Wagen sicher abgestellt werden können und die gut angebunden ist, um Wagen zur Aufarbeitung oder zu Ausstellungszwecken problemlos entnehmen zu können. Sie sollte jedoch nicht das historische Ambiente beeinträchtigen. Derzeit bietet sich dazu nur ein einständiger Neubau im Bereich des Gleises 2 an.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Anschluss und Wiederaufbau des Gleises 2 mit Aufbau einer Fahrzeughalle.

### **3.2.9. Weitere Außenanlagen**

In der Vergangenheit ist aufgefallen, dass sich Eltern mit kleineren Kindern für eine Pause gern zwischen den beiden Birken aufgehalten haben. Dieser Bereich bietet sich an, da von ihm vieles überschaubar ist, er aber gleichzeitig ein Ruhebereich ohne durchlaufende Besucher ist.

Darüber hinaus befindet sich hinter dem Wasserturm eine etwas bewachsene Ecke, auf der auch Erde gelagert wird.

Als dritte Fläche verdient noch die Freifläche nördlich der Nebengebäude zwischen den Gleisen 32 und 40 Beachtung.

Für diese Flächen werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

Aufstellen von Parkbänken an den Birken, ansonsten die Freifläche so belassen, um ihr den „Oasencharakter“ als Grünfläche zu erhalten. So können sich die Besucher auf Bänke und wie bisher auch auf die Erde setzen.

Hinter dem Wasserturm ist der Baumbestand aus Weiden zu belassen. Aus Gründen der Verkehrssicherung sind jedoch ggf. einzelne Bäume zu entfernen. Die dort derzeit abgelagerte Erde sollte entfernt werden.

Auf einer Rasenfläche könnten auch ein paar Obstbäume gepflanzt werden. In diesem Bereich wäre ein Verweis möglich, dass früher viele Eisenbahner gleichzeitig Kleinlandwirte waren und sich auf den neben der Strecke liegenden bahneigenen Geländen Obst und Gemüse anbauten und zum Teil auch Tiere hielten.

Auf der mit Betonsteinen befestigten Fläche zwischen den Gleisen 32 und 40 sollte die Möglichkeit offen gelassen werden, insbesondere nach Wiederaufbau der Rotunde, bei schönem Wetter Bierzeitgarnituren oder Bänke aufzustellen für eine gemütliche Sitzecke und Verpflegung anzubieten, da die bisherige Möglichkeit dann entfallen sein wird. Dieser Bereich hat einerseits durch das Nebengebäude und die Wagen einen optischen Abschluss, andererseits auch eine große Öffnung Richtung Bw, da dort gewöhnlich keine Fahrzeuge stehen.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Aufstellen von zwei Parkbänken an den Birken
- Beseitigung der Erdhügel südlich des Wasserturmes
- Pflanzen von Obstbäumen

### **3.2.10. Sonstiges**

#### ***PZB-Prüfung***

Am Zufahrtgleis zum Schuppen I liegt noch immer ein Prüfmagnet für die PZB Überwachung. Insbesondere wenn auch Fahrten außerhalb der Anschlussbahn erfolgen sollten, ist eine funktionierende und vor Gebrauch überprüfte PZB erforderlich. Daher ist es sinnvoll, die Prüfmöglichkeit wiederherzustellen. Ferner kann hier dem Publikum auch die Wirkungsweise der PZB demonstriert werden

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Wiederherstellung des PZB Prüffeldes

#### ***Schlackensumpf***

Gerade in größeren Bw gab es eine entsprechende Einrichtung. In Wittenberge gab es im Bereich der Gleise 39 und 40 zwei Schlacken- bzw. Löschesümpfe. Einer befand sich südlich der beiden Wasserkräne, der kleinere dazwischen.

Es besteht die grundsätzliche Möglichkeit, den kleineren wieder herzustellen, um den Besuchern auch das Entschlacken in authentischer Weise in größeren Betriebsstellen zeigen zu können. Daher ist weiter oben auch der Gleistausch grundsätzlich vorgesehen, um den Schlackensumpf im Bereich zwischen den Gleisen 39 und 40 wiederherstellen zu können.

Diese Maßnahme hat aber nicht die erste Priorität, vielmehr wäre abzuwarten, ob sich eine günstige Gelegenheit ergibt. Die tatsächliche Realisierbarkeit hängt von den dort möglicherweise vorhandenen Schadstoffen ab. Bei kontaminiertem Aushub sollte auch die Wiedererrichtung verzichtet werden.

### **3.3. Fahrten**

Sicherlich sind Fahrten ein interessanter Bestandteil eines Museums, um den Besuchern das Fahrgefühl vergangener Epochen zu verdeutlichen. Da durch die Fahrten beabsichtigt ist, Publikum, ggf. auch mit anderen touristischen Einrichtungen zusammen, für das Museum anzuziehen, erscheinen Fahrten ohne zeitgleiche Öffnung des Museums unwahrscheinlich.

Zu dem Bereich Fahrten gilt es mehrere Punkte zu beachten:

#### **3.3.1. Mögliche Strecken**

Wittenberge war in der Vergangenheit Haltebahnhof für Züge des Fernverkehrs (D- und Schnellzüge), aber auch Anfangs- oder Endbahnhof für Züge des Nahverkehrs (Personenzüge).

Von Wittenberge aus gibt es die grundsätzlichen Möglichkeiten, einerseits auf Hauptstrecken nach Ludwigslust und weiter Richtung Hamburg bzw. Schwerin, Berlin und Stendal zu fahren. Dieses würde aber auch bedeuten, bei den derzeitigen Geschwindigkeiten mithalten zu können und im Ende stände u.U. die Transportleistung im Vordergrund (Transport nach Hamburg, Berlin etc. bzw. Wittenberge). Darüber hinaus gibt es zwar durchaus kulturelle Angebote, z.B. in Ludwigslust, jedoch sind hier bisher keine sinnvollen Synergieeffekte für alle Beteiligten erkennbar.

Andererseits besteht die Möglichkeit, Fahrten in die Prignitz anzubieten. Hierbei handelt es sich um Nebenstrecken. Zwar gibt es hier bedingt durch Rückbau, getaktete Fahrpläne und erhöhte Streckengeschwindigkeiten gewisse Probleme. Diese erscheinen jedoch beherrschbarer als auf den o.g. Hauptstrecken. Aufgrund des relativ großen Netzes östlich von Wittenberge, das aufgrund von Verkehrsträgerwechsel seitens der Landkreise (jetzt Busverkehr) auf Dauer stilllegungsbedroht sein könnte, könnten sich hier auch Synergieeffekte mit anderen touristischen Zielen in den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ergeben. Insbesondere an der Mecklenburgischen Seenplatte gibt es ein größeres Tourismuspotenzial, das erschlossen werden kann.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, wie bereits im Rahmen von Dampfloifesten erfolgt, über die Hafenbahn in Wittenberge zu fahren.

#### **3.3.2. Mögliche Fahrzeuge Wagen**

Da die Mittel begrenzt sind, ist es sinnvoll, einen Zug des Nahverkehrs einzusetzen. Dieser könnte einerseits auf Teilen einer Hauptstrecke fahren, andererseits auch authentisch für eine Nebenstrecke. Hier bieten sich wieder zwei Möglichkeiten an:

Lok mit Wagenzug oder Lok mit einem oder mehreren Triebwagenbeiwagen. Letzteres kann insbesondere für Nebenstrecken vorstellbar sein.

Was will der „normale“ Besucher (Erwartungshaltung)?

Aufgrund allgemeiner Erfahrungen von Museums- und Touristikeisenbahnen ist es nötig, den Zug „erlebbar“ zu machen, Besucher für die „Andersartigkeit“ historischer Züge zu begeistern.

Alte Eisenbahn bedeutet meist, eine Lok mit Wagenzug. Dazu kommen Fenster, die

zumindest zum Teil zu öffnen sind, das Knirschen der Wagen an den Übergängen und ggf. dort der Blick in das Gleisbett, einzelne Abteile oder durch Türen beschränkte Großraumabteile und in der kalten Jahreszeit möglichst ein dampfbeheizter Zug, der mit seiner spezielle Art von Wärme, ausströmenden Dampf und dessen speziellen Geruch alle Sinne anspricht. Dieses kann durch ältere Sitzwagen aller Art erfüllt werden. Dem Besucher ist es auch oft egal, ob die Wagen von ihrer Ausstattung wirklich so historisch sind oder nicht. Hier sollte jedoch der museale Anspruch Beachtung finden.

Im Optimalfall können die Besucher die Fahrt auf einer offenen Bühne bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Gegenverkehr genießen. Dazu wären zwei- oder dreiachsige Wagen erforderlich, wie sie bei diversen Museumsbahnen vorgehalten werden. Es gibt jedoch nur sehr wenige Museumsbahnen, die diese als Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn des Zeitraumes nach 1960 vorhalten. Derartige Fahrzeuge werden jedoch als historischer Zug im nahen Schwerin und im nur mäßig entfernten Loburg vorgehalten. Damit wäre es zwar grundsätzlich möglich, einen derartigen Zug vorzuhalten, jedoch sind für den gewöhnlichen Besucher Unterschiede zu den bei anderen Museumsbahnen erhaltenen Fahrzeugen der Epochen 2 oder 3 DB nicht erkennbar und es befinden sich in der Nähe zwei derartige Züge. Sofern nicht die Möglichkeit besteht, entsprechende aufgearbeitete Fahrzeuge zu übernehmen, sollte von dieser Option Abstand genommen werden.

Als andere Fahrzeuge für den Nahverkehr bieten sich einerseits so genannte „Rekowagen“ zwei- bis vierachsiger Bauarten an, aber auch Halberstädter Mitteleinstiegswagen wären möglich.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, gerade für Fahrten in touristisch interessante Gebiete bzw. mehrmalige Fahrten pro Tag einen Wagen mitzuführen, in dem auch Fahrräder transportiert werden können. Hierzu bietet sich ein Halbgepäckwagen an, da er aufgrund des zu öffnenden Laderaumes ggf. auch für Schwerbehinderte mit Rollstuhl zugänglich ist. Die Bauarten DBwsb 270 und BDoms 274 der Reichsbahn waren als Halbgepäckwagen mit einem gesonderten Abteil für Schwerbehinderte und entsprechender Toilette eingerichtet.

Abschließend wäre noch ein Wagen vorzuhalten, in dem der Reisende Souvenirs und Kleinigkeiten zu Essen kaufen könnte, wofür sich ein Speise- oder Buffetwagen anbietet.

Voraussichtlich ist es ausreichend, eine maximale Kapazität von 400 Sitzplätzen vorzuhalten. Bei Fahrten auf dem Nebenbahnnetz ergeben sich zusätzliche Beschränkungen durch die maximal mögliche Zuglänge (Bahnsteiglängen) und einer Anpassung auf den Bedarf, der vermutlich gewöhnlich 200 Besucher nicht übersteigen dürfte.

Unter vollständiger Beachtung musealer Gesichtspunkte würden sich aus den o.g. Anforderungen folgende Fahrzeuge ergeben:

- 1 Halbgepäckwagen, im Idealfall DBwsb 270 oder BDoms 274
- 1 Restaurant- oder Buffetwagen, z.B. WRge
- 1-3 Bghw (abhängig von der Anzahl der übrigen vorhandenen Fahrzeuge)
- 1-3 Bmh (abhängig von der Anzahl der übrigen vorhandenen Fahrzeuge)
- 1-4 Bage bzw. Baage (abhängig von der Anzahl der übrigen vorhandenen Fahrzeuge)



Die o.g. Fahrzeuge lassen auch einen flexiblen, dem Nachfragebedarf angepassten Zug zu. Darüber hinaus könnte auch mit dem vorhandenen Pwg ein weiteres Fahrzeug für Transport- oder logistische Aufgaben in diesem Zugverband gut eingesetzt werden.

Natürlich ist es auch gut möglich, auf den bereits vorhandenen Fahrzeugen mit zwei Bghw, einen Buffetwagen und dem Einsatz des Pwg einen relativ authentischen Zug, der zumindest die Anforderungen der meisten Besucher genügt, vorzuhalten.

Für geringeren Bedarf und für Gruppen bzw. spezielle Nachfrager bietet sich auch der Einsatz eines ausreichend großen Beiwagens und einer Lokomotive an. Dafür steht hoffentlich der VB 197 805 im Jahr 2017 zur Verfügung.

### **3.3.3. Mögliche Fahrzeuge Lokomotiven**

Wie bereits unter dem Punkt 3.1. Fahrzeuge dargestellt, sind einige Fahrzeuge wirtschaftlich nicht zu betreiben und scheiden daher aus. Es muss sich um Lokomotiven handeln, die die für die Zugleistung erforderlichen Bedingungen hinsichtlich Geschwindigkeit und Kraft einerseits und Achslast (Nebenbahn 15 Mp) andererseits erfüllen. Zwar ist der Betrieb einer Dampflok als „Zuglok“ im doppelten Sinn schön, dabei gilt es aber auch zu beachten:

- der Betrieb einer Dampflok ist kostenintensiv (Kohle, Öle)
- es wird mehr Personal gebunden (Anheizen, Nachtheizer und Lokomotivheizer)
- bei bestimmten Witterungslagen (Waldbrandgefahr) ist der Betrieb einer kohlegefeuerten Dampflok unzulässig
- es ist besonders auf die Logistik (insbesondere Wassernehmen) zu achten

Daraus ergibt sich die zwingende Vorhaltung einer geeigneten Diesellok. Auf Basis des vorhandenen bzw. anzustrebenden Bestandes wäre hier insbesondere die Baureihe 110-114 geeignet, die häufig im Nahverkehr zu finden war. Sie wäre auch eine geeignete Zuglok für einen Beiwagen. Darüber hinaus bietet sich auch eine Lok der Baureihe 118 an. Bei beiden Lokomotivtypen entfallen die o.g. Nachteile einer Dampflok.

Die Vorhaltung einer streckentauglichen Dampflok ist wünschenswert. Hier stellt sich die grundsätzliche Frage zwischen Schlepptender- und Tenderlok. Für eine Schlepptenderlok spricht der bedeutend größere Vorrat, insbesondere an Wasser. Dagegen steht, dass wegen fehlender Drehscheiben auch Tender voran gefahren werden muss und hierbei die Geschwindigkeit auch beim 2'2'T26 auf maximal 50 km/h begrenzt ist. Dieses könnte aufgrund von Taktverkehr und rückgebauten Ausweichstellen zu Problemen führen.

Einige Tenderlokomotiven haben in beide Richtungen eine relativ hohe zulässige Geschwindigkeit (Baureihen 64 und 75 Privatbahn jeweils 90 Km/h).

Bei der derzeitigen Ausstattung des Museums ist der Einsatz einer Lok der Baureihe 50.35 trotz der relativ geringen Geschwindigkeit rückwärts am zweckmäßigsten.

Darüber hinaus ist auch die Vorhaltung einer streckentauglichen Diesellok der Baureihen 106 oder 102 wünschenswert, um lageangepasst Fahrten mit einem Triebwagenbeiwagen durchführen zu können.

Im Rahmen der bisherigen Fahrten auf der Hafenbahn Wittenberge wurde deutlich, dass an beiden Zugenden Führerstände sein müssen, um in Wittenberge Pbf nicht umlaufen zu müssen. Daher bietet sich für diese Fahrten ein geeigneter Triebwagen ggf. mit Steuerwagen an, um möglichst wenig Personal zu binden. Hier wäre eine Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, die geeignete Triebwagen, im Idealfall 4-achsig mit 4-achsigem Steuerwagen, vorhalten, sinnvoll.

### **3.3.4. Personal**

Für die Durchführung von Fahrten auf dem öffentlichen Netz ist geeignetes, insbesondere entsprechend ausgebildetes Personal erforderlich. Dazu wird aber im Themenbereich „Personal“ eingegangen.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- es sind geeignete betriebsfähige Wagen zu beschaffen und vorzuhalten
- es sind geeignete betriebsfähige Lokomotiven zu beschaffen und vorzuhalten
- das eigene Personal ist so auszubilden, dass es Fahrten auf öffentlichen Strecken durchführen kann

## **3.4. Museumsausstattung**

Derzeit befinden sich insbesondere Fahrzeuge im Museum. Darüber hinaus gibt es noch viele mehr oder weniger große Einzelexponate, z.B. Schilder, die an den Wänden hängen, jedoch keine weitere Erklärung haben. Um die Objekte besser präsentieren zu können, sind ein paar Ausstellungsräume zwingend erforderlich. Dazu gibt es aber in Punkt 3.5. Raumsituation Hinweise.

Ferner existieren weiterhin die noch nicht zusammengebaute Gießerei und die Schmiede.

### **3.4.1. Übersichtszettel**

Vor Betreten des Lokschuppens könnten die Besucher ein „Erklärungsblatt“ erhalten, aus dem kurz folgendes hervorgeht:

- Was zeigt das Museum?
- Eisenbahngeschichte Wittenberges (sehr kurz gefasst)
- Welche (Stolper-)Gefahren gibt es im Museum?
- Rückseite: Lageplan Wo finde ich was? Toilette, Wasserturm, Exponate, ...

### **3.4.2. Beschilderung**

Schilder oder andere Exponate nutzen für die unkundigen Besucher recht wenig. Hier gibt es die Möglichkeit, Erklärungen in folgender Weise zu schaffen:

Alle Exponate, d.h. auch die Schilder und z.B. Maschinen in der Werkstatt werden

fotografiert.

An geeigneten Punkten in der Nähe (Wand, Pfeiler) der Objekte wird dann je Objekt ein Übersichtsblatt aufgehängt, aus dem jeweils folgendes hervorgeht:

- Was ist das?
- Ggf. Herstellungsdatum / Baujahr
- Woher ist es
- Gebrauch für
- Warum ist das wertvoll / historisch interessant?

Mit dieser Erklärung kann sich jeder Besucher die Objekte selbst erschließen

Ggf. QR-Codes anbringen, die auf die entsprechende Internetseite mit weiteren Erläuterungen führen.

### **3.4.3. Aufbau der Schmiede und Gießerei**

Dies wird im Punkt 3.5. Raumsituation angesprochen.

### **3.4.4. Außengebäude**

An den Außengebäuden sind Schilder mit folgendem Inhalt anzubringen:

- Was war es früher
- Wofür war das wichtig

### **3.4.5. Begehbarer Führerstand**

Viele Besucher, insbesondere mit Kindern, reizt es, auf den Führerstand einer Dampflok zu gehen. Dieser muss

- relativ sauber
- beschildert (wofür ist was)
- mit einer Treppe als Aufstieg versehen sein.

### **3.4.6. Wie funktioniert eine Dampflok?**

Für eine anschauliche Erklärung gibt es keinen besseren Film als den aus der „Sendung mit der Maus“. Es ist mit dem WDR zu klären, ob der Film in einem Exemplar kostenlos überlassen wird für die Darstellung im Museum. In einen geeigneten Raum (Ecke in Ausstellungsraum) könnte er dann an einem Bildschirm gezeigt werden.

Die Videofreunde Salzwedel haben vor einigen Jahren Aufnahmen gemacht. Diese sollten wir in dem Rahmen mit verwerten.

Zur Erklärung und Verdeutlichung, wie ein Dampflokessel aufgebaut ist, wäre es wünschenswert, einen aufgeschnittenen Kessel an geeigneter Stelle aufzustellen. Dazu bietet sich aus Platzgründen insbesondere der Kessel einer kleineren Dampflok an. Daher wird versucht, einen entsprechenden, nicht mehr benötigten Dampferzeuger für das Museum zu besorgen.

### **3.4.7. Bilder von Wittenberge**

Es existieren diverse Bilder des Bw, wie es früher einmal war. Einerseits gibt es die Möglichkeit, dieses in Form von Papierabzügen an Wänden darzustellen. Dieses sollte aber nur dann erfolgen, wenn noch weitere Erklärungen zur Entwicklung gemacht werden. Alle anderen Bilder sollten quasi als „Diashow“ ebenfalls auf einem Bildschirm präsentiert werden.

### **3.4.8. Stellwerk „Wm“**

Das Stellwerk ist ein mechanisches Hebelstellwerk Bauart Jüdel. Durch die ganzen Umbauten ist die Hebelbank nicht mehr vollständig belegt. Um dem Besucher, losgelöst von der tatsächlichen Funktionsfähigkeit, dennoch ein „vollständiges“ Stellwerk bieten zu können, soll die Hebelbank mit Weichen- und Signalhebeln ergänzt werden, bis sie wieder ihren ursprünglichen Zustand hat. Die Hebel dafür sind über weite Strecken vorhanden, müssen aber aufgearbeitet werden.

### **3.4.9. Oberbauausstellung**

Es gibt einige Materialien zum Oberbau, angefangen bei Geräten zum Schienentransport bis hin zu Kilometersteinen. Diese wären mit entsprechender Erklärung gemeinsam zu präsentieren.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Erstellen von Übersichtszetteln
- Beschilderung aller Objekte
- Herrichtung eines Raumes als „Kino“
- Vervollständigung des Stellwerkes
- Dampflok begehbar und erlebbar machen

## **3.5. Raumsituation**

Im Rahmen des Wiederaufbaues des Lokschuppens II wurde ein Raumkonzept entwickelt. Nach den rund vier Jahren Nutzung ist dieses zu überprüfen und auszubauen.

Diese ergibt sich aus folgenden Punkten:

- Einige Räume werden kaum oder nicht genutzt.
- Einige Räume haben noch ihre „provisorische“ Nutzung
- Manche Exponate müssten in einem Ausstellungsraum mit Erklärung vorgestellt werden
- Die Schmiede ist noch aufzubauen
- Die Gießerei ist noch aufzubauen
- Es gibt den langfristigen Plan, die Rotunde wieder aufzubauen. Dieses wäre in einem Raumkonzept zu berücksichtigen (ggf. Veränderungen dadurch)

Im folgenden wird die aktuelle Nutzung der Räume, vom Besuchereingang her kommend, dargestellt und mögliche Veränderungen aufgezeigt.

### **3.5.1. Werkstatt**

Die Werkstatt wird wie vorgesehen genutzt. Die Werkzeuge sind zentral und ordentlich zu lagern und nach Benutzung dorthin zurück zu legen.

In diesem Raum kann die Schmiede, wie ursprünglich vorgesehen, aufgebaut werden. Dieses hätte wegen der kurzen Wege zum Rest der Bearbeitung Vorteile. Entsprechend der ursprünglichen Planung ist hier bereits ein Schornstein vorhanden.

Sofern die Schmiede hier eingebaut wird, wäre es nötig, diese auch dem Publikum (Schauschmieden) zugänglich zu machen.

Aufgrund der Größe der Tore haben hier auch der Gabelstapler und der Schweißwagen einen festen Platz bekommen.

### **3.5.2. Lager**

Das Lager besteht aus quasi zwei Räumen. Um alle „Vorräte“ dort sinnvoll einlagern und die Wagen, soweit noch Gegenstände dort eingelagert sind, endgültig leeren zu können bzw. gezielt in Wagen zu lagern, ist folgendes erforderlich:

- Trennung in Klein- und Großteillager
- Entsprechende Regale mit Beschriftung
- Übersicht: Wo finde ich was

Von außen zugänglich:

### **3.5.3. Toilettenanlage an der Schuppenrückseite**

Hier ist zu prüfen, ob dieser Raum in irgendeiner Weise genutzt werden kann (Reinigungsaufwand, Sickergrube?) oder ob er wie bisher zugeschraubt bleibt.

### **3.5.4. Garage außen**

Die Garage hat nach außen öffnende, undichte Stahltüren. Der gesamte Bereich davor ist befestigt. Um den Rest der Garage wie geplant als Aufenthaltsraum (Schwarzbereich) nutzen zu können, ist eine Abdichtung nötig.

In diesem Rahmen bietet es sich an, eine Wand und eine Decke einzuziehen, um so einen gesondert abgeschlossenen Bereich zur Lagerung von Gasflaschen zu errichten. Dieses Lager hätte dann folgende Ausmaße:

- Vorderer Abschluss: Außentüren
- Seitliche Abschlüsse: bestehende Wände, Tiefe: rund 1,5 m
- Hinterer Abschluss: Wand zum Aufenthaltsraum (möglichst F 90)
- Unterer Abschluss: vorhandene Betonboden
- Oberer Abschluss: einzuziehende Decke (möglichst F 90)

Und wäre von außen gut, auch mit dem Schweißwagen erreichbar. Der übrige Raum der Garage wird später beschrieben.

### **3.5.5. Lager mit Schiebetür**

Dieser Raum dient bisher der Lagerung von Isoliermaterial. Er kann weiterhin als Lager dienen, eine andere Nutzung erscheint nicht sinnvoll.

Wieder von innen zugänglich:

### **3.5.6. Kleiner Raum**

Dieser Raum dient keiner Lagerung. Hier ist zu prüfen, welcher sinnvollen Nutzung er zugeführt werden kann.

### **3.5.7. Garage innen**

Im ursprünglichen Konzept ist dieser Raum als „schwarzer“ Aufenthaltsraum vorgesehen, Dazu ist er u.a. zu isolieren. Wie bereits unter 3.5.4. Garage außen beschrieben, kann er zu einer Seite abgemauert werden und ein Teil wäre als Gaslager nutzbar. Eine Heizmöglichkeit ist vorzusehen, ggf. Ofenheizung mit entsprechendem Schornstein. Anschließend könnte er gut als „Aufenthaltsraum schwarz“ mit dem vorhandenen Mobiliar genutzt werden.

### **3.5.8. Freifläche im Schuppen innen links**

Auf dieser Freifläche lagern bisher die Schmiede und die Gießerei. Die Fläche am Fenster bietet sich zu Präsentation von Gegenständen an. Dieses kann aber erst nach dem Aufbau von Schmiede und Gießerei erfolgen.

### **3.5.9. Öllager**

Diese Nutzung war zunächst auch eine provisorische Lösung. Gleichzeitig hat sich der Raum dafür etabliert und scheint mit seiner Größe dafür gut nutzbar. Es ist jedoch eine Belüftung vorzusehen.

### **3.5.10. Raum**

Dieser Raum wird derzeit als Lager genutzt. Aufgrund der Größe eignet sich dieser Raum aber auch als Ausstellungsraum oder zum Einbau der Gießerei. Gerade der Aufbau der Gießerei (Arbeitsaufwand) in diesem Raum ist sorgfältig auch unter dem Aspekt eines möglichen Aufbaus der Rotunde zu prüfen.

### **3.5.11. Hydraulikwerkstatt**

Dieser Raum wird bisher etwas als Lager genutzt. Wegen des Wiederaufbaues der Rotunde ist zu prüfen, ob es zum Erreichen größerer Gleislängen nicht besser ist, auf diesen Lagerraum zu verzichten bzw. ihn umzugestalten.

### **3.5.12. Lager**

Dieser Raum wird derzeit als Stuhllager genutzt. Auch für ihn gilt das unter Ziffer 3.5.11. Hydraulikwerkstatt Gesagte.

### **3.5.13. Freifläche am Schornstein**

Im Lokschuppen befindet sich vor der Tischlerei eine Freifläche, an der ein Schornstein steht. An diesem Kamin sind lediglich nicht mehr in Benutzung befindliche Elektroverteiler. Hier könnte die Schmiede im Schuppen aufgebaut werden. Diese Fläche scheint von der Größe geeignet. Es ist jedoch die grundsätzliche Entscheidung über die Standorte von Schmiede und Gießerei zu treffen.

### **3.5.14. Lager**

Dieses Lager könnte intensiver genutzt werden. In Zusammenhang mit dem möglichen Wiederaufbau der Rotunde ist zu prüfen, ob und wie es stärker oder anders genutzt werden kann /muss.

### **3.5.15. Tischlerei**

Hierfür gilt gleiches wie für das Lager 3.5.14. Lager. Sofern durch den Wiederaufbau der Rotunde sich keine Veränderungen ergeben, ist die Nutzung als Tischlerei sinnvoll und wird beibehalten.

### **3.5.16. Elektrolager**

Perspektivisch könnte dieses Lager auch in das Nebengebäude zur Wasserstation verlagert werden, damit dieser Raum als Ausstellungsraum genutzt werden kann.

### **3.5.17.     **Ausstellungsraum****

Der Raum ist bereits mit einem neuen Fußbodenbelag versehen. Außerdem sind Bildtafeln an den Wänden angebracht, welche die zeitlich unterschiedlichen Situationen bestimmter Gebäude oder technischer Anlage im Laufe der Zeit („Gestern“, „Früher“, „Heute“) zeigen. Außerdem werden kurzfristig vier Vitrinen mit Glasabdeckungen vorhanden sein, die Exponate aufnehmen können. Zur Gestaltung dieses Ausstellungsraums fehlt bislang allerdings ein Konzept.

### **3.5.18.     **Büro****

Die dienstlich relevanten Unterlagen sind in einem Raum entsprechend abgesichert zu lagern. Da sich der Raum von der Lage als Ausstellungsraum anbietet, ist zu prüfen, ob es zur Lagerung einen anderen Raum gibt.

Daraus erfolgende Maßnahmen (muss alles parallel erfolgen, da gegenseitige Abhängigkeiten):

- Überprüfung der Raumnutzung (Was ist wo nötig?)
- Optimierung der Raumnutzung
- Erhöhung der Anzahl der Ausstellungsräume
- Berücksichtigung eines Wiederaufbaus der Rotunde
- Festlegung der Standorte von Gießerei und Schmiede

## **3.6. *Besucher***

Bei der Besuchergewinnung sind die einzelnen Besuchergruppen zu unterscheiden:

1. Eltern mit Kindern
2. Schulklassen
3. Ausflügler und zufällig vorbei kommende (Radler etc.)
4. Eisenbahnfans
5. wirkliche Fotofreunde

Alle Gruppen werden bei der Besuchergewinnung einzeln betrachtet.

### **3.6.1. Eltern mit Kindern**

Diese Gruppe stellt die wichtigste Gruppe der Besucher dar, da die Kinder die Eisenbahnenthusiasten von morgen sind. Zur Gewinnung dieser Gruppe ist es insbesondere wichtig, dass die Kinder als Vermittler und als die, die zuhause Wünsche vorbringen, so begeistert vom Museum sind, dass sie, wenn sie einmal dort waren, dort wieder hin wollen. Dieses bedeutet, sie müssen mit dem ersten Besuch angelockt werden.

Gerade an Veranstaltungstagen kommen durch Werbung und Sonderzüge auch häufig



Leute aus größerer Entfernung (Hamburg, Berlin). Hier ist es wichtig, dass diese Menschen dann auch mindestens einmal jährlich zu einer Veranstaltung kommen, weil sie wissen, dass es eine Veranstaltung ist, die sich lohnt, zu besuchen.

Der erste Kontakt zu Kindern kann auf mehreren Wegen erfolgen:

- bei Veranstaltungen
- bei einem Besuch an einem Arbeitssamstag
- bei dem Besuch einer Schulklasse

### **Veranstaltungen**

Kommen die Eltern mit den Kindern zu einem Veranstaltungstag, ist es wichtig, auch kindgerechte Angebote und Erlebnisse zu machen. Diese Angebote sind altersabhängig in vielfältiger Art. Bei der Mitfahrt auf einer der Dampflokomotiven können die Kinder entweder (Emma) auf der Sitzbank stehend bei Rückwärtsfahrt gut rausgucken bzw. bei einer 50iger auf dem Sitz sitzend. Altersangepasst (Kraft) können Kinder auch die Steuerung umlegen und natürlich sich „das Feuer ansehen“.

Wie weit dieses ein bleibendes Erlebnis („ich will wieder dahin“) erzeugt, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Daher ist es wichtig, für Kinder auch spannende Erlebnisse und eine kindgerechte Führung anzubieten. Dieses könnte z.B. das Klettern in eine Feuerbüchse (siehe auch Ziffer 3.6.6. Besucherabgestimmte Maßnahmen) sein.

Besonders bei Veranstaltungstagen besteht hier jedoch die Problematik, dass dafür zu wenig eigenes Personal vorhanden ist und gleichzeitig zu viel „normales Publikum“.

### **Arbeitssamstag**

Kommen Kinder mit ihren Eltern an einem Arbeitssamstag so bestehen die o.g. Möglichkeiten nicht. Vielfach kann auch keine optimale Betreuung erfolgen, dennoch soll je nach Besucheraufkommen versucht werden, jemand abzustellen, der sich der Besucher annimmt und auch Kindern altersgerecht etwas zeigen kann, um so die Begeisterung in dem Kind zu wecken.

## **Erwachsene**

Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Veranstaltungen ist es wichtig, auch Eltern zu begeistern. Häufiger konnten auch Erwachsene bisher „Nicht-Eisenbahn-Enthusiasten“ für das Museum begeistert werden. Dieses lag an folgenden Gründen:

- Auch Erwachsene erleben etwas Neues und können die Dinge genießen.
- Es gibt im Außenbereich Platz, nicht alles ist mit Fahrzeugen zugestellt.
- Es gibt Erlebnisse zum direkten Spüren (Fahrtwind auf einer Draisine)
- Es ist auch für Erwachsene manchmal „eine andere Welt“, d.h. etwas, was sie aus dem „normalen (Berufs-)Alltag“ in eine andere, etwas ältere und weniger technisierte Welt holt.

Gleichzeitig wird es von den Eltern gewöhnlich auch anerkannt, wenn eine Veranstaltung stattfindet, bei der erkennbar ist, dass sich die Veranstalter auch Mühe um die Kinder geben.

Daneben ist es aber auch wichtig, den Eltern eine „Erholungsecke“ anzubieten. Dafür wurde, wie bereits beschrieben, häufig die Grasfläche zwischen den Birken genutzt. Die Kinder konnten alles sehen und gleichzeitig konnten alle mal etwas „aus dem Trubel raus“.

### **3.6.2. Schulklassen**

Fast ungenutzt blieb bisher das Potential von Besuchen durch Schulklassen. Gerade hier bietet sich aber die größte Chance. Die Kinder kommen gewöhnlich „aus der Nähe“. Wird ihnen etwas Interessantes gezeigt oder etwas spannend vermittelt, besteht die große Chance, dass sie wiederkommen wollen, ob nun mit oder ohne der Schulklasse. Mit etwas Glück bringen sie dann ihre Eltern mit. Daher ist es wichtig, ein altersgerechtes Programm anzubieten.

Da alle in der Nähe wohnen, besteht u.U. die Möglichkeit, sowohl die Kinder als auch die Eltern im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten zur Mitarbeit in irgendeiner Form zu gewinnen, natürlich am Besten durch praktische Tätigkeit an einem Samstag.

### **3.6.3. Ausflügler**

In dieser Gruppe werden die zusammengefasst, für die das Museum eine „nette Begleiterscheinung“ ist. Nach dem Motto: „Das ist gerade da und hat auf, dann gehe ich dort mal hin“.

Diese Gruppe ist weniger zielstrebig an einem Eisenbahnmuseum interessiert, sondern ihnen ist ein gewisser kultureller Unterhaltungswert wichtig. Diese Gruppe ist oft der typische Ausflügler - ich will etwas unternehmen, was hat heute auf?

Sie kann man gewöhnlich nur allgemein ansprechen und von der Sache nicht so begeistern, jedoch ist diese relativ große Gruppe als „Informationsweiterträger“ wichtig, d.h. die Erfahrungen, die sie gemacht haben, geben sie weiter. Daher ist es wichtig, ihnen gegenüber professionell aufzutreten, damit sie weiter geben: „Das Museum lohnt sich, wir konnten uns etwas Nettos ansehen, der Kuchen war auch gut, da könnt Ihr hinfahren“.

Auffällig war, dass diese Gruppe häufig auf Fahrrädern kam. Ein geeigneter Fahrradständer fehlt derzeit noch. Dazu bietet sich die Freifläche neben dem Stellwerk (insbesondere wenn Veranstaltungen sind) oder die Freifläche vor der Werkstatt (an Öffnungssamstagen) an.

### **3.6.4. Eisenbahnfreunde**

Diese Gruppe ist sehr inhomogen. Sie besteht zu geschätzt 90 % aus Männern und reicht von dem „Hardcore-Eisenbahnfreund“, der jedes Wochenende bei einer anderen Museumsbahn oder Eisenbahnmuseum verbringt, bis zu dem, der aus Wittenberge kommt und aus Freude an der Eisenbahn vor Ort gelegentlich einmal am Samstag das Museum besucht. Daher ist es schlecht möglich, allgemeine Aussagen zu treffen.

Von der Menge der Besucher ist sie nicht so maßgeblich, jedoch erfolgt insbesondere bei den „Hardcore-Eisenbahnfreunden“ ein entsprechender Informationsaustausch („die haben neu“, „das lohnt sich (nicht)“). Meist ist dem Eisenbahnfreund wichtig, dass er bestimmte Fahrzeuge und / oder ein stimmiges Ambiente erleben kann.

Für die Eisenbahnfreunde sind somit bestimmte Fahrzeuge, andere Alleinstellungsmerkmale oder die Stimmigkeit von Bedeutung.

Darauf aufbauend bedeutet dieses für den Historischen Lokschuppen:

1. Was gibt es im Bw Wittenberge, was es sonst nirgendwo anders gibt?
2. Stellt das gesamte Museum ein in sich stimmiges Gesamtbild dar?

Welche Alleinstellungsmerkmale hat Wittenberge?

- Zunächst ganz banal, das größte Eisenbahnmuseum in Brandenburg. Aber Masse ist nicht zwingend Klasse.
- Deutschlandweit die größte Anzahl mindestens optisch aufgearbeiteter baugleicher Lokomotiven (Baureihe 50.35)
- Einen der ältesten Bw Bereiche Deutschlands
- Den einzig museal erhaltenen K-Zug Deutschlands
- Ein aus einem Wasserturm gespeistes Wasserversorgungsnetz mit mehreren Wasserkränen
- Von der Triebfahrzeuganzahl das größte Eisenbahnmuseum Norddeutschlands.

Es muss also auf die Alleinstellungsmerkmale hingewiesen werden und sie sollten noch ausgebaut werden. Dieses hätte nicht nur in der Eisenbahnszene Vorteile, sondern würde insbesondere auch den bedeutenden Charakter dieses Museums unterstreichen.

### **3.6.5. Wirkliche Fotofreunde**

Diese Gruppe ist relativ einfach zu befrieden: Mit guten Fotoveranstaltungen, wie sie in der Vergangenheit in Wittenberge und vorher in Salzwedel durchgeführt wurden.

Bedingt durch das Erlebte gab es entsprechende Rückmeldungen auch öffentlich auf [www.drehscheibe-online.de](http://www.drehscheibe-online.de), Museumsbahnforum, die durchweg positiv waren, was weiteres Publikum anzog. Wenn diesem Klientel spezielle Fotoveranstaltungen (Fotostunde abends oder ggf. auch mal morgens im Sommer ab 4 Uhr oder mit Einbeziehung des Stellwerkes) geboten werden, dürfte sich dieses relativ geringe, aber zahlungswillige Klientel etwa konstant halten. Ob bei diesem Klientel eine wirkliche quantitative Steigerung möglich ist, wird bezweifelt, ist aber unter Qualitätsgesichtspunkten der Veranstaltung auch nur in endlichem Maße möglich.

### **3.6.6. Besucherabgestimmte Maßnahmen**

#### ***Veranstaltungen***

An den Veranstaltungswochenenden können für fast alle Gruppen ansprechende Leistungen erbracht werden. Eltern mit Kindern sind durch die Mitfahrten auf den Lokomotiven angesprochen und dadurch, dass „sehr viel passiert“, d.h. auch das Rangieren der Lokomotiven auf die Drehscheibe, das Drehen, die Draisinenfahrten machen Bewegung aus, es „ist also etwas los“.

Gleichzeitig wäre zu prüfen, wie hoch der Anteil an Frauen ist, die von ihren Männern, ohne wirklich Interesse an der Sache zu haben, „mitgeschleift“ werden und ob es sich lohnt, für dieses Klientel ein Sonderprogramm anzubieten bzw. auf Veranstaltungen in der Stadt hinzuweisen.

Für die Eisenbahnfreunde ist gewöhnlich noch eine abendliche Fotostunde. Ausflügler erleben die Veranstaltung als größeres „Event“.

#### ***Veranstaltungen nur für Fotofreunde***

Hier gibt es, wie auch in Salzwedel einen kleinen Kreis, der das Museum für eine Fotoveranstaltung bucht. Aufgrund der guten Resonanzen der vergangenen Jahre hat sich diese Veranstaltung, bei dem der Verein nur die Lokomotiven und das Gelände stellen, sich jedoch nicht um die Vermarktung zu kümmern brauchen, entwickelt, so dass es ein seltener, aber ein Selbstläufer ist.

#### ***Kindgerechte Veranstaltungen***

Diese fehlen bisher. Möglich wären zum Beispiel:

- eine Geburtstagsfeier im Museum. Dieses bieten andere Museen und Einrichtungen auch an. Hier ist insbesondere der zusätzliche Aufwand dadurch zu berücksichtigen und die eigene Personallage.

#### ***Schulklassen***

Um Schulklassen unter möglichst optimaler Nutzung eigener Ressourcen dennoch ein interessantes und vielfältiges „allgemeines“ Programm anbieten zu können, ist es zweckmäßig, an wenigen, möglichst hintereinander liegenden Tagen ein spezielles „Schulprogramm“ zu machen. Diese Tage wären aber mit den Schulen in und um Wittenberge abzusprechen, damit möglichst alle dort ihre Ausflüge machen, ähnlich „Skolresvekan“ in Schweden, wo sehr viele Museen in der Woche vor den Sommerferien geöffnet haben und Schulklassen sich die Sehenswürdigkeiten ansehen um dort

spannende Abenteuer zu erleben.

Darüber hinaus besteht insbesondere mit höheren Schulklassen im Rahmen sozialwissenschaftlicher und berufsbezogener Fächer die Möglichkeit, bestimmte Projekte innerhalb des Unterrichtes oder als Arbeitsgemeinschaft durchzuführen.

Abschließend ergeben sich folgende Maßnahmen:

- Altersgerechte Ansprache für Kinder
- Gesonderte Kinderprogramme
- Ansprache an die Schulen zwecks Besuch
- Ansprache an die Schulen wegen möglicher Projekte
- Erwachsenen die Möglichkeit geben, in eine andere Welt zu kommen

### **3.7. eigenes Personal**

#### **3.7.1. Wer ist erforderlich / Wer ist vorhanden?**

Der Verein hat rund 70 Mitglieder. Davon sind knapp 20 regelmäßig, aber nicht an jedem Wochenende aktiv, so dass im Sommerhalbjahr von knapp 10 Aktiven am Samstag auszugehen ist.

Bei der Menge und Komplexität der Aufgaben führt dieses dazu, dass gewöhnlich zu Erledigung der nötigsten Arbeiten mehr Personal anwesend sein könnte. Gerade im Sommerhalbjahr wird samstags schon eine Kraft durch die Besucherbetreuung und Kasse gebunden, steht für andere Aufgaben dann nicht zur Verfügung.

Eine Arbeit gerade innerhalb der Woche (z.B. Betreuung von Reisegruppen Schulklassen etc.) ist wegen des nicht vorhandenen Personals, (jeder hat ja auch noch seine Arbeit) derzeit nur in Ausnahmefällen (Absprache etc.) möglich.

Aber auch beim Personal macht nicht nur die Quantität etwas aus, sondern auch die unterschiedliche Vorbildung der Mitglieder. Somit ist nicht jeder für alles einsetzbar bzw. kann in einigen Bereichen nur Hilfsarbeiten übernehmen. Dennoch wird jeder Bereich (Schlosser, Elektriker, Besucherbetreuung, etc.) in den Grundzügen abgedeckt.

Bei Veranstaltungswochenenden sind während der Öffnungszeiten ständig mindestens 18 Funktionen ständig zu besetzen. Da jeder, auch wenn nur zum Essen, eine Ablösung benötigt, sind mindestens 25 Personen, die mitarbeiten, nötig. Unter Berücksichtigung zusätzlichen Personals für Lokparade, Schuppenheizer etc. müssen an jedem Veranstaltungswochenende 35 Mitglieder aktiv mitmachen.

### **3.7.2. Personalgewinnung**

Um die Personallage zu verbessern, ist Personal für die Arbeit zu gewinnen. Die beiden Voraussetzungen dafür sind:

- Spaß an der zu erledigenden Arbeit zu haben
- zu glauben, etwas Zeit dafür übrig zu haben.

Gerade im Rahmen von Veranstaltungen wird auch versucht, Besucher anzusprechen, ob sie nicht mitarbeiten wollen. Viele können sich dieses inhaltlich vorstellen, geben jedoch an, keine Zeit zu haben oder zu weit entfernt zu wohnen.

Losgelöst davon wird natürlich bei Veranstaltungen weiterhin versucht, Besucher als Mitglieder zu gewinnen. Dennoch ist es erforderlich, auch auf anderen Schienen Personal zu gewinnen. Dazu müssen die Leute von der Sache begeistert sein und der Umgang innerhalb der Mitglieder muss so sein, dass sich andere eine Mitarbeit vorstellen können.

Zielgruppe hierbei können insbesondere Erwachsene sein, die eine neue Betätigung oder Herausforderung suchen. Dafür gibt es meist drei Zeitpunkte im Leben:

- nach der Familiengründung, wenn die Kinder „aus dem Gröbsten raus sind“
- wenn die Kinder erwachsen sind /das Haus verlassen
- bei Eintritt in den Ruhestand

Sicherlich darf man nicht darauf warten, bis jemand zum Verein kommt, sondern aktive Werbung ist hier nötig. Diese kann z.B. erfolgen über: Wir haben da was Geniales, wer möchte mitmachen?

Um möglichen Mitglieder aus dem Umland bzw. bis Hamburg und Berlin deutlich zu machen, dass Wittenberge nicht so weit weg ist, wäre vielfach ein Hinweis auf die Bahnverbindungen und dass die Anwesenheit nicht jedes Wochenende nötig ist, sinnvoll.

Ob Mitarbeiter des DB Werkes, die bereits „die ganze Woche“ Eisenbahn haben, noch für den Verein gewonnen werden können, ist vielleicht möglich.

Sicherlich wäre es aber gut, ein- bis zweimal mal im Jahr ein Arbeitswochenende gezielt zum „Probearbeiten“ anzubieten, an dem etwas mehr erläutert wird, gemeinsam gearbeitet wird und abends auch ein nettes Zusammensein erfolgt.

Im Rahmen der Mitgliederstruktur ist festzustellen, dass Frauen unterrepräsentiert sind. Daher ist auch für die Gewinnung von Frauen etwas zu tun.

### **3.7.3. Jugendarbeit**

Wie bereits unter dem Punkt 3.6. Besucher beschrieben, bietet sich eine Zusammenarbeit mit den Schulen an. In diesem Rahmen kann, wie bei anderen Vereinen auch, eine Jugendgruppe gebildet werden. Ziel dieser Gruppe ist es, Kindern und Jugendlichen Spaß an der Eisenbahn zu vermitteln. Dieses kann einerseits durch Besichtigungen erfolgen, insbesondere aber auch durch eigene Projekte, die unter Hilfe von Erwachsenen bearbeitet werden (z.B. Pflege bestimmter Exponate, einfache Fahrzeugaufarbeitungen,

etc.). Jugendarbeit bedeutet jedoch auch, regelmäßig stehen dieselben 1-2 Ansprechpersonen, die selbst Spaß an Jugendarbeit haben, den Jugendlichen zur Verfügung. Dieses kann derzeit nicht gewährleistet werden. Und das ist das derzeit nicht lösbare Problem.

Um auf Dauer bestehen zu können, darf die Jugendarbeit nicht vernachlässigt werden.

### **3.7.4. Fortbildungsbedarf**

Die meisten Vereinsmitglieder haben keinen eisenbahnspezifischen Beruf. Es sind aber auch im Museum diverse Aufgaben zu erledigen, für die eine entsprechende Ausbildung erforderlich ist.

Dieses sind im Bereich der Anschlussbahn:

- Weichenwärter
- Drehscheibenwärter
- Lokomotivheizer
- Lokomotivführer (Diesel und Dampf)

Hinzu kommen aber auch noch:

- Kesselwärter
- Bremsproberechtiger
- Bediener anderer Fahrzeuge (Flurförderzeuge, Bagger)

Und spätestens bei der Durchführung von Fahrten auf öffentlicher Infrastruktur kommen hinzu:

- Triebfahrzeugführer Klasse 3
- Schaffner
- Zugführer

Noch ist eine Fahrzeugaufarbeitung problemlos möglich, aber spätestens, wenn auch hierfür Zertifikate erforderlich sind, gibt es weitere Probleme hinsichtlich der Qualifikation.

Losgelöst davon müssen sinnvoller Weise einige Bereiche an Dritte vergeben werden, um so die nötige Qualifikation (z.B. Kesselschweißer) sicherzustellen.

Manche Vereinsmitglieder haben einige der dargestellten Qualifikationen, jedoch nur wenige. An Veranstaltungswochenenden sind incl. des Anheizens die Kessel rund 54 Stunden unter Dampf und am Samstag und Sonntag sind die Fahrzeuge für Publikumsmittfahrten jeweils rund 10 Stunden ununterbrochen mit Personal zu besetzen.

Insoweit besteht für alle, die die nötige körperliche Eignung haben und nicht bereits eine entsprechende Ausbildung, ein Qualifikationsbedarf. Gleiches gilt auch für neu eintretende Mitglieder.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Mitgliedergewinnung durch direktes Ansprechen
- Aufbau einer Jugendgruppe
- Qualifizierung der eigenen Mitarbeiter

### **3.8. regionale Zusammenarbeit mit anderen Institutionen, Vereinen, Firmen etc.**

Eine für beide Seiten nutzbringende Zusammenarbeit ist mit einigen lokalen Institutionen vorstellbar. Es gibt dazu drei große Gruppen:

1. Schulen
2. Andere museale Einrichtungen
3. Technische Arbeits- und Ausbildungsstätten

#### **3.8.1. Schulen**

Für eine Zusammenarbeit mit Schulen bieten sich alle Schulen in Wittenberge und der näheren Umgebung an. Die Themen können dabei vielfach sein, insbesondere der geschichtliche und sozialwissenschaftliche Bereich. Vorstellbar wären insbesondere:

- Stadtentwicklung als Folge des Eisenbahnbaus
- Veränderung der Verkehrsströme durch die deutsche Teilung
- Die Eisenbahn als Arbeitgeber

Aber auch technisch-physikalische Themen wie: „Wie funktioniert eine Dampflok?“ lassen sich darstellen.

Bei entsprechender Bearbeitung durch die Schulen haben die Schüler anhand praktischer Beispiele sich theoretisch Wissen erarbeitet. Die Darstellung dieses Wissens könnte dann in einer Art (Dauer) Ausstellung im Historischen Lokschuppen erfolgen, so dass hier Synergieeffekte vorliegen. Außerdem könnten darüber Mitglieder gewonnen werden.



### **3.8.2. Andere museale Einrichtungen**

Hier sind in der nähere Umgebung drei Einrichtungen zu nennen:

- „Pollo“
- Stadtmuseum Wittenberge
- Verein für Geschichte der Prignitz e. V.

#### ***Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg „Pollo“***

Das Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg „Pollo“ kann als weitere eisenbahnmuseale Einrichtung vom Prinzip Konkurrenz sein. Jedoch ist der Ansatz dieser Museumsbahn ein anderer, Darstellung der Schmalspurbahn mit authentischen Fahrzeugen. (zur Konkurrenzsituation siehe auch unten). Die Museumsbahn liegt etwa 40 Kilometer entfernt, jedoch noch in demselben Landkreis. Eine Zusammenarbeit mit dem „Pollo“ ist in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen und ggf. Fahrzeugaufarbeitung denkbar. Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit wäre ein gemeinsamer Stand bei Messen (z.B. Dampfloktag Meinigen, Hobby + Spiel Leipzig) aber auch bei Veranstaltungen des Landkreises Prignitz, in dem beide liegen, möglich.

Zusammenarbeit bei der Öffentlichkeitsarbeit brächte für beide Vereine Vorteile, da z.B. bei der Messebetreuung dann insgesamt 2 Personen statt je Verein 2 Personen gebunden wären.

Hinsichtlich Veranstaltungen bestünde die Möglichkeit, ggf. mit weiteren Anbietern, Komplettpakete zu vermarkten, z.B. Tag 1 Historischer Lokschnuppen Wittenberge, anschließend Fahrt mit Sonderzug und /oder Sonderbus zu einem geeigneten Hotel Tag 2 Fahrt von diesem Hotel zum Pollo, dort Mitfahrt etc. und dann Ende der Veranstaltung.

Im Rahmen der Fahrzeugaufarbeitung können sicherlich kleinere Synergieeffekte erzielt werden, wegen der unterschiedlichen Spurweiten und historischer Beziehungen ist der Pollo mehr zur PRESS gewandt, der Historische Lokschnuppen eher zum direkten Nachbarn EGP / SFW und anderen Werken im Lüneburger Raum.

#### ***Stadtmuseum Wittenberge***

Das Stadtmuseum Wittenberge wird durch die Stadt betrieben. Im Marketingbereich erfolgen bereits jetzt Stadtführungen, die den Historischen Lokschnuppen mit einbeziehen. Ob und wie weit hier aufgrund unterschiedlicher Themenschwerpunkte weitere Synergieeffekte möglich sind, muss geprüft werden.

#### ***Verein für Geschichte der Prignitz e. V.***

Eine Zusammenarbeit mit diesem Verein könnte in sehr speziellen geschichtlichen Bereichen förderlich sein. Insbesondere dann, wenn die Arbeitsergebnisse historischer Forschung im Museum aus- bzw. dargestellt werden. Hier wäre ein gemeinsamer Informationsaustausch vorab nötig, um mögliche Schnittmenge festzustellen.

### 3.8.3. Technische Arbeits- und Ausbildungsstätten

In der Stadt selbst gibt es drei Einrichtungen, mit denen inhaltlich eine Zusammenarbeit möglich wäre. Diese sind

- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Werk Wittenberge
- EGP / SFW
- Deutsche Gesellschaft für zerstörungsfreie Prüfung DGZfP

Das Werk Wittenberge der DB AG ist der größte Arbeitgeber der Region. Hier werden sehr viele Reisezugwagen hauptuntersucht oder ausgebessert bzw. umgebaut. Dieses Werk bildet zahlreiche Berufsbilder aus, war in der letzten Zeit aber auch latent stilllegungsbedroht.

Eine Zusammenarbeit mit diesem Werk wäre, sofern von dort möglich, insbesondere bei der Wagenaufarbeitung möglich. Auszubildende könnten historische Reisezugwagen im Rahmen ihrer Ausbildung aufarbeiten, würden dadurch einerseits auch ältere Fahrzeuge kennen lernen, andererseits auch gleich in der Produktion mitarbeiten und helfen, historische Werte zu erhalten. Da bei historischen Wagen vom Grundsatz kein Zeitdruck besteht, könnte eine Aufarbeitung auch problemlos länger dauern.

Die Zusammenarbeit mit diesem Werk könnte ggf. durch Gespräche über mögliche Inhalte noch verbessert werden.

Die EGP bzw. SFW ist der direkte Nachbar des Vereins. Aufgrund langjähriger persönlicher Kontakte besteht eine gute, unbürokratische Zusammenarbeit, die sich bereits bei vielen Projekten bewährt hat. Da dieses Unternehmen relativ klein ist, bestehen Möglichkeiten zur Zusammenarbeit aber nicht in den Bereichen, wie oben skizziert. Veränderungen in der Zusammenarbeit lassen sich derzeit nicht erkennen.

Die DGZfP bildet in Wittenberge in dem Bereich „Eisenbahninstandhaltung“ diverse Prüfverfahren aus. Laut der Werbebroschüre gibt es Übungsobjekte für eine möglichst praxisnahe Ausbildung. Basierend auf diesem Ansatz wären Gespräche über eine Zusammenarbeit z.B. hinsichtlich des erforderlichen Schallens von Achsen und Stangen (die lernen zu schallen, wir liefern die Objekte und bekommen dann die Bestätigung) zu führen. Vielleicht täten sich dabei auch noch weitere Felder auf.

Daraus erfolgende Maßnahmen:

- Herantreten an Schulen wegen einer möglichen Zusammenarbeit
- Gespräche mit den Verantwortlichen des Pollo hinsichtlich einer Zusammenarbeit führen, insbesondere Bereich Vermarktung und „Eventverkauf“
- Gespräch mit dem Verein für Geschichte der Prignitz e. V. über mögliche gemeinsame Projekte
- Gespräch mit dem Werk Wittenberge über mögliche gemeinsame Projekte
- Gespräch mit der DGZfP über mögliche Zusammenarbeit / gemeinsame Projekte

## **4. Öffentlichkeitsarbeit**

Öffentlichkeitsarbeit besteht prinzipiell daraus, der Öffentlichkeit mitzuteilen, dass es das Museum historischer Lokschuppen Wittenberge gibt und was dort alles gesehen und erlebt werden kann. Sie ist wichtig, damit Besucher den Weg zum Museum finden.

### ***4.1. Auftreten gegenüber der Öffentlichkeit***

Das direkte Auftreten gegenüber der Öffentlichkeit besteht einerseits in der Art der Darstellung von Objekten, d.h. ist ein Blickfang vorhanden, andererseits auch im Auftreten der Vereinsmitglieder in / gegenüber der Öffentlichkeit.

An Veranstaltungstagen ist als Blickfang auf Gleis 1 der Magdeburger Seite immer der „Werbekesselwagen“ mit der Werbung für den Historischen Lokschuppen Wittenberge aufgestellt. Dieser zielt in seiner Werbewirkung zwingend auf das Publikum, welches daran vorbeigeht / fährt. In der übrigen Zeit gibt es keinen „Dauerblickfang“ in der Stadt.

Das Auftreten der Vereinsmitglieder ist ein Aushängeschild gegenüber der Öffentlichkeit. Öffentlichkeitsarbeit bedeutet aber auch bei Veranstaltungen aller Art professionelles Auftreten eines jeden in der Öffentlichkeit. Hierzu gehören im Rahmen der Kundenorientierung beispielsweise

- kompetente Antworten bei Nachfragen oder Verweis an Mitarbeiter, die kompetent Antwort geben können
- ein freundlich-distanziertes Auftreten gegenüber unbekanntem Besuchern
- ein entsprechendes äußeres Erscheinungsbild, d.h. möglichst entweder Reichsbahnuniform oder schwarzer Pulli / T-Shirt / Polo Shirt mit der Beschriftung des Vereins.
- insbesondere Mitarbeiter, die in Dienstkleidung als solche erkennbar sind, müssen auch kurzfristig eigenständig unterstützen, z.B. bei der Sicherung von Bahnübergängen

## **4.2. Werbung**

### **4.2.1. Erkennungszeichen / Logo**

Im Rahmen eines einheitlichen Auftretens in der Werbung ist auch ein Erkennungsmerkmal, „Logo“, sinnvoll. In der Vergangenheit wurden hier zwei unterschiedliche verwendet, einmal eine stilisierte Frontansicht des Rundschuppens, einmal eine Aufsicht des Geländes, d.h. die Gebäudegrundrisse farblich dargestellt.

Die stilisierte Frontansicht des Lokschuppens ist, wenn der Leser verstanden hat, dass es um einen Lokschuppen und ein Eisenbahnmuseum geht, sicherlich nachvollziehbar. Sie wirkt aber etwas erschlagend. Das andere, vielfach verwandte Logo lässt nicht sofort erkennen, um was es sich handelt, es ist aber einmalig und hat damit einen höheren Wiedererkennungswert.

### **4.2.2. Freizeit / Tourismusführer**

Für den Bereich Wittenberge und die Prignitz gibt es diverse Freizeit- und Tourismusführer. Zur Besuchergewinnung ist es wichtig, dass das Museum in möglichst vielen vertreten ist. Dazu gehört einerseits die schriftliche Erwähnung in Tourismusführern, andererseits auch der Hinweis (meist mittels eines Symbols) in den Freizeitkarten.

### **4.2.3. Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern**

Durch Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern können sich gegenseitige Vorteile ergeben: Besucher für das Museum und ein Ziel für Veranstalter:

- Busreisen
- Schiff (Flusskreuzfahrten Elbe)
- Hotelanlagen / Ferienressorts (siehe auch bei „Faltflugblätter“ unten)
- Evtl. Kombipaket mit der Stadt in Verbindung mit weiteren Attraktionen der Stadt
- Messen: Reisemessen, Hobbyessen (z.B. Leipzig), Großveranstaltungen (z.B. Meiningen)

### **4.2.4. Internetseiten anderer Institutionen / Vereine**

Für eine möglichst große Verbreitung von Hinweisen zu dem Museum ist es schön, wenn bei vielen, diesen Bereich betreffenden Internetseiten ein entsprechender „Link“ vorhanden ist.

Hier sind einmal „Eisenbahnseiten“ im Netz zu betrachten, andererseits auch „Tourismusseiten“.

### **4.2.5. Faltflugblätter**

Faltflugblätter sind gewöhnlich DIN-A-4 große, doppelseitig bedruckte Seiten, die rechts und links eingefaltet, DIN-C-6 groß ausliegen. In der Vergangenheit gab es sie bereits für das Museum. Wichtig ist nur, dass sie auch dort ausliegen, wo sie potentielle Besucher erreichen.

Um die Zielgruppe „Eisenbahnfreund“ zu erreichen, sollten sie in folgenden Einrichtungen ausliegen:

- Modellbahngeschäfte
- andere Eisenbahnmuseen / Museumseisenbahnen

Aufgrund der Lage von Wittenberge und des möglichen Einzugsbereiches (siehe Punkt 6.1. Museale Eisenbahneinrichtungen im Umkreis) ist das Auslegen dieser Werbematerialien auch in Hamburg und Berlin sinnvoll.

Bei den übrigen Zielgruppen ist es zweckmäßiger, in einen Umkreis von etwa 50 Km um Wittenberge sie bei den Tourismusinformationen, Campingplätzen, Wohnmobilrastplätzen etc. auszulegen.

## **4.3. Medien**

### **4.3.1. Zeitungen**

In der örtlichen Presse „Der Prignitzer“ finden sich regelmäßig Zeitungsartikel, wenn der Presse Neuigkeiten oder berichtenswerte Ereignisse mitgeteilt werden. Damit ist eine positive Presse im lokalen Bereich gegeben.

### **4.3.2. Fernsehen / Radio**

Fernsehberichte gab es bisher aus Wittenberge einen. Als der Verein Dampflokkfreunde Salzwedel noch in Salzwedel war, hat insbesondere vor dem Umzug der MDR im Sachsen-Anhalt Teil berichtet. Für Brandenburg macht jedoch der RBB das Programm. Dieser berichtet bei Themen auch aus Wittenberge (z.B. Gewerbegebiet Hafen) und der Prignitz, hier gilt es jedoch, auch einen Kontakt zum Regionalbüro Perleberg des RBB aufzunehmen.

### **4.3.3. Fachpresse Eisenbahn**

In den Fachzeitschriften für Eisenbahnfreunde ist der Historische Lokschuppen Wittenberge bei Neuerungen gewöhnlich immer vertreten, sofern die Zeitschriften entsprechende Informationen bekommen.

### **4.3.4. Fachpresse museal**

In musealer Fachpresse erschienen bisher keine Artikel über das Museum. Im Rahmen von institutioneller Öffentlichkeitsarbeit könnte hier jedoch eine Kontaktaufnahme, auch mit dem Museumsverband Brandenburg sinnvoll sein.

## **4.4. eigener Internetauftritt**

Der eigene Internetauftritt bedarf einer ständigen Aktualisierung. Dieses ist in den letzten Jahren zeitnah erfolgt. Die Internetseite stellt fast alle Fahrzeuge mit Bild dar und potentielle Besucher können sich einen Eindruck des Museums verschaffen.

#### **4.5. Daraus erfolgende Maßnahmen**

- freundlich-distanziertes Auftreten gegenüber Besuchern
- Einheitliches Auftreten des Vereins
- Einheitliches Logo
- Kompetentes, nicht anmachendes Auftreten in der Öffentlichkeit
- Auslegen von Flugblättern an den beschriebenen Orten
- Weiterhin regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung des Internetauftritts

### **5. Reihenfolge der Umsetzungen**

Natürlich können nicht alle beschriebenen Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, andere sind dagegen schon teilweise umgesetzt. Die Umsetzung ist immer auch abhängig von den einsetzbaren Mitteln, d.h. Geld, vielfach aber auch von der jeweils erforderlichen Personalmenge.

Die Reihenfolge der Umsetzungen richtet sich nach vier Dingen:

- Was ist zum Aufrechterhalten des Veranstaltungsbetriebes zwingend nötig?
- Was ist wie schnell nötig ? (das wichtige zuerst)?
- Was ist wie schnell machbar? (schneller Erfolg)?
- Was kann parallel erfolgen?

Die zur Aufrechterhaltung des Veranstaltungsbetriebes erforderlichen Maßnahmen haben zwingend Priorität vor allem anderen.

Im Folgenden werden die einzelnen Punkte nochmals auf Basis der o.g. Bereiche betrachtet.

#### ***Fahrzeugbeschaffung***

Eine gezielte Fahrzeugbeschaffung sollte wegen mangelnder Unterstellmöglichkeiten bis zum Wiederaufbau der Rotunde nicht betreiben werden. Bieten sich jedoch Möglichkeiten, die vorhandene Fahrzeuganzahl durch passende Objekte zu ergänzen, wird die Chance zur Erweiterung der Fahrzeugsammlung genutzt.

## **Infrastruktur**

Im Laufe der letzten Zeit hat sich die Anzahl der Fahrzeuge ständig erhöht, so dass die Unterstellmöglichkeiten nunmehr erschöpft sind. Die Fahrzeuge, insbesondere Lokomotiven sollen aber alle unter Dach stehen. Um dafür genug Kapazitäten zu schaffen, ist der Aufbau der Rotunde das mittelfristige Großziel. Hierzu ist zunächst ein Aufbaukonzept zu erstellen mit folgenden Inhalten zu erstellen

- Was ist an Technik nötig? (z.B. Drehscheibe)
- Wo können und sollen Gleise liegen, Nutzlängen?
- Raumkonzept insbesondere für den Übergangsbereich Rotunde-Schuppen II und damit Grundrissplan
- Aus welchen Materialien soll die Rotunde gebaut werden, wie soll sie von außen aussehen?

Dieses Projekt kann derzeit zunächst nur grob geplant werden. Als erster Schritt wurde eine Drehscheibe beschafft, für deren Einbau jedoch noch einige Voraussetzungen geschaffen werden müssen, insbesondere müssen entsprechende Geldmittel vorhanden sein. Die weiteren Planungen sind dann abhängig von diesem Fortgang, d.h. eine kurzfristige Gesamtplanung ist nicht machbar.

Im Rahmen der erforderlichen Prüfung der Rohrleitungen der Wasserversorgung sind einige Schieber und Abzweigungen zu suchen. Dieses erfolgt auch mit Blick auf den Wiederaufbau der Rotunde. Wenn kann hoffentlich der Anschluss für den dritten Wasserkran wiederhergestellt werden.

## **Fahrten**

Die Durchführung von Fahrten mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen ist frühestens in fünf Jahren möglich. Da bis dahin das Konzept sicherlich bereits überarbeitet werden muss, können Anpassungen dann erfolgen.

## **Museumsausstattung**

Hier sind die Objekte und Exponate mit Erklärungen (Beschilderung mit QR Code) zu versehen und ein Übersichtszettel zu erstellen. Ferner wäre ein „Kino“ einzurichten.

## **Raumsituation**

Die Nutzung der Räume und Flächen des Schuppens II sind zu prüfen und ggf. andere Nutzungen vorzusehen bzw. wo sinnvoll abzuändern.

## **Öffentlichkeitsarbeit**

Allen Mitgliedern sind klare Anweisungen hinsichtlich des Auftretens in der Öffentlichkeit zu geben. Darüber hinaus sind Flugblätter in anderen großen Städten zu verteilen.

## **Personal**

Vorrangiges Ziel muss die Gewinnung neuer Mitglieder sein. Zielgruppe dabei sind



Menschen im Alter zwischen 20 und 50 Jahren. Zusätzlich wäre eine Jugendgruppe schön, erscheint derzeit aber nicht als realisierbar.

### **Fazit**

Bei Berücksichtigung der ganzen Maßnahmen ergeben sich drei Arbeitsbereiche, die sehr weitreichende Folgen in alle aufgeführten Unterpunkte haben und fast parallel abgearbeitet werden können:

- 1) Kurzfristig ist ein Übersichtszettel für das Museum zu erstellen und die Objekte zu beschreiben. Beide Maßnahmen sind sehr wichtig für die Erklärung der Exponate und diese Erklärungen sind relativ schnell erstellt.
- 2) Das Großziel ist der Wiederaufbau der Rotunde. Im Rahmen der Abklärung der Rahmenbedingungen kann eine Nutzung der Wasserstation und das bisherige Raumkonzept mit überarbeitet werden.
- 3) Zur Mitgliedergewinnung und Stärkung des Museums sind:
  - a) Erwachsene als Mitglieder zu gewinnen
  - b) Schulen hinsichtlich gemeinsamer Projekte anzusprechen. Sofern sich daraus Zusammenarbeiten ergeben, kann darauf aufgebaut werden.

## **6. Vergleich mit anderen Eisenbahnmuseen**

Im folgenden Abschnitt soll einmal die Stellung des Museums Historischer Lokschuppen Wittenberge innerhalb der musealen Eisenbahnlandschaft Deutschlands mit besonderer Berücksichtigung des nordöstlichen Bereichs betrachtet werden.

### **6.1. Museale Eisenbahneinrichtungen im Umkreis**

#### **6.1.1. Übersicht im Umkreis bis maximal 150 Km**

Basierend auf der Luftlinienentfernung mit den Radien 50 km, 100 km und 150 km gibt es innerhalb der einzelnen Entfernungsbereiche folgende musealen Eisenbahneinrichtungen als potentielle Konkurrenten um dasselbe Besucherpotential (immer aufgeführt von Wittenberge Blickrichtung Nord und dann rechtsdrehend, Quelle gewöhnlich der Internetauftritt):

50 Kilometer:

- Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg „Pollo“

100 Kilometer:

- Warener Eisenbahnfreunde
- Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof
- Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin

150 Kilometer

- Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn-Freunde Schwichtenberg
- Berliner Eisenbahnfreunde Basdorf
- Dampflokkfreunde Berlin (Schöneweide)
- Technikmuseum Berlin
- Arbeitsgemeinschaft Osthavelländischer Kleinbahnen in Ketzin
- Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I Magdeburgerforth
- Dampfbzug-Betriebsgemeinschaft Loburg
- Magdeburger Eisenbahnfreunde
- Traditionsbetriebswerk Staßfurt
- Lokpark Braunschweig
- Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg
- Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn
- VVM Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle
- Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck
- De lütt Kaffeebrenner Klütz
- Eisenbahnfreunde Wismar

## **6.1.2. Bewertung möglicher Konkurrenzsituationen**

### ***Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg „Pollo“***

Diese Museumsbahn stellt eine typische Kleinbahn mit 750 mm Spurweite in der Prignitz dar. Relativ häufig erfolgt an Wochenenden musealer Betrieb, überwiegend mit Diesellokomotiven. Darüber hinaus befindet sich am einen Endpunkt in Mesendorf eine Fahrzeugsammlung, die sich auf für diese Bahn typische Fahrzeuge oder vergleichbare Exponate beschränkt. Die Ausrichtung dieser Museumseisenbahn weicht deutlich von der Ausrichtung des Historischen Lokschuppens Wittenberge ab. Damit besteht keine Konkurrenzsituation, vielmehr wäre eine gegenseitige Ergänzung möglich (siehe Punkt 3.8. regionale Zusammenarbeit mit anderen Institutionen, Vereinen, Firmen etc.)

### ***Warener Eisenbahnfreunde***

Dieser Verein erhält ein paar Reisezugwagen und eine Rangierdiesellok. Mit gemieteten Diesellokomotiven werden gelegentlich Sonderfahrten von Waren aus angeboten. Aufgrund der Entfernung und der völlig anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof***

Ziel dieses Vereines ist die Erhaltung des Bahnhofes Rheinsberg und der Strecke Rheinsberg-Löwenberg-Berlin. Es werden ein paar Exponate vorgehalten und gelegentlich erfolgen Sonderfahrten in Verbindung mit den Dampflokkfreunden Berlin (Schöneweide). Aufgrund der Entfernung und der völlig anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn-Freunde Schwichtenberg***

Dieser Verein unterhält und betreibt, vergleichbar mit dem Pollo, die 600 mm Schmalspurstrecke zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.

Aufgrund der Entfernung und der völlig anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Berliner Eisenbahnfreunde Basdorf***

Dieser Verein hatte sich Ende der 70iger Jahre in Berlin (West) gegründet. Aufgrund der veränderten politischen Lage erfolgte Ende der 90iger Jahren der Umzug nach Basdorf. Mit einem VT 95 (ex DB) und einem Personenzug (überwiegend aus Donnerbüchsen) erfolgen Fahrten auf der Heidekrautbahn und darüber hinaus (z.B. 2014 war der VT 95 in Wittenberge). Hauptzielrichtung sind Fahrten auf der Heidekrautbahn. Der Lokschuppen, in dem die Fahrzeuge des Vereins untergestellt sind, kann besichtigt werden. Als einzige wirkliche Streckenlokomotive ist dort die derzeit nicht betriebsfähige 65 1057 (ex DR) vorhanden.

Trotz der Entfernung und der anderen Ausrichtung ist aufgrund der guten Verbindung zwischen Berlin und Wittenberge eine Konkurrenzsituation um potentielle Besucher gegeben, gleichzeitig wurden auch bereits Synergieeffekte genutzt, indem eine Sonderfahrt des Vereines nach Wittenberge führte und damit Publikum brachte.

### ***Dampflokkfreunde Berlin (Schöneweide)***

Dieser Verein unterhält im ehemaligen Bw Schöneweide ein Eisenbahnmuseum mit der betriebsfähigen 52 8177 und der 119 158. Darüber hinaus werden dort weitere Streckendampflokomotiven und museal bewahrt. Ferner existieren dort zwei Sonderzüge (ex Veltener Traditionszug und ex Zwickauer Traditionseilzug), mit denen häufiger Sonderfahrten durchgeführt werden. Die gewöhnlich 2 mal im Jahr im Bw stattfindende Dampflokkveranstaltung ist trotz der Entfernung aufgrund der guten Verbindung zwischen Berlin und Wittenberge eine Konkurrenzsituation, insbesondere bei dem Klientel „Eisenbahnfreunde“. Inzwischen ist jedoch weder das Areal so authentisch wie in Wittenberge noch werden dort so viele Triebfahrzeuge museal bewahrt.

### ***Technikmuseum Berlin***

Hierbei handelt es sich um das größte deutsche Technikmuseum. Dieses stellt anhand diverser Exponate die Geschichte der Eisenbahn in den zwei Halbrundschuppen des Bw Anhalter Bahnhof dar. Es ist natürlich von der Ausrichtung anders gelagert. Dort finden keine Dampflokveranstaltungen statt. Aufgrund seiner Größe und Ausrichtung ist dieses Museum so anders gelagert, dass es hinsichtlich der Objektvielfalt und Darstellung konkurrenzlos ist.

### ***Arbeitsgemeinschaft Osthavelländischer Kleinbahnen in Ketzin***

Dieser Verein sammelt im Bereich des Bahnhofsgeländes von Ketzin diverse Fahrzeuge. Vorhanden sind zwei N4b und der VT 18.16.07. Darüber hinaus 2-, 3- und 4-achsige Rekowagen. Die Ausrichtung dieses Vereines ist eine andere. Für 2015 sind an sechs Wochenenden Veranstaltungen geplant, die aber aufgrund der Bahnhofsgröße völlig anders gelagert sind als die Veranstaltungen in Wittenberge. Wegen der völlig anderen Ausrichtung ist hier keine direkte Konkurrenzsituation gegeben, jedoch ist dort genauso wie in Wittenberge Konkurrenz um das „Berliner Publikum“.

### ***Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I Magdeburgerforth***

Dieser Verein betreibt das von ihm wiederaufgebaute Teilstück der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow I mit einer Spurweite von 750 mm. Insoweit ist er mit dem Pollo vergleichbar. Aufgrund der Entfernung und der völlig anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Loburg***

Dieser Verein ist eine Niederlassung der Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim, die sich etwa Anfang der 80iger aus dem Eisenbahnkurier entwickelt hat. Vorhanden sind diverse Rangierdiesellokomotiven und 24 083 in nicht betriebsfähigem Zustand. Es gibt diverse Nebenbahn-Personenwagen, gebaut zwischen 1880 und 1935. Ab und an finden Sonderfahrten auf der Strecke von Loburg Richtung Magdeburg statt, ebenso lokale Veranstaltungen. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine direkte Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Magdeburger Eisenbahnfreunde***

Dieser Verein erhält in Magdeburg diverse alte Fahrzeuge und führt gelegentlich im Rahmen von Eisenbahnveranstaltungen mit Diesellokomotiven der Baureihe 106 Sonderfahrten auf der Hafenbahn durch. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine direkte Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Traditionsbetriebswerk Staßfurt***

Dieser Verein hat seit Anfang der 90iger Jahre seinen Sitz im Bahnbetriebswerk Staßfurt. In der Vergangenheit hat er meist eine oder mehrere betriebsfähige Dampflokomotiven vorgehalten. Mit ihnen wurden einerseits Sonderfahrten durchgeführt, andererseits erfolgen pro Jahr 3-4 Veranstaltungen, ähnlich der in Wittenberge. Das Gelände ist original von der DR bzw. DB AG übernommen und aufgrund der Länge für Führerstandsmittfahrten sehr geeignet. Der Fahrzeugpark ist, insbesondere durch Übernahme von Lokomotiven der DR / DB AG oder des VMD in den 90iger Jahren vielfältiger als der in Wittenberge,

andererseits kommen für die dortige Region typische Fahrzeuge in maximal 2 Exemplaren vor. Dieses Museum ist etabliert und ist zumindest im Bereich des Besucherlientels der Eisenbahnfreunde eine Konkurrenz.

### ***Lokpark Braunschweig***

Dieses Museum geht auf den Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde zurück, die die Möglichkeit bekamen, das ehemalige Ausbesserungswerk Braunschweig in Teilen zu übernehmen. Dort existiert vor einem Rechteckschuppen eine Schiebebühne. Die aktuelle Fahrzeugsammlung besteht aus diversen Dampf- und Diesellokomotiven, die meist für Nebenbahnen bzw. Rangierzwecke gebaut wurden. Ferner existiert dort eine größere dampfbetriebene Gartenbahn. Sonderfahrten auf Strecken werden derzeit keine angeboten. Bei den sieben Veranstaltungen werden lediglich Fahrten innerhalb des Geländes mit einer Dampflok angeboten.

Dieses Museum ist etabliert und hat auch für Kinder einiges zu bieten (Gartenbahn zum Mitfahren). Es ist zumindest im Bereich des Besucherlientels der Familien eine Konkurrenz, gleichzeitig ist fraglich, ob Familien aus dem Bereich von Braunschweig die lange Anfahrt nach Wittenberge auf sich nehmen würden.

### ***Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg***

Dieser Verein bietet unter dem Namen „Heide Express“ Sonderfahrten insbesondere auf dem OHE Netz an. Dafür existieren diverse Triebwagen und Personenwagen, die oft früher bei der OHE im Einsatz waren. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben. Wegen des Fehlens des Elbüberganges und der Lüneburger Strecke nach Wittenberge und sind auch keine Synergieeffekte (Sonderfahrt von Lüneburg nach Wittenberge) erkennbar.

### ***Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn***

Ziel dieses Vereines ist es, einen normalspurigen Kleinbahnbetrieb auf der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn durchzuführen. Dazu sind die erforderlichen Fahrzeuge vorhanden. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***VVM Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle***

In diesem Museum des Vereines der Verkehrsamateure und Museumsbahn in Aumühle bei Hamburg werden insbesondere preußische Personenwagen erhalten. Neben einem Rechteckschuppen sind auch mehrere Gleise mit einzelnen Dächern versehen. In dem Museum finden auch Veranstaltungen statt, die aufgrund der vorhandenen Fahrzeuge völlig anders gelagert sind als in Wittenberge. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine wirkliche Konkurrenzsituation gegeben, allerdings dürften Familien aus dem Hamburger Umfeld hier Veranstaltungen gegenüber Wittenberge vorziehen.

### ***Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck***

Dieser Verein erhält DB Streckendiesellokomotiven und Wagen aus den 50iger und 60iger Jahren, um perspektivisch damit wieder Sonderfahrten zu machen. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine direkte Konkurrenzsituation gegeben, vielmehr wären sogar Sonderfahrten aus dem Raum Hamburg nach Wittenberge möglich.

### ***De lütt Kaffeebrenner Klütz***

Hierbei handelt es sich um die in einer Spurweite von 600 mm wieder aufgebaute Strecke zwischen Klütz und Reppenhagen. Das Programm soll Urlauber ansprechen. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine Konkurrenzsituation gegeben.

### ***Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin***

In diesem Eisenbahnmuseum in Schwerin befinden sich ähnlich viele Triebfahrzeuge wie in Wittenberge, aber nicht so zwingend typische. Darüber hinaus gibt es einen Museumszug, bestehend aus Nebenbahnwagen mit offenen Bühnen. Dieser ist für Fahrten in die nähere Umgebung sehr geeignet, insbesondere da Mitreisende die Fahrt auf der offenen Bühne genießen können. Regelmäßig ist das Museum geöffnet und es finden Veranstaltungen statt, die aufgrund des nutzbaren Geländes anders gestaltet sind, die Exponate werden in Teilen auf der Freifläche ausgestellt.

Dieses Museum stellt durchaus eine Konkurrenz dar. Unter dem Aspekt eines dampfbespannten Nebenbahnzuges könnte es noch mehr Besucher nach Schwerin ziehen. Gleichzeitig könnte sich eine Zusammenarbeit zum gegenseitigen Vorteil ergeben.

### ***Eisenbahnfreunde Wismar***

Dieser Verein sammelt, in sich stimmig, Fahrzeuge der Waggonfabrik Wismar. Damit hat er einen guten, aber völlig anderen Ansatz als der Historische Lokschuppen Wittenberge. Darüber hinaus soll das Bw Wismar erhalten werden und Sonderfahrten auf der Wismarer Hafenbahn durchgeführt werden. Aufgrund der anderen Ausrichtung ist hier keine direkte Konkurrenzsituation gegeben.

### **6.1.3. Fazit**

Von den angesprochenen musealen Einrichtungen gibt es fünf, mit denen es Konkurrenzsituationen geben kann. Definitive Konkurrenzsituationen sowohl von den Fahrzeugen als auch den Inhalten von Veranstaltungen gibt es mit dem Traditionsbetriebswerk Staßfurt und Schwerin.

Die beiden hinsichtlich Veranstaltungen als Konkurrenz aufgeführten Museen in Berlin bilden aufgrund der dort vorhandenen Züge aber auch die Chance zu einer Zusammenarbeit. Da durch das Neubaugebiet die weitere Entwicklung in Schöneweide nicht abzusehen ist und Basdorf doch etwas außerhalb Berlins liegt, ist derzeit die Chance zu einer künftigen Zusammenarbeit (Sonderzug zu einer Veranstaltung nach Wittenberge) höher zu bewerten als die mögliche Konkurrenzsituation.

Das Technikmuseum Berlin ist aufgrund seiner Größe und seines Anspruches sowie der hauptberuflichen Mitarbeiter als Konkurrent außen vor.

## ***6.2. andere Eisenbahnmuseen in Deutschland***

Im Vergleich mit den anderen Eisenbahnmuseen in Deutschland, insbesondere auch den über Jahrzehnten etablierten, steht der Historische Lokschuppen Wittenberge in etwa in der Mitte der rund 35 Museen (siehe anliegende Übersicht).

### **6.2.1. Fahrzeuge**

Blickt man auf die Plätze davor, handelt es sich hierbei um Museen, die entweder

- Firmenmuseen der DBAG sind oder
- Bereits in den 70iger oder 80iger Jahren in Westdeutschland entstanden oder
- viele historische Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Dresden bzw. der DR / DB AG übernehmen konnten oder
- bundesweite Bedeutung haben (MVT Berlin)

und somit ungleich günstigere Startbedingungen hatten und noch heute davon profitieren.

### **6.2.2. Fläche**

Die Flächen der einzelnen Museen sind sehr unterschiedlich. Sie entwickelten sich gewöhnlich aus einem ehemaligen Bahnbetriebswerk. Diese waren unterschiedlich groß mit unterschiedlicher Infrastruktur. Betrachtet man die Fläche, die für Besucher gewöhnlich zugänglich ist, dürften von den ehrenamtlich betriebenen Museen, d.h. die nicht dem DB Konzern gehören oder MVT, VMN, VMD, Deutsches Museum vermutlich der Bahnpark Augsburg, gefolgt vom Museum Chemnitz-Hilbersdorf und Bochum Dahlhausen die größten sein. Bald darauf folgt eine relativ große Anzahl etwa gleich großer Gelände, wie Nördlingen, Wittenberge, Heilbronn, Staßfurt und Neuenmarkt-Wirsberg. Etwas kleiner sind dann Darmstadt-Kranichstein und Schwerin.

In dieser Kategorie spielt der Historische Lokschuppen Wittenberge also auch im Mittelfeld.

### **6.2.3. Infrastruktur**

Derzeit hat das Bw Wittenberge an nutzbarer Infrastruktur

- eine 23,63 m Drehscheibe
- diverse Kanäle
- zentrale Brauchwasserversorgung über Wasserturm
- 2 betriebsbereite Wasserkräne
- Bekohlungsmöglichkeit (Bagger)

Bei der Drehscheibe handelt es sich um eine der größten in Deutschland betriebsfähigen (meist nur 23 m, bei diversen Museen nur 20 m).

In musealen Einrichtungen ist eine zentrale Brauchwasserversorgung über Wasserturm selten geworden. Darüber hinaus existieren zwei betriebsfähige und ein nicht betriebsfähiger Wasserkran an historischen Standorten. Diese Menge ist für ein Eisenbahnmuseum heutzutage auch selten.

Lediglich bei der Kohleversorgung muss auf einen Bagger zurückgegriffen werden. Im

Vergleich dazu steht im Bw Chemnitz-Hilbersdorf noch ein Hochbunker und mehrere Museen haben eine Ruge-Einheitsbekohlung.

Diese Infrastruktur reicht für musealen Dampflokbetrieb völlig aus. In ihrer Gesamtheit ist sie inzwischen auch selten zu finden.

### 6.2.4. Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit des Museums für Besucher könnte kaum besser sein. Am Bahnhof Wittenberge halten die Züge des Nah- und vielfach auch Fernverkehrs aus den Richtungen Hamburg, Schwerin, Berlin, Stendal / Magdeburg und der Prignitz. Vom Ausgang des Bahnhofs Wittenberge sind es rund 500 m Fußweg, ebenso vom Busbahnhof. Damit ist eine Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr sehr gut gewährleistet.

Für Pkw stehen in der näheren Umgebung auch genug Parkplätze zur Verfügung. Die Straßenanbindung Wittenberges ist nicht so gut, wie die Bahnanbindung, was übrigens auch bei anliegendem Vergleich der Anfahrzeiten erkennbar ist.

In diesem Vergleich wurde relativ pauschal die Erreichbarkeit von den größeren Städten der Umgebung (max. Fahrzeit drei Stunden) ermittelt. Dabei wurde mittels Routenplaner vom „Mittelpunkt der jeweiligen Stadt“ die Fahrzeit nach Wittenberge ermittelt, bei größeren Städten wurde, da nicht alle Besucher in der Mitte der Herkunftsstadt wohnen, noch ein Aufschlag (siehe Tabelle) eingerechnet.

Ferner wurde die Anfahrt mit der Bahn nach dem Suchkriterium: Ankunft Wittenberge Samstag 6.5.2017 10:30 Uhr festgestellt. Von den angezeigten Verbindungen wurde die zeitmäßig schnellste ausgewählt und in Abhängigkeit von der Stadtgröße noch eine Pauschale (siehe Tabelle) als „Anfahrt zum Bahnhof“ aufgeschlagen.

Bei einer maximalen Anfahrtszeit von 3 Stunden beträgt das Besucherpotential bei Anreise per Kraftfahrzeug rund 8,5 Mio. Menschen aus 34 Städten, bei Anreise per Bahn rund 7,8 Mio. Menschen aus 25 Städten.

Fahrzeit bis	Pkw		Bahn	
	Einwohner	kumuliert	Einwohner	kumuliert
1 Stunde	40.079	40.079	40.079	40.079
1,5 Stunden	98.285	138.364	142.814	182.893
2Stunden	1.047.509	1.185.873	5.687.748	5.870.641
2,5 Stunden	6.584.082	7.769.955	821.983	6.692.624
3 Stunden	935.866	8.705.821	1.291.627	7.984.251

Quellen:

Internetauftritte der Städte  
Fahrplanauskunft DB AG



## Routenplaner Klicktel

Andere Museen, insbesondere in West- oder Süddeutschen Ballungsgebieten haben hier sicherlich höhere Besucherpotentiale, aber durch die sehr gute Anbindung des öffentlichen Personenverkehrs ergeben sich Besucherpotentiale aus Berlin und Hamburg, den beiden größten deutschen Städten.

### **6.3. Ausrichtung**

Wie oben beschrieben, ist die Ausrichtung des Historischen Lokschuppens Wittenberge auf Fahrzeuge, die in Wittenberge und der weiteren Umgebung beheimatet waren bzw. auf Produzenten aus dem Land Brandenburg begrenzt.

Das einzige Museum, das eine ähnliche, konkrete Ausrichtung hat, ist Staßfurt. Berlin Schöneeweide ist nur auf Dampflokomotiven ausgerichtet und Schwerin hat auch Fahrzeuge (03 1090, 89 009) die in der näheren und weiteren Umgebung nicht beheimatet waren bzw. durchfahren. Insoweit bedeutet die sehr konkrete Ausrichtung des Museums mit dem oben beschriebenen Fahrzeugkonzept schon fast ein Alleinstellungsmerkmal. Im Bw gab es wegen der E-Lok Vorhaltung von 1987 bis 1997 auch Fahrdrakt, wovon noch Mastreste künden. Insoweit ist Wittenberge neben Chemnitz-Hilbersdorf das einzige Museum mit der o.g. Ausrichtung, in dem tatsächlich alle drei Traktionsarten stimmig darstellbar sind.

### **6.4. Entstehung**

Das Museum Historischer Lokschuppen Wittenberge ist durch glückliche Umstände entstanden. Einerseits wollte die Stadt das Bw Gelände entwickeln, andererseits suchten die Dampflokfreunde Salzwedel ein neues Domizil.

Die Triebfahrzeugsammlung besteht etwa zu 2/3 aus Fahrzeugen, die durch den Verein Dampflokfreunde Salzwedel mitgebracht wurde. Andere Fahrzeuge kamen hinzu. Die Wagen wurden fast von den Dampflokfreunden Salzwedel mitgebracht. Die Fahrzeugsammlung entstand in Eigeninitiative etwa ab dem Jahr 1992. Es wurden nicht mehr benötigte Fahrzeuge erworben. Museale oder quasi museale Fahrzeuge wurden im Gegensatz zu anderen Eisenbahnmuseen nicht eingebracht oder erworben. Das Museum ist eines wenigen, durch einen Verein getragenen, privaten Eisenbahnmuseen, die relativ groß sind, keine Fahrzeuge aus dem Museums- oder Traditionsbestand der DR übernommen haben und nicht bereits vor 1985 existierten.

### **6.5. Alleinstellungsmerkmale**

Alleinstellungsmerkmale bezeichnen, wie der Name schon sagt, die Exponate oder Infrastruktur, die nur hier zu finden ist, weshalb sich dieses Museum von allen anderen abhebt. Alleinstellungsmerkmale machen das besondere von Museen aus, weshalb Enthusiasten auch bereit sind, lange Strecken, ggf. im Rahmen einer Rundreise zu mehreren Museen in Kauf zu nehmen.

Welche Alleinstellungsmerkmale hat der Historische Lokschuppen?

### **6.5.1. Ausrichtung**

Der historische Lokschuppen Wittenberge richtet sich grundsätzlich konzeptionell entsprechend der obigen Beschreibung als Eisenbahnmuseum auf ein Bw der DR der Jahre 1970 bis 1997 aus. Daneben liegt ein weiterer Schwerpunkt auf den Fahrzeugen der ehemaligen anliegenden Privat- und Werksbahnen sowie im Land Brandenburg hergestellter Fahrzeuge. Dieses soll möglichst konsequent umgesetzt werden. Mit diesem Konzept erfolgt dem Grunde nach eine Beschränkung der Fahrzeugtypen, jedoch hat diese Festlegung einen regional bezogenen Hintergrund und „es wird nicht alles wild gesammelt“, was dann eine Ansammlung von Fahrzeugen ergibt und u.U. ein netter Querschnitt durch die deutsche Eisenbahn, aber nicht zwingend auch ein Museum ist. Mit dieser sehr spezifischen Ausrichtung werden in Wittenberge die Fahrzeuge vorgehalten, die regional dort in dem o.g. Zeitraum auch anzutreffen waren. Dabei war es typisch, dass in einem Bw auch mehrere Fahrzeuge gleicher Bauart vorhanden waren.

### **6.5.2. Fahrzeuge**

Hier stechen als erstes die fünf optisch aufgearbeiteten Lokomotiven der Baureihe 50.35 ins Auge. Kein Museum oder Sammlung in Deutschland hat fünf baugleiche Dampflokomotiven in optisch aufgearbeitetem Zustand.

Der zweite Punkt ist bedeutend kleiner. Es sind die Gleiskrafträder Typ I und II, d.h. der Schienentrabant und die Schienen KR 50. Wittenberge ist das einzige Museum, an dem beide gemeinsam als originale Normalspurfahrzeuge besichtigt werden können.

Als drittes findet sich der einzig relativ aufgearbeitete K-Zug in diesem Museum. Ihm fehlt leider der Bettenwagen, der oben als Beschaffung vorgesehen ist.

### **6.5.3. Infrastruktur**

Zusammen mit dem Lokschuppen III, der durch die EGP / SFW genutzt wird, hat Wittenberge zwischen dem Lokschuppen III und dem Wasserturm das älteste zusammenhängende Bahnbetriebswerk in Deutschland. Durch Entgegenkommen der EGP / SFW konnte im Rahmen von Führungen an Veranstaltungstagen auch der Schuppen III besichtigt werden und damit hatten Besucher Zugang zu dem ältesten, noch für Eisenbahnfahrzeuge genutzten Lokschuppen Deutschlands.

In Wittenberge befindet sich eine der drei größten, betriebsfähigen Drehscheiben in Deutschland. Ferner ist sie eine der wenigen, wenn nicht sogar die einzige in Deutschland, die neben dem Elektroantrieb und der Handkurbel auch einen betriebsfähigen Druckluftantrieb hat. Diese beiden Merkmale fallen aber ohne besonderen Hinweis auch eingefleischten Eisenbahnfreunden nicht auf, so dass diese Merkmale nicht wirklich zu werten sind.

Mit der derzeit ungenutzten Wasserstation an der Rotunde und dem betriebsfähigen Wasserturm neben der Brunnenanlage besitzt Wittenberge zwei baulich unterschiedliche Wassertürme aus dem 19. Jahrhundert.

Der Wiederaufbau der Rotunde brächte ein weiteres Alleinstellungsmerkmal. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die beiden Rotunden in Berlin Pankow und Rummelsburg perspektivisch abgerissen werden. Damit gäbe es in Wittenberge nach dem Wiederaufbau die einzige Rotunde in Deutschland, die als Lokschuppen genutzt wird.

## **6.6. Touristisches Umfeld**

### **6.6.1. Stadt Wittenberge**

Die Stadt Wittenberge stellt quasi das westliche Einfallstor zur Prignitz dar. Der Elbe(fern)radweg geht durch die Stadt. Ferner gibt es mit der Ölmühle ein Veranstaltungszentrum mit überregionalem Publikum. Mit dem Uhrenturm des Singer/Veritas Werkes steht ein weiterer überregionaler Anziehungspunkt in Wittenberge. Darüber hinaus gibt es im Kulturhaus regelmäßig Veranstaltungen und die Stadt fördert den Tourismus.

### **6.6.2. Umland**

Entlang der Elbe befindet sich großflächig in allen vier fast aneinanderstoßenden Bundesländern das Biosphärenreservat Elbe, jeweils mit leicht anderer Bezeichnung. Östlich von Wittenberge schließt sich mit der Prignitz ein größeres Urlaubsgebiet in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern an. Somit ist eine touristische Erschließung der gesamten Region gegeben.

## **7. Evaluation**

Um festzustellen, welche Angebote Besuchern fehlen oder ihnen besonders gefallen bzw. wo noch Verbesserungsmöglichkeit eines guten Angebotes besteht, ist es zweckmäßig, eine Evaluation durchzuführen.

Diese sollte einerseits die Besucherart (Familie, Eisenbahnfreunde etc.) und das Alter abfragen, ansonsten noch in weiteren Unterpunkten die Bereiche:

- Darstellung der Objekte
- Beschreibung der Objekte
- Freigelände
- Gastronomie und Souvenirs
- Spaßfaktor
- Was fehlt?

Um aus einer Auswertung der Antworten Verbesserungspotentiale zu erkennen.

Als erste Maßnahme wurde bereits auf der Internetseite Leser angesprochen, Wünsche für Neuerungen etc. dem Verein zuzusenden.

## **8. Zusammenfassung**

Im Vergleich mit den anderen Eisenbahnmuseen Deutschlands hat Wittenberge einen guten Mittelplatz mit Entwicklungspotential nach oben.

Dieses Potential ergibt sich einerseits durch die möglichen Besucher aufgrund der Lage mittig zwischen Hamburg und Berlin, andererseits durch die in diesem Konzept

beschriebene Ausrichtung und der Möglichkeit, das bestehende Gelände intensiver zu nutzen. Auch zeichnet sich das Museum durch mehrere Alleinstellungsmerkmale aus.

Kritisch zu bewerten ist die Personalsituation, weshalb hier um Mitglieder geworben werden muss. Darüber hinaus ist zur Verfestigung der Position eine Zusammenarbeit mit Bildungsträgern aller Art gut.

Aufgrund der Fahrzeugsituation ist das bauliche Großziel der Wiederaufbau der Rotunde, womit ein weiteres Alleinstellungsmerkmal gegeben wäre.

Wittenberge, den 19.3.2017