



H. Büssing
Braunschweig
Fabrik für Motor-Omnibusse, -Lastwagen u. Verbrennungs-Motoren.



Motor-Omnibusse von 20 und 25 PS, für 20 bis 25 Personen.



Heft 17:

Jürgen Hunger und Dirk Nitsche

Autobusverkehr in Wolfenbüttel

Vom ersten Linienverkehr bis zum neuen Stadtbuskonzept



AKTIONSGEMEINSCHAFT ALTSTADT WOLFENBÜTTEL E. V.

Titel: Spurensuche Heft 17 (2021)
Autobusverkehr in Wolfenbüttel
Vom ersten Linienverkehr bis zum
neuen Stadtbuskonzept

Autor: Jürgen Hunger, Dirk Nitsche

Herausgeber: Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e. V.
Kleiner Zimmerhof 4, 38300 Wolfenbüttel

1. Auflage: 500

Layout/Druck: MEDIA-AFFAIRS, Holzmarkt 2, 38300 Wolfenbüttel

Inhalt

1	Linienverkehr	
	1.1 Allgemeine Entwicklung des ÖPNV.....	5
	1.2 Alte Linien in und um Wolfenbüttel.....	6
	1.3 Stadtbuslinien 1949-2021	12
	1.4 Neuausrichtung der Stadtbuslinien.....	19
	1.5 Regionalbuslinien.....	21
	1.6 Linienkonzessionen.....	23
	1.7 Unser A-Bus ab 1954.....	25
	1.8 Weitere Linien in der Region	27
2	Fahrscheine und Tickets	
	2.1 Fahrscheine und Fahrpreise.....	29
	2.2 VRB Verkehrsverbund Region Braunschweig	32
	2.3 Elektron. Fahrplanauskunft EFA.....	33
3	Haltestellen	
	3.1 Haltestellenbeschilderung	34
	3.2 Busbord und Barrierefreiheit.....	36
	3.3 Der neue Rendezvouspunkt Kornmarkt ab 2021	37
	3.4 Echtzeitinformationssysteme	39
	3.5 Busspuren und Busampeln	40
4	Weitere Verkehre	
	4.1 Schülerverkehr	42
	4.2 Reise- und Tourismusverkehr	44
	4.3 Sonderverkehre.....	50
	4.4 Flixbus.....	53
	4.5 Bücherbus	54
	4.6 Corona-Testbus 2021.....	55
5	Busunternehmen	
	5.1 Willi Hohmann KG	56
	5.2 Reisebüro Schmidt.....	62
	5.3 Weitere Busunternehmen in der Stadt und im Landkreis	66
	5.4 Busbetriebshöfe	82
	5.5 Busfahrschulen.....	92
6	Schaffner/-innen und Fahrer/ -innen	93
7	Rund um den Bus	
	7.1 Bustechnik	96
	7.2 Busnummern und Kfz-Kennzeichen	115
	7.3 Alternative Antriebstechnologien	116
	7.4 Busse im Modell	121
	7.5 Buswerbung	122
	7.6 Verbleib der Fahrzeuge nach Verkauf	126
8	Zum guten Schluss - Anekdoten, Geschichtchen	129
9	Quellen und Abkürzungen	131

Ein Wort zuvor

Warum schreibt man ein Heft über den Busverkehr in Wolfenbüttel? Nun, die *Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel* hat in den vergangenen Jahren zwei Hefte herausgebracht, die sich mit den Themen „Eisenbahn in Wolfenbüttel“ und „Straßenbahn in Wolfenbüttel“ und deren Geschichte beschäftigt haben. Beides sind letztlich schienengebundene Verkehrsmittel, beide gehören zum sog. *Öffentlichen Personennahverkehr* (ÖPNV). Folgt man den Definitionen in den einschlägigen Quellen so liest man, dass auch U-Bahnen, S-Bahnen und der Taxiverkehr dazugehören. So natürlich auch der Autobusverkehr.

Autobusverkehr in Wolfenbüttel. Darin steckt nach Meinung der Autoren eine Menge Potential. Abgesehen von dem bekannten und vielfach beschriebenen Termin 1.7.1954, als die Büssing-Busse mit der Linienbezeichnung A das Regiment übernahmen und sich unsere „Elektrische“ zum allerletzten Mal durch den Zimmerhof und die Krambuden quälte, so ist das Thema Autobusverkehr in unserer Stadt mit zwei Namen bzw. Unternehmen verbunden: *Stadtverkehr Willi Hobmann GmbH* (bis 1992) und das *Reisebüro Schmidt*. Allein die Entstehungsgeschichten und Entwicklungen beider Firmen besonders am Ende der 1940er und in den 1950er Jahren lassen sich, ergänzt mit Archivmaterial aus dem NLA, bestens nachverfolgen und mit Fotos und Berichten der Seniorchefs trefflich ausschmücken. Und, ein Gespräch zweier Wolfenbütteler könnte so abgelaufen sein:



Büssing Bus Linie 20 am Bahnhofsvorplatz, Zeichnung D. Kertscher

„Und, wie bist Du zum letzten Treffen im Westring gekommen? Mit dem Rad?“ Prompt kam die Antwort:

„Nein mit dem **Hobmann-Bus**“. Das Gespräch entwickelte sich zum Thema Urlaub weiter: „Eure Reise zum Bodensee im Sommer, sag mal, seid ihr mit dem Auto über die A7 gefahren?“ „Nein, mit dem **Schmidt-Bus**“.

Die Autoren haben in gewohnter Weise ein Gesamtbild des Busverkehrs in Wolfenbüttel gezeichnet und die weiteren Busunternehmen, die in unserer Region aktiv sind bzw. waren, nicht vernachlässigt. Busverkehre umfassen nicht nur öffentliche Linien in Stadt und Region bzw. im Land-

kreis, sondern auch Schülerverkehre zu Schulzentren, Tourismus-Reiseverkehre, Sonderfahrten z.B. zu Sportveranstaltungen oder Musicals und Vereinsbusse z.B. der Fußballvereine und den Bücherbus.

Auch vor dem Hintergrund der Umgestaltung der städtischen Linien in das sogenannte Rendezvous-System, wobei wir in unserer Vorbereitung davon „kalt erwischt“ wurden, ist es interessant zu erfahren, wann und wo überhaupt die ersten Stadtbusse gefahren sind, welche Linienbezeichnungen es gab und wie sich die Netzstruktur entwickelt hat.

Und an ein wenig Technik soll es auch nicht fehlen, ein wenig über die Bustypen und alternative bzw. zukunftssträngige Antriebe, über die Gestaltung von Haltestellen und über die speziellen Busampeln, und Busspuren in unserer Stadt. Und wo gebrauchte und verkaufte Busse nach dem Verkauf letztlich gelandet sind, soll auch nicht unerwähnt bleiben.

Fahren Sie mal wieder mit dem Stadtbus durch die Stadt, der neue Taktverkehr und das Rendezvous-System erleichtern das Umsteigen und die Fahrkarte gegen Kleingeld muss man ja nun auch nicht mehr beim Fahrer kaufen. Mit einer App vom Handy kann das erledigt werden.

Jürgen Hunger, Dirk Nitsche, Wolfenbüttel, im Sommer 2021

Linienverkehr

1.1 Allgemeine Entwicklung des ÖPNV

Diesen Abkürzungen begegnet man tagtäglich in den Medien im Rahmen von Umweltdiskussionen und CO₂-Ausstoss. Was versteckt sich hinter den 4 Buchstaben? ÖPNV ist der öffentliche Personennahverkehr. Der Geltungsbereich im Sinne eines Massentransportsystems des ÖPNV ist der Nah- sowie auch der Regionalverkehr. Der Fernverkehr der Bahn zählt nicht dazu. Unter der Abkürzung SPNV (schienengebundener Personennahverkehr) werden die Dienste verstanden, die hauptsächlich die RegioBahn (früher Personenzüge) und in großen Städten die U- und S-Bahnen umfassen.

Der öffentliche Personennahverkehr hat historisch seine Wurzeln in England mit der ersten Postkutschenlinie 1657 zwischen London und Chester. Als weltweit erstes öffentliches Nahverkehrs-System gelten die Carrosses, die ab 1662 in Paris gleich mehrere Linien bedienten. Die technische Basis am Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts waren der Pferdebus, die Pferdebahn, die Straßenbahn, die Eisenbahn, sowie Autobusse mit Diesel-, Gas-, Benzin- oder Elektromotoren.



Der erste Linienbetrieb mit Kraftomnibussen in Deutschland wurde im Raum im Jahre 1895 eingeführt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahm der ÖPNV im Zusammenhang mit der industriellen Revolution gewaltigen Aufschwung. Die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz wurden größer. Die Verkehrsträger (hier: City of Brunswick Tramway-Company bzw. Straßeneisenbahngesellschaft zu Braunschweig, später auch Stadtwerke Braunschweig) reagierten darauf zunächst mit dem Ausbau der Pferdebuslinien (ab 1873) und der schienengebundenen Pferdebahn (ab 1879). In den 1890er Jahren begann dann der Siegeszug der elektrischen Straßenbahnen, wie ab 1897 die Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel. Buslinien ergänzten in den folgenden Jahrzehnten die innerstädtischen Relationen und fuhrn „über Land“. Als sich Mitte der 1950er Jahre das Auto zunehmend zum Massenverkehrsmittel entwickelte, sanken die Fahrgastzahlen im ÖPNV. Die Verantwortlichen reagierten darauf zunächst mit dem Ersatz von Straßenbahnen durch Busse. (hier: Stilllegung der Straßenbahn nach Wolfenbüttel am 1.7.1954 und gleichzeitiger Beginn des Busverkehrs). Die Straßenbahn galt als veraltet und als Hindernis für den Kfz-

Braunschweiger Pferdebahn 1895. Nähere Information dazu in der SpuSu Heft 16 der Aktionsgemeinschaft Altstadt, Foto BSVG



Ein KVG-Gelenk-Bus im Regionalverkehr 1958, Foto: D. Höltge

Verkehr. Erst im Zuge einer beginnenden Umweltdiskussion Anfang der 1970er Jahre spielte der ÖPNV eine zunehmend größere Rolle. Mit der Bildung von Verkehrsverbänden wurde zusätzlich versucht, verlorene Kunden zurückzugewinnen. Heute fährt auf der Strecke nach Wolfenbüttel die BSVG mit den Linien 420 und 421 innerhalb des Verbundes VRB, in weiteren Relationen die KVG, Bachstein, Reisebüro Schmidt u.v.a.m. Aufgabenträger sind dabei die Landkreise Wolfenbüttel und benachbarte Landkreise, kreisfreie Städte wie zB. Braunschweig oder Wolfsburg. Im Bereich Fahrzeugeinsatz gelten die ab 1967 vorgestellten Standard-VÖV-Linienbusse als Meilensteine der Entwicklung (siehe Kap. 7, S. 111).

Linienverkehr

1.2 Alte Linien in und um Wolfenbüttel

Über die erste regelmäßige Omnibuslinie, die die Kreisstadt Wolfenbüttel mit dem Dorf Wittmar an der Asse (Anm.: Ausflugsverkehr Asse, Assewirtschaft) verband, berichtet das Wolfenbüttler Kreisblatt in seiner Ausgabe vom 8. August 1887 wie folgt:

„Eine Omnibusverbindung mit den südöstlich von hier belegenen Ortschaften ist seit einigen Tagen von den Herren Gebr. Grakhoff hergestellt. Es findet täglich einmal eine Fahrt von Semmenstedt über Remlingen, Wittmar, Gr. Denkte, Wendessen und Linden nach Wolfenbüttel statt. Der um 7 Uhr aus Remlingen abgehender Personenwagen trifft um 9 Uhr hier (Wolfenbüttel) ein und fährt Nachmittag um 1 Uhr 15 Min. zurück“.

(Anm.: Eine Fahrtdauer von ca. 2 Stunden !!). Über die Betriebsdauer und den Fahrzeugeinsatz ist wenig bekannt, vermutlich war es ein Pferdeomnibus oder ein dampfbetriebener Omnibus).

Die Wolfenbütteler Geschäftsleute monierten weiterhin die ungenügenden Verkehrsverbindungen mit allen Ortschaften des Umlandes und dem damit verbundenen Rückstand gegenüber den Konkurrenten in Braunschweig. So versuchte man auch im Jahr 1901 vielfach Omnibusverbindungen zu den westlichen Gemeinden im Amt Salder und den östlich gelegenen Assedörfern einzurichten: Wolfenbüttel ↔ Fümmele, Wolfenbüttel ↔ Immendorf, Wolfenbüttel ↔ Thiede, Wolfenbüttel ↔ Ahlum (ab 1902), Wolfenbüttel ↔ Semmenstedt. Das währte jedoch nicht lange, weil sich die Betriebskosten nicht erwirtschaften ließen.



Die Buslinie Wolfenbüttel – Stöckheim – Thiede bestand gerade 4 Monate lang, die Linie nach Ahlum 10 Monate. Beide wurden von August Herborth betrieben.

Die grünen Linien zeigen den Verlauf der immer wieder als fehlend angemahnten Linien ins Umland (West-Ost-Achse) in den Jahren 1901 bis 1910.

Wie an anderen Stellen beschrieben, zog sich diese Problematik bis weit in die 1930er Jahre und teilweise auch noch in die 1950er Jahre hin. Grafik J. Hunger

Das Aus 1909 für die Strecken wurde damit also dahingehend begründet, dass die Stadt Wolfenbüttel unter Stadtdirektor Floto nicht länger bereit war, die Omnibusbetreiber finanziell zu unterstützen. Und das, obwohl ein beträchtlicher Mangel an Verbindungen zu den o.a. Gemeinden herrschte. Es gab seinerzeit zwar Eisenbahnstrecken, die den Kreis durchschnitteten (Staatsbahn, BSE, BLE), aber es mangelte an den sog. „Querverbindungen“ und die Bahngesellschaften schafften die Fahrgäste bequem nach Braunschweig. Was mit Argwohn gesehen wurde.

*Spiegelplan
von Klein-Flöthe - Wolfenbüttel
gebilligt am 1. Mai 1905*

5:15	5:45	3:45	ab Klein-Flöthe	8:45	7:55	8:10
5:42	6:12	3:52	Große-Flöthe	8:28	7:48	8:03
6:10	6:40	4:00	Hachhöckbier	8:20	7:40	7:55
6:40	7:10	4:10	Lobmachersen	8:20	7:30	7:45
6:10	6:45	4:20	Barum	8:10	7:20	7:35
6:25	7:00	4:25	Immendorf	7:52	7:02	7:17
6:45	7:15	4:45	Adersheim	7:40	6:50	7:05
6:55	7:25	4:55	Fümmele	7:32	6:42	6:57
6:55	7:25	5:05	an Wolfenbüttel	7:20	6:30	6:45

Wann und Länge eine Stunde geben.

Handgeschriebener Fahrplan aus dem Jahre 1905 für die Linie Wolfenbüttel – Kl. Flöthe
Quelle: NLA WO 127 NEU Nr. 2259

Nach längeren Verhandlungen erklärte sich die Firma Büssing bereit, zumindest eine Kraftomnibuslinie Wolfenbüttel – Semmenstedt einzurichten. Nach Ende einer Probephase im Jahr 1904 mit 6 täglichen Fahrten und in Summe 4700 Fahrgästen innerhalb von 2 Monaten fuhr man die Linien weiter. Mittelfristig konnte wirtschaftlicher Erfolg gesehen werden, sodass eine Linie nach Klein Flöthe in Betracht gezogen werden konnte.

Der Durchbruch mit Kraft-Omnibussen im Linienverkehr gelang 1904 erst Heinrich Büssing auf eigene Rechnung auf der Linie Wendeburg ↔ Bortfeld ↔ Völkernrode ↔ Ölper ↔ Braunschweig Hauptpost.

Im Jahre 1909 wurde die "Büssing-Kraftwagen-Betriebsgesellschaft mbH", gegründet und im Jahre 1919 entstand daraus das Unternehmen "Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig" (KVG).



Die Kraftübertragung erfolgte vom vorn angeordneten Motor über Kupplung, Dreigang-Getriebe, Kardanwelle, Differenzial und Kettengeräte auf beide Hinterräder, die aus Holzspeichen bestanden mit Vollgummibereifung. Platz für 20 Personen, Polstersitze, Raucher-Abteil, 20 PS, Vmax 25 km/h, Fahrpreis einfach 0,60 Mark, das war der erste Bus.

Probefahrten gab es zum Torfhaus. Für eventuelle Pannen wurde ein Fahrrad auf dem Dachgepäckträger mitgeführt, damit der Fahrer die nächste Schmiede oder die Fabrik in Braunschweig schnell erreichen konnte.

Heinrich Büssing: Er wolle Busse bauen, für die Leute, die bisher zu Fuß gegangen und nicht für die, die vorher mit Kutschen gefahren sind. Wegen der Übernahme von Posttransporten der kaiserlichen Post im Jahr 1904 war das somit die erste Kraftpost-Omnibuslinie der Welt.

Der zweite Bus, der 1904 auch schon im Bau war, fuhr im Peiner Gebiet, der dritte Bus auf der Linie Braunschweig ↔ Salder ↔ Lebenstedt. Der vierte Omnibus verkehrte ab 20.12. 1904 auf der Linie Wolfenbüttel ↔ Wendessen ↔ Gr. Denkte ↔ Wittmar ↔ Remlingen ↔ Semmenstedt ↔ Biewende. Fahrtdauer jeweils 1 Std 5 Min.

1905 gab es schon mehrere Linien im Harz, die die Orte Bad Harzburg, Braunlage, Goslar, Hahnenklee verbanden.

1905 gründete sich dazu in Wolfenbüttel die Automobil-Verkehrsgesellschaft-Wolfenbüttel (AVW), die auch von der Stadt bezuschusst wurde. Eine finanzielle Beteiligung der anliegenden Gemeinden war nicht zu erwarten. Weiterhin fand das „moderne“ Verkehrsmittel Bus wenig Rückhalt in der Bevölkerung: „Besonders betroffen waren die Häuser an der August- und an der Stöckheimer Str., die gerade bei Schmutzwetter von den vorbeifahrenden Bussen verschmutzt wurden“. Als Folge wurde den Kraftomnibuslenkern langsames Fahren in den Straßen der Stadt zur Pflicht gemacht. Die AVW kaufte von Büssing drei Busse, übernahm die Linie nach Semmenstedt und richtete neu die Linie Wolfenbüttel – Fümmele – Adersheim – Immendorf – Barum (– Flöthe) ein. Eine im selben Jahr eingerichtete dritte Linie nach Thiede wurde jedoch im gleichen Zeitraum kurzfristig wieder eingestellt. Schon ein Jahr



*Wolfenbüttler
Automobil-Gesellschaft
Arten-Gesellschaft in Wolfenbüttel.*
J. R. Kucorberg

1905 kaufte die Automobilgesellschaft drei Busse bei Büssing für die drei Linien. Die Busgarage lag in der Karlsstraße. Als Zielschild ist Barum gut zu erkennen. Es kann angenommen werden, dass dort der Bahnhof der BLE angefahren wurde für die Zielrichtung Seesen und Derneburg. Sonst bot Barum nichts. Foto: Heimatmuseum

später konnten die restlichen beiden Linien aus wirtschaftlichen Gründen, trotz eines Zuschusses der Stadt, nicht mehr gehalten werden. Es kam zur völligen Einstellung, die Automobil-Verkehrsgesellschaft-Wolfenbüttel wurde aufgelöst.



So sah der Bus nach Biewende aus, u.a. mit Kettenantrieb an der Hinterachse, Zeichnung nach altem Foto: J. Hunger

Eine Neugründung als GmbH, neue städt. Darlehen und höhere Anteile der Geldgeber führten zur Neuausrichtung des Busverkehrs Anfang 1907 mit zwei Linien zu den fast schon bekannten Zielen, eine nach Gr. Biewende und eine nach Kl. Flöthe (siehe Fahrplan). Die 1905 gekauften Busse wurden 1908 an die Stadt Wolfenbüttel zur Schuldentilgung übereignet, die wiederum die Fuhrunternehmer Herboth und Wilkens beauftragte, die Verbindungen weiterzuführen. Auch hier entstanden wiederholt wirtschaftliche Probleme, sodass die Stadt jetzt endgültig den Schlussstrich zog. Die GmbH wurde aufgelöst, die Busse nach Berlin verkauft, den Verlust trug die Stadtkasse. Jetzt fuhr offiziell kein Bus mehr an der Asse lang oder ins „Amte Salder“. Kleinere private Unternehmen versuchten per Antrag, Teillinien einzurichten.

Beispiel: Das Herzogliche Straßenbauamt in Wolfenbüttel genehmigt 1919 Herrn A. Strumhöfel aus Darmstadt die Einrichtung einer Auto-Omnibusverbindung von Wolfenbüttel nach Kl. Flöthe über die Frankfurter Straße. Im Mai wird diese Genehmigung bereits wieder zurückgezogen, da man damit rechnet, dass die Reichspost den Kraftwagenverkehr übernehmen wird.

Automobil-Omnibus-Verkehr!

Linie Wolfenbüttel—Kl.-Flöthe (jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag)						Fahrpreise										
von oben nach unten lesen!			von unten nach oben lesen!			von	nach									
Vorm.	Nachm.		Vorm.	Nachm.			Wolfenbüttel	Wendessen	Semmenstedt	Gr.-Denke	Wittmar	Remlingen	Flachstöckheim	Gr.-Flöthe	Kl.-Flöthe	
7.00	4.00	ab Wolfenbüttel	an	10.45	7.45	Wolfenbüttel	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
7.25	4.25	" Hoheweg	"	10.21	7.20	Hoheweg	80	15	15	20	30	40	50	60	70	
7.30	4.30	" Timmendorf	"	10.15	7.15	Timmendorf	40	15	10	20	30	40	50	60	70	
7.35	4.35	" Reinder Weg	"	10.10	7.10	Reinder Weg	45	15	10	10	20	30	40	50	60	
7.45	4.45	" Barum	"	10.00	7.00	Barum	50	20	20	10	15	20	30	40	50	
7.55	4.55	" Rohmackerfen	"	9.50	6.50	Rohmackerfen	60	30	20	15	15	20	30	40	50	
8.10	5.10	" Weinum	"	9.35	6.35	Weinum	70	40	30	20	15	15	20	30	40	
8.25	5.25	" Flachstöckheim	"	9.20	6.20	Flachstöckheim	80	50	40	30	20	15	15	20	30	
8.35	5.35	" Gr.-Flöthe	"	9.10	6.10	Gr.-Flöthe	90	60	50	40	30	20	15	15	20	
8.45	5.45	an Kl.-Flöthe	ab	9.00	6.00	Kl.-Flöthe	100	70	60	50	40	30	20	15	15	

Fahrplan aus dem Jahre 1908 der privaten Fuhrunternehmer Herborth und Wilkens für zwei Linien, Slg. Dolle

Rückfahrkarten Wolfenbüttel—Rohmackerfen 1.10 M., Wolfenbüttel—Weinum 1.20 M., Wolfenbüttel—Flachstöckheim 1.30 M., Wolfenbüttel—Gr.-Flöthe 1.50 M., Wolfenbüttel—Kl.-Flöthe 1.60 M.

Linie Wolfenbüttel—Remlingen (jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend)						Fahrpreise							
von oben nach unten lesen!			von unten nach oben lesen!			von	nach						
Vorm.	Nachm.		Vorm.	Nachm.			Wolfenbüttel	Wendessen	Gr.-Denke	Wittmar	Remlingen	Rückfahrkarten	
7.30	3.00	ab Wolfenbüttel	an	10.03	5.33	Wolfenbüttel	1	25	35	50	70		
7.55	3.25	" Wendessen	"	9.38	5.08	Wendessen	25	10	10	25	45		
8.02	3.32	" Gr.-Denke	"	9.31	5.01	Gr.-Denke	35	10	15	15	35	60	
8.17	3.47	" Wittmar	"	9.16	4.46	Wittmar	50	25	15	1	20	90	
8.38	4.06	an Remlingen	ab	9.00	4.30	Remlingen	70	50	35	20	1	120	

Wir haben unsere Wagenfahrer angewiesen, in einem ruhigen, sicheren Tempo zu fahren. Da es uns nicht möglich ist, die Wagen ständig zu kontrollieren, so bitten wir das geehrte Publikum, uns in jeder Weise gefälligst unterstügen zu wollen und selbst Kontrolle auszuüben, da nur auf diese Weise der Betrieb aufrecht erhalten werden kann. Sodann noch eine Bitte an die Herren Guts-, Hof- und Fuhrwerksbesitzer. Es ist vorgekommen, daß 9 leere Wagen dem Automobil links ausgehoben sind, also nicht von der Chaussee bogen, so daß es dem Auto nicht möglich war, weiterzukommen, und so lange hinter den 9 Wagen bleiben mußte, bis der Führer des ersten Wagens gebeten wurde, rechts auszuweichen. Wir möchten daher die geehrten Herren gebeten haben, ihre Fuhrwerksleiter richtig anzuweisen. Auch wir haben unseren Wagenfahrern aufgegeben, jedem begegnenden Fuhrwerk das größte Entgegenkommen zu zeigen.

Wolfenbüttel, den 30. November 1908. 1444

A. Herborth. G. Wilkens.

Wolfenbütteler Zeitung, Sonnabend, 8. Oktober 1927

„Die Autoverkehrslinien nach den Kreisorten

Im vorigen Jahre war es der Verkehrs- und Verschönerungsverein in Wolfenbüttel und der kaufmännische Verein, unterstützt durch die Stadt, die einen Autoverkehr nach den Kreisorten ins Leben riefen, um für die Landbevölkerung eine Verbindung mit der Kreisstadt herzustellen. Die damit gemachten Erfahrungen sind wohl derart aussichtsvoll gewesen, daß nun die Kraftverkehrsgesellschaft m.b.H. Braunschweig, die im vorigen Herbst den Wagen stellte, den Autoverkehr auf eigenes Risiko übernehmen will. Leider sind diesmal die Orte an der Asse, die nahe der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn liegen, von diesem Verkehr ausgeschaltet und zwar auf einen Einspruch dieser Bahn hin, die dadurch einen Ausfall an Einnahmen befürchtet. Es mußte somit die alte Linie Wolfenbüttel – Linden – Wendessen – Gr. Denke – Wittmar – Remlingen – Semmenstedt aufgegeben werden. Da aber die Verbindung von Remlingen und Semmenstedt nach Wolfenbüttel nicht so gut ist, so hat die Kraftverkehrsgesellschaft einem Wunsche der Wolfenbütteler entsprechend an die Bahn das Ersuchen gerichtet, durch Einlegen eines Güterzuges mit angehängtem Personenwagen einen Anschluss an den Autobus der Linie Wolfenbüttel – Volzsum in Ahlum zu schaffen.“ . . .

(Anm.: Ahlum war Eisenbahn-Station der BSE und lag zw. den Stationen Haltepunkt Wendessen und Salzdahlum)

... „Ferner ist an die Braunschweig-Schöninger Bahn (BSE) das Ersuchen um Zustimmung zu einer neuen Autolinie nach den Orten, die weiter von der Bahn abliegen, ergangen. Diese neue Linie würde von Wolfenbüttel über Linden, Reindorf, Kissenbrück, Gr. Biewende, Kl. Biewende bis Timmen führen, also keinen Bahnhof berühren. Der Zustimmung dürfte eigentlich nichts im Wege stehen.“

Die Bewohner dieser Ortschaften hatten bis dahin die BSE gar nicht benutzt, da sie bisher die Eisenbahn-Bahnhöfe in Bornum-Dorstadt und Kissenbrück zu Fuß erreichten konnten, um nach Wolfenbüttel oder Braunschweig zu fahren. Für die Wintermonate wären allerdings diese angedachten Busverbindungen zur Kreisstadt von großem Interesse gewesen.

Planen kann man viel, das war auch schon damals ein gängiges Unterfangen. Wesentlicher Streitpunkt bei Besprechungen waren immer wieder die erteilten Lizenzen der Braunschweiger Finanzverwaltung,



Geplante Linien im Kreisgebiet, WZ, Oktober 1927

würde sich auch die Deutsche Reichsbahngesellschaft „aufs äußerste wehren“ (Anm.: Bewohner aus Bornum und Neindorf könnten zu Fuß die Bahnhöfe erreichen und mit dem Zug fahren). Die Staatskanzlei in Braunschweig erlässt sofortige Maßnahmen zur Einstellung aller Fahrten. Der Verkehrsverein Wolfenbüttel, der Wirtschaft und Unternehmen seit jeher zugetan ist, verabredet aber mit Carl Schmidt eine bisher nicht bestehende Nachtverbindung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig einzurichten. Angeblich hat Schmidt bereits 1927 eine behördlich genehmigte Kraftomnibusverbindung vom Westbahnhof (Landesbahnhof BLE) zur Juliusstadt und zum Atzumer Busch betrieben und wollte sie ausbauen.

Jan. 1928: Die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig (KVG) besitzt nach wie vor die Lizenz für eine Linie von Wolfenbüttel über die Assedörfer nach Semmenstedt, die sie aber wegen angeblicher Unrentabilität nicht fährt. Ganz im Sinne der Braunschweig-Schöninger-Eisenbahn BSE, die über ihre Bahnstrecke (Bimmelludchen) die Orte Wendessen – Gr. Denkte – Wittmar – Remlingen – Semmenstedt usw. ohnehin schon bedient. Sie will auch mit allen Mitteln verhindern, dass die KVG die parallel zur Bahn verlaufenden Strecke aktiviert. Da mit der BSE die Kreisstadt Wolfenbüttel nicht erreichbar ist, will sie sogar ab Ahlum einen Omnibus auf eigene Kosten zur Stadt einsetzen.

Die KVG macht das Angebot, eine abgewandelte Linie zu betreiben über Gr. Biewende – Kl. Biewende – Wittmar – Gr. Denkte nach Wolfenbüttel (dh. unter Umgehung von Remlingen, Wittmar und Semmenstedt). Angeblich kam es während Verhandlungen im Mai 1928 zu einer Einigung mit der BSE

die in der Hand der in dieser Region vertretenen Busunternehmen waren. Hatte man solche erworben, so war es in einigen folgenden Beispielen der Fall, dass man diese Linien aus versch. Gründen meist gar nicht betrieb aber um Gottes Willen keinem Konkurrenten das Feld überlassen wollte. Gerade das Gerangel immer wieder um die Busverbindungen der Assedörfer (hier waren Konkurrenten: KVG, BSE mit Bus, BSE mit Bahnlinie und versch. private Unternehmen) und die Verbindung in das Amte Salder nach Westen (Konkurrent: Braunschweiger Landeseseisenbahn) bescherte den Bewohnern wiederholt Unterbrechungen in den Verbindungen zur Kreisstadt. Einige private Initiativen unterliefen teilweise die „Erbhöfe“ der Lizenzinhaber und fuhren nachts und unregelmäßig, um einfach den Eindruck einer regelmäßig gefahrenen Linie zu verschleiern. Gerichte wurden bemüht, auf Antrag der Lizenzinhaber diese Auswüchse zu unterbinden.

1927: Die Firma Carl Schmidt (Anm.: nur Namensgleichheit mit Reisebüro Schmidt) vom Pflingstanger in Wolfenbüttel betreibt angeblich „wilden Fahrbetrieb“ im Kreis Wolfenbüttel ohne Genehmigungen. Das stellt die KVG fest und legt deshalb Rechtsmittel ein. Sie, „Platzhirsch“ in der Region, würde es keinem weiteren Mitbewerber, wie z.B. Carl Schmidt erlauben, auch wenn er mit geplanten Querverbindungen auch andere Orte wie z.B. Gr. Biewende, Bornum und Neindorf berühren würde, Busse fahren zu lassen. Bei den letzteren