Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 62 (1988)

Artikel: Von der Postkutsche zum Gelenkautobus
Autor: Roth, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-558883

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Karl Roth

Von der Postkutsche zum Gelenkautobus

Kleine Geschichte des Aarauer Regionalverkehrs

Am 30. Mai 1986 sind zehn Jahre vergangen, seit der Busbetrieb Aarau von den PTT die Linien nach Erlinsbach, Küttigen und Biberstein übernahm, in sein bestehendes Netz integrierte und zu vollwertigen Nahverkehrsstrecken ausbaute. Dieser Zeitpunkt schien geeignet, Rückschau zu halten auf die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in unserer Region.

Im Gegensatz zu den Juradörfern waren die Gebiete südlich der Aare schon in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts für damalige Verhältnisse relativ gut erschlossen. Als erste Schienenverbindung erreichte 1856 die Centralbahn von Olten her die Stadt Aarau, und zwei Jahre später nahm die Nordostbahn aus Richtung Brugg den Betrieb auf. Ab 1877 verkehrte die Nationalbahn von Lenzburg nach Zofingen, mit einer Zubringerlinie von Suhr nach Aarau. Postkutschen bedienten das Wynen- und das Suhrental, und weitere Verbesserungen traten kurz nach der Jahrhundertwende ein, als die schwerfälligen Pferdewagen durch die Talbahnen abgelöst wurden.

Die nördlich der Stadt gelegenen Gemeinden Erlinsbach, Küttigen und Biberstein waren in dieser Beziehung weniger verwöhnt. Einzig via Küttigen verkehrte auf der am 1. Mai 1810 eröffneten Fahrstraße über den Jura bereits seit demselben Datum ein Extrapostdienst Aarau–Staffelegg–Stein. Dieser Abschnitt bildete bis zur Einführung der Stafettenkurse über den Bözberg um 1825 das Teilstück einer internationalen Transitlinie, verlor dann aber bald an Bedeutung.

Verschiedene Projekte von Jurabahnen, die während der Zeit des Eisenbahnbaufiebers nach 1860 auftauchten und welche dem einen oder anderen Dorf den Anschluß ans Schienennetz gebracht hätten, kamen aus mehreren Gründen nie zur Ausführung. Der spärliche Personenverkehr zwischen Aarau, Küttigen und Frick wickelte sich weiterhin mit der langsamen Postkutsche ab. Als während des ersten Krieges deren Benützung durch das Publikum nachließ, stellte die Postverwaltung nach Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden 1917 den Betrieb auf der Bergstrecke ein und beschränkte sich auf die Abschnitte Aarau–Küttigen und Frick–Densbüren. Mit der Einführung des Postautos kam ab 1923 wieder eine direkte Verbindung Aarau–Frick mit drei werktäglichen Kurspaaren zustande. Seit den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Bauboom auch auf die Dörfer übergriff, nahm mit der Bevölkerung auch der Verkehr stetig zu. Heute bedienen die Postautos annähernd im Stundentakt die Strecke über die Staffelegg und etwas weniger häufig die im Frühling 1981 eröffnete Linie über das Benkerjoch.

1 *Zweispännig über die Staffelegg: Postkutsche auf der Hauptstraße in Küttigen, unmittelbar nach dem Gasthof Kreuz.*

Zweispännig nach Erlinsbach

Gleich nach der Jahrhundertwende kam eine 2–3plätzige Postkutsche zwischen Aarau und Obererlinsbach zum Einsatz. In der ersten Zeit bestand das Angebot aus je einem Kurspaar morgens und mittags. Ab Herbst 1905 verkehrte eine zweispännige Kutsche mit der doppelten Platzzahl, welche zusätzlich am Abend eine Retourfahrt unternahm. Nachdem im ersten Krieg verschiedene Einschränkungen verfügt wurden, hielt 1923 auch auf dieser Linie das Postauto Einzug mit drei täglichen Verbindungen und einer auf knapp die Hälfte reduzierten Reisezeit. Vor und während des zweiten Krieges blieb der Fahrplan bescheiden. Später paßte man ihn den gesteigerten Anforderungen laufend

an. Als das Platzangebot der Busse in den fünfziger Jahren nicht mehr ausreichte, wurden verschiedene Kurse zu den Spitzenzeiten mit Anhängewagen verstärkt. Dies ergab, vor allem in der Aarauer Innenstadt, schon damals höchst unerfreuliche Verkehrssituationen. Später kamen moderne Großraumfahrzeuge zum Einsatz.

Bereits 1912 entstand auf der Barmelweid ein Sanatorium, welches seither mehrmals erweitert wurde. Ab Oktober 1937 führte die PTT für Krankenbesucher an Mittwoch- und Sonntagnachmittagen ein direktes Postauto von Aarau bis zur Klinik und zurück. Seit 1950 betrieb die Heilstätte mit ihrem eigenen Wagen eine selbständige Linie nach der Stadt. Dabei durften die Haltestellen zwischen Obererlinsbach und Aarau nur für Passagiere bedient werden, die außerhalb der Stammstrecke ein- oder ausstiegen.

Mit dem Chevrolet nach Biberstein

Biberstein lag lange Zeit abseits des öffentlichen Verkehrs. Bis zum Frühling 1941, als das Militär eine Straßenbrücke über die Aare erstellte, pendelte noch die seit alten Zeiten bestehende Fähre zwischen dem Dorf und dem Rohrerschachen. Erst am 15. Dezember 1942 konnte der damalige Posthalter durch eigene Initiative mit einem älteren Sechsplätzer-Chevrolet, der nach dem Krieg durch einen größeren Wagen abgelöst wurde, den fahrplanmäßigen Personentransport zwischen Biberstein und Aarau aufnehmen. 1967 übernahm die PTT den bisherigen Postautohalterbetrieb als vollwertige Reisepoststrecke.

Die Berufstätigen aus den umliegenden Gemeinden, welche ihr Auskommen in der Aarauer Industrie, im Gewerbe und im Handel fanden, erreichten ihren Arbeitsort bis weit in unser Jahrhundert hinein durch oft stundenlange Fußmärsche. Um diesen Leuten ein preisgünstiges, warmes Mittagessen zu vermitteln, gründete man in Erlinsbach, Küttigen und Biberstein sogenannte «Speisewagengesellschaften». Während Jahrzehnten gehörten die durch Pferde gezogenen «Chacheliwagen», welche die Deckelkörbe mit den zu Hause in Steingutchacheli abgefüllten Mahlzeiten aus den Dörfern zu verschiedenen Plätzen in der Stadt brachten, zum vertrauten Aarauer Ortsbild. Sie hielten sich erstaunlich lange, auch als in vielen Betrieben bereits Kantinen vorhanden und die Arbeitnehmer auf eigene Fahrzeuge oder aufs Postauto umgestiegen waren. Von Erlinsbach ist bekannt, daß der «Chacheliwagen» zwischen 1904 und 1961 nach Aarau verkehrte.

Um ihre abseits wohnenden Mitarbeiter auf bequeme Art zu den oft recht weit entfernten und zunehmend dezentralisierten Produktionsstätten zu bringen, führ-

2 *«Nahverkehr» in der Guten Alten Zeit: Der «Chacheliwagen» bringt den «Pendlern» in Aarau das warme Mittagessen.*

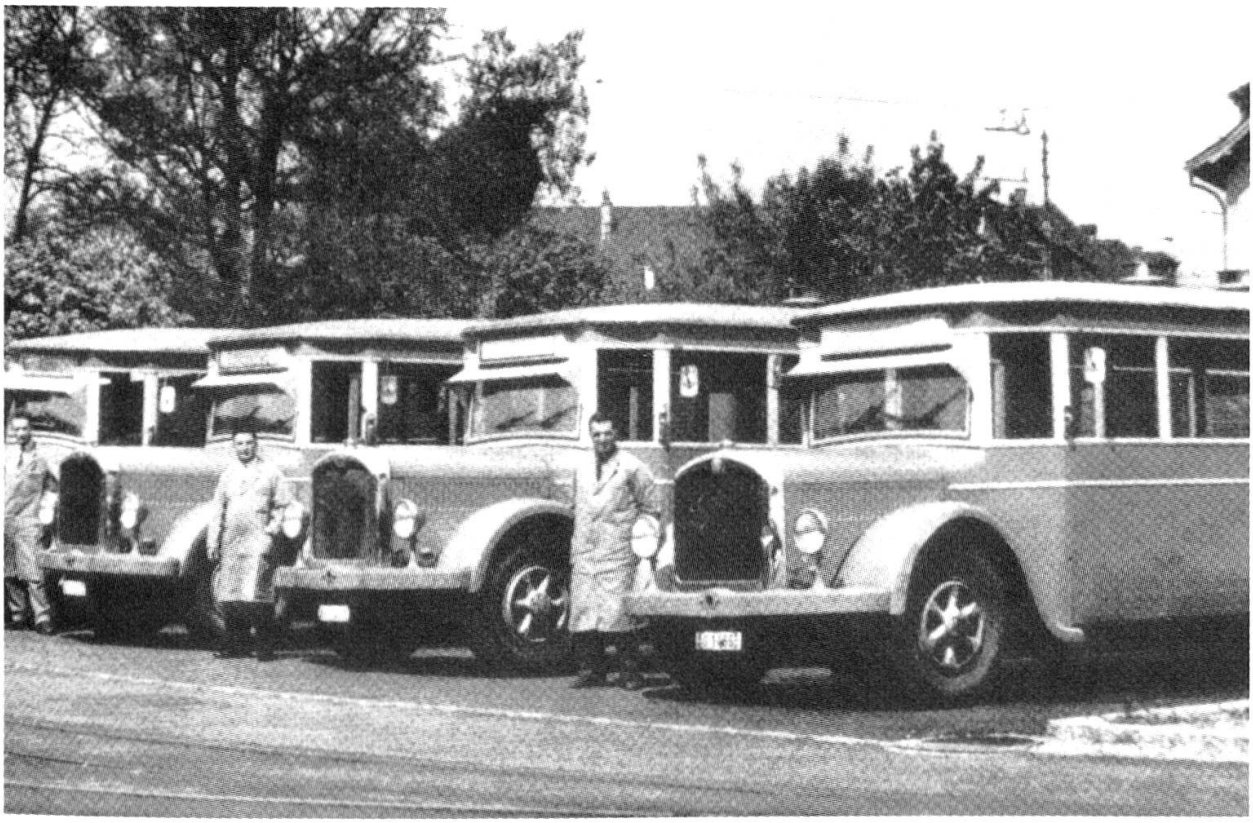
ten einzelne Industrieunternehmen im Lauf der Zeit Personaltransporte mit eigenen Autocars ein. Die Bally-Schuhfabriken bauten schon früh ein ausgedehntes Busnetz auf, mit Fahrten unter anderem von Schönenwerd nach Aarau und weiter bis ins Fricktal, ins Wynen- und ins Suhrental. Sprecher & Schuh setzte ab Herbst 1954, sehr zum Ärger der Postverwaltung, einen Personalbus ein, welcher vorerst während der Wintermonate die Strecke Obererlinsbach–Aarau Industriestraße bediente und später ganzjährig bis Oberentfelden fuhr. Die meisten dieser privaten Linien konnten mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach und nach wieder aufgegeben werden. Auch die PTT kam der in den Aarauer Fabriken arbeitenden Bevölkerung ein Stück weit entgegen, indem sie den Morgenkurs von Oberer-

linsbach über den Bahnhof hinaus bis ins Industriequartier führte. Mittags pendelte ein Eil-Postauto von der Industrie nach Küttigen und zurück.

Initiative für einen Busbetrieb

Bereits 1948 befaßte sich die weit vorausblickende «Kaufmännische Gesellschaft Aarau» mit den Belangen des öffentlichen Nahverkehrs der Region. Ein von diesem Verein veranlaßtes und vom damaligen Direktor der Luzerner Tram- und Busbetriebe ausgearbeitetes Gutachten kam zwei Jahre später zum Ergebnis, es sollten Autobusverbindungen von der Stadt in die umliegenden Dörfer eingerichtet werden.
Zur selben Zeit führte das EWA einen Girobus-Versuchsbetrieb in Aarau und bis nach Rohr durch. Dieses neuartige, von der Maschinenfabrik Oerlikon entwikkelte Fahrzeug mit elektrischem Antrieb benötigte keine Oberleitung. Hingegen mußte man bei den Endhaltestellen sogenannte Ladestationen einrichten, an welchen das schwere, unter dem Wagenboden rotierende Schwungrad auf volle Tourenzahl gebracht wurde. Die kynetische Energie der Schwungmasse reichte aus, um über einen kleinen Generator den Traktionsstrom für eine beschränkte Fahrstrecke zu liefern. Der umweltfreundliche Girobus war allerdings wenig leistungsfähig und zudem anfällig für Verspätungen, weil die Standzeiten für das Aufladen durch den Betrieb gegeben waren. Außerdem barg das Kreiselsystem gewisse Gefahren, konnten doch bei einem Unfall durch die Energie des Schwungrades unter Umständen große Kräfte unkontrolliert frei werden.
Da weiterhin nichts Entscheidendes passierte, ergriffen die Gewerbetreibenden der Vereinigung «Pro Altstadt» im Herbst 1954 spontan die Initiative und ließen während der Wintermonate einen öffentlichen Bus auf drei Routen durch die Stadt zirkulieren, wobei die Initianten auch für das Defizit einstanden. Dieser Vorstoß gab der alten Idee neuen Auftrieb, so daß am 18. Februar 1955 die interessierten Kreise ein «Komitee zur Lösung der Nahverkehrsfragen in Aarau und Umgebung» (NAVEKO) gündeten mit dem Ziel, möglichst rasch ein geeignetes Transportmittel für den Personenverkehr zu schaffen. Schon am 1. Oktober desselben Jahres konnte man mit zwei gemieteten Fahrzeugen den Probebetrieb aufnehmen, nachdem erst am Tag zuvor aus Bern die Konzession eintraf. Mit der Geschäftsführung wurde die dynamische Direktion der Talbahnen betraut, die seit jeher für den Bus eintrat und unter deren fachkundigen Leitung sich das junge Unternehmen mit der Zeit bestens entwickelte. Der Auftakt war vielversprechend, denn die Benützung der Autobusse übertraf von Anfang an alle Erwartungen. Die NAVEKO deckte die

3 *Anfänge des Busbetriebes: Erster Wagenpark am Ende der fünfziger Jahre.*



unvermeidlichen Betriebsverluste mit Geldern, welche aus Sammlungen bei der Industrie, den Banken, dem Gewerbe, bei Privaten und nicht zuletzt auch bei den bereits bedienten Gemeinden Aarau, Buchs, Rohr und Suhr stammten.

Gründung im Jahre 1960

Im Jahr 1957 stellte die NAVEKO das Konzept für den öffentlichen Nahverkehr vor, wie es im wesentlichen noch immer gültig ist. Eine neu zu bildende, wirtschaftlich arbeitende Genossenschaft sollte den Auftrag erhalten, mit den SBB, den PTT und den Talbahnen Verhandlungen aufzunehmen, um zu einem späteren Zeitpunkt den Personentransport auf die ganze Region auszudehnen. So fand am 16. Dezember 1960 die Gründungsversammlung der «Busbetrieb Aarau AG» statt. Das zu Beginn eher bescheidene Aktienkapital stammte aus denselben Quellen, welche

schon den Probebetrieb finanzierten. Für die Anschaffung neuer Fahrzeuge, für die Erstellung eines Buszentrums und mit der Linienerweiterung nach Erlinsbach, Küttigen und Biberstein erreichte das Gesellschaftskapital im Lauf der Jahre 2,82 Millionen Franken. Für die Betriebsdefizite kommen heute die angeschlossenen Gemeinden anteilsmäßig auf.

Bereits während der Versuchsperiode im Herbst 1955 umfaßte das Streckennetz 7 Linien mit einer totalen Länge von 16 km. Erschlossen waren die Dörfer Buchs, Rohr, der nördlichste Teil von Suhr sowie die Stadtquartiere Gönhard, Zelgli, Telli und Scheibenschachen. Die beiden letztgenannten Verbindungen wiesen dann allerdings so geringe Frequenzen auf, daß man sie nach einem guten Vierteljahr aufgab. Immerhin erhielt die Telli schon bald wieder einen – wenn auch bescheidenen – Anschluß zum Stadtzentrum. Es stellte sich schnell heraus, daß die Vororte um vieles besser auf den Berufsverkehr ansprachen als die Aarauer Lokalstrecken. Daher bekamen schon bald nach Buchs auch Rohr und das Aarauerfeld Suhr Kurse für Berufspendler. Diese drei Linien brachten alsdann den größten Anteil an Fahrgästen. 1960 vollzog man den Anschluß des Dammquartiers und fünf Jahre später die Erschließung der Goldern. Besonders das starke Wachstum der Außengemeinden und die vermehrte Wohnbautätigkeit in verschiedenen Stadtquartieren erforderten immer wieder Korrekturen und Verdichtungen der Fahrpläne. Als man auf Wunsch der Stadt nach der Goldern und später auch nach der Telli den Berufsverkehr einführte, verzeichneten beide Verbindungen dank den in ihren Einzugsgebieten liegenden Großüberbauungen einen beinahe kometenhaften Aufschwung und überflügelten in kurzer Zeit alle anderen Stadtlinien. Während 1969/71 die Weiterführung der Gönhardkurse bis ins Dorfzentrum von Suhr nicht den gewünschten Erfolg brachte, konnte auf Wunsch der Bevölkerung ab Herbst 1974 der fahrplanmäßige Betrieb nach dem Scheibenschachen neu aufgenommen werden, wodurch die Netzlänge auf 23 km anwuchs.

Ab 1976 auch nördlich der Aare

Grundsätzlich gehört der Lokalverkehr nicht zu den Aufgaben des Bundes. Daher kam im Herbst 1971 aus Bern die Verfügung, der BBA habe die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um die schon im Konzept '57 erwähnte Ablösung der PTT-Kurse nach Obererlinsbach, Küttigen und Biberstein zu übernehmen. Termingerecht konnte der Busbetrieb Aarau am 30. Mai 1976 seinen Vorortsverkehr auf die Gebiete nördlich der Aare ausdehnen. Zum selben Zeitpunkt führte man zur besseren Orientierung der Fahrgäste auch

die Streckennumerierung ein. Aus praktischen Überlegungen heraus kamen sogenannte Durchmesserlinien zur Anwendung, welche Buchs mit Küttigen, Rohr mit Erlinsbach sowie die Goldern mit der Telli verbinden. Ab Ende Mai 1987 trat eine Linienplan-Änderung in Kraft, indem die Busse der Linie 5 vom Bahnhof aus in östlicher Richtung bis Neubuchs verkehren, während die größeren Gelenkwagen der Linie 2 auf ihrer Fahrt nach Rohr nun auch die Telli bedienen. Die Hauptstrekken werden im Halb- bzw. Viertelstundentakt, die übrigen Stadtquartiere und das Aarauerfeld Suhr in 40-Minuten-Intervall bedient. Nach Biberstein verkehrt wegen des geringeren Passagieraufkommens nur jede Stunde ein Bus, mit Zusatzwagen während der Spitzenzeiten. Der früher eher unregelmäßige Sonntagsfahrplan wurde für die Hauptlinien in den letzten Jahren weitgehend den Verkehrszeiten der Werktage angepaßt, und auch das ehemals eher magere Angebot des Abendfahrplans wurde seit neuestem auf dieselbe Weise aufgewertet.

Als vorläufig letztes Glied in der Kette übernahm der BBA am 1. Juni 1986 die Verbindung nach der Barmelweid. Das Angebot wurde mit 10–11 täglichen Kurspaaren mehr als verdoppelt, allerdings zum Teil mit Umsteigen in Obererlinsbach. Nach den beiden Netzerweiterungen von 1976 und 1986 beträgt die Betriebslänge heute rund 46 km. Die vorgesehene Ausdehnung des seit Herbst 1977 laufenden Versuchsbetriebes nach Wöschnau in Richtung Gretzenbach scheiterte vorläufig an der Kreditverweigerung durch die Stimmbürger von Schönenwerd.

Neben den fahrplanmäßigen Leistungen wird der BBA auch für Sonderfahrten in der Region beigezogen. Die WSB und der BBA greifen bei gelegentlichen Betriebsunterbrüchen gerne auf die Busreserve zurück. Nach Zirkusvorstellungen, nach dem Jugendfest und bei Großveranstaltungen sind die Besucher meist froh, wenn sie der Autobus, oft noch zu später Stunde, sicher und schnell zum Bahnhof oder an den Wohnort zurückbringt. Auch andere Extraleistungen, wie etwa der Bibersteiner «Kirchenbus» sowie der «Badebus» von Rohr nach dem Schwimmbad Auenstein, werden vom Publikum sehr geschätzt.

Zeit der Billettautomaten

Gewisse Anpassungsarbeiten, vor allem im Bereich der Haltestellen, gehören in den Aufgabenbereich der Gemeinden. Um den privaten Verkehr nicht unnötig zu behindern, erstellte man mit der Zeit eine große Anzahl von Buchten, in welche die Autobusse zum Anhalten ausscheren können. Später kamen an vielen Stationen Wartehallen dazu, die den Passagieren bei Wind und Wetter Schutz bieten. An ver-

schiedenen Endpunkten der Linien entstanden spezielle Wendeschleifen. Mehrere in Zusammenarbeit mit der Polizei an besonders kritischen Stellen montierten Lichtsignalanlagen verfolgen das Ziel, dank ihrer modernen Steuerungen dem Bus ein gewisses Vorrecht einzuräumen. Trotzdem verursachen immer wieder neue Baustellen und der stets noch zunehmende Privatverkehr hauptsächlich in den Spitzenzeiten lange Autokolonnen, welche den Betriebsablauf in oft unzumutbarer Weise erschweren. Um mit verkürzten Aufenthalten bei den Haltestellen Zeit zu gewinnen, stellte der BBA an gut frequentierten Stationen Billettautomaten und Entwerter auf, welche in Verbindung mit der Türautomatik in den Wagen ein schnelles Aus- und Einsteigen gestatten. Der seit 1978 eingeführte Betriebsfunk ermöglicht, bei Störungen an den Fahrzeugen sowie bei Unfällen sofort die Garage oder die Polizei zu verständigen.

Mehr als 4 Millionen Passagiere

Die Anzahl der beförderten Passagiere nahm seit Betriebsbeginn ständig zu. 1956 benützten rund 250 000 Personen den Bus. Dank massiver Verbesserungen des Angebotes und mit den Netzerweiterungen stieg die Anzahl der Fahrgäste bis 1984 auf fast 3,6 Millionen Reisende pro Jahr. Der 1985 durchgeführten Aktion «Umweltschutzabonnement» war mit über 4,1 Millionen Reisenden ein durchschlagender Erfolg beschieden, und der im Jahr darauf herausgegebene BBA-Paß ließ die Passagierzahlen auf 4,7 Millionen hinaufschnellen. Somit beträgt der Zuwachs an beförderten Personen innerhalb von zwei Jahren rund 30 %. Die 1987 durchgeführte Tarifreform brachte neben einer wesentlichen Vereinfachung der Automatenbedienung auch eine spürbare Verbilligung der Langstreckenbillette. Natürlich spielt auch das Wetter eine große Rolle: In schneereichen, langanhaltenden und kalten Wintern sowie an ausgesprochenen Regentagen steigen die Frequenzen sprunghaft auf relativ hohe Werte, während Schönwetterperioden und Ferienzeiten sinken sie im selben Maß. In letzter Zeit hat sich das früher sehr starke Gefälle im Passagieraufkommen zwischen Winter und Sommer allerdings etwas ausgeglichen. Nachdem die Linie nach Buchs seit jeher die Spitze in der Beförderungsleistung belegte, mußte sie diese Position im Jahr 1983 an Erlinsbach abtreten. An dritter Stelle liegt Küttigen, gefolgt von Telli, Rohr, Goldern, Biberstein und den übrigen Strecken.

Weil bereits die erste Versuchsphase erfolgsversprechend abschloß, kaufte die NAVEKO auf den Frühling 1956 hin bei den Verkehrsbetrieben Zürich zwei Occasions-Autobusse, so daß die Mietfahrzeuge an ihre Besitzer zurückgegeben werden konnten. Nachdem in den folgenden Jah-

4 *Erhöhte Ansprüche: Ein Gelenkautobus an der Aarauer Bahnhofstraße.*

ren nochmals zwei gleichartige Wagen dazukamen, leisteten diese würdigen Veteranen, die seit der um 1930 erfolgten Inbetriebnahme schon über 1 Million km zurückgelegt hatten, wertvolle Aufbauarbeit im Aarauer Nahverkehr. Der Unterhalt war allerdings entsprechend aufwendig. Nach der Gründung der BBA konnten erstmals drei moderne Fahrzeuge angeschafft werden, denen im Lauf der Zeit weitere Serien folgten. Als letzte Neuheit kommen seit März dieses Jahres vier Gelenkautobusse auf den am stärksten frequentierten Regionallinien zum Einsatz. Zur Zeit stehen 23 Wagen verschiedener Größe mit einem Fassungsvermögen von etwa 2200 Plätzen zur Verfügung, welche jährlich zusammen eine runde Million Kilometer zurücklegen. Das vor 1975 in Betrieb genommene Rollmaterial trägt

noch immer das damals übliche Kleid in WSB-Blau. Alle neueren Busse erschienen bereits bei der Auslieferung in leuchtendem Orange.
Schon bald kam der Wunsch nach einer eigenen, den betrieblichen Bedürfnissen entsprechenden Garage, nachdem die ersten Fahrzeuge anfänglich im Depot der Wynentalbahn und später in gemieteten Räumen eingestellt und unterhalten werden mußten. Mehrere Gesuche an die Stadt Aarau führten endlich 1972 zum Ergebnis, daß der Gemeinderat ein Grundstück in der Telli bestimmte, welches die Gesellschaft im Baurecht übernahm. Im November 1976, einen knappen Monat nach dem Aufrichtefest und kurz vor dem ersten Schneefall, konnten die Wagen provisorisch in die neue Halle einfahren. Das ein halbes Jahr später definitiv in Betrieb genommene und seither bereits erweiterte Buszentrum umfaßt 48 Standplätze, geeignete Wartungsräume mit gut ausgerüsteter Reparaturwerkstätte, ein ausreichendes Tanklager für Dieseltreibstoff sowie die moderne Waschanlage. Neben den Autobussen werden hier auch die Cargo-Domizil-Lastwagen der WSB gepflegt. Außer zwei Dienstwohnungen beherbergt das Gebäude noch Truppenunterkünfte für das Militär sowie städtische Zivilschutzanlagen.
Parallel mit der Verkehrszunahme mußte auch der Personalbestand erhöht werden. Vor dreißig Jahren genügten drei Chauffeure, wobei für kurzfristige Aushilfen entsprechend ausgebildete Leute der Talbahnen einsprangen. Zur Zeit beschäftigt der BBA 37 Mitarbeiter, wovon vier im Werkstättedienst. Die gelegentliche Überprüfung der Fahrausweise in den Autobussen besorgen in unregelmäßigem Turnus zwei speziell zu Kontrolleuren ausgebildete Chauffeure abwechslungsweise mit einem Kollegen der WSB, welcher schon seit jeher für die Verwaltung und die Abrechnung der Gesellschaft zuständig ist.