



In der Wissmüller-Fahrzeugflotte befinden sich sechs MB Citaro Ü. Im Sommer werden zwei weitere erwartet, dann allerdings in der neuen Low-Entry-Ausführung. >> Fotos: Kirsten Krämer/Archiv Wissmüller

Unternehmensporträt: Fa. Wissmüller, Michelstadt

Die Odenwälder werden von den Bewohnern der umliegenden Regionen gerne als etwas rückständig bespöttelt, zumal es im Herzen des Odenwalds keine Autobahn und somit keinen direkten Anschluss an die große weite Welt gibt. Doch in dem Gebiet um Erbach und Michelstadt sind Busunternehmen zuhause, die keinesfalls diesem Klischee entsprechen, allen voran die Firma Wissmüller. Sie stellt eindrucksvoll unter Beweis, dass man auch außerhalb der Ballungszentren guten und dennoch wirtschaftlichen Nahverkehr machen kann. Wir sprachen mit Karl Reinhard Wissmüller, der seit März auch Vorsitzender des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) ist, über seine Konzepte.

Den Grundstein für die aktuelle Position am ÖPNV-Markt legte der heutige Firmenchef Karl Reinhard Wissmüller 1986. Damals zogen sich die Geschäftsbereiche Bahnbus Untermain und Rhein-Neckar weitgehend aus dem Odenwald zurück, da der Kreis den geforderten erheblichen Verlust-Ausgleich verweigerte; die DB behielt lediglich den Schienenparallel-

verkehr zur Odenwaldbahn auf der Strecke Darmstadt - Michelstadt - Erbach - Eberbach. Wissmüller übernahm die Linien in seiner Umgebung, die Michelstadt und Erbach mit den umliegenden Orten verbinden. Er hatte gerade sein Studium der Verkehrs-Betriebswirtschaft in Heilbronn abgeschlossen; hier war er mit dem Nahverkehrsmodell Hohenlohekreis

sowie im Rahmen eines Praktikums mit der Fa. Hafner in Schwäbisch-Hall in Kontakt gekommen. Von diesen Erfahrungen konnte er jetzt in seinem eigenen Unternehmen profitieren. Zwar war es ein Risiko, hochdefizitäre Verkehre in eigene Regie zu übernehmen, doch hatte Wissmüller erhebliche Einsparpotenziale ausgemacht: "Die Fortentwicklung des Fahrplans im Odenwaldkreis beschränkte sich bei Post und Bahn immer auf die Änderung des Gültigkeitsdatums. Hier ein neues, besseres Konzept zu entwickeln, war nicht allzu schwierig. Das Postamt Erbach und in dessen Nachfolge die Deutsche Bundesbahn führten neben den Linienverkehren in diesem Raum auch freigestellte Schülerverkehre durch, oft führen ein



Zur Eröffnung des Citybus-Verkehrs stellte man 1992 einen der ersten gebauten Ernst Auwärter Microstar mit VW-Triebkopf in Dienst. Er befindet sich nicht mehr im Fuhrpark, hier ist aber ein baugleiches Fahrzeug zu sehen. >>



Inzwischen dominiert bei den niederflurigen Citybussen die Marke Kutsenits. Je drei City III mit Triebkopf des VW T 4 und 616 CDI Sprinter des österreichischen Kleinbus-Spezialisten kommen zum Einsatz, hier ein Sprinter in der Michelstädter Altstadt. >>



Der MB O 407 löste bei Wissmüller den O 307 als Standardfahrzeug im Überlandverkehr ab, hier ist ein O 407 am Bahnhof Michelstadt zu sehen. >>

Bilder unten: Mit diesem Setra S 415 GT-HD befördert Wissmüller als Kooperationspartner der Firma Sippel während der Fußball-WM die Schweizer Nationalmannschaft. Außerdem betreibt man noch zwei dreiachsige MB Travego, die anschließend im Unternehmen verbleiben werden, für die WM-Schiedsrichter.

Für die Fußball-Mannschaften kommen bei der Weltmeisterschaft insgesamt 23 Setra S 415 GT-HD und 9 MB O 580-15 RHD zum Einsatz, die von den Firmen Autobus Oberbayern (München), Busverkehr Berlin und Sippel (Hofheim) betrieben werden. Da Hyundai als einer der Hauptsponsoren für alle Beförderungsaufgaben zuständig ist, tragen die Busse entsprechende Werbebeschriftungen. >>



fast leerer Linienbus und ein voller Schulbus direkt hintereinander her. Wir haben als erstes die gesamte Schülerbeförderung in den Linienverkehr integriert sowie die Anbindung der Erbacher und der Michelstädter Schulen verbessert und miteinander verknüpft; dadurch konnten mehr Schüler die Busse benutzen. Außerdem haben wir die Abfahrtszeiten neuen Bedürfnissen angepasst und aufeinander abgestimmt, so dass ein Umsteigen zwischen verschiedenen Linien möglich wurde.“ Des Weiteren erfolgte eine enge Verzahnung mit der Odenwaldbahn, die eine wichtige Lebensader für die Region darstellt. Die Beförderungszahlen stiegen deutlich bei gleichzeitig geringerem Fahrzeugbedarf, die Verkehre waren plötzlich lukrativ.

Andere Unternehmen aus der Region taten es Wissmüller gleich, beispielsweise übernahm die Firma Sauter drei Bahnbus-Linien in der so genannten Oberzent, dem Gebiet im Dreieck Beerfelden/Hirschhorn/Eberbach. Auf diese Weise kamen mehrere Privatbetriebe im Odenwald zu eigenen Linienkonzessionen.

Von vornherein suchte Wissmüller den engen Schulterschluss mit Politik und Fahrgästen: “Seit 1986 haben wir einen so genannten Regelkreislauf für die Fortentwicklung des Verkehrskonzepts, den wir auch unter der RMV-Struktur weiterführen. Acht bis zehn Wochen vor Fahrplanwechsel trifft sich ein Arbeitskreis, bestehend aus Repräsentanten der Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis bzw. heute OREG, die Linien bedienenden Busunternehmen, Fahrgastbeirat und Vertretern der Schulen. Hier werden die im zurückliegenden Jahr eingegangenen Kundenwünsche erörtert und jeder einzelne Kurs von jeder Linie mit eventuellen neuen Anforderungen abgestimmt. Damit können wir den Bedürfnissen unserer Kunden viel besser gerecht werden als ein Behörden-initiiertes ÖPNV, wo jemand im Nahverkehrs-Olymp sitzt und per Ordera Mufti festlegt, wie die Kundenwünsche aussehen. Wohin das führt, haben wir ja beim Bahnbus gesehen. Verkehr ist etwas sehr Dynamisches: Was heute richtig ist, muss morgen

nicht mehr stimmen, und es kann übermorgen total verkehrt sein; daher muss man permanenten Kontakt zu den Fahrgästen halten, um ihre aktuellen Bedürfnisse zu kennen.”

Um auch auf schwach ausgelasteten Linien ein akzeptables Angebot zu vertretbaren Kosten bieten zu können, werden manche Fahrten als Rufbus durchgeführt. Die im Fahrplan entsprechend gekennzeichneten Rufbusse fahren nur bei vorheriger Anmeldung. Damit können auch für kleine Ortschaften werktags sechs bis acht Fahrtenpaare offeriert werden. Die Zeiten sind so gelegt, dass in der Regel Rufbus-Fahrten auf mehreren Linien etwa gleichzeitig angeboten werden, wofür zunächst ein Fahrer bereit steht. Sollten wider Erwarten mehrere Fahrten nachgefragt werden, springen Büromitarbeiter, die ausnahmslos den Busführerschein besitzen, oder auch ein Mitglied der Familie Wissmüller ein. Neben Karl Reinhard Wissmüller sind auch seine Frau Christa und seine Mutter Eleonore im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis.

Der heute in Hessen heftig tobende Ausschreibungswettbewerb warf bereits vor gut zehn Jahren seine Schatten voraus: In der Folge der Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) im Jahr 1995 wurden in den Kreisen und kreisfreien Städten die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG) ins Leben gerufen, im Odenwald war dies die OREG (Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH). “Wir wollten uns daran beteiligen und gemeinsam mit dem Kreis eine gemischtwirtschaftliche GmbH gründen, um unser Know-How einzu-

bringen“, betont Wissmüller. “Die Kartellbehörde ließ dies allerdings nicht zu, man wollte ein klares Drei-Ebenen-Modell: Politische Ebene, darunter die LNG als rein kommunale Aufgabenträger-GmbH, ganz unten die Busunternehmen als Carrier. Später mussten wir feststellen, dass andernorts nicht immer eine so klare Trennung vollzogen wurde.“ Die OREG wollte die Konzessionen übernehmen und bot Wissmüller im Gegenzug langfristige Anmietverträge an, er lehnte jedoch ab. Inzwischen hat man aber auch im Odenwald Linienbündel gebildet, die bis 2011 sukzessive ausgeschrieben werden sollen. Nach hessischer Lesart sind die Wissmüller-Linien jetzt nicht mehr eigenwirtschaftlich, weil die Ausgleichszahlungen für die verbilligte Schülerbeförderung und die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten im Gegensatz zu allen anderen Bundesländern als Subventionen angesehen werden; auch der Ausgleich für verbundspezifische Lasten führt entgegen früheren Aussagen der Genehmigungsbehörde nunmehr automatisch in die Gemeinwirtschaftlichkeit. Verzichten kann man auf diese Leistungen aber nicht, schon allein wegen des hohen Schüleranteils von rund 85 % der Fahrgäste.

Ausschreibungen im Busbereich sind in der Regel auf sechs bis acht Jahre befristet, danach kann man die Verkehre in einer erneuten Ausschreibung wieder verlieren; in einem solchen Fall entstehen nicht zu unterschätzende Marktaustrittskosten. Daher liegt es auf der Hand, dass Betriebe nur solche Losgrößen ohne exi-

Für den Reise- und Gelegenheitsverkehr stehen u.a. drei MB O 350-15 RHD Turismo zur Verfügung. >>



stenzielles Risiko stemmen können, die einen gewissen Prozentsatz ihrer eigenen Größe nicht überschreiten. Einige Berater setzen hier 10 % an, andere etwas mehr. Demnach wären für die RMV-Ausschreibungen von durchschnittlich 25 Einheiten also nur Unternehmen geeignet, die mehr als 200 Fahrzeuge besitzen - in Deutschland gibt es nur eine Handvoll privater Busbetriebe, die diese Voraussetzung erfüllen. Kooperationen heißt daher in Hessen das Gebot der Stunde. "Das habe ich meinem Kollegen im Odenwaldkreis in tibetanischer Gebetsmühlenart immer wieder vermittelt", meint Wissmüller rückblickend. "Es ist ein Problem der Branche, dass der Nachbar oft als der größte Feind angesehen wird, weil man sich im atomistischen Gelegenheitsverkehrs-Markt gegenseitig Konkurrenz macht; hier muss ein Umdenken passieren! Es ist aber ein äußerst schwieriger Weg, die Mittelständler an einen Tisch zu bringen und gegenseitiges Vertrauen aufzubauen. Wenn man jedoch die Losgrößen im RMV betrachtet, geht daran kein Weg vorbei. Nach LHO-Intervention umfassen die Aufträge jetzt durchschnittlich 20 bis 30 an Stelle der ursprünglich vorgesehenen rund 150 Einheiten; mehr konnten wir als Verband nicht erreichen."

Um sich im Wettbewerb besser behaupten zu können, gründeten schließlich acht Busunternehmen mit eigenen Linienkonzessionen aus dem Odenwaldkreis die Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH. Sie ist eine reine Managementgesellschaft mit äußerst schlanken Strukturen. Die Fahrleistungen werden auf die Mit-

glieder verteilt, wobei die Altinhaber von Konzessionen den Vorrang erhalten. Die einzelnen Betriebe bleiben weiterhin selbstständig und bringen ihre Fachkompetenz bei der Angebotsplanung ein: "Wenn in einem Flächenkreis die Unternehmer, die in ihrem Gebiet jeden Stein persönlich kennen, Fahrpläne und Schülerströme gemeinsam analysieren, ergeben sich durch geringfügige Veränderungen erhebliche Einsparungen gegenüber den vom RMV per Computer errechneten Fahrzeugbedarfen. Es war für mich der größte Lerneffekt bei der Zusammenarbeit kleiner mittelständischer Busunternehmer, welches frappierende Potenzial an Know-How sich in der Gruppenarbeit ergibt", bekennt Wissmüller.

Die Anteile an der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH sind entsprechend dem Aufkommen im Linienverkehr verteilt. Damit sich kleinere Gesellschafter nicht unterdrückt fühlen, können Entscheidungen nur mit qualifizierten Mehrheiten getroffen werden. Mitglieder sind die Firmen:

- Friedrich, Lützelbach
- Hübbe Reisen GmbH, Höchst
- Kirchgäßner Reisen GmbH, Weibach
- Kofler, Höchst
- Lust, Höchst
- Omnibusreisen Neckartal-Odenwald (Fa. Sauter), Beerfelden
- Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH (VGG), Reichelsheim
- Busverkehr Wissmüller GmbH, Michelstadt

Die VGG befindet sich im Eigentum der Firmen Sauter und Wissmüller (je 40 %) sowie Verkehrsgesellschaft

mbH Untermain (20 %). Sie übernahm die Leistungen der 1999 in Insolvenz gegangenen Fa. Mark.

Bislang ist ein Linienbündel aus dem Bestand der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH ausgeschrieben worden, sie konnte es verteidigen. Eine zweite Ausschreibung läuft derzeit, die Entscheidung soll im Juni fallen. Außerdem hat die Kooperation für ein Linienbündel Darmstadt-Diburg angeboten, aber nur den zweiten Platz hinter Fa. Winzenhöler aus Groß Zimmern erreicht; immerhin konnte die VGG einige Subunternehmer-Leistungen für Winzenhöler übernehmen.

Auch heute ist Karl Reinhard Wissmüller ebenso für unkonventionelle Ideen gut wie bei seinem Eintritt in die elterliche Firma vor 20 Jahren: Auf dem Nachbargrundstück seines 1989/90 errichteten neuen Betriebs hofs hat er im vergangenen Jahr in Rekordzeit eine Wartungshalle für die Vias GmbH gebaut, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 den Betrieb auf der Odenwaldbahn gewonnen hat; manche Lösungen zeigen hier die Handschrift des Busunternehmers. Wissmüller hätte gerne auch die Wartung der Dieseltreibwagen übernommen, doch der Verkehrsvertrag zwischen RMV und Vias ließ dies nicht zu.

Trotz des sich verschärfenden Wettbewerbs im Nahverkehr sieht Wissmüller mit einer gewissen Zuversicht in die Zukunft: "Natürlich beschäftigt uns die Frage, ob wir unsere eigenen Verkehre verteidigen können. Unsere Überlebenschancen sind die Kenntnis der lokalen Gegebenheiten, Kreativität, Flexibilität, starkes Engagement sowie die Dank unserer Einwirkens relativ kleinen Lose im Odenwald. Da wir aber wohl nicht alle Bestandsverkehre halten können, müssen wir außerhalb des Odenwaldkreises Leistungen dazugewinnen, um Verluste am Heimatmarkt zu kompensieren. Wenn sich allerdings Kommunalunternehmen irgendwo Arbeit kaufen wollen, nutzen alle unsere Vorteile nichts; dann hoffen wir, dass wir diese sechs bis acht Jahre überleben können und dann wieder wie Phönix aus der Asche hervor kommen." << DH/KK



In der Nachfolge des O 407 wurden mehrere MB Integro beschafft, sowohl in der 12 m langen Normalversion als auch in der 12,8 m langen M-Variante (Bild). >>

Für den Mittelstand kämpfen

Kurzinterview mit Karl Reinhard Wissmüller

OS: Werden Sie im Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) andere Akzente setzen als Ihr Vorgänger Dieter Beth?

Karl Reinhard Wissmüller: Ich habe mit Herrn Beth elf Jahre lang als sein Stellvertreter zusammengearbeitet, daher trage ich seine Strategie mit. In dieser Kontinuität sehe ich meine Aufgabe darin, für einen fairen Wettbewerb zu kämpfen. Zurzeit zeichnet sich ein zweigeteilter Markt ab: Wir sitzen alle im selben Boot, aber die einen sind auf dem Sonnendeck, die anderen müssen rudern. Kommunalunternehmen können durch Inhouse-Vergaben vom Wettbewerb ausgenommen werden, während die Privatbetriebe dem Wettbewerb ausgesetzt werden. Die durch Inhouse-Vergabe Geschützten dürfen sich dann auch noch andernorts am Wettbewerb beteiligen. Hier bringt sich der Verband ein, um die Zwei-Klassen-Gesellschaft zu verhindern. Ein weiterer Punkt ist der Kampf gegen Dumpingpreise. Wir fordern, dass bei jeder Ausschreibung eine Urkalkulation im verschlossenen Umschlag mit eingereicht werden muss, die beim Verdacht auf Dumping von der Vergabekammer geprüft werden kann. Außerdem muss die Vorlaufzeit zwischen Vergabe und Aufnah-

me des Betriebs diskriminierungsfrei gestaltet werden, sie sollte mindestens ein halbes Jahr betragen.

OS: Wie stehen die Chancen für das private Gewerbe im hessischen Wettbewerb?

Karl Reinhard Wissmüller: Ein Gutachten der renommierten Wirtschaftsberatung KPMG im Vorfeld der Ausschreibungen hat ergeben, dass Privatbetriebe von der Kostenseite her Weltklasse sind, hinsichtlich ihrer Kapitalausstattung ins Armenhaus gehören und von ihrer Größe her zu klein sind, um alleine zu bestehen. Die alte Mär von der Kostenregression durch Größe, die so genannte Economy of Scales, wirkt im Busbereich allerdings nicht. Hier gibt es keine Massenproduktion, kleinere Einheiten lassen sich mit dem geringsten Overhead-Aufwand führen. Wenn sich der ungleiche Wettbewerb jedoch fortsetzt, wird man nicht auf Krücken wie etwa eine fest vorgegebene Anmietquote verzichten können, um das Überleben des Mittelstands sicher zu stellen.

OS: Verbessert sich nicht durch Kooperationen die Kreditwürdigkeit der privaten Unternehmen?

Karl Reinhard Wissmüller: Das trifft zu, allerdings müssen sie mit ihrem gesamten Vermögen haften. Daher



Karl Reinhard Wissmüller leitet den Betrieb seit 1986. Er ist verheiratet und Vater zweier Kinder.

werden diese Betriebe nur seriös gerechnete Angebote abgeben.

OS: Wie sieht es mit einer Zusammenarbeit mit Ihren nordhessischen Kollegen aus?

Karl Reinhard Wissmüller: Ein Zusammenschluss der beiden hessischen Omnibusunternehmer-Verbände ist mir eine Herzensangelegenheit. Während meiner Tätigkeit im LHO-Vorstand hat es bereits zwei Anläufe dazu gegeben, die aber gescheitert sind. Ich hoffe sehr, dass der dritte Erfolg hat, denn es wird Zeit, dass wir eine gemeinsame Strategie entwickeln und endlich mit einer Zunge bei der Landesregierung vorsprechen.

OS: Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei Ihrer Arbeit und danken für dieses Gespräch.

Wissmüller - Geschichte und Gegenwart

Das Unternehmen wurde im August 1924 von Georg Wissmüller in Michelstadt im Odenwald als Spedition zum Ausfahren von Kohlen gegründet. Wie damals durchaus üblich, setzte er an den Wochenenden Bänke auf die Pritschen seiner Lastwagen und transportierte so Erholungsbedürftige zu den Sehenswürdigkeiten der Umgebung - der Vorläufer des Omnibusbetriebs. Das Fuhrunternehmen wuchs, man konnte sogar eine Filiale in Frankfurt am Main eröffnen. Der Zweite Weltkrieg bereitete dann der positiven Entwicklung ein abruptes Ende, der Frankfurter Betriebszweig ging vollkommen verloren. Nach

1945 musste man fast wieder bei Null anfangen, doch Georg Wissmüller machte sich unverdrossen an den Wiederaufbau. Unter Verwendung von Teilen mehrerer stark beschädigter Lkw wurde ein fahrfähiger geschaffen, bald kamen weitere hinzu. Auch erste "richtige" Omnibusse gelangten nun in den Fuhrpark.

Die 1950er Jahre brachten die allmähliche Konzentration auf den Busverkehr, die Spedition wurde schließlich aufgegeben. Im Gegenzug erlangte Wissmüller erste eigene Linienkonzessionen für die Strecken Michelstadt - Haisterbach und Mossautal - Steinbuch. Letztere gab man nach

einem Konzessionsstreit mit der Deutschen Bundespost, die auf ihre älteren Rechte pochte, an diese ab; als Ausgleich dafür erhielt Wissmüller einen langfristigen Anmietvertrag. Eine Ausweitung des Linienvverkehrs brachte 1954 die Einstellung der Schmalspurbahn Hetzbach - Beerfelden der Südwestdeutschen Eisenbahnen AG (SWEG); Wissmüller übernahm den Omnibus-Ersatzverkehr als Betriebsführer, die Konzession ging an die Bundesbahn.

In den 1960er und 1970er Jahren vergab die seinerzeit im Odenwald dominante Bundespost in zunehmendem Umfang Fahrleistungen an Sub-

unternehmer, wovon auch Fa. Wissmüller profitierte. Kurzzeitig bediente man 1958 sogar eine Linie im Raum Lahnstein für die Post. Dies entspricht allerdings nicht der Philosophie von Karl Reinhard Wissmüller: "In Lahnstein sind wir nicht besser als irgendein Global Player, weil wir uns dort nicht auskennen. In unserer Heimatregion sind wir dagegen besser als jeder andere, weil wir mit den örtlichen Gegebenheiten optimal vertraut sind. Wenn man diesen Heimvorteil ausspielen will, sollte man einen Radius von 50 km bis 60 km keinesfalls überschreiten."

Im Zuge der Übertragung des Postreisedienstes auf die Bundesbahn im Jahr 1983 wurde diese zum neuen Auftraggeber. Mit deren Rückzug aus dem Odenwaldkreis erhielt Wissmüller Ende Juni 1986 Konzessionen für folgende Linien: Michelstadt - Beerfelden - Kailbach, Michelstadt - Hilterskingen - Kreisgrenze, Erbach - Mossautal - Erbach, Michelstadt - Bullau, Erbach - Würzberg und Hetzbach - Beerfelden. Außerdem eröffnete er in der Doppelstadt Erbach/Michelstadt eine Ringlinie, was ihm Post und Bahn zuvor stets untersagt hatten; damit war der Grundstein für den Stadtverkehr gelegt.

1992 richtete man dann in Erbach/Michelstadt einen Citybus ein, der mit Niederflur-Kleinbussen im Taktfahrplan bedient wird. Er wurde

mehrfach erweitert und umfasst heute vier Linien, durch die die wichtigsten Bereiche im 15-Minuten-Takt erschlossen werden. Inzwischen benutzen rund 1.200 Fahrgäste täglich die Citybusse.

Dieser Erfolg ermutigte dazu, das Konzept im Jahr 2000 auf Bad König zu übertragen. Mit Fa. Kirchgäßner aus Weilbach gründete Wissmüller das 50:50 Joint-Venture Stadtverkehr Bad König GmbH, in der Kurstadt kommt ein Niederflur-Sprinter 616 CDI zum Einsatz. Vor drei Jahren übernahm Wissmüller dann auch die Kirchgäßner-Anteile an der GmbH und benannte sie in Busverkehr Wissmüller GmbH um.

Nach dem Tod des Firmengründers Georg Wissmüller übernahm 1970 seine Frau Frieda für gut zehn Jahre die Leitung des Unternehmens, bis sie sie an ihren Sohn Reinhard und dessen Gattin Eleonore abgab. Diese wiederum übertrugen die Geschäftsführung 1986 auf ihren Sohn Karl Reinhard, der sie auch

heute noch innehat.

Das Unternehmen besteht heute aus folgenden Einzelfirmen:

- Georg Wissmüller e.K. (Reisebüro Wissmüller) besitzt die Reisebusse und beschäftigt die Reisebüro-Mitarbeiter.
- Busverkehr Karl Reinhard Wissmüller ist Eigentümer der Linienbusse und des Betriebsshofs.
- Busverkehr Wissmüller GmbH (vormals Stadtverkehr Bad König GmbH) ist als Betriebsgesellschaft für den Linienverkehr zuständig. Hier sind die Fahrer angestellt, sie werden bei Bedarf an den Reiseverkehr ausgeliehen.
- Odenwaldbahn Infrastruktur GmbH ist Eigentümerin der Wartungshalle für die Schienenfahrzeuge der Vias.

Außerdem hält man Beteiligungen an der Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal mbH und der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH.

Der gut gepflegte Fuhrpark umfasst 30 Linienwagen, darunter 12 Kleinbusse, sowie 14 Reisebusse. <<



Auch einer der seltenen Luxusreisebusse des Typs Magirus-Deutz Saturn II L Nizza, erkennbar an den breiten, schräggestellten Fensterholmen, befand sich im Fuhrpark. Links ist Karl Reinhard Wissmüller zu sehen, in der Mitte sein Vater Reinhard, rechts der Reiseleiter. >>



Nach Einstellung der Schmalspurbahn Hetzbach - Beerfelden übernahm die Firma Wissmüller 1954 diese Linie als Betriebsführer für die Bundesbahn. Das Foto zeigt einen MB O 5000 in Beerfelden. >>



Auch ein moderner Neoplan Reisebus gelangte in den fünfziger Jahren in die Wissmüller-Flotte. Hier ist dieser Neoplan SD 7/8 mit Mercedes-Benz Motor, 1957 am Bodensee zu sehen. >>