

Die achte Winzer-Generation steigt ein

Weingut Naegele: In Sichtweite des Hambacher Schlosses behauptet sich der Familienbetrieb seit fast 230 Jahren. Wie das Unternehmen seine Leidenschaft bewahrt.

Von Dieter Keller

Hambach. „Das Erb“ hat für das Weingut Georg Naegele im Neustadter Ortsteil Hambach eine ganz besondere Bedeutung. Es ist eine kleine Weinberglage unterhalb des Hambacher Schlosses mit 60 Jahre alten Riesling-Reben – und der Einstieg der achten Generation in den Familienbetrieb. Noch während seiner Ausbildung hat David Bonnet 2022 erstmals den Weinberg mit Freunden bestellt, den Wein geerntet und nach seinen Vorstellungen ausgebaut. „Jung, knackig-frisch ... und Entwicklungspotential! Beide!“, wird er in der Preisliste beschrieben.

Die schmucken Gebäude stehen unter Denkmalschutz

Der 24-jährige Jungwinzer schickt sich gerade an, nach Lehre und Weinbau-Studium in Geisenheim in die Georg Naegele Schlossbergkellerei einzusteigen, wie das Weingut offiziell heißt. Noch hat seine Mutter Eva Bonnet mit ihrem Mann Ralf das Sagen. Dies ist ein gutes Beispiel, wie sich ein Familienbetrieb im harten Wettbewerb behauptet – und wie die Tradition an die nächste Generation weitergegeben werden kann. „Leidenschaft für Wein seit 1796“, lautet sein Werbespruch.

Damals gründete Georg Adler das Weingut, zehn Jahre später baute er mit seiner Frau in der Schlossstraße das Haus, in dem es bis heute beheimatet ist. Die schmucken Gebäude in der Schlossstraße stehen längst unter Denkmalschutz, und sie lassen erahnen, dass der Erhalt eine kostspielige Freude ist. Georg Naegele, dessen Name das Weingut trägt, war Eva Bonnets Urgroßvater, der in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts einheiratete. Sie selbst stieg 1991 nach Lehre, Weinbaustudium und einem Praktikum in Kalifornien ein.

„Ich konnte mir das immer gut vorstellen“, erinnert sie sich, dass für sie das Fortführen der Familientradition nie in Frage stand. Nach der Winzerlehre habe sie endgültig „Rebblut geleckt“. Von da an war klar: Sie übernimmt das Weingut, ihre Schwester orientiert sich außerhalb. Heute bewirtschaftet das Weingut 15 Hektar eigene Weinbergsflächen. Dazu kommt noch einmal fast die doppelte Menge an Trauben, die im Herbst von befreundeten hauptberuflichen Winzern am Ort zugekauft und ausgebaut werden.

Ganz vorne stehen Riesling und weiße Burgundersorten

Angesichts des schwankenden Absatzes bringt das Flexibilität. Die Jahresproduktion liegt bei etwa 300.000 Flaschen. Beim Absatz ist der allgemein rückläufige Weinkonsum zu spüren. Rund ein Drittel wird direkt ab dem Weingut vermarktet. In der modernen Vinothek kehrt so man-



Mehr Tradition geht nicht: Der Fasskeller des Weinguts Naegele in Neustadt-Hambach.

BILD: WEINGUT NAEGELE



Sohn David und Mutter Eva Bonnet, Geschäftsführerin des Weinguts Naegele, in der Schlossstraße in Sichtweite des Hambacher Schlosses.

BILD: DIETER KELLER

cher Fußgänger und Radfahrer ein, der rund um das geschichtsträchtige Hambacher Schloss unterwegs ist. Dazu kommt der Onlineshop. Die Präsenz im Internet soll noch ausgebaut werden. Daneben sind Einzelhandel und Gastronomie die zentralen Absatzwege. Der Export spielt keine große Rolle – Kunden in den Niederlanden oder Japan seien „eher Zufallstreffer“, so Eva Bonnet.

In der Preisliste fällt die große Sortenvielfalt auf. Ganz vorn stehen Riesling und weiße Burgundersorten. Es finden sich aber auch Silvaner, Muskateller oder Gewürztrami-

ner. Trockene Weine dominieren. Doch auch Liebhaber feinerherber und lieblicher Tropfen werden fündig. Dazu kommt Rotwein, der etwa ein Drittel der Fläche ausmacht, mit Schwerpunkt Spätburgunder. Ist das nicht eine zu große Vielfalt? Das sei typisch Pfalz, meint die Winzerin. „Wir haben hier gute klimatische Voraussetzungen und eine Vielfalt an Böden. Das macht es weinbaulich spannend zu experimentieren.“ Die Kunden hätten dies bisher geschätzt. Aber bei der Neuanlage von Weinbergen werden die Sorten eher reduziert.

Fest ins Auge gefasst ist nach ersten Tests die Umstellung auf ökologischen Weinbau. Wenn alles klappt, soll die dreijährige Umstellungsphase noch in diesem Jahr beantragt werden. David Bonnet bringt da aus seiner Ausbildung viele Erfahrungen mit. Dass sie auf dem richtigen Weg ist, zeigen Eva Bonnet die Preise, die sie immer wieder gewinnt. So verbucht sie regelmäßig Erfolge bei den Kammerpreisprämierungen. „Das ist ein schöner Vergleich, um zu sehen, wo man steht“, erläutert sie.

Zudem findet sich das Weingut Naegele wieder auf der Liste der 500 besten Weingüter in Deutschland 2025 der Zeitschrift Feinschmecker. „Bodenständige Weine, die vor allem von Sortentypizität, Frucht und Struktur leben“, lobten deren Tester. Auch wird Wein aus Hambach im dritten Jahr in der First Class der Lufthansa ausgeschrieben, aktuell ein Riesling trocken aus der Lage Am Kirchenberg.

„Die Trauben sind in einem sehr guten Gesundheitszustand, und die Reife schreitet schnell voran“, berichtet Eva Bonnet über den aktuellen Stand in den Weinbergen. Vom letzten Jahr waren noch Niederschläge im Boden gespeichert, und der Regen zwischendurch habe viel geholfen, ergänzt ihr Sohn. Er wird mit der Hand gelesen, ebenso wie alte Anlagen und Weinberge auf Terrassen am Haardtrand. „Wir haben keine klassische Handlesemannschaft.“ Die sieben festen Mitarbeiter,

ob im Verkauf oder im Versand, helfen ebenso mit wie Praktikanten und der Freundeskreis. Mit dem Vollrenter werden etwa 70 Prozent eingebracht.

Derzeit kommt die Georg Naegele Schlossbergkellerei GmbH & Co. KG auf etwa 1,4 Millionen Euro Umsatz im Jahr. „Das Weingeschäft ist nicht sehr gewinnträchtig. Aber es reicht, um über die Runden zu kommen“, sagt Eva Bonnet zur Ertragslage. „Es macht viel Spaß, gute Produkte herzustellen.“ Die Nähe zur Natur war auch für Sohn David eine wesentliche Motivation, sich für die Ausbildung zum Winzer zu entscheiden. Fünf Jahre lang hat er in anderen Weingütern gelernt, das Studium sowie Praktika in Südafrika und Südamerika absolviert.

„Beim Weinausbau bin ich Fan des kontrollierten Nichtstuns“

Jetzt kommt er mit jeder Menge eigener Ideen. „Er soll eine eigene Linie unter seinem Namen aufbauen“, berichtet seine Mutter. Sein Wein-Stil sei anders als das, was die Kunden von Naegele kennen. Dafür müssen Käufer gefunden werden. „Beim Weinausbau bin ich Fan des kontrollierten Nichtstuns“, erzählt der Jungwinzer. Das ist letztlich viel Arbeitsaufwand und ein Risiko. Aber auch das bekannte Sortiment wird weitergeführt. Die Produktion könnte in den nächsten Jahren eher kleiner werden, und das bei unveränderter Fläche.

Streit über richtigen Kurs

Automobil: Branche und Politik diskutieren Verbrenner-Aus.

Von Oliver Schmale

Stuttgart. Die Stimmen aus dem Autoland Baden-Württemberg, die das geplante Verbrenner-Aus 2035 in der Europäischen Union kritisch hinterfragen, nehmen zu. CDU-Landeschef Manuel Hagel warnte mit deutlichen Worten und forderte einen radikalen Schritt: „Das Verbrenner-Aus der EU muss weg. Es schadet der Innovation, schwächt unsere Industrie, gefährdet tausende Arbeitsplätze – und bringt unserem Klima nichts“, sagte er der Deutschen Presse-Agentur nach einem Gespräch der Unions-Fraktionschefs aus Bund, Ländern und EU-Parlament mit Bundeskanzler Friedrich Merz (CDU) in Berlin.

Im Südwesten regiert Grün-Schwarz. CDU-Politiker Hagel ist Spitzenkandidat bei der Landtagswahl im März 2026. Grünen-Spitzenkandidat Cem Özdemir zeigte sich prinzipiell offen für eine geringfügige Verschiebung des Termins für das Verbot neuer Autos mit Verbrennungsmotoren. „Gefordert ist jetzt ein Schulterschluss zwischen Industrie und Politik, der die nötige Flexibilität beim ‚Wann‘ ermöglicht und gleichzeitig beim ‚Wohin‘ klar Kurs hält: Mit einem Booster für eine flächendeckende europäische Ladeinfrastruktur, vergünstigtem Ladestrom, Weitblick beim Netzausbau etwa mit oberirdischer Trassenführung und einem Transformationsfonds für die Zulieferer.“



Auch Mercedes-Chef Ola Källenius ist für Lockerungen.

BILD: SVEN HOPPE/DPA

Hagel forderte den Kanzler im Namen der CDU/CSU-Fraktionsvorsitzenden der Länder auf, nun mit EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen „Klartext“ über das Verbrenner-Aus zu sprechen. „Es geht jetzt darum, deutsche Interessen zu vertreten. Dafür brauchen wir einen Kurswechsel in der europäischen Automobilpolitik.“

Knapp 500.000 Beschäftigte rund um das Thema Auto

In Baden-Württemberg arbeiten nach Angaben des Wirtschaftsministeriums bei Automobilherstellern, Zulieferern und Branchen, die für die Nutzung von Kraftfahrzeugen notwendig sind, wie das Kfz-Gewerbe, Tankstellen und Raffinerien, insgesamt 480.100 Beschäftigte. Spitzenmanager aus der Autoindustrie und der großen deutschen Zulieferer fordern schon seit längerer Zeit, das ab 2035 geplante EU-weite Verbot neuer Autos mit Verbrennungsmotoren zu überprüfen.

Mercedes-Benz-Chef Ola Källenius sagte den „Stuttgarter Nachrichten“ und der „Stuttgarter Zeitung“: „Die absolute Vorgabe der EU, die den Herstellern ein fixes Ziel setzt und drakonische Strafen bei Nichterfüllung verhängt, ist bisher offensichtlich nicht erfolgreich.“ Deshalb müsse man jetzt offen Bilanz ziehen und über Alternativen sprechen.

Der Hauptgeschäftsführer der Unternehmer Baden-Württemberg, Oliver Barta, sagte, es gehe nicht darum, die langfristigen Klimaziele in der EU und in Deutschland infrage zu stellen. „Wer aber Ziele setzt, muss auch dafür sorgen, dass diese erreichbar sind. Die deutsche Industrie habe ihre Hausaufgaben gemacht, hunderte Milliarden Euro in die Elektromobilität investiert, alltagsfähige Produkte auf den Markt gebracht.“

Es fehle jedoch weiterhin an einer ausreichenden Ladeinfrastruktur etwa in Wohngebieten der Ballungsräume und in ländlichen Regionen. Und dies vor allem auch in Teilen Europas.

lsu

Daimler Buses testet ersten Wasserstoff-Reisebus

Brennstoffzelle: Der Hersteller schickt den „H₂ Coach“ auf die Straße. In dem Konzept-Fahrzeug steckt auch Expertise aus Mannheim.

Von Alexander Jungert

Mannheim. Daimler Buses schickt seinen ersten Reisebus mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb auf Testfahrten. Entwicklungsingenieure sollen das Fahrzeug mindestens zwei Jahre lang erproben – auch im öffentlichen Straßenverkehr. Der „H₂ Coach“ der Marke Setra kommt laut Unternehmensangaben mit einer Tankfüllung 800 Kilometer weit. Minimum.

Das Modell wird federführend in Neu-Ulm entwickelt. Der Standort ist das Kompetenzzentrum von Daimler Buses für Reisebusse aller Antriebsarten. Aus dem Schwesterwerk kommt Unterstützung: „Elektro-Experten aus Mannheim sind aktiv in den Entwicklungsprozess eingebunden und leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Tests“, erklärt ein Sprecher des Herstellers.

Mannheim ist auf Busse für den öffentlichen Nahverkehr spezialisiert, dort läuft schon seit 2018 der batterieelektrische Mercedes-Benz

eCitaro vom Band. Seit 2023 wird das Fahrzeug auch mit einer wasserstoffbasierten Brennstoffzelle als Range Extender angeboten – die Brennstoffzelle soll die Reichweite verlängern.

„Zukunft des Busses ist ganz klar elektrisch“

Daimler Buses plant bis zum Ende der Dekade batterieelektrisch angetriebene Reisebusse im Portfolio zu haben, Brennstoffzellen-Reisebusse sollen dann in einem nächsten Schritt in Serie gehen. „Die Zukunft des Busses ist ganz klar elektrisch“, hatte Daimler-Buses-Chef Till Oberwörder zuletzt betont.

Die Technologie des „H₂ Coach“ basiert zu weiten Teilen auf den Antriebskomponenten des Brennstoffzellen-Lkw Mercedes-Benz GenH2 Truck aus dem Mutterkonzern Daimler Truck.

Für Daimler Buses haben lokal emissionsfreie Wasserstoff-Modelle entscheidende Vorteile: Sie sollen neben einem geräuscharmen Antrieb auch zur Verbesserung der

Luftqualität in den Städten und Ferienregionen beitragen. Zudem zeichnen sie sich im Vergleich zu batterieelektrischen Bussen durch eine höhere Reichweite und kürzere Betankungszeiten aus. Wie schnell Brennstoffzellen-Reisebusse wirklich im Alltag ankommen werden, ist eine andere Geschichte. Die Geschwindigkeit beim Aufbau von Wasser-

stofftanksäulen ist noch viel zu gering. Daimler Truck hat aus diesem Grund die Serienproduktion des Brennstoffzellen-Lkw um ein paar Jahre nach hinten verschoben.

Zudem müssen für Kunden – also in diesem Fall Busunternehmen – die Gesamtbetriebskosten von Brennstoffzellen-Bussen gegenüber Diesel-Bussen („Total Costs of Ownership“) stimmen. Im Moment ist Wasserstoff aber noch relativ teuer. Und um wirklich klimafreundlich zu sein, muss er mit „grünen“ Energien erzeugt werden.

Das Deutsche Institut für Wirtschaft (DIW) und das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) sind eher Fans von batteriebetriebenen Fahrzeugen. Vor allem, weil „grüner“ Wasserstoff absehbar ein teures und knappes Gut bleibe, das in anderen Sektoren – in der Stahlherzeugung oder der chemischen Industrie – dringender benötigt werde.

Kritische Stimmen aus der Wissenschaft

Das Deutsche Institut für Wirtschaft (DIW) und das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) sind eher Fans von batteriebetriebenen Fahrzeugen. Vor allem, weil „grüner“ Wasserstoff absehbar ein teures und knappes Gut bleibe, das in anderen Sektoren – in der Stahlherzeugung oder der chemischen Industrie – dringender benötigt werde.



Der „H₂ Coach“ mit Brennstoffzellen-Antrieb. Er soll laut Unternehmen mindestens 800 Kilometer mit einer Tankfüllung schaffen.

BILD: HENRIK MORLOCK/DAIMLER TRUCK