

Die Schräg-Lage der Bahn 2022

Winfried Wolf // 1. Oktober 2022¹

1 // Lage betriebswirtschaftlich – vor neuem Einbruch

Bis Herbst 2022 stellte sich die Lage der DB AG besser dar als im Vorjahr. Laut Halbjahresbilanz, vorgestellt im Juli, konnte im ersten Halbjahr 2022 ein Gewinn in Höhe von 879 Mio Euro erwirtschaftet werden – nach einem Rekordverlust im Jahr 2021.

Die Gründe dafür waren ein Anstieg der Fahrgastzahlen, wobei noch nicht überall das Niveau von 2021 erreicht wurde, und hohe Gewinne im Ausland (Schenker) (zu Schenker siehe unten Punkt 6). Bei Vorstellung dieses Halbjahresergebnisses hieß es: „Wir erwarten 2022 einen Umsatz von 54 Milliarden Euro und einen Gewinn von mehr als einer Milliarde Euro.“²

Das ist ein weitere Fehleinschätzung. Aktuell erleben wir in wirtschaftlicher (und politischer) Hinsicht die sprichwörtliche Ruhe vor dem großen Sturm. Die Rezession hat bereits im September eingesetzt. Das Jahr 2023 wird von einer massiven Wirtschaftskrise in allen Sektoren des gesellschaftlichen Lebens gekennzeichnet sein.

Es wird also erneut einen Rückgang der Fahrgastzahlen, noch mehr Einbrüche im Schienengüterverkehr und damit eine existenzielle Krise bei DB Cargo geben. Und, ziemlich sicher, werden wir auch Krisentendenzen in der weltweiten Logistik haben, womit der bisherige Profite-Produzent Schenker getroffen werden wird.

2 // 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket ist positiv zu bilanzieren. Dies betrifft

- die soziale Seite (viele Menschen waren erstmals in einem öffentlichen Verkehrsmittel oder erstmals per Bahn unterwegs)
- den quantitativen Erfolg: gut 10 Millionen Tickets mehr im Monat.³
- den Grundgedanken einer Flatrate bzw. eines transparenten Tarifsystems.

Hinsichtlich der Umwelt- und Klimabilanz und mit Hinblick auf die Bahnbeschäftigten und das rollende Material ist die Bilanz verschattet. Auch wenn 10 Prozent der 9-Euro-Ticket-Bahn-Fahrten

¹ Grundlage dieses Textes ist ein Referat, das Winfried Wolf ursprünglich am 23. September 2022 für ABBD hielt. Das Referat wurde weiter aktualisiert und ausgebaut für ein Bürgerbahn-statt-Börsenbahn-Treffen, das am 1. und 2. Oktober 2022 stattfand.

² Hier nach: FAZ vom 29.7.2022.

³ Man muss die vielzitierten 55 Mio verkaufte 9-Euro-Tickets durch drei (Monate) dividieren, womit man bei knapp 20 Mio angelangt. Und davon die monatlich 9 Mio Pendler-Monatskarten abziehen.

anstelle einer Pkw-Fahrt unternommen wurden, ist das Hochrechnen auf eine entsprechend reduzierte CO2-Bilanz problematisch. Der Mehrverkehr auf der Schiene ist natürlich auch mit einem CO2-Plus verbunden. Die Pkw-Dichte stieg in den Monaten Juli bis September ungebrochen und liegt auf Rekordniveau. Es befanden sich alle Ressourcen im Bereich Nahverkehr Schiene (und auch im übrigen ÖPNV⁴) im Einsatz, weswegen die Instandhaltung in Teilen „gespreizt“, hinausgeschoben, wurde. Fast nie sind sich EVG und GDL einig – in diesem Fall schon: Beide Gewerkschaften sprachen sich mit Block auf ihre Beschäftigten und den Zustand des rollenden Materials gegen eine Verlängerung des 9-Euro-Tickets aus.

Es ist schon so: Jede Maßnahme dieser Art muss vorbereitet und klug durchdacht sein. Siehe Österreich/Wien (wo die Einführung des 365-Ticket mehr als drei Jahre lang vorbereitet wurde). Das 9-Euro-Ticket war ein Schnellschuss.

Dennoch - es bleibt: Ein Nachfolge-Ticket ist wichtig. Dazu haben wir konkrete Vorschläge entwickelt wie 365-Euro-Ticket für bundesweiten Nahverkehr – auch als monatliches Ticket buchbar plus ein KlimaBahnkarte nach Vorbild Österreich.

3 // Pünktlichkeit

Vor dem Hintergrund des Erfolgs des 9-Euro-Tickets ging weitgehend unter: Die Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr hat in den Sommermonaten Juli-August-September ein Rekordtief bei der Pünktlichkeit erreicht. Diese liegt nun bei weniger als 60 Prozent. Der von der DB im Geschäftsbericht 2021 hervorgehobene „Erfolg“ einer besserten Pünktlichkeitsquote 2021 war auf den massiven Verlust an Fahrgästen zurückzuführen. Sobald die Fahrgastzahlen wieder sich dem Niveau von 2019 annähern, kollabiert offensichtlich das System. Die Überlastung der Infrastruktur durch fortgesetztes Fahren auf Verschleiß plus Personalmangel und knapp genährte Schichtpläne schlagen dann voll durch.

4 // Infrastruktur (I) / Misere und Burgrain

Die Infrastruktur-Misere hat sich im bisherigen Verlauf des Jahres 2022 weiter zugespitzt. Das wurde mir dem tragischen Bahnunglück in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 verdeutlicht. Kurz nach dem Unglück gab es eine Verdopplung der Langsamfahrstellen. Das heißt: DB Netz WUSSTE damals bereits, dass es hunderte andere Stellen im Netz gibt, bei denen ein Unfall wie in Burgrain stattfinden kann.

Inwieweit Ursache für das Unglück die laut DB AG fehlerhaft produzierte Charge von rund 250.000 Beton-Bahnschwellen war, sei dahingestellt. Unsere Recherchen, vorgestellt auf einer Pressekonferenz in München Ende Juli gehen in eine andere Richtung (siehe dazu die getrennten Materialien, verfasst überwiegend von Dieter Doege, wie bereits versandt. Siehe Website Prellbock.

5 // Fortsetzung der Konzentration auf Großprojekte

⁴ Wobei die Statistik besagt, dass im städtischen ÖPNV die Fahrgastzahlen gegenüber dem normalen Niveau weit weniger gesteigert wurden als im SPNV. Das spricht dafür, dass das 9-Euro-Ticket in besonderem Maß Freizeitverkehre steigerte und erstmals generierte.

Der Kurs auf die Konzentration auf Großprojekte wird fortgesetzt. Aktuell erlebt die DB in München mit der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke ein Debakel. Die Kosten erhöhten sich auf mehr als 7 Milliarden Euro – und dies Jahre vor Baubeginn. Am Ende könnte dieses Projekt die Kosten von S21 übersteigen. Eine Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Stammstrecke wird es laut DB AG „2035 oder auch 2037“ geben. Es gibt inzwischen auch auf Stadt-Ebene massive Kritik am Projekt. Dennoch wollen Land (Bayern), Bund (Wissing) und DB das Projekt weiterbetreiben. Wissing verkündete einen weitgehenden Flankenschutz für das Projekt – durch Gelder des Bundes abgesichert. Wörtlich sagte der Bundesverkehrsminister: „Wir zahlen 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten... wenn Mehrkosten etwa durch Preissteigerungen in der Baubranche entstehen, so ist das vom entsprechenden Gesetz abgedeckt.“⁵ Welches Gesetz da gemeint ist, ist unklar – doch klar ist: Der Bund will zahlen und zahlen und zahlen. Es zeichnet sich dieselbe fatale Spirale ab wie es eine solche im Fall S21 ab dem Jahr 2010 gab.

In Stuttgart geht es mit den Ergänzungsbauten bei S21 weiter. Wobei es auch neue Anzeichen dafür gibt, dass S21 noch mehr zum Großdebakel wird. Siehe die herunterfallenden Betonteile im Wagenburg-Tunnel und die Sperrung desselben. Seit dem 1.10. gilt im Tunnel Tempo 30; wobei große Gerüste aufgebaut sind, um die weiter bröckelnden Steinbrocken aufzufangen.

Auch alle anderen, von uns kritisierte Großprojekte werden weiter ohne Einschränkungen vorangetrieben. Bei der HGV-Strecke Hannover – Bielefeld könnte der Ausgang der Landtagswahlen zu einer gewissen Verzögerung oder Modifizierung führen.

5 // Infrastruktur (II) // Strukturänderung erst ab 2024

Die im Koalitionsvertrag festgehaltene geplante Strukturveränderung, die es beim DB-AG-Konzern geben – mit der Zusammenlegung von ZWEI der drei Infrastrukturgesellschaften (DB Netz und DB Station und Service) – soll es erst ab dem 1.1.2024 geben. Ein erheblicher Webfehler besteht darin, dass damit die zweitgrößte Infrastrukturgesellschaft, DB Energie, aus Gründen, die nirgendwo erklärt wurden, außen vor bleiben soll. Darüber hinaus lässt der späte Zeitraum zur Umsetzung dieser Strukturveränderung die Vermutung zu, dass das Projekt in dieser Legislaturperiode möglicherweise nicht mehr umgesetzt wird.

Kommt es jedoch zur Umsetzung dessen, was im Koalitionsvertrag steht, dann würden dies rund 15 Prozent des bisherigen Gesamtumsatzes (einschließlich des Auslandsumsatzes) betreffen. Nimmt man nur den Inlandsumsatz, dann geht es hier um 30 Prozent desselben. Zugleich würden die zwei Bereiche Netz und Bahnhöfe, die bisher immer wichtige Gewinnbringer für die Holding waren, wegfallen.

Siehe hierzu die Daten in der folgenden Tabelle 1. Dabei ist zu beachten, dass es sich um die Daten für das Pandemiejahr 2021 handelt. 2019 waren die Gewinne von DB Netz und DB Station und Service mehr als doppelt so hoch. Bemerkenswert ist aber schon, dass es selbst im Jahr 2021 diese Gewinne hier gab – obgleich Cargo, Fernverkehr und Nahverkehr (Regio) Verluste gemacht hatten. Was natürlich *teilweise* heißt „linke Tasche / rechte Tasche“...

⁵ FAZ vom 21.7.2022. Die aktuellen Zahlen der Gesamtkosten nach: Münchner Merkur vom 30.9.2022.

Tabelle 1: Struktur DB Konzern mit Blick auf die Infrastruktur-Debatte – Angaben für 2021⁶

Art	Umsatz Mrd. Euro	Anteile Umsatz in vH am Konzernumsatz	Gewinne (+) und Verluste (-) in Mio. Euro (EBIT bereinigt)
Gesamter Konzern DB AG	47,250	100 %	-1.552
davon Umsatz/Gewinn Ausland	23,195	49,1%	-
nachrichtlich:			
Schenker (Ausland u. Inland)	23,443	49,6%	1.248
Arriva (= Ausland)	4,069	8,6%	-73
Umsatz/Gewinn Inland	24,055	50,9%	-
DB Regio (Nahverkehr)	8,043	17,0	-451
DB Fernverkehr	2,911	6,2%	-1.790
DB Cargo	4,487	9,5%	-481
Summe I	15,441	-	-
Summe II (= ohne Auslandsumsatz Cargo u. Fernverkehr)	13,42	-	-
DB Netz	5,984	12,7%	334
DB Energie	3,366	7,1%	169
DB Station u. Service (Bahnhöfe)	1,285	2,7%	1
Summen	10,635		-

Dabei werden inzwischen beim Netz 33 Prozent, bei den Bahnhöfen rund 40 Prozent und – hier besonders wichtig, weil diese Infrastrukturgesellschaft bei der geplanten Umstrukturierung ausgeklammert wurde – bei DB Energie fast 54 Prozent des jeweiligen Spartenumsatzes mit Nicht-DB-Gesellschaften generiert. Es geht also um Netzentgelte, die Nicht-DB-AG-Gesellschaften an DB Netz bezahlen, entsprechende Stationsentgelte, die Nicht-DB-Gesellschaften an Station und Service bezahlen und um DB Energie-Einnahmen von Nicht-DB-AG-Gesellschaften.

6 // Auslandstöchter

Vieles spricht dafür, dass die neuen Versprechungen, der DB-Konzern werde sich von seinen Auslandstöchtern trennen, geduldiges Papier bleiben. Zu Arriva hieß es ohnehin, dass diese Tochter

⁶ Basis: Daten und Fakten 2021, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, April 2022. Zahlen für 2021.

faktisch unverkäuflich sei – unverkäuflich GEWORDEN sei, muss man präzisieren. Denn jahrelang galt Arriva als Goldesel. Und bis 2018 hieß es, es gelte Arriva zu verkaufen.

Aktuell heißt es, Schenker könne verkauft werden. Und das könne rund 15 Milliarden Euro einbringen. Doch auch das könnte bald wieder Schnee von vorgestern sein angesichts der beginnenden weltweiten Krise, die insbesondere den Logistikbereich hart treffen wird.

Nur wenige Monate nach Bildung der Ampel-Regierung kam es zu zwei großen neuen Auslandsengagements: Erstens gab es im März die Übernahme des Nah- und Regionalverkehrs in Toronto (nebst Umland), ein Vertrag, der für 25 Jahre Dauer abgeschlossen wurde. Zweitens wurde im Juni eine US-Lkw-Spedition mit 1900 Trucks übernommen. In beiden Fällen wurde damit argumentiert, diese Neuerwerbungen im Ausland wären gewinnträchtig; damit könnten die Verluste im Bahnbereich im Inland abgedeckt werden. Und ausdrücklich wurde im Fall des Toronto-Engagements von den DB-AG-Obersten gesagt: „Das hat Modellcharakter, weshalb uns die Bundesregierung für das Projekt grünes Licht gegeben hat.“⁷

Es sei daran erinnert, dass eine der ersten fatalen Großtaten von Bahnchef Hartmut Mehdorn darin bestand, in den USA den Logistiker Bax Global zu übernehmen. Das Unternehmen musste später wieder mit einem Verlust in Höhe von knapp einer Milliarde Euro not-verkauft werden. Und das Arriva-Engagement, das Bahnchef Grube 2010 eingegangen war, wurde ebenfalls damit begründet, dass dies eine Goldgrube sei. Acht Jahre später erwies es sich als Verlustbringer.

7 // Infrastruktur (III) - Neues Sanierungskonzept

Am 15. September verkündeten die DB und Bundesverkehrsminister Volker Wissing auf dem „Vierten Schienengipfel“, jetzt komme es zur „radikalen Modernisierung und Sanierung der Bahn.“ Am 15. Juni 2024 werde man mit diesem Großvorhaben starten. Dann werde man die Sanierung von Strecken „nicht mehr unterm rollenden Rad“ durchführen. Stattdessen würden jetzt immer „ganze Strecken komplett gesperrt“ und zwar meist „für fünf bis sechs Monate“. Den Beginn mache dabei die „Riedbahn“ zwischen Frankfurt und Mannheim.

Im Stil eines Kaninchen-aus-dem-Hut-Zauberers wurde kundgetan, die bisherige Form der Streckensanierung – bei überwiegend weiter laufendem Betrieb – sei falsch gewesen. Dadurch seien „unglaublich viele Kapazitäten gebunden und die Arbeiten nicht vernünftig vorbereitet worden.“ Wissing im O-Ton: „Die bisherige Baustrategie ist gescheitert. Das Ziel hieß immer: Sanieren unter dem rollenden Rad. – während des Zugverkehrs also. Die Folge: Es war immer etwas kaputt. Mal das Gleisbett. Mal die Oberleitung. Es wurden immer mehr Baustellen... So kann die Modernisierung des Netzes nicht gelingen.“ Frage: „Wie soll es jetzt klappen?“ Antwort Wissing: „Indem wir die komplette Strecke auf einmal sanieren, modernisieren und digitalisieren... Um die Hauptschlagader abklemmen zu können, legen wir erst einmal Bypässe. Wir sanieren und elektrifizieren gerade Nebenstrecken, damit der Verkehr auch gut umgeleitet wird.“⁸

⁷ Jens Koenen, Schienenverkehrsauftrag in zweistelliger Milliardenhöhe, Handelsblatt vom 20. 4.2022.

⁸ Interview mit Wissing in: Süddeutsche Zeitung vom 1. 10.2022.

Einmal abgesehen davon, dass nicht zu erkennen ist, wo aktuell für die Riedbahn ein „Bypass gelegt“ werden würde. Abgesehen auch davon, dass es in den letzten 15 Jahren mehrere vergleichbare Ankündigungen über eine anstehende Generalsanierung des Netzes gab. ... bleibt festzuhalten: Der Ansatz für ein solches Sanierungsprogramm ist grundsätzlich fragwürdig, falsch und fatal. Dies aus vier Gründen:

Erstens: Es gibt zwar einen enormen Sanierungsbedarf im deutschen Schienennetz, dies jedoch aus einem *einzigem* Grund: Weil der Konzern Deutsche Bahn bzw. dessen Tochter DB Netz AG mehr als zwei Jahrzehnte lang klassische Instandhaltungsarbeiten nicht vornahmen. Der Bundesrechnungshof dokumentierte diesen Prozess seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten in immer neuen Prüfberichten. Dafür gibt es auch im Fall der Riedbahn überzeugende Beispiele.⁹

Zweitens: Eine solche Sperrung des gesamten genannten Korridors – und später anderer Korridore – wurde naheliegend, weil, wie von uns vielfach, so im letzten Alternativen Geschäftsbericht dokumentiert, das Schienennetz in den vergangenen 25 Jahren nicht nur um knapp 20 Prozent in der Gesamtlänge abgebaut wurde, sondern weil in großem Umfang Ausweichgleise abgebaut und in noch größerem Umfang Weichen und Kreuzungen aus dem Netz herausgerissen wurden.¹⁰

Drittens: Die in Aussicht gestellte Grundsanierung über mehrere Jahre hinweg soll es für „sieben Korridore im Stammnetz“ geben. Das sind maximal 5000 Kilometer Schienennetz. Das wiederum entspricht nur rund 15 Prozent des gesamten verbliebenen Schienennetzes mit 34.000 Kilometern Betriebslänge. Damit orientiert man in starkem Maß auf den Fernverkehr und auf Verkehre im Umfeld der Metropolen. Grundsanierungen in diesem Segment sind ohne Zweifel notwendig. Doch das ist deutlich zu wenig. Was benötigt wird, ist eine Sanierung und ein Ausbau (Wiederaufbau) des *Gesamtnetzes*, auch solche von regionalen und sogenannten „Nebenstrecken“.

Viertens: Komplette Streckensperrungen sind problematisch. Streckensperrungen gar über 5 Monate, dann für zentrale „Korridore“ und als Gesamtkonzept über einen Zeitraum von mehreren Jahren hinweg sind Gift für einen funktionierenden Schienenverkehr. Dies wird negative Auswirkungen und deutliche Fahrplanverschlechterungen bzw. Fahrtzeiten-Verlängerungen für einen größeren Teil des gesamten Schienennetzes mit sich bringen. Natürlich sind auch weiterhin Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen bei laufendem Betrieb machbar. Das gilt insbesondere für zweigleisige Strecken, bei denen man zeitweilig im eingleisigen Betrieb verkehren kann. Selbst die Elektrifizierung ganzer Strecken wurde früher oft bei laufendem Betrieb vorgenommen. Komplette

⁹ Wenn die Riedbahn gesperrt ist und der umgeleitete Verkehr über die Bergstraße läuft, gibt es auf dem Streckenabschnitt Heppenheim-Laudenbach eine 4,5 Kilometer lange Langsamfahrstelle. Diese existiert seit 25 Jahren. Dieser Bereich war mal mit Tempo 160 befahrbar; doch es sind maximal 120 Stundenkilometer erlaubt. Die Bahn war über den Zeitraum eines Vierteljahrhunderts hinweg unfähig, diese Langsamfahrstelle durch eine relativ preiswerte Baumaßnahme zu beheben.

¹⁰ Siehe allgemein: Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2021/2022, vom 28. März 2022. Konkret mit Blick auf die Riedbahn: Viele Bahnhöfe auf dieser Strecke haben nur noch in einer Fahrtrichtung Überholgleise. Der Bahnhof Weinheim hat für den Güterverkehr nur noch zwei Überholgleise. Die übrigen fünf Gleise wurden zurückgebaut. Die Flächen wurden verkauft. Dort stehen jetzt Wohnhäuser und Häuser mit Geschäftsräumen. Der Bahnhof Zwingenberg (Bergstraße) wurde entgegen eines Beschlusses des Verwaltungsgerichtes Darmstadt nicht wieder mit einem Überholgleis aufgebaut. Das Stellwerk war abgebrannt. Die Bahn wollte es nicht wieder aufbauen und baute das Überholgleis zurück. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte die Betriebspflicht angeordnet, wonach der Bahnhof mit Überholgleis wiederaufzubauen sei. Die DB AG ignoriert bis heute diese Entscheidungen des Gerichtes beziehungsweise des EBA.

Streckensperrungen über einen längeren Zeitraum hinweg, wie es solche im Fall der Südbahn-Elektrifizierung in den letzten Jahren gab, führen zum Weggang der Bahnkundschaft und zur Stärkung des Straßenverkehrs. Gegebenenfalls müssen kleinere Ausbaumaßnahmen – was oft heißt: ein Rückgängigmachen des vorausgegangenen Abbaus – im Vorfeld einer solchen Sanierung vorgenommen werden, um die Sanierung im weitgehend laufenden Betrieb zu ermöglichen.

Grundsätzlich gilt: Es ist absurd zu behaupten, die Eisenbahnen in der gesamten Welt hätten mehr als ein Jahrhundert lang fälschlich bei „laufendem Betrieb“ Instandhaltungen vorgenommen. Es ist absurd zu behaupten, dass das, was die SBB in der Schweiz und was die ÖBB in Österreich, was weiterhin Dutzende Eisenbahngesellschaften in der Welt machen, nämlich Instandhaltung bei laufendem Betrieb, dass dies Quatsch sei. Es ist grotesk anzunehmen, es bedürfte jetzt eines FDP-Ministers aus der Pfalz, der über keinerlei Bahnfachwissen verfügt und der vor zwei Jahren noch von sich sagte: „Welches Regierungsamt könnte ein weinbauender Weinliebhaber sich wünschen? Natürlich das des Weinbauministers und das Schöne ist, dass es in Rheinland-Pfalz genau das gibt“¹¹
... um jetzt auf den Trichter „Streckensperrungen bei Grundsaniierungen“ zu kommen.

Mit dieser Art neuer Sanierung von Bahnstrecken wird schlicht ein gigantisches Programm zum Sponsoring der Bauindustrie, zur Verschleuderung von Ressourcen und zur massiven Störung des Bahnverkehrs ab 2024 und bis Ende der 2020er Jahre verkündet.¹²

Dabei gibt es einen Grund, einen entscheidenden Webfehler im System Schiene, warum dies eArt Grundsaniierung jetzt gestartet werden soll: Laufende Sanierungsarbeiten muss der Konzern DB AG bezahlen. Grundsaniierungen zahlt der Bund. Also gilt für den Konzern Deutsche Bahn AG: Abwarten, Tee trinken, auf Verschleiß fahren und die Hand aufhalten!

8 // Bilanz

Die Krise des Schienenverkehrs in Deutschland im Allgemeinen und diejenige des DB-Konzerns im Besonderen vertieft sich 2022 und 2023. Die Ampel-Regierung und der Bahnvorstand in seiner aktuellen Zusammensetzung sind unfähig, diesen Niedergang zu stoppen. Ganz im Gegenteil: Die Hauptorientierung von DB AG und Bund weist in Richtung einer Verschärfung dieser Krise. Die absehbare weltweite Wirtschaftskrise wird diese Tendenz noch verschärfen.

Für uns heißt das und zu fordern ist: Alle Kräfte und alle Finanzen im Bereich Schiene müssen sich auf eine umfassende Grundsaniierung des gesamten Schienennetzes konzentrieren. Diese kann weitgehend bei laufendem Betrieb stattfinden. Dafür müssen alle zerstörerischen Großprojekte auf den Prüfstand und meist eingestellt werden. Allen voran Stuttgart 21.

¹¹ Nach Website von Volker Wissing. <https://www.volker-wissing.de/uber-mich-dr-volker-wissing>. Weiter dort: „Ich genieße Wein nicht nur im Glas, sondern habe im An- und Ausbau selbst Erfahrungen im eigenen Familienweingut gesammelt. Es ist eine sehr erdende Erfahrung, den Wein wachsen zu sehen, ihn zu ernten, im Keller auszubauen und dann im Glas zu genießen.“

¹² Konkrete Beispiele dieser Problematik am Beispiel der Riedbahn: Der größte Teil des ICE-Verkehr muss im Fall der verkündeten fünfmonatigen Vollsperrung der Riedbahn in Mannheim Hbf Kopf machen. Das kostet zusätzliche Fahrzeit und Personal. Bei allen Zügen kommt noch hinzu, dass im Raum Frankfurt/M. zwischen Oberforsthaus und Neu-Isenburg ein eingleisiger Abschnitt befahren wird (mit 60 km/h).