

DAIMLER: AUTOBAUER PRÄSENTIERT PICK-UP UND ERGREIFT MITTEL GEGEN FAHRVERBOTE

# Das neue Schwergewicht

VON NICO ESCH

Es hat hierzulande wohl schon passendere Zeiten gegeben, um ein solches Auto auf den Markt zu bringen. Ein ganzes Land redet über Abgas-Skandale, Fahrverbote, das Ende des Verbrenners und den Umstieg auf Elektroautos – und Daimler geht mit einem wuchtigen Pick-up an den Start. Die neue X-Klasse ist ein Schwergewicht mit Ladefläche, hat überwiegend Diesel-Antrieb und nach einem Elektromotor braucht der Kunde zumindest vorerst gar nicht zu fragen. Der Stuttgarter Autobauer stößt damit in ein für ihn neues Segment vor. Und der Heimatmarkt Deutschland spielt dabei allenfalls eine Nebenrolle.

Zwar kommt die am Dienstagabend in Kapstadt vorgestellte X-Klasse Ende des Jahres zuerst in Europa auf den Markt, dann aber recht bald auch in Südafrika und Australien, wo Daimler deutlich mehr Potenzial sieht als in der Heimat, wo Pick-ups ein Nischenmarkt sind. „Wir können nicht nur

„Deutschland ist heute noch kein Hauptmarkt.“

Volker Mornhinweg, Mercedes-Benz Vans

Fahrzeuge bauen, von denen wir die meisten – oder einen hohen Prozentsatz – in Deutschland verkaufen“, sagt der Chef der Mercedes-Benz-Vans, Volker Mornhinweg. „Deutschland ist heute noch kein Hauptmarkt.“

Wenn es nach Daimler geht, dann wiederholt sich bei den mittelgroßen Pick-ups, zu denen die X-Klasse zählt, der Erfolg der Sport Utility Vehicle – kurz SUV – genannten sportlichen Geländewagen. Auch die haben es aus dem Gelände in die Stadt geschafft. Ursprünglich als Arbeitstier gedacht, könnten es dank höherwertiger Ausstattung genauso auch die Pick-ups zum Lifestyle-Auto bringen, glaubt Mornhinweg.

Willi Diez vom Institut für Automobilwirtschaft in Geislingen ist allerdings skeptisch. „Ich glaube nicht, dass man den Pick-up zu einem Trend-Segment machen kann“, sagt er. Er bleibe in erster Linie ein Nutzfahrzeug, mit dem wohl kaum jemand abends in die Oper fahre.

Von zuletzt 2,2 Millionen Fahrzeugen weltweit könnte der Markt der Mid-Size-Pick-ups bis 2026 auf rund 3,2 Millionen wachsen, erwartet Daimler – vor allem in Australien, aber auch in Argentinien oder Brasilien, wo der Wagen 2019 auf den Markt kommen soll. Nach Nordamerika, wo Ford, GM, Dodge oder auch japanische Hersteller aktiv sind, kommt die X-Klasse erst einmal nicht. Dort seien noch größere Pick-ups gefragt, die sich nach aber wieder anders-



Vorhang auf für die neue X-Klasse von Mercedes-Benz: In Kapstadt präsentierte der Stuttgarter Autobauer der Weltöffentlichkeit erstmals seinen neuen Pick-up. Der Automobilhersteller stößt damit in ein für ihn neues Segment vor. FOTO: DPA

wo kaum verkaufen ließen, argumentiert Mornhinweg.

Für Diez allerdings hat eine Pick-up-Strategie insgesamt nur Sinn, wenn zumindest langfristig auch der US-Markt in den Blick genommen wird. Mit der mittelgroßen X-Klasse teste Daimler möglicherweise die Resonanz, um dann doch noch größer einzusteigen, sagt er.

Ganze Märkte auszuschließen, könne sich generell kein Hersteller erlauben, betont Autoexperte Peter Fuß von der Unternehmensberatung Ernst & Young. „Die USA sind der klassische Pick-up-Markt“, sagt er. Jeder Handwerker und jeder Farmer dort sei auf solch ein Auto angewiesen. Die Hürde für den Eintritt ins Segment ist für Daimler

insgesamt vergleichsweise niedrig. Einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag lassen sich die Stuttgarter den Neuen kosten. Weil er in einer Produktionsgemeinschaft mit Renault-Nissan entsteht, sind keine neuen Produktionsanlagen notwendig. Die X-Klasse wird in den Werken von Renault und Nissan in Spanien und Argentinien gebaut.

Auf den jetzt angepeilten Märkten trifft Daimler auch auf Konkurrenz aus Deutschland. Der VW Amarok, ebenfalls ein Pick-up, läuft nach Angaben eines Sprechers von Volkswagen Nutzfahrzeuge inzwischen „sehr gut, er ist sehr beliebt“.

Im ersten Halbjahr seien rund 37 700 Fahrzeuge abgesetzt worden – 5,5 Prozent mehr

als im Vorjahreszeitraum. Auch der massive Volkswagen mit der Pritsche wird in Europa, Südamerika, Australien und Südafrika angeboten. „Das sind unsere starken Märkte.“

Was die Konzentration auf Diesel-Motoren angeht, beruft sich Daimler auf die weltweite Nachfrage: Benziner seien möglich, aber momentan von den Kunden schlicht nicht gewünscht. Auch eine (teil-)elektrische Variante will man auf lange Sicht zumindest nicht ausschließen. Anders als beim US-Elektroauto-Pionier Tesla, der spätestens im April 2019 einen E-Pick-up enthüllen will, ist das aber erst einmal kein Thema. „Ich sehe das im Moment eher nicht“, sagt Volker Mornhinweg.

## Stuttgarts Verwaltungsgericht lässt die Pkw-Hersteller zittern

VON FRANK-THOMAS WENZEL

Ausgerechnet Stuttgart wird zum Präzedenzfall für die Luftreinhaltung in deutschen Städten. Die Deutsche Umwelthilfe will vor Gericht ein generelles Fahrverbot für Autos mit Dieselmotor in der Innenstadt durchsetzen. Das soll die Belastung durch giftige Stickoxide (NOX) reduzieren. Derweil wird in der Branche an Lösungen gebastelt, um die Autos sauberer zu machen.

Autofahrer mit Dieselfahrzeugen können aktuell vorerst weiter damit rechnen, dass sie in die Citys fahren dürfen. Die Lage ist juristisch und politisch extrem komplex. Es ist damit zu rechnen, dass die Frage der Fahrverbote vor den höchsten Gerichten letztgültig entschieden wird – und das kann Jahre dauern.

Am Mittwoch wurde indes vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart verhandelt. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) klagt gegen das Land Baden-Württemberg, um einen strengeren Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt durchzusetzen. Das Hauptargument: Das aktualisierte Konzept, das vom nächsten Jahr an umgesetzt werden soll, sei nicht hinreichend, um die Vorgaben der EU in puncto sauberer Luft einzuhalten. Im Fokus steht der NOX-Wert, der an mehreren Messstellen in der Stadt zum Teil doppelt so hoch liegt wie der zulässige Grenzwert. Ursache dafür sind die Abgase von Dieselmotoren. Deren Stickoxid-Emissionen liegen um ein Vielfaches höher als offiziell angegeben, auch weil die Autobauer bei der Ermittlung der Werte tricksen und betrügen.

Und Stuttgart ist kein Einzelfall. In nahezu allen deutschen Ballungsgebieten werden die Werte massiv überschritten. Die Probleme sind seit etwa einem Jahrzehnt bekannt. Doch weder die Bundesregierung noch Landesregierungen und Kommunen haben dagegen etwas unternommen. Es wurde versucht, die Sache auszusitzen. Inzwischen hat die EU aber ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland auf den Weg gebracht. Es drohen Strafzahlungen in der Dimension von dreistelligen Millionenbeträgen.

Der Hintergrund: Die EU-Umweltbehörde rechnet damit, dass jährlich etwa 10 000 frühzeitige Todesfälle allein in Deutschland auf die überhöhten NOX-Werte zurückzuführen sind. Für ganz Europa kommt die Behörde auf 75 000.

Richter an hiesigen Gerichten haben bereits in mehreren vorangegangenen Verfahren deutlich gemacht: An der Pflicht, die Luft sauberer zu machen, geht kein Weg vorbei. Stuttgart wird dabei nur als Präzedenzfall verhandelt – eine Entscheidung könnte nächste Woche fallen. Setzt sich die DUH dort durch, sind auch andere Kommunen zum Handeln gezwungen. In Städten wie München, Düsseldorf aber auch Bremen wird über Fahrverbote nachgedacht.

Diese sind der schnellste und wirksamste Weg, um die NOX-Werte zu drücken. Eine

Alternative wäre die Ausweitung der Umweltzonen mit einer blauen Plakette. Damit dürften nur saubere Fahrzeuge in die blaue Zone in den Innenstädten einfahren. Die Werte könnten natürlich auch gesenkt werden, wenn die Abgasreinigung der Dieselfahrzeuge verbessert würde.

Alle größeren Autobauer haben sich schon vor gut einem Jahr zu „freiwilligen“ Rückrufaktionen bereit erklärt – nachdem das Kraftfahrtbundesamt erhebliche Überschreitungen der NOX-Werte bei stichprobenartig getesteten Autos festgestellt hatte. Geschehen ist bislang allerdings wenig. Die Auto-lobby VDA verweist immer wieder auf technische Probleme.

Doch just am Dienstagabend hat der Stuttgarter Autobauer Daimler angekündigt, „freiwillige Servicemaßnahmen“ auf nahezu



Winfried Kretschmann ist als grüner Ministerpräsident Baden-Württembergs um eine Lösung bemüht zwischen Autobauern und Diesel-Kritikern in Deutschlands Autoregion Nummer eins. FOTO: DPA

## BGH stärkt Verbraucherrechte

Urteil zu Gebrauchtwagenkauf

VON CLAUDIA KORNEIMER

Karlsruhe. Autohändler müssen Verbrauchern die Kosten für den Transport eines kaputten Autos in die Werkstatt vorschreiben. Das entschied der Bundesgerichtshof (BGH) am Mittwoch in Karlsruhe und stärkte damit die Rechte von Verbrauchern. Hintergrund war der Streit eines Autohändlers mit einer Kundin über einen Transportkostenvorschuss. Die Richter gaben der Frau recht: Sie durfte von dem Verkäufer verlangen, dass zunächst er den Transport des Autos von ihrem Wohnort in seine Werkstatt bezahlt.

Die Frau aus Schleswig-Holstein hatte den gebrauchten Smart über ein Online-Portal bei dem Berliner Händler gekauft. Kurze Zeit später trat nach ihren Angaben ein Motorschaden auf. Der Verkäufer bot ihr an, den Wagen in Berlin zu reparieren. Für den Transport dorthin wollte die Klägerin einen Vorschuss von 280 Euro haben. Da sie darauf nie eine Antwort bekam, ließ sie das Auto woanders reparieren.

Bereits 2011 hatte der BGH entschieden, dass Verbraucher Anspruch auf einen Vorschuss für Transportkosten haben können. Finanzielle Belastungen sollten sie nicht davon abhalten, ihre Rechte geltend zu machen. Sie müssten deshalb vor „erheblichen Unannehmlichkeiten“ geschützt werden. Karlsruhe musste nun klären, ob die Übernahme von Transportkosten eine solche Unannehmlichkeit für den Käufer ist. „Die Organisation des Transports muten wir ihm zu“, sagte die Vorsitzende Richterin Karin Milger bei der Urteilsverkündung. „Dass er darüber hinaus auch in Vorlage tritt, ist ihm nicht zuzumuten.“ Das sei eine faire Risikoverteilung. Für den Käufer sei dies nämlich auch nicht risikolos. Immerhin müsse er den Vorschuss zurückzahlen, sollte die Kaufsache doch keinen Mangel haben.

In dem konkreten Fall muss nun die Vorinstanz, das Landgericht Berlin, prüfen, ob das Auto überhaupt einen Motorschaden hatte. Nur dann müsste der Autohändler der Käuferin die Kosten von mehr als 2000 Euro ersetzen, die ihr durch die Reparatur bei einer anderen Werkstatt entstanden sind.

## VW-Konzern verkauft mehr Autos

Wolfsburg. Mitten in der Aufarbeitung des Abgas-Skandals steigert der Volkswagen-Konzern seine Verkaufszahlen weiter. Im ersten Halbjahr 2017 hat Europas größter Autobauer knapp 5,2 Millionen Fahrzeuge an seine Kunden übergeben – 0,8 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Allein im Juni legten die Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahresmonat um 4,2 Prozent auf 920 700 Neuwagen zu, wie der Hersteller am Mittwoch in Wolfsburg mitteilte. Konzern-Vertriebschef Fred Kappler sprach von einem starken Monat, in dem alle Marken ihre Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr verbessert hätten: „Das stabile Wachstum in den Kernregionen lässt uns zuversichtlich in die zweite Jahreshälfte starten.“ Während der Absatz in den ersten sechs Monaten in Europa um 3,5 Prozent auf knapp 2,3 Millionen Fahrzeuge, in Osteuropa um 12,9 Prozent auf 366 000 Fahrzeuge und in den USA um 7,2 Prozent auf rund 293 000 Fahrzeuge wuchs, musste Volkswagen auf dem wichtigen chinesischen Markt Federn lassen. VW übergab dort im ersten Halbjahr zwar mehr als 1,8 Millionen Fahrzeuge an seine Kunden – das waren aber 1,9 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. DPA

## IBM verdient deutlich weniger Geld

Armonk. Das IT-Urgestein IBM kämpft weiter mit schleppenden Geschäften. Im zweiten Quartal fiel der Überschuss, verglichen mit dem Vorjahreswert, um sieben Prozent auf 2,3 Milliarden Dollar (2,0 Milliarden Euro), wie der Konzern am Dienstag nach US-Börsenschluss mitteilte. Der Umsatz sank um fünf Prozent auf 19,3 Milliarden Dollar. Die anhaltende Schwäche im traditionellen Computer-Kerngeschäft ließ die Erlöse bereits im 21. Quartal hintereinander schrumpfen, auch wenn es in anderen Sparten durch starkes Wachstum gibt. Erschwerend hinzu kommt der starke Dollar, der die Auslandseinnahmen bei Umrechnung in US-Währung drückt. IBM macht einen Großteil seiner Geschäfte außerhalb der USA. DPA

## Reckitt trennt sich von Lebensmittelparte

London. Der britische Konsumgüterkonzern Reckitt Benckiser zieht einen Schlussstrich unter das Kapitel klassische Lebensmittel. Für 4,2 Milliarden Dollar übernimmt der US-Konzern McCormick das Geschäft, wie das Unternehmen am Mittwoch mitteilte. Reckitt ist eigentlich für Haushaltsreiniger wie Finish, Cillit Bang oder Sagrotan bekannt, verkauft aber auch Arzneimittel und Drogerieprodukte wie Clearasil oder Veet. Seit April suchte Reckitt einen Käufer für sein Lebensmittelgeschäft, zu dem Senf und Ketchup der Marke French's gehören. Laut Nachrichtenagentur Bloomberg hatte es einige Interessenten gegeben. DPA