
Tesla in Grünheide (1): Läuft die Produktion Ende des Jahres an?

Von Axel F. Busse, ccm

Soviel ist sicher: Den Produktionsanlauf, einst prognostiziert für Juli, gibt es im neuen Tesla-Werk in Grünheide bei Berlin zum anvisierten Zeitpunkt nicht. Allerdings wird in den fast fertigen Hallen rund um die Uhr an Press- und Lackiermaschinen, an Fertigungsstraßen und Probeflächen gearbeitet. Mehr als ein Dutzend vorläufiger Genehmigungen ermöglicht dies, doch wann der erste Tesla aus der Halle rollt, weiß derzeit niemand so genau.

Für die meisten seiner Fans ist Elon Musk eine Art Messias, Skeptiker sehen den Tesla-Chef mehr als Entertainer denn als „Car-Guy“. Ein ausgeprägtes Talent, Optimismus zu verbreiten, kann man dem gebürtigen Südafrikaner nicht absprechen. Selbst Kritiker halten ihm zugute, dass er mit Ideen und Durchsetzungskraft seine Firma Tesla zu einem Global Player gemacht hat, der selbst die arrivierten Autohersteller aus Deutschland zur Wende in Richtung Elektromobilität veranlasste.

Großprojekte wie ein Automobilwerk erfordern in Deutschland eine umfangreiche Bürgerbeteiligung. Anwohner und andere Einzelpersonen oder Gruppen können zu den öffentlich auszulegenden Plänen Stellung nehmen, die Genehmigungsbehörden prüfen eventuelle Einwände. Inzwischen ist eine erneute Bürgerbeteiligung notwendig geworden, da die ursprünglichen Pläne der Fabrik geändert und erweitert wurden. Musk will in unmittelbarer Nähe der Montagebänder ein Batteriewerk errichten lassen. Aus produktions-logistischer Sicht gewiss eine vernünftige Idee, Naturschützer und Umweltverbände aber reagierten entsetzt.

Als kurz vor Weihnachten 2020 publik wurde, dass das Landesumweltamt Brandenburg einen Baustopp in Grünheide verfügt hatte, rief sich die Anti-Tesla-Fraktion bereits die Hände. Eine fehlende Sicherheitsleistung von 100 Millionen Euro, die Tesla wegen der Vorläufigkeit der bisherigen Bewilligungen hinterlegen sollte, war der Grund für den Stopp. Der Betrag soll einen eventuellen Rückbau der Anlagen finanzieren, falls Tesla keine bestandskräftige Hauptgenehmigung erhält. Gegen eine Investitionsruine will sich das Land in jedem Fall absichern.

Die aus deutscher Sicht spektakuläre Neuigkeit hatte Elon Musk am 12. November 2019 persönlich in die Welt gesetzt: Das erste Tesla-Werk in Europa entsteht bei Berlin. Nicht Tschechien oder Ungarn, nicht die Slowakei oder Polen, wo viele deutsche, aber auch fernöstliche Pkw-Hersteller Produktions-Kapazitäten aufgebaut haben, sondern im deutschen Hochlohn-Land soll eine so genannte Giga-Factory für eine halbe Million Fahrzeuge jährlich entstehen. Den Zeitplan dafür hielten viele schon damals für überambitioniert, doch die brandenburgische Landesregierung stützte die hochfliegenden Pläne von Anfang an und tut dies weiter: „Ich sehe gute Chancen, den Zeitplan einzuhalten, trotz aller immer wieder auftretenden Probleme“, orakelte Ministerpräsident Dietmar Woidke noch im Dezember. Davon ist mittlerweile keine Rede mehr. Musk geht davon aus, dass die Produktion zum Jahresende anläuft, was jedoch unwahrscheinlich erscheint, da wegen Umplanungen im Werk neue Antragsunterlagen eingereicht und öffentlich ausgelegt werden müssen.

Wie zu dem schillernden Entrepreneur selbst gibt es auch zur Haltung der Landesregierung weit auseinanderliegende Meinungen. Die einen preisen den Ansiedlungserfolg und feiern 3000 neue Arbeitsplätze (in der ersten Ausbaustufe) für die strukturschwache Region, die anderen sehen Politiker und Ministerien als Erfüllungsgehilfen eines amerikanischen Konzerns. Ohne Zweifel haben sie ein

ausgeprägtes Interesse daran, endlich ein industrielles Großvorhaben zum Erfolg zu führen, denn Fehlschläge wie Cargolifter oder Lausitzring sind noch gut in Erinnerung. Potsdam wehrt sich gegen jeden Verdacht allzu serviler Projektbegleitung und wird nicht müde zu beteuern, dass für Tesla Bedingungen, Auflagen und Regelwerke herrschten wie für jeden anderen Investor.

Die Kritiker hat das bisher nicht besänftigt. Die meisten versammeln sich hinter dem Naturschutzbund Brandenburg (Nabu), der fürchtet, Arten- und Naturschutz würden nicht ausreichend berücksichtigt, weil die Genehmigungsbehörden zu viele Zugeständnisse machten. Nabu-Vorsitzende Christiane Schröder fasste es in einem Interview so zusammen: „Es geht um eine riesige Fabrik, in der diverse Schadstoffe verarbeitet werden und die nah an der Spree liegt. Berlin bezieht sein Trinkwasser im Wesentlichen aus Uferfiltrat der Spree. Bei einer Havarie könnte es gefährlich werden.“ Als sie diese Bedenken formulierte, war von einer Batterieproduktion noch gar keine Rede. Der gewaltige Wasserverbrauch der Fabrik macht vielen Bewohnern der Region ebenso Sorge wie der erwartete Zuliefer- und Abtransportverkehr von mehr als 1500 Lkw am Tag. Das Gutachten einer Münchner Ingenieurgesellschaft zum Störfallkonzept der Fabrik listet mehr als 40 Mängel auf.

Nicht alle Widerständler bringen ihre Kritik gewaltfrei zum Ausdruck. Beim Brandanschlag auf eine Stromleitung entstand in der Nacht zum 26. Mai erheblicher Sachschaden. Nach Erkenntnissen der Polizei beschädigten unbekannte Täter die Kabel und manipulierten sie so, dass sie in Brand gerieten. Hierzu sollen sie eine brennbare Flüssigkeit genutzt sowie die Kabel per Draht an einen Bauzaun geknüpft haben. Die armdicken Kabel versorgten unter anderem die Baustelle der Autofabrik, im Internet wurde das Bekenntschreiben einer „Vulkangruppe“ veröffentlicht. Darin heißt es: „Unser Feuer steht gegen die Lüge vom grünen Automobil.“ (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



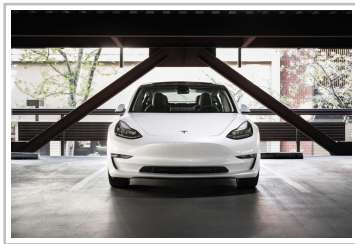
Geplante Tesla-Gigafabrik in Grünheide bei Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tesla



Tesla.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Tesla Model 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Rameder



Elon Musk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tesla
