



Die Gigafactory 3 in Shanghai wurde in einem Jahr errichtet.

Foto: Tesla



Die Gigafactory 4 in Grünheide war Ende 2021 fertig.

# Giga-Probleme in Grünheide

Nach dem Bau in Rekordzeit gestaltet sich der Hochlauf der Gigafactory schwierig. Bis zur Volumen

LENNART WERMKE

**GRÜNHEIDE.** Seit der Bundeskanzler da war, läuft es nicht rund. Am 22. März 2022 eröffnete Olaf Scholz (SPD) zusammen mit Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) die Tesla-Fabrik in Grünheide bei Berlin. Unternehmenschef Elon Musk hatte sich eigens eine Krawatte umgebunden und lauschte den Lobesworten des Kanzlers, bevor er selbst die ersten Fahrzeuge an Kunden übergab. Doch während der Bau in einer für Deutschland absolut rekordverdächtigen Zeit von knapp zwei Jahren gelang und dieses Tempo von Wirtschaftsminister Habeck sogar explizit gelobt wurde, gehen die Dinge in Grünheide aktuell nur langsam voran.

Im April hatte die *Automobilwoche* enthüllt, dass nur rund 350 Model Y pro Woche die Fabrik verlassen. Ein weiterer Bericht im Mai sprach dann von etwa 430 Fahrzeugen pro Woche. Ende April wollte Tesla laut internen Planungen aber schon bei rund 1000 Neufahrzeugen pro Woche liegen.

„Es ist sicher nicht alles reibungslos verlaufen“, sagt der Berliner Autoanalyst und Tesla-Beobachter Matthias Schmidt von Schmidt Automotive Research. „Wenn man sieht, wie schnell diese Fabrik gerade in Deutschland hochge-

zogen wurde, ist die aktuelle Produktion des Werks in Grünheide sicher ein Stück weit enttäuschend. Das Bautempo war Wahnsinn, aber sicher hat man sich bei Tesla einen schnelleren Hochlauf der Produktion gewünscht.“

„Elon Musk wird Verzögerungen nicht akzeptieren, denn man hat ambitionierte Ziele.“

Peter Nagel, Analyst bei anp Management Consulting und Tesla-Kenner

mit der ersten Fabrik des Elektro-pioniers in Europa beschäftigt hat. Sein Urteil: „Der Hochlauf von Tesla in Berlin ist ein Prozess, den jede neue Fabrik durchläuft. Es müssen neue Maschinen kalibriert werden, Roboter programmiert werden etc. Somit ist es normal, dass für eine gewisse Zeit – bei Tesla sind das circa neun bis zwölf Monate – Probleme auftreten. Was in Grünheide entstanden ist und noch entsteht, verdient Respekt. Bei Tesla arbeiten erfahrene deutsche Ingenieure.“

## Zwischenfall im Werk

Doch auch das schützt nicht vor Problemen. So kam es Mitte April zu einem Zwischenfall im Werk, bei dem eine wassergefährdende Flüssigkeit aus der Lackiererei austrat und einen Feuerwehreinsatz an der Fabrik zur Folge hatte. Was genau geschah, ist weiter ungeklärt. Während die Landesregierung dementiert, dass es sich um einen Störfall gehandelt habe und giftige Stoffe dabei ins Grundwasser gelangt seien, fordern die Opposition

Vor allem, weil die wenigen Autos, die das Werk verlassen, vielfach noch Mängel aufweisen. Erste Kunden, die aus Grünheide beliefert wurden, beschwerten sich in sozialen Netzwerken über Produktionsfehler, zu große Spaltmaße oder klemmende Kofferraumklappen.

Kein Grund, deswegen jetzt auf Tesla einzuprügeln, findet Analyst Peter Nagel von anp Management Consulting, der sich ausführlich

Modellpalette von Tesla: Model S, Model 3, Model X und Model Y.



Foto: Tesla



Foto: dpa



Die Gigafactory 5 entstand ebenfalls 2021 in Austin/Texas.

Foto: Getty Images

produktion kann es noch weit länger dauern als geplant.

im Landtag und der Wasserverband Strausberg-Erkner, der die Tesla-Fabrik mit Frischwasser versorgt, eine umfangreiche Aufklärung. Tesla selbst schweigt konsequent zu dem Vorfall.

Und auch bei der Belegschaft läuft es noch nicht reibungslos. Erst 4000 der geplanten 12.000 Beschäftigten hat Tesla bereits gefunden, wie Brandenburgs Wirtschaftsminister Jörg Steinbach (SPD) zuletzt verriet. Vor allem in den einzelnen Gewerken fehlt es an Facharbeitern. Der Takt an den Stationen dauere statt 90 Sekunden in einem Einschichtbetrieb daher aktuell noch doppelt so lang. Eine Volumenproduktion könnte es erst ab 2023 geben.

Weitere Folge der schmalen Besetzung: Bei den Betriebsratswahlen Ende Februar setzte sich eine managementnahe Liste durch. Die IG Metall war alarmiert. Inzwischen hat sich ein gemeinsamer Betriebsrat konstituiert. Die Gewerkschaft lobt nun die Dialogbereitschaft. Wie sich der Betriebs-

rat allerdings positioniert, wenn es zwischen Belegschaft und Management erste Konflikte gibt, ist noch offen.

Einen Fingerzeig könnte es im kommenden Winter geben. Mitarbeiter berichteten im November und Dezember 2021 von zugefrore-

8000

Mitarbeiter fehlen Tesla aktuell in seiner deutschen Fabrik, um die geplante Zahl von 12.000 Beschäftigten zu erreichen

nen Leitungen und undichten Dächern in Grünheide. Tesla musste reagieren. Bemerkenswert ist aber: All diese Probleme im neuen Werk scheinen Tesla (noch) nicht zu schaden. Analyst Schmidt: „Teslas Ziel ist, die Fahrzeuge so schnell wie möglich auszuliefern. Sie wissen, dass ihre Kunden relativ entspannt bei Mängeln sind und nicht alles

perfekt sein muss. Tesla-Kunden haben nicht die Erwartungen, die Kunden an einen BMW oder Mercedes haben.“ Schmidt sieht eine andere Philosophie, die der US-Firma in dieser Phase des Hochlaufs hilft: „Die deutschen Hersteller haben mit ihrem exzellenten Ruf bei der Fertigungsqualität weit mehr zu verlieren als Tesla.“

### Ehrgeizige Ziele für Schanghai

Umso wichtiger ist es daher für das Unternehmen, dass es in den anderen Fabriken von Tesla besser läuft. Fünf Gigafactories unterhält Tesla aktuell. Die wichtigste steht in Schanghai, wo vor den Corona-Lockdowns der letzten Monate rund 2600 Fahrzeuge pro Tag gefertigt wurden. Diese Kapazität soll jetzt sogar verdoppelt werden – mit Potenzial für rund 1,5 Millionen Autos pro Jahr. Jetzt muss nur noch Corona gebändigt werden. Analyst Nagel sagt: „Elon Musk wird Verzögerungen nicht akzeptieren, denn man hat ambitionierte Ziele: 2022 ist ein Wachstum der Auslieferungen von 60 Prozent geplant und in den nächsten Jahren ein Wachstum von 50 Prozent pro Jahr.“

Die gute Nachricht für Tesla-Chef Musk: Kanzler Scholz wird zur Eröffnung der erweiterten Fabrik in Schanghai definitiv nicht auftauchen. ■

