



Subventionierte Überkapazitäten

Nach knapp zwei Jahren Bauzeit hat US-Konzern Tesla am 22. März seine erste europäische Autofabrik vor den Toren Berlins eröffnet. Bundeskanzler Scholz und andere Politgrößen liessen sich zusammen mit Elon Musk feiern.

Ein **E**ines der bewährtesten Mittel, um als Politiker in ein Amt gewählt zu werden, oder dort verbleiben zu können, nennt sich «Arbeitsplätze». Wer immer solche verspricht, hat einen lukrativen Job auf sicher — erst recht, wenn es um viele Arbeitsplätze geht. Eine Autofabrik gilt weiterhin als das Grösste. Es geht dabei stets auch um Subventionen verschiedenster Art. Staatliche Subventionen, Steuererlass, geschenktes oder verbilligtes Land, gratis Infrastruktur teilweise in Milliardenhöhe. In der westlichen Autowelt ist lediglich von einer neuen Autofabrik seit den 1970er-Jahren bekannt, dass sich der Hersteller nicht um Subventionen bemühte beziehungsweise eine bekam. Das war 1999 mit der Gründung einer

Fabrik für Porsche in Leipzig mit — Stand 2016 — 4100 Mitarbeitern. Sonst waren Subventionen stets das beherrschende Thema, um eine Autofabrik an Land ziehen zu können. Selbst Mercedes hielt in den 1990er-Jahren, im Ursprungsland der Marke, für ein neues Werk in Raststatt die Hand auf.

Und Mercedes sowie BMW in den USA für die Fabriken der neuen SUV ML und X5, ebenfalls in den 1990er-Jahren. Dabei gaben die damaligen Chefs Werner Niefer und Eberhard von Kuenheim knapp zehn Jahre zuvor in einem gemeinsamen Interview für «auto, motor und sport» zu Protokoll: «Wir werden nie eine Million Personenwagen im Jahr bauen.» Sicher konnten sie sich 1988 auch nicht vorstellen, dass ihre sogenann-

ten Premiumprodukte — damals nannte man sie noch Elite- oder Luxuswagen — im neuen Jahrtausend mit über 20 Prozent Discount in den Markt gedrückt werden.

EU-Subventionen

2004, als Tschechien und die Slowakei in die EU aufgenommen wurden, standen Hyundai und Kia in Brüssel praktisch über Nacht vor der Tür und versprachen je 5000 neue Arbeitsplätze in Nošovice (CZ) und Zilina (SK) für je 300000 Neuwagen pro Jahr. Es wurden Milliardensubventionen und Gratisinfrastrukturen genehmigt.

Woraufhin General Motors im Jahr 2015 die Opel-Fabrik in Bochum schliessen musste. Sie wurde 1961 auf Drängen der deutschen

Auch die geradezu obszönen Drehmomente haben wir Elon Musk zu verdanken.

Fotos: ai-Archiv, Tesla, Jürg Wick



Im Brandenburgischen wird das Model Y gebaut.



Moderne Werke produzieren mit halb so vielen Mitarbeitern doppelt so viele Autos.



Tesla-Auslieferungslager in Höri bei Büllach.

Regierung wegen der Schliessung von Kohleabbaugebieten mit Zuschüssen durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen im Ruhrgebiet eröffnet. Opel baute dort zuletzt rund 300 000 Neuwagen jährlich mit noch rund 12 000 Mitarbeitern. Wer die Zahlen aufmerksam verfolgt, hat realisiert: Mit jeder neuen Autofabrik werden dank des Produktionsfortschritts Arbeitsplätze abstatt aufgebaut.

Nun hat im März Elon Musk sein 31 Fussballfelder grosses Gigawerk im Brandenburgischen mit tatkräftiger Unterstützung der Potsdamer Landesregierung eröffnet. Bauzeit keine zwei Jahre. Wie es heisst, soll Musk auf Subventionen von rund 1,1 Milliarden Euro verzichten haben, um Betriebsgeheimnisse zu schützen. Mit monetärer Unterstützung hätte er diese öffentlich machen müssen. Inwieweit man ihm bei der Bodenbeschaffung und Waldrodung entgegengekommen ist, lässt sich (noch) nicht eruieren.

Eröffnung mit Prominenz

Unternehmenschef Elon Musk kam zu seiner «Gigafactory» in Grünheide, um die ersten Tesla-Elektroautos aus deutscher Produktion an die Kunden zu übergeben. Die deutsche Bundesregierung und das Land Brandenburg feierten das Mil-

liardenprojekt mit künftig 12 000 Mitarbeitern und einer Zielmarke von jährlich 500 000 Autos als Signal. Alle 50 Sekunden fährt ein Tesla vom Band. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck sagte, dies sei ein besonderer Tag für die Mobilitätswende. «Tesla habe sich für Deutschland entschieden, weil das Unternehmen hier den Leitmarkt für Elektromobilität erwarte. Das sei auch sein Ziel, sagte der Minister. Er freue sich, dass die Abkehr vom Öl damit neuen Schub bekomme. «Elektromobilität wird die Mobilität der Zukunft prägen», ergänzte Bundeskanzler Olaf Scholz. Das Projekt zeige: «Deutschland kann schnell sein.» Einen Monat nach der Fabrikeröffnung in Brandenburg startete die Teslaproduktion in einem zweiten Werk in den USA.

Kapazitäten und Produktionen

Schauen wir auf die andere Seite der Autoproduktion: 2019, also im Jahr vor der Pandemie wurden weltweit 63 730 387 Personenwagen produziert, 2020 waren es noch 53 598 846 Einheiten. Macht ein Minus von 16 Prozent. In Europa lag die Auslastung der Autofabriken mit einer Kapazität von gut 22 Millionen PWS pro Jahr bei 82 Prozent, 2019 sind 17,95 Millionen PWS zugelassen worden, 2020 noch 14,17 Millionen (–21,1 Prozent).

Das bedeutet: Selbst in den besten Jahren sitzt die Automobilindustrie in Europa auf krassen Überkapazitäten, geschätzt auf mindestens fünf Millionen Einheiten. Und jetzt kommt der amerikanische Shootingstar Elon Musk mit zusätzlich 500 000 Einheiten, sprich rund zehn Prozent mehr Überkapazität.

Kurz gesagt: Man kann wirtschaftspolitisch nichts falscher versprechen, als den Wählern mit neuen Autofabriken zusätzliche Arbeitsplätze vorzugaukeln, ohne in anderen Regionen Arbeitsplätze zu vernichten.

Stand heute

Inzwischen haben viele etablierte Autohersteller elektrisch zu Tesla aufgeschlossen. Deren Modelle sieht man mittlerweile so häufig auf der Strasse wie andere Grossserienautos, es sind keine Exklusivitäten mehr. Daraus kann man folgern: Auch Elon Musk muss seine Autos künftig verkaufen, statt diese einfach online zu verteilen. Die zusätzlichen Kapazitäten werden ihn dazu zwingen, Marketing zu betreiben und Preiskonkzessionen zu machen. Wohin das mittelfristig führt, wird sich zeigen. Das bislang ziemlich eintönige Tesla-Styling wird auch künftig matchentscheidend für den Tesla-Aktienkurs sein.

Text: Jürg Wick

Die Meinung des Autors entspricht nicht zwingend der der Redaktion.

Was meinen Sie dazu?

Schreiben Sie uns: redaktion@auto-illustrierte.ch oder per Post: [auto-illustrierte, Schützenstrasse 19, 8902 Urdorf](mailto:auto-illustrierte@schuetzenstrasse.ch)