

Tesla-turbo versus Duitse degelijkheid

Achtergrond - 21 april 2021 - Auteur: Jeroen Kuiper

Wat velen voor onmogelijk hielden, lijkt de ondernemende superstar Elon Musk te gaan lukken: binnen een jaar wordt aan de rand van Berlijn een gigafabriek uit de grond gestampt. Deze zomer al moeten de eerste Tesla's van de band rollen. Een officiële bouwvergunning heeft het Amerikaanse bedrijf echter nog altijd niet. En critici vrezen problemen bij de watervoorziening.

'Deutschland rocks!', was de eerste kreet die de altijd goedgemutste *rockstar* van de elektromobiliteit, Elon Musk, naar journalisten riep, toen hij afgelopen september de locatie van zijn nieuwe Tesla-fabriek bezocht. Daar moeten vanaf deze zomer zo'n 500.000 Tesla's van de band rollen.

Wat Musk zag, kon zijn goedkeuring wegdragen: een enorm terrein van honderden hectare, waar tot februari 2020 nog dennenbomen stonden, was binnen enkele weken geroid. Sindsdien wordt dag en nacht gebouwd in Grünheide, een beschouwelijke gemeente tussen naaldwouden en meren ten zuidoosten van Berlijn. Enorme prefab-hallen verschenen, die inmiddels al met machines en kantoormeubelen ingericht zijn.

De Tesla-fabriek is de trots van Dietmar Woidke, de nuchtere SPD-minister-president van Brandenburg, die het afgelopen jaar duidelijk maakte dat de komst van het Amerikaanse bedrijf "niet zal stuklopen op de bureaucratie van Brandenburg". Voorlopig houdt de regering van deelstaat, waar de fabriek officieel gebouwd wordt, zich aan deze uitspraak. Getekend door een serie mislukte industriële projecten in de afgelopen decennia - zoals de opkomst en ondergang van een zonnepanelenfabriek in Frankfurt/Oder en de nooit ontwikkelde Cargolifter (alleen de gigantische zeppelinhal werd gebouwd, waarin zich inmiddels een tropisch zwemparadijs bevindt) - was de in 2019 aangetreden deelstaatregering van Brandenburg (SPD, CDU en Grüne) vastbesloten met Tesla een enorme coup te plegen, om, in de woorden van Woidke, van Brandenburg een *'Gewinnerregion'* te maken.

Werkgelegenheid

Dat lijkt daadwerkelijk te gaan lukken, want de uitstralingseffecten van Tesla op de regio zijn enorm. Op lange termijn zou de gigafabriek werk aan ruim 40.000

mensen bieden, deels overigens ook buiten de regio, bijvoorbeeld voor toeleveranciers. Nu al schieten de prijzen van woningen in de omgeving omhoog; bouwkavels zijn aan de oostelijke rand van Berlijn schaars. De toekomstige werknemers van Tesla komen uit de gehele Bondsrepubliek; tot in westelijk Polen wordt personeel gezocht.

Musk koos mede voor Berlijn omdat de stad bulkt van coole designers met het juiste levensgevoel dat bij een tech-bedrijf als Tesla hoort

Strategisch gezien lijkt de Tesla-locatie een goede keuze. Het fabrieksterrein grenst direct aan de Berliner Ring, de *Autobahn* om de Duitse metropool heen. Een paar kilometer ten zuiden van het fabrieksterrein buigen snelwegen naar Amsterdam en Warschau af. Ook de internationale treinverbinding van Amsterdam via Berlijn naar Warschau loopt direct langs het fabrieksterrein. Als het eerder dit jaar geopende vliegveld van Berlijn, nog geen 20 kilometer verderop, na de pandemie op volle toeren gaat draaien, ontwikkelt het gebied ten zuidoosten van Berlijn zich tot een ware *boom*-regio, volgens economen. Musk koos onder andere voor Berlijn omdat de hippe hoofdstad bulkt van coole designers met het juiste levensgevoel dat bij een tech-bedrijf als Tesla hoort.

Bouwtempo

Alles wunderbar, also? Nee, dat natuurlijk niet. Veel bewoners in de omgeving van de gigafabriek hebben geen goed gevoel bij het bouwtempo. Ze vragen zich af waarom Tesla zo snel kan bouwen, terwijl Duitsland toch bekend staat om haar trage besluitvormingsprocessen. Eén van de redenen is het feit dat het terrein waar Tesla bouwt door de gemeente Grünheide al eind jaren negentig tot industrieterrein bestemd werd. Oorspronkelijk zou BMW hier bouwen; op het laatste moment veranderde het Duitse autoconcern haar mening en vertrok naar Leipzig.



Hoewel veel omwonenden steen en been klaagden over het rooien van honderden hectares 'bos', menen de voorstanders van het project dat het gerooide terrein feitelijk geen bos was, maar goedkoop productiehout, dat hier als tussenproduct groeide. Tesla heeft overigens aangekondigd de gekapte oppervlakte aan bomen drievoudig te compenseren.

Waterprobleem

Een groter probleem lijkt de watervoorziening voor de fabriek te gaan worden. Volgens berekeningen slokt de giga-factory evenveel water als een stad met 40.000 inwoners. Bovendien wordt de fabriek in een drinkwaterwingebied gebouwd. Steffen Schorcht, woordvoerder van de Bürgerinitiative Grünheide, maakt zich daarom grote zorgen. "Er dreigt een tekort aan drinkwater en we vrezen infiltratie van schadelijke chemische stoffen in het grondwater", legt hij per mail uit. Hij en zijn medestrijders voelen zich met hun bezwaren niet serieus genomen. "Het hele planningsproces verloopt ondemocratisch", aldus Schorcht. "Omwonenden worden onvoldoende geïnformeerd, lokale politici voor voldongen feiten gesteld. Tesla positioneert zichzelf als een duurzaam bedrijf, maar milieuvriendelijke autoproductie bestaat niet. Daarom eisen we per direct een bouwstop. De fabriek moet worden afgebroken."

'Er dreigt een tekort aan drinkwater en we vrezen schadelijke chemische stoffen in het grondwater'

Ralf Schmilewski, coördinator van de werkgroep AG Tesla bij de Groenen in Brandenburg, begrijpt dat de veranderingen in de regio met de komst van Tesla heel snel gaan voor de inwoners van het gebied. "We hebben de elektromobiliteit echter dringend nodig om de klimaatcrisis te bestrijden", mailt hij. "Bovendien is er in de regio nu eindelijk meer aandacht voor openbaar vervoer en fietspaden."

Ook de milieuminister van Brandenburg, Axel Vogel (Groenen), is positief over de komst van Tesla. Een waterprobleem ziet hij voorlopig niet. "In ieder geval voor de eerste productiefase is er voldoende water", meldde Vogel onlangs in een ZDF-reportage. Ook de rijkste man ter wereld, Tesla-baas Elon Musk, ziet geen probleem. "Volgens mij heerst hier geen droogte, we zijn hier niet in de woestijn. Anders zouden al die bomen om ons heen hier niet groeien", zo wuifde Musk de twijfels over het watervraagstuk tijdens één van zijn bezoeken met een brede glimlach weg.

Vergunningsprocedure



Binnen een jaar tijd lijkt Tesla, met de welwillende houding van de Berlijnse en Brandenburgse politiek, onomkeerbare feiten te hebben geschapen. Dat is des te opmerkelijker, omdat Musk ook de Duitse vakbonden en de wettelijk verplichte Ondernemingsraad buiten de deur wil houden en niet met Duitse cao's wil werken. Theoretisch bestaat nog altijd de kans dat Tesla in Grünheide niet mag produceren. De reden: de officiële vergunning voor de fabriek laat nog altijd op zich wachten. De vergunningsprocedure duurt Musk dan ook veel te lang. Daarom gaf Tesla de Duitse overheid begin april ongevraagd advies: aangezien Tesla met haar elektromobiliteit aan de oplossing van het klimaatprobleem werkt, zouden de Duitse autoriteiten omwille het algemeen belang het besluitvormingsproces rondom Tesla moeten bespoedigen.

Hoe dan ook, Elon Musk laat zich door zoiets lastigs als de Duitse bureaucratie niet ophouden. Tesla stampte in een jaar tijd een fabriek uit de grond die de rijkste man van de wereld op eigen kosten zou moeten laten afbreken, mocht de vergunning voor de fabriek niet komen. Maar daar gelooft eigenlijk niemand in, zelfs de tegenstanders niet.

Zo lijkt het Amerikaanse industriesprookje in Brandenburg waarheid te worden: in ruim een jaar een gigafabriek, duizenden nieuwe banen, innovatie en duurzame elektromobiliteit voor Europa, *made in Germany*. Als alles goed gaat, rollen in juli de eerste Tesla's van de lopende band.

En de gemeenten in de omgeving? Ze werken verder, aan plannen voor fietspaden, extra ringwegen, nieuwe woonwijken. Die gaan er vast wel komen, meerdere jaren nadat Tesla van start is gegaan.

Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://www.duitslandinstituut.nl).

Artikel: <https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/43558/tesla-turbo-versus-duitse-degelijkheid>