

Schiersch, Alexander

Article

Tesla-Werk in der Nähe von Berlin ist gute Nachricht für die deutsche Automobilindustrie

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Schiersch, Alexander (2019) : Tesla-Werk in der Nähe von Berlin ist gute Nachricht für die deutsche Automobilindustrie, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 86, Iss. 47, pp. 866-, https://doi.org/10.18723/diw_wb:2019-47-3

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/209633>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



ALEXANDER SCHIERSCH

Tesla-Werk in der Nähe von Berlin ist gute Nachricht für die deutsche Automobilindustrie

Dr. Alexander Schiersch ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Unternehmen und Märkte am DIW Berlin.
Der Kommentar gibt die Meinung des Autors wieder.

Tesla hat überraschend angekündigt, seine nächste „Giga-factory“ in Brandenburg in der Nähe von Berlin zu bauen. Dort will der E-Auto-Pionier nicht nur Fahrzeuge montieren, sondern auch die Kernkomponenten für Elektroautos produzieren: moderne Lithium-Ionen-Akkus und die Antriebsstränge. Das ist nicht nur eine gute Nachricht für die Region Berlin-Brandenburg, sondern für Deutschland insgesamt – und vor allem auch für die hiesige Automobilindustrie.

Tesla ist eines der technologisch führenden Unternehmen in der Batteriekonstruktion. Ein zuletzt angemeldetes Patent in diesem Bereich war ein weiterer Beweis hierfür. Wenn es in die Praxis umgesetzt werden kann, könnte es die Lebensdauer von Akkus ebenso erhöhen wie die Ladegeschwindigkeit. Tesla ist somit auf bestem Weg, die langen Ladezeiten und damit eines der Hauptprobleme von E-Autos zu reduzieren. Der Automobilstandort Deutschland gewänne somit ein technologisch führendes Unternehmen.

Hiesige Unternehmen müssen sich deshalb keine Sorgen machen. Im Gegenteil: Von einer Tesla-Produktion in Deutschland könnte vor allem die heimische Zuliefererindustrie profitieren. Diese befindet sich derzeit in rauen Gewässern. Der Umbau der Automobilproduktion und die Schwäche der globalen Automobilproduktion haben zu teilweise massiven Umsatzeinbrüchen geführt. Durch den technologischen Wandel werden einige der Zulieferer ihre Produktion gänzlich umstellen oder sogar aufgeben müssen. Mit Tesla tritt jedoch ein neuer Nachfrager auf den Markt. Die zusätzliche Nachfrage kann den deutschen Zulieferern in dieser Situation nur recht sein. Zudem ist gerade bei wichtigen Komponenten ein technologischer Austausch zwischen Autokonzernen und Zulieferern erforderlich. Die Kooperation mit Tesla kann so zusätzliches Know-how schaffen und der deutschen Zuliefererindustrie beim Umbau helfen.

Etwas überraschend ist die Entscheidung für den Standort an der Stadtgrenze von Berlin. Weder die Hauptstadt, noch das angrenzende Brandenburg sind ein im nationalen

Maßstab relevanter Automobilstandort. Für beide Bundesländer zusammen führt die Statistik gerade mal 34 Betriebe im Kraftfahrzeugbau auf, in denen insgesamt etwas mehr als 9 200 Personen tätig sind. Zum Vergleich: Laut Statistischem Bundesamt gibt es im gesamten deutschen Kraftfahrzeugbau fast 1000 Betriebe und die Zahl der dort tätigen Personen liegt bei knapp einer Million.

Warum also Berlin? Die Details der Verhandlungen sind noch nicht bekannt. Was nach außen dringt, deutet darauf hin, dass die verfügbare Fläche im vergleichsweise leeren Brandenburg eine Rolle gespielt hat. Auch wird der Konzern scharf gerechnet und die möglichen Beihilfen im strukturschwachen Ostdeutschland berücksichtigt haben. Die Subventionen werden jedoch nicht der Hauptgrund sein. Die möglichen Beihilfen in Polen oder Ungarn, das sich in den zurückliegenden Jahren zu einem wichtigen Standort der europäischen Automobilproduktion entwickelt hat, würden wahrscheinlich noch deutlich höher ausfallen.

Als die Entscheidung für Deutschland stand und Dörpen im Emsland gegen Berlin abgewogen wurde, wird bei Tesla und Herrn Musk auch die Ausstrahlung Berlins eine Rolle gespielt haben. Die Hauptstadt wird international als Ort einer vitalen Start-up-Szene verbunden mit einer großen Forschungslandschaft wahrgenommen – und als interessanter Ort zum Leben. Auch die direkte Lage in der Nähe zum BER dürfte eine Rolle gespielt haben, da Geschäftspartner und Verantwortliche von Tesla relativ schnell und problemlos an- und abreisen könnten. Dafür müsste der neue Flughafen natürlich auch mal fertig werden – am besten, bevor Tesla seine Fabrik gebaut hat.

Dieser Beitrag ist in einer kürzeren Version am 16. November 2019 in der Fuldaer Zeitung erschienen.

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

86. Jahrgang 20. November 2019

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake; Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.;
Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos;
Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff;
Dr. Claus Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Jürgen Schupp;
Prof. Dr. C. Katharina Spieß; Dr. Katharina Wrohlich

Chefredaktion

Dr. Gritje Hartmann; Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Kristina van Deuverden

Redaktion

Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner; Claudia Cohnen-Beck;
Dr. Anna Hammerschmid; Sebastian Kollmann; Bastian Tittor;
Dr. Alexander Zerrahn

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

leserservice@diw.de

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung

Roman Wilhelm, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den
Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter
unter www.diw.de/newsletter