

Regressive Krisenbearbeitung im Zeichen der Mobilitätswende

Tesla in Brandenburg

Lea Rahman

Beitrag zur Ad-hoc-Gruppe »Sozial-ökologische Transitionen zwischen Konflikt und Kohäsion«

Die Ansiedlung der Tesla-Fabrik in Brandenburg steht exemplarisch für die Widersprüche ökologischer Industriepolitik im Kapitalismus: Während sie als Symbol für technischen Fortschritt und Klimaschutz gilt, offenbart sich an ihr zugleich ein vielschichtiger Konflikt um Umweltgerechtigkeit, soziale Ungleichheit und die Grenzen der Mobilitätswende. Unter Rückgriff auf Rahel Jaeggi (2023) steht im Zentrum des Beitrags die These, dass sich am Beispiel von Tesla in Grünheide zeigt, wie der aktuelle Kurs der Mobilitätswende eine regressive Form gesellschaftlicher Krisenbewältigung darstellt. So werden ökologische Ziele in Strategien für ökonomisches Wachstum eingebettet und blockieren dabei emanzipatorisches Veränderungspotenzial. Der Beitrag gliedert sich in eine kurze Darstellung der Fallstudie zur Tesla-Fabrik, eine Analyse der zentralen Konfliktlinien zwischen ökologischen, ökonomischen und sozialen Interessen sowie eine theoretische Einordnung, die die strukturellen Grenzen der aktuellen Transformationspolitik herausarbeitet.

Die Fallstudie zum Konflikt um die Tesla-Fabrik in Grünheide wurde mithilfe der Methode der Prozessanalyse (*process tracing*) durchgeführt. Durch die Untersuchung von Ereignissen in ihrer Abfolge bzw. ihrem gemeinsamen Auftreten ermöglicht sie das Nachzeichnen vielschichtiger Zusammenhänge und Wechselwirkungen (Bennett 2004; Pouliot 2015; Starke 2015). Die Untersuchung stützt sich auf Primär- und Sekundärdaten aus diversen Quellen. Neben einer Teilnahme an Veranstaltungen vor Ort und der Durchführung von Hintergrundgesprächen wurden Interviews mit relevanten Akteur*innen aus Politik und Zivilgesellschaft durchgeführt, die im Konflikt unterschiedliche Perspektiven vertreten. So konnten die Entwicklungen politischer und zivilgesellschaftlicher Dynamiken seit der Eröffnung der Fabrik herausgearbeitet werden.

Ansiedlung der Tesla-Fabrik in Grünheide

Die Bauarbeiten für die *Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg* begannen im Jahr 2020 auf dem 300 Hektar großen Gelände in Grünheide (Brandenburg). Nachdem die Fabrik im März 2022 die Genehmigung für den Betrieb erhielt, wurde sie noch im selben Monat eröffnet und beschäftigt heute über 11.000 Arbeitende. Mit der ersten europäischen Tesla-Fabrik entstand in Ostdeutschland eine der größten Industrieansiedlungen seit der Wiedervereinigung (Kühn 2023, S. 542).

Aus diesem Grund wird die Ansiedlung insbesondere von (lokal-)politischer Seite überwiegend als Gewinn bewertet: Denn nach der Wende wanderte nicht nur Industrie ab, sondern es gab auch kaum Neuansiedlungen. Die Ansiedlung des Tesla-Werks weckte vor allem die Hoffnung auf regionales Wirtschaftswachstum und neue Arbeitsplätze. Aber auch Steuereinnahmen und der Ausbau von Infrastruktur werden als positive Chancen gesehen. Darüber hinaus steht Tesla auch für die Mobilitätswende hin zum Elektroauto und ist damit Teil der aktuellen politischen Strategie einer ökologischen Transformation, die gleichzeitig weniger Emissionen produzieren, ökonomisches Wachstum anstoßen und die Abhängigkeit von Ölimporten verringern soll (Ryfisch et al. 2025, S. 3).

Konflikt um die Tesla-Ansiedlung und den möglichen Ausbau

Doch an der Tesla-Fabrik entzündet sich auch Kritik. Seit Beginn und insbesondere seit der Verkündung des Ausbaus um eine weitere Fläche von über 100 Hektar nur zwei Monate nach Eröffnung formiert sich Protest am Werk. Aktivistische Gruppen, die Bürgerinitiative Grünheide, Naturschutzorganisationen und der lokale Wasserverband verweisen auf die für die Fabrik notwendige Waldrodung, Wassernutzungskonflikte und ökologische Risiken. Denn der hohe Wasserverbrauch von Tesla in einer Region mit Wasserknappheit führt bereits vor der Ansiedlung bestehende Wassernutzungskonflikte fort und verschärft diese (WSE 2022; BI Grünheide 2025). Dazu liegt das Werk teilweise in einem Trinkwasserschutzgebiet und grenzt an ein Landschaftsschutzgebiet (Tesla den Hahn abdrehen 2025; VNLB 2024). Immer wieder ereigneten sich Havarien, Brände oder Probleme mit dem Abwasser von Tesla, was auch mit dem schnellen Bau der Fabrik zusammenhing (Iwersen und Verfürden 2025; Siebert und Vanclay 2024, S. 493; The Guardian 2024).

Gleichzeitig richtet sich die Kritik auf globaler Ebene gegen die Rohstoffnutzung von Elektromobilität. Der hohe Verbrauch von Lithium, Kupfer und anderen Ressourcen stützt extraktivistische Landnahmen in Ländern der Peripherie (Dörre 2019; Argento und Puente 2023). Dort werden der bereits boomende Rohstoffextraktivismus und die damit verbundenen ökologischen Krisen, sozialen Verwerfungen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten in Ländern der globalen Peripherie weiter verschärft (Pye et al. 2025, S. 466f.; Rahman 2024).

Über die ökologischen Aspekte hinaus wird auch das hohe Tempo der Genehmigung und des Baus kritisiert: „Die Gigafactory Tesla ist damit nicht nur ein neues Großprojekt, sondern auch ein in Rekordzeit genehmigtes Großprojekt [...]“ (Kühn 2023, S. 543). Beteiligung von Anwohnenden wurde dabei kaum ermöglicht. In einer nicht bindenden Befragung der Bürger*innen zum Ausbau des Werks (Bebauungsplan Nr. 60) im Februar 2024 stellte sich mit 62,1% eine Mehrheit der Anwohnenden gegen die Tesla-Erweiterung. Der Bebauungsplan wurde zwar angepasst, der Ausbau wurde dennoch genehmigt (VNLB 2024; Siebert und Vanclay 2024, S. 487). Fehlende Transparenz und Mitbestimmung führen auch zu einem Gefühl der Machtlosigkeit von Aktivist*innen und Anwohner*innen.

Der versprochene ökonomische Nutzen zeigt sich zwar in einem höheren Wirtschaftswachstum des Landes Brandenburg, das insbesondere auf Tesla zurückgeführt wird (Donath 2024; Langendorf 2024). Bei den Gewerbesteuerereinnahmen zeichnet sich aber ein ambivalentes Bild. Zwar hat die Gemeinde durch Tesla Gewerbesteuerereinnahmen in Millionenhöhe, im Vergleich zum Umsatz fallen diese jedoch gering aus: Laut Follow the Money (2025) ist Teslas europäisches Firmengeflecht auf die (legale) Vermeidung von Steuerzahlungen optimiert. So erhält die Tesla Manufacturing Brandenburg SE als Tochterunternehmen von Tesla Motors Netherlands nur eine geringe Marge pro Fahrzeug, weshalb der deutsche Fiskus im Verhältnis zu den Gewinnen des Unternehmens wenig profitiert (Follow the Money 2025; Greis 2025).

Und auch die Qualität der geschaffenen Arbeitsplätze ist umstritten. Als einziges Autowerk in Deutschland, das nicht tarifgebunden ist, zahlt Tesla im Branchenvergleich unterdurchschnittliche Löhne und die Arbeitsintensität ist durch Schichtarbeit und hohe Taktung sehr hoch, was zu hohen Krankenständen der Belegschaft führt (IG Metall BBS 2024; IG Metall BBS 2025; König 2024). Viele der Arbeitenden pendeln aus Polen oder sind Migrant*innen, was sie besonders vulnerabel und abhängig macht, beispielsweise, wenn die Aufenthaltsgenehmigung an eine Stelle gebunden ist. Teslas Produktionsmodell ist damit eng mit migrationspolitischen Bedingungen verknüpft:

„Das ökologische Arbeitsregime von Tesla wäre ohne ein staatlich geregeltes europäisches Migrationsregime, das eine Verbilligung migrantischer Arbeitskraft im Vergleich zu bisher höheren Löhnen in den tariflich gebundenen Autowerken ermöglicht, nicht denkbar.“ (Pye et al. 2025, S. 469)

Die Mobilitätswende zwischen Fortschritt und Regression

Der Konflikt um die Tesla-Fabrik steht beispielhaft für Auseinandersetzungen um Umweltgerechtigkeit, globale Ungleichheit und die Bedingungen gesellschaftlicher Transformation. Er verhandelt, wie der Klimakrise entgegnet wird, wer davon profitiert, und wer die Lasten trägt – sozial wie ökologisch.

Hier zeigt sich ein zentraler Widerspruch ökologischer Modernisierungsstrategien im Kapitalismus: Zwar sollen durch Elektromobilität langfristig die CO₂-Emissionen gesenkt werden, gleichzeitig wird dafür der lokale Wasserverbrauch gesteigert und der periphere Rohstoffextraktivismus intensiviert. Diese transnationale Verlagerung ökologischer Kosten reproduziert damit auch bestehende globale Ungleichheiten. Aber auch gesellschaftliche Herrschafts- und Ausbeutungsverhältnisse werden fortgeführt, etwa ersichtlich an der teils prekären Beschäftigung von Migrant*innen.

Unter Rückgriff auf Rahel Jaeggi (2023) argumentiere ich deshalb, dass der einseitige Fokus auf Elektromobilität ein Symptom gesellschaftlicher Regression darstellt. Jaeggi beschreibt Regression in Abgrenzung zu Fortschritt als eine Verhinderung des Möglichen.

„Entscheidend ist [...], dass es sich beim Fortschritt um eine *Form des Wandels* handelt, genauer: um eine bestimmte Weise, auf Krisen zu reagieren und Probleme zu bewältigen. Fortschritt ist, auf eine kurze Formel gebracht, ein sich anreichernder, Regression ein systematisch blockierter Problemlösungs- und Erfahrungsprozess.“ (Jaeggi 2023, S. 11; Hervorhebung im Original)

Tesla steht auch für die *Unfähigkeit kapitalistischer Gesellschaften, ihre Probleme grundlegend zu lösen*. Denn die Klimakrise ist nur ein Beispiel für die Tendenz des Kapitalismus, seine eigenen Grundlagen zu zerstören. So zeigt Nancy Fraser (2023), dass kapitalistische Akkumulation strukturell auf der Aneignung von Natur als kostenloser Ressource und Senke für Abfälle beruht. Indem die kapitalistische Wirtschaft die Ökosysteme zerstört, von denen sie abhängt, höhlt sie schließlich ihre eigenen Lebensbedingungen aus (Fraser 2023). Die Fixierung auf das Elektroauto führt diese extraktiven Wirtschaftspraxen weiter, anstatt sie zu überwinden. Darüber hinaus blockiert sie eine echte Mobilitätswende und suggeriert Kontinuität des Autoverkehrs trotz ökologischer Krisen. Damit fehlt der politische Handlungsdruck für eine inklusive, nachhaltige Verkehrsinfrastruktur. Der vermeintliche Fortschritt ist in Wahrheit eine Fortschreibung bestehender Probleme.

Die empirische Analyse des Konflikts um die Tesla-Fabrik im brandenburgischen Grünheide macht sichtbar, dass die Umsetzung ökologischer Transformationsziele häufig mit sozialen Ausschlüssen und ökologischen Verlagerungseffekten einhergeht. Darüber hinaus steht der Fall sinnbildlich für die Unfähigkeit kapitalistischer Gesellschaften, ihre eigenen Krisen grundlegend zu lösen: Statt strukturelle Ur-

sachen anzugehen, werden ökologische Probleme in ökonomische Wachstumslogiken integriert. Der Versuch, Krisen mit denselben Mechanismen zu begegnen, die sie hervorbringen, blockiert grundlegenden Wandel. Erst eine politische Neuausrichtung, die nicht länger auf dem Raubbau ökologischer Ressourcen beruht, sondern auf Teilhabe und globale Solidarität setzt, könnte den Anspruch gesellschaftlichen Fortschritts einlösen.

Literatur

- Argento, Melisa, und Florencia Puente. 2023. Lithium und Repression in Argentinien. Verfassungsreform in Jujuy erleichtert extraktivistische Tätigkeiten transnationaler Konzerne. <https://www.rosalux.de/news/id/50891/lithium-und-repression-in-argentinien> (Zugegriffen: 20. März 2025).
- Bennett, Andrew. 2004. Case Study Methods: Design, Use, and Comparative Advantage. In *Models, Numbers, and Cases: Methods for Studying International Relations*, Hrsg. Detlef F. Sprinz und Yael Wolinsky-Nahmias, 19–55. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- BI Grünheide. 2025. Ein Wasserverband gegen einen Weltkonzern und politische Einmischung. https://www.bi-gruenheide.de/wp-content/uploads/2025/03/WSE_Tesla_Politik-1.pdf (Zugegriffen: 11. April 2025).
- Donath, Cornelia. 2024. Brandenburg im Umbruch: Hoffnung und Sorge. <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/deutschland/landtagswahl-brandenburg-wirtschaft-strukturwandel-100.html> (Zugegriffen: 26. Dezember 2024).
- Dörre, Klaus. 2019. Kapitalistische Landnahme. Marx, das Expansionsparadoxon und der Charme einer neuen Rebellion. *Fromm Forum* 23:248–272.
- Follow the Money. 2025. Shifting profits? Inside Tesla's tax tactics in the Netherlands. <https://www.ftm.eu/articles/tesla-tax-tactic-billions-profits> (Zugegriffen: 29. April 2025).
- Fraser, Nancy. 2023. *Der Allesfresser. Wie der Kapitalismus seine eigenen Grundlagen verschlingt*. Berlin: Suhrkamp.
- Greis, Friedhelm. 2025. Wie Tesla den deutschen Fiskus umgeht. <https://www.golem.de/news/gigafactory-berlin-wie-tesla-den-deutschen-fiskus-umgeht-2504-195356.html> (Zugegriffen: 29. April 2025).
- IG Metall BBS. 2024. Lohnerhöhung bei Tesla ist mehr als verdient. <https://www.igmetall-bbs.de/aktuelles/meldung/lohnerhoehung-bei-tesla-ist-mehr-als-verdient> (Zugegriffen: 26. Dezember 2024).
- IG Metall BBS. 2025. Petition an Tesla-Werksleitung: Über 3.000 Beschäftigte fordern Entlastung. <https://www.igmetall-bbs.de/aktuelles/meldung/petition-an-tesla-werksleitung-ueber-3000-beschaefigte-unterstuetzen-forderung-nach-entlastung> (Zugegriffen: 28. April 2025).
- Iwersen, Sönke, und Michael Verfürden. 2025. Mitarbeiter in Grünheide nach Batteriezellen-Brand evakuiert. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/tesla-werk-mitarbeiter-in-gruenheide-nach-batteriezellen-brand-evakuiert/100149534.html> (Zugegriffen: 26. August 2025).
- Jaeggi, Rahel. 2023. *Fortschritt und Regression*. Berlin: Suhrkamp.
- König, Andreas. 2024. Die Kluft zwischen Tesla und IG Metall bleibt groß. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/tesla-ig-metall-neuer-betriebsrat-100.html> (Zugegriffen: 23. Dezember 2024).
- Kühn, Manfred. 2023. Planungskonflikte und Partizipation: Die Gigafactory Tesla. *Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning* 81(5):538–556. <https://doi.org/10.14512/rur.1698>
- Langendorf, Patrick. 2024. Ostdeutsche Wirtschaft wächst schneller als im Westen. <https://www.epochtimes.de/wirtschaft/ostdeutsche-wirtschaft-waechst-schneller-als-im-westen-a4769057.html> (Zugegriffen: 23. Dezember 2024).

- Pouliot, Vincent. 2015. Practice Tracing. In *Process Tracing – From Metaphor to Analytic Tool*, Hrsg. Andrew Bennett und Jeffrey T. Checkel, 237–259. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pye, Oliver, Nora Räthzel und Nicolas Schlitz. 2025. Arbeitskämpfe, Raum und sozial-ökologische Transformation. Für eine ökologische Arbeitsgeografie. *PROKLA* 55(3):461–480.
<https://doi.org/10.32387/prokla.v55i220.2199>
- Rahman, Lea. 2024. *Abhängiger Extraktivismus. Internationale Zwänge und Abhängigkeitsverhältnisse bei peripherem Rohstoffextraktivismus*. Baden-Baden: Tectum.
- Ryfisch, Simon, Claudia Teutschbein und Malgorzata Blicharska. 2025. Rethinking the nature of justice: A hydrosocial territories perspective on a contested low-carbon transition. *Geoforum* 163.
<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2025.104327>
- Siebert, Thalina, und Frank Vanclay. 2024. Testing the Social Framework for Projects: The social impacts of the Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg. *Impact Assessment and Project Appraisal* 42(5):482–497. <https://doi.org/10.1080/14615517.2024.2428016>
- Starke, Peter. 2015. Prozessanalyse. In *Handbuch Policy-Forschung*, Hrsg. Georg Wenzelburger und Reimut Zohlnhöfer, 453–482. Wiesbaden: Springer VS.
- Tesla den Hahn abdrehen. 2025. Tesla und das Wasser. <https://t-den-hahn-abdrehen.org/eine-gigafabrik-im-trinkwasserschutzgebiet/> (Zugegriffen: 3. März 2025).
- The Guardian. 2024. About 500,000 trees cut down at site of Tesla gigafactory near Berlin. <https://www.theguardian.com/technology/article/2024/aug/22/trees-cut-down-site-tesla-gigafactory-germany-deforestation> (Zugegriffen: 26. Dezember 2024).
- VNLB (Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V.). 2024. Bürgerinfo Grünheide. Zur Abstimmung über die Tesla-Erweiterung. <https://t-den-hahn-abdrehen.org/buergerinfo-gruenheide-zur-abstimmung-ueber-die-tesla-erweiterung/> (Zugegriffen: 11. April 2025).
- WSE (Wasserverband Strausberg-Erkner). 2022. WSE außerordentliche Verbandsversammlung: Tesla-Versorgungsvertrag kann erfüllt werden. https://www.w-s-e.de/aktuelles/news-detail?tx_news_pi1%5Bnews%5D=93&cHash=e27cc1ef3e981850fae562b1bdd1e07a (Zugegriffen: 17. April 2025).