
Der Getriebene: Was Elon Musk außer Sprüche klopfen die Woche über so macht

Von Harald Kaiser, cen

Auf diese Idee muss man erst einmal kommen. Die Frage war, lässt sich recherchieren, wie der Tagesablauf eines Topmanagers aussieht? Und zwar möglichst genau. Es geht um Tesla-Chef Elon Musk. Naheliegender wäre eine Anfrage an sein Büro, ob ein Blick in seinen Kalender machbar ist. Die Antwort kann man sich denken. Doch vielleicht fällt sie bei der amerikanischen Börsenaufsicht SEC nun positiver aus, wenn er und sein Vorstand die Twitter-Botschaft erklären sollen, Musk wolle Tesla von der Börse nehmen.

Das amerikanische Online-Wirtschaftsmagazin „Quartz“ wertete jetzt etliche Interviews der vergangenen Jahre aus, in denen Elon Musk über sein Arbeitspensum sprach. Darunter finden sich Statements zu seiner 90-Stunden-Woche, zu seinen Schlafzeiten wie auch zu seiner Freizeit. Auf der letzten Tesla-Aktionärsversammlung gab der gebürtige Südafrikaner einen interessanten, aber von weiten Teilen der Öffentlichkeit unbemerkten Einblick in seine Arbeitswoche. Das Ergebnis der Recherche kann jeder nachlesen unter <https://qz.com/1000370/the-days-and-nights-of-elon-musk-how-he-spends-his-time-at-work-and-play/>.

Musks, dem unter anderem Tesla und auch das Raumfahrt-Unternehmen SpaceX gehört, ist nicht nur der Liebling der Börsianer und ein legendärer Sprücheklopfer, er träumt auch von der Besiedelung des Mars, baut Tunnel für den Verkehr von Morgen und will Menschen in einer Art Reise-Container mit 1000 km/h durch eine Röhre schießen, um sie unterirdisch ohne Wetter- und Verkehrsbehinderungen an ihr Ziel zu transportieren. Offenbar arbeitet der Milliardär und Multi-Unternehmer ohne Pause. Wie bleibt da noch Zeit für Privatleben und fünf Söhne, seine Ehefrau und eine Ex-Frau? Laut „Quartz“ muss man sich darüber wundern, dass er überhaupt zum Schlafen kommt.

Und so verläuft angeblich ein typischer Musk-Tag:

Um sieben Uhr klingelt der Wecker. Vergleichsweise spät zu Apple-Chef Tim Cook, der angeblich schon um 3:45 Uhr seinen Tag beginnt.

Musk schafft es immerhin, rund sechs Stunden zu schlafen.

Das Frühstück lässt er meistens ausfallen. Nur ab und zu trinkt er einen Kaffee.

Anschließend geht/fährt/fliegt er zur Arbeit: Montag und Freitag ist er bei SpaceX in Los Angeles. An den restlichen Tagen bei Tesla in Palo Alto (bei San Francisco).

Die meiste Zeit verbringt er bei seinen beiden größten Unternehmen Tesla (42 Stunden pro Woche) und SpaceX (40 Stunden pro Woche).

Bei seinen Nebenfirmen Neuralink, OpenAI und The Boring Company sind es zusammen neun Stunden.

Nach Darstellung von „Quartz“ nimmt Elon Musk keine unangemeldeten Anrufe entgegen, um auch ja keine Sekunde seiner kostbaren Zeit einzubüßen. Deswegen fällt angeblich auch die Mittagspause meistens aus. Stattdessen schlingt er ein Sandwich in fünf Minuten während eines Meetings runter. Dafür soll Musk dann allerdings abends beim Business-Dinner reinhauen. Musks Arbeitswoche sieht rein statistisch, verglichen mit dem amerikanischen Durchschnitt, offenbar so aus:

Arbeiten 12,1 Stunden (US-Durchschnitt: 6,3 Stunden);

Schlafen sechs Stunden (US-Durchschnitt 7,8 Stunden);

Freizeit 5,9 Stunden (US-Durchschnitt 9,9 Stunden).

Die Wochenenden verlaufen den Angaben zufolge unterschiedlich. Sonnabends arbeitet er häufig von seiner Villa in Bel-Air bei Los Angeles aus für SpaceX oder Tesla. Sonntags widmet er sich seiner Familie. Er geht mit seinen fünf Söhnen und seiner Frau zelten oder sie unternehmen einen kleinen Ausflug mit seinem Privatjet.

Wie viel Zeit Musk tatsächlich mit seiner Familie verbringt, lässt sich aber nur schwer sagen. In der Biografie von Ashley Van verrät Musk: „Ich habe die Kinder etwas mehr als die halbe Woche bei mir und verbringe etwas Zeit mit ihnen. Ich nehme sie auch mit, wenn ich mal die Stadt verlasse, und wir unternehmen jedes Jahr eine Camping-Reise.“ Wenn alles erledigt ist, geht Musk schlafen – normalerweise ist das aber nicht vor ein Uhr nachts der Fall. Bleiben zwei Fragen: Wie lange sitzt er pro Tag auf der Toilette? Und: Geht dieses Geschäft des Computerjunkies papierlos?

Wenn der Workoholic nicht gerade Schlagzeilen wie diese produziert, dass er Tesla privatisieren und von der Börse nehmen will, dass er (vergebens) ein Mini-Uboot zur Rettung der in einer thailändischen Höhle feststehenden Fußballjungs geschickt hat, dass er via Twitter eine Scherz-Pleite Teslas verkündete, dass er sich mit den von ihm höchst ungeliebten Analysten und Bankern anlegt und sie per Twitter-Video verspottet, weil nun auch Adolf Hitler Tesla-Anteile halte, dass er seinen privaten Tesla per Rakete schlagzeilenträchtig Richtung Unendlichkeit hat schießen lassen und dass er wegen einer Wette sogar 50 000 Flammenwerfer herstellen ließ, dann muss er sich die Arbeitswoche über um diese Firmen kümmern:

Tesla Motors (Gründungsjahr 2004). Mit den Elektroautos, die die sehr ambitionierte Firma herstellt, hat er die alteingesessene Benzinbranche durchaus gewaltig erschreckt. Musk ist der festen Überzeugung, dass das Automobil mit Verbrennungsmotor ein Auslaufmodell ist. Dumm nur, dass keines seiner derzeit drei Modelle (Model S, Model 3 und Model X) Geld verdient. Die Firma hat Milliarden Schulden und braucht ständig frisches Geld. Kürzlich wurde wieder einmal ein neuer Rekordverlust (2. Quartal 2018) allein bei seiner Autofabrik Tesla in Höhe von 719 Millionen Dollar verkündet. Und obendrein gibt es große Probleme mit der Fertigungsqualität, so dass die Autos vielfach teuer und zeitaufwendig nachgebessert werden müssen.

Hinzu kommt, so meldete die Abteilung Marktanalyse der Investmentbank Goldman-Sachs, dass derzeit nur etwa 30 Prozent der gut 450 000 Interessenten eines Model 3, die für eine Reservierung 1000 Dollar überwiesen haben, diese auch in einen Kaufvertrag umwandeln. Demnächst will Musk sogar einen Elektro-Lastwagen wie auch einen E-Pickup (mit offener Pritsche) auf den Markt bringen.

SpaceX (2002). Mit der Firma will er zeigen, dass man wiederverwendbare Raketen bauen kann. Keine Wegwerfdinger wie sie die US-Raumfahrtbehörde NASA seit Jahrzehnten verwendet (vom Space Shuttle mal abgesehen). Bewiesen hat er, dass solch eine Rakete, nachdem sie gestartet wurde, tatsächlich wieder rückwärts landen kann, um später erneut in den Himmel gejagt zu werden. Musks im Wortsinn hochfliegende Pläne sehen auch vor, ein Raumschiff zu bauen, mit dem ein Team eines Tages zum Mars donnern soll. Wahrscheinlich auf Nimmerwiedersehen. Der 47-Jährige hat es immerhin geschafft, bei SpaceX die NASA einzubinden und mit ihr einen Vertrag über eine Zusammenarbeit abzuschließen, der etwa 1,4 Milliarden Dollar wert sein soll.

Doch inwieweit das staatliche Geld bereits geflossen ist, weiß nur Musk allein. Und wie kein Zweiter versteht er es, virtuos auf der Tastatur der perfekten Öffentlichkeitsarbeit zu spielen, um die Medien gleichermaßen zu interessieren wie auch einzulullen. Anders ist der Start einer SpaceX-Trägerrakete am 6. Februar nicht zu benennen, die mit einem Tesla-Elektrocabrio als symbolischer Fracht ins All gefeuert wurde. Eine sanfte Rückkehr ist

nicht geplant. Vielmehr wird die Raketenkapsel mit dem Auto im Kofferraum auf ewig durch den Weltraum jagen. Musk konnte sich darauf verlassen, dass die Medien auf allen Kanälen Beifall zu der spinnerten Aktion klatschten. Ob jedoch SpaceX genauso wie das Schwesterunternehmen Tesla nur rote Zahlen schreibt, hat angesichts dieser Hollywoodreifen Vorführung niemand hinterfragt. Der Gag und die Sensation waren wichtiger.

The Boring Company (2016) und Hyperloop (2013). Beide gehen in den Untergrund, kooperieren eng und wollen nicht nur die Vereinigten Staaten, sondern am liebsten gleich die ganze Welt untertunneln, um in den Röhren Züge/U-Bahnen fahren zu lassen. Natürlich elektrisch angetrieben und mehrere hundert Stundenkilometer schnell. Erste Tunnels gibt es bereits, wenngleich sehr kurze. Tests hat es darin wohl auch gegeben. Die Ergebnisse sind unbekannt. Und wie bei den beiden ersten Firmen aus Musks Weltreich: Auch Boring dürfte noch eine Geldverbrennungsanlage sein. Da passt zumindest symbolisch der neue Flammenwerfer ins Programm.

The Gigafactory (2014). Die Fabrik ist ein Teil von Tesla. Dort werden Akkus für die Elektroautos hergestellt. Es gibt zwei Probleme: Die Produktion ist aufwändiger als geplant und deshalb kommen zu wenig Akkus von den Herstellungsbändern. Das führt dazu, dass es nicht genügend Akkus für die Ausrüstung der Autos gibt, die dann nicht termingerecht ausgeliefert werden können. Immerhin will Musk dieses Jahr 500 000 Elektroautos bauen, für die alle die elektrischen Kraftspender gebraucht werden. Derzeit sieht es nicht so aus, als ob die Stückzahl erreicht werden könnte.

Und „SolarCity“ (2006). Das mit seinen Cousins Peter Rive und Lyndon Rive gegründete Unternehmen konzipiert, finanziert, vertreibt und installiert Solarstromanlagen. Ob das Geschäft mit der kostenlosen Sonne auch die Kasse erwärmt, ist nicht bekannt.

Der Multi-Unternehmer selbst ist längst aus dem Größten raus, er besitzt Milliarden. Das Wirtschaftsmagazin Forbes, das jährlich eine Hitliste der reichsten Amerikaner veröffentlicht, stuft ihn jetzt mit knapp 20 Milliarden Dollar Vermögen auf Platz 54 der 100 Reichsten des Landes ein. Wie genau er das riesige Vermögen ansammelte, ist unklar. Jedenfalls kann er es sich angesichts dessen leisten, bei Tesla als Big Boss um zehn Jahre zu verlängern – bei nur ca. 37 000 US-Dollar Jahresgehalt. Und erst, wenn der Laden mal Geld verdienen sollte, bekommt auch er mehr ab.

Steinreich geworden ist er mit Firmengründungen, -übernahmen und -verkäufen. So hat er es unter anderem mit dem Online-Bezahldienstleister „PayPal“ gemacht, der 2002 an eBay für 1,5 Milliarden Dollar verschertelt wurde. Musk war zu dem Zeitpunkt mit 11,7 Prozent größter Anteilseigner und kassierte nach damaligem Kurs mehr als 150 Millionen Dollar. Das ist aber nur das prominenteste Beispiel. Schon 1999 verkaufte er das mit seinem Bruder gegründete Internetunternehmen Zip2 für 309 Millionen Dollar an den Computerhersteller Compaq. Der Preis galt damals in der Start-up-Szene als Sensation. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Elon Musk.

Foto: Heisenberg Media



Elon Musk.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tesla



Elon Musk kündigt für 2020 einen Tesla-Lastwagen an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tesla