

DAIMLER

Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortstruktur – die Studie ELAB Stellungnahme aus Sicht des Betriebsrates eines OEM



Erich Klemm, GBR-Vorsitzender
Elektromobilität und Beschäftigung 07.11.2012

Kritische Befunde von ELAB

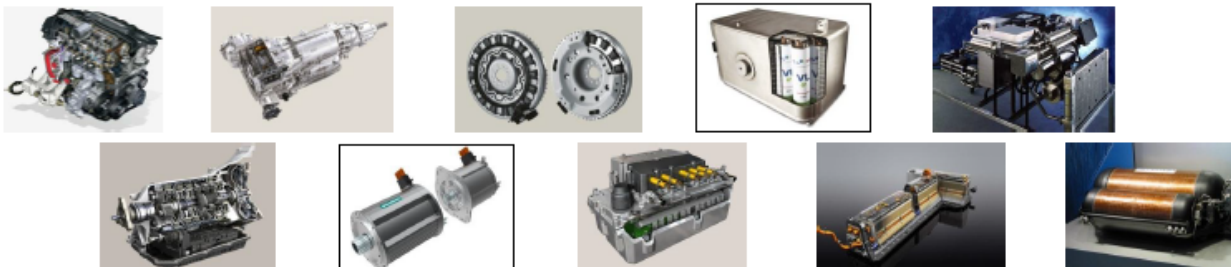


Netto-Personalbedarf Übersicht

Personalbedarf verschiedener Komponenten bei unterschiedlichem Produktionsvolumen

Personal-Gesamtbedarf (netto)	Wertmäßiger Eigenfertigungsanteil	Produktionsvolumen				
		30.000	100.000	250.000	500.000	1.000.000
Verbrennungskraftmaschine 100kW	20%			438	1.577	
Automatikgetriebe 8-Gang	45%			714	2.541	
Hybridgetriebe 8-Gang (ohne Fertigung E-Maschine)	40%			679	2.416	
Elektrische Maschine (verteilte Wicklung) 100kW	50%		110		328	
Elektrische Maschine Hybridgetriebe (Zahnwicklung) 30kW	45%		63		144	
Leistungselektronik (Inverter, Konverter) 100kW	55%		117		216	
Hochleistungs-Batteriesystem (Rundzelle) 5kWh	30%	35	76			
Hochenergie-Batteriesystem (Pouch-Zelle) 20kWh	25%	37	84			
Brennstoffzellen-System (PEM) 100kW	50%	109	224			
Wasserstoff-Drucktank 2kg	60%	64	79			

Wertmäßiger Eigenfertigungsanteil bei alternativen Komponenten höher als bei konventionellen Komponenten

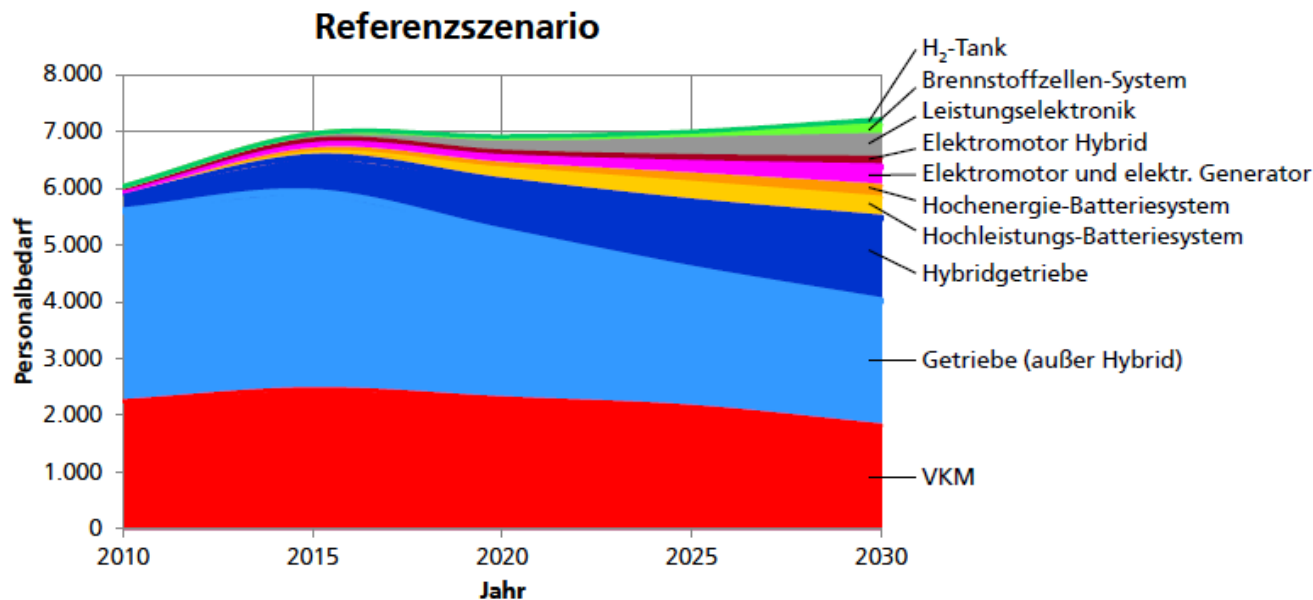




Kritische Befunde von ELAB

Gesamtpersonalbedarf über alle Komponenten

in der idealtypischen Antriebsstrangproduktion im Referenzszenario



**Konkretes
Aggregatewerk:**

**Ansteigender
Personalbedarf
nur dann, wenn
Eigenfertigung
der alternativen
Komponenten!**

- Aufsummiert weisen die Personalbedarfe aller Komponenten der ideal-typischen Antriebsstrangproduktion einen hohen und steigenden Gesamtpersonalbedarf auf