

# Innovative Geschäftsmodelle

AP B.3.a

## **Kurzstudie Modelle Guter Praxis**



# Inhalt

<b>1. Kurzstudie Mobilität: Best-Practice Unternehmensfallbeispiele aus anderen Regionen .....</b>	<b>3</b>
<b>Themengruppe 1: Autonomes Fahren .....</b>	<b>3</b>
Fallbeispiel 1: Autonomes Ridesharing der Volkswagen MOIA .....	3
<b>Themengruppe 2: Elektromobilität .....</b>	<b>5</b>
Fallbeispiel 1: Induktives Laden der Firma Electreon.....	5
Fallbeispiel 2: Komplettlösungen für Ladeinfrastrukturen durch Chargepoint .....	7
<b>Themengruppe 3: Öffentlicher Nahverkehr .....</b>	<b>9</b>
Fallbeispiel 1: Whim .....	9
<b>Fazit .....</b>	<b>10</b>
<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>11</b>

# 1. Kurzstudie Mobilität: Best-Practice Unternehmensfallbeispiele aus anderen Regionen

Im Rahmen dieser Kurzstudie werden in tabellarischer Form Fallbeispiele von Unternehmen genannt, welche innovative Geschäftsmodelle im Bereich Mobilität entwickelt haben. Die Fallbeispiele werden insbesondere anhand der Charakteristika von Wertversprechen, Wertlieferung & Wertschöpfung und Werterfassung beschrieben. Im Anschluss dessen werden Angaben zur potenziellen Übertragbarkeit auf die MoLeWa-Region gemacht, welche auf dem in AP1 erarbeiteten Vorwissen gründet. Daran anschließend wird ein Bezug zu den Erkenntnissen des AP 1 (SWOT-Analyse des Innovationsökosystems) hergestellt. Aus AP 1 bekannte Akteure des Innovationsökosystems, welche potenziell an einer Übertragung des Fallbeispiels in die MoLeWa-Projektregion beteiligt sein könnten, werden abschließend genannt.

Unterhalb der Beschreibung des Fallbeispiels werden Kompetenzanforderungen genannt, die mit einer Übertragung des Fallbeispiels einhergehen würden. Hierzu wurden die aktuellen Stellenangebote der betreffenden Unternehmen des Fallbeispiels gesichtet und untersucht. Auch wenn dieses Vorgehen nur einen zeitlich limitierten Einblick in benötigte Kompetenzen erlaubt, so kann es doch Hinweise darauf geben, welche Kompetenzen benötigt werden, um neuartige Geschäftsmodelle umzusetzen.

## Themengruppe 1: Autonomes Fahren<sup>1</sup>

### Fallbeispiel 1: Autonomes Ridesharing der Volkswagen MOIA

<b>Unternehmen</b>	Volkswagen MOIA	
<b>Standort</b>	Austin (Testumgebung), Hamburg (ab 2025 Einsatz)	
<b>Branche</b>	Automobilindustrie; Automobil-IT	
<b>Quelle</b>	<a href="https://www.moia.io/de-DE/news-center/bund-und-hamburg-bringen-autonomes-ridepooling-auf-die-stra%C3%9Fe">https://www.moia.io/de-DE/news-center/bund-und-hamburg-bringen-autonomes-ridepooling-auf-die-stra%C3%9Fe</a>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	Ridesharing durch autonom fahrende Fahrzeuge („Robotaxis“) in abgesteckten Gebieten, zuerst in Austin erprobt, in Hamburg durchgeführt.	
<b>Wertversprechen</b>	<b>Wertlieferung &amp; Wertschöpfung</b>	<b>Wererfassung</b>
Für Städte bietet das Konzept eine Schließung von ÖPNV-Lücken, während OEMs die Entwicklung und Erprobung von autonomem Fahren der Stufen 4/5 vorantreiben können. Für die Kundenseite wird prognostiziert, dass autonomes Ridepooling einmal die günstigste Mobilitätsoption darstellen wird (McKinsey 2022).	Zur Erfüllung des Wertversprechens beinhaltet das Projekt eine detaillierte Kartierung von Testgebieten, Erstellung von Verkehrsmodellen und Tests zur Durchführbarkeit, sowie Untersuchungen von Akzeptanz und Nutzen der städtischen Bevölkerung (Kagerbauer et al. 2021).	Der OEM (VW) wird durch MOIA zum Mobilitätsdienstleister, wodurch konstante Einnahmen durch Mobility-as-a-Service generiert werden.

<sup>1</sup> Zu den Hintergründen und den Entwicklungsstand von automatisiertem und autonomem Fahren siehe Beukert (2023: S. 99ff.), zur Erläuterung von Ridepooling, bzw. Ridesharing siehe (ebda., S.35ff.)

### **Übertragbarkeit auf die MoLeWa-Region**

- Angebot von Ridesharing seit Einstellung des Betriebs von CleverShuttle nicht mehr in Leipzig vorhanden, der Erfolg von Flexa deutet allerdings auf bestehende Lücken in der Mobilitätsversorgung
- Regionale Stärke im IT-Bereich: Ansässige IT-Unternehmen könnten ihre Kompetenzen im „mobility-as-a-service-Bereich oder im autonomen Fahren stärken
- Stärkere Bindung der OEMs an die Stadt als Forschungs- und Entwicklungsstandort
- Risiken: Akzeptanz von Robotaxis und autonomen Fahren in der Bevölkerung; Vandalismus zwang bereits Nextbike zur Einschränkung seines Angebots in einzelnen Stadtvierteln im Leipziger Osten (Radio Leipzig 2021)

### **Bezug zur SWOT-Analyse**

- Aufbau auf Stärken: S1: Diversität der Innovationsfelder, S6: Diversität von Clustern
- Verringerung von Schwächen: W1: Wenig FuE im Automotive-Bereich
- Nutzung von Chancen: O1: Ausbau von Innovationsfeldern, O6: Gesetzeschancen
- Linderung von Risiken: T1: Abhängigkeit von außen durch geringe FuE im Automotive-Bereich, T5: Nicht-innovatives Narrativ in Projektregion

### **Potenzielle Beteiligte in der MoLeWa-Region**

- OEM, möglichst mit Bezug zu Leipzig (BMW, Porsche)
- Kopernikus Automotive, als bedeutendes Leipziger Startup im Bereich autonomen Fahren
- Bridgestone Webfleet (FuE in Leipzig ansässig) für Kartierung und Flottenmanagement
- Teilauto/Nextbike, als IT-Dienstleister für Bereitstellung der Mobility-as-a-Service Dienstleistung
- UFZ, TU Dresden, Fraunhofer, Universität für Mobilitätsforschung / Akzeptanz

### **Kompetenzanforderungen / Fachkräfte (MOIA 2024)**

- Aktive Stellenanforderungen (insgesamt 14) wurden in folgenden Bereichen zu folgenden Berufen<sup>2</sup> gefunden<sup>3</sup>:
  - Entwicklung (6): Embedded-Systems-Entwickler/in (2), Machine Learning Engineer (2), Cloud-Architect (1), Software-Entwickler/in (1)
  - Management (4): Leiter/in – Personal, Personalreferent/in, Jurist/in, Fahrlehrer/in
  - Operations (4): Fahrer/in (2), Service-Chat-Agent/in, Gruppen-Teamleiter/in
- Benötigte Zugangsvoraussetzungen:
  - Studium (9): Informatik (6), Wirtschaftswissenschaften (2), Jura (1)
  - Berufsausbildung (0):
  - Unspezifisch (3): qualifiziert, aber ohne spezifische Angabe
  - Ungelernt (2): Helfertätigkeiten: Fahrer
- Ein Geschäftsmodell wie jenes von MOIA erfordert eine Mischung aus ungelerten oder un-spezifischen Qualifikationen (z.B. Fahrer/in, Service-Chat-Agent) und hochspezialisierten IT-Kompetenzen, welche sich vor allem um die Integration von IT und Automobil drehen. Im operativen und Management-Bereich steht das Management und die Betreuung der Resource „Personal“, vor allem der Fahrer\*innen, im Vordergrund, um eine konstante Qualität der Mobilitätsdienstleistung zu erzielen.

<sup>2</sup> Die Stellenanforderungen-Bezeichnungen wurden mit dem Verzeichnis „Berufenet“ der Bundesagentur für Arbeit abgeglichen und allgemein gültige Berufsbezeichnungen verwendet

<sup>3</sup> Auf Wunsch kann die Liste der Original-Stellenanforderungs-Texte zugesendet werden

## Themengruppe 2: Elektromobilität

### Fallbeispiel 1: Induktives Laden der Firma Electreon<sup>4</sup>

<b>Unternehmen</b>	Electreon	
<b>Standort</b>	Israel (Projekte in Schweden, Karlsruhe, Köln, Bayern, etc.)	
<b>Branche</b>	Infrastruktur, Elektromobilität, IT	
<b>Quellen</b>	<a href="https://www.smartroadgotland.com/">https://www.smartroadgotland.com/</a> <a href="https://electreon.com/projects/empower-autobahn">https://electreon.com/projects/empower-autobahn</a> <a href="https://www.electrive.net/2022/11/16/electreon-und-eurovia-planen-projekt-auf-deutscher-autobahn/">https://www.electrive.net/2022/11/16/electreon-und-eurovia-planen-projekt-auf-deutscher-autobahn/</a> <a href="https://electreon.com/projects">https://electreon.com/projects</a>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität wird in städtische Infrastruktur integriert, so dass bestimmten Fahrzeugen das induktive Laden während des Fahrens ermöglicht wird.	
<b>Wertversprechen</b>	<b>Wertlieferung &amp; Wertschöpfung</b>	<b>Werterfassung</b>
Die Integration von Ladeinfrastruktur in Straßen verringert die Notwendigkeit langer Standzeiten an Ladesäulen. Dadurch kann auf Kundenseite die Reduzierung der Batteriegröße und von Ladezeiten erzielt werden. Infrastrukturbetreiber sollen Einsparungen im Betrieb und Bau von Ladesäulen erzielen. Das Energiesystem soll durch eine gleichmäßigere Stromnachfrage effizienter gemacht werden	Wireless Charging-Spulen werden in Straßen eingebaut, während Wireless Charging Kits an Fahrzeugen installiert werden. Durch eine Cloud-basierte Software für intelligentes Laden wird das induktive Laden im Betrieb ermöglicht.	Einnahmequellen entstehen durch den Verkauf dieser Straßeninfrastruktur an Regierungen, Städte, öffentliche Verkehrsbetriebe und Flottenbetreiber. Diese können wiederum durch den Betrieb der Ladeinfrastruktur Einnahmen erzielen oder ihre Aufwände für Ladesäulenversorgung reduzieren.
<b>Übertragbarkeit auf die MoLeWa-Region</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Lösung ist nicht für den motorisierten Individualverkehr umsetzbar, da sie die Umrüstung von Fahrzeugen benötigt; sie eignet sich also nur für Unternehmensflotten, Intralogistik, Häfen, Flughafen oder Öffentlichem Nahverkehr</li> <li>- Bei Neubau von Straßen oder Verkehrsflächen (z.B. Flughafen-Ausbau, neue Stadtviertel, neue Gewerbegebiete) könnte induktives Laden für spezifische Fahrzeuge mitgedacht werden</li> <li>- E-Busse sind bereits Teil der LVB-Flotte, jedoch benötigen sie einzelne Ladestationen an den Endhaltestellen</li> <li>- Personenbeförderung oder Betriebslogistik könnte einfacher elektrifiziert werden durch induktives Laden (z.B. vor Bahnhöfen an Taxi-Ständen, an Laderampen oder auf großflächigen Verkehrsflächen)</li> <li>- Risiken: Die realisierten Streckenabschnitte sind bisher noch sehr kurz um große Effekte zu erzielen, gleichzeitig sind in Leipzig wenige Neu- oder Umbauten von Straßen bekannt (Stadt Leipzig 2024); Einziges größeres Straßenbauprojekt war der „Mittlere Ring“ – hier gibt es aber derzeit keine Planungen für die Vervollständigung (Bürgerinitiative Mittlerer Ring 2024)</li> </ul>		
<b>Bezug zur SWOT-Analyse</b>		

<sup>4</sup> Weitere Informationen zu induktivem Laden finden sie in Beukert (2023: S. 13ff.; S.31ff.)

- Aufbau auf Stärken: S1: Diversität der Innovationsfelder, S6: Diversität von Clustern, S9: Anbindung Infrastruktur/Lage
- Verringerung von Schwächen:
- Nutzung von Chancen: O5: Akzeptanz der Transformation, O7: Messestadt Leipzig
- Linderung von Risiken: T5: Nicht-innovatives Narrativ in Projektregion

**Potenzielle Beteiligte in der MoLeWa-Region**

- Smart Infrastructure Hub Leipzig
- Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e.V.
- Regionale Energie-Versorgungsunternehmen (enviaM, Leipziger Gruppe) und Verkehrsbetriebe (LVB)
- EEX (European Energy Exchange)
- Betreiber großer Verkehrsflächen: DHL, Flughafen Leipzig/Halle, BMW, Porsche, Messe Leipzig, Planer und Projektentwickler für angeplante Gewerbeparks (Wirtschaftsförderung Leipzig)

**Rahmenbedingungen / Kompetenzanforderungen / Fachkräfte (ELECTREON 2024)**

- Aktive Stellenanforderungen (insgesamt 23) wurden in folgenden Bereichen zu folgenden Berufen gefunden:
  - Entwicklung (10): Ingenieur/in – Elektrotechnik (5), Ingenieur/in – Mechatronik, Embedded-Systems-Entwickler/in, IOT-Entwickler/in, DevOps Engineer, Ingenieur/in - Maschinenbau
  - Management (4): Projektingenieur/in, Personalreferent/in, Kaufmann/-frau Büromanagement, Leiter/in – Softwareentwicklung
  - Produktion (3): Ingenieur/in – Elektrotechnik, Lötter/in, Ingenieur/in - Maschinenbau
  - Operations (6): Techniker/in – Elektromobilität (3), Projektingenieur/in (2), Ingenieur/in - Mechatronik
- Benötigte Zugangsvoraussetzungen:
  - Studium (18): Elektrotechnik (6), Informatik (4), Projektingenieurwesen (3), Maschinenbau (2), Mechatronik (2), Betriebswirtschaft (1)
  - Berufsausbildung (5): Techniker/in – Elektromobilität (3), Kaufmann-frau – Büromanagement, Lötter/in
  - Unspezifisch (0), ungelernt (0)
- Das Geschäftsmodell von Electreon erfordert qualifizierte Beschäftigte. Hierbei stehen vor allem die Bedeutung von elektrotechnischen, informationstechnischen und ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen und Ausbildungsberufen heraus. Die projekthafte Organisation von induktiven Ladeinfrastrukturen erfordert insbesondere spezifische Kenntnisse an der Schnittstelle zwischen Projektmanagement und Ingenieurwesen. Während die Entwicklung von ITK und Elektrotechnischen Kompetenzen am Hauptsitz in Israel durchgeführt werden, werden die technischen Kompetenzen für den Betrieb der Infrastrukturen in den jeweiligen Umsetzungsländern benötigt. Diese verfügen allerdings über geringere Qualifikationsanforderungen als am Hauptsitz.

## Fallbeispiel 2: Komplettlösungen für Ladeinfrastrukturen<sup>5</sup> durch Charge point

<b>Unternehmen</b>	Chargepoint	
<b>Standort</b>	San Francisco	
<b>Branche</b>	Elektromobilität, IT	
<b>Quelle</b>	<a href="https://digitaltransformationskills.com/transportation-business-model-transformation/#ChargePoint_Business_Model_Transformation">https://digitaltransformationskills.com/transportation-business-model-transformation/#ChargePoint_Business_Model_Transformation</a> <a href="https://www.chargepoint.com/de-de">https://www.chargepoint.com/de-de</a>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Ursprünglich verkaufte Chargepoint nur die Hardware für die Ladeinfrastruktur. Heute verfügt Chargepoint über ein weltweites Netzwerk von über 200.000 Ladepunkte, und bietet sowohl Unternehmen als auch E-Auto-Fahrern einen One-Stop-Shop im Hardware- und Softwarebereich für den Betrieb und Nutzung von Ladestandpunkten an.</p>	
<b>Wertversprechen</b>	<b>Wertlieferung &amp; Wertschöpfung</b>	<b>Werterfassung</b>
Durch eine Integration von Hardware und Software in einer Komplettlösung verspricht Chargepoint seinen Kunden (B2B, B2C) einen vereinfachten Weg, um Ladestandpunktbetreiber zu werden.	Mit seiner integrierten Software-Lösungen zum Management von Ladelösungen kann Chargepoint verschiedenste Kundengruppen (Flottenbetreiber, Unternehmen, Standortbetreiber von öffentlichen Ladepunkten, Fahrer von E-Autos) ansprechen.	Durch Integration von Hardware und Software entsteht Marktführerschaft. Diese wird beispielsweise im Angebot von Ladepunkten in einer App, welche sich an E-Auto-Fahrer richtet, genutzt.
<b>Übertragbarkeit auf die MoLeWa-Region</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leipzig verfügt über mehrere Unternehmen, welche jeweils Hardware oder Software für Ladeinfrastruktur bereitstellen oder Dienstleistungen rund um den Ausbau der Ladeinfrastruktur anbieten. Würden diese Unternehmen miteinander kooperieren, könnte eine Integration von Hardware und Software erfolgen, die den Beteiligten Skalenvorteile, Marktdiversifikation und Kundenbindungseffekte bringen könnten.</li> <li>- Es bietet sich an, Lösungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Leipzig selbst zu entwickeln. Laut Ladeinfrastrukturkonzept von 2023 müsste es 2025 1.643 und 2030 5.027 Ladepunkte geben. Derzeit (2023) sind aber nur 750 Ladepunkte vorhanden (Stadt Leipzig 2023)</li> <li>- In Leipzig sind auch Unternehmen tätig, welche eine breite Versorgung von E-Mobilitätlösungen anstreben oder benötigen: Stadtwerke, LVB, Nextbike/Tier, Mobility Center (Teilauto), Nextmove (Arnstadt), im Leipziger Norden ansässige Logistikunternehmen als Betreiber großer Flotten. Ebenfalls interessanter partner wäre das Unternehmen ARI Motors aus Borna, welches eine breite Produktpalette von elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen herstellt, auf deren Bedarfe eine neue Lösung zugeschnitten werden könnte.</li> <li>- Risiko: Die unten gelisteten Unternehmen könnten zu stark im Wettbewerb stehen, als dass es zu einer Kooperation kommen könnte</li> </ul>		

<sup>5</sup> Eine breite Darstellung der aktuellen Herausforderungen im Ausbau der Elektromobilität findet sich in Beukert (2023: S. 11ff.) Insbesondere wird hier die Bedeutung von Netzintegration, Lademanagement und vehicle-to-grid-Anwendungen herausgestellt.

### Bezug zur SWOT-Analyse

- Aufbau auf Stärken: S1: Diversität der Innovationsfelder, S3: Kein dominierender Akteur im Netzwerk, S6: Diversität von Clustern, S7: Offenheit für Innovationen
- Verringerung von Schwächen: W3: Wenig intraregionale Kooperationen
- Nutzung von Chancen: O1: Ausbau von Innovationsfeldern, O3: Stärkung der Akteurslandschaft, O5: Akzeptanz der Transformation
- Linderung von Risiken: T3: Fragmentierte Wertschöpfungskette, T4: Verstärkte Abhängigkeit von westdeutschen Partnern, T5: Nicht-innovatives Narrativ

### Potenzielle Beteiligte in der MoLeWa-Region

- Hersteller von Ladesäulen und Hardware: Leesys (heute: KATEK; Leipzig), Siemens Werk für Ladeinfrastruktur Leipzig (Leipzig)
- Projektentwickler und Betreiber von Ladeinfrastrukturen: City Concept E-Ladestationen (Leipzig)
- Projektentwickler für Ausbau der Ladeinfrastruktur: E-Mobility Germany (Leipzig)
- Anbieter von Energieversorgung von Gewerbeflächen: CENERO (Leipzig)
- Energiehandlexperte und Entwickler von schwarmintelligenten Ladelösungen: Energy2market (Leipzig)
- Führte ein Projekt zu selbstfahrenden Elektroautos in der Produktion durch („E-SELF“): Kopernikus Automotive (Leipzig)
- Anbieter von kleinen elektromobilen Nutzfahrzeugen: ARI Motors (Borna)
- Potentielles Interesse am Betrieb großer Ladeinfrastrukturen: LVB, Leipziger Gruppe, Nextbike/Tier, Mobility Center (Teilauto), Nextmove
- Mit dem Hersteller von automobilen Solarmodulen OPES Solutions wird sich in Zwenkau ein neues Unternehmen ansiedeln (Stand: Februar 2024), welche eine Ergänzung zur Ladeinfrastruktur bieten könnte

### Rahmenbedingungen / Kompetenzanforderungen / Fachkräfte (Chargepoint 2024)

- Es werden derzeit insgesamt 65 Stellenanforderungen weltweit ausgeschrieben. Davon entfallen 15 auf indische Niederlassungen, 25 auf Europa und 19 auf Standorte in den USA. Aus Platzgründen verzichten wir auf die konkrete Nennung der Stellenbezeichnungen. Sie verteilen sich auf folgende Bereiche:
  - Entwicklung (10), Management (38), Produktion (0), Operations (4), Support (13)
- Benötigte Zugangsvoraussetzungen:
  - Studium (65): Wirtschaftswissenschaften (41), Informatik (19), Elektrotechnik (3), Wirtschaftsinformatik, Maschinenbau
  - Berufsausbildung (0), Unspezifisch (0), ungelernt (0)
- Das Geschäftsmodell von Chargepoint benötigt vor allem Kompetenzen im Vertrieb der Lösungen. Zahlreiche IT-Dienstleistungen für den laufenden Betrieb wurden ausgelagert nach Indien. Interessanterweise werden zahlreiche Entwicklungskompetenzen im IT-Sektor nicht am Hauptsitz in den USA, sondern in Österreich nachgefragt. Sämtliche Stellenanforderungen erfordern ein absolviertes Studium, vor allem im IT- und kaufmännischem Bereich.



## Themengruppe 3: Öffentlicher Nahverkehr

### Fallbeispiel 1: Whim

<b>Unternehmen</b>	MaaS Global (Whim)	
<b>Standort</b>	Helsinki, App verfügbar in Helsinki, Wien, Tokio, Schweiz (national), Birmingham, Antwerpen	
<b>Branche</b>	Mobilität, IT	
<b>Quelle</b>	<a href="https://digitaltransformationskills.com/transportation-business-model-transformation/#Whim_Business_Model_Transformation">https://digitaltransformationskills.com/transportation-business-model-transformation/#Whim_Business_Model_Transformation</a> <a href="https://whimapp.com/">https://whimapp.com/</a>	
<b>Kurzbeschreibung</b>	MaaS-Anbieter <sup>6</sup> für integrierten Zugang zu Mobilitätsoptionen im B2C-Bereich. Angebot eines Abonnement-Modells	
<b>Wertversprechen</b>	<b>Wertlieferung &amp; Wertschöpfung</b>	<b>Werterfassung</b>
Kunden können ihre Mobilität über eine einzige App planen, buchen und bezahlen. Ein Abo-Modell sorgt für Kostenkontrolle, wobei die App von B2B-Erfahrungen in Bereichen wie Immobilien, Versicherungen und Veranstaltungen profitiert.	Entwicklung einer integrierten Mobilitäts-App in Partnerschaft mit ÖPNV-Anbietern, sowie Diversifikation in Carsharing und EV-Laden.	Einnahmen werden durch Verträge mit städtischen Verkehrsbehörden und der Integration von Mobilitätsanbietern generiert. Zusätzlich können durch App-Nutzer mittels Season Passes, wie z.B. in Helsinki für 74 € monatliche Einnahmen generiert werden.
<b>Übertragbarkeit auf die MoLeWa-Region</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tatsächlich ist die in Leipzig umgesetzte Lösung LeipzigMove des Jenaer Unternehmens TAF Mobile bereits eine sehr gute Praxis, wie in Beukert (2023: S. 78) aufgezeigt. Hiermit werden ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, Taxi und E-Scooter-Optionen in einer integrierten App buchbar und bezahlbar gemacht.</li> <li>- In der Tat sind aber auch in Leipzig Unternehmen im Bereich „digitale Mobilität“ tätig, welche allerdings eher im Backend tätig sind. So erstellten die Firmen AppPlant und Eccenca einen „mobility data space“ im Rahmen des Projekts LIMBO. Das Unternehmen Vesputi (Leipzig) wiederum entwickelt eine universelle, offene Ticketschnittstelle für Verkehrsbetriebe.</li> <li>- Denkbar wäre es, die MaaS-Plattform im Sinne einer „Logistics-as-a-service“-Lösung zu erweitern. Derartige LaaS werden derzeit von Unternehmen wie UPS entwickelt und orientieren sich eher auf B2B-Anwendungen (Garland 2022)</li> </ul>		
<b>Bezug zur SWOT-Analyse</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufbau auf Stärken: S7: Offenheit für Innovationen</li> <li>- Verringerung von Schwächen:</li> <li>- Nutzung von Chancen: O5: Akzeptanz der Transformation</li> <li>- Linderung von Risiken: T5: Nicht-innovatives Narrativ</li> </ul>		
<b>Potenzielle Beteiligte in Leipzig</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwickler von Backend-Lösungen im Mobilitätsbereich: AppPlant, Eccenca, Vesputi (Leipzig)</li> <li>- Sharing Mobility-Anbieter: nextbike/Tier, Teilauto (Mobility Center),</li> <li>- Entwickler von Lösungen im Bereich „vernetzte Mobilität“: Bridgestone Webfleet (Leipzig)</li> <li>- Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e.V. im Falle einer LaaS-Lösung</li> </ul>		

<sup>6</sup> Eine detaillierte Ausführung zu Mobility-as-a-service-Plattformen finden sich in Beukert (2023: S. 62ff.)

## Rahmenbedingungen / Kompetenzanforderungen / Fachkräfte

- Bei Verfassung der Studie gab es keine veröffentlichten Stellenanforderungen von Maas Global
- Der Entwickler von LeipzigMove, TAF Mobile (Jena) bot gleichzeitig 4 Stellen an (Sales consultant, solutions Manager, Senior-Softwareentwickler Backend, Senior-Softwareentwickler Frontend), welche allesamt im IT-Bereich angelegt sind

## Fazit

Diese Kurzstudie bietet in Ergänzung zu Beukert (2023) einen Einblick in 4 Fallbeispiele und stellt dabei einen Bezug zur Innovationsökosystemanalyse der MoLewa-Projektregion in AP 1 dar. Diese Übersicht zeigt, dass es unter Zuhilfenahme der Akteursdatenbank möglich ist, passende Unternehmen aus der Projektregion zu finden, welche (gemeinsam) an neuen Geschäftsmodellen im Bereich Automotive und Mobilität arbeiten könnten.

Zwar ist Leipzig keine klassische Automobilregion wie Wolfsburg, Stuttgart oder München ist und keine namhaften Hauptsitze von Automobil-Herstellern oder Automobilzulieferern aufweisen kann. Jedoch bietet es zahlreichen IT-Unternehmen eine Heimat – insbesondere im Umfeld der Elektromobilität (Fallbeispiel 3) zeigten sich viele Anknüpfungspunkte innerhalb des Leipziger Innovationsökosystems.

Die Darstellung von gesuchten Kompetenzen am Beispiel der Stellenanzeigen der Case Study-Unternehmen zeigt vor allem die Konvergenz von Automobiltechnik, IT und Elektrotechnik auf, welche die Transformation der Automobilindustrie und der Mobilität prägen. Im Kern werden vor allem Ingenieure und Informatiker verschiedenster Fachrichtungen nachgefragt. Besonders gefragt sind Studiengänge und Berufsausbildungen an der Schnittstelle von Elektrotechnik, IT und Maschinenbau. Vorkenntnisse im Automotive- und Mobilitätsbereich sind zumeist von Vorteil für die Bewerbenden, da in diesen Bereichen besonders hohe Produkt- und Prozessstandards etabliert wurden.

Im operativen Bereich – im Anbieten der Dienstleistungen oder Betrieb von Infrastrukturen - entstehen vor allem im Bereich Projektmanagement, Personalmanagement und Instandhaltung, welche tendenziell ein geringeres Qualifikationsniveau /und vermutlich auch Entgelt) aufweisen. Aus einer Beschäftigungsperspektive ist es daher ratsam, nicht nur die Umsetzung von Projekten in Leipzig anzustreben, sondern Entwicklungsleistungen in ansässigen Unternehmen zu fördern, beispielsweise in Forschungsprojekten. So kann auch gewährleistet werden, dass die Automobilregion Leipzig nicht nur Anwender von außerhalb gesetzten Trends ist, sondern selbst Entwicklungsimpulse setzen kann.

## Quellenverzeichnis

- Beukert, T. (2023): Regionales Transformationsnetzwerk – Entwicklung und Umsetzung einer regionalen Transformationsstrategie in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie und den industrienahen Dienstleistungsbranchen in der Transformationsregion Leipzig (MoLeWa): Kurzstudie zu AP B.3.a.
- Bürgerinitiative Mittlerer Ring (2024): Mittlerer Ring für Leipzig. <https://www.mittlerer-ring-leipzig-so.de/>
- CHARGEPOINT (2024): Werden Sie Teil unseres Teams. <https://www.chargepoint.com/de-de/about/opportunities>
- ELECTREON (2024): Careers at Electreon. <https://electreon.com/about-us/careers>
- Garland, M. (2022): UPS plans logistics-as-a-service offering to build out revenue streams. <https://www.supplychainedive.com/news/ups-logistics-as-service-offering-pursues-revenue-ceo-carol-tome/635384/>
- Kagerbauer et al. (2021): Ridepooling in Hamburg auf dem Weg in die Zukunft. Ergebnisbericht zur MOIA Begleitforschung. [https://www.ifv.kit.edu/downloads/211207\\_MOIA\\_Ergebnisbericht\\_Begleitforschung.pdf](https://www.ifv.kit.edu/downloads/211207_MOIA_Ergebnisbericht_Begleitforschung.pdf)
- Leipziger Volkszeitung (2021): Vandalismus-Welle: Nextbike stoppt Verleih im Leipziger Osten. Massenhaft Fahrradschlösser geknackt. <https://www.lvz.de/lokales/leipzig/vandalismus-welle-nextbike-stoppt-verleih-im-leipziger-osten-TRR6REXZUX5TLSO5X3ZAA4MEBI.html>
- Heineke et al. (2022): The road to affordable autonomous mobility. McKinsey Center for Future Mobility (Hg.). <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-road-to-affordable-autonomous-mobility>
- MOIA (2023): Bund und Hamburg bringen „Autonomes Ridepooling“ auf die Straße. Pressemitteilung 23.10.2023. <https://www.moia.io/de-DE/news-center/bund-und-hamburg-bringen-autonomes-ridepooling-auf-die-stra%C3%9Fe>
- MOIA (2024): Stellenangebote. <https://www.moia.io/de-DE/karriere#jobs> (Letzter Zugriff: 14.02.2024).
- Stadt Leipzig (2023): Schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-08632-AW-01-NF-01. Entwicklung von Elektrofahrzeugen in der Stadt und die Vermeidung von „Lade-Dauer-Parkern“ an den Leipziger Ladepunkten. <https://www.l-iz.de/wp-content/uploads/2023/06/2023-06-15-VII-F-08632-AW-01-NF-01-Entwicklung-von-Elek-VO.pdf>
- Stadt Leipzig (2024a): Lebensadern der Stadt: Leipzig investiert 1,3 Milliarden Euro – Schwerpunkt auf Infrastruktur. <https://www.leipzig.de/news/news/lebensadern-der-stadt-leipzig-investiert-13-milliarden-euro-schwerpunkt-auf-infrastruktur>.

**Autoren:**

Dr. Benjamin Klement

