Transformationsstrategie

des Netzwerks MoLeWa

Mobilität – Leipzig im Wandel

(2. Fassung – Stand: 29. September 2025)

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Mobilität – Leipzig im Wandel

Mail molewa@acod.de
Web www.molewa-leipzig.de

Inhalt

Zusammenfassung ... 3
Präambel ... 4
1 Die Region Leipzig zum klimaneutralen Industriestandort entwickeln ... 5
1.1 Konzepte für klimaneutrale Produktion entwickeln und Unternehmen bei der Umsetzung unterstützen ... 5
1.2 Unterstützung bei der Bilanzierung von Energie- und Materialflüssen ... 9
1.3 Nutzbarmachung der Wasserstoff-Potenziale für die Leipziger Fahrzeugindustrie ... 10
2 Gute Arbeit und Fachkräfte als Schlüsselfaktoren für wirtschaftlichen Erfolg ... 12
2.1 Sozialpartnerschaften stärken, Gute Arbeit sichern und Mitbestimmung fördern ... 12
2.2 Bildungsangebote zukunftsgerichtet erweitern und Orientierung geben ... 15
2.3 Ausbau von Kooperationen zwischen Universitäten, Fachhochschulen, Wissenschaftseinrichtungen und Unternehmen ... 21
2.4 Mobilisierung neuer Zielgruppen zur Fachkräftesicherung ... 22
3 Heute schon bereit für morgen: Mobilität in der Region Leipzig ... 25
3.1 Sichere, bezahlbare und für alle zugängliche Mobilität gewährleisten ... 25
3.2 Entwicklung und Erprobung innovativer Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen ... 27
3.3 Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur ... 30
4 Vorreiter für neue Wertschöpfung in der Kreislaufwirtschaft ... 32
4.1 Initiativen der Kreislaufwirtschaft mit der Fahrzeugindustrie und IT-Dienstleistungen verbinden ... 32
4.2 Synergien bei der Transformation der Fahrzeugindustrie, des Energiesektors und der chemischen Industrie erzeugen ... 35
5 IT und Software: Schlüsseltechnologien der Zukunft ... 37
5.1 Weiterentwicklung von Unternehmen der Fahrzeugbranche zu softwarebezogenen Unternehmen ... 37
5.2 Unterstützung von neuen Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor und Wegbereiter von IT-Unternehmen zu Dienstleistern der Fahrzeugindustrie ... 40
6 Strukturen und Standortbedingungen zur Entwicklung der Automotive- und Mobilitätsregion Leipzig nachhaltig stärken ... 42
6.1 Synergien mit weiteren zukunftsträchtigen Sektoren herstellen und von anderen Innovationsökosystemen lernen ... 42
6.2 Verstetigung des Netzwerks und Ausbau zur zentralen Anlaufstelle für die regionale Fahrzeugindustrie ... 45
7 MoLeWa-Publikationen zum Thema ... 47

Zusammenfassung

Das Transformationsnetzwerk Mobilität – Leipzig im Wandel (MoLeWa) leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Fahrzeugindustrie und der Mobilität am Wirtschaftsstandort Leipzig und den umliegenden Landkreisen Nordsachsen und Leipzig. In der vorliegenden zweiten Fassung der MoLeWa-Transformationsstrategie sind wesentliche Zielstellungen, markante regionale Ausgangslagen und konkrete Maßnahmen des Netzwerks dargestellt. Darüber hinaus werden, ausgehend von der im Konsortium gesammelten Expertise und den erkannten Bedarfen, zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven – über 2025 hinaus – illustriert. Die Ausführungen sind an folgenden sechs Leitthemen, die die Arbeit von MoLeWa prägen, ausgerichtet:

- Die Region Leipzig soll sich zum **klimaneutralen Industriestandort** weiterentwickeln. MoLeWa unterstützt Unternehmen dabei, Konzepte für klimaneutrale Produktion und Wertschöpfung zu erarbeiten und umzusetzen. Hierzu gehören insbesondere die Unterstützung bei der Bilanzierung von Energie- und Materialflüssen und das gemeinsame Engagement, die in der Region vorhandenen Potenziale von Wasserstoff für die Leipziger Fahrzeugindustrie nutzbar zu machen.
- **Gute Arbeit und Fachkräfte** sind Schlüsselfaktoren für den wirtschaftlichen Erfolg. In diesem Sinne stärkt MoLeWa Sozialpartnerschaften, trägt zur Gestaltung guter Arbeitsbedingungen und fairer Löhne bei und fördert betriebliche Mitbestimmung in der Fahrzeugindustrie. Zudem leistet MoLeWa Beiträge zur Personalentwicklung und zur Weiterentwicklung der regionalen Bildungslandschaft, baut Kooperationen auf bzw. aus und stärkt Maßnahmen zur Mobilisierung neuer Zielgruppen zur Fachkräftesicherung. Hierbei steht auch Weiterbildung zum nachhaltigen Umgang mit neuen Technologien und Innovationen im Fokus.
- MoLeWa setzt sich dafür ein, sichere, bezahlbare und für alle zugängliche **Mobilitätsangebote** in der Region Leipzig zu gewährleisten. Dabei werden innovative Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen entwickelt und erprobt sowie Impulse für den Ausbau der Lade- und Netzinfrastruktur gesetzt.
- MoLeWa arbeitet daran mit, die umfassenden regionalen Potenziale in der **Kreislaufwirtschaft** besser auszuschöpfen, insbesondere durch Kooperationen zwischen der Fahrzeug- und Verwertungsindustrie, IT-Dienstleistern, dem Energiesektor und der Chemieindustrie. Mit diesen Synergien werden die Grundlagen für zukunftsträchtige und klimaneutrale Wertschöpfung in der Region geschaffen.
- Im Bereich **IT und Software** fokussiert sich MoLeWa auf zwei Schwerpunkte. Erstens unterstützt das Netzwerk Unternehmen der Fahrzeugbranche dabei, sich zu software- und datenbezogenen Unternehmen weiterzuentwickeln und so die digitale Transformation zu bewältigen. Zweitens leistet MoLeWa Hilfestellung, wenn es darum geht, neue (digitale) Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor zu entwickeln bzw. zu skalieren und Geschäftsbeziehungen zwischen regionalen IT-Dienstleistern und der Fahrzeugbranche zu stärken.
- Das MoLeWa-Konsortium bündelt seine Kräfte, um sich als **starkes und kompetentes Netzwerk für die Mobilitätsregion Leipzig** nachhaltig zu etablieren. Es soll sich zur zentralen Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Transformation der Fahrzeugindustrie und der Mobilität fest etablieren und weiterentwickeln, um für die Region neue Zukunftsperspektiven zu eröffnen.

Präambel

Seit Sommer 2022 werden im Bundesgebiet regionale Transformationsnetzwerke gefördert. Diese haben zur Aufgabe, die regionale Fahrzeugindustrie auf ihrem komplexen Transformationspfad zu unterstützen. In der Region Leipzig nahm das Netzwerk Mobilität – Leipzig im Wandel (MoLeWa) seine Arbeit auf. Folgende Partner haben sich dabei zusammengeschlossen und ihre vielfältigen Kompetenzen eingebracht:

- Agentur für Arbeit Leipzig
- Agentur für Innovationsförderung und Technologietransfer (AGIL; bis Juni 2025)
- Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig
- Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD; Konsortialführer)
- Berufsfortbildungswerk Gemeinnützige Bildungseinrichtung des DGB (bfw)
- IG Metall Leipzig
- Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig
- Universität Leipzig (Institut für Wirtschaftsinformatik und Lehrstuhl für Innovationsmanagement und Innovationsökonomik)
- Cluster IT Mitteldeutschland (assoziierter Partner)
- Netzwerk Logistik Mitteldeutschland (assoziierter Partner)

Als wichtige Leitlinie für die gemeinsame Arbeit haben die Konsortialpartner eine Transformationsstrategie erarbeitet. Die Erstfassung wurde Ende 2023 veröffentlicht. Zwei Jahre später liegt nun eine aktualisierte Fassung vor. Bei der Überarbeitung wurden neue Erkenntnisse und kontextuelle Veränderungen berücksichtigt und der Blick für zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsaufgaben geschärft.

Die Gliederung der Strategie orientiert sich an den übergeordneten Themen und dazugehörigen Unterthemen, denen sich MoLeWa angenommen hat. Jedes Unterthema enthält vier Abschnitte. Am Anfang steht jeweils – abgeleitet von dem im Juni 2023 durch das MoLeWa-Konsortium veröffentlichten Leitbild – die übergeordnete Zielstellung. Dabei wird dargestellt, wohin es mit dem Automobilstandort und der Mobilitätsregion Leipzig in den kommenden Jahren gehen soll. Zweitens wird auf Grundlage der Erkenntnisse aus der MoLeWa-Arbeit der Status-Quo dargelegt. Dabei wird das regionale Profil der Fahrzeugindustrie und des Mobilitätsstandorts sichtbar gemacht und erläutert, wo besondere Entwicklungspotenziale aber auch Herausforderungen liegen. Drittens wird gezeigt, mit welchen konkreten Maßnahmen MoLeWa den identifizierten Herausforderungen entgegengetreten ist und so einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Region leistet. Viertens wird der Blick in die Zukunft geschärft, indem, aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen und gesammelten Erfahrungen, konkrete MoLeWa-Maßnahmen über 2025 hinaus sowie weiterreichende Gestaltungsperspektiven für die Region aufgezeigt werden.

Im Zuge der Erarbeitung der Transformationsstrategie hat sich offenbart, dass Transformation ein langfristiger und anspruchsvoller Prozess ist, bei dem die herausgeforderten Akteure eine breite und nachhaltige Unterstützung benötigen. Vor diesem Hintergrund bildet die Transformationsstrategie nicht nur eine wichtige Grundlage für die Arbeit der MoLeWa-Konsortialpartner, sondern ist zugleich eine Einladung zur Mitwirkung für all jene, die ihren Beitrag zur Weiterentwicklung des Automobilstandorts und der Mobilitätsregion Leipzig leisten möchten.

Eine anregende Lektüre wünscht das MoLeWa-Konsortium.

1 Die Region Leipzig zum klimaneutralen Industriestandort entwickeln

1.1 Konzepte für klimaneutrale Produktion entwickeln und Unternehmen bei der Umsetzung unterstützen

Zielstellung

Mit wissenschaftlicher Unterstützung, aber auch durch die Förderung von Pilotanwendungen und Machbarkeitskonzepten werden die Grundlagen dafür gelegt, einen gemeinsamen Prozess zwischen Herstellern und Zulieferern zu organisieren, um die Produktion sowie die vor- und nachgelagerten Bereiche der Wertschöpfung möglichst schnell klimaneutral zu gestalten. Wir wollen gezielt Investitionsbedarfe identifizieren, um eine schnelle Dekarbonisierung für den gesamten Produktionsprozess zu erreichen. Ein besonderes Anliegen ist es, gemeinsam mit Unternehmen in Reallaboren Konzepte zur Entwicklung klimaneutraler Produktionsprozesse und Rohstoffeffizienz zu erarbeiten, um dort innovative Technologien oder Geschäftsmodelle unter realen Konditionen zu testen.

Status-Quo

In der MoLeWa-Arbeit ist deutlich geworden, dass die Unternehmen der automobilen Wertschöpfung unterschiedlich gut mit der Umstellung auf klimaneutrale Mobilität zurechtkommen. Einige etablierte Unternehmen konnten ihre Geschäftsmodelle umstellen bzw. erweitern. Dies ist beispielsweise bei den großen Automobilherstellern der Fall. In den Werken von Porsche und BMW ist der Anteil an gefertigten Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb in den vergangenen Jahren gewachsen. Neue (vollelektrische) Modelle sind hinzugekommen. Bei BMW wurden Produktionslinien zum Zusammenführen von Batteriezellen zu Batteriemodulen, zur Batteriemontage und zum Lackieren von Batteriezellen eingerichtet und ein Batterie-Logistikzentrum gebaut.

Vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) ist die Umstellung bisher allerdings nur in Ansätzen gelungen. Weitere sehen sich mit ernsthaften Existenzsorgen konfrontiert (Jahn & Thiel 2024, S. 11f.). Dabei hat sich bei vielen besonders herausgeforderten Unternehmen eine heikle Konstellation offenbart: Auf der einen Seite sind sie stark auf ihre Geschäftsmodelle fixiert und befinden sich in großer Abhängigkeit von wenigen bzw. einem Abnehmer(n). Auf der anderen Seite sehen sie ihre Geschäftsmodelle zunehmend gefährdet, da diese im Zuge der schrittweisen Umstellung auf E-Mobilität absehbar an Relevanz verlieren. Gleichzeitig fehlen Kapazitäten (allen voran Zeit, personelle und finanzielle Ressourcen) wie auch Know-how, um sich alternativen Geschäftsmodellen zuzuwenden und sich im Feld der klimaneutralen Mobilität neu zu positionieren. Mit entsprechenden Herausforderungen sehen sich nicht nur produzierende Unternehmen konfrontiert, sondern auch viele Dienstleistungsbetriebe wie etwa Kfz-Werkstätten. So scheuen insbesondere freie Werkstätten die Umstellung auf bzw. Erweiterung um E-Mobilität, da sie erhebliche Investitionen in Ausstattung und einen hohen Zeit- und Kostenaufwand für Bildungsmaßnahmen befürchten (Conomic 2024, S. 16). Hinzu kommt, dass es vielen KMU an wirksamen Mitbestimmungsstrukturen mangelt und daher Impulse vonseiten der Beschäftigten, Geschäftsmodelle nachhaltig umzustellen, fehlen bzw. keine Adressaten finden.

Für viele Unternehmen der Fahrzeugindustrie stellt es eine große Hürde dar, ihre Produktionsprozesse und Lieferverflechtungen klimaneutral auszurichten. Im Zuge des Ukrainekrieges, durch den die Risiken der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern deutlich zutage getreten sind, haben diese Themen für

MoLeWa eine zusätzliche Relevanz erhalten. In der Region gibt es bereits eine Reihe guter Ansätze, wie die Umstellung auf klimaneutrale Produktion gelingen kann. So setzt BMW am Standort Leipzig die Initiative „Strategische Stoßrichtung Nachhaltigkeit“ um. Zu den Zielen gehört, bis zum Jahr 2028 weitgehend ohne den Einsatz fossiler Energieträger auszukommen. Bereits heute stammt ein Teil des in der Fabrik benötigten Stroms aus vier, auf dem Werksgelände befindlichen Windkraftanlagen. Um überschüssige Energie zu speichern, kommen Hochvolt-Batterien aus ausgedienten E-Autos zum Einsatz. Im Gegensatz zu großen Unternehmen haben insbesondere KMU noch erhebliche Unterstützungsbedarfe, wenn es um die Umstellung auf klimaneutrale Produktion geht (Entreprenerdy 2025; Wachsmuth-Pohle et al. 2024).

Als weitere Herausforderung hat sich gezeigt, dass es vielen Unternehmen kaum gelingt, den Überblick über gesetzliche Vorgaben (etwa zu Recyclingquoten, zum Nachweis von Emissionen und zur Lieferkettensorgfalt) zu behalten, diesen nachzukommen und entsprechende Maßnahmen termingerecht umzusetzen. Da die Vorgaben einem fortwährenden Wandel unterliegen und vermehrt auch für KMU gelten (vgl. Christen & Haunstein 2024), müssen entsprechende Informationen kontinuierlich aktualisiert und an die Unternehmen herangetragen werden. Zugleich setzt der Umstieg auf klimaneutrale Produktion zum Teil beträchtliche Investitionen voraus. Regional ansässige KMU verfügen oftmals nicht über die notwendigen finanziellen Mittel, um diese zu stemmen.

Beiträge von MoLeWa

Die **Universität Leipzig** hat Reallabore im Bereich Intrapreneurship entwickelt, die seit 2024 mit Unterstützung des **ACOD** und von Entreprenerdy weiter ausgestaltet werden (Schmidt et al. 2025). Ziel dabei ist es, durch ein strukturiertes und wissenschaftlich bewährtes Vorgehen KMU in der Region mit den notwendigen Werkzeugen zur Entwicklung möglichst klimaneutraler Produkt- und Prozessinnovationen auszustatten. Wirkungsvolle Methoden bzw. Handlungsansätze sind dabei u. a. Design Thinking, VRIO (Valuable, Rare, Inimitable, Organized) und Effectuation. Im Rahmen verschiedener Fallstudien zum Thema Digitalisierung kooperiert die **Universität Leipzig** u. a. mit dem Institut für Angewandte Informatik (InfAI), um bspw. eine intelligente Energiemanagementplattform zur Visualisierung und KI-basierten Optimierung von Energieflüssen mit Praxispartnern zu erproben. Von den gesammelten Erfahrungen im regionalen Kontext werden wertvolle Anregungen darüber generiert, wie ähnlich geartete Reallabore auf regionaler-, Landes- und Bundes-Ebene umgesetzt werden können. Somit erlauben die Reallabore die weitere Nutzung der Konzepte über MoLeWa hinaus.

Die **IHK zu Leipzig** setzt sich dafür ein, dass für Reallabore ein innovationsfreundliches Klima, neue Freiräume zur Erprobung und neue Anwendungsfelder geschaffen werden. Hierbei wird nicht zuletzt die bundespolitische Ebene adressiert. So brachte sich die **IHK zu Leipzig** in enger Abstimmung mit der Deutschen Industrie und Handelskammer (DIHK) seit 2023 in die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) begonnene Konsultation zum Reallabore-Gesetz ein, welches das Bundeskabinett im November 2024 zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Erprobung von Innovationen in Reallaboren beschlossen hat. Zudem unterstützt die **IHK zu Leipzig** Unternehmen, wenn es darum geht, die sich wandelnden staatlichen Vorgaben (z. B. zum Klimaschutz) zu überblicken. Dazu werden u. a. regelmäßig Informationsveranstaltungen angeboten. Mit dem Anliegen, einen Überblick über die regulatorischen Rahmenbedingungen und die Strategien der OEM im Kontext von Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu geben, hat das **bfw** in Zusammenarbeit mit dem Regionalen Transformationsnetzwerk der Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Berlin-Brandenburg (ReTraNetz-BB) eine Broschüre zum Thema veröffentlicht (Christen & Haunstein 2024).

Das **Amt für Wirtschaftsförderung** der Stadt Leipzig nimmt sich der Frage an, welche Bedarfe sich aus den aktuellen Trends der Automobilindustrie für den Wirtschaftsstandort Leipzig ableiten lassen. Dafür wurden in einer Studie relevante Standortfaktoren in unterschiedlichen Szenarien ermittelt. Im Rahmen der Standortstudie wurde in einem mehrstufigen, partizipativen Prozess mit einer engen und regelmäßigen Einbeziehung von Expertinnen und Experten aus der Unternehmenslandschaft sowie weiteren Stakeholdern im Automotive-Sektor konkrete Handlungsfelder ermittelt und entsprechende Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Ein Fokus lag dabei auf für die Stadt Leipzig wichtige Gewerbegebiete (siehe dazu Abschnitt 6.1).

Neben den produzierenden Unternehmen spüren auch viele Dienstleistungsbetriebe aus dem Automobil-Bereich einen hohen Transformationsdruck. Dies gilt nicht zuletzt für Kfz-Werkstätten. Das **bfw** hat, aufbauend auf den Erkenntnissen einer zum Thema beauftragten Studie (Conomic 2024), gemeinsam mit der regionalen Kfz-Innung und dem Bildungs- und Technologiezentrum (BTZ) der Handwerkskammer zu Leipzig einen Workshop zur E-Mobilität organisiert. Dabei wurden u. a. Erkenntnisse und Erfahrungen darüber geteilt, welche Investitionen und (Bildungs-)Maßnahmen in Werkstätten erforderlich sind, damit in diesen (auch) E-Autos repariert werden können.

Der **ACOD** hat eine Studie zum Bekanntheitsgrad von Ansätzen zur ressourceneffizienten Produktion in regionalen Zulieferbetrieben durchgeführt. Ziel der Untersuchung war es, ein tieferes Verständnis für unternehmensspezifische Herausforderungen, Bedarfe und Handlungslogiken im Kontext der Ressourceneffizienz zu erlangen. Hierzu wurde eine standardisierte Online-Befragung unter Unternehmen der automobilen Wertschöpfungskette in der Region Leipzig durchgeführt und durch einen Workshop mit regionalen Stakeholdern ergänzt. Die Ergebnisse zeigen, dass ressourceneffiziente Produktion in vielen Unternehmen strategisch verankert ist, zugleich jedoch ein erheblicher Bedarf an Orientierung und Unterstützung bei der praktischen Umsetzung besteht. Insbesondere KMU stehen dabei vor besonderen Herausforderungen – etwa beim Aufbau notwendiger Kompetenzen, bei der Integration digitaler Lösungen oder der Erschließung zirkulärer Geschäftsmodelle. Der Bericht liefert konkrete Empfehlungen zur Beschleunigung der Transformation, etwa durch digitale Qualifizierungsangebote, die Förderung anwendungsnaher Pilotprojekte sowie Maßnahmen zur Investitionssicherheit.

<u>Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven</u>

MoLeWa wird auch über 2025 hinaus als Impulsgeber und Wegbereiter für produktbezogene Innovationen in der Automotive-Industrie in der Region Leipzig fungieren. Hierfür wird das zuvor entwickelte Intrapreneurship-Reallabor der **Universität Leipzig** (Schmidt et al. 2025) weiterhin Anwendung finden und geschärft. Es werden weitere bedarfsorientierte Workshops mit KMU durchgeführt, die die Generierung innovativer Produktideen und Change-Management-Prozesse fördern. Der bestehende konzeptionelle Leitfaden für die Gestaltung der Workshops wird anhand der bisherigen Erfahrungen und Ergebnisse weiterentwickelt und auf die spezifischen Bedürfnisse der regionalen KMU zugeschnitten. Die Anwendung einer aktivitätsbezogenen Methode und die Zusammenarbeit mit der Entreprenerdy GmbH ermöglichen eine gezielte Unterstützung iterativer Innovationsprozesse in den Unternehmen.

Zusätzlich sollen im Jahr 2026 noch aktiver Technologietransferprojekte initiiert werden, um den Transfer wissenschaftlicher Erkenntnisse in die regionale Wirtschaft zu stärken. In Workshops und Abstimmungsrunden zwischen wissenschaftlichen Partnern und KMU werden weitere, aktuellere Entwicklungsheraus-

forderungen identifiziert und mit bestehenden Forschungsergebnissen abgeglichen. Daraus werden konkrete Technologietransferpotenziale abgeleitet und in Umsetzungs- und Pilotprojekten aufgegriffen. Ziel ist es, vielversprechende Produktideen frühzeitig in anwendungsorientierte Transferprojekte zu überführen. Ergänzend werden passende Förderinstrumente genutzt, um die regionale Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken. Zudem wird eine Vernetzung mit anderen Forschungs- und Industrieprojekten, wie bspw. SAFELOOP in der Kreislaufwirtschaft, für die Auslotung von zukünftigen Potenzialen angestrebt. Durch die gesammelten Erfahrungswerte bis Ende 2025 ergibt sich zukünftig ein besonderer Fokus auf die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards, die Organisation von grundlegenden Change-Management-Prozessen in Unternehmen sowie das Lernen durch andere Kontexte (Cross-Innovation). Weiterhin wird durch die angestrebte Zertifizierung von Innovations-Mentorinnen und -Mentoren ein kontinuierlicher Einsatz des erlernten Vorgehens und Wissens nach Abschluss des Intrapreneurship-Reallabors möglich.

Eine weitere, für 2026 vorgesehene Maßnahme ist die Entwicklung eines modular angelegten ESG-Leitfadens (Environment, Social, Governance). Im Zentrum steht ein digitales Tool zur intelligenten Vorauswahl relevanter ESG-Kriterien. Es analysiert auf Basis zentraler Unternehmensdaten – wie Branche, Unternehmensgröße, geografische Tätigkeitsschwerpunkte und Fähigkeit zur Umsetzung / Erfüllung regulatorischer Vorgaben – jene Themenfelder, die vom Unternehmen prioritär behandelt werden sollten. Nachdem das Tool entwickelt wurde, soll dieses in Form einer Fallstudie bei einem Unternehmen der Region Leipzig erprobt werden. Ziel ist es, die methodischen Anforderungen der sogenannten „doppelten Wesentlichkeit“ (Bewertung von Risiken für das Unternehmen selbst wie auch Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft) greifbar zu machen, Stolpersteine zu identifizieren und praxistaugliche Lösungen zu dokumentieren. Die Erkenntnisse aus der Pilotierung werden genutzt, um eine Schritt-für-Schritt-Anleitung zu entwickeln, mit der insbesondere KMU in die Lage versetzt werden, die ESG-Wesentlichkeitsanalyse eigenständig und regelkonform durchzuführen. Ergänzend ist vorgesehen, Beratungsangebote und Workshops zur Vertiefung anzubieten. Perspektivisch soll das Tool in bestehende MoLeWa-Formate integriert und bei erfolgreicher Erprobung auch auf angrenzende Branchen übertragbar gemacht werden.

Die Umsetzung des ESG-Leitfadens soll eng mit den bestehenden Intrapreneurship-Reallaboren verknüpft werden. Diese bieten einen geschützten Raum, in dem Mitarbeitende unternehmerisches Denken entwickeln und neue Lösungsansätze für komplexe Transformationsaufgaben erproben können. Ziel ist es, das Thema ESG nicht als zusätzliche Berichtspflicht, sondern als strategische Gestaltungsaufgabe im Unternehmen zu verankern. In diesem Kontext sollen unter Anleitung erfahrener Coaches erste ESG-Initiativen aus dem Unternehmen heraus entwickelt, getestet und validiert werden – zum Beispiel zur Optimierung von Ressourcennutzung, Lieferkettenanalyse oder Sozialstandards. Die Verbindung von ESG-Leitfaden und Intrapreneurship-Ansatz erlaubt es, betriebliche Transformationskompetenzen zu stärken, Mitarbeitende aktiv einzubinden und die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen mit Innovationsprozessen zu verzahnen. Der ESG-Leitfaden dient dabei als methodische Grundlage und Orientierung, die Reallabore als Katalysator für Umsetzung und Akzeptanz.

Zusätzlich zu den hier geschilderten konkreten Maßnahmen sollte zukünftig ein noch stärkerer Fokus auf die Unterstützung von Unternehmen bei der Umsetzung (neuer) regulatorischer Vorgaben und Berichtspflichten gelegt werden. Als Formate kommen regelmäßige Informations- und Beratungsangebote in Betracht, etwa zum EU-Lieferkettengesetz, zur EU-Batterieverordnung und zur EU-Öko-Designrichtlinie.

Wichtig bei der Ausgestaltung dieser Angebote ist, dass sie auf die sehr individuellen Bedingungen und Situationen der einzelnen Unternehmen eingehen.

1.2 Unterstützung bei der Bilanzierung von Energie- und Materialflüssen

Zielstellung

Die Unternehmen sollen in die Lage versetzt werden, eine vollständige Transparenz ihrer Energie- und Materialflüsse zu schaffen, und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Status-Quo

Unternehmen sind angehalten, Energie effizient einzusetzen und für eine ressourcenschonende Produktion zu sorgen. Hierzu tragen nicht zuletzt gesetzliche Regulierungen auf Bundes- und EU-Ebene bei, wonach Unternehmen verstärkt Klimaschutzvorgaben und Umweltstandards einhalten oder alternativ Kompensations- bzw. Strafzahlungen leisten müssen. In den kommenden Jahren werden zunehmend auch kleinere Unternehmen von diesen Regulierungen betroffen sein. Um ressourcensparend und klimafreundlich wirtschaften zu können, und somit wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen Unternehmen eine vollständige Transparenz ihrer Energie- und Materialflüsse erlangen. Der CO_2-Ausstoß in der eigenen Produktion muss gemessen und digital aufgezeichnet werden. Zudem müssen auch die Emissionen der Vorprodukte nachverfolgt, erfasst und bei der Erstellung des eigenen CO_2-Fußabdrucks berücksichtigt werden. In der MoLeWa-Arbeit ist deutlich geworden, dass diese komplexe Aufgabe insbesondere für KMU, die kein eigenes Personal hierfür einstellen können, erhebliche Herausforderungen birgt. Sie verfügen häufig nicht über ausreichend Know-how und personelle Ressourcen, um ihre (CO_2-)Emissionen zu bilanzieren und darauf aufbauend Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Senkung der Ausstöße umzusetzen (Wachsmuth-Pohle et al. 2024). Zudem fehlt vielen KMU das Wissen über Akteure der Region, die entsprechende Leistungen zur Bilanzierung von Energie- und Materialflüssen anbieten.

Beiträge von MoLeWa

Die **Universität Leipzig** unterstützt den Aufbau digitaler Plattformen, die Energie- und Materialflüsse mittels Sensorik erfassen, visualisieren und intelligent auswerten können. Die zentrale Herausforderung besteht darin, dass dies über verschiedene Schnittstellen und Kommunikationsprotokolle hinweg erfolgen muss. Die **Universität Leipzig** erprobte im MoLeWa-Kontext mit verschiedenen Praxispartnern die Potenziale derartiger Plattformen im Rahmen von Fallstudien.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Im Rahmen der Fallstudie „Intelligente Analyse betrieblicher Energiedaten“ werden seit 2025 kontinuierlich betriebliche Energiedaten gesammelt und es wurden erste Auswertungen nach unterschiedlichen Kriterien (z. B. Kosten, Erträge, CO_2-Emissionen) durchgeführt. Im Zuge dessen sind in Zusammenarbeit mit einem Partnerunternehmen weitere als relevant eingestufte Fragestellungen identifiziert worden, die 2026 adressiert werden sollen. So geht es bspw. um eine genauere Bewertung der KI-Potenziale bei der Erhöhung der Eigennutzung selbst produzierten Stroms in Zeiten, in denen betriebsbedingt weniger Stromverbrauch zu verzeichnen ist. Ein weiteres Beispiel betrifft die Untersuchung einer effizienteren Nutzung elektrischer Luftwärmepumpen für die Beheizung von Büroräumen. Es handelt sich hierbei nicht

um Fragestellungen, die allein für das Partnerunternehmen relevant sind, sondern um allgemeine Potenzialabschätzungen, wie digitale Technologien zu einer ressourcenschonenden Produktion beitragen können.

Grundsätzlich besteht bei der Bilanzierung von Energie- und Materialflüssen nach wie vor großer Handlungsbedarf. So ist es erforderlich, eine weitergehende Sensibilisierung von Unternehmen hinsichtlich der ökologischen und ökonomischen Vorteile, die etwa mit der Einführung von Energiemanagementsystemen einhergehen, zu leisten. Mittels Best-Practice-Beispielen sollten die Möglichkeiten digitaler Technologien aufgezeigt und – daran anknüpfend – konkrete Formate, die Unternehmen bei der Identifizierung, Evaluierung, Auswahl und Einführung digitaler Technologien (z. B. Messsysteme, Sensorik und Energiemanagementplattformen) unterstützen, entwickelt werden. Nicht zuletzt muss es darum gehen, Forschungskooperationen zur Entwicklung individueller Lösungen für die systematische Erfassung und intelligente Optimierung betrieblicher Energie- und Materialflüsse zu fördern bzw. zu intensivieren.

1.3 Nutzbarmachung der Wasserstoff-Potenziale für die Leipziger Fahrzeugindustrie

Zielstellung

Unternehmen benötigen eine leistungsfähige Infrastruktur für Erneuerbare Energien und Wasserstoff. Die Kapazitäten zur Erzeugung müssen deutlich ausgebaut werden und die Netze und Speicher für die neuen Aufgaben gerüstet sein. Wir setzen uns dafür ein, dass die Wasserstoffinfrastruktur ausgebaut und der sogenannten Wasserstoffring um Leipzig geschlossen wird, sodass jedes Unternehmen, welches seine Produktion auf Wasserstoff umstellen will, an das Pipelinenetz angeschlossen werden kann.

Status-Quo

Das Mitteldeutsche Revier – und somit auch die Region Leipzig – will sich auch zukünftig als Energieregion profilieren. Insbesondere im Bereich Grüner Wasserstoff ist die Region gut positioniert und bietet große Potenziale für Wertschöpfung und Beschäftigung (Klement & Schösser 2023, S. 13; Wachsmuth-Pohle et al. 2024, S. 20f.). Auch in der Fahrzeugindustrie bietet Wasserstoff vielversprechende Lösungsansätze. Zum einen kann Grüner Wasserstoff im Kontext der Antriebswende zum Einsatz kommen. Dabei ist in der MoLeWa-Arbeit deutlich geworden, dass Wasserstoff vor allem dort zum Einsatz kommen wird, wo batterieelektrische Antriebe an ihre Grenzen stoßen. Als Anwendungsfall ist der Schwerlastbereich zu nennen.

Zum anderen ist Grüner Wasserstoff insbesondere geeignet, um zur Dekarbonisierung industrieller Prozesse beizutragen. Dahingehend konnten bereits erste Erfahrungen in der Region gesammelt und erfolgreiche Pilotanwendungen umgesetzt werden. So setzt BMW verstärkt auf Wasserstoff-Technologien in der Produktion und Logistik. In der Lackiererei kommen Wasserstoff-Brenner zur Lack-Trocknung zum Einsatz. Auf dem Werksgelände bewegen sich wasserstoff-betriebene Flurförderfahrzeuge, die an mehreren Tankstationen vor Ort befüllt werden können. 2025 startete BMW in seinem Leipziger Werk zudem ein Pilotprojekt zum Einsatz von Brennstoffzellen-Lkw. Damit unterstreicht das Unternehmen seine Ambitionen, verstärkt auf Wasserstoff als Bestandteil einer nachhaltigen Transportlogistik zu setzen.

Beiträge von MoLeWa

Das MoLeWa-Konsortium hat die Bedeutung von Wasserstoff, speziell für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum, erkannt. In den vergangenen Jahren haben sich bereits tragfähige Netzwerke in der Region

etabliert. Hervorzuheben ist das Netzwerk HYPOS, in dem wesentliche Akteure der Region zum Thema eingebunden sind, das als Multiplikator fungiert und bereits einen reichen Erfahrungsschatz hinsichtlich möglicher Anwendungsfälle und wirtschaftlicher Potenziale gesammelt hat. MoLeWa-Partner haben sich in dieses Netzwerk eingebracht und sich für den Hochlauf der Wasserstoff-Wirtschaft im mitteldeutschen Raum, speziell mit Bezug zur Fahrzeugindustrie, stark gemacht.

Die **IHK zu Leipzig** begleitet und unterstützt Vorhaben zum Aufbau einer regionalen Wasserstoff-Wirtschaft und nimmt im Rahmen ihrer Möglichkeiten Einfluss auf Rahmenbedingungen. Dies betrifft insbesondere das Hinwirken auf den Einsatz öffentlicher Fördermittel (u. a. IPCEI – Important Project of Common European Interest; JTF – Just Transition Fund; InvKG – Investitionsgesetz Kohleregionen) für den Auf- und Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur in der Region. Die **IHK zu Leipzig** stellt interessierten Unternehmen, die ihr Engagement im Wasserstoff-Bereich ausbauen wollen, Informationen bereit, etwa zu aktuellen gesetzlichen sowie förderpolitischen Veränderungen. Zudem bietet sie ihren Mitgliedsunternehmen Beratungsleistungen zu Netzwerkaktivitäten und Förderprogrammen mit Bezug zum Strukturwandel an.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

MoLeWa kann künftig eine Brückenfunktion zwischen Fahrzeugindustrie, Wasserstoffwirtschaft und politischer Entscheidungsebene übernehmen. MoLeWa versteht sich dabei nicht als Konkurrenz, sondern als komplementärer Partner zu bestehenden Netzwerken wie HYPOS. Eine wichtige zukünftige Aufgabe ist es, die qualitativen und quantitativen Bedarfe der regionalen Fahrzeugindustrie und des Mobilitätssektors hinsichtlich der benötigten Wasserstoffinfrastruktur wie auch der benötigten Wasserstoffmengen systematisch zu erheben und an politische Entscheidungsträgerinnen und -träger sowie Akteure aus der Wasserstoff-Wirtschaft zu kommunizieren. Eine gezielte überregionale Vernetzung mit Technologieclustern wie dem ITZ H2 (Chemnitz), dem Transformations-Hub cH2ance (Chemnitz) und dem HySON-Institut (Sonneberg) sorgt dafür, dass aktuelle technologische Entwicklungen in die Bedarfsanalyse einfließen. Erkenntnisse aus der Region sollen in überregionale Strategieprozesse und Förderkulissen eingespeist werden. Hierfür werden dialogorientierte Formate genutzt. Vorgesehen sind u. a. Workshops mit Fahrzeugherstellern, Logistikunternehmen, Flotten- sowie Tankstellenbetreibern. Dabei sollen nicht nur Bedarfe, sondern auch infrastrukturelle Engpässe und Entwicklungspotenziale entlang der regionalen Wertschöpfungskette identifiziert und für die strategischen Planungen relevanter Stakeholder nutzbar gemacht werden. Die gewonnenen Daten sollen dazu beitragen, regionale Schwerpunkte für Wasserstoffanwendungen sichtbar zu machen und zentrale mit dezentralen Infrastrukturansätzen intelligent zu verknüpfen. MoLeWa leistet so zukünftig einen Beitrag zur Ausgestaltung eines bedarfsgerechten und wirtschaftlich tragfähigen Wasserstoffhochlauf im Kontext der regionalen Automotive-Industrie.

2 Gute Arbeit und Fachkräfte als Schlüsselfaktoren für wirtschaftlichen Erfolg

2.1 Sozialpartnerschaften stärken, Gute Arbeit sichern und Mitbestimmung fördern

Zielstellung

Die Unternehmen in der Region sollen sich als attraktive Arbeitgeber weiterentwickeln, die ihren Beschäftigten auf Augenhöhe begegnen, indem sie Mitbestimmung stärken, faire Löhne zahlen und gute Arbeitsbedingungen ermöglichen. Wir wollen die unterschiedlichen Expertisen bündeln und die Sozialpartnerschaft mit neuem Leben füllen.

Status-Quo

In der MoLeWa-Arbeit ist offenkundig geworden, dass Transformationsprozesse in der Fahrzeugindustrie, die damit einhergehenden Veränderungen von Arbeit und ungewisse Zukunftsperspektiven bei den Betroffenen häufig Verunsicherungen auslösen. Vielfach herrscht eine Sorge vor Beschäftigungsverlusten (Klement & Schösser 2023, S. 29). Um solchen Verunsicherungen entgegenzuwirken, ist es wichtig, Beschäftigte frühzeitig in Transformationsprozesse und -entscheidungen einzubinden. Hierzu gehört, Anregungen und Meinungen der Beschäftigten(-Vertretungen) zu berücksichtigen, Formate zur Mitbestimmung und Einflussnahme zu schaffen bzw. auszubauen und so den betriebsinternen Veränderungsgeist zu stärken (Klement & Schösser 2023, S. 37). Wo demokratisch gewählte Interessenvertretungen in Unternehmen fehlen, ist es für die Beschäftigten schwer, ihrer Unsicherheit Ausdruck zu verleihen. Sie fühlen sich nicht mitgenommen und haben formell keine Möglichkeit, aktiv an der Neuausrichtung des Unternehmens mitzuwirken. Entgegen der normativen Setzung – Mitbestimmung und Mitgestaltung sind wichtig – hat sich gezeigt, dass Beschäftigte und ihre Interessenvertretungen mehrheitlich wenig im Kontext betrieblicher Transformation eingebunden sind bzw. daran beteiligt werden. Folglich besteht in vielen Unternehmen dahingehend ein unausgeschöpftes Potenzial (Jahn & Thiel 2024, S. 28-30).

Beiträge von MoLeWa

Zukunftsfeste und fair entlohnte Arbeit zu sichern und betriebliche Mitbestimmung in der Automobilindustrie und darüber hinaus zu fördern sind wichtige Anliegen der **IG Metall Leipzig**. Sie arbeitet daran mit, dass der Transformationsdruck nicht zulasten der Beschäftigten geht, sondern – im Gegenteil – Beschäftigte eine Stimme haben, wenn es darum geht, zukunftssichere Arbeitsplätze zu erhalten und auszubauen. Dort, wo Mitbestimmungsstrukturen und Tarifverträge bisher fehlen, setzt sich die Gewerkschaft dafür ein, dass diese in den Betrieben etabliert werden. Und dort, wo Mitbestimmungsstrukturen vorhanden sind, wird ein Beitrag zu deren Stärkung geleistet – etwa im Rahmen von Delegiertenversammlungen und Vertrauensleute-Konferenzen.

Mit dem Netzwerk Arbeit und Innovation konnte die **IG Metall Leipzig** mit Unterstützung der Fachkräfteallianz der Stadt Leipzig ein Forum von und für Betriebsräte(n), Vertrauensleute und interessierte(n) Beschäftigte(n) schaffen. Das Netzwerk setzt sich für eine humane Arbeits- und Technikgestaltung ein und ist Ansprechpartner rund um die Digitalisierung von Arbeit. Im Kontext von MoLeWa hat das **bfw** eine Kooperation mit dem Netzwerk etabliert, dabei verschiedene Veranstaltungen wie Workshops mitorganisiert und mit Beiträgen rund um die Fahrzeugindustrie angereichert. Die behandelten Themenschwerpunkte erstreckten sich von strategischer Personalplanung über betriebliche Solidarität und Mitmensch-

lichkeit bis hin zum Umgang mit neuen, digitalen Technologien und Gefährdungsbeurteilungen im Betriebsalltag. Auch regulatorische Aspekte wie Nachhaltigkeitspflichten wurden aufgegriffen und hinsichtlich ihrer Bewandtnis für die Betriebsratsarbeit diskutiert.

Zudem hat das **bfw** in seinen Beratungsaktivitäten in enger Abstimmung mit der **IG Metall Leipzig** den sogenannten Zukunfts-Check in verschiedenen Unternehmen der automobilen Wertschöpfungskette zum Einsatz gebracht. Dabei handelt es sich um ein Workshop-Format, das darauf abzielt, Betriebsräte über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in ihrem Unternehmen ins Gespräch zu bringen. Mithilfe des Formates lassen sich strategische Ausrichtungen, Herausforderungen bei der Transformation und Zukunftsperspektiven von Betrieben genauer unter die Lupe nehmen. Durch die Workshops wurden bei Betriebsratsgremien eine verstärkte Sensibilität für Transformations-Belange erzeugt und konkrete Ansätze, wie sie einen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit ihrer Betriebe und der Arbeitsplätze leisten können, erarbeitet. Aufbauend auf den positiven Erfahrungen und dem positiven Feedback der Teilnehmenden wurden die Arbeitsergebnisse und die gewonnenen Erkenntnisse zusammengetragen, aufbereitet und in eine Broschüre überführt (Veröffentlichung ist für Oktober 2025 vorgesehen). Die Erkenntnisse aus den Zukunfts-Checks werden genutzt, um – auch über die einzelnen Betriebe hinaus – die Vorteile von Mitbestimmung und Guter Arbeit für Unternehmen herauszustellen.

Wie lassen sich darüber hinaus die Mitgestaltungsmöglichkeiten von Betriebsräten an Transformations- und Innovationsprozessen erweitern und – vor allem – institutionalisieren? Diese Frage trieb das **bfw** um. Hierzu wurden Optionen zum Aufbau einer sozialpartnerschaftlich getragenen Beratungsstruktur in Sachsen ausgelotet. Dabei wurde an die Idee sog. Technologieberatungsstellen (TBS) angeknüpft, die es in zahlreichen Bundesländern gibt. Dabei handelt es sich um feste, langfristig angelegte Anlaufstellen, die darauf ausgerichtet sind, Beschäftigte und ihre Interessenvertretungen branchenübergreifend dabei zu unterstützen, wirtschaftliche Strukturwandel- bzw. Transformationsprozesse sozialverträglich zu begleiten / zu gestalten und ihre Mitbestimmungsrechte und -pflichten wahrnehmen zu können. In Sachsen fehlt eine solche Stelle bisher. In Anbetracht der Tatsache, dass Sachsen in vielfältiger Weise von Transformationsprozessen betroffen ist (u. a. Braunkohleausstieg, Transformation der beschäftigungsintensiven Fahrzeug- und Zulieferindustrie, starke Ausprägung des demografischen Wandels), wurde ein besonderer Bedarf zur Einrichtung einer solchen Stelle erkannt. Auf dieser Basis wurde eine Studie erarbeitet und veröffentlicht, in der Umsetzungs- und Finanzierungswege zum Aufbau einer solchen Stelle skizziert sind. In der Summe ergab sich „eine vorsichtige, aber durchaus positive Prognose für die Machbarkeit einer Technologieberatungsstelle im Freistaat Sachsen“ (Haselberger & Leidereiter 2024, S. 22). Ausgehend von dieser Bewertung fanden verschiedene Austauschrunden, u. a. mit dem DGB und Vertreterinnen und Vertretern dessen Einzelgewerkschaften, statt, um die Möglichkeiten zur Finanzierung auszuloten und die thematische Ausrichtung abzustecken.

<u>Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven</u>

Die erfolgreiche und konstruktive Zusammenarbeit zwischen dem bfw, der IG Metall und dem Netzwerk Arbeit und Innovation soll auch 2026 und darüber hinaus im Kontext von MoLeWa fortgesetzt werden. Mit Blick auf das Jahr 2026 gibt es bereits Überlegungen zu thematischen Schwerpunkten. So sollen die anstehenden Betriebsratswahlen inhaltlich vorbereitet und begleitet werden. Weitere Themen in der engeren Auswahl sind: „Arbeitsschutz – Batterie“, eine Fortsetzung des Seminars „Betriebsräte gegen Menschenfeindlichkeit“ und „Agiles Management“. Die folgenden Steuerkreistreffen des Netzwerks werden

genutzt, um die inhaltliche Feinplanung für 2026, unter besonderer Berücksichtigung der Herausforderungen in der Automotive-Industrie, durchzuführen.

Auch im Jahr 2026 wird der Zukunfts-Check als Instrument zur Unterstützung betrieblicher Akteure eingesetzt. Zur weiteren Verbreitung des Formats soll die im Oktober 2025 fertiggestellte Broschüre genutzt werden. Diese bietet einerseits einen anschaulichen Einblick in die Inhalte, Einsatzmöglichkeiten und Vorteile des Zukunfts-Checks, andererseits vermittelt sie spannende Perspektiven auf übergreifende Trends. Diese Kombination soll weitere Interessenvertretungen ermutigen, das Format auch im eigenen Unternehmen anzuwenden. Im Zuge der turnusmäßigen Betriebsratswahlen in der ersten Hälfte 2026 werden voraussichtlich viele neue Betriebsratsgremien und Einzelpersonen gewählt. An dieser Stelle kann der Zukunfts-Check ein besonders hilfreiches Instrument sein, um die kommende Legislaturperiode strukturiert und strategisch zu beginnen. In engem Austausch mit der IG Metall sollen daher weitere Betriebe identifiziert werden, in denen ein Zukunfts-Check sinnvoll eingesetzt werden kann. Um zudem die spezifischen Bedarfe von Unternehmen im Kfz-Handwerk gezielter zu adressieren, soll eine Weiterentwicklung des Formats eingesetzt werden: der sogenannte Kfz-Zukunfts-Check. Dieses speziell angepasste Instrument zielt darauf ab, gemeinsam mit Interessen- und Unternehmensvertretungen eine fundierte Unternehmens- und Produktfeldanalyse durchzuführen. Auf dieser Grundlage kann die Zukunftsfähigkeit des jeweiligen Standorts oder Unternehmens bewertet und – falls erforderlich – durch gemeinsame Maßnahmen gezielt gestärkt werden. Gerade angesichts der tiefgreifenden Transformationsprozesse und großen Herausforderungen im Kfz-Handwerk soll der Kfz-Zukunfts-Check künftig als Ergänzung zum regulären Zukunfts-Check eingesetzt werden.

Durch die vorliegenden Erfahrungen mit dem Zukunfts-Check aus den vergangenen Jahren konnte MoLeWa nicht nur unternehmensübergreifende Trends wie z. B. Fachkräftemangel oder fehlende / mangelnde Personalplanung in vielen KMU der automobilen Wertschöpfungskette ausmachen. Klar wurde auch, dass durch die spezielle Situation im Automotive-Bereich (Wandel vom Verbrenner- zum Elektroantrieb) zusätzliche Herausforderungen für die gesamte Wertschöpfungskette – von den Zulieferern über die OEMs bis hin zu den Verwertern und Kfz-Werkstätten – bestehen. Um diesen enormen Veränderungen Rechnung zu tragen, braucht es gerade in den KMU, die vielfach nicht die nötigen Voraussetzungen mitbringen, um im laufenden Geschäft umfassende Neuausrichtungen umzusetzen, neue und innovative Ansätze. Dabei kommt dem bewährten Prinzip der Sozialpartnerschaft ein neuer Stellenwert zu. Um das große Potenzial der Beteiligung der Beschäftigten strategisch nutzbar zu machen, wurde durch die IG Metall das Instrument der „sozialpartnerschaftlichen Lernreise“ entwickelt und erprobt. Auch MoLeWa hat diese Chance erkannt: 2026 soll in enger Kooperation mit der IG Metall ein mittelständisches Unternehmen zur Teilnahme angeregt werden, um dort gemeinsam mit der Unternehmens- und Beschäftigtenvertretung zu arbeiten. Ziel des Formats ist es, auf kooperativem Weg, unter Einbezug und Beteiligung der Belegschaft sowie aller relevanten Akteure, mit wissenschaftlicher Begleitung eine umfassende Geschäfts- und Produktfeldanalyse zu erstellen, um zukünftige Perspektiven jenseits der Verbrennertechnologie zu erschließen. Dieser „Königsweg“ der sozialpartnerschaftlichen Zusammenarbeit hat großes Potenzial, gerade bei automobilen KMU, die Beschäftigungssicherung langfristig gemeinsam zu gestalten.

Im Jahr 2025 wurden durch MoLeWa (bfw), in enger Kooperation mit dem DGB Sachsen und Arbeit und Leben Sachsen, die Weichen für das Projekt TBS (siehe oben), finanziert über den Europäischen Sozialfonds, gestellt. Im Januar 2026 wird das Projekt die Arbeit aufnehmen und, unter dem Vorbild der bereits

in den alten Bundesländern bestehenden Technologieberatungsstellen, die Bedarfe von betrieblichen Interessenvertretungen in der Transformation zunächst evaluieren und im weiteren Projektverlauf adressieren. Um den Start des Projektes möglichst reibungslos zu gestalten, soll dieser durch MoLeWa inhaltlich flankiert werden. Dabei sollen sowohl die Erkenntnisse aus der 2024 durch MoLeWa erstellten Machbarkeitsstudie in die Beratungen einfließen, als auch die umfangreiche Erfahrung und Expertise von MoLeWa in Bezug auf die Bedarfe und Herausforderungen von Interessenvertretungen in der Transformation. Im zweiten Halbjahr 2026 ist darüber hinaus eine größere, gemeinsame Veranstaltung mit dem Projekt geplant, um auch auf institutioneller Ebene die Idee für eine TBS bei den etablierten Akteuren der sächsischen Berufsbildungslandschaft bekannt zu machen. Dabei kann das Projekt von dem über die vergangenen Jahre durch MoLeWa aufgebauten Netzwerk profitieren.

2.2 Bildungsangebote zukunftsgerichtet erweitern und Orientierung geben

Zielstellung

Wir setzen uns für praxisnahe Ausbildung und Weiterqualifizierung ein. Gemeinsam mit den Unternehmen der automobilen Wertschöpfungskette, Bildungseinrichtungen, Hochschulen, der Verwaltung und der Politik wollen wir zu einem modernen und innovativen Qualifizierungs-, Fort- und Weiterbildungsangebot beitragen. Wir unterstützen den Auf- und Ausbau betrieblicher Personalentwicklungs- und Weiterbildungskompetenzen und fördern den Ausbau von Lernprozessen und digitaler Bildung in den Unternehmen. Als Transformationsnetzwerk unterstützen wir die Unternehmen und Sozialpartner bei der Schließung branchenspezifischer Partnerschaftsverträge, auch um die Bereitstellung von Fördermitteln für Unternehmen und Beschäftigte besser zu koordinieren. Dabei unterstützt die Agentur für Arbeit Leipzig mit ihrem Beratungsangebot zur Qualifizierung und Beschäftigung. Wir legen einen besonderen Wert auf die Förderung von Future Skills und Green Skills, um die Beschäftigten bereits heute fit für die Aufgaben von morgen zu machen.

Status-Quo

Mit der Umstellung auf E-Mobilität, dem Bedeutungsgewinn digitaler Technologien und einem Trend zu mehr Nachhaltigkeit wandeln sich auch die Personal- und Bildungsbedarfe der Unternehmen. Hierbei kommt strategischer Personalplanung, Personalentwicklungsplanung und Weiterbildungsplanung eine besondere Bedeutung zu. In der Arbeit von MoLeWa ist deutlich geworden, dass entsprechende Planungsprozesse in vielen Unternehmen (insbesondere KMU) bisher nicht oder nur in Ansätzen verankert sind bzw. umgesetzt werden (Jahn & Thiel 2024, S. 18f.; Wink et al. 2025, S. 15). Eine Ursache liegt darin, dass Personalverantwortliche und Geschäftsführungen häufig kaum zeitliche Ressourcen dafür haben oder mit dieser Aufgabe überfordert sind. Auch auf die Frage, wohin sich das Geschäftsmodell in Zukunft entwickeln könnte und welche Kompetenzen und Qualifikationen die Beschäftigten hierzu bräuchten, herrscht häufig Unklarheit. Dies hat zur Folge, dass sich vermehrt Betriebsräte diesen Aufgaben annehmen. Damit Betriebsräte dafür gerüstet sind und es nicht zu einer Bürde wird, bedarf es Unterstützung und der richtigen Werkzeuge zur Mitbestimmung bei allen Fragen rund um Transformation und Bildung.

Eine damit im Zusammenhang stehende Aufgabe in der MoLeWa-Region lautet, das bestehende Know-how der Beschäftigten anschlussfähig für neue Arbeitsfelder zu machen und mit Blick auf innovative Technologien zu aktualisieren. Es ist davon auszugehen, dass Berufsfelder in der Regel nicht vollständig verschwinden, sondern Beschäftigte durch Zusatzqualifikationen und Weiterbildungen fit für die neuen

Anforderungen in ihrem Beruf gemacht werden müssen (Bernhardt et al. 2024, S. 6). Dabei kommt es nicht zuletzt auf sogenannte Future Skills, Green Skills und digitale Kompetenzen an. So ist in der Leipziger Fahrzeugindustrie mit einem wachsenden Weiterbildungsbedarf zu IT-Kompetenzen zu rechnen (Wink et al. 2025, S. 18). Besonders hybride Qualifikationen, die technisches Wissen und IT-Kompetenzen kombinieren, gewinnen an Relevanz (Bernhardt et al. 2024, S. 44). Dies kommt bspw. bei Kfz-Werkstätten zum Tragen: Die zunehmende Digitalisierung an den Fahrzeugen selbst, bei der Messtechnik sowie in allgemeinen Arbeitsabläufen im Werkstattbetrieb machen eine stetige Weiterbildung der dort Beschäftigten erforderlich. Fehlen entsprechende Qualifizierungen, kann eine Werkstatt nicht an der e-mobilen Zukunft teilhaben und wird es schwer haben, mittel- bis langfristig am Markt bestehen zu können (Conomic 2024, S. 16f.). Einige Werkstätten beklagen, dass sie keine Fachkräfte mit entsprechender Qualifizierung für Hochvolttechnik finden, weshalb sie (bisher) keine E-Autos betreuen (Conomic 2024, S. 26f.).

Parallel dazu nehmen in der Leipziger Fahrzeugindustrie Soft Skills wie Kommunikationsfähigkeit, Verantwortungsbewusstsein und Begeisterungsfähigkeit einen erhöhten Stellenwert ein und müssen durch Weiterbildungen gefördert werden (Bernhardt et al. 2024, S. 6). Zusätzlich zum Erfordernis einer inhaltlichen Neuausrichtung von Weiterbildung konnten in der MoLeWa-Arbeit zwei weitere Erkenntnisse gewonnen werden. Erstens hat sich gezeigt, dass Unternehmen (u. a. der Logistikbranche) einen großen Bedarf an Weiterbildungskursen haben, die mit Schichtsystemen harmonieren. Diese Nachfrage wird bisher nur unzureichend bedient. Zweitens fehlt es bislang an tragfähigen Kooperations- und Koordinationsstrukturen, um Angebot und Nachfrage im Bereich der Weiterbildung von IT-Kompetenzen in der regionalen Fahrzeugindustrie gezielter zusammenzuführen (Wink et al. 2025, S. 19).

Neben der Weiterbildung müssen auch neue Akzente in der Ausbildung gesetzt werden – und zwar sowohl in quantitativer wie auch qualitativer Hinsicht. Anhand von Bevölkerungsstatistiken ist absehbar, dass bis 2035 die Absolventenzahlen an allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Leipzig, im Landkreis Nordsachsen und im Landkreis Leipzig steigen werden. Hieraus ergibt sich die Herausforderung, rechtzeitig die Ausbildungskapazitäten aufzustocken. Zudem muss bei vielen Unternehmen das Bewusstsein hinsichtlich des Mehrwerts von Ausbildung gestärkt werden. Dies hat sich etwa im Bereich der Kontraktlogistik gezeigt. So ist bekannt, dass viele Angestellte der automobilen Kontraktlogistik in der Region Leipzig keinen adäquaten Berufsabschluss haben (Fachkraft für Lagerlogistik oder Fachlagerist / Fachlageristin). Trotz der wachsenden Bedeutung der Branche ist die Zahl der erfolgreich abgeschlossenen Ausbildungen seit über zehn Jahren rückläufig (Haunstein 2024, S. 25). Die Zurückhaltung der Kontraktlogistikunternehmen bei Ausbildungsmaßnahmen ist auch auf Unsicherheiten aufgrund der zeitlich befristeten Verträge mit Kundenunternehmen zurückzuführen (Bernhardt et al. 2024, S. 20f.).

Im Bereich der hochschulischen Bildung ist für die MoLeWa-Region festzuhalten, dass bisher keine Studiengänge mit explizitem Schwerpunkt Automotive existieren (Klement & Schösser 2023, S. 33). Grundständige Studiengänge sucht man dazu vergebens. Da die Leipziger Fahrzeugindustrie auf die Produktion / Fertigung ausgerichtet ist und unternehmensseitige FuE-Aktivitäten weitestgehend andernorts stattfinden, werden nur in begrenztem Umfang Arbeitskräfte mit Hochschulabschluss (z. B. auf Fahrzeugtechnologie spezialisierte Ingenieurinnen und Ingenieure) nachgefragt (Bernhardt et al. 2024, S. 16). Eines der wenigen Studienangebote mit Bezug zur Fahrzeugindustrie liegt im Bereich Automatisierungstechnik an der Fakultät Ingenieurwissenschaften der HTWK Leipzig. Das Institut pflegt Beziehungen zu verschiedenen Praxispartnern aus dem Automobilsektor, bspw. zu BMW am Standort Leipzig.

Analysen internationaler Automobil-Standorte haben das Bewusstsein geschärft, dass automotive-spezifische Studienangebote zu einer erfolgreichen regionalen Transformation beitragen können (Schösser et al. 2024). Allerdings gibt es aktuell weder vonseiten der öffentlichen Hochschulen noch der beiden in Leipzig ansässigen OEM nennenswerte Initiativen, Studienangebote mit Schwerpunkt Automotive vor Ort zu schaffen. Stattdessen setzen die Unternehmen verstärkt auf Kooperationen mit überregionalen Hochschulen. So bietet Porsche am Standort Leipzig in Zusammenarbeit mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) seit Herbst 2024 die Möglichkeit an, ein duales Studium zu absolvieren. Vier Studienrichtungen werden angeboten: (1) Wirtschaftsinformatik – Data Science & Künstliche Intelligenz, (2) Informatik – Informationstechnik, (3) Informatik – Intelligente Systeme und (4) Wirtschaftsingenieur – Maschinenbau.

Beiträge von MoLeWa

MoLeWa hat in seiner Arbeit auf der Erkenntnis aufgebaut, dass viele Unternehmen keine oder nur unzureichend Personalplanung – gerade mit längerfristiger, strategischer Ausrichtung – betreiben. Die Sensibilisierung von Unternehmen für den Mehrwert strategischer Personalplanung sowie konkrete Handreichungen zur Einführung im Betrieb waren daher besondere Anliegen. **AGIL** hat passende Förderprogramme an der Schnittstelle von Personalentwicklung und den Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und alternative Mobilität recherchiert und systematisiert. Die gesammelten Informationen wurden interessierten Unternehmen zur Verfügung gestellt.

Um betriebliche Interessenvertretungen (vor allem Betriebsräte) im Bereich strategischer Personalplanung und -entwicklung zu unterstützen, hat das **bfw** eng mit der **IG Metall Leipzig** zusammengearbeitet. Hierbei sind verschiedene Instrumente und digitale Tools zum Einsatz gekommen. Von besonderer Relevanz ist das vom Institut für Beschäftigung und Employability (IBE) herausgegebene Tool PYTHIA, das durch seine Datenschutzkonformität und seine intuitive Bedienoberfläche besticht und für das eine spezialisierte Automotive-Version vorliegt. Es bietet die Möglichkeit, betriebliche Personal-, Alters- und Qualifizierungsprofile zu analysieren, Kompetenzbedarfe zu erfassen und Maßnahmen zur Personalentwicklung zu strukturieren und zu kommunizieren (etwa gegenüber der Geschäftsführung oder den Personalverantwortlichen). PYTHIA wurde in verschiedenen Netzwerken (z. B. im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, Revierwende) und Veranstaltungen (z. B. in der Betriebsrätekonferenz der IG Metall Leipzig) vorgestellt und in Industrieunternehmen der Region, gemeinsam mit den dortigen Betriebsratsgremien, zur Anwendung gebracht. Die gewonnenen Erkenntnisse und gesammelten Erfahrungen wurden in einer Broschüre zusammengetragen, die weiteren Unternehmen als Orientierungshilfe zum Umgang mit PYTHIA dienen.

Darüber hinaus hat das **bfw**, gemeinsam mit dem Regionalen Transformationsnetzwerk der Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Berlin-Brandenburg (ReTraNetz-BB), erste Schritte zur Entwicklung eines sog. Quali-Checks gesetzt. Dabei handelt es sich um ein Workshop-Format, das betriebliche Interessensvertretungen wie Betriebsräte dabei unterstützt, konkrete Bedarfe der Aus- und Weiterbildung zu erkennen, dahingehende Schwachstellen und Schwierigkeiten im Unternehmen zu erfassen und geeignete Maßnahmen abzuleiten. Nach einer Pilotierungsphase wurde der Quali-Check geschärft und für die weitere Nutzung vorbereitet.

Ausgehend von der Erkenntnis, dass in der automobilen Kontraktlogistik verhältnismäßig wenig ausgebildet wird, bei gleichzeitig hohem Bedarf an Arbeits- und Fachkräften, hat das **bfw** eine Initiative zum Aufbau einer Verbundausbildung in den Berufen Fachkraft für Lagerlogistik und Fachlagerist/-in gestartet. Bei einer Verbundausbildung ergänzen sich mehrere Unternehmen bei der praktischen Berufsausbildung. Unternehmen wird es ermöglicht, sich verstärkt und gemeinschaftlich zugunsten der dualen Berufsausbildung zu engagieren und einen Beitrag zur Sicherung des Fachkräftenachwuchses – und damit der eigenen Zukunft – zu leisten. In einem ersten Schritt wurden bestehende Angebote und Bedarfslagen analysiert und hierfür Akteure der regionalen Unternehmenslandschaft (insb. Betriebsräte), mit dem Thema vertraute Institutionen (insb. das Zentrum für Fachkräftesicherung und Gute Arbeit Sachsen) und im Logistikbereich tätige Bildungsdienstleister eingebunden. Gezeigt hat sich, dass ein Bedarf nach einer Verbundausbildung zwar vorhanden ist, es allerdings noch Anstrengungen braucht, um den Kooperationsgedanken zu stärken und in die tatsächliche Umsetzung einer Verbundausbildung zu kommen.

Vor dem Hintergrund, dass vielen Unternehmen und Beschäftigtenvertretungen die Möglichkeiten zur öffentlichen Förderung von Weiterbildung wenig bekannt sind, hat MoLeWa seine dahingehenden Beratungsaktivitäten verstärkt. Hierbei hat das **bfw** und der **ACOD** eng mit der **Agentur für Arbeit Leipzig** zusammengearbeitet, sowohl im Kontext der „Berufsberatung im Erwerbsleben“ als auch im Arbeitgeberservice. Workshops wurden genutzt, um über entsprechende Leistungen und Neuerungen (u. a. im Kontext des 2024 in Kraft getretenen Gesetzes zur Stärkung der Aus- und Weiterbildungsförderung) zu informieren und die Unternehmen und Betriebsräte zu befähigen, passgenaue Fördermöglichkeiten zu identifizieren.

Die **IHK zu Leipzig** führt regelmäßig Konjunkturumfragen (3x jährlich) und Fachkräftemonitorings unter ihren Mitgliedsunternehmen durch. Für MoLeWa wurden im Rahmen der Auswertung die Fachkräfte- und Bildungsbedarfe der Unternehmen in der Automobil- und Zulieferindustrie sowie in eng mit ihr verbundenen Branchen (z. B. IT, Logistik) erhoben und analysiert. Die Ergebnisse bilden die Grundlage, um gemeinsam mit Bildungsträgern, weiteren Akteuren der Berufsbildung, Agentur für Arbeit, Wirtschafts- und Sozialpartnern sowie Unternehmen inhaltliche Anpassungen von Aus- und Fortbildungsinhalten sowie im Kursangebot auf den Weg zu bringen. Die **IHK zu Leipzig** klärt im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildungsberatung Unternehmen zu Anpassungen in den Ausbildungsverordnungen sowie zu Förderprogrammen und Kursangeboten zur betrieblichen / beruflichen Weiterbildung auf. Sie richtet ihre Berufsorientierungsangebote für den künftigen Fachkräftenachwuchs noch stärker auf für die Wirtschaftstransformation notwendigen Inhalte aus, z. B. MINT-Berufe, Robotik, Automation, Künstliche Intelligenz (KI), Erneuerbare-Energien-Technologien, Kreislaufwirtschaft. Um bei Jugendlichen Interesse für die Berufsausbildung zu wecken, wird aufgezeigt, wie die verschiedenen Berufsbilder das Thema Klimaschutz adressieren.

Um von den gesammelten Erfahrungen (bei Bildungsfragen und darüber hinaus) anderer Automotive-Standorte zu profitieren, hat die **Universität Leipzig** die internationale Perspektive gestärkt. So konnten Netzwerke mit anderen Ländern geknüpft werden – konkret mit Akteuren schwedischer, US-amerikanischer und chinesischer Automobilstandorte. Zudem hat die **Universität Leipzig** ihre Angebote einer breiten Bürgerschaft weiter geöffnet. Hierzu zählen offene Vorlesungen, der Tag der offenen Tür und die Lange Nacht der Wissenschaften. Dabei wird der Ansatz verfolgt, Green Skills und Future Skills mittels Veranstaltungen zu Schlüsselthemen – wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit – zu vermitteln.

Im Sinne der Etablierung einer vielfältigen und auf die Bedarfe der Unternehmen ausgerichteten Bildungslandschaft mit Bezug zum Automotive-Bereich hat MoLeWa eng mit thematisch verwandten sowie institutionell verknüpften Projekten in der Region zusammengearbeitet. Hervorzuheben ist das Projekt „BatterieMD“, das in enger Absprache mit Unternehmen der gesamten Wertschöpfungskette Batterie in Mitteldeutschland Bildungsangebote entwickelt. Synergien haben sich etwa durch gemeinsame Werksbesuche (z. B. bei CATL in Arnstadt / Thüringen und BMW sowie Porsche in Leipzig) ergeben. Ausgehend vom Befund, dass viele Kfz-Werkstätten die Erweiterung ihres Leistungsportfolios in Richtung E-Mobilität scheuen, da sie einen hohen Aufwand zur Weiterbildung ihrer Belegschaft befürchten, wurden die Kontakte zu BatterieMD genutzt, um Werkstatt-Betrieben einen niedrigschwelligen Zugang zu Bildungsangeboten aufzuzeigen.

Zusätzlich hat MoLeWa Synergien mit dem Kompetenzenzzentrum „Künstlich und Menschlich Intelligent“ (K-M-I) hergestellt. So wurde eruiert, wie sich KI arbeitsgestalterisch einsetzen lässt, etwa im Kontext intelligenter Assistenzsysteme in der Produktion oder bei der Instandhaltung komplexer Anlagen. Explizit mitberücksichtigt wurde dabei die Perspektive der Beschäftigten, etwa durch Maßnahmen zur Stärkung ihrer Datenkompetenz, die auch in der Automobilindustrie eine zunehmende Bedeutung erfährt.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Zur weiteren Verbreitung des Tools PYTHIA soll im Jahr 2026 die im Jahr zuvor fertiggestellte Broschüre gezielt genutzt werden. Insbesondere auf zielgruppenrelevanten Veranstaltungen soll sie einen vertieften Einblick in die Inhalte und bisherigen Ergebnisse des Tools ermöglichen. Im Jahr 2026 ist geplant, das Format in mindestens drei weiteren Unternehmen einzusetzen. In einem der Betriebe, in dem der Prozess bereits 2025 begonnen wurde, soll PYTHIA darüber hinaus langfristig in einen strategischen Begleitprozess überführt werden.

Das im Jahr 2025 entwickelte und pilotierte Format des Quali-Checks, das in Kooperation mit ReTraNetz-BB entstanden ist, soll im Jahr 2026 zur Anwendung kommen. Zu diesem Zweck soll das Format im ersten Quartal 2026 auf mindestens einer zielgruppenrelevanten Veranstaltung vorgestellt und beworben werden. Im weiteren Verlauf des Jahres ist geplant, den Quali-Check in mindestens zwei Unternehmen durchzuführen. Eine dieser Anwendungen soll in Kooperation mit ReTraNetz-BB erfolgen und anschließend in einer gemeinsamen Evaluierungsveranstaltung reflektiert werden. Ziel dieser Auswertung ist es, die praktische Einsetzbarkeit zu bewerten und gegebenenfalls erforderliche Anpassungen am Format vorzunehmen.

Um das Unterstützungsportfolio von MoLeWa zu erweitern soll im Jahr 2026, als Ergänzung zum bereits eingesetzten Format PYTHIA, das Format SIBYL erprobt, beworben und angewendet werden. Das Tool bildet die logische Fortsetzung der Altersstrukturanalyse mit PYTHIA. In vielen KMU, die MoLeWa in den vergangenen Jahren begleitet hat, besteht durch den demografischen Wandel nicht nur ein verstärkter Handlungsbedarf, Personalplanung als ein langfristiges, strategisches Element der Beschäftigungssicherung einzusetzen, sondern darüber hinaus auch zukünftige Kompetenzanforderungen an Beschäftigte zu erfassen und strategisch zu planen. Besonders in der Automotive-Branche wird sich in den kommenden Jahren die Fachkräftesituation einerseits durch altersbedingte Berufsaustritte und andererseits durch den technologischen Wandel mit sich ändernden Kompetenzanforderungen verschärfen. Um diesem Trend zu begegnen, soll das Format zunächst intern erprobt werden, um dann in weiteren Schritten der

Zielgruppe der Beschäftigtenvertretungen vorgestellt und in mindestens einem Unternehmen zur Anwendung gebracht zu werden.

Im Zuge des demografischen Wandels stehen viele Betriebe vor der Herausforderung, dass in den kommenden Jahren geburtenstarke Jahrgänge in den Ruhestand treten. Diese Beschäftigten verfügen häufig über jahrzehntelange Erfahrung, umfangreiches (Spezial-)Wissen oder befinden sich an wichtigen Schnittstellen und sind so für die Betriebe und nachfolgende Kolleginnen und Kollegen von zentraler Bedeutung. Vor allem für KMU stellt sich daher in den kommenden Jahren verstärkt die Frage, wie Wissen gesichert und weitergegeben werden kann – und zwar unter aktiver Beteiligung der Beschäftigten selbst. In mindestens einer gemeinsamen Veranstaltung mit Beschäftigten und ihren Interessenvertretungen sollen Maßnahmen erarbeitet werden, wie Erfahrungswissen älterer Kolleginnen und Kollegen sinnvoll gesichert und weitergegeben werden kann. Ziel ist es, praxisnahe und beteiligungsorientierte Ansätze zu identifizieren, die sowohl die Bedürfnisse der Beschäftigten als auch die betrieblichen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Dabei können unterschiedliche Formate und Methoden in den Blick genommen werden – etwa Wissenslandkarten zur Sichtbarmachung von Erfahrungswissen, Mentoring-Modelle zwischen verschiedenen Generationen, moderierte Austauschformate wie Erzählcafés oder digitale Wissensspeicher. Auch Fragen der Anerkennung und Wertschätzung sowie der strukturellen Verankerung von Wissenstransferprozessen können eine Rolle spielen. Welche dieser Ansätze sich als zielführend erweisen, soll partizipativ erarbeitet und erprobt werden. Zusätzlich können weitere Akteure, die bereits Methoden entwickelt haben, einbezogen werden.

Neben den bereits identifizierten Herausforderungen hinsichtlich fehlender Ausbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten von Beschäftigten in der Leipziger Kontraktlogistik konnte zusätzlich, durch diverse Austauschrunden und Gespräche, ein erheblicher Bedarf an „on-the-job"-Sprachmittlung festgestellt werden. Hierzu wurden bereits erste Informationen an die Beschäftigtenvertretungen übermittelt. Im Jahr 2026 sollen dazu Informationsveranstaltungen stattfinden, um verfügbare Instrumente – beispielsweise Angebote des Bundesamts für Migration und Flüchtlinge (BAMF) – gezielt einsetzen zu können und die betrieblichen Kolleginnen und Kollegen bei deren Nutzung zu unterstützen. Darüber hinaus ist geplant, im Rahmen der laufenden Tarifrunde eine Präambel im Tarifvertrag zu verankern, in der ein gemeinsamer Prozess mit Arbeitgebenden, der IG Metall sowie dem bfw/MoLeWa vereinbart wird. Ziel dieses Prozesses ist es, im Jahr 2026 Strategien und Lösungen zur Bewältigung der Fachkräfteproblematik in den Leipziger Kontraktlogistik-Unternehmen zu entwickeln und diese bis Anfang 2027 in die Umsetzung zu überführen. Dazu gehören Qualifizierungsmaßnahmen wie Teilqualifizierungen, um Beschäftigten (insbesondere Hilfskräften und Quereinsteigerinnen und Quersteigern) zu ermöglichen, schrittweise einen vollwertigen Berufsabschluss zu erlangen und das Weiterverfolgen der Etablierung einer Verbundausbildung. Bei den geplanten Aktivitäten sollen auch institutionelle Akteure, wie das Zentrum für Fachkräftesicherung und Gute Arbeit Sachsen, die u. a. Fördermittelberatungen durchführen, eingebunden werden.

Perspektivisch wäre zudem die Schaffung eines Lern- und Demonstrationsraums, in dem Fachkräfte für den Einsatz von Visualisierungs- und Lerntechnologien, insbesondere im Zusammenhang mit VR und AR, vorbereitet werden, wünschenswert. Hierzu ergeben sich produktive Anschlussstellen zum Thema Kreislaufwirtschaft und Digitalisierung (siehe Kapitel 4.1 und 5.2).

2.3 Ausbau von Kooperationen zwischen Universitäten, Fachhochschulen, Wissenschaftseinrichtungen und Unternehmen

Zielstellung

Die zwischen Universitäten, Fachhochschulen, Wissenschaftseinrichtungen und Unternehmen bereits bestehenden Kooperationen in Bildung und Forschung sollen weiter ausgebaut werden; neue sollen initiiert werden.

Status-Quo

Eine SWOT-Analyse des Fraunhofer IMW und des Lehrstuhls für Innovationsmanagement und Innovationsökonomik der **Universität Leipzig** hat gezeigt, dass die Region durch vielfältige Kooperationsaktivitäten gekennzeichnet ist. Viele der Kooperationen sind international angelegt, transferorientiert und schließen sowohl wirtschaftliche wie auch wissenschaftliche Partner ein. Allerdings besteht ein bisher unzureichend ausgeschöpftes Potenzial im Bereich intraregionaler Kooperationen. So kooperieren lokale Wissenschaftseinrichtungen vor allem mit wirtschaftlichen Partnern außerhalb der Region (Klement & Schösser 2023, S. 14-17). Zum Themenfeld Automotive haben die lokalen Forschungsinstitute nur wenige Bezugspunkte. Sie betreiben nur geringfügig verwertungsrelevante Forschung dazu; regionale Industrieunternehmen profitieren kaum (Löckener et al. 2024). Weiterhin festzuhalten ist, dass die Unternehmen der regionalen Fahrzeugindustrie kaum Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung (FuE) vollziehen (Klement & Schösser 2023, S. 23-25). Entsprechende Abteilungen sind vorwiegend in den Zentralen bzw. Stammwerken angesiedelt und damit kaum in den Leipziger – und generell ostdeutschen – Betriebsstätten (Löckener et al. 2024, S. 24). Laut den Ergebnissen einer Studie des **ACOD** hat im Automotive-Bereich nur etwa jedes achte Unternehmen eine eigene FuE-Abteilung (Gille 2023, S. 7). Daher verwundert es nicht, dass im Automotive-Bereich insgesamt nur wenige Patente aus der Region kommen (Klement & Schösser 2023, S. 23-25). Vielen Unternehmen (insbesondere KMU), die ihr Geschäftsmodell gefährdet sehen, fehlt es an adäquaten Forschungs- und Entwicklungskontakten, um sich neue Geschäftspotenziale zu erschließen (Jahn & Thiel 2024, S. 11f.).

Beiträge von MoLeWa

Die **Universität Leipzig** wird auch weiterhin verstärkt Praxispartner in den Forschungs- und Lehrbetrieb einbinden. Hierfür werden bereits verschiedene Formate umgesetzt. Das Spektrum reicht von Gastvorträgen und Praxisseminaren über Betriebspraktika bis hin zu betriebsnahen Abschlussarbeiten. So wird bspw. vorhandenes Wissen des Netzwerkes genutzt, um durch kooperative Abschlussarbeiten neue Erkenntnisse zu generieren. Fachgespräche zu Trend- und Branchenthemen, in denen Unternehmensvertretungen und Forschende miteinander ins Gespräch kommen, wurden und werden auch weiterhin durchgeführt, um den Praxisbezug in der Forschung zu stärken und den beiderseitigen Wissenstransfer zu intensivieren. Hierdurch wird die Vernetzung von Forschenden, Studierenden und Unternehmen gefördert. Anwendungsnahe Konzepte, wie z. B. Reallabore zu Intrapreneurship, finden einen Weg zu den Fachkräften von morgen.

Die **IHK zu Leipzig** trägt über verschiedene Veranstaltungsformate aus den Fachbereichen Standortpolitik sowie Innovation / Umwelt und Energie zum verstärkten Transfer von Transformationsthemen in die Wirtschaft bei. Überdies setzt sich die **IHK zu Leipzig** gegenüber EU, Bund und Land für eine verlässliche Förderung von Projekten des Wissens- und Technologietransfers ein.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Grundsätzlich hat sich die Notwendigkeit gezeigt, die Unternehmen vor Ort stärker als bisher mit der regionalen Hochschul- und Forschungslandschaft zusammenzubringen und dabei Unternehmen nicht nur als Lösungsempfänger, sondern als Mitgestalter passender Lösungen einzubinden. Besonders drei Wege haben sich hierbei als besonders gewinnbringend herausgestellt und sollten zukünftig verstärkt gegangen werden. Erstens: eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Hochschulen / Forschungseinrichtungen bei der Beantragung und Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Sinne der Geschäftsmodellentwicklung. Als Türöffner, gerade für KMU und Start-Ups, können hierbei themenspezifische Netzwerke auf regionaler- und Landesebene fungieren, etwa im Bereich Kreislaufwirtschaft oder Wasserstoff. Zweitens: Ein verstärkter Transfer des in den (über-)regionalen Hochschulen / Forschungseinrichtungen generierten Wissens in die regionalen Unternehmen und die Übersetzung des generierten Wissens in praxisnahe Bildungsangebote im Sinne der Fachkräftequalifizierung und -entwicklung. Drittens: Das Lancieren industrienaher Abschlussarbeiten, um Theorie-Praxis-Bezüge zu stärken und Studienabsolventinnen und -absolventen frühzeitig Berufsperspektiven zu geben.

2.4 Mobilisierung neuer Zielgruppen zur Fachkräftesicherung

Zielstellung

Wir kümmern uns darum, dass auch die künftigen Fachkräftebedarfe bedient werden. Dabei fokussieren wir uns auf die Potenziale vor Ort, indem wir z. B. Menschen ohne Schul- und / oder Berufsabschluss neue Perspektiven eröffnen, Orientierung bei der Berufswahl geben und internationale Fachkräfte in den Blick nehmen.

Status-Quo

In den vergangenen Jahren haben viele Unternehmen der Leipziger Fahrzeug- und Zulieferindustrie angesichts des allgemeinen Fach- und Arbeitskräftemangels bei der Einstellung neuen Personals ihre Ansprüche zurückgefahren. Sie sind dazu übergegangen, Beschäftigte einzustellen, obwohl sie nicht alle erforderlichen Qualifikationen und Kompetenzen mitbringen. Auch Berufserfahrung ist zunehmend weniger ein Kriterium für eine Einstellung geworden. Dies wird etwa in der Leipziger Kontraktlogistik deutlich: Während im Jahr 2019 in ca. der Hälfte der Inserate Berufserfahrung explizit gefordert wurde, sank dieser Anteil bis 2023/2024 auf nur noch rund 30 Prozent (Bernhardt et al. 2024, S. 21). Um fachfremden Arbeitskräften den Einstieg zu erleichtern und ihnen relevantes Fachwissen zu vermitteln, setzen Betriebe gezielte Anlernmaßnahmen um (Bernhardt et al. 2024, S. 44f.).

Viele Geringqualifizierte und ausländische Arbeitskräfte mit Sprachbarrieren finden in der Leipziger Automobilindustrie und der daran geknüpften Kontraktlogistik Beschäftigung. Daraus ergibt sich ein großer Bedarf an Bildungsangeboten und Berufsvorbereitungsmaßnahmen, die nicht nur fachspezifisches Wissen vermitteln, sondern auch Sprachkenntnisse (mit fachpraktischem Bezug) fördern. Zugewanderte Menschen müssen in die Lage versetzt werden, sich zu verständigen und Arbeitsanweisungen und -schutzbelehrungen verstehen zu können. Darüber hinaus ist es eine wichtige Aufgabe, Geringqualifizierten und Beschäftigten mit Sprachbarrieren einen beruflichen Aufstieg zum Facharbeiter / zur Facharbeiterin zu ermöglichen. Dabei haben besonders KMU in der Region, die im Gegensatz zu den beiden großen

Automobilherstellern nicht auf eigene Bildungsstätten zurückgreifen können, einen besonderen Unterstützungsbedarf.

Im Bereich der Berufsausbildung hat sich gezeigt, dass viele junge Menschen mit zum Teil unzureichenden Vorkenntnissen und Fähigkeiten in die Ausbildung starten; nicht wenige brechen ihre Ausbildung frühzeitig ab. Berufsschulen beklagen, dass sie neben der Vermittlung von Fachkenntnissen vermehrt auch soziale Arbeit leisten müssen. Daraus ergibt sich ein erhöhter Bedarf an berufsvorbereitenden Maßnahmen, die gezielt die individuellen Herausforderungen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen berücksichtigen, damit ihnen ein guter Einstieg in die Berufswelt gelingt. Um die Abbruchquoten zu verringern, ist es zudem hilfreich, angehenden Auszubildenden frühzeitig über die Schwerpunkte, Anforderungen und Jobperspektiven der verschiedenen Ausbildungsberufe zu informieren.

Beiträge von MoLeWa

Die **IHK zu Leipzig** unterstützt erfolgreich seit 2024 in einem eigenen Projekt ihre vorwiegend kleinen und mittleren Mitgliedsunternehmen bei der Gewinnung und Integration ausländischer Fachkräfte. Des Weiteren werden aus Auslandsprojekten in Vietnam nach deutschen Berufsbildungsstandards ausgebildete Jungfacharbeiterinnen und -facharbeiter (u. a. in den Berufen Mechatroniker/-in, Kfz-Mechatroniker/-in, Fachkraft für Lagerlogistik und Technische/-r Systemplaner/-in) an Unternehmen in der Region Leipzig vermittelt. Im Rahmen des vom Europäischen Sozialfonds (ESF) geförderten Programms „Rat geben – Ja zur Berufsausbildung!“ klärt das Zentrum für Aus- und Weiterbildung Leipzig (ZAW) als Gesellschaft der **IHK zu Leipzig** Eltern mit Migrationshintergrund über die duale Berufsausbildung und die diesbezüglichen Ausbildungsmöglichkeiten in der Region und die Wege dahin auf. Zudem beteiligt sich die **IHK zu Leipzig** auch in der laufenden Förderperiode am Bundesprojekt „Passgenaue Besetzung“, um Unternehmen der Region bei der Besetzung von freien Ausbildungsplätzen zu unterstützen. Überdies engagiert sich die **IHK zu Leipzig** bei der Vermittlung von Einstiegs- und Teilqualifizierungen, um jungen Menschen den Weg zum Berufsabschluss zu ebnen. Mit diesen Maßnahmen wird die **IHK zu Leipzig** auch künftig einen wichtigen Beitrag zur Fachkräftesicherung in der Fahrzeug- und Zuliefererindustrie sowie mit ihren eng verbundenen Branchen leisten.

Vielen Studienabsolventinnen und -absolventen mangelt es nach Abschluss ihres Studiums an einer konkreten Berufsperspektive. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, Studierenden mittels praxisnaher und niedrigschwelliger Formate bereits frühzeitig über die beruflichen Möglichkeiten in der Region und in zukunftsträchtigen Branchen zu informieren. So hat sich das **bfw** wiederholt an der Veranstaltungsreihe „Und morgen ist alles anders? Orte der sozial-ökologischen Transformation in Mitteldeutschland“ im Rahmen des Studium Generale der HTWK Leipzig beteiligt (eingebunden waren zudem u. a. der DGB Bezirk Leipzig-Nordsachsen, das Projekt Revierwende sowie die Kooperationsstelle Wissenschaft und Arbeitswelt Leipzig). Hierbei erfolgten Austausche zur Antriebs- und Mobilitätswende mit den HTWK-Studierenden und Betriebsbesuche bei einem regionalen Straßenbahn-Hersteller. Durch die Platzierung mobilitäts- und transformationsrelevanter Themen in der regionalen Hochschullandschaft gelang es, Studierende für entsprechende Themen zu sensibilisieren, praxisnahe Eindrücke zu vermitteln und mögliche berufliche Anschlussstellen nach dem Studium aufzuzeigen.

Einen zusätzlichen Baustein zur Berufsorientierung steuerte das **bfw** mit der Anfertigung eines Ausbildungsquartetts bei. Dieses richtet sich an Kinder und Jugendliche, die in naher Zukunft eine Berufsent-

scheidung treffen müssen. Im Quartett sind verschiedene Ausbildungsberufe entlang von vier übergeordneten Themenfeldern (Mobilität und Verkehr; Industrielle Transformation; Bekämpfung des Klimawandels und Umgang mit dessen Folgen; Ressourcenschutz und Kreislaufwirtschaft) dargestellt und mit diversen vergleichbaren Informationen versehen. Das Quartett zielt darauf ab, mithilfe des Gamification-Ansatzes bei Heranwachsenden ein Bewusstsein für die Vielfalt an Ausbildungen zu schaffen und Interesse für die verschiedenen Themen- und Berufsfelder zu wecken.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

MoLeWa wird verstärkt Maßnahmen zur Sprachvermittlung umsetzen. Übergeordnetes Ziel ist es, fach- und branchenbezogene sowie praxisnahe Sprach- und Integrationskurse gemeinsam mit den Unternehmen auf den Weg zu bringen, um Gefährdungsrisiken einzudämmen und reibungslose Arbeitsabläufe sicherzustellen. Zu den vorgesehenen Maßnahmen zählen die Bedarfsermittlung und die darauffolgende Diskussion mit den regionalen Bildungsdienstleistern, um ein Matching-Verfahren zu entwickeln, das die Angebote der Bildungsdienstleister mit den Anforderungen der Unternehmen und den internationalen Arbeitskräften zusammenbringt. Zudem soll ein Instrument des Bundesamts für Migration und Flüchtlinge (BAMF) in die Beratung aufgenommen werden. Mit den Job-Berufssprachkursen (Job-BSK) bietet das BAMF seit Kurzem die Möglichkeit für einen passgenauen Spracherwerb am Arbeitsplatz. Die Job-BSK sind konkret arbeitsplatzbezogene, flexible Sprachkurse mit kurzer Laufzeit, die maßgeschneidert auf die Bedürfnisse von Beschäftigten und Betrieben zugeschnitten sind. Für den Bereich Fahrzeugindustrie in der Region Leipzig sind vor allem die Angebote für die Bereiche Lager und Logistik von hohem Interesse. Folglich ist geplant, Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern des BAMF zu führen, um die genauen Förder- und Kursmodalitäten kennenzulernen und diese dann potentiell interessierten Unternehmen aus dem Bereich Kontraktlogistik vorzustellen. Geplant sind eine zentrale Informationsveranstaltung (im Rahmen eines Workshops bzw. Online-Formats), bei der Unternehmen und Beschäftigtenvertretungen sich über das Angebot des BAMF informieren können. In einem weiteren Schritt soll die Implementierung solcher Job-BSK bei den Unternehmen, z. B. durch aktive Hilfestellung im Antragsprozess und der Ansprache von Beschäftigten mit Schulungsbedarfen, begleitet werden und – sofern es zur Durchführung von Job-BSK kommt – diese im Nachgang evaluiert werden.

MoLeWa wird sich im Wintersemester 2025/26 Leipzig zum dritten Mal an der Veranstaltungsreihe „Und morgen ist alles anders? Orte der sozial-ökologischen Transformation in Mitteldeutschland“ im Rahmen des Studium Generale der HTWK Leipzig beteiligen. Hierzu gehört u. a. eine Lehrveranstaltung zur Antriebs- und Mobilitätswende mit HTWK-Studierenden und ein Betriebsbesuch bei einem Unternehmen der Leipziger Fahrzeugindustrie.

Das von MoLeWa produzierte Ausbildungsquartett (s. o.) wird in 2026 weiter beworben und an die primäre Zielgruppe (junge Menschen im Alter zwischen 14 und 20, die demnächst eine Berufsentscheidung treffen) gereicht. Darüber hinaus werden im Sinne der Berufsorientierung die aufgebauten Kontakte zum Referat für Beschäftigungspolitik der Stadt Leipzig gefestigt und intensiviert. Geplant ist ein Workshop zur Frage, welche Formate der Berufsorientierung besonders fruchtbar bzw. vielversprechend sind, um die Fachkräftebedarfe seitens der regionalen Wirtschaft (insbesondere Unternehmen mit Automotive-Bezug) zielgerichtet zu adressieren.

3 Heute schon bereit für morgen: Mobilität in der Region Leipzig

3.1 Sichere, bezahlbare und für alle zugängliche Mobilität gewährleisten

Zielstellung

Mobilität soll sicher, klimaneutral, für alle zugänglich und bezahlbar sein. Das gilt für die individuelle Mobilität genauso wie für den Wirtschaftsverkehr. Zu einer erfolgreichen Mobilitätswende gehört ebenso der schnelle und weitgehende Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots. Insbesondere die großen Industriestandorte – die ganz bewusst am Stadtrand entwickelt wurden – müssen attraktiv, kostengünstig und komfortabel mit dem Umweltverbund und insbesondere dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als dessen Rückgrat erreichbar sein. Beschäftigte sollen Jobtickets nutzen und pünktlich zu Schichtbeginn an ihrem Arbeitsplatz ankommen können. Multimodale Mobilitätsangebote und betriebliches Mobilitätsmanagement sind unverzichtbare Faktoren, um schnelle und unkomplizierte Lösungen für die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten zu finden.

Status-Quo

Die Region Leipzig verfügt über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur (Klement & Schösser 2023, S. 21). Die „Mobilitätsstrategie 2030“ der Stadt Leipzig bildet derzeit die Grundlage für die Entwicklung einer nachhaltigen, klimaneutralen Mobilität. Mit dem Rahmenplan zur Umsetzung, welcher regelmäßig fortgeschrieben und vom Stadtrat beschlossen wird, erhalten Infrastrukturmaßnahmen, z. B. zur Anbindung von Wirtschaftsstandorten, einen konkreten Realisierungshorizont. Der Leipziger Nordraum, wo zahlreiche Unternehmen der Automobilindustrie verortet sind, steht seit vielen Jahren im Fokus der Entwicklung des ÖPNV. Buslinien wurden, in Abstimmung mit den Unternehmen, an die Schichtwechsel angepasst. Trotz dieser Anstrengungen trat in Gesprächen mit Personalverantwortlichen und Betriebsräten der Unternehmen zutage, dass in der ÖPNV-Anbindung teilweise noch Verbesserungspotenziale gesehen werden (auch Jahn & Thiel 2024, S. 31f.). Dies gilt besonders für die Industriestandorte am Leipziger Stadtrand, in den umliegenden Kommunen und im Leipziger Nordraum, wo in den kommenden Jahren von einem weiteren Beschäftigungszuwachs – und damit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer steigenden ÖPNV-Nachfrage – ausgegangen werden kann.

Viele der Beschäftigten in den großen Werken und Logistikzentren kommen nicht aus Leipzig, sondern aus Umlandgemeinden. Das Pendeln birgt Herausforderungen – gerade für jene, die nicht auf einen eigenen Pkw zugreifen können (oder wollen) und im Schichtsystem tätig sind. Besonders nach 22 Uhr und an den Wochenenden sind ÖPNV-Taktung und Schichtbeginn und -ende aus Sicht vieler Betriebsrätinnen und Betriebsräte unzureichend aufeinander abgestimmt. Für einige Unternehmen, so wurde es dem MoLeWa-Konsortium gegenüber geäußert, stellt dies einen Standortnachteil dar. Ihnen fällt es schwer, offene Stellen zu besetzen und Arbeitskräfte zu binden, wenn der Arbeitsweg erhebliche zeitliche und organisatorische Belastungen mit sich bringt. Hinsichtlich der Nutzung des Jobtickets in Unternehmen gibt es in der Region noch Ausbaupotenziale. Insbesondere bei vielen KMU hat sich das Angebot – auch aufgrund zum Teil fehlender Betriebsratsstrukturen – noch nicht etabliert.

Beiträge von MoLeWa

Ein Arbeitsfeld von MoLeWa stellen betriebliche Mobilitätsmanagements dar. Gemeinsam mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), der Beratung und Unterstützung zur Etablierung eines solchen Systems anbietet, konnten Synergiepotenziale erschlossen werden. So hat etwa **AGIL** gute Beispiele für

betriebliche Mobilitätsmanagements und software-gestützte Fahrgemeinschaften-Systeme aus anderen Regionen in den Blick genommen. Dabei wurde z. B. Kontakt zu einem auf ländliche Räume spezialisierten Car- und Bikesharing-Anbieter hergestellt, der das Ziel verfolgt, die Notwendigkeit zum Besitz von Zweitwagen zu reduzieren und hierbei Berufspendelnde adressiert. Hierzu gab es weiterführende Gespräche, um ansässigen Firmen und Zulieferern den Mehrwert eines gemeinsamen Fahrgemeinschaftssystems nahe zu bringen. Zudem wurde ein Workshop „Wettbewerbsvorteile durch Betriebliches Mobilitätsmanagement: Intelligente Lösungen für zukunftsorientierte Unternehmen“ geplant, um herauszustellen, dass ein strukturiertes Mobilitätsmanagement effiziente sowie sozial- und umweltverträgliche Lösungen für Unternehmen bieten kann.

In einer Kurzstudie der **Universität Leipzig** wurden Ansätze und gute Praxisbeispiele innovativer Mobilitätslösungen aus städtischen Räumen zusammengetragen und der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt (Beukert 2023; Schützner et al. 2024; Klement 2024). Das Spektrum reicht von Ladekonzepten und -technologien, über Ticketsysteme und Abomodelle im ÖPNV, On-Demand-Verkehre, Sharing-Angebote bis hin zu Mobilitätsplattformen im Sinne einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität. Auch im Hinblick auf städtische Lieferverkehre und Transportketten stellt der Bericht eine Reihe von zukunftsweisenden Ansätzen vor – u. a. urbane Sammel- und Verteilzentren, Mikrodepots und Warenübergabesysteme.

Die **IHK zu Leipzig** hat sich mit verschiedenen mobilitätsbezogenen Informationen und Produkten für ihre Mitgliedsunternehmen in MoLeWa eingebracht. Zu nennen ist hier der „Pendleratlas“, der die Pendlerströme im IHK-Bezirk Leipzig analysiert und Handlungsempfehlungen an Unternehmen und die Kommunalverwaltungen hinsichtlich der Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie mit Blick auf die Verkehrsplanung gibt. Zudem hält die **IHK zu Leipzig** Beratungsleistungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement vor und agiert als Multiplikator für verschiedene Mobilitätsformate, wie die Europäische Mobilitätswoche, zu der Unternehmen verschiedene Mobilitätsangebote kennenlernen und erproben können. Im Rahmen des Runden Tisches Wirtschaftsverkehrs setzt sich die **IHK zu Leipzig** gegenüber Stadtverwaltung und -rat Leipzig für die Schaffung einer suffizienten Infrastruktur für die Mobilität der Zukunft sowie für Rahmenbedingungen für eine reibungslose Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ein.

<u>Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven</u>

In jüngerer Vergangenheit konnten punktuell Fortschritte hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung der Automotive-Industriegebiete im Leipziger Nordraum erzielt werden. So fahren nun die Busse rund um das BMW-Werk zu den Schichtwechseln sowie am Abend in kürzeren Abständen und steuern mehr Haltepunkte an. An anderen Betriebsstätten hat sich hingegen noch wenig getan. Daher wird sich MoLeWa auch 2026 und darüber hinaus für die Verbesserung der Nordraum-Anbindung einsetzen. So ist eine Studie geplant, die die Beschäftigten-Perspektive in den Mittelpunkt stellt. In einem ersten Schritt werden die bestehenden Datensätze sondiert und übergreifend ausgewertet. Dabei werden sowohl Erhebungen der Unternehmen wie auch Analysen der regionalen Verkehrsunternehmen einbezogen. Ziel ist es, mithilfe der Datensätze ein umfassendes, betriebsübergreifendes Bild des Pendel-Verhaltens der Automotive-Beschäftigten im Leipziger Nordraum zu erhalten. In einem zweiten Schritt werden mittels einer eigenen empirischen Erhebung die Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten bei den OEM, Zulieferern und Kontraktlogistikern untersucht. Im Mittelpunkt stehen u. a. folgende Fragen:

- Wie leicht oder beschwerlich nehmen die Beschäftigten ihren Arbeitsweg wahr?
- Warum (und in welchen konkreten Betrieben) nutzen viele Beschäftigte gerade nicht den ÖPNV?
- Was bräuchte es, damit mehr Beschäftigte den ÖPNV nutzen?
- Wo sehen Beschäftigte Potenziale für multimodale und unkonventionelle Optionen, gerade dort, wo Pkw- und ÖPNV-Nutzung an Grenzen stoßen?

Im dritten Schritt erfolgt eine Synthese, indem die Auswertungen des Pendel-Verhaltens (aus Schritt I) mit den Befunden zu den Mobilitätsbedarfen (aus Schritt II) gegenübergestellt werden. Die Ergebnisse werden in einem Studienbericht veröffentlicht. Anschließend werden diese Ergebnisse im Rahmen eines Workshops vorgestellt und mögliche Verbesserungsansätze und alternative Wege zur Deckung der Beschäftigtenbedarfe ausgelotet / erarbeitet.

3.2 Entwicklung und Erprobung innovativer Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen

Zielstellung

Gemeinsam unterstützen wir neue Wertschöpfung und Geschäftsmodelle, die in der Region den Einsatz von vollintegrierten multimodalen Mobilitätslösungen ermöglichen, und die die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Wir wollen die Region Leipzig als Zentrum für die Entwicklung und Erprobung innovativer und klimaneutraler Mobilitäts- und Logistiklösungen etablieren. Dazu gehören Innovationen im Bereich von digitalen und smarten Lösungen zu multi- und intermodalen Transportformen.

Status-Quo

Die Region Leipzig hat sich zu einem bedeutsamen Logistikdrehkreuz entwickelt. Zahlreiche international agierende Unternehmen haben hier Umschlaglager und Logistikzentren errichtet. Auch viele Kontraktlogistik-Unternehmen für die Fahrzeugbranche sind in der Region mit Niederlassungen vertreten und bieten zahlreiche Arbeitsplätze. Zugleich besteht der Trend, dass zunehmend fahrerlose Transportsysteme zum Einsatz kommen und stellenweise händische Arbeit durch automatisierte Lösungen ergänzt bzw. abgelöst wird (Jahn & Thiel 2024, S. 12). In diesem Zusammenhang hat sich das Erfordernis offenbart, die Beschäftigten der Logistikbranche im Umgang mit neuen Technologien und neuer Software zu schulen. Gerade hinsichtlich des Umgangs mit konkreten Softwareanwendungen gibt es bei den Logistikunternehmen der Region einen zum Teil erheblichen Weiterbildungsbedarf (Gille 2023, S. 10f.).

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Transport- und Logistikstandorts Leipzig sicherzustellen, muss darüber hinaus dessen Innovationskraft gestärkt werden. Die SWOT-Analyse hat gezeigt, dass die Bevölkerung Leipzigs tendenziell offen gegenüber Innovationen ist – insbesondere im Bereich Nachhaltigkeit (Klement & Schösser 2023, S. 19). Dieser Umstand bietet gerade für Start-Ups und junge Unternehmen eine Chance, nämlich dann, wenn ihre neuartigen Ideen auf eine aufgeschlossene Zielgruppe treffen. Damit gute Ideen im Mobilitäts-, Transport- und Logistikbereich wachsen und auf ein tragfähiges Fundament gestellt werden können, braucht es Unterstützung.

Beiträge von MoLeWa

Im Logistikbereich wurde vonseiten der **Universität Leipzig** 2013 das Logistics Living Lab gegründet und in mehreren Forschungsprojekten erfolgreich genutzt. Das Lab dient als offener Raum für Innovationen,

Demonstrationen und Kollaborationen, um den Logistik-Herausforderungen mit innovativen Informationssystemen und -technologien zu begegnen. Die Schwerpunkte reichen von der Anwendung von Mixed Reality (Virtual und Augmented Reality) und additiven Fertigungsverfahren hin zu fahrerlosen Transportsystemen, Letzte-Meile-Lieferungen, Internet der Dinge sowie Big und Smart Data Architekturen für die Logistik. In Zusammenarbeit mit dem Institut für Angewandte Informatik (InfAI) werden aktiv Transferprozesse zwischen Wissenschaft und Wirtschaft angestoßen und anwendungsnahe Forschung betrieben, deren Ergebnisse im Anschluss gemeinsam mit Unternehmen zur Produktreife geführt und damit nutzbar gemacht werden können.

In die MoLeWa-Arbeit sind auch Erkenntnisse aus vergangenen und laufenden Forschungsprojekten zu innovativen Mobilitäts- und Logistikansätzen in der Region eingeflossen. Das Projekt Tri5G adressierte die Erforschung und Erprobung von 5G-basierten Diensten in öffentlichen Mobilfunknetzen, zugeschnitten auf die Anforderungen von Industrie und öffentlichen Diensten im vom Logistikverkehr und von der Automobilproduktion geprägten Leipziger Nordraum. Im Projekt „Automatischer Busshuttle – selbstorganisierend zwischen Leipzig und dem BMW-Terminal“ (ABSOLUT) wurde ein fahrerloser Bus als betriebliches Mobilitätsmittel getestet. Das Nachfolgeprojekt ABSOLUT II zielt darauf ab, den bisherigen Sicherheitsfahrer im Fahrzeug durch eine ortsfeste technische Aufsicht in einer Leitstelle zu ersetzen und die hierfür notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Im Projekt „Data Trusts for Enhancing Logistics Collaboration“ (TRANSIT) der **Universität Leipzig** wurde eine Datentreuhänderplattform für Logistikunternehmen entwickelt, die den Austausch von sensiblen Geschäftsprozessdaten ermöglicht. Dadurch können Prozesse zwischen Logistik-Unternehmen vereinfacht und effizienter gestaltet werden. Aufbauend auf den vielfältigen Erfahrungen in der Region wurden während der MoLeWa-Laufzeit Fallstudien mit Unternehmen zu Mobilitäts- und Logistikthemen durchgeführt. Hierzu gehört beispielhaft die Erprobung von Hard- und Softwarelösungen zur intelligenten Messung von Verkehrsteilnehmenden. Im Rahmen einer MoLeWa-Fallstudie wird ein sensorbasierter Ansatz für ein kontinuierliches, mobiles Monitoring der Qualität von Fahrbahnen, insbesondere Kreis- und Gemeindestraßen, erprobt. Hierfür ist angedacht, verschiedene Fahrzeugtypen (z. B. Pkw, Sprinter oder Lastenfahrräder) von Kurier-, Express-, Paket-(KEP)-Dienstleistern oder Privatpersonen (Citizen Science) mit möglichst alltagstauglicher Erfassungstechnik (z. B. Smartphones) auszustatten, Daten zu Erschütterungen aufzuzeichnen, auszuwerten, mit Geo-Koordinaten zu verschneiden und die Resultate in Form einer digitalen Karte aufzubereiten. Der in der Fallstudie zu testende Ansatz soll eine Grundlage für eine zukünftig weitergehend optimierte Instandhaltung von Straßen ermöglichen und so kommunale Aufgaben im Mobilitätssektor digital unterstützen.

Ausgehend von den Erfahrungen, die in der Region Leipzig im Bereich Autonomem Fahrens gesammelt werden konnten, hat das **bfw** im Rahmen der AG Verkehr und Mobilität der Metropolregion Mitteldeutschland einen Erfahrungsaustausch zum Thema organisiert. Ziel war es, den Potenzialen, der Praxistauglichkeit und den Herausforderungen fahrerloser, autonomer Bussysteme und Shuttles für Mitteldeutschland auf den Grund zu gehen. Hierfür konnte die Initiative FLASH (Fahrerloses Automatisiertes Shuttle) im Landkreis Nordsachsen als Input-Geber gewonnen werden. Zudem wurde das Transformations-Hub MIAMy (Accelerate Market Introduction of Autonomous Mobility), das überregionale Entwicklungstrends im Blick hat, eingebunden. Im Fokus standen neben der technischen Umsetzung auch die Finanzierung, die wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie die Akzeptanz seitens der Nutzerinnen und Nutzer.

Akteuren der Region, die zu den Themenfeldern Mobilität und ÖPNV-Planung arbeiten, wurden die Möglichkeiten und Grenzen entsprechender Ansätze aufgezeigt. Kommunen und Träger des ÖPNV erhielten Orientierung und Hilfestellung hinsichtlich der Umsetzbarkeit.

Der **ACOD** informiert, gemeinsam mit dem Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, (Logistik-)Unternehmen über die wesentlichen Entwicklungen bezüglich CO_2-freier Antriebe und leistet einen Beitrag für deren Entscheidungsfindung beim Umbau der Lkw-Flotten. Gleichzeitig wird im Sinne der Akzeptanzsteigerung darauf hingewirkt, dass ausreichend Lkw-Lade- bzw. Tankangebote bereitstehen (Batterie / Wasserstoff).

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen und dem Problem knappen Parkangebots im Ballungsraum Leipzig zu begegnen, hat sich **AGIL** mit Konzepten und innovativen Geschäftsmodellen des Carsharings beschäftigt. Am Beispiel einer Berliner Initiative beleuchtete **AGIL** einen Ansatz, wie Carsharing als eine Wohnungsdienstleistung konzipiert und erfolgreich umgesetzt werden kann. Es wurde Kontakt zu einem ansässigen Carsharing-Anbieter aufgenommen, das Berliner Projekt vorgestellt sowie erste Schritte einer möglichen Umsetzung mit ansässigen Unternehmen der Immobilienwirtschaft besprochen.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

In Bezug auf die Fallstudie „Intelligentes mobiles Monitoring von Fahrbahnqualitäten" wurde bereits eine erste Version einer Mobilapplikation entwickelt, die die in Smartphones verbaute Sensorik zur Erhebung von Erschütterungsdaten nutzt. Aktuell – in Q3/2025 – werden der Softwareprototyp getestet, erste Messungen vorgenommen und verschiedene Messmethoden erprobt, um festzustellen, wie stark das Smartphone mit Fahrzeugen (Pkw, Sprinter, Fahrrad, E-Scooter) physisch gekoppelt sein muss, um nützliche Daten hinsichtlich der Fahrbahnqualität erheben zu können. 2026 soll die Datensammlung sowie die Erprobung des Softwareprototyps fortgesetzt werden, um größere Datenmengen zu erhalten und eine höhere Abdeckung unterschiedlicher Wege und Straßen in der Projektregion zu erreichen.

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt für MoLeWa über 2025 hinaus wird die Unterstützung beim Aufbau klimaneutraler Lkw-Flotten sein. Dies stellt insbesondere für kleine und mittlere Logistik- und Transportunternehmen eine komplexe Aufgabe dar, die weit über die reine Fahrzeugbeschaffung hinausgeht. Um Unternehmen in der Region Leipzig bei diesem Prozess zu unterstützen, wird ein modular aufgebautes Beratungskonzept erprobt, das entlang zentraler Handlungsfelder Orientierung bietet. Ausgangspunkt bildet eine detaillierte Statusaufnahme der bestehenden Fahrzeugflotte, betrieblicher Rahmenbedingungen sowie emissionsbezogener Kenndaten. Darauf aufbauend werden mittels Strecken- und Einsatzanalysen geeignete Anwendungen für alternative Antriebe identifiziert und technologisch wie wirtschaftlich bewertet. Mithilfe des Tools „My eRoads" lassen sich anschließend Total-Cost-of-Ownership-Vergleiche durchführen und verschiedene Umstiegsstrategien simulieren. Dabei werden sowohl Betriebskosten als auch Förderkulissen, regulatorische Anforderungen und Emissionsdaten berücksichtigt. Ergänzend erfolgt eine fundierte Auseinandersetzung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie eine strategische Planung der erforderlichen Lade- oder Tankinfrastruktur. Um die Transformation im Betrieb nachhaltig zu verankern, adressiert das Beratungskonzept auch Fragen der Qualifizierung, Prozessintegration und internen Kommunikation. Eine schrittweise Pilotierung erster Maßnahmen (z. B. Fahrzeugbeschaffung oder Infrastrukturerprobung) ermöglicht zudem eine risikominimierte Einführung. Das Beratungskonzept trägt dazu bei, Unsicherheiten abzubauen, betriebliche Investitionsentscheidungen abzusichern und konkrete Umsetzungsprozesse auf regionaler Ebene anzustoßen – mit dem Ziel, den Hochlauf klimafreundlicher Lkw-Antriebe realistisch, wirtschaftlich tragfähig und praxisnah zu gestalten.

Perspektivisch sollten – auch über die unmittelbare MoLeWa-Arbeit hinausgehend – die bestehenden Potentiale in der Leipziger Region im Bereich Autonomes Fahren weiter gefördert werden (siehe Standortstudie Drees & Sommer 2025, S. 67). Für die erfolgreiche Entwicklung solcher Systeme sind herstelleroffene Reallabore notwendig, wo autonome Systeme mit gelockerten Vorschriften auf Teststrecken erprobt werden können. Ein einfacher Zugang zu den Testumgebungen ermöglicht die schnelle Entwicklung von autonomen Systemen. Dies beinhaltet einen transparenten Zulassungsprozess, reduzierte Anforderungen an Test- und Absicherungstiefen sowie Abgrenzungsvorschiften und vereinfachte Ausnahmeregelungen bezüglich des Schutzes von Daten, die im Reallabor erfasst wurden. Die entfernte Steuerung durch Teleoperationen muss innerhalb des definierten Bereiches des Reallabors ermöglicht werden, zum Beispiel durch geringere Sicherheits- und Redundanzanforderungen. Weiterhin sind verbindliche Auskünfte zur Rechtmäßigkeit der Erprobung nötig.

3.3 Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur

Zielstellung

Der flächendeckende Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge und solche mit Wasserstoffantrieb ist von zentraler Bedeutung, um den Hochlauf klimaneutraler Antriebstechnologien zu fördern.

Status-Quo

In einem Workshop der **AGIL** trat die Erkenntnis zutage, dass eine unzureichende Ladeinfrastruktur für viele Autofahrerinnen und Autofahrer einen triftigen Hinderungsgrund darstellt, um vom Verbrenner zum E-Auto zu wechseln. Gerade in innerstädtischen Quartieren, wo Mehrfamilienhäuser dominieren und es wenig private Parkplätze (mit eigener Lademöglichkeit) gibt, besteht ein großer Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladeanschlüssen. Aber auch in den Industrie- und Gewerbegebieten am Stadtrand, in denen sich Arbeitsplätze konzentrieren, besteht Handlungsbedarf. Deutlich geworden ist zudem, dass dem Ausbau der Ladeinfrastruktur einige bremsende Faktoren entgegenstehen. Hier machen sich besonders die Komplexität der Antragsstellung /-bearbeitung und der große Aufwand bei Genehmigungsverfahren zur straßenrechtlichen Erlaubnis bemerkbar.

Beiträge von MoLeWa

Aufbauend auf den bisherigen Maßnahmen zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur in Leipzig wurde die strategische Zusammenarbeit zwischen dem **Amt für Wirtschaftsförderung** und dem **ACOD** weiter ausgebaut. Ziel ist es, Genehmigungsprozesse zu beschleunigen, barrierearme Zugänge zu schaffen und insbesondere privatwirtschaftliche Investitionen anzuregen. Im Zentrum standen zwei Businessdialoge 2024 und 2025, bei denen gezielt Flächenanbieter wie Supermärkte, Ärztehäuser und Betreiber von Parkhäusern mit Ladeinfrastrukturanbietern zusammengebracht wurden. Die Veranstaltungen boten Gelegenheit zum Austausch, zur Bedarfsermittlung und zur Anbahnung konkreter Kooperationen. Ergänzt wurden sie durch Impulse zu Betreibermodellen, technologischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Deutlich wurde: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur gelingt nur im Schulterschluss zwischen Kommune, Wirtschaft und Energieakteuren. MoLeWa hat sich dabei als Plattform zur Koordination, zum Wissenstransfer und zur Förderung konkreter Umsetzungsschritte etabliert. Im Zuge dessen wurde auch ein lokaler Ladesäulenhersteller unterstützt, indem er gezielt in die Veranstaltungsformate

eingebunden und ihm so Sichtbarkeit und Präsenz in der Region verschafft wurde. In den genannten Businessdialogen konnte MoLeWa auch auf die zuvor gesammelten Arbeitserfahrungen aufbauen. So beleuchtete **AGIL** in einem Workshop ein Berliner Modell namens Smart Park and Charge, in dem es darum geht, intelligentes Parken mit dem Laden von E-Fahrzeugen zu verknüpfen und so die Belegung von Ladestationen zu optimieren und Nutzerinnen und Nutzern den Zugang zu Ladestationen zu erleichtern.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Ausgehend von der positiven Resonanz auf den Businessdialog Ladeinfrastruktur soll dieses Format über 2025 hinaus fortgeführt und etabliert werden. Besonders zwei Schwerpunkte werden dabei gesetzt. Erstens soll es darum gehen, Wohnungsgenossenschaften, Immobilienverbänden und weiteren Akteuren mit Mehrparteienhäusern Möglichkeiten zur Einrichtung und zum Betrieb von Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen und Stellplatzanlagen aufzuzeigen. Dabei werden nicht nur technische Lösungen und rechtliche Rahmenbedingungen thematisiert, sondern auch aktuelle Fördermöglichkeiten erörtert. Der zweite Fokus wird auf das Laden am Arbeitsplatz gelegt. Ziel ist es, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen, Netzbetreiber, Energiedienstleister, Infrastrukturanbieter und kommunale Akteure gezielt miteinander zu vernetzen, um praxisnahe Lösungsansätze für die Planung, den Betrieb und die Förderung von Ladeinfrastruktur auf Betriebsgeländen zu entwickeln. Im Mittelpunkt steht dabei der Wissenstransfer entlang konkreter Anwendungsbeispiele – etwa zu Genehmigungsverfahren, technischen Standards, Förderprogrammen oder zur organisatorischen Einbindung in den Betriebsalltag. Gleichzeitig sollen bestehende Hürden sichtbar gemacht und überwunden werden – etwa im Hinblick auf Stromnetzanbindung, Investitionsentscheidungen oder Akzeptanz der Nutzenden. Durch den Dialog sollen Handlungsspielräume erweitert, rechtliche und wirtschaftliche Fragen geklärt, gute Beispiele illustriert und tragfähige Kooperationsmodelle angestoßen werden. Damit leistet das Format einen Beitrag zur ganzheitlichen Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur in der Region – nicht nur im öffentlichen Raum, sondern gezielt auch an jenen Orten, an denen Menschen arbeiten oder temporär parken. Die stärkere Integration des Arbeitsplatzes als Ladeort trägt dazu bei, die Elektromobilität in der Fläche voranzubringen und die infrastrukturelle Versorgung im Sinne einer klimagerechten Mobilitätswende auszubalancieren.

4 Vorreiter für neue Wertschöpfung in der Kreislaufwirtschaft

4.1 Initiativen der Kreislaufwirtschaft mit der Fahrzeugindustrie und IT-Dienstleistungen verbinden

Zielstellung

Durch die Ansiedlung des Center for the Transformation of Chemistry (CTC) wird die Region Innovationshub und Referenzpunkt für neue Wertschöpfung im Bereich Kreislaufwirtschaft. Gemeinsam mit dem CTC und den Unternehmen der Fahrzeugindustrie wollen wir praxisnahe Forschung zur Kreislaufwirtschaft unterstützen, Demonstrationsanlagen, Modellprojekte und Reallabore mit auf den Weg bringen und diese für den industriellen Einsatz im Bereich der Fahrzeugindustrie vorbereiten. Darüber hinaus sollen an der Schnittstelle von Kreislaufwirtschaft und IT-Dienstleistungen neue Wertschöpfungspotenziale erschlossen und Lösungsansätze entwickelt werden. Im Bereich der Batteriefertigung und des Batterierecyclings verbinden wir bestehendes Know-how mit Innovationen aus der Material- und Chemieforschung. Wir knüpfen länderübergreifende Initiativen im Bereich der Chemie- und Grundstoffindustrie und machen sie für kreislaufwirtschaftliche Prozesse in der Fahrzeugindustrie nutzbar. Zudem unterstützen wir regionale Verwertungsunternehmen bei der Umsetzung ihrer Projekte.

Status-Quo

Die Politik (insbesondere auf EU-Ebene) hat die regulatorischen Rahmenbedingungen im Sinne der Kreislaufwirtschaft verschärft und fördert Ansätze ressourcenschonenden Wirtschaftens. Für die ressourcenintensive Fahrzeugindustrie gehen damit Herausforderungen und Chancen einher. Bei den Herausforderungen sind die Erfordernisse zur Berichterstattung und zum Datenmanagement zu nennen. Zudem müssen kreislaufwirtschaftliche Ansätze strategisch und technisch im Unternehmen implementiert werden. Für die Leipziger Fahrzeugindustrie hat sich gezeigt, dass dahingehend oftmals große Wissenslücken bestehen und nur wenig auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden kann (Wachsmuth-Pohle et al. 2024, S. 19). Zugleich bietet der Trend zur Kreislaufwirtschaft aber auch Chancen. Es eröffnen sich Potenziale für neue Geschäftsfelder, Wertschöpfung und Beschäftigung, bspw. bei der Aufbereitung und Rückführung des verwendeten Materials.

Bisher beschränken sich die regionalen Aktivitäten in der Kreislaufwirtschaft auf einzelne, voneinander isolierte Initiativen. Forschung und Entwicklung dazu finden bisher weitestgehend anderorts statt – auch seitens der beiden in Leipzig ansässigen Automobilhersteller. Zwar wird bei BMW das Projekt Car2Car durchgeführt, das Werk in Leipzig ist dabei allerdings nicht direkt eingebunden. Demontage und Verwertung von Altfahrzeugen werden vielfach außerhalb der Region Leipzig umgesetzt. Damit diesbezüglich mehr Wertschöpfung und mehr Ressourcen in der Region verbleiben, müssen Demontage- und Recyclingunternehmen befähigt werden, ihre Kapazitäten zu erweitern und sich auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. Zugleich hat sich in der MoLeWa-Arbeit herauskristallisiert, dass gerade aufseiten regionaler Recyclingunternehmen Interesse besteht, sich neue Geschäftsfelder in der Automobilindustrie zu erschließen (z. B. im Batterierecycling).

Grundsätzlich bietet die Region Leipzig sehr gute Voraussetzungen zum Aufbau einer leistungsfähigen Kreislaufwirtschaft, die das Profil des Standorts zukünftig stark prägen dürfte. So wird in den kommenden Jahren das Großforschungszentrum Center for the Transformation of Chemistry (CTC) mit Hauptsitz in Delitzsch (Landkreis Nordsachsen) aufgebaut. Im CTC sollen zukünftig etwa 1000 Menschen arbeiten und

forschen und so die wissenschaftlichen Grundlagen für eine leistungsfähige Kreislaufwirtschaft in der Region gelegt werden. Zu erwarten sind Ausstrahleffekte in weitere Wirtschaftsfelder wie die Automobilindustrie und die Digitalwirtschaft.

Beiträge von MoLeWa

MoLeWa hat Kreislaufwirtschaft als potentialträchtiges Feld erkannt und das Thema in verschiedenen Veranstaltungen und Aktivitäten aufgegriffen. Hervorzuheben ist das dritte Netzwerkforum im Februar 2024, das sich dezidiert mit den Möglichkeiten der Kreislaufwirtschaft in der Region auseinandergesetzt hat. Dabei wurden technische, wirtschaftliche wie auch regulatorische Aspekte beleuchtet. Um Kreislaufwirtschaft auch aus ökonomischen Gesichtspunkten attraktiv zu machen, so wurde in der Veranstaltung deutlich, muss zuvorderst an zwei Stellschrauben gedreht werden. Erstens braucht es klare Standards und Transparenz im Design. Hier ist vor allem die Automobil- und Zulieferindustrie gefragt, die verwendeten Materialien und Rohstoffe so zu verbauen bzw. zusammenzuführen, dass sie mit wenig Aufwand wieder getrennt werden können. Zweitens braucht es verständliche und verbindliche regulatorischer Vorgaben – etwa hinsichtlich DIN-Normen oder Rezyklat-Anteilen. Durch die Veranstaltung gelang es, die unterschiedlichen Perspektiven auf das Thema zusammenzuführen und ein umfassendes Bild über die regionalen Kooperationspotenziale zwischen Fahrzeugindustrie und Akteuren der Kreislaufwirtschaft zu zeichnen.

Die **IHK zu Leipzig** bringt sich mit fundierten Informationen, Beratungen und thematischen Veranstaltungen für KMU über die Möglichkeiten der Abfallvermeidung und insbesondere der Abfallbewirtschaftung in diesen thematischen Schwerpunkt ein. Der Fokus liegt dabei auf Strategien zur Vermeidung sowie des Recyclings im Sinne einer Kreislaufwirtschaft. Mit der Umweltberatung bietet die **IHK zu Leipzig** zudem die Möglichkeit, Kooperationspartner oder Dienstleister für die Unternehmen der Region ausfindig zu machen, die bei der Implementierung betrieblicher Recyclinglösungen unterstützen können.

Um von externem Know-how lernen und an überregionalen Erfahrungen partizipieren zu können, hat MoLeWa die Zusammenarbeit mit weiteren Initiativen und Netzwerken an der Schnittstelle von Kreislaufwirtschaft und Fahrzeugindustrie in Sachsen und darüber hinaus ausgebaut. Zu nennen sind hier – allen voran – das bundesweite Transformations-HUB Wertschöpfungskette Batterie (TraWeBa), Circular Saxony als sächsischer Branchenverband zur Kreislaufwirtschaft sowie die Initiative Transformation Automobilregion Südwestsachsen (ITAS). Die Zusammenarbeit hat bereits erste Früchte getragen. So hat der **ACOD** die Planungen eines regionalen Verwertungsunternehmens zum Aufbau eines modularen Demontagezentrums eng begleitet und mitkoordiniert. Dieses soll eine (teil-)automatisierte Demontage und eine umfassende rohstoffliche Verwertung von Automobilkomponenten ermöglichen. Ziel ist es, dass mehr Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer vor Ort demontiert und die gewonnenen Rohstoffe und Komponenten effizient in den Stoff- und Wirtschaftskreislauf – nach Möglichkeit auf regionaler Ebene – zurückgeführt werden können. Gemeinsam mit TraWeBa und Circular Saxony wurde eine Konzeptskizze zum geplanten Demontagezentrum entwickelt. Während der **ACOD** den Zugang zu regionalen Unternehmen ebnete und sein Wissen über regionale Bedarfslagen einbrachte, konnte TraWeBa seine Expertise zu Batterietechnologien und -bauweisen sowie seine deutschlandweiten Kontakte ins Batterie-Ökosysteme beisteuern. Circular Saxony unterstützte durch thematische Expertise und Netzwerkzugänge im Bereich zirkulärer Wirtschaft.

Darüber hinaus hat MoLeWa die Zusammenarbeit mit ITAS im Sinne der Kreislaufwirtschaft gestärkt. ITAS hat gemeinsam mit weiteren Partnern ein digitales Trainingstool für Fachkräfte im Bereich Kreislaufwirtschaft entwickelt. Dieses Tool wird durch MoLeWa beworben und in seinen Netzwerken verbreitet, um insbesondere KMU stärker für die Thematik zu sensibilisieren.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

MoLeWa wird sich auch über 2025 hinaus mit dem Thema Kreislaufwirtschaft intensiv beschäftigen und dabei den Fokus auf Vernetzung, Sensibilisierung von KMU und Wissenstransfer legen. Übergeordnetes Ziel ist es, dass das Land Sachsen nicht nur seine Kompetenzen für den Bau von Fahrzeugen erhält und festigt, sondern sich auch als Land der Fahrzeug-Demontage profiliert. Um diesem Ziel ein Stück näher zu kommen, setzt MoLeWa 2026 an verschiedenen Stellen an. So soll das bereits initiierte Kreislaufwirtschaftsnetzwerk weiter ausgebaut und mit Informations- und Fachveranstaltungen sowie Schulungsangeboten angereichert werden. Weitere Initiativen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen sollen für die Mitarbeit im Netzwerk gewonnen werden, um die Potenziale zirkulärer Wertschöpfung sowohl für die Automotive-Unternehmen wie auch die Region und das Land insgesamt besser heben zu können. Dazu soll auch das im ITAS-Kontext erschaffene digitale Trainingstool zur Kreislaufwirtschaft weiter beworben und in die Unternehmen gebracht werden, um ihnen den Einstieg in die Kreislaufwirtschaft zu erleichtern.

Gemeinsam mit dem Transformations-HUB TraWeBa, dem Netzwerk Circular Saxony und dem Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik (IWU) wird ein eigenständiges Projekt für ein modulares Kreislaufwirtschafts-Werk vorbereitet. Dieses umfasst Demontagelinien, Verarbeitung, Fertigung sowie ein Reallabor zum Testen, Ausbilden und Entwickeln unter realen Bedingungen. Das Konzept ist modular und skalierbar, übertragbar auf verschiedene Branchen und Standorte, mit Automotive als ersten Schwerpunkt. Eine spätere Ausweitung auf weitere Industrien ist vorgesehen. Das Werk soll als offene Plattform fungieren, die KMU, OEMs, Start-ups, Forschung und Bildung einbindet. Eng damit verbunden ist die konzeptionelle Vorbereitung eines modularen Reallabors, das ortsungebunden konzipiert wird und perspektivisch auch in ein künftiges Kreislaufwirtschafts-Werk integriert werden könnte. Das Reallabor soll als praxisnahe Plattform dienen, auf der Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Bildungspartner neue Technologien, Prozesse und Qualifizierungsansätze im Bereich Kreislaufwirtschaft und Digitalisierung erproben und weiterentwickeln können. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Einbindung von VR- und AR-basierten Lern- und Demonstrationsformaten, um komplexe Prozesse wie Demontage, Materialverwertung oder Fertigung anschaulich zu vermitteln. Dabei ist auch die Entwicklung eines spezifischen Weiterbildungskonzepts „Kreislaufwirtschaft mit VR-/AR-Technologien“ vorgesehen, das praxisorientierte, interaktive Lernmodule für Fachkräfte und Auszubildende umfasst.

Kreislaufwirtschaft ist ein Thema, das nicht nur das produzierende Gewerbe beschäftigt, sondern auch das automobile Dienstleistungsgewerbe, insbesondere Kfz-Werkstätten, vor große Herausforderungen stellt. MoLeWa wird den 2025 mit der regionalen Kfz-Innung und der Handwerkskammer zu Leipzig initiierten Prozess zur Unterstützung von Kfz-Werkstätten bei allen Fragen zur Kreislaufwirtschaft weiterverfolgen. Vor allem wird es um zwei Dinge gehen. Erstens: Hürden und Vorbehalte aufseiten der Kfz-Werkstätten und der dort Beschäftigten, sich mit den Themen E-Mobilität / Recycling / Kreislaufwirtschaft / Ressourceneffizienz auseinanderzusetzen, auszuräumen. Zweitens: Kooperationspotenziale zwischen Recycling-Betrieben und Kfz-Werkstätten zu identifizieren, diese auszugestalten und die angestoßenen

Kooperationen zu begleiten und zu unterstützen (bspw. bei der Recherche geeigneter Förderprogramme, um entwickelte Ideen umzusetzen).

Darüber hinaus wird MoLeWa 2026 eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Projekt „BatterieMD“ anvisieren. Zwei Aspekte stehen dabei im Vordergrund. Zum einen das Thema Batteriepass: Um den Lebenszyklus von Batterien transparenter zu gestalten und die Kreislaufwirtschaft zu fördern, wird der Batteriepass mit Einführung der EU-Batterieverordnung schrittweise verpflichtend. Er dokumentiert den gesamten Lebenszyklus einer Batterie – von der Produktion über die Nutzung bis hin zum Recycling – und liefert verlässliche Informationen zu Herkunft, Zusammensetzung und Nachhaltigkeit von Batterien. In diesem Bereich soll die Kooperation z. B. durch das gemeinsame Anbieten von Sensibilisierungsmaßnahmen und Schulungsangeboten (u. a. auch in Kfz-Werkstätten) verstärkt werden. Das zweite Thema betrifft Second-Life-Anwendungen von Batterien, z. B. in Form von stationären Speichern, die etwa in Zusammenhang mit dem Ausbau von Ladeinfrastruktur genutzt werden können. Auch in diesem Bereich sollen Synergiepotenziale herausgearbeitet werden.

4.2 Synergien bei der Transformation der Fahrzeugindustrie, des Energiesektors und der chemischen Industrie erzeugen

Zielstellung

Wir verbinden die Transformation in der Fahrzeugindustrie mit dem Strukturwandel in der Braunkohleregion und den neuen Chancen im mitteldeutschen Chemiedreieck.

Status-Quo

Im mitteldeutschen Raum überlagern sich mehrere industrielle Transformationsherausforderungen. Neben der Automobilindustrie betrifft dies allen voran die Energiewirtschaft und die chemische Industrie. Für das Mitteldeutsche Revier ist das Ende der Braunkohlewirtschaft eingeläutet. Zugleich erfindet sich die Region als Energieregion neu. Themen wie Grüner Wasserstoff und Solarenergie gewinnen an Relevanz und werden durch breit angelegte Netzwerke (wie das Wasserstoff-Netzwerk HYPOS) nach vorn gebracht.

Im Zuge des Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung stehen erhebliche öffentliche Gelder bereit (u. a. aus dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen des Bundes und dem Just Transition Fund der EU), um den Umbau der Wirtschaftsstruktur in Richtung Klimaneutralität zu unterstützen. Zusätzlich befindet sich auch die energieintensive chemische Industrie, die in der Region eine lange Tradition hat und wirtschaftlich bis heute bedeutsam ist, inmitten einer tiefgreifenden Transformation. Die Unternehmen dieses Wirtschaftszweigs sind einem wachsenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt und müssen neuere Trends und Regularien berücksichtigen (u. a. Verringerung klimaschädlicher Emissionen, Verschärfung von Umweltstandards). Die Bezüge zwischen Fahrzeugindustrie, Mobilitätssektor und chemischer Industrie sind bisher wenig ausgeprägt – aber durchaus potentialträchtig. Beispielsweise sollen in den kommenden Jahren in der mitteldeutschen Chemieregion Produktionsstätten zur Erzeugung von nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF) in Betrieb gehen und damit ein Beitrag zur Klimaneutralität im Flugverkehr geleistet werden.

Beiträge von MoLeWa

Das **Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig** betrachtet das Zusammenwirken und die Synergien der regionalen Wirtschaftssektoren ganzheitlich. Das zeigt sich auch in den Handlungsfeldern und Maßnahmenempfehlungen der im Rahmen von MoLeWa angefertigten Standortstudie für den Bereich Automotive (Drees & Sommer 2025). Die Studie zeigt vor allem, dass Synergien zwischen den verschiedenen Branchen und der Automobilindustrie genutzt werden müssen. Das spiegelt sich bspw. im Handlungsfeld „Technologisierung und Innovationspartnerschaften" wider. Hier werden u. a. Partnerschaften aus Wissenschaft und Wirtschaft für großvolumige Verbundprojekte mit Leuchtturmcharakter und Fokus auf Infrastrukturentwicklung zur Gestaltung der Transformation, unter Einbezug des vom **Amt für Wirtschaftsförderung** berufenen Leipziger Wasserstoff-Scouts, vorgeschlagen. Für die Entwicklungskonzepte der Gewerbegebiete wird herausgestellt, dass nur durch eine vorausschauende Flächen- und Infrastrukturentwicklung, die strategisch diversifiziert und technologieoffen erfolgt, sich die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts langfristig sichern und ausbauen lässt.

Auf gewerkschaftlicher Ebene werden die verschiedenen Aspekte der Transformation aus Beschäftigtenperspektive zusammengedacht. Der Fokus liegt auf der Frage, wie Gute Arbeit und industrielle Transformation zusammengebracht werden können. Hierzu steht das **bfw** mit der **IG Metall** und dem DGB im regelmäßigen Austausch, um gemeinsame Vorhaben zu entwickeln und den Erfahrungsaustausch zwischen Beschäftigtenvertretungen zu fördern. Von besonderer Relevanz ist hierbei der Kontakt zum DGB-Projekt Revierwende, das die Perspektive der Beschäftigten der Braunkohleindustrie in den Mittelpunkt stellt. Insbesondere hinsichtlich betrieblicher Anschlussperspektiven und der Konzeption von Maßnahmen zur Fachkräftesicherung und Weiterbildung besteht ein enger Austausch. Dabei ist etwa deutlich geworden, dass sowohl in der Energiewirtschaft wie auch in der Fahrzeugbranche in erhöhtem Maße Fachkräfte mit mechatronischem Know-how gefragt sind. Dem steht gegenüber, dass die regionalen Ausbildungs- und Berufsschulkapazitäten in diesen Bereichen nicht ausreichend sind, um die zukünftigen Fachkräftebedarfe (nicht zuletzt in zukunftsträchtigen Branchen wie der Wasserstoffwirtschaft) zu decken. Hinzu kommt, dass Berufsschulstandorte z. T. schwer zu erreichen sind und darunter die Attraktivität zur Aufnahme einer Ausbildung leidet. Hierzu hat sich das **bfw** mit dem Projekt Revierwende hinsichtlich der Möglichkeiten zur Verbesserung der Ausbildungssituation kurzgeschlossen.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Die Zusammenarbeit mit dem Projekt Revierwende soll über 2025 hinaus fortgesetzt und vertieft werden. Dabei geht es zuvorderst um das Thema Ausbildung. Geplant ist unter anderem ein gemeinsam organisierter Projekttag zweier Berufsschulklassen. Konkret geht es um die Vernetzung von jungen Beschäftigten (15-25 Jahren) in von der Transformation besonders betroffenen Industriebranchen (Bergbau, Chemie, Energie / Metall und Elektro) und Berufsfeldern. Dort soll Raum für Diskussionen von Lebens- und Arbeitsbedingungen und Perspektiven in der Transformation geschaffen sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den Arbeitswelten herausgearbeitet werden. Um den peer-to-peer Charakter der Veranstaltung zu stärken, sollen Jugend- und Auszubildendenvertretungen eingeladen werden, um den Teilnehmenden die Möglichkeiten betrieblicher Mitbestimmung näher zu bringen und die Wichtigkeit von demokratischer Teilhabe im Betrieb und an Strukturwandel- und Transformationsprozessen aufzuzeigen. In diesem Kontext sollen auch Vertreterinnen und Vertreter aus Politik adressiert werden, indem ihnen die Perspektiven der Auszubildenden mitsamt ihren Arbeits- und Lebensbedingungen (etwa hinsichtlich der Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte) nähergebracht werden.

5 IT und Software: Schlüsseltechnologien der Zukunft

5.1 Weiterentwicklung von Unternehmen der Fahrzeugbranche zu softwarebezogenen Unternehmen

Zielstellung

Das Konsortium wirkt daran mit, dass sich die Region Leipzig als Gestalterin für die Digitalisierung von Fahrzeugen entwickelt. Wir wollen den Wandel der Fahrzeugproduzenten und Zulieferer zu softwarebezogenen Unternehmen aktiv unterstützen. Wir sorgen mit der Vernetzung von Forschung, Entwicklung und Wirtschaft dafür, dass digitale Schlüsseltechnologien wie Cloud Computing, Künstliche Intelligenz und Internet der Dinge in den Unternehmen überall dort zum Einsatz kommen, wo sie Nutzen stiften.

Status-Quo

In der regionalen Fahrzeugindustrie besteht grundsätzlich eine große Offenheit, Softwarelösungen in betriebliche Arbeitsabläufe und Produktionsprozesse zu integrieren. Insbesondere die großen Hersteller gelten hierbei als Vorreiter. So hat sich das Porsche Werk Leipzig 2023 gegen knapp 100 andere Fabriken aus aller Welt als „Fabrik des Jahres“ durchgesetzt, wobei nicht zuletzt der hohe Digitalisierungsgrad zu dieser Auszeichnung beitrug. Bei anderen Unternehmen hat sich hingegen gezeigt, dass vielfach eine Diskrepanz zwischen dem Anspruch zur Digitalisierung und der tatsächlichen betrieblichen Implementierung besteht (Jahn & Thiel 2024, S. 21). Zwar haben laut einer **ACOD**-Studie die meisten Betriebe der Automobilbranche in der Region Leipzig eine Digitalisierungsstrategie (Gille 2023, S. 7). Entsprechende Strategien münden aber häufig nicht in konkreten Maßnahmen, etwa da es an Expertise dazu mangelt oder zeitliche bzw. personelle Ressourcen fehlen (Wink et al. 2025, S. 13).

Eine weitere Herausforderung bei der Digitalisierung besteht darin, dass die unterschiedlichen, von den Unternehmen vorgehaltenen Datensätze häufig nicht kompatibel miteinander sind. Aufgrund unzureichender Schnittstellen kommt es mitunter zu Problemen bei der Datenübertragung (z. B. zwischen Lieferanten und Abnehmern) oder die Anschlussfähigkeit an externe Systeme ist nicht gegeben (Gille 2023, S. 8).

Beiträge von MoLeWa

Im Kontext der Digitalisierung fungiert die **IHK zu Leipzig** für ihre Mitgliedsunternehmen als Multiplikatorin. Sie vermittelt Kontakte zu Bundes- bzw. Landesangeboten (z. B. DiAS – Digitalagentur Sachsen) und intermediären Initiativen wie den regionalen Mittelstand-Digital Zentren. Sie organisiert Beratungsangebote und Veranstaltungen, die den Unternehmen die Möglichkeit bieten, sich über Fachthemen, Gesetzeslagen und Innovationsfelder zu informieren.

Für die **Universität Leipzig** stellen innovative Technologien wie KI, Cloud Computing und Internet der Dinge wichtige Handlungsfelder dar. In den kommenden Jahren wird das Engagement in diesen Bereichen weiter ausgebaut. So ist aktuell ein KI-Rechenzentrum im Aufbau, von dem wichtige Impulse für Wissenschaft und Wirtschaft der Region ausgehen werden. Mittels Erklärformaten, Vorstellung von guten Praxisbeispielen und Workshops richtet sich die **Universität Leipzig** an Unternehmen und trägt dazu bei, Fragen, die sich in der betrieblichen Praxis rund um die Digitalisierung auftun, zu adressieren. Dabei geht es z. B. um den praktischen Nutzen digitaler Anwendungen, die Integration in das Tagesgeschäft, eine schwierige Risikoabschätzung und bestehende Unsicherheiten zum Datenschutz. Indem die **Universität Leipzig** im MoLeWa-Kontext das Testen und Umsetzen von neuen Ideen im Rahmen von Fallstudien und

mittels Prototypen ermöglicht, hilft sie dabei, die Schwelle zum Einsatz entsprechender Technologien in der Fahrzeugindustrie zu senken. Darüber hinaus kooperiert die **Universität Leipzig** mit dem Institut für Angewandte Informatik (InfAI) und unterstützt unter dem Namen „KI-Manufaktur“ regionale Unternehmen dabei, individuelle KI-Potenziale zu identifizieren und erste Schritte bei der Einführung von KI im eigenen Unternehmen durchzuführen.

Bei zahlreichen KI-Anwendungen werden der Datenschutz und die sichere Handhabung, insbesondere von sensiblen Daten, nicht immer in ausreichendem Maße berücksichtigt. Gerade bei KMU bestehen in diesem Bereich oft erhebliche Wissensdefizite. Um diese Defizite auszuräumen, kooperieren die **Universität Leipzig** und das Institut für Angewandte Informatik (InfAI). Sie bieten gezielte Unterstützung und Beratung an, um projektbezogen Unternehmen bei der Suche nach Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)-konformen Lösungen zu assistieren. Darüber hinaus konzentriert sich ihre Beratungstätigkeit darauf, Unternehmen bei der datenschutzrechtlich sicheren und EU AI Act konformen Umsetzung sowie bei der umfassenden Dokumentation von KI-basierten Anwendungen zu unterstützen.

Im industriellen Kontext können durch den Einsatz von Sensoren kostengünstig und schnell Daten erhoben werden. Anwendungsfelder sind beispielsweise der Einsatz von Kameras zu Zwecken des Qualitätsmanagements oder die Überwachung von Produktionsprozessen durch Temperatur- oder Luftqualitätssensoren. Weiterhin können Energieverbräuche und -erzeugung gemessen werden. Hier leistet die **Universität Leipzig** Unterstützung in Form von Fallstudien. Sensoren und Aktuatoren ermöglichen die Umsetzung von komplexen digitalen Prozessen zur Unterstützung der Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz. Durch Monitoring des Energieverbrauchs und der Stromerzeugung im Betrieb wird die Energietransparenz erhöht und Einsparungen beim Verbrauch können erzielt werden. Im Rahmen einer MoLeWa-Fallstudie wurde untersucht, wie sich Maschinen und Anlagen mithilfe von Sensorik und Netzwerktechnik erweitern lassen, um den Zustand während des Betriebs mittels KI-basierter Verfahren zu überwachen und bei Anomalien zeitnahe Wartungsmaßnahmen einzuleiten.

Mit dem Projekt GAIA-X 4 AGEDA aus der Programmfamilie GAIA-X 4 Future Mobility, das sich mit zukünftigen Software- und Servicearchitekturen für Fahrzeuge befasst, wurde ein enger Wissens- und Erfahrungsaustausch betrieben.

<u>Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven</u>

Im Rahmen der Fallstudie zur intelligenten Anomalieerkennung in Betriebsdaten wurden bereits erste Realdaten von einem Partnerunternehmen gesichtet und Arbeiten am Softwareprototyp zur Implementierung eines Active-Learning-Ansatzes für die KI-unterstützte Anomalieerkennung begonnen. 2026 wird genutzt, um den bisherigen Datenbestand hinsichtlich Quantität und Qualität zu verbessern, weitere als relevant identifizierte Anwendungsfälle zu untersuchen und den verfolgten Active-Learning-Ansatz gemeinsam mit einem Partnerunternehmen erfolgreich unter realitätsnahen Bedingungen zu erproben.

Im Zuge der Durchführung der Fallstudien und Workshops sowie im Austausch mit regionalen KMU wurde der Bedarf identifiziert, dass moderne digitale Technologien einem breiteren Interessentenkreis möglichst einfach zu Testzwecken und zur individuellen Bewertung zugänglich sein sollten, ohne dass im Vorfeld größere Investitionsentscheidungen notwendig werden. Ein konkretes Beispiel hierfür stellt die testweise Nutzung von Large Language Models (LLM) im Unternehmenskontext dar, um bspw. die eigene Belegschaft für KI-Potenziale zu sensibilisieren oder ggf. diese für eine spätere Nutzung zu schulen. Da sich im betrieblichen Umfeld die Nützlichkeit von LLMs durch die Verknüpfung mit Unternehmensdaten

erhöhen kann, jedoch Bedenken hinsichtlich der Nutzung von nichteuropäischen KI-Plattformen wie ChatGPT, Gemini oder Meta AI nicht selten sind, wäre es für KMU von Vorteil, möglichst einfach selbst offene LLMs zu Testzwecken auf einer vertrauenswürdigen IT-Infrastruktur zu betreiben. Im Rahmen eines regionalen Reallabors "Digitalisierung" könnte interessierten KMU eine derartige IT-Infrastruktur mit entsprechenden Softwarewerkzeugen zur einfachen und kostenfreien / kostengünstigen Nutzung zur Verfügung gestellt und der Wissens- und Technologietransfer dadurch beschleunigt werden. Vor diesem Hintergrund wird MoLeWa das Jahr 2026 auch dazu nutzen, das beschriebene Beispiel und weitere Ideen bzw. Bedarfe von regionalen KMU strukturiert aufzunehmen, zu analysieren und darauf aufbauend ein Konzept zu entwickeln, wie ein derartiges Reallabor nachhaltig ausgestaltet sein könnte. Dieses könnte sowohl physische (Geräte, Maschinen, Anlagen, intelligente Messsysteme, Sensorik, etc.) als auch digitale (Rechenressourcen, Daten, Software, KI-Modelle, etc.) Komponenten umfassen und für regionale KMU als Innovations-, Kooperations-, Schulungs- und Testumgebung dienen.

Der Bedarf an Beschäftigten mit IT- und Softwarekompetenzen wird in der Fahrzeugindustrie und darüber hinaus in den kommenden Jahren weiter steigen. In einer Studie hat MoLeWa die konkreten Bedarfe analysiert und mit den vorhandenen regionalen Angeboten im Bereich IT-/ Software-Bildung abgeglichen (Wink et al. 2025). Dabei konnte MoLeWa vier wichtige Erkenntnisse für seine Weiterarbeit gewinnen. Erstens: Es besteht ein umfassender Bedarf zur Entwicklung digitaler Kompetenzen bei den Beschäftigten der regionalen Automotive-Industrie. Zweitens: Kleine und mittelständische Unternehmen stoßen bei der mittelfristigen Planung ihrer Kompetenzbedarfe an Ressourcengrenzen und fragen bislang allenfalls standardisierte Weiterbildungsmodule nach. Drittens: Es gibt nur wenige Weiterbildungsangebote in der Region, die sich dezidiert an die regionale Automotive-Industrie richten. Viertens: Austauschformate, um Angebote und Nachfrage gezielter zusammenzubringen, wurden bisher nicht systematisch entwickelt. Parallel zu diesen Studienergebnissen reifte die Erkenntnis, dass es bereits eine Reihe von Netzwerken und Institutionen gibt, die Weiterbildungs- bzw. Beratungsangebote im Sinne der Entwicklung digitaler Kompetenzen offerieren. Vor diesem Hintergrund wurde der Entschluss gefasst, bis Ende 2025 einen umfassenden Überblick über entsprechende Netzwerke / Institutionen (mitsamt ihren inhaltlichen Schwerpunkten, Trägerstrukturen, Zielgruppen, etc.) zu erarbeiten. Daraufhin soll 2026 im Rahmen eines Workshops das Matching zwischen KMU mit Digitalisierungsbedarfen und Dienstleistern mit entsprechender Beratungskompetenz zum Thema gemacht werden. Ziel ist es, die bislang oftmals unspezifischen Bedarfe der KMU zu konkretisieren und den Dienstleistern die Möglichkeit zu geben, anhand erfolgreicher Praxisbeispiele ihre digitalen Lösungen aufzuzeigen. Auf Grundlage dieses Workshops wird auch eine genauere Beurteilung hinsichtlich des Bedarfs nach einer zusätzlichen Institution, die Matching-Prozesse zielgerichteter als bisher koordiniert, möglich sein.

5.2 Unterstützung von neuen Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor und Wegbereiter von IT-Unternehmen zu Dienstleistern der Fahrzeugindustrie

Zielstellung

Wir konzentrieren uns auf Software und digitale Services rund ums Fahrzeug, die neue Geschäftsmodelle ermöglichen und industrielle Fertigungsprozesse auf neue Fundamente stellen. Gemeinsam tragen wir dazu bei, dass sich IT-Unternehmen aus der Region zu Dienstleistern für die Automobilbranche entwickeln können. Wir unterstützen digitale Geschäftsmodelle in den Bereichen Technologie-, Mobilitäts-, Antriebs- und Energiewende.

Status-Quo

Eine vom **ACOD** durchgeführte Studie hat gezeigt, dass bisher relativ wenige Geschäftsbeziehungen zwischen regionalen Unternehmen der Informations- und Kommunikationstechnikbranche (IKT) und der regionalen Automobilindustrie bestehen. Nur vereinzelt fungieren IKT-Unternehmen als Partner der Automobilbranche (Gille 2023, S. 4). Häufig mangelt es an Wissen um die Existenz und Leistungsportfolios der IT-Unternehmen in der Region. Bisher gibt es in der Region Leipzig im Bereich Automotive nur wenige Start-Ups, die aus regionalen FuE-Aktivitäten oder Forschungsinstituten hervorgingen. Einige neu gegründete Unternehmen und junge Initiativen sind in attraktivere Automotive-Regionen abgewandert (Klement & Schösser 2023, S. 41f.).

Beiträge von MoLeWa

Unternehmen der automobilen Wertschöpfung stoßen bei der digitalen Transformation häufig auf ähnliche Problemlagen und sind an ähnlichen Lösungsansätzen interessiert. Zugleich mangelt es vielen Unternehmen an einer Übersicht zu regionalen IT-Dienstleistern. Es gibt noch zu wenige Berührungspunkte zwischen Unternehmen, die das Know-how zur Auswertung von Daten haben und Unternehmen und Organisationen, die Daten vorhalten bzw. erheben. Um eine stärkere Transparenz und mehr Vernetzung herzustellen hat der **ACOD** zusammen mit dem **Cluster IT Mitteldeutschland** eine digitale Plattform eingerichtet. Auf dieser haben regionale Unternehmen, Start-ups, Freelancer und Forschungseinrichtungen mit Fokus Digitalisierung und / oder Automotive Gelegenheit, ihre Leistungsportfolios, Kompetenzen, Erfahrungen und Referenzen darzustellen. Dadurch wird die vorhandene regionale Expertise für alle sichtbar und zugänglich gemacht. Zugleich können Unternehmen gezielt ihre spezifischen Bedarfe artikulieren. Auf diese Weise werden die Grundlagen für neue Geschäftsbeziehungen und Partnerschaften zwischen Fahrzeugindustrie und Digitalwirtschaft geschaffen und ein Beitrag geleistet, das Beziehungsgeflecht im regionalen Automotive-Ökosystem zu stärken.

Ausgehend von der Erkenntnis, dass in den vergangenen Jahren nur wenige Automotive-Start-Ups in der Region Leipzig das Licht der Welt erblickten, hat der **ACOD** erste Maßnahmen zur Verbesserung der Start-up-Infrastruktur ergriffen. So wird bis Ende 2025 im Rahmen einer Studie die Gründungsunterstützungslandschaft analysiert und diese mit den spezifischen Anforderungen der Automotive-Branche abgeglichen. Bestehende Programme werden hinsichtlich ihrer Verbesserungspotenziale untersucht und notwendige Elemente für ein maßgeschneidertes Automotive-Start-up-Programm identifiziert. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in Handlungsempfehlungen überführt und für strategische Entscheidungen nutzbar gemacht.

AGIL hat potentialträchtige Geschäftsmodelle im Kontext der Fahrzeugindustrie und des Mobilitätssektors in den Blick genommen. Dabei standen u. a. die Themen Mobilitätsbedürfnisse, alternative Antriebstechnologien und Ladeinfrastruktur im Mittelpunkt. Ziel war es, im Austausch mit Unternehmen der Branche neue Geschäftsmodell-Konzepte zu erstellen. In einem Workshop „Mobility-as-a-Service“ wurden Möglichkeiten zur Integration innovativer Mobilitätslösungen und digitaler Services in bestehende Plattformen erarbeitet.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Die Ergebnisse der 2025 durchgeführten Studie zum Start-up-Ökosystem sollen 2026 genutzt werden, um die Grundlagen für bessere Rahmenbedingungen für Start-Ups und innovative Unternehmen in der Region Leipzig zu schaffen. Dazu sollen bestehende Formate wie der ACOD-Fachdialog und -Kongress, das MoLeWa-Netzwerkforum und das Leipziger Industrieforum genutzt werden, um Anforderungen frühzeitig zu erfassen und diese direkt in die Flächen- und Standortentwicklung der Stadt Leipzig einbringen zu können. Weiterhin wird auf den Erkenntnissen zu notwendigen Elementen eines potenziellen Automotive-Start-up-Programms aufgebaut und Möglichkeiten zur konkreten Umsetzung eines solchen Programms ausgelotet. Zusätzlich soll die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Start-ups gezielt gefördert werden – und zwar durch die Schaffung von Win-Win-Situationen, bei denen Start-ups ihre Produkte früher und marktnäher entwickeln können, während etablierte Unternehmen und Zulieferer von deren Innovationskraft profitieren. Ziel ist ein gestärktes Start-up-Ökosystem mit funktionierenden Schnittstellen zwischen Start-ups, OEM und Zulieferern.

Neben der Stärkung des Start-Up-Ökosystems ist im Rahmen von MoLeWa geplant, ein konkretes Start-Up aus dem Mobilitäts- oder Technologiesektor auf seinem frühen Weg zu unterstützen. MoLeWa verschafft dabei Zugang zu Industriepartnern sowie Sichtbarkeit auf Veranstaltungen und vermittelt Kontakte zu anderen Transformationsnetzwerken und -hubs. In diesem Prozess bringt sich die **Universität Leipzig** mit ihrer Expertise im Bereich Gründungsunterstützung und Innovationsmanagement ein, unterstützt wissenschaftlich-methodisch den Entwicklungsprozess und vernetzt mit passfähigen Forschungsinitiativen, insbesondere aus den Bereichen Digitalisierung und Nachhaltigkeit, wie bspw. SAFELOOP zu zirkulären Feldtests. Im Idealfall gelingt es durch diese Begleitung, neue Marktchancen zu eröffnen und skalierbare Kooperationen anzustoßen. Sollte kein geeignetes Start-up für eine individuelle Begleitung gewonnen werden können, wird stattdessen ein kompakter, praxisnaher Leitfaden zur Industrie-Start-up-Zusammenarbeit erstellt. Der Leitfaden soll anschließend im Rahmen eines Wissenstransfer-Workshops vorgestellt werden.

6 Strukturen und Standortbedingungen zur Entwicklung der Automotive- und Mobilitätsregion Leipzig nachhaltig stärken

6.1 Synergien mit weiteren zukunftsträchtigen Sektoren herstellen und von anderen Innovationsökosystemen lernen

Zielstellung

MoLeWa blickt über den Tellerrand hinaus und nutzt Synergiepotenziale mit weiteren, für Leipzig sowie Mittel- und Ostdeutschland bedeutsamen Zukunftsbranchen. Hierzu gehören Mikroelektronik, Wasserstoff und Brennstoffzelle sowie Batterietechnologie. Unser Blick geht dabei auch über die Region hinaus, denn wir wollen von Methoden und Ansichten anderer Innovationsökosysteme – insbesondere in Europa, Asien und Nordamerika – lernen und diese Erkenntnisse für die Region Leipzig nutzbar machen.

Status-Quo

Durch den Austausch mit anderen Transformationsnetzwerken hat MoLeWa wertvolle Kontakte geknüpft; so etwa – auch aufgrund der räumlichen Nähe und den zum Teil kontextuellen Ähnlichkeiten – zum Regionalen Transformationsnetzwerk der Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Berlin-Brandenburg (ReTraNetz-BB) und zur Initiative Transformation Automobilregion Südwestsachsen (ITAS). Darüber hinaus bestehen Bezüge zu internationalen Automobilökosystemen. Die **Universität Leipzig** hat sich mit Automotive-Standorten in den USA, China und Schweden befasst (Schösser et al. 2024). Der **ACOD** steht im Austausch mit dem ungarischen Automobilstandort Debrecen. Dort sind unter anderem ein hochmodernes BMW-Werk und eine Batteriefabrik beträchtlichen Ausmaßes des chinesischen Unternehmens CATL, das auch bereits in Thüringen ein Werk errichtet hat, entstanden.

Beiträge von MoLeWa

Die bereits gestrickten Netzwerke in überregionale und internationale Automobilregionen sowie Innovationsökosysteme sind im Rahmen von MoLeWa erweitert und intensiviert worden. Durch den Vergleich von Standortfaktoren der Region Leipzig mit jenen anderer regionaler Ökosysteme wurden Hebel erkannt, um die Bedingungen für die regionale Fahrzeugindustrie vor Ort zu verbessern. Hierzu hat die **Universität Leipzig** einen wesentlichen Beitrag geleistet. Sie hat untersucht, wie in internationalen Kontexten technologische Entwicklungspotenziale entlang der automobilen Wertschöpfungskette genutzt werden. Besonders vielversprechende Entwicklungspotenziale (aus Unternehmen, hinsichtlich innovationsfördernder Institutionen, Bildungslandschaften, etc.) wurden hinsichtlich ihrer Relevanz bewertet, anschließend in Handlungsempfehlungen für die Region Leipzig überführt und das Gesamtwerk der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt (Schösser et al. 2024). Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen aus den regionalen und überregionalen Innovationsökosystemen und nach Identifikation der anwendbaren Technologiepotenziale hat die **Universität Leipzig** ein Intrapreneurship-Reallabor entwickelt und umgesetzt (siehe Kapitel 1.1; Schmidt et al. 2025).

Die **IHK zu Leipzig** hat u. a. über die Kooperationsbörse CONTACT und dem Enterprise Europe Network Sachsen (EEN Sachsen) zur Anbahnung internationaler (FuE)-Kooperationen im Automobil- und Zulieferbereich beigetragen.

Das **Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig** hat mittels einer eigenen Standortstudie eine Vision für den Wirtschaftsstandort Leipzig erarbeitet (Drees & Sommer 2025). Leipzig soll sich zu einem resilienten Produktionsstandort entwickeln und die Innovationskraft in der Automobilproduktion fördern. Weiterhin sollen in den Bereichen Speicher- und Batterietechnologien, Energieeffizienz, Digitalisierung und Kreislaufwirtschaft zukunftsweisende Kompetenzen am Standort ausgebaut und etabliert werden. Dabei spielt die Verzahnung zwischen Produktion und produktionsnaher Logistik eine entscheidende Rolle. Zur Erreichung der Standortvision und strategischen Zielsetzungen ergeben sich vier zentrale Handlungsfelder.

- Technologisierung und Innovationspartnerschaften
- Transformation und Flexibilisierung der Gewerbegebiete
- Standortprofilierung und strategische Kommunikation
- Talentförderung und zukunftsorientierte Fachkräfteentwicklung

Zu diesen Handlungsfeldern sind konkrete Maßnahmen abgeleitet worden, von denen einige in der fortlaufenden MoLeWa-Arbeit aufgegriffen und umgesetzt werden (siehe unten).

Mit dem Ziel des Wissenstransfers und des Ausbaus von Kooperationen hat MoLeWa seine Zusammenarbeit mit dem Transformations-HUB Wertschöpfungskette Batterie (TraWeBa), welches wie MoLeWa vom **ACOD** koordiniert wird, gestärkt. Während MoLeWa als regionales Netzwerk mit überregionaler und thematisch breiter Ausrichtung agiert, ist TraWeBa auf Bundesebene als themenspezifischer HUB mit Fokus auf die Batteriewertschöpfung tätig. Der Schulterschluss beider Initiativen eröffnet vielfältige Möglichkeiten zur gegenseitigen Unterstützung, etwa in der Begleitung und Beratung von Unternehmen, beim Matching von Projektpartnern und der gemeinsamen Veranstaltungsorganisation. Gerade da sich die Region Leipzig im Themenfeld Batterie gut aufgestellt hat und in jüngerer Vergangenheit einige hochkarätige Unternehmensansiedlungen und Werkserweiterungen verzeichnen konnte, konnten so wertvolle Synergien geschaffen werden.

Um Ansätze betrieblicher Mitbestimmung und die Interessen der Beschäftigten in der Fahrzeugbranche regionsübergreifend im Blick zu behalten, hat sich das **bfw** in bundesweite Veranstaltungen der regionalen Transformationsnetzwerke mit **IG-Metall**-Beteiligung eingebracht. Neben der Identifikation gemeinsamer Themenfelder zur Zusammenarbeit ging es hierbei auch um mögliche Anschlussperspektiven.

<u>Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven</u>

Aufbauend auf den Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen der von der Stadt Leipzig koordinierten Standortstudie (Drees & Sommer 2025) werden 2026 verschiedene Maßnahmen zur Standortstärkung operationalisiert und umgesetzt. Der Fokus liegt auf Flächenvermarktung und Standortmarketing. Im Bereich Flächenvermarktung werden weitergehende Analysen zu den Gewerbegebieten Radefelder Allee und Merkwitz (als großflächige Industriegebiete in OEM-Nähe) und zum geplanten Tech-Park durchgeführt. Beim Tech-Park handelt es sich um ein zu entwickelndes Technologieareal mit Fokus auf Forschung, Entwicklung und Pilotfertigung in Nähe zu namhaften Wissenschaftseinrichtungen wie dem Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung UFZ. Dazu wird ein Entwicklungskonzept erarbeitet, für das u. a. ein Benchmark-Vergleich mit nationalen und internationalen Technologieparks gezogen, mögliche Betreiber-/ Investoren-/ PPP-Modelle gegenübergestellt und Flächenvermarktungsstrategien (unter Berücksichtigung verschiedener Funktionen im Kontext von Laboren, Versuchsräumen, Schulungs-/Akademie-Nut-

zung) erarbeitet werden. Inhaltlich soll der geplante Tech-Park anhand zukunftsträchtiger Branchen / Bereiche wie Kreislaufwirtschaft, Autonomes Fahren und alternative Antriebstechnologien konzipiert werden. Das erarbeitete Entwicklungskonzept soll eine Überprüfung und Vertiefung durch Expertenhearings durchlaufen und damit breiter aufgestellt, bekannt gemacht und gestärkt werden. Auch für die beiden Industriegebiete Radefelder Allee und Merkwitz werden Vermarktungs- und Entwicklungskonzepte erarbeitet. Hierzu gehören die Darstellung möglicher Nutzungskonzepte mit Baufeldern bzw. Gebäudekubaturen als Grundlage für Investorenansprachen, die Entwicklung medienübergreifender Erschließungs-, Energie- und Nachhaltigkeitskonzepte, die Beleuchtung möglicher Organisationsmodelle und Fragen rund um die Ausgestaltung der Leistungserbringung. Hierzu werden Fachgutachten erstellt, die in den Entwicklungsprozess einfließen.

Des Weiteren soll durch verschiedene Maßnahmen das branchenübergreifende Standortmarketing für den Wirtschaftsstandort Leipzig angepasst werden. Hierzu gehört, lokal wichtige Transformationsthemen (wie Kreislaufwirtschaft, Digitalisierung, Wasserstoff etc.), sowie Multiplikatoren, die diese Themen als Pioniere besetzen, zu identifizieren und in das Marketing einzubeziehen. Zudem soll das Potenzial der Angebote an lokalen und regionalen Hochschulen und Forschungspartnern für die Standortwerbung bei (ausländischen) Studierenden und Start-Ups besser ausgeschöpft werden. Die Invest Region Leipzig (IRL) wird beauftragt, eine Anpassung ihrer Werbeprodukte, -kanäle und -kampagnen (z. B. #LeipzigUnlimited) vorzunehmen, sodass Transformationsthemen in die Bewerbung des Wirtschaftsstandortes Leipzig zielgenauer integriert und sichtbarer gemacht werden.

Ergänzend zu den konkreten Maßnahmen zur Standortentwicklung wird MoLeWa 2026 eine Analyse zur Standortzufriedenheit der regionalen Unternehmen durchführen. Die Ergebnisse sollen Impulse liefern, wie das Standort-/ Ansiedlungsprofil aus der Perspektive ansässiger Unternehmen geschärft werden kann. In diesem Zusammenhang kommt es zu einer vertieften Zielgruppen- bzw. Zielbranchen-Analyse und zur Ansprache potenzieller Zielunternehmen (lokal, regional und überregional) in Bezug auf räumliche und funktionale Bedürfnisse bzgl. Ansiedlungschancen und räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten (u. a. Erweiterungsmöglichkeiten, Erreichbarkeiten, Bedarfe hinsichtlich sozialer und technischer Infrastruktur).

Die Ergebnisse des Intrapreneurship-Reallabors (siehe Kapitel 1.1) haben verdeutlicht, dass die schnelle Anpassung von Produkten und Geschäftsmodellen für die Zukunft der Automotive-Industrie am Standort Leipzig mitentscheidend ist. Während das Reallabor wichtige Impulse für die Transformationsfähigkeit der Branche geliefert hat, übernimmt der ACOD im Anschluss die Federführung bei der Entwicklung einer neuen Komponente: eines Dual-Use-Ansatzes mit gezielter Öffnung zur Verteidigungsindustrie. Vor dem Hintergrund aktueller geopolitischer Entwicklungen und des Bedarfs an Verteidigungsfähigkeit eröffnet der Dual-Use-Ansatz neue Marktchancen, sodass vorhandene Technologien und Kompetenzen auch für die Logistik- und Verteidigungsindustrie verwertet werden können. Für KMU der Branche bedeutet dies die Möglichkeit, ihr Portfolio zu diversifizieren, Risiken zu reduzieren und Wettbewerbsvorteile zu sichern. 2026 liegt der Fokus auf der Analyse bestehender Potenziale in der Automobilwirtschaft für die Weiterentwicklung von Produkten und die Erschließung neuer Märkte, der Identifikation relevanter Akteure in der Verteidigungsindustrie und einem strukturierten Matchmaking, um konkrete Kooperationsprojekte anzustoßen.

In den vergangenen Jahren wurden in der Leipziger Automotive-Industrie mehrere Tausend Stellen neu geschaffen. Dieser Trend ist jüngst zum Erliegen gekommen. Die beiden OEM schreiben kaum noch neue

Stellen aus, teilweise werden Leiharbeitskräfte freigesetzt. Im MoLeWa-Konsortium herrscht Einigkeit darüber, auf mögliche Pläne zum Abbau von Personal vorbereitet sein zu müssen. In diesem Zusammenhang gibt es seit Mitte 2025 erste Gespräche hinsichtlich möglicher Antworten darauf. Hierbei wurde u. a. die sogenannte Job- bzw. Arbeitsmarkt-Drehscheibe thematisiert. Dabei handelt es sich um eine Vermittlungsplattform, die Unternehmen, die Personal abbauen, mit solchen zusammenbringt, die auf der Suche nach qualifizierten Beschäftigten sind. Ziel ist es, betroffene Beschäftigte nahtlos in neue, gleichwertige Beschäftigungsverhältnisse zu überführen und damit Arbeitslosigkeit zu vermeiden. 2026 ist geplant, diese und ähnliche Instrumente hinsichtlich ihrer Tauglichkeit für einen etwaigen Beschäftigungsabbau in der Leipziger Automotive-Industrie zu prüfen. Konkret werden dazu drei Dinge getan: Erstens werden die aufgenommenen Gespräche mit arbeitsmarkt-politischen Akteuren vertieft – auch um frühzeitig Informationen hinsichtlich etwaiger Abbaupläne an die relevanten Stellen weiterleiten zu können. Zweitens werden gute Beispiele der Umsetzung an anderen Standorten beleuchtet und daraus Erfolgsfaktoren abgeleitet. Drittens werden potenzielle (Industrie-) Unternehmen, die freiwerdenden Beschäftigten eine neue berufliche Heimat bieten könnten, identifiziert. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Unternehmen, die in den drei von der Stadt Leipzig erkannten Innovationsclustern Life Sciences, Digitalwirtschaft und GreenTech (insb. Energie- und damit verbundene Infrastruktur-Unternehmen) verortet sind. Sollten sich Signale für entsprechende Abbaupläne verstärken, wird MoLeWa das erarbeitete Wissen und die aufgebauten Kontakte nutzen, um Unterstützung bei der konkreten Anwendung dieser Instrumente zu leisten.

6.2 Verstetigung des Netzwerks und Ausbau zur zentralen Anlaufstelle für die regionale Fahrzeugindustrie

Zielstellung

Wir wollen das MoLeWa-Netzwerk ausbauen, zu einem zentralen Ansprechpartner für die Transformation der regionalen Fahrzeugindustrie etablieren und für alle Fragen der Transformation in der Produktions- und Arbeitswelt in der Region Leipzig öffnen. Hierfür sollen weitere Partner und Unterstützer eingebunden und die Potenziale der Menschen in der Region aufgegriffen und einbezogen werden. Zugleich bedarf es weiterer Unterstützung von Bund und Ländern, wenn die Bemühungen um die Begleitung der Transformation langfristig fortgeführt werden sollen.

Status-Quo

Die Automotive-Branche stellt ein wichtiges wirtschaftliches Rückgrat der Region dar und bietet gut bezahlte und hochwertige Beschäftigungsverhältnisse. Die in den vergangenen Jahren umfassend getätigten Investitionen am Standort (u. a. durch BMW, Porsche, Dräxlmaier) sprechen für ein großes Zukunftspotenzial und Standortqualität. Doch die weitere erfolgreiche Entwicklung der Region als wettbewerbsfähiger Standort der Fahrzeugindustrie und innovationsfreudige Mobilitätsregion ist kein Selbstläufer. Gerade KMU, deren Zukunft mitunter auf instabilerem Fundament steht (z. B. da sie sich in starker Abhängigkeit von der Verbrenner-Technologie befinden), benötigen langfristige Unterstützung bei der Transformation. In diesem Zusammenhang müssen auch Betriebsräte nachhaltig dazu befähigt werden, Strukturen betrieblicher Mitbestimmung zu implementieren, und brauchen Beistand, wenn es um die Sicherung und Weiterentwicklung Guter Arbeit geht.

Beiträge von MoLeWa

MoLeWa ist es im Rahmen des Strategieprozesses gelungen, wichtige Maßnahmen für eine erfolgreiche Transformation zu initiieren und einige davon in Zusammenarbeit mit Partnern aus Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft sowie Beschäftigten in die Umsetzung zu bringen. Die Transformation ist aber auf einen längeren Zeitraum angelegt. Viele der Maßnahmen, die jetzt angestoßen werden, müssen auch über 2025 hinaus aktiv begleitet werden. Beispielsweise wird die Zusammenarbeit mit dem CTC im Bereich Kreislaufwirtschaft jetzt auf eine gemeinsame Basis gestellt; da das CTC aber erst 2026/27 seine operative Arbeit vor Ort aufnimmt, muss dieser Prozess mindestens bis dahin unterstützt werden. Hinzu kommt, dass die Transformation und deren Auswirkungen auf die Beschäftigten gerade bei KMU erst in einigen Jahren wirklich virulent werden dürften. Dann nämlich, wenn konkrete Veränderungen anstehen, Geschäftsmodelle erodieren oder rechtliche Vorgaben umgesetzt werden müssen. Zu diesem Zeitpunkt wird noch mehr Unternehmen auffallen, wie viel Unterstützung sie in diesem Prozess benötigen. Daher ist es entscheidend, dass MoLeWa dann mit etablierten Strukturen, einem gefestigten Netzwerk und eingehender Expertise aufwarten kann, um den wachsenden Beratungsbedarf adäquat abzudecken und den Unternehmen und Beschäftigten bei den Herausforderungen der Transformation beistehen zu können.

Angesichts der Notwendigkeit langfristiger Unterstützung hat das MoLeWa-Konsortium verschiedene Szenarien und mögliche Wege zur Verstetigung des Netzwerks ausgelotet. Hierbei hat der **ACOD**, als Mitglied im zwischen 2022 bis 2025 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eingerichteten Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA), eine Scharnierfunktion eingenommen – etwa indem er Kontakte zu unterstützenden Institutionen hergestellt und relevante Handlungsfelder identifiziert hat. Im Kontext möglicher Verstetigungsoptionen fungiert zudem die **IHK zu Leipzig** als Interessenvertreterin und Multiplikatorin, um den Automobil- und Mobilitätsstandort Leipzig zu stärken, die Anliegen der Branche zu kommunizieren und auf Rahmenbedingungen – etwa auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene – Einfluss zu nehmen. Sie bietet ihren Mitgliedsunternehmen langfristig Beratungsangebote (u. a. zu Förderprogrammen, Aus- und Weiterbildung, Innovationspotenzialen und potenziellen Kooperationspartnern) und organisiert regelmäßig Veranstaltungen zu mobilitäts- und technologierelevanten Themen.

Zukünftige Maßnahmen und Gestaltungsperspektiven

Die Transformation der Fahrzeugindustrie in der Region Leipzig ist ein langfristiger Prozess. MoLeWa sollte daher nicht nur zu Beginn unterstützen, sondern die Branche über den gesamten Zeitraum begleiten, um die Transformation zu einem Erfolg zu führen. In diesem Sinne hat MoLeWa ein 3-Phasen-Modell entwickelt. Demnach werden ab 2026 die Netzwerkstrukturen weiter verstetigt und bestehende Maßnahmen in enger Rücksprache mit den Zielgruppen (u. a. Automotive-Unternehmen, Betriebsräten) weiterentwickelt und implementiert. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Vorbereitung wirtschaftsnaher Angebote. Dabei werden mögliche Wege für eine langfristige Finanzierung der MoLeWa-Arbeit geprüft und somit Optionen für eine stärkere Unabhängigkeit gegenüber öffentlichen Fördermitteln vorbereitet.

Wesentlich hierbei ist die Verstetigung des halbjährlich stattfindenden MoLeWa-Netzwerkforums als zentrale Austauschplattform für Unternehmen, Beschäftigte(-nvertretungen), Verbände, Wissenschaft und Politik / Verwaltung rund um aktuelle Themen der automobilen Transformation. Das Format wird ab 2026 zu einem ganztägigen, thematisch fokussierten Fachformat weiterentwickelt. Interaktive Elemente wie Workshops, Fishbowl-Formate und World Café sollen noch mehr Raum für Diskussionen bieten. Ziel

ist es, konkrete Lösungsansätze zu erarbeiten, Handlungsempfehlungen abzuleiten und sektorenübergreifende Impulse für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitäts- und Infrastrukturlösungen zu setzen. Thematische Schwerpunkte bilden u. a. die Transformation von Industriegebieten, Wasserstoffinfrastrukturen, Kreislaufwirtschaft, die Weiterentwicklung der Batterieproduktion, neue Stadt-Land-Arbeitsmodelle sowie Steuerungs- und Beteiligungsprozesse.

7 MoLeWa-Publikationen zum Thema

- Bernhardt, Antonia; Golubchykova, Olga; Lautenschläger, Lydia; Schmidt, Marie-Christin (2024): Studienbericht über die Fachkräftesituation und Kompetenzbedarfe in der Automobilindustrie in der Region Leipzig. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch index Internet und Mediaforschung. Leipzig / Berlin. Link

- Beukert, Thomas (2023): Innovative Mobilitätslösungen Ansätze und Praxisbeispiele im urbanen Raum. Kurzstudie im Rahmen von MoLeWa zu AP B.3.a. Leipzig. Link

- Christen, Christian & Haunstein, Stefan (2024): Dekarbonisierung in der Fahrzeugindustrie. Regulatorik und Unternehmensstrategien. Bericht im Kontext von MoLeWa und ReTraNetz-BB. Leipzig / Berlin. Link

- Conomic (2024): Auswirkungen des Transformationsdrucks auf Kfz-Werkstattbetriebe in der Region Leipzig. Studie im Auftrag von MoLeWa. Leipzig / Halle (Saale). Link

- Drees & Sommer (2025): Standortstudie im Bereich Automotive für das MoLeWa-Projekt der Stadt Leipzig. Abschlussbericht. Leipzig. Link

- Entreprenerdy (2025): Bereitstellung der Datenbasis für evidenzbasierte Entwicklung des Intrapreneurship-Reallabors sowie Unterstützung in der Durchführung von Workshops und einer Umfrage im Rahmen des Reallabors. Abschlussbericht UA A2022-3-01 Ressourceneffiziente Produktion. Studie im Auftrag von MoLeWa. Leipzig / Zwickau. Link

- Gille, Eric (2023): Digitalisierungsgrad von KMU. Studie im Kontext von MoLeWa. Durchgeführt durch das Automotive Cluster Ostdeutschland – ACOD. Leipzig.

- Haselberger, Julia & Leidereiter, Carmen (2024): Technologieberatungsstelle Sachsen. Machbarkeitsstudie für ein beschäftigtenorientiertes Beratungsangebot. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch aconium. Leipzig. Link

- Haunstein, Stefan (2024): Bildungs- und Fachkräfteperspektiven auf die Leipziger Fahrzeugindustrie. Bericht im Kontext von MoLeWa. Leipzig. Link

- Jahn, Anja & Thiel, Marcel (2024): Alle in der richtigen Spur? Ergebnisse einer qualitativen Befragung von Unternehmen und Betriebsräten der automobilen Wertschöpfungskette in der Region Leipzig. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch das IMU-Institut Berlin, Brandenburg, Sachsen. Leipzig / Berlin. Link

- Klement, Benjamin (2024): Innovative Geschäftsmodelle. Kurzstudie Modelle Guter Praxis. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch das Fraunhofer-Zentrum für Internationales Management und Wissensökonomie – IMW. Leipzig. Link

- Klement, Benjamin & Schösser, Franziska (2023): Das Innovationsökosystem der Automobil- und Zulieferindustrie vor den Herausforderungen von Dekarbonisierung und Digitalisierung. SWOT-Analyse. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch die Universität Leipzig und das Fraunhofer-Zentrum für Internationales Management und Wissensökonomie – IMW. Leipzig. Link

- Löckener, Ralf; Korflür, Inger; Borgert, Ole; Finke, Almut; Gebauer, Thomas; Timmer, Birgit (2024): Die Automotive-Industrie in Ostdeutschland. Struktur, Verflechtungen, Potenziale. Studie in Auftrag von MoLeWa und ReTraNetz-BB. Durchgeführt durch Sustain Consult - Beratungsgesellschaft für nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Leipzig / Berlin / Dortmund. Link

- Schmidt, Carolin; Wegener, Max; Schösser, Franziska; Schützner, Fabienne (2025): Intrapreneurship Reallabor Konzept: Produktbezogene Innovationen / Ressourceneffiziente Produktion. Durchgeführt durch den Lehrstuhl für Innovationsmanagement und Innovationsökonomik der Universität Leipzig. Konzept im Kontext von MoLeWa. Leipzig.

- Schösser, Franziska; Hadeler, Nina-Anique; Schmidt, Carolin; Schützner, Fabienne; Wegener, Max; Biering, Luisa; Klement, Benjamin; Weiße, Marlen (2024): Best Practice Regionen Göte-borg, Austin (TX) und Shanghai. Identifizierung von Entwicklungspotenzialen mit hoher Relevanz für die Leipziger Automobil- und Zulieferindustrie. Studie im Kontext von MoLeWa. Leipzig. Link

- Schützner, Fabienne; Wegener, Max; Biering, Luisa; Schmidt, Carolin; Schösser, Franziska; Hadeler, Nina Anique (2024): Geschäftsmodell-Archetypen. Durchgeführt durch den Lehrstuhl für Innovationsmanagement und Innovationsökonomik der Universität Leipzig. Studie im Kontext von MoLeWa. Leipzig. Link

- Wachsmuth-Pohle, Anna; Strähle, Thorben; Rumpf, Elsa (2024): Impulse für einen emissionsfreien Großraum Leipzig. Eine Kurzstudie zur Transformation der Leipziger Fahrzeug- und Zulieferindustrie. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch das Fraunhofer-Zentrum für Internationales Management und Wissensökonomie – IMW. Leipzig. Link

- Wink, Rüdiger; Fischer, Hanna; Rauchbach, Anne; Winter, Jana (2025): Digitalkompetenzen in der Fahrzeugindustrie der Region Leipzig. Aus- und Weiterbildungsperspektiven. Studie im Auftrag von MoLeWa. Durchgeführt durch das Forschungs- und Transferzentrum Leipzig e. V. an der HTWK Leipzig (FTZ). Leipzig. Link