



INNOVATIONSMANAGER

INVESTITION IN EINE ZUKUNFTSFÄHIGE
GRÜNDUNGS- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG

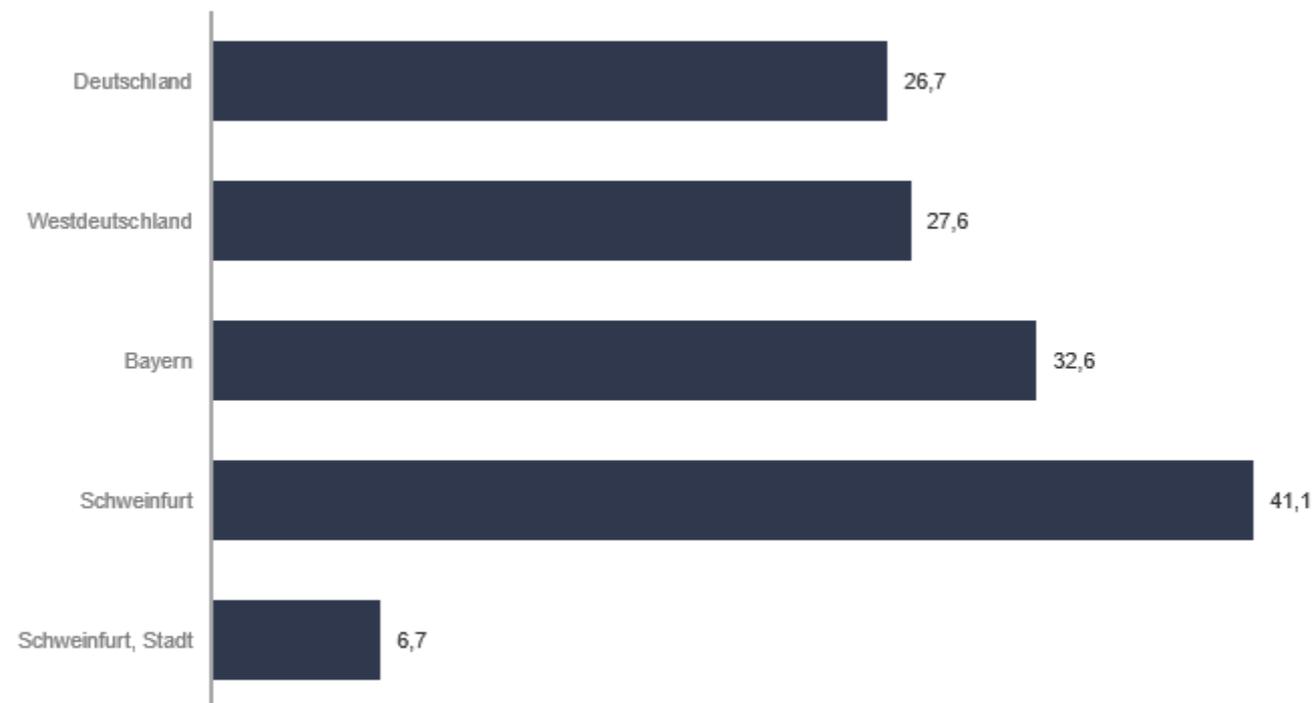
ENTWICKLUNG DER BESCHÄFTIGUNG

ENTWICKLUNG IN % SEIT DEM JAHR 2005

Strukturindikatoren im Regionenvergleich - Entwicklung der Beschäftigung in % i

Ausgewählte Regionen (Gebietsstand Januar 2021)

2020, Datenstand: Mai 2021



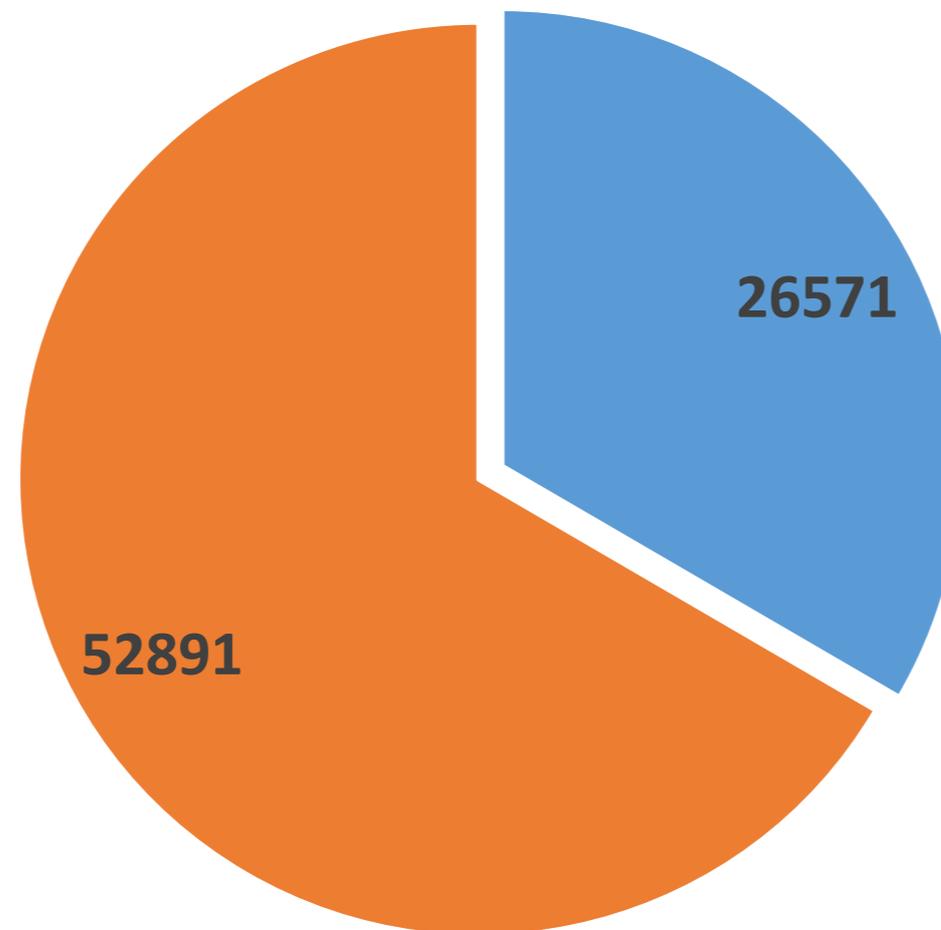
Datenquelle: Statistik der BA

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

ENTWICKLUNG DER BESCHÄFTIGUNG

BESCHÄFTIGUNG IN ABSOLUTEN ZAHLEN IN DER REGION SCHWEINFURT

Beschäftigte am Arbeitsplatz



■ Landkreis Schweinfurt ■ Stadt Schweinfurt

Quelle: Bundesagentur für Arbeit,
Datenstand 06/2020

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR IN DER REGION

40 REGIONEN BESONDERS ABHÄNGIG VOM VERBRENNER

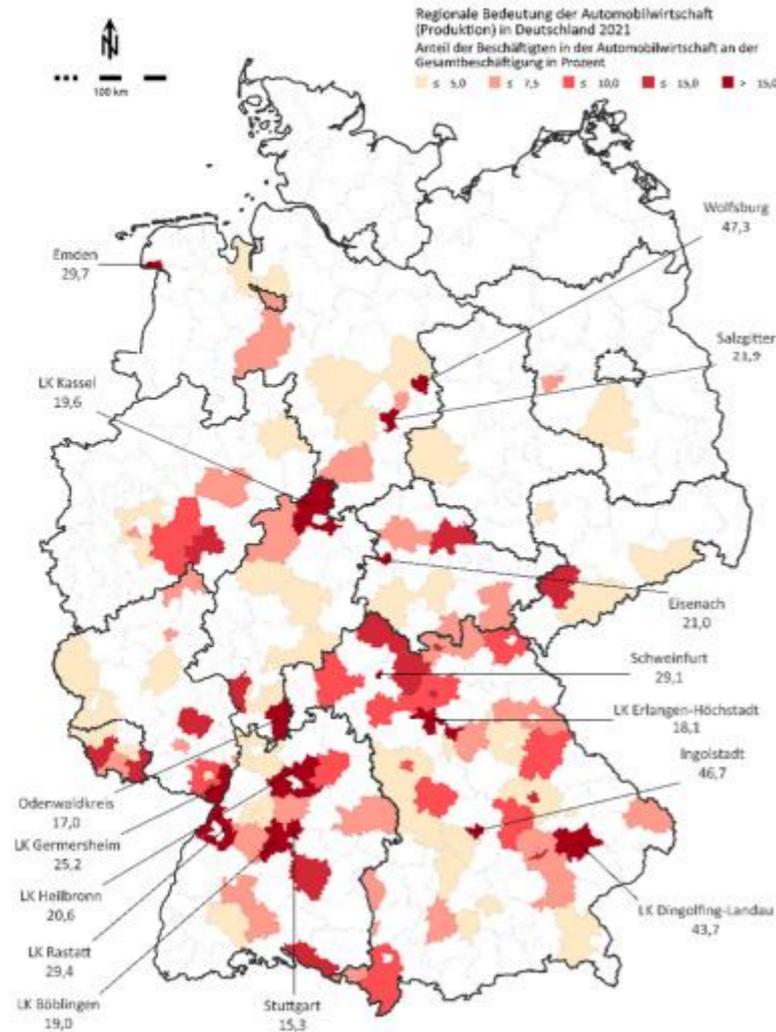
Abbildung 1-1: Regionale Bedeutung der produktionsnahen Automobilwirtschaft

Regionen mit überdurchschnittlicher Bedeutung* (118 Regionen), NUTS-3-Ebene**, Stand 2021

Anteil der Beschäftigten in der Automobilwirtschaft an der Gesamtbeschäftigung in Prozent

Rang	Anteil	Region
1	47,3	Wolfsburg
2	46,7	Ingolstadt
3	43,7	LK Dingolfing-Landau
4	29,7	Emden
5	29,4	LK Rastatt
6	29,1	Schweinfurt
7	25,2	LK Germersheim
8	21,9	Salzgitter
9	21,0	Eisenach**
10	20,6	LK Heilbronn
11	19,6	LK Kassel
12	19,0	LK Böblingen
13	18,1	LK Erlangen-Höchstadt
14	17,0	Odenwaldkreis
15	15,3	Stuttgart
16	14,8	Donnersbergkreis
17	14,2	Regensburg
18	14,2	Landshut
19	14,1	Bamberg
20	13,7	Kreis Olpe
21	13,5	LK Zwickau
22	13,2	Saarpfalz-Kreis
23	12,0	LK Groß-Gerau
24	11,1	LK Saarlouis
25	10,9	LK Reutlingen
26	10,9	LK Sömmerda
27	10,8	LK Rhön-Grabfeld
28	10,7	LK Haßberge
29	10,6	Coburg
30	10,1	Bodenseekreis
31	10,0	Ansbach

Vollständige Liste siehe Tabelle 4-2



Quelle: iwConsult/Fraunhofer IAO;
 Wirtschaftliche Bedeutung regionaler
 Automobilnetzwerke in Deutschland
 Endbericht der Studie für das
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 (BMWi) vom 12.10.2021

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR IN DER REGION

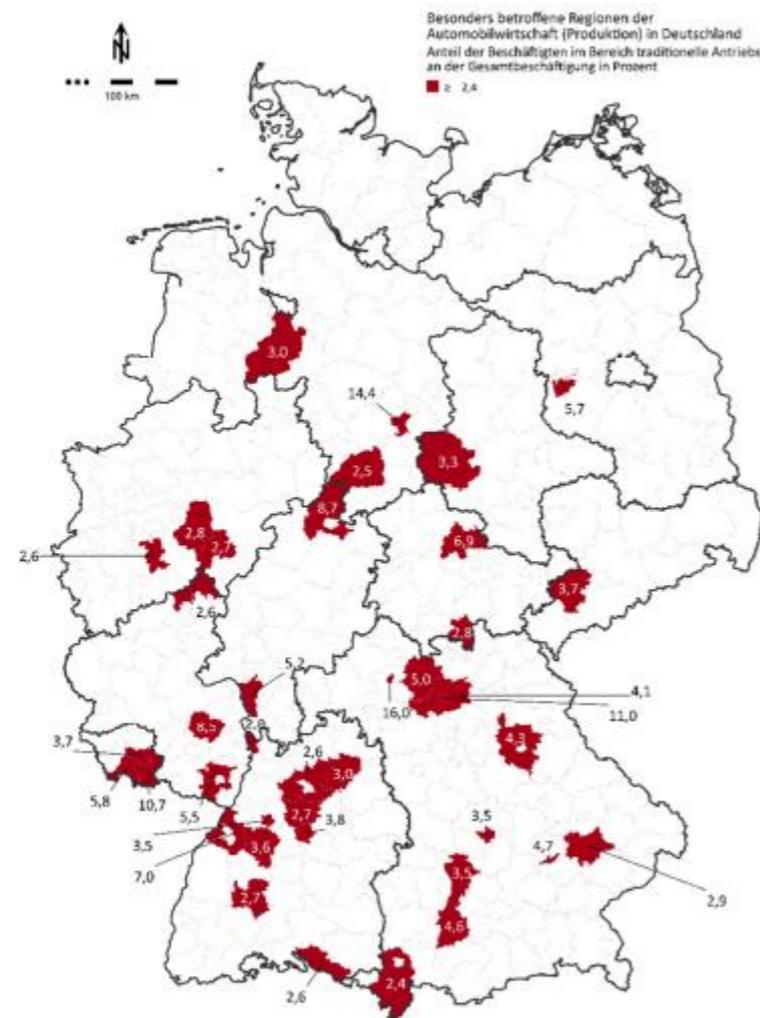
40 REGIONEN BESONDERS ABHÄNGIG VOM VERBRENNER

Abbildung 1-3: Besonders vom automobilen Wandel betroffene Regionen

Regionen mit besonderer Betroffenheit* (40 Regionen): Faktor 3 des Durchschnitts, Stand 2021

Anteil der Beschäftigten im Bereich traditionelle Antriebe an der Gesamtbeschäftigung in Prozent

Rang	Anteil	Region
1	16,0	Schweinfurt
2	14,4	Salzgitter
3	11,0	Bamberg
4	10,7	Saarpfalz-Kreis
5	8,7	LK Kassel
6	8,5	Donnersbergkreis
7	7,0	LK Rastatt
8	6,9	LK Sömmerda
9	5,8	RV Saarbrücken
10	5,7	Brandenburg a. d. H.
11	5,5	LK Südl. Weinstraße
12	5,2	LK Groß-Gerau
13	5,0	LK Haßberge
14	4,7	Landshut
15	4,6	LK Landsberg am Lech
16	4,3	LK Amberg-Sulzbach
17	4,1	LK Bamberg
18	3,8	Stuttgart
19	3,7	LK Neunkirchen
20	3,7	LK Zwickau
21	3,6	LK Calw
22	3,5	Pforzheim
23	3,5	LK Aichach-Friedberg
24	3,5	Ingolstadt
25	3,3	LK Harz
26	3,0	Hohenlohekreis
27	3,0	LK Diepholz
28	2,9	LK Dingolfing-Landau
29	2,8	LK Sonneberg
30	2,8	Märkischer Kreis
31	2,8	Mannheim
32	2,7	LK Rottweil
33	2,7	LK Ludwigsburg
34	2,7	Kreis Olpe
35	2,6	LK Heilbronn
36	2,6	Rheinisch-Berg. Kreis
37	2,6	Bodenseekreis
38	2,6	LK Altenkirchen (Ww.)
39	2,5	LK Northeim
40	2,4	LK Oberallgäu



Ø Deutschland: 0,8 Prozent

Quelle: iwConsult/Fraunhofer IAO;
 Wirtschaftliche Bedeutung regionaler
 Automobilnetzwerke in Deutschland
 Endbericht der Studie für das
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 (BMWi) vom 12.10.2021

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR IN DER REGION

40 REGIONEN BESONDERS ABHÄNGIG VOM VERBRENNER

Zentrale Faktoren für eine erfolgreiche Transformation

Aus der Analyse der 40 vom automobilen Wandel besonders betroffene Regionen wurden zentrale Faktoren für eine erfolgreiche Transformation in diesen Regionen abgeleitet, die zum Teil mit den bestehenden und geplanten Maßnahmen des Bundes, wie z. B. des Zukunftsfonds Automobilindustrie, bereits adressiert werden (BMW, 2021). Fünf Faktoren werden für besonders wesentlich erachtet:

- ▶ **Chancenfelder identifizieren und aktiv erschließen.** In den nächsten Jahren eröffnen sich in den Chancenfeldern Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung große Marktpotenziale. Bei deren Erschließung können Unternehmen in vielfältiger Art und Weise gezielt unterstützt werden. Wichtige Rollen werden dabei Innovationsnetzwerke und Start-up-Initiativen spielen. Beides erhöht die Innovationsaktivität – und zwar im evolutionären wie im radikalen Sinne. Hierbei könnten auch die Anstrengungen in mit dem Wandel verbundenen Förderprogrammen – wie der Nationalen Wasserstoffstrategie, der Initiativen zur Künstlichen Intelligenz (KI) oder zum Quantencomputing – weiter gestärkt, die automobilen Aspekte herausgearbeitet und miteinander verknüpft werden. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit und des Wissenstransfers zwischen Wirtschaft und Wissenschaft würde weitere Potenziale erschließen.
- ▶ **Aus- und Weiterbildung forcieren.** Nicht nur für die drei Chancenfelder, sondern auch für andere mit dem automobilen Wandel einhergehende Technologien wie dem Leichtbau sind neue Kompetenzen erforderlich. In enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen, Bildungsträgern und Hochschulen könnten neue Aus- und Weiterbildungen entwickelt und Weiterbildungsprogramme unterstützt werden, die diese Kompetenzen adressieren und damit zur Sicherung der Zukunft der Automobilwirtschaft in Deutschland beitragen. So könnten auch Perspektiven für Fachkräfte entwickelt werden, die derzeit noch im Bereich des konventionellen Antriebsstrangs tätig sind.
- ▶ **Vernetzung und Kooperation stärken, um voneinander und miteinander zu lernen.** Die 40 besonders betroffenen Regionen könnten sich gezielt miteinander vernetzen und gemeinsam Projekte initiieren, die Synergien versprechen. Dies könnten spezifische Kooperationsnetze zu verbindenden Innovationsthemen sein, Best-Practice-Projekte, die skaliert werden oder eine virtuelle Forschungsplattform unter Beteiligung von Forschungsinstituten. In jedem Falle ermöglichen die vorliegenden Ergebnisse ein Matching von Regionen und Unternehmen mit ähnlichen Herausforderungen, wodurch Erfahrungen geteilt und Kräfte gebündelt eingesetzt werden können.
- ▶ **Spezifische Maßnahmen in den Regionen erarbeiten.** Die 40 besonders betroffenen Regionen sind im Prozess der automobilen Transformation unterschiedlich weit fortgeschritten. Regionen, in denen Hersteller ansässig sind, stehen beispielsweise vor anderen Herausforderungen als Regionen, die primär von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) geprägt sind. Die vorliegende

Quelle: iwConsult/Fraunhofer IAO;
Wirtschaftliche Bedeutung regionaler
Automobilnetzwerke in Deutschland
Endbericht der Studie für das
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
(BMW) vom 12.10.2021

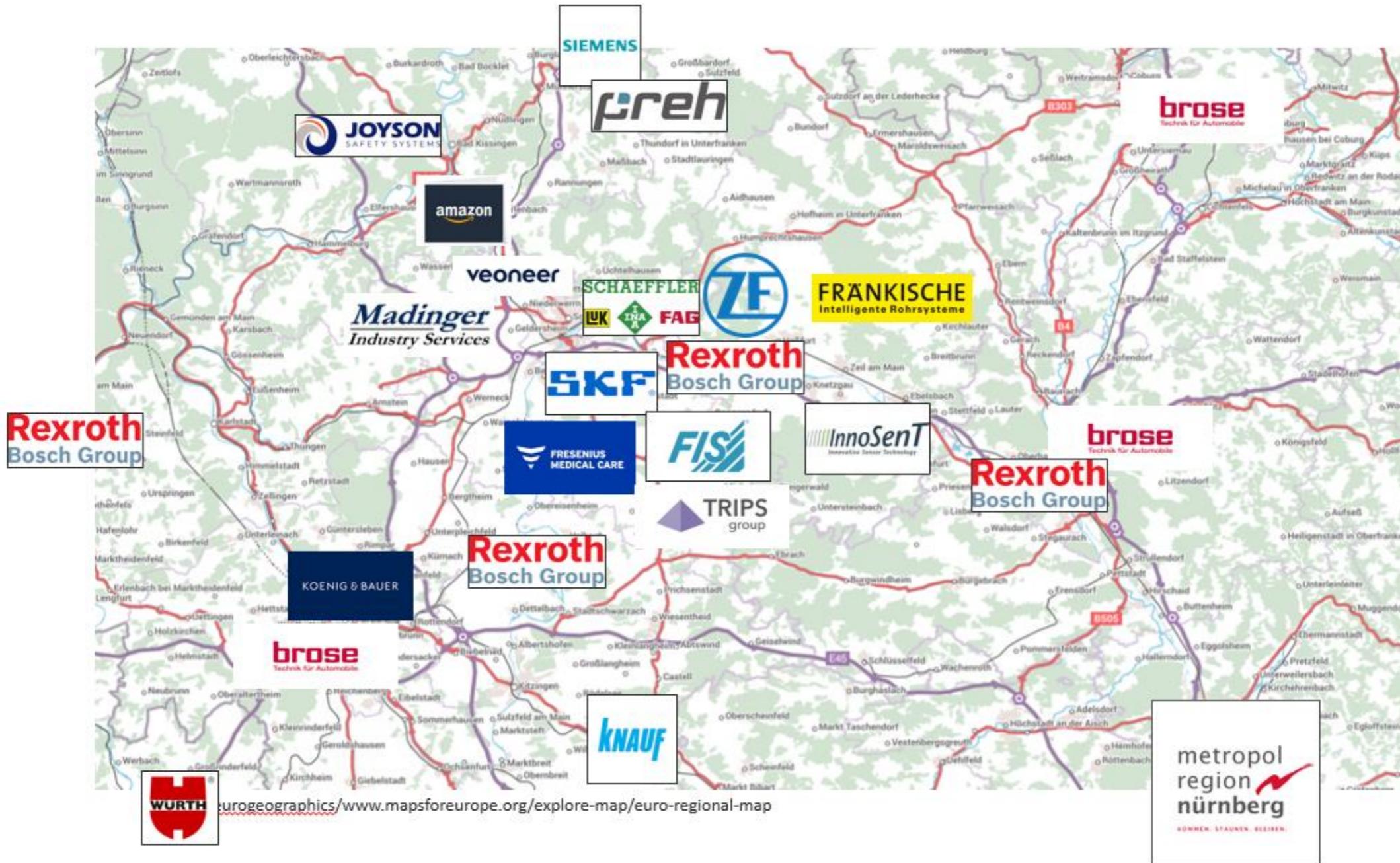
WIRTSCHAFTSSTRUKTUR IN DER REGION

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN – CHANCENFELDER ERSCHLIESSEN



WIRTSCHAFTSSTRUKTUR IN DER REGION

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN – CHANCENFELDER ERSCHLIESSEN



STARK IN FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN – CHANCENFELDER ERSCHLIESSEN

Künstliche Intelligenz

Robotik

Industrie 4.0

Wasserstoff



ZUKUNFTSCAMPUS DER FHWS

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN – CHANCENFELDER ERSCHLIESSEN



SPEZIFISCHE MASSNAHMEN UND CHANCENFELDER

DIE TRANSFORMATION UNTERSTÜTZEN

- Gewerblich-technische Stärken in der Region
- Bestehende und künftige Schwerpunkte der FHWS nutzen (Maschinenbau und Robotik)
- Vorhandenes Innovationspotenzial aus dem Kreativitätsreservoir von Wissenschaft, Industrie und Mittelstand
- Ziel: Bundesweite Positionierung der Region als (technisches) Innovationszentrum
- Derzeit keine Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene für erweitertes Gründerzentrum verfügbar, um zumindest mit anderen Regionen vergleichbare Gründerstrukturen zu schaffen
- Deshalb: „Investition in Köpfe“ als ersten Schritt umsetzen
- Umsetzung: Einstellung eines „Innovationsmanagers“/„Start-Up-Scouts“ beim Gründerzentrum GRIBS, befristet auf zwei Jahre

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN UND CHANCENFELDER

AUFGABEN DES INNOVATIONSMANAGERS/START-UP-SCOUTS

- Aufbau eines Netzwerkes aus Wirtschaft, Wissenschaft und weiteren Unterstützern mit dem Schwerpunkt Technologie, Maschinenbau/Automation/Robotik
- Überregionale Akquise von Akteuren und Visionären als Bereicherung des regionalen Netzwerkes
- Vernetzung und Begleitung von Innovations- und Gründungsprojekten
- Erstellung eines (Ko-)Finanzierungskonzeptes für den Aufbau und Betrieb eines Startup-/Innovator's-Center in den Ledward Barracks
- Akquise von finanzieller Unterstützung aus öffentlichen und privaten Mitteln
- Vorbereitung des Betriebs des Startup-/Innovator's-Center

SPEZIFISCHE MAßNAHMEN UND CHANCENFELDER

FINANZIERUNG DES INNOVATIONSMANAGERS/START-UP-SCOUTS

- Die Finanzierungsanteile entsprechen dabei der Gesellschafterstruktur der GRIBS GmbH, wobei die IHK Würzburg-Schweinfurt und die Handwerkskammer für Unterfranken sich den IHK-Finanzierungsanteil teilen.
- Erwartung: 71.000 € p.a. als Arbeitgeberbrutto und Einstellung zum II. Quartal 2022
- Mit der Umsetzung sind voraussichtlich folgende Haushaltsansätze als Zuschuss an die GRIBS GmbH verbunden:
 - 2022: 46.000 €
 - 2023: 51.000 €
 - 2024: 35.000 €
- Die FHWS unterstützt das Projekt durch die Bereitstellung von Infrastruktur.

BESCHLUSSVORSCHLAG

INNOVATIONSMANAGER/START-UP-SCOUT

Beschlussvorschlag:

Der jährliche Zuschuss des Landkreises Schweinfurt an die GRIBS GmbH wird zur Finanzierung einer zeitlich auf zwei Jahre befristeten Stelle eines Innovationsmanagers erhöht. Der Landkreis Schweinfurt beteiligt sich daran entsprechend seines Finanzierungsanteils aus dem Gesellschaftervertrag. Der Finanzierungsanteil des Landkreises Schweinfurt für den Innovationsmanager bei der GRIBS GmbH beträgt somit insgesamt voraussichtlich 42.000 € und verteilt sich auf die drei Haushaltsjahre 2022 bis 2024.