



Autonomes Fahren skalieren: Modellregionen als Motor für den flächendeckenden Einsatz

Bitkom-Positionspapier

Auf einen Blick

Autonomes Fahren skalieren: Modellregionen als Motor für den flächendeckenden Einsatz

Ausgangslage

Deutschland verfügt über **ideale Voraussetzungen**, um eine **führende Rolle im globalen Markt für autonomes Fahren** einzunehmen. Bereits 2022 setzte das Land einen Meilenstein, indem es als erstes weltweit einen **gesetzlichen Rahmen für autonomes Fahren auf Level 4** im regulären Straßenverkehr schuf. Dieser Schritt legte den Grundstein für die technologische Weiterentwicklung und Markteinführung autonomer Fahrzeuge. Im Dezember 2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit der Strategie »**Die Zukunft fährt autonom**« die Weichen gestellt, um Deutschland als Innovationsstandort für autonomes Fahren weiter zu stärken.¹ Im nächsten Schritt geht es darum die **Technologie auf die Straße zu bringen** und industrielle Kapazitäten vor Ort aufzubauen. Der **Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung** bekräftigt dieses Vorhaben. Er sieht vor, **Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren** zu entwickeln und unterstützt die gemeinsame Entwicklung und Finanzierung von Modellregionen für autonomes Fahren in Kooperation mit den Bundesländern. Welcher Handlungsbedarf und welche regulatorischen Rahmenbedingungen aus Sicht des Bitkom – über die Schaffung von Modellregionen hinaus – notwendig sind, wurde im Thesenpapier »Einführung und Skalierung des autonomen Fahrens in Deutschland« dargelegt.²

Das Wichtigste

Diese Legislatur ist entscheidend: In den kommenden vier Jahren müssen die Weichen gestellt werden, damit Deutschland eine führende Rolle beim autonomen Fahren einnimmt. Jetzt kommt es darauf an, den **Übergang von einzelnen Pilotprojekten in den alltäglichen Betrieb** technologisch, betrieblich und organisatorisch voranzutreiben. Modellregionen sind hierfür ein zentrales Instrument. Sie **schaffen praxisnahe Anwendungen, betriebliche Erfahrung und wirtschaftliche Planungssicherheit** für Industrie, Betreiber und öffentliche Hand – und stärken damit die **Wettbewerbsfähigkeit des Standorts** nachhaltig. Konkret heißt das:

77%

der Deutschen können sich vorstellen, ein autonomes Shuttle zu nutzen. Dies ist die höchste Akzeptanz für ein autonomes Verkehrsmittel seit Beginn der jährlichen Erhebungen im Jahr 2021 (lt. einer Studie von Bitkom Research)

¹ Die Zukunft fährt autonom, Strategie der Bundesregierung für autonomes Fahren im Straßenverkehr, BMDV

² Einführung und Skalierung des autonomen Fahrens in Deutschland | Positionspapier 2024 | Bitkom e. V.

- die **Fokussierung auf drei bis maximal fünf strategisch ausgewählte Modellregionen**, statt eine Vielzahl kleinteiliger Einzelprojekte zu verfolgen
- eine **breite Abdeckung relevanter Einsatzszenarien** von urbanen Zentren bis zum ländlichen Raum sowie von Linienverkehren bis zu flexiblen On-Demand-Angeboten
- ein **strukturiertes Vorgehen** mit klar definierten Zielen:
 - **Vorbereitungsphase** (2026–2027): Technische und organisatorische Grundlagen schaffen, inklusive Systementwicklung, Betriebsaufbau und rechtlichem Rahmen. Erste Testflotten erproben das System unter realen Bedingungen. Die Betriebsbereichsgenehmigung erfolgt auf Basis eines homologierten Fahrzeugs.
 - **Betriebsphase** (ab 2028): Schrittweiser Übergang in den fahrerlosen Fahrgastbetrieb, zunächst mit 500 Fahrzeugen. Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot und sukzessive Ausweitung auf die gesamte Modellregion. Im zweiten Schritt Ausbau der Flotte auf rund 2.000 autonome Fahrzeuge.
 - **Etablierungsphase**: Übergang in den dauerhaften Betrieb in den Modellregionen und schrittweiser Rollout in Deutschland.
- eine **tragfähige finanzielle Absicherung über den gesamten Zeitraum** inklusive Fahrzeugbeschaffung, Systemintegration und Betrieb
- die **Anpassung bestehender Vergabeverfahren**, um Innovationen marktnah, rechtssicher und effizient in den Betrieb zu bringen. Die Weiterentwicklung sollte dabei parallel zu den Modellregionen erfolgen und sich an den dort gewonnenen Erkenntnissen orientieren.

Bitkom-Zahl

74 Prozent

der Menschen in Deutschland sind überzeugt, dass neue Mobilitätsangebote die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigern (lt. einer Studie von Bitkom Research).

Inhalt

1	Vom Leitbild zur Modellregion	5
	Ein Leitbild für die Industrie & Mobilität von morgen	5
	Autonome Mobilität entwickeln, etablieren und skalieren	5
2	Modellregionen wirksam umsetzen	7
	Weniger ist mehr: Fokussierte Mittelverwendung für maximale Wirkung	7
	Projektstruktur: Drei Phasen zur nachhaltigen Einführung	7
3	Langfristige Finanzierung sichern	8
4	Autonome Mobilität im ÖPNV verankern	10
	Fokus bei der Umsetzung auf ÖPNV	10
	Anpassung der Vergabemethoden im ÖPNV	10

1 Vom Leitbild zur Modellregion

Ein Leitbild für die Industrie & Mobilität von morgen

Autonomes Fahren wird unsere Mobilitätsgewohnheiten grundlegend verändern. Autonome und geteilte Mobilitätslösungen können einen zentralen Beitrag zur Bewältigung urbaner Verkehrsprobleme leisten, gleichzeitig die Anbindung und Daseinsvorsorge im ländlichen Raum verbessern und die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen. Gleichzeitig stellt die großflächige Einführung von SAE-Level-4-Technologie eine enorme industriepolitische Chance für Deutschland und Europa dar. Indem autonome Shuttles zuerst im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden, können europäische Hersteller ihre technologische Führungsposition in einem aufstrebenden Zukunftsmarkt zurückerobern.

Damit die Marktentwicklung in diesem Bereich nachhaltig gelingt, braucht es ein klar definiertes Zielbild. Es muss als strategischer Kompass dienen, um den technologischen Wandel aktiv zu gestalten und die Mobilitätswende ökologisch wie sozial ausgewogen umzusetzen. Ein solches Zielbild muss zudem die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätsbranche, insbesondere der deutschen Automobilindustrie, im Blick behalten. Der Fokus auf "Made in Europe" stärkt die technologische Souveränität, erschließt neue Wertschöpfungsketten und schafft zukunftsfähige Arbeitsplätze.

Für die Entwicklung und Einführung autonomer Mobilitätslösungen im Einklang mit industrie- und verkehrspolitischen Zielen braucht es konkrete Konzepte, die in Modellregionen praxisnah erprobt und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Voraussetzung für den Erfolg ist eine gezielte Anschubfinanzierung durch Bund und Länder – sowohl im ersten Schritt des kommerziellen Betriebs als auch beim anschließenden Markthochlauf und Übergang in den Regelbetrieb.

Autonome Mobilität entwickeln, etablieren und skalieren

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag das Ziel formuliert, den Regelbetrieb des autonomen Fahrens zu ermöglichen und Deutschland zum internationalen Leitmarkt für diese Technologie zu entwickeln. Modellregionen sind ein zentrales Instrument zur Umsetzung dieses Ziels.³ Sie liefern praxisnahe Erkenntnisse und übertragbare Konzepte für eine bundesweite Einführung. In ihnen soll nicht nur der Einsatz autonomer Technologien getestet werden – sie sollen auch den konkreten Mehrwert für die Mobilität der Zukunft demonstrieren. Ziel ist es, umfassende Konzepte umzusetzen, welche sowohl die Ziele der Daseinsvorsorge, der Standortattraktivität

³ [KoaV-2025-Gesamt-final-0424.pdf](#)

und nachhaltiger Mobilität unterstützt als auch effiziente, marktnahe Entwicklungen für alle beteiligten Akteure ermöglichen.

Modellregionen sollten deshalb vorrangig autonome Flotten in bestehende Angebote im öffentlichen Nahverkehr ergänzen und damit zeigen, dass diese verbessert werden. Die praktischen Erkenntnisse aus den Regionen bieten die Grundlage für eine belastbare Bewertung gesellschaftlicher Akzeptanz, technischer wie betrieblicher Anforderungen und ökonomischer Effekte. Nur auf dieser Basis lässt sich eine breite Umsetzung gestalten, die sowohl politische Rückendeckung als auch öffentliche Unterstützung erhält.

Damit Modellregionen als übertragbare Erfolgsmodelle wirken, müssen sie gezielt miteinander vernetzt und systematisch weitergedacht werden. Ziel ist ein bundesweites Lernen voneinander – und nicht das Entstehen isolierter Einzellösungen ohne Skalierungspotenzial. Dafür braucht es ein strategisches Vorgehen mit folgenden Kernelementen:

1. Abdeckung relevanter Anwendungsfälle

- Die Gesamtheit der Modellregionen sollte unterschiedliche Einsatzszenarien abbilden – vom strukturschwachen ländlichen Raum bis hin zur hochverdichteten Großstadt sowie sowohl klassische Linienverkehre als auch On-Demand-Dienste einschließen. Nur durch diese Breite entsteht ein belastbares Verständnis regionaler, struktureller sowie betrieblicher Unterschiede und übertragbarer Lösungsansätze, die eine deutschlandweite Skalierung ermöglichen.

2. Kommerzieller Betrieb unter realen Bedingungen

- Um tragfähige Erkenntnisse zur Nutzerakzeptanz, Nachfrageentwicklung und Betriebseffizienz zu generieren, müssen Modellregionen unter realitätsnahen Bedingungen operieren. Hierzu gehört der fahrerlose Betrieb ebenso wie die Personenbeförderung gegen Entgelt.
- Eine zentrale Voraussetzung dafür ist die Zulassung eines Betriebsbereichs für automatisierte Fahrzeuge gemäß geltender Regelwerke. Die Modellregionen sollten daher aktiv auf eine entsprechende Betriebsbereichsgenehmigung hinwirken, um einen praxisnahen, kommerziellen Betrieb zu ermöglichen und damit belastbare Aussagen für den Regelbetrieb zu schaffen.

3. Langfristige Barrierefreiheit als wichtiger Pfeiler zur Akzeptanz

- Autonome Shuttles bieten große Chancen für mehr soziale Teilhabe vulnerabler Gruppen – vor allem, wenn Fahrzeuge und digitale Services langfristig barrierefrei gestaltet werden.
- Das langfristige Ziel der Modellregionen sollte es sein, barrierefreie autonome Mobilität zu ermöglichen. In der ersten Phase ist es jedoch notwendig, auch den Betrieb von Fahrzeugtypen mit eingeschränkter Barrierefreiheit zuzulassen, die in Mischflotten gemeinsam mit fahrerbetriebenen, barrierefreien Fahrzeugen eingesetzt werden. Das oberste Ziel bleibt, autonome Mobilität so schnell wie möglich zu etablieren. Dafür müssen Fahrzeuggrößen zum Einsatz kommen, da diese früher verfügbar sind und schrittweise weiterentwickelt werden können.

- Die Nutzung von Mischflotten ist rechtlich durch die Regelung im Personenbeförderungsgesetz möglich und bereits gelebte Praxis, insbesondere im Bereich des gebündelten Bedarfsverkehrs und Linienbedarfsverkehrs (§ 50 und § 44 PBefG). Seit dem 28. Juni 2025 greifen zudem neue Vorgaben des European Accessibility Act – in Deutschland umgesetzt durch das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz – und schaffen verbindliche Anforderungen an die Barrierefreiheit digitaler Services im ÖPNV.

2 Modellregionen wirksam umsetzen

Weniger ist mehr: Fokussierte Mittelverwendung für maximale Wirkung

Statt auf eine Vielzahl kleinteiliger Projekte zu setzen, sollten die Finanzierungsmittel gezielt auf wenige, strategisch ausgewählte Modellregionen konzentriert werden. Ziel ist die Etablierung von drei bis maximal fünf Modellregionen deutschlandweit mit rund 2.000 Fahrzeugen pro Modellregion über die gesamte Projektlaufzeit in, die neben urbanen Zentren auch suburbanen und ländlichen Räumen Rechnung tragen. Die Modellregionen sollten über alle drei Projektphasen hinweg finanziert werden, um verlässliche betriebliche und verkehrliche Erfahrungswerte zu sammeln sowie Investitionssicherheit für Industrie und Betreiber zu schaffen. Modellregionen müssen nicht als isolierte Räume angesehen, sondern können auch als überregionale Verbünde konzipiert werden, sofern sie als klar strukturierte, kohärente Vorhaben organisiert sind. Mindestens eine Modellregion sollte jeweils den Übergang zwischen urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen einschließen. So können relevante Pendlerströme abgedeckt werden. Je nach Größe, Raumtyp und Laufzeit des Vorhabens sollten pro Modellregion Finanzmittel in Höhe von mindestens 500 Millionen Euro von der Bundesregierung bereitgestellt werden. Zusätzliche Mittel aus den Länderhaushalten sollten ebenfalls vorgehalten werden.

Projektstruktur: Drei Phasen zur nachhaltigen Einführung

1. Vorbereitungsphase (2026–2027)

- In der Vorbereitungsphase stehen Systementwicklung, Verträge, Betriebsaufbau, Prozessentwicklung, Gebietsertüchtigung und Praxistest im Vordergrund.

- Eine Flotte autonomer Fahrzeuge wird in den Modellregionen eingesetzt, um das autonome Fahrsystem für die lokalen Begebenheiten zu befähigen. Die Betriebsbereichsgenehmigung erfolgt dabei auf Basis eines homologierten Fahrzeugs.

2. Betriebsstart und Skalierung (Ab 2028)

Ab 2028 beginnt der Markthochlauf mit schrittweiser Skalierung:

- Betriebsstart:
 - Aufnahme des fahrerlosen, kommerziellen Fahrgastbetriebs im Kerngebiet der Modellregion
 - Integration in bestehendes ÖPNV-Angebot: Nahtlose Verknüpfung mit bestehenden Verkehrsangeboten und -infrastrukturen (z.B. Bushaltestellen, Umsteigepunkte oder Mobilitätsstationen).
 - Aufbau einer Flottengröße von zunächst 500 Fahrzeugen
 - Ausweitung des Betriebs auf die gesamte Modellregion
 - Ausbau der Flotte im zweiten Schritt auf rund 2.000 autonome Fahrzeuge
- Die Betriebserfahrungen sollen genutzt werden, um Technologie, Abläufe, Angebotskomponenten, Preismodelle und Servicequalität kontinuierlich weiterzuentwickeln – und bei Bedarf auch regulatorische Anpassungen vorzunehmen.

3. Etablierungsphase

In dieser Phase stehen der Übergang der Modellregion in die Regelfinanzierung sowie der anschließende Rollout in Deutschland im Vordergrund. Die Ziele sind:

- Verstetigung des Betriebs in den Modellregionen: Sicherstellung eines robusten, sicheren und effizienten Betriebs des autonomen Fahrsystems als dauerhafter Bestandteil des Mobilitätsangebots durch Überführung des Angebots in Verkehrsverträge.
- Weiterentwicklung: Nutzung von Betriebserfahrungen zur kontinuierlichen Optimierung von Technologie, Betriebsprozessen und Servicequalität.

3 Langfristige Finanzierung sichern

Die verantwortungsvolle Weiterentwicklung des autonomen Fahrens erfordert langfristige Planungssicherheit. Dafür ist ein nationales Rahmenprogramm notwendig,

das eine Finanzierung über die gesamte Laufzeit der Modellregionen sowie eine koordinierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen sicherstellt. Dabei ist eine ressortübergreifende Bündelung der Mittel zentral. Als Orientierung kann das Bundesprogramm »Schaufenster Elektromobilität« dienen.⁴

Ein entscheidender Hebel für die Marktetablierung ist eine staatliche Finanzierung der Anschaffungskosten autonomer Fahrzeuge. Nur so lassen sich die für den Aufbau industrieller Kapazitäten in Deutschland bzw. Europa notwendigen Abnahmemengen sichern, Skaleneffekte nutzen und mittelfristig die Kosten senken. Ergänzend müssen auch Investitionen in die betriebliche Infrastruktur und laufende Betriebskosten vollständig finanziert werden, um die Transformation voranzutreiben, ohne bestehende Mobilitätsangebote zu gefährden. Dazu sollten die rechtlichen Spielräume – etwa bei Investitions- und Betriebskostenfinanzierung oder Freistellungen – voll ausgeschöpft werden, da Städte und Kommunen die hohen Initialkosten nicht eigenständig tragen können. Bund und Länder sind gemeinsam in der Verantwortung, die notwendige Finanzierung zu gewährleisten und die Grundlagen für die Zukunft der Mobilität zu legen.

Ein praxisorientiertes Konzept für die Anschubfinanzierung autonomer Modellregionen könnte dreiphasig aufgebaut sein:

1. Vorbereitungsphase (2026 – 2027):

- In dieser Phase fließen die Mittel vor allem in die Verifikation und Validierung der autonomen Systeme sowie den Betriebsaufbau, um die Modellregion technisch und organisatorisch vorzubereiten.

2. Betriebsstart und Skalierung (Ab 2028):

- Ein Großteil der Finanzmittel dient der Investitionskostenfinanzierung: Staatliche Kostenübernahme, die den Erwerb und der Integration vollautonomer Fahrzeuge für den ÖPNV absichern.
- Hinzu kommt die Betriebskostenfinanzierung: Vollfinanzierung der Kosten für Betriebsaufbau- und Durchführung zur Integration der Fahrzeuge in den ÖPNV.

3. Etablierungsphase

- In der letzten Phase fließen die Mittel in die fortgeführte Betriebskostenfinanzierung, die eine Skalierung autonomer Flotten und die Verfestigung des Angebots absichern und gleichzeitig Anreize für Effizienz und Kostenreduktion schaffen.

⁴ Schaufenster Elektromobilität | VDI/VDE Innovation + Technik GmbH: Projektträger und Dienstleister für Innovationen

4 Autonome Mobilität im ÖPNV verankern

Fokus bei der Umsetzung auf ÖPNV

Autonomes Fahren hat das Potenzial langfristig verkehrliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Herausforderungen zu lösen. Entscheidend ist, wie wir heute die Weichen für die Marktentwicklung stellen. Autonomes Fahren kann im ÖPNV dazu beitragen, die Mobilitätsgerechtigkeit, Teilhabe, Lebensqualität und den Klimaschutz zu verbessern. Deshalb ist eine enge Verzahnung autonomer Angebote mit bestehenden Verkehren essenziell, um die positiven Potenziale zu nutzen und das öffentliche Angebot zu verbessern. Beispielsweise bieten bestehende On-Demand-Dienste niedrighschwellige Möglichkeiten zur Erprobung, da sie bereits auf bedarfsorientierter Planung basieren. Die Strategie des BMV konzentriert sich auf Autonomes Fahren Level 4 im ÖPNV, um den klimafreundlichen und flächeneffizienten öffentlichen Verkehr zu stärken. In Modellregionen sollte die schrittweise Inbetriebnahme von Level 4-Flotten im ÖPNV im Mittelpunkt stehen. Dabei geht es sowohl um On-Demand-Angebote als auch Linienverkehre sowie entsprechende Mischformen. Ziel ist es, die fahrerlosen Fahrzeuge sowohl zur Effizienzsteigerung in bestehenden Verkehren als auch zur Angebotsverbesserung einzusetzen, etwa durch Taktverdichtung, Ausweitung von Bedienzeiten oder die Einführung neuer Angebote. Dafür ist es auch notwendig, dass relevante Verkehrs- und Infrastrukturdaten durch Kommunen gespeichert, vorgehalten und standardisiert bereitgestellt werden, um das Operational Design Domain (ODD)-Management zu unterstützen.

Privatwirtschaftliche Angebote sollten sich verkehrlich und vertrieblich in das öffentliche Angebot integrieren, um eine sinnvolle Ergänzung zu gewährleisten. Dabei ist wichtig, Mobilitätsangebote in den Modellregionen verkehrlich miteinander zu verzahnen, um eine sozial und ökologisch sinnvolle Verkehrssteuerung zu gewährleisten. Zudem sollten alle Angebote über integrierte, multimodale Plattformen buch- und bezahlbar sein, um die nahtlose Nutzung so einfach wie möglich zu gestalten. Nur durch eine solche umfassende Integration können die Potenziale autonomer Fahrzeuge im ÖPNV voll ausgeschöpft werden.

Anpassung der Vergabemethoden im ÖPNV

Die klassischen Vergabeverfahren im ÖPNV sind bislang kaum auf die Anforderungen autonomer Mobilitätslösungen ausgelegt. Sie fokussieren meist auf Preiswettbewerb und standardisierte Leistungserbringung und werden damit dem Innovationscharakter und der Entwicklungsdynamik autonomer Technologien nicht gerecht. Wir befinden uns insbesondere in der Vorbereitungsphase noch in der weiteren Forschung und Entwicklung – auch mit den ersten homologierten Fahrzeugen.

Um das Potenzial autonomer Systeme für die Mobilitätswende voll auszuschöpfen und nachhaltig tragfähige Geschäftsmodelle zu ermöglichen, ist eine gezielte Weiterentwicklung bestehender Vergabemethoden erforderlich. Drei Stellschrauben sind dabei zentral. Idealerweise erfolgt die Weiterentwicklung dieser parallel zu den Modellregionen und entlang der dort gesammelten Erkenntnisse, da eine nachgelagerte Klärung vergaberechtlicher Fragen einen Übergang in den Realbetrieb erheblich verzögern könnte. Nur so kann der Übergang in den Regelbetrieb gewährleistet werden:

1. Ergänzung klassischer Preiskriterien um qualitative Bewertungsfaktoren:

Neben dem Preis sollten auch technologische, ökologische und gesellschaftliche Kriterien in die Bewertung einfließen:

- Innovationsgrad der Software und Hardware (z. B. KI-Algorithmen, Sensortechnologie).
- Nachhaltigkeitsaspekte
- Skalierbarkeit und Interoperabilität

2. Etablierung flexibler Ausschreibungsmuster:

Vergabeverfahren sollten dynamischer gestaltet werden, um technologische Entwicklungen besser aufgreifen zu können.

- Raum für prozessuale Iterationen in den Regionen, um technische Neuerungen zeitnah zu integrieren.
- Möglichkeit, Meilensteinzahlungen an erreichte Entwicklungs- und Betriebsziele zu koppeln.

3. Schaffung rechtssicherer Instrumente:

Die rechtliche und regulatorische Ausgestaltung muss den besonderen Anforderungen autonomer Systeme Rechnung tragen. Notwendig sind:

- Klare Definition der Minimalanforderungen und ODD-Bedingungen in den Ausschreibungsunterlagen.
- Mechanismen zur Anpassung von Verträgen, wenn sich Anforderungen im Laufe des Projekts ändern.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.
Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Paul Hannappel | Bereichsleiter Automotive & Logistics
T +49 30 27576-130 | p.hannappel@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Automatisiertes, vernetztes & autonomes Fahren

Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.