

Ergebnisbericht C2CBridge-Stakeholderworkshop

26.02.2026

Autonom & On-Demand:
Potenziale und Herausforderungen für ein neuartiges
Mobilitätsangebot zur besseren Stadt-Land-
Anbindung mittels Ridepooling



Ein Förderprojekt des



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

M.Sc. Michael König
Projekt: Country to City Bridge

Kurzfassung

Im Rahmen des Forschungsprojekts Country to City Bridge (C2CBridge) wurde ein bundesweiter Stakeholder-Workshop durchgeführt, um Anforderungen, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren für ein neues autonomes On-Demand-Ridepooling Mobilitätsangebot zu identifizieren. Ziel ist ein skalierbares Angebot, das die Anbindung zwischen städtischen und ländlichen Räumen verbessert und zugleich den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärkt. Am Workshop nahmen Expertinnen und Experten von Verkehrsbetrieben, Mobilitätsdienstleistern, der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung sowie von Fahrgastinteressenvertretungen teil.

Bereits heute gibt es in Deutschland zahlreiche On-Demand-Angebote mit nicht-autonomen Fahrzeugen, deren Wirkung jedoch häufig durch begrenzte Betriebsgebiete, kleine Fahrzeugflotten und eingeschränkte Betriebszeiten limitiert ist. Ein zentraler Hebel zur Erschließung ihres vollen Potenzials liegt in der Skalierung dieser Systeme. Autonomes Fahren wird dabei von den teilnehmenden Stakeholder:innen als Enabler gesehen, um einen wirtschaftlichen Betrieb und Effizienz zu ermöglichen.

Ein breiter Konsens besteht darin, dass autonome On-Demand-Angebote als ergänzendes Element zum bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu konzipieren sind. Ihr größter Nutzen liegt in der Überbrückung der ersten bzw. letzten Meile, der Erschließung ländlicher Räume, der Bedienung von Schwachlastzeiten sowie der Anbindung an bestehende ÖPNV-Strukturen durch stadt(kern)nahe Umsteigehubs. Damit können sie bestehende Angebotslücken schließen und die Attraktivität des gesamten Mobilitätssystems erhöhen.

Als kritischer Erfolgsfaktor wurde die tiefe Integration in bestehende ÖPNV-Strukturen identifiziert. Dies umfasst insbesondere die tarifliche Einbindung von Verkehrsbetrieben, integrierte Buchungs- und Informationssysteme für intermodale Reiseketten sowie hybride Haltestellenkonzepte aus physischen und virtuellen Haltepunkten.

Die Wirtschaftlichkeit stellt aktuell eine der größten Herausforderungen dar. Hohe Investitionskosten und teilweise geringe Nachfrage bestehender Angebote erschweren den Betrieb. Langfristig werden jedoch erhebliche Effizienzpotenziale durch den autonomen Betrieb erwartet.

Die Analyse der lokalen Besonderheiten verdeutlicht, dass sich Anforderungen und Einsatzbedingungen regional stark unterscheiden – etwa durch Siedlungsstrukturen,

touristische Nachfrage, geografische und klimatische Bedingungen oder institutionelle Rahmenbedingungen. Für eine erfolgreiche Übertragbarkeit auf unterschiedliche Regionen Deutschlands sind daher standardisierte technische und regulatorische Plattformen, interoperable Datenstrukturen sowie flexible Betriebsmodelle erforderlich.

Neben technologischen und wirtschaftlichen Faktoren wurde insbesondere die Verfügbarkeit qualifizierten Personals und institutioneller Treiber als kritischer Erfolgsfaktor hervorgehoben. Die Einführung und Skalierung solcher Systeme erfordert engagierte Akteure in Kommunen und Verkehrsorganisationen sowie unterstützende politische und organisatorische Rahmenbedingungen auf Landes- und Bundesebene.

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse des C2CBridge-Stakeholderworkshops das große Potenzial autonomer On-Demand-Mobilitätsangebote als Baustein eines integrierten, vernetzten und zukunftsfähigen Mobilitätssystems. Gleichzeitig wird deutlich, dass für eine erfolgreiche Umsetzung eine systemische Integration, ausreichende Skalierung sowie eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure notwendig ist.

Stand der Technik

Der Betrieb von Fahrzeugen des klassischen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgt bis auf wenige Ausnahmen weder autonom noch On-Demand. Nachfolgend werden diese Ausprägungen der Betriebsweise von Mobilitätsangeboten näher beschrieben.

Stufen der Automatisierung und autonomes Fahren

Eine autonome Fahrweise bezieht sich auf den Fahrbetrieb der eingesetzten Fahrzeuge. Der Grad der Automatisierung lässt sich anhand des SAE-Standard J3016 in mehrere Stufen aufteilen:

- *Level 0 – keine Automatisierung:*
Hier liegt noch keine Automatisierung vor. Ein Fahrzeug macht nur dann etwas, wenn eine Person aktiv eingreift. Person am Steuer übernimmt aktiv die dynamische Fahraufgabe.
- *Level 1 – Assistierter Modus:*
Dieses Level ist aktuell schon weit verbreitet. In einzelnen Situationen unterstützt das Fahrzeug die Person am Steuer. Eine sehr geläufige Technik, die dazu zählt, ist z. B. der Tempomat.
- *Level 2 – Assistenzsysteme mit Teilautomatisierung:*
Hier kommen weitere Systeme hinzu, welche die fahrende Person unterstützen. Der Unterschied ist, dass das System nun auch die Quer- und Längsführung zum Teil übernimmt. Ein Beispiel dafür ist der Spurhalteassistent, den viele Fahrzeuge bereits haben und der seit Juli 2022 für Neuwagen Pflicht ist. Bis Level 2 ist die Person am Steuer weiterhin angehalten, den Fahrbereich aktiv im Blick zu behalten. Zu jeder Zeit muss aktiv eingegriffen werden können.
- *Level 3 – Bedingte Automatisierung:*
Das Fahrzeug kann in einzelnen Fahrmodi autonom agieren, jedoch ist die Person hinter dem Steuer weiterhin als Backup notwendig. Sobald das Fahrzeug ein entsprechendes Signal gibt, muss die fahrzeugführende Person wieder aktiv eingreifen können. Vereinzelt bzw. nur sehr eingeschränkt, sind solche Systeme bereits in Deutschland zugelassen und einsetzbar, z.B. beim Einparken.
- *Level 4 – Hochautomatisiert:*
Das Fahrzeug übernimmt bei ausgewählten Fahrfunktionen vollständig die Kontrolle, ohne dass eine Person aktiv zum Eingreifen aufgefordert wird. Es muss keine Person zwangsweise hinter dem Steuer sitzen, jedoch kann es sein, dass

das Fahrzeug sich dann in bestimmten Situationen in einen sicheren Zustand begibt und die Fahrt unterbricht. Das Fahrzeug bewegt sich also vollautomatisiert, bis es an bestimmte technische Grenzen kommt (etwa komplexe Verkehrssituationen innerhalb einer Stadt). In Pilotbetrieben sind Fahrzeuge dieser Automatisierungsstufe teilweise bereits im Einsatz – bislang zumeist mit einer zusätzlichen Person im Fahrzeug, die die Fahrt überwacht und bei Bedarf eingreifen kann.

- *Level 5 – Vollautomatisiert/Autonom:*

Ab dieser Stufe gibt es nur noch und zu jedem Zeitpunkt Passagiere ohne Fahraufgabe im Fahrzeug. Die Technik ist dann so weit ausgereift, dass ein Auto auch komplexe Situationen im Verkehr eigenständig verarbeiten kann.

Mobility-On-Demand

Im klassischen ÖPNV fahren die meisten Mobilitätsangebote nicht strikt nachfrageorientiert für individuelle Fahrtwünsche sondern halten sich neben festen Fahrtrouten auch an festgelegte Abfahrtszeiten und Haltestellen. Eine Ausnahme gibt es mit Ruftaxen, die On-Demand bei einer Nachfrage bzw. einem individuellen Beförderungsauftrag fahren (Mobility-On-Demand). Teilweise kann die On-Demand-Betriebsweise auch von festgelegten Fahrtrouten und Haltestellen abweichen. Regional beschränkt gibt es bereits einzelne öffentliche Pilotbetriebe zu solchen On-Demand-Ruftaxi-Angeboten – allerdings üblicherweise mit einer fahrzeugführenden Person.

Ridepooling

Mit dem Begriff Ridepooling wird eine spezifische Betriebsweise eines Mobilitätsangebots beschrieben. Beim Ridepooling werden mehrere Fahrtwünsche von unterschiedlichen Fahrgästen, die in eine ähnliche Richtung wollen, gebündelt und wie bei einem Sammeltaxi gemeinsam abgefertigt. Ein Algorithmus verarbeitet hierzu Fahrthanfragen in kürzester Zeit und legt mehrere davon zu sinnvollen und effizienten Routen zusammen. Die Passagiere teilen sich somit das Fahrzeug, die Fahrtzeit und die anteiligen Fahrtkosten. Ein autonom fahrendes Shuttle, das On-Demand als Ridepooling-Mobilitätsangebot gebündelt Passagiere befördert, vereint die Konzepte Mobility-On-Demand und Ridepooling mit der Technologie des autonomen Fahrens und ermöglicht somit ein effizientes Mobilitätsangebot.

Das Projekt C2CBridge

Der Stakeholderworkshop ist Teil des durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) geförderten Forschungsprojekts Country to City Bridge (C2CBridge). Neben dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und der Hochschule Karlsruhe beteiligen sich das FZI Forschungszentrum Informatik sowie die Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V. am Projekt und forschen an Lösungen für eine moderne Mobilität der Zukunft am Beispiel eines autonomen und bedarfsgerechten On-Demand Ridepooling Mobilitätsangebot.

Insbesondere zwischen Stadt und Land besteht oftmals eine breite Kluft, für deren Überbrückung für viele Nutzende der private Pkw alternativlos erscheint. Im Projekt C2CBridge werden Alternativen zum privaten Pkw zur Verknüpfung von städtischen und ländlichen Räumen als Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrsangebots erforscht.

Ziel des Vorhabens ist es, einen attraktiven Mobilitätsdienst mit hoher gesellschaftlicher Akzeptanz als Alternative zum privaten Pkw zur Anbindung vom Land an die Stadt zu erforschen, der auf neuen, automatisierten Fahrzeugkonzepten und deren vernetzten Betrieb in einer Ridepooling-Flotte basiert. So sollen autonome Ruf-Sammeltaxis im ländlichen Raum einen Service bieten, um bedarfsgerecht, kostengünstig und effizient zum Ziel zu kommen. Zugleich sollen die Fahrzeuge darauf ausgerichtet sein, bis zu vier Personen, Rollstuhl, Kinderwagen oder Gepäck zu befördern. Am Stadtrand wird in Mobilitätsstationen ein Umstieg auf den konventionellen ÖPNV oder weitere alternative Verkehrsmittel wie beispielsweise Leihräder möglich sein. Darüber hinaus sollen die Fahrzeuge in der Lage sein, in dichtem Verkehr aufeinanderfolgend im Konvoi zu fahren, um weniger Raum einzunehmen und gleichzeitig Sicherheit und Effizienz zu verbessern. Durch diesen zugänglichen und bedarfsgerechten Mobilitätsdienst werden schlecht angebundene ländliche Gegenden besser mit bereits in der Stadt bestehenden ÖPNV-Angebote verknüpft.

Das Vorhaben C2CBridge ist eingebettet in das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft (DZM), welches mit seinen vier Standorten Hamburg, Annaberg-Buchholz, Minden und Karlsruhe ein bundesweites Forschungsnetzwerk aufspannt und Expertise in der Mobilitätsforschung bündelt. Eine kontinuierliche Abstimmung zwischen den Projekten erschließt Synergien und erlaubt, die Projektergebnisse auf Übertragbarkeit zu überprüfen.

Das Vorhaben C2CBridge ist in zwei laufende Forschungsprojekte aufgeteilt, in denen die Forschungseinrichtungen sich mit Forschungsfragen und Problemstellungen beschäftigen, um die Technologien und Lösungskonzepte der Zukunft zu erforschen.

Im ersten Projekt „Country to City Bridge 1 – Analyse und funktionale Lösungskonzepte“ wird aufbauend auf eine Analyse des bestehenden Verkehrssystems sowie des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse eine Konzipierung des neuen Mobilitätsangebots und den einzelnen Elementen wie beispielsweise Fahrzeuge und Umsteigestationen fokussiert. Das Projekt C2CBridge 1 läuft von Januar 2024 bis Dezember 2026 und wird durch das BMV im Rahmen des DZM mit insgesamt 12,3 Millionen Euro gefördert.

Im zweiten Projekt „Country to City Bridge 2 – Erprobung und Evaluation der Konzepte“ steht die Umsetzung der Konzepte mit dem Umbau und der Autonomisierung von Fahrzeugen sowie einer Gestaltung von Innenraumkonzepten sowie der Aufbau einer Umsteigestation sowie digitaler Zwillinge zusammen mit der Validierung des entwickelten Mobilitätssystems im Fokus. Das Projekt C2CBridge 2 läuft von August 2024 bis Juli 2027 und wird durch das BMV im Rahmen des DZM mit insgesamt 12,7 Millionen Euro gefördert.

Hintergrund und Zielsetzung zum Stakeholderworkshop

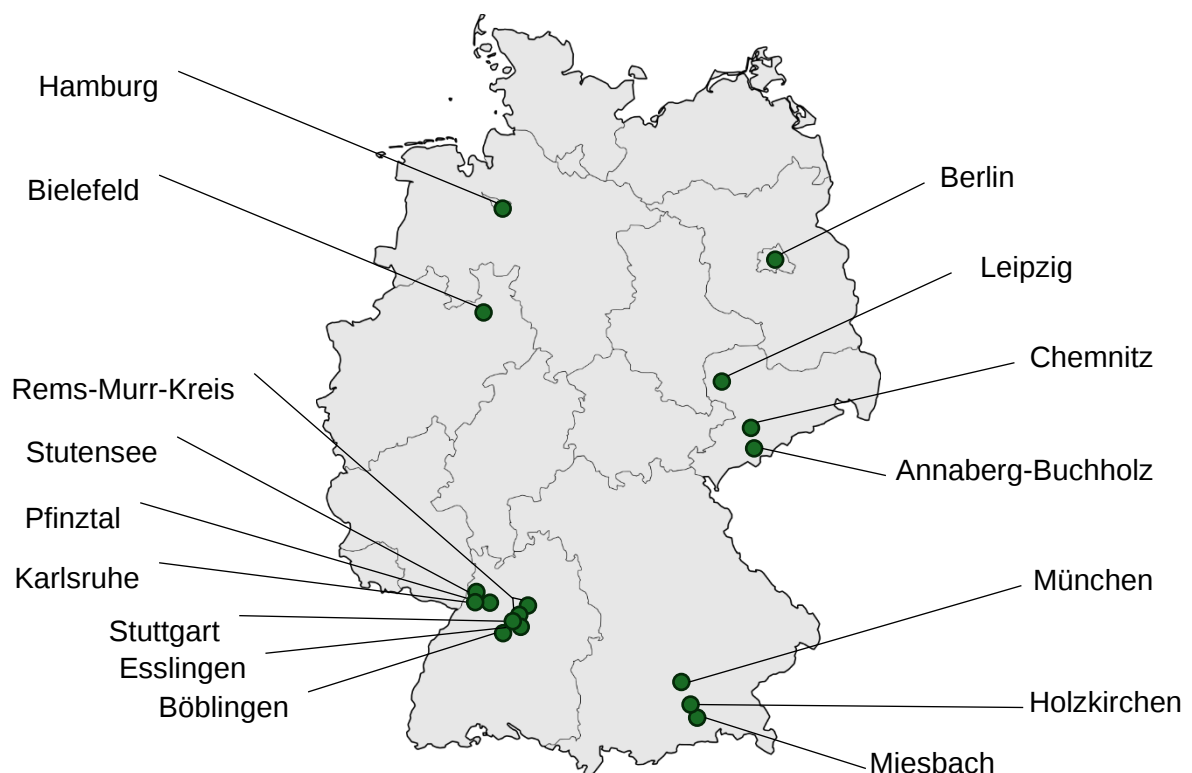
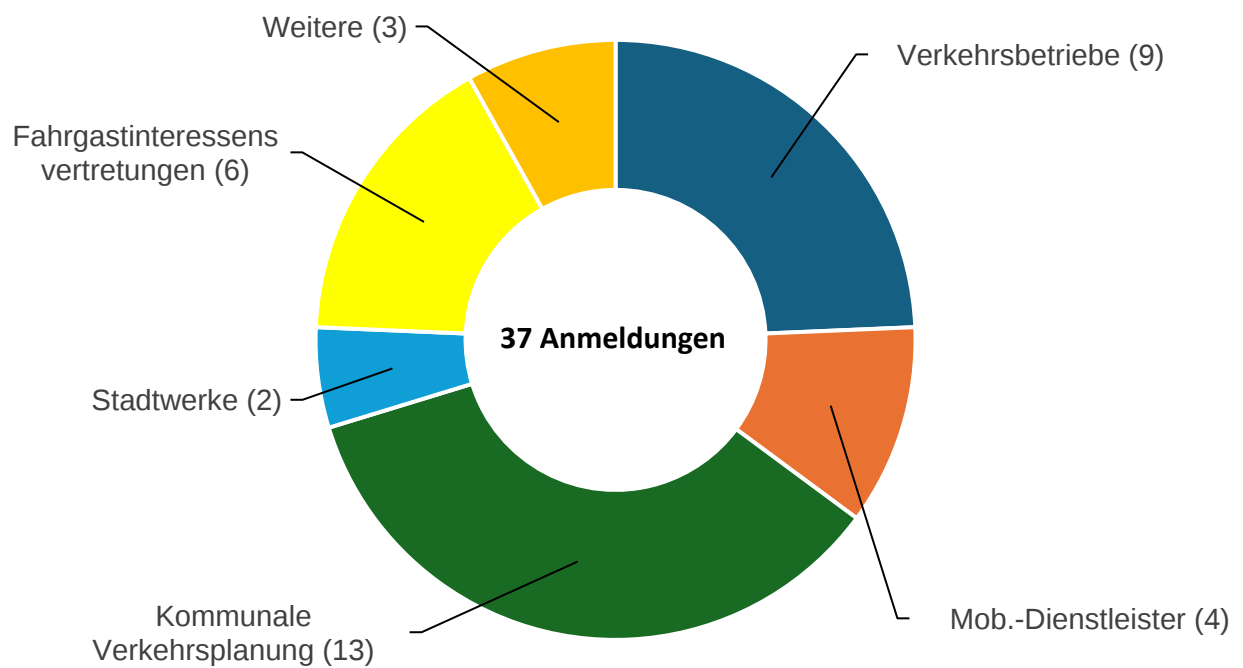
Im Rahmen des Forschungsprojekts C2CBridge sind mehrere Stakeholderworkshops mit relevanten Vertreterinnen und Vertretern zentraler Akteursgruppen im Mobilitätssektor geplant. Der erste dieser Workshops wurde am 26.02.2026 digital durchgeführt. Ziel des Workshops war es, Anforderungen, Rahmenbedingungen sowie Erfolgsfaktoren für ein neues On-Demand-Ridepooling-Mobilitätsangebot zu identifizieren, das die Anbindung zwischen städtischen und ländlichen Räumen mit Hilfe autonomer Shuttles stärken soll.

Ein besonderer Fokus lag auf der Frage, wie das neue Mobilitätsangebot in bestehende Mobilitätsstrukturen integriert werden kann, ohne etablierte Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs zu verdrängen. Gleichzeitig sollten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um ein solches System auf unterschiedliche Regionen Deutschlands übertragen und skalieren zu können.

Am Workshop nahmen Expertinnen und Experten von Verkehrsbetrieben, Mobilitätsdienstleistern, der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung sowie von Interessenvertretungen der Fahrgäste teil. Die Aufteilung nach Stakeholdergruppen und Regionen in den nachfolgenden Abbildungen zeigt das breite Spektrum, dass mit den Teilnehmenden abgedeckt werden konnte.

Die Diskussionen wurden in mehreren Arbeitsgruppen entlang folgender Zielfragen geführt:

- Welche Anforderungen stellen Stakeholder an ein autonomes On-Demand-Ridepooling-Mobilitätsangebot?
- Welche lokalen Besonderheiten müssen bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- Welche Voraussetzungen sind notwendig, um eine Übertragbarkeit und Skalierbarkeit des Systems auf verschiedene Regionen in Deutschland zu ermöglichen?



Ausgangszustand der Angebotsverfügbarkeit

Im Rahmen des Workshops wurde der Ausgangszustand und die Verfügbarkeit von (autonomen) On-Demand-Ridepooling-Mobilitätsangeboten diskutiert. Es gibt bereits vielzählige aktive On-Demand-Angebote mit nicht-autonomen Fahrzeugen in verschiedenen Regionen Deutschlands. Die meisten dieser Angebote sind beschränkt durch eine geringe Anzahl an betriebenen Fahrzeugen sowie ein begrenztes Bediengebiet und Betriebszeiten.

Für den Erfolg und die Nutzung der großen Potenziale von On-Demand-Angeboten wird vor allem die Skalierung auf höhere Bedarfsabdeckungen, Betriebszeiten und auch regionalübergreifende Angebote gesehen.

Autonomes Fahren wird als disruptive Technologie eingeordnet, die einen Paradigmenwechsel für einen ökonomischen Betrieb bei hoher Skalierung und Bedarfsabdeckung ermöglicht.

Rolle autonomer On-Demand-Angebote im Mobilitätssystem

Ein zentrales Ergebnis des Workshops ist der breite Konsens, dass autonome On-Demand-Shuttles als ergänzendes Element zum bestehenden ÖPNV verstanden werden sollten. Die Teilnehmenden betonten ausdrücklich, dass solche Angebote den klassischen Linienverkehr nicht ersetzen, sondern gezielt unterstützen sollen. Besonders geeignet erscheinen autonome On-Demand-Shuttles für folgende Einsatzbereiche:

- Anbindung der ersten und letzten Meile zwischen Wohngebieten und Hauptverkehrsachsen.
- Verbindung von ländlichen Räumen mit stadt(kern)nahen, zentralen ÖPNV-Knotenpunkten.
- Ergänzung des Verkehrsangebots in Schwachlastzeiten.
- Verbesserung der Anbindung von Flächen, die nur eingeschränkt durch den bestehenden ÖPNV angeschlossen sind und selten angefahren werden.
- Feinerschließung von Gebieten mit geringer Nachfrage.

Durch diese Einsatzbereiche können autonome On-Demand-Shuttles dazu beitragen, bestehende Mobilitätslücken zu schließen und die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Systems zu erhöhen.

Integration in bestehende ÖPNV-Strukturen

Die Integration in bestehende Verkehrssysteme wurde von den Stakeholdern als einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren hervorgehoben.

Tarifliche Integration

Eine zentrale Voraussetzung für eine breite Nutzung ist die Einbindung in bestehende Tarifsysteme der Verkehrsverbünde. Parallelstrukturen oder separate Preissysteme können die Akzeptanz bei Fahrgästen erheblich reduzieren.

Intermodale Reiseplanung

Darüber hinaus wurde die Bedeutung einer integrierten Reiseplanung betont. Fahrgäste sollten multimodale Reiseketten – beispielsweise bestehend aus Bahn, Bus und Shuttle – über eine zentrale Plattform planen und buchen können.

Haltestellenkonzepte

Diskutiert wurde zudem die Kombination aus bestehenden Haltestellen und sogenannten virtuellen Haltepunkten. Ein hybrides Haltestellenkonzept ermöglicht eine flexible Bedienung und gleichzeitig eine gute Integration in bestehende Verkehrsknoten. Als Zubringerverkehr können Fahrgäste zu stadt(kern)nahen Umsteigehubs bei ÖPNV-Knoten gebracht werden, über die ein Umstieg in weitere Mobilitätsangebote ermöglicht wird.

Wirtschaftlichkeit und Geschäftsmodelle

Die langfristige Wirtschaftlichkeit autonomer On-Demand-Angebote wurde als zentrale Herausforderung identifiziert.

Derzeit bestehen insbesondere folgende Hürden:

- hohe Investitionskosten für Fahrzeuge und Betriebssysteme
- begrenzte Fahrzeugverfügbarkeit im Markt
- teilweise geringe Nachfrage bei bestehenden On-Demand-Angeboten – ggf. bedingt durch die aktuelle begrenzte Ausgestaltung und Skalierung, was angefahrene Räume, Betriebszeiten und Wartezeiten angeht

Langfristig wird erwartet, dass autonome Fahrzeuge durch den Wegfall von Fahrerpersonal erhebliche Kostenvorteile im Betrieb ermöglichen. Allerdings betonten die Stakeholder, dass diese Effekte erst ab bestimmten Flottengrößen und ausreichender Nachfrage realisiert werden können.

Kooperationen zwischen Verkehrsverbünden, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern könnten hier wichtige Skaleneffekte und Nutzung von Synergien verschiedener öffentlicher Mobilitätsangebote ermöglichen.

Anforderungen an Fahrzeuge und Betrieb

Die Diskussion zeigte, dass autonome Shuttle-Fahrzeuge für den Einsatz in On-Demand-Angeboten vielfältige technische und betriebliche Anforderungen erfüllen müssen.

Zu den zentralen Anforderungen zählen:

- ein hoher Grad an Automatisierung (autonomer Betrieb im Regelverkehr)
- zuverlässige Fernüberwachung durch Leitstellen
- robuste Sicherheits- und Notfallkonzepte
- hohe Fahrzeugverfügbarkeit im täglichen Betrieb

Darüber hinaus wurde betont, dass Fahrzeuge barrierefrei gestaltet sein müssen und unterschiedliche Kapazitäten und Interieur-Layouts abdecken sollten, um verschiedenen Nachfrageprofilen gerecht zu werden.

Nutzendenperspektive

Aus Sicht der Fahrgäste stehen insbesondere folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- Kurze Wartezeiten,
- zuverlässige & barrierefreie Nutzung und Bedienung,
- einfache und intuitive Buchungssysteme,
- transparente Fahrgastinformation und
- das Sicherheitsgefühl bei Mitfahrt mit fremden Personen.

Einige Diskussionen befassten sich zudem mit der Frage, wie digitale Buchungssysteme mit alternativen Zugangsmöglichkeiten – beispielsweise telefonischen Buchungen – kombiniert werden können, um auch weniger digital affine Nutzendengruppen einzubeziehen.

Lokale Besonderheiten

Die Beiträge der Stakeholder verdeutlichten, dass Mobilitätslösungen stark von lokalen Rahmenbedingungen beeinflusst werden. Diese Faktoren müssen bei der Planung autonomer On-Demand-Angebote berücksichtigt werden.

Genannte Beispiele umfassen unter anderem:

- Unterschiedliche Siedlungsstrukturen zwischen urbanen und ländlichen Regionen.
- Touristische Nachfrage in bestimmten Regionen.
- Klimatische Bedingungen wie starke Winter in Höhenlagen.
- Institutionelle Grenzen zwischen Verkehrsverbünden oder Landkreisen.
- Regional unterschiedliche Ausgangsbedingungen im Hinblick auf bestehende ÖPNV-Strukturen, Anschlussqualität und kommunaler Haushaltslage.
- Teilweise unterschiedlich stark ausgeprägtes Interesse an einer Einführung von On-Demand-Systemen bei benachbarten Kommunen und Verkehrsbetrieben, was eine Zusammenarbeit erschwert.

Übertragbarkeit und Skalierbarkeit

Für die erfolgreiche Übertragung eines solchen Systems auf unterschiedliche Regionen Deutschlands wurden mehrere zentrale Voraussetzungen identifiziert.

Dazu gehören insbesondere:

- Standardisierte technische Plattformen für Buchung und Flottenmanagement,
- interoperable Datenstrukturen und Schnittstellen,
- Kooperationen zwischen Verkehrsverbünden und Kommunen und
- gemeinsame Beschaffungsstrategien für Fahrzeuge.

Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, Kriterien zu entwickeln, die eine systematische Bewertung ermöglichen, wann autonome On-Demand-Verkehre gegenüber klassischen Linienverkehren sinnvoll eingesetzt werden können.

Als weitere große Hürde für eine Einführung von On-Demand-Angeboten in Kommunen wurde die Verfügbarkeit von fachlich geschultem Personal, identifiziert. Treibende Personen bei Kommunen und Verkehrsbetrieben sind essentiell, um solche neuartigen Systeme lokal zu ermöglichen und aufzubauen. Hierfür ist neben einer fachlichen Qualifikation und Sensibilisierung zu den Vorteilen und Anforderungen für eine Einführung von On-Demand-Angeboten auch eine Ausstattung mit ausreichenden Ressourcen (Arbeitszeit und Budget) notwendig. Dies erfordert insbesondere die Unterstützung durch regional treibende, politische und unternehmerische Entscheidungsträger. Auch aus der Bundes- und Landespolitik kann dies besser unterstützt werden. Bestehende Leitfäden und Erfahrungen aus Pilotprojekten geben eine Grundlage für die Einführung von On-Demand-Angeboten.

Fazit

Der Stakeholder-Workshop im Rahmen des Projekts C2CBridge zeigt deutlich, dass autonome On-Demand-Mobilitätsangebote großes Potenzial besitzen, die Mobilitätsversorgung zwischen Stadt und Land zu verbessern. Gleichzeitig wird deutlich, dass ihre erfolgreiche Umsetzung eine enge Integration in bestehende Verkehrssysteme sowie eine intensive Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteursgruppen erfordert. Die im Workshop identifizierten Anforderungen, Rahmenbedingungen und Skalierungsfaktoren bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung und Erprobung autonomer Mobilitätsangebote im Rahmen des Projekts C2CBridge.