

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Sandra Khalatbari (CDU)

vom 28. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2026)

zum Thema:

Probleme bei der Verlängerung von Schülertickets der BVG, daraus resultierende Strafzahlungen sowie Rolle von Inkassounternehmen

und **Antwort** vom 13. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Sandra Khalatbari (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25941
vom 28.04.2026

über Probleme bei der Verlängerung von Schülertickets der BVG, daraus resultierende
Strafzahlungen sowie Rolle von Inkassounternehmen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und die S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn Berlin) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Ein kostenloses Schülerticket darf nicht zur Kostenfalle werden. In Berlin häufen sich jedoch Berichte von Familien, die bei der Verlängerung entsprechender Tickets bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen. Digitale Antragsverfahren erweisen sich als fehleranfällig, erforderliche Uploads – etwa von Passfotos – scheitern wiederholt, und auch persönliche Vorsprachen in Kundenzentren führen häufig nicht zu einer Lösung. Stattdessen werden Betroffene erneut auf eben jene digitalen Prozesse verwiesen.

Die Konsequenzen können gravierend sein: Anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler geraten unverschuldet in die Lage, als „Schwarzfahrer“ behandelt zu werden. In kurzer Zeit entstehen erhöhte Beförderungsentgelte, die sich durch Mahnverfahren und die Einschaltung externer Inkassodienstleister weiter erhöhen können. Besonders problematisch ist, dass Minderjährige und ihre Familien betroffen sind, obwohl die Ursachen erkennbar in strukturellen und technischen Defiziten liegen. Medienberichte sowie zahlreiche dokumentierte Einzelfälle legen nahe, dass es sich nicht um Einzelfälle, sondern um ein systemisches Problem handelt.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Klärung der folgenden Fragen:

Frage 1: Technische und organisatorische Probleme

Frage 1.1:

Seit wann sind dem Senat bzw. der BVG technische oder organisatorische Probleme bei der digitalen Verlängerung von Schülertickets bekannt?

Frage 1.2:

Welche konkreten Störungen (z. B. fehlgeschlagene Uploads, Probleme bei der Datenspeicherung, eingeschränkte Erreichbarkeit von Kundenservices) sind dokumentiert?

Frage 1.3:

Aus welchen Gründen konnten die Probleme trotz Kenntnis nicht zeitnah behoben werden?

Antwort zu 1:

Die BVG hat mitgeteilt, dass es Anfang Juni 2025 zu einer kurzzeitigen technischen Störung innerhalb der Abo-Online-Antragsstrecke für das Schülerticket gekommen sei. Weitere technische oder organisatorische Probleme sind der BVG nicht bekannt.

Die Störung im Juni 2025 habe das Portal zum Hochladen von Nachweisen und Fotos, konkret der Upload von Schülerausweisen als Nachweis des Schulbesuchs sowie von Lichtbildern nach Ablauf der Chipkarten betroffen.

Die BVG hat die Ursache der Störung zeitnah identifiziert und den technischen Fehler kurzfristig behoben. Danach stand und seitdem steht die Upload-Funktion laut BVG wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Weitere, längerfristige Störungen oder eine Häufung von Berichten über erhebliche Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Beantragung oder Verlängerung von Schülertickets bei der BVG oder anderen Verkehrsunternehmen sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 2: Betroffene Schülerinnen und Schüler

Frage 2.1:

Wie viele Schülerinnen und Schüler waren in den Jahren 2023, 2024 und 2025 jeweils davon betroffen, dass ihre Schülertickets nicht fristgerecht verlängert werden konnten, obwohl sie anspruchsberechtigt waren (bitte nach Jahren, Alter und Schulform aufschlüsseln)?

Frage 2.2:

In wie vielen Fällen wurde in diesem Zusammenhang ein erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben?

Frage 2.3:

In wie vielen Fällen wurden diese Forderungen nachträglich aufgehoben oder reduziert?

Antwort zu 2:

Es werden weder durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) oder die Verkehrsunternehmen wie die BVG gesonderte statistische Auswertungen zu den unter 2.1 bis 2.3 aufgeführten Sachverhalten erhoben. Dem Senat sind in den Jahren 2023 bis 2025 keine Fälle bekannt, in denen anspruchsberechtigte Schülerinnen oder Schüler aufgrund technischer bzw. organisatorischer Probleme ihre Schülertickets nicht fristgerecht verlängern konnten.

Frage 3: Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt

Frage 3.1:

Welche Einnahmen hat die BVG in den Jahren 2023, 2024 und 2025 aus erhöhtem Beförderungsentgelt gegenüber Schülerinnen und Schülern erzielt (bitte nach Jahren und, soweit möglich, nach Altersgruppen aufschlüsseln)?

Frage 3.2:

Wie hoch ist der Anteil dieser Einnahmen, der auf Fälle zurückzuführen ist, in denen ein Anspruch bestand, die Ticketverlängerung jedoch aus technischen oder organisatorischen Gründen scheiterte?

Antwort zu 3:

Die BVG hat mitgeteilt, dass hierzu keine gesonderte statistische Auswertung erfolge.

Frage 4: Weitergabe an Inkassodienstleister

Frage 4.1:

In wie vielen Fällen wurden Forderungen gegenüber Schülerinnen und Schülern bzw. deren Erziehungsberechtigten in den Jahren 2023–2025 an Inkassodienstleister übergeben, und welche Unternehmen wurden jeweils beauftragt?

Frage 4.2:

Nach welchen Kriterien erfolgt die Übergabe an Inkassodienstleister?

Frage 4.3:

Welche zusätzlichen Kosten entstehen Betroffenen durchschnittlich durch diese Weitergabe?

Frage 11: Inkassopraxis bei der S-Bahn Berlin

Frage 11.1:

Trifft es zu, dass Forderungen aus erhöhtem Beförderungsentgelt bei der S-Bahn Berlin frühzeitig oder unmittelbar an Inkassodienstleister übergeben werden?

Frage 11.2:

Worin unterscheiden sich die Verfahren der S-Bahn Berlin und der BVG in diesem Zusammenhang?

Antwort zu 4 und 11:

Die Fragen 4 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es erfolgt durch die BVG und die S-Bahn Berlin keine gesonderte Auswertung, wie viele Fälle von erhöhten Beförderungsentgelten von Schülerinnen und Schülern an Inkassodienstleister übergeben wurden.

Die BVG übergibt die Daten am nächsten Arbeitstag nach der Feststellung des erhöhten Beförderungsentgelts an den Inkassodienstleister. Die S-Bahn Berlin übergibt die Daten sofort an den Inkassodienstleister.

Dem Fahrgast entstehen weder bei der BVG noch bei der S-Bahn Berlin Kosten für die Weitergabe der Forderung an den Inkassodienstleister. Weiter Kosten entstehen erst, wenn die Forderung über ein erhöhtes Beförderungsentgelt nicht fristgerecht beglichen oder begründet bestritten wurde.

Frage 5: Vergabe und Auswahl von Inkassodienstleistern

Frage 5.1:

Wurde die Beauftragung von Inkassodienstleistern durch die BVG ausgeschrieben? Wenn ja: Wann und in welchem Verfahren (z. B. europaweite Ausschreibung)? Welche Kriterien waren maßgeblich für die Vergabeentscheidung?

Frage 5.2:

Falls keine Ausschreibung erfolgte: Auf welcher rechtlichen Grundlage wurde die Beauftragung vorgenommen?

Frage 6: Rolle von Riverty

Frage 6.1:

Welche konkrete Rolle spielt Riverty im Zusammenhang mit Forderungen der BVG?

Frage 6.2:

Seit wann besteht die Zusammenarbeit zwischen BVG und Riverty?

Frage 6.3:

Welche Leistungen werden durch Riverty im Einzelnen erbracht (z. B. Forderungsmanagement, Mahnwesen, Vorbereitung von Vollstreckungsmaßnahmen)?

Frage 6.4:

Welche finanziellen Leistungen erbringt die BVG an Riverty (z. B. Provisionen, Gebühren, sonstige Vergütungen)?

Antwort zu 5 und 6:

Hierzu konnte die BVG innerhalb der Frist keine Stellung nehmen.

Frage 7: Soziale Auswirkungen und Verhältnismäßigkeit

Frage 7.1:

Hält der Senat die Praxis von Strafzahlungen gegenüber minderjährigen Schülerinnen und Schülern – insbesondere in Fällen, in denen technische oder organisatorische Probleme ursächlich waren – für verhältnismäßig? Falls ja, wie wird dies begründet?

Frage 7.2:

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um künftig zu verhindern, dass Schülerinnen und Schüler infolge von Systemfehlern in Inkassoverfahren geraten?

Frage 7.3:

Ist geplant, bereits erhobene Forderungen in Fällen nachweislicher Systemfehler zu überprüfen, zu erlassen oder zu erstatten?

Antwort zu 7:

In Fällen von technischen oder organisatorischen Problemen beim Verkehrsunternehmen trägt der Fahrgast (in diesem Fall die Schülerin oder der Schüler) kein Verschulden. Es ist bereits gesetzlich und auch tariflich geregelt, dass ein erhöhtes Beförderungsentgelt dann nicht erhoben werden kann.

Die betroffenen Kundinnen und Kunden haben entsprechend der Beförderungsbedingungen des VBB die Möglichkeit, ihr Anliegen online, schriftlich oder persönlich gegenüber dem jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen geltend zu machen. Die BVG führt dazu aus, dass sie die bestehenden Ermessens- und Handlungsspielräume im Rahmen der geltenden Regelungen nutze, sofern sich Kundinnen und Kunden innerhalb der vorgesehenen Fristen an die BVG wenden und im Einzelfall ein von der BVG verursachter Systemfehler ursächlich für die Erhebung eines erhöhten Beförderungsentgelts war.

Daher sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich oder geplant.

Die BVG hat mitgeteilt, dass eine individuelle oder statistische Erfassung von erhobenen Forderungen aufgrund nachweislicher Systemfehler nicht erfolge. Vor diesem Hintergrund seien pauschale Erstattungen oder ein genereller Erlass entsprechender Forderungen nicht vorgesehen.

Frage 8: Zukünftige Verbesserungen

Frage 8.1:

Welche konkreten Maßnahmen werden ergriffen, um die digitale Infrastruktur der BVG – insbesondere im Hinblick auf die Verlängerung von Schülertickets – kurzfristig und nachhaltig zu stabilisieren?

Frage 8.2:

Ist geplant, ergänzend wieder niedrighschwellige analoge Verfahren (z. B. unmittelbare Ausstellung oder Verlängerung vor Ort) flächendeckend anzubieten?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt dazu mit, dass sie durch kontinuierliche technische Weiterentwicklungen und Prozessoptimierungen eine nachhaltige Stabilisierung der Verfahren zur Nachweiserbringung und zum Hochladen von Lichtbildern im Zusammenhang mit der Neuausgabe von Chipkarten sicherstelle. Ein wesentlicher Schritt in diesem Zusammenhang sei, dass seit dem 1. Januar 2026 bei der Beantragung oder Neuausgabe von Schülerticket-Chipkarten kein Upload von Lichtbildern mehr erforderlich ist.

Darüber hinaus verfolgt der Senat bereits das Ziel, Verwaltungsprozesse deutlich zu entbürokratisieren und stärker zu digitalisieren. Gemeinsam mit der BVG und dem VBB wird aktuell an der Weiterentwicklung eines digitalen, einheitlichen Schülersausweises gearbeitet, der perspektivisch Verwaltungsnachweise bündelt und Prozesse vereinfachen soll. Es wird an einer integrierten Lösung gearbeitet, bei der der Schülerstatus künftig digital und zentral nachgewiesen werden kann. Ziel ist es, den Aufwand für Familien, Schulen und Verwaltung zu reduzieren und Mehrfachbeantragungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist auch geplant, dass eine Fahrtberechtigung, das „Schülerticket“, direkt mit dem neuen Schülersausweis verknüpft werden soll. Der Fahrgast identifiziert sich dann mit seinem Schülersausweis im Rahmen der Prüfung der Fahrtberechtigung.

Eine flächendeckende Wiedereinführung ergänzender niedrighschwelliger analoger Verfahren, wie etwa eine unmittelbare Ausstellung oder Verlängerung vor Ort, ist nicht geplant.

Frage 9: Unterschiede zwischen BVG und S-Bahn Berlin

Frage 9.1:

Welche Unterschiede bestehen zwischen der Praxis der BVG und der S-Bahn Berlin im Umgang mit Schülerinnen und Schülern, die bei einer Kontrolle ihr Ticket nicht unmittelbar vorzeigen können?

Frage 9.2:

Sieht der Senat hierin ein Problem der Gleichbehandlung und plant er eine Vereinheitlichung der Vorgehensweisen?

Antwort zu 9:

Sowohl für die BVG als auch die S-Bahn Berlin gelten die gleichen Rahmenbedingungen für die Ausstellung von erhöhten Beförderungsentgelten, die durch den VBB-Tarif vorgegeben werden. Alle im VBB aktiven Verkehrsunternehmen sind verkehrsvertraglich zur Anwendung des VBB-Tarifes verpflichtet.

Frage 10: Praxis bei nicht vorgezeigten Tickets trotz bestehendem Anspruch

Frage 10.1:

Wie bewertet der Senat die Praxis, dass Schülerinnen und Schüler trotz bestehenden Anspruchs auf ein kostenloses Ticket bei Nichtvorlage unmittelbar mit einem erhöhten Beförderungsentgelt belegt werden?

Frage 10.2:

Wird geprüft, in solchen Fällen eine standardisierte nachträgliche Prüfung ohne Strafcharakter vorzusehen?

Antwort zu 10:

Die Zuständigkeit für die Schülerbeförderung liegt bei den jeweiligen Ländern. Das kostenfreie Schülerticket AB umfasst das Berliner Zuständigkeitsgebiet, indem es nicht nur Schülerinnen und Schülern angeboten wird, die an eine Berliner Schule gehen, sondern auch Schülerinnen und Schülern, die eine Berliner Meldeadresse vorweisen können.

Dieser Berechtigtenkreis ist in Nr. 5.2.2.3 Teil B des VBB-Tarifs beschrieben. Nicht alle grundsätzlich Berechtigten wollen oder müssen das Angebot des Schülertickets Berlin AB in Anspruch nehmen.

Es ist daher notwendig, dass sich Schülerinnen und Schüler hinsichtlich ihrer Berechtigung für das Schülerticket Berlin AB entsprechend legitimieren, indem sie den Berechtigungsnachweis (Berliner Schülerausweis I) bei einem Verkehrsunternehmen digital vorlegen und in Folge dessen ein Abonnement für das Schülerticket abschließen. Da die Schülerausweise I in Berlin nicht nach gleicher Vorlage erstellt werden und z.T. ein sehr uneinheitliches Erscheinungsbild aufweisen, ist es nicht möglich, dass allein der Schülerausweis als Fahrtberechtigung ausreichend wäre. Das Prüf- und Kontrollpersonal in den Fahrzeugen hätte nicht die Zeit, diese ausreichend zu

überprüfen. Daher muss die Berechtigungsprüfung entsprechend den Vorgaben des VBB-Tarifs durch die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Abonnementbestellung erfolgen.

Auch Kinder und Jugendliche benötigen daher für die Nutzung des ÖPNV eine gültige Fahrkarte. In Nr. 5.2.2.3 Teil B des VBB-Tarifs wird dazu festgehalten: „Im Übrigen gelten die Beförderungsbedingungen Teil A, insbesondere kann gemäß §§ 6, 8 und 9 VBB-Tarif Teil A ein erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben werden, wenn das Schülerticket Berlin bei einer Fahrausweiskontrolle nicht vorgezeigt werden kann. Zur Legitimation bei Kontrollen muss der Schülerschein oder ein geeigneter amtlicher Ausweis des Schülers mit Lichtbild mitgeführt werden.“

Nach § 9 Abs. 3 Teil A des VBB-Tarifs kann das erhöhte Beförderungsentgelt auf 7,00 Euro ermäßigt werden, wenn der Fahrgast innerhalb einer Woche ab dem Feststellungstag bei der Verwaltung des Verkehrsunternehmens – ggf. auch online – nachweist, dass er zum Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte oder einer entsprechenden Fahrtberechtigung war. Dies gilt auch für das Schülerticket Berlin AB.

Dieser Prozess ist etabliert, so dass keine weiteren Prüfungen zu Anpassungen vorgesehen sind.

Frage 12: Rolle externer Inkassodienstleister bei der S-Bahn Berlin

Frage 12.1:

Welche Rolle spielt das Unternehmen Paigo oder andere Dienstleister im Forderungsmanagement der S-Bahn Berlin?

Frage 12.2:

Seit wann bestehen entsprechende Vertragsverhältnisse und welche Leistungen werden konkret erbracht?

Antwort zu 12:

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 und 11 verwiesen.

Ergänzend hat die S-Bahn Berlin mitgeteilt, dass das aktuelle Vertragsverhältnis mit dem Inkassodienstleister seit August 2023 bestehe. Die erbrachten Leistungen des Inkassodienstleisters sind ebenfalls unter 4 und 11 aufgeführt.

Frage 13: Umgang mit Minderjährigen in Inkassoverfahren

Frage 13.1:

Welche besonderen Schutzmechanismen bestehen für Minderjährige im Rahmen von Inkassoverfahren im Berliner ÖPNV?

Frage 13.2:

Hält der Senat diese Regelungen für ausreichend?

Antwort zu 13:

Bei Inkassoverfahren aus Forderungen über ein erhöhtes Beförderungsentgelt der Verkehrsunternehmen gegenüber Minderjährigen findet reguläres Zivil- und Zivilprozessrecht Anwendung. Minderjährige sind damit in dem vom Gesetzgeber definierten Rahmen geschützt. Bei Minderjährigen wird das Abonnement für das Berliner Schülerticket durch die Erziehungsberechtigten abgeschlossen.

Der Senat hält die gesetzlichen Grundlagen für ausreichend.

Frage 14: Umgang mit defekten oder nicht auslesbaren FahrCards

Frage 14.1:

Wie wird sichergestellt, dass Schülerinnen und Schüler bei technischen Defekten ihrer FahrCard (z. B. Nichtlesbarkeit) nicht zu Unrecht mit einem erhöhten Beförderungsentgelt belastet werden?

Frage 14.2:

Welche Maßnahmen sind geplant, um unbürokratische und digitale Verifikationsmöglichkeiten zu schaffen?

Antwort zu 14:

Die nicht auslesbare Karte kann entsprechend des VBB-Tarifs zur Prüfung einbehalten werden (vgl. § 8 Abs. 1a Teil A des VBB-Tarifs). Falls die Beschädigung oder Nichtlesbarkeit der Chipkarte auf ein Verschulden des Verkehrsunternehmens zurückzuführen ist, entfällt das Entgelt für die erforderliche Ersatz-Chipkarte. Häufig ist dies jedoch auf unsachgemäße Behandlung oder gelegentlich auf Manipulation zurückzuführen. Sofern ein gültiger Abonnementvertrag vorliegt, wird das Erhöhte Beförderungsentgelt in diesem Fall nicht erhoben.

Es wird zusätzlich auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Frage 15: Einsatz externer Dienstleister bei Fahrausweiskontrollen

Frage 15.1:

Werden Fahrausweiskontrollen im Bereich der S-Bahn Berlin durch externe Dienstleister durchgeführt?

Frage 15.2:

Falls ja: Nach welchen Kriterien erfolgt deren Auswahl und Kontrolle?

Antwort zu 15:

Die Fahrausweiskontrollen im Bereich der S-Bahn Berlin erfolgen durch einen externen Dienstleister.

Die Auswahl des Dienstleisters erfolgt im Rahmen eines ordentlichen Vergabeverfahrens nach EU-Richtlinien. Die Leistungserbringung wird nach Angabe der S-Bahn Berlin u. a. durch monatliche Qualitätsgespräche, Audits sowie Mitfahrten auf der Strecke kontrolliert.

Frage 16: Anreizsysteme und wirtschaftliche Interessen

Frage 16.1:

Bestehen direkte oder indirekte Anreizsysteme (z. B. leistungsabhängige Vergütung), die mit der Anzahl festgestellter Fälle von erhöhtem Beförderungsentgelt in Zusammenhang stehen könnten?

Frage 16.2:

Wie wird sichergestellt, dass wirtschaftliche Interessen nicht zu Lasten von Fahrgästen – insbesondere Minderjährigen – wirken?

Frage 16.3:

In welchem Umfang stehen Vergütungen der Inkassodienstleister im Zusammenhang mit der Höhe oder Anzahl der geltend gemachten Forderungen?

Antwort zu 16:

BVG und S-Bahn Berlin haben mitgeteilt, dass weder direkte noch indirekte Anreizsysteme, z. B. in Form von leistungsabhängiger Vergütungsbestandteile, bestehen. Es erfolgt keine Vergütung auf Basis der Anzahl oder der Höhe der erhöhten Beförderungsentgelte. Wirtschaftliche Interesse wirken daher nicht zu Lasten der Fahrgäste.

Die Höhe der Forderungen zum erhöhten Beförderungsentgelt wird durch den VBB-Tarif bestimmt. Die Anzahl der erhöhten Beförderungsentgelte resultiert aus den festgestellten Fahrgästen im Rahmen der Fahrausweiskontrollen. Die Inkassodienstleister haben damit keinen Einfluss auf die Höhe und Anzahl der geltend gemachten Forderungen.

Frage 17: Datentransparenz und Auswertbarkeit

Frage 17.1:

Welche Daten liegen dem Senat zur Auswertung von Fällen mit erhöhtem Beförderungsentgelt bei Schülerinnen und Schülern vor, insbesondere hinsichtlich der Ursachen (z. B. technische Probleme, vergessene Tickets, defekte Karten)?

Frage 17.2:

Hält der Senat die derzeitige Datenlage für ausreichend, um das Ausmaß möglicher Fehlbelastungen zu bewerten?

Frage 17.3:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine vollständige, differenzierte und transparente Datenerhebung und -auswertung sicherzustellen?

Antwort zu 17:

Die Erhebung von erhöhten Beförderungsentgelten liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen und dient dem Durchsetzen des jeweiligen Tarifs.

Es wird keine Ursache für die Ausstellung eines Erhöhten Beförderungsentgelts erfasst oder gemeldet. Die Erhebung erscheint im Rahmen der Fahrkartenkontrolle auch nicht realistisch und angesichts der aktuellen Sicherheitsdebatte nicht umsetzbar.

Die Verkehrsunternehmen melden dem Land Berlin jedoch summarisch die Anzahl der Fälle, in denen ein erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben wurde.

Es sind daher aktuell keine Maßnahmen für die Ausweitung der Datenerhebung geplant.

Berlin, den 13.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt