

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Digitalisierung und Datenschutz

73. Sitzung
1. Juni 2026

Beginn: 14.02 Uhr
Schluss: 16.10 Uhr
Vorsitz: Johannes Kraft (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) erklärt, er sei zusätzlich zu seinem Amt als Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Internationales mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Chief Digital Officers – CDO – betraut und in dieser Funktion im Ausschuss anwesend. Er werde versuchen, dem Informationsanspruch des Parlaments bestmöglich nachzukommen, und hoffe auf eine gute Zusammenarbeit.

Weiteres – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Jan Lehmann (SPD) stellt die zuvor schriftlich eingereichte Frage:

„Bekanntlich kam es Mitte April zu einem Cyberangriff auf den externen Abrechnungsdienstleister Unimed, bei dem bundesweit Daten von Privatpatientinnen und Privatpatienten sowie Selbstzahlern verschiedener Kliniken entwendet wurden: Arbeitet beziehungsweise arbeitete auch ein Berliner Krankenhaus mit Unimed zusammen und sind nach Kenntnis des Senats hierbei Daten von Patientinnen und Patienten aus Berlin betroffen?“

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) hält fest, der erwähnte Vorfall zeige, wie stark das Gesundheitswesen durch Cyberangriffe gefährdet und welche Sensibilität im Umgang mit Ge-

sundheitsdaten nötig sei. Die Zahl der Cyberangriffe auf das Gesundheitswesen habe in den vergangenen Jahren stark zugenommen, sodass IT-Resilienz in dem Bereich – auch für externe Dienstleister – immer relevanter werde. Zu dem konkreten Vorfall sei zu sagen, dass die internen Systeme der Krankenhäuser nach derzeitigem Kenntnisstand des Senats nicht selbst Ziel des Angriffs gewesen seien. Da somit lediglich eine mittelbare Betroffenheit vorliege, sei eine standardisierte Bearbeitung durch die zuständige Senatsverwaltung nicht erfolgt.

Stefan Ziller (GRÜNE) fragt in Bezug auf die öffentliche Debatte um die Entlassung von Staatssekretär – StS – Matthias Hundt, wie das Rücktrittsverfahren bei einem Chief Digital Officer – CDO – formal beschaffen und der Arbeitnehmerschutz geregelt sei: Sei das schriftlich niedergelegt? Innerhalb welcher Frist könne ein Rücktritt zurückgenommen werden?

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) gibt an, das liege außerhalb seiner Zuständigkeit. Ihm sei zwar am 27. Mai 2026 angetragen worden, die Aufgaben des CDO kommissarisch zu übernehmen, für Personalangelegenheiten seien allerdings die Abteilung Zentrale Steuerung und der Chef der Senatskanzlei sowie der Regierende Bürgermeister verantwortlich. Auf Grundlage seiner allgemeinen Kenntnis des Beamtenrechts könne er die Auskunft geben, dass eine Bitte um Entlassung in der Regel bis zur Entscheidung des Dienstherrn zurückgezogen werden könne; er vermute, dass das im vorliegenden Fall auch gelte. Es sei die Senatssitzung anderntags abzuwarten; sollte es zu einer Entscheidung des Senats kommen, werde sicherlich auch eine Begründung angegeben.

Stefan Ziller (GRÜNE) erkundigt sich, ob StS Hauer den Eindruck teile, dass der Regierende Bürgermeister das Rücktrittsgesuch von StS Hundt nicht in beamtenrechtlich relevanter Weise angenommen habe. Wäre eine Rücknahme der Bitte um Entlassung nicht mehr möglich gewesen, wenn der Regierende Bürgermeister früher eine Entscheidung getroffen hätte?

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) führt aus, dass eine Bitte um Entlassung gemäß der Geschäftsordnung des Senats nicht allein vom Regierenden Bürgermeister angenommen werden könne, sondern ein Beschluss des Senats als Kollegialorgan dazu ergehen müsse.

Carsten Schatz (LINKE) bittet um Erläuterung, in welcher Funktion StS Hauer dem Ausschuss beiwohne – in Vertretung des am Folgetag zu entlassenden StS Hundt?

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) erklärt, er sei mit der Wahrnehmung der Geschäfte des CDO beauftragt. Eine solche Beauftragung könne beispielsweise auch bei dauerhafter Krankheit des zuständigen Beamten erfolgen. Es handele sich um eine zusätzliche Aufgabe im Rahmen seiner bestehenden Tätigkeit, nicht um eine zweite Ernennung, und es entstünden dem Land Berlin dadurch auch keine zusätzlichen Besoldungskosten.

Der **Ausschuss** schließt die Aktuelle Viertelstunde ab.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatskanzlei

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) berichtet, am 24. Mai 2026 sei die Einreichungsfrist für Konzepte im Rahmen der City Challenge Berlin 2026 verstrichen; dabei handele es sich um einen Innovationswettbewerb für digitale Lösungen in der Verwaltung, den die Senatskanzlei gemeinsam mit der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH – Berlin Partner – ausrichte. Die City Challenge 1 habe intelligente Sprachassistenten für Echtzeitübersetzung und Transkription für die Verwaltung zum Gegenstand; Auftraggeber sei die Abteilung Soziales und Gesundheit des Bezirksamts Reinickendorf. Die City Challenge 2 sei von SenMVKU ausgerufen worden und konzentriere sich auf smarte Baustelleninformationen für weniger Staus durch KI-basierte Überführung von PDF-Verkehrszeichenplänen in ein maschinenlesbares Format. Es habe je zwölf Einreichungen gegeben; die Jury, an der die Senatskanzlei, Berlin Partner, CityLAB Berlin und die für die jeweilige Challenge zuständigen Verwaltungen beteiligt seien, werde am 4. und 5. Juni zusammentreten.

Am 28. Mai habe der Berlin Open Data Day 2026 mit 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft stattgefunden, die sich im Roten Rathaus zu Open Data und digitaler Transformation ausgetauscht hätten. Im Fokus gestanden hätten aktuelle Entwicklungen und Impulse aus Bund und Verwaltung, Berliner Best Practices wie der Zuständigkeitskatalog und das Data Hub Berlin sowie der Umgang mit dem Spannungsfeld zwischen Datentransparenz und dem Schutz sensibler Informationen.

Weiterhin sei zu vermelden, dass Berlin den zweiten Platz im Bitkom Länderindex 2026, dem Digitalranking der 16 Bundesländer, erreicht habe. Hervorgehoben worden seien als Best Practice das Digitalisierungs-Dashboard der Senatskanzlei sowie die Open-Source- und Multi-Cloud-Strategie des Landes.

Schließlich könne er mitteilen, dass sich das Land Berlin mit zwei Pilotprojekten zum Anschluss an das Nationale Once-Only-Technical-System – NOOTS – erfolgreich um Bundesmittel beworben habe, nämlich mit den Projekten „Cloudbasierte Registerertüchtigung Sach- und Fachkunderegister“ und dem „Anschlussvorhaben Finanzanlagenvermittler/Gaststätten-erlaubnis und Schuldnerverzeichnis“ im Rahmen der Länder- bzw. Bundesinitiativen „Gründen in 24 Stunden“ und „Schneller Gründen“.

Carsten Schatz (LINKE) bittet um Auskunft, wie der Stand zur von StS Hundt in der letzten Sitzung des Ausschusses angekündigten Verwaltungsratssitzung des IT-Dienstleistungszentrums – ITDZ – Berlin sei.

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) teilt mit, die Sitzung werde am 11. Juni 2026 stattfinden. Falls der Senat nicht anderes entscheide, werde er daran teilnehmen und dem Ausschuss in der kommenden Sitzung Bericht erstatten.

Stefan Ziller (GRÜNE) erkundigt sich, ob der Senat vorhabe, einen Vertreter von SenFin für den Vorsitz des Verwaltungsrats abzustellen, da es dort Expertise für Beteiligungskontrolle gebe, die beim ITDZ besonders wichtig sei, und StS Hauer in der Erfüllung seiner Mehrfachfunktion auf diese Weise entlastet werden könne.

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) äußert, seinem Verständnis der Vorgaben nach müsse er in seiner Funktion zwingend den Vorsitz übernehmen, werde sich aber eng mit den Kollegen der anderen Fachverwaltungen austauschen und sei offen für Vorschläge und Erfahrungswerte aus den Reihen der Abgeordneten.

Meike Kamp (Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit) teilt mit, laut einem niederländischen Zeitungsbericht hätten große Techunternehmen wie Microsoft und Meta personenbezogene Daten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der niederländischen Datenschutz- und Kartellbehörde an das US-Repräsentantenhaus gemeldet. In den Niederlanden habe das dazu geführt, dass Gespräche mit dem US-Botschafter angeregt worden seien. Aktuell versuche man, für Deutschland relevante Informationen herauszufinden. Das Thema sei bei der Datenschutzkonferenz besprochen worden und Sorge auch in Berlin für Befürchtungen unter der Mitarbeiterschaft.

Carsten Schatz (LINKE) fragt, ob dem Senat Erkenntnisse vorlägen, inwiefern deutsche Behörden betroffen seien.

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) gibt an, in der deutschen Presse nichts zu dem Thema gelesen und von dem Sachverhalt eben erst Kenntnis erhalten zu haben. Habe es für das Geschehen in den Niederlanden vielleicht standortspezifische Gründe gegeben? – Er rege an, das Thema mit der Bundesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit zu besprechen und gebündelt durch die Bundesregierung weiterverfolgen zu lassen, die sich anschließend ggf. mit der US-Botschaft ins Benehmen setzen könne.

Der **Ausschuss** schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs	0161
Grünes Licht für die Rote Karte? Aktueller Stand	DiDat
der Digitalisierung der	
Lebensmittelpersonalhygienebelehrung	
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD)	

Iris Gertig (CDU) begründet den Besprechungsbedarf für ihre Fraktion damit, dass geplant sei, die Lebensmittelpersonalhygienebelehrung, deren Nachweis – die sogenannte Rote Karte – bei Tätigkeiten in Gastronomie und Lebensmittelwirtschaft erforderlich sei und die derzeit nur vor Ort in den zuständigen Verwaltungen durchgeführt werde, in digitaler Form anzubieten. Ihre Fraktion bitte um Informationen zum aktuellen Stand des Projekts.

Jan Lehmann (SPD) ergänzt, die Koalitionsfraktionen hätten den Antrag, die Belehrung zu digitalisieren, bereits Ende 2024 gestellt. Es habe Verzögerungen wegen Problemen mit einem Bezahl Dienst gegeben; im Januar habe StS a. D. Martina Klement, die damalige Chief Digital Officer – CDO –, noch in Aussicht gestellt, dass diese bis zum Sommer gelöst werden könnten. – Der Antrag habe ebenfalls beinhaltet, dass großen Unternehmen ermöglicht wer-

den solle, die Belehrung selbst durchzuführen; er habe den Eindruck, dieses Anliegen sei nicht bearbeitet worden.

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) gibt auf Nachfrage des Vorsitzenden an, kein einleitendes Statement abgeben zu wollen.

Jan Lehmann (SPD) äußert seine Verwunderung darüber, dass der Besprechungspunkt offensichtlich umsonst angemeldet worden sei. Gebe es keinen aktuellen Stand zu berichten, und sei die Ankündigung von StS a. D. Klement noch gültig?

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) gibt an, ihm sei kein neuer Stand bekannt. Er könne nur anbieten, sich bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses eingehender zu informieren.

Vorsitzender Johannes Kraft bittet zu berücksichtigen, dass StS Hauer erst vor wenigen Tagen mit den Aufgaben des CDO betraut worden sei.

Marc Vallendar (AfD) bekundet, er unterstütze das Anliegen des Antrags der Koalitionsfraktionen. Für eine Digitalisierung der Lebensmittelpersonalhygienebelehrung gebe es in einzelnen Landkreisen anderer Bundesländer bereits positive Beispiele. Welche organisatorischen oder rechtlichen Hürden bestünden für den Berliner Senat bei der Umsetzung?

Stefan Ziller (GRÜNE) kritisiert, dass die Koalitionsfraktionen innerhalb von zwei Jahren ihren eigenen Antrag nicht hätten umsetzen können, das mittels einer Besprechung feststellen müssten und der Senat mit unklaren Angaben aufwarte. Es gehe lediglich darum, den Antragstellern ein Schulungsvideo nicht mehr in einer Behörde, sondern zu Hause zugänglich zu machen. Sollte das am BezahlDienst scheitern, bestünde die Möglichkeit, das Video einstweilen kostenlos zur Verfügung zu stellen und die Gebühr wieder einzuführen, sobald das technisch umsetzbar sei. Könne der Senat zumindest die Zeiträume der Entscheidungsfindung eingrenzen? Welche Optionen seien besprochen und verworfen worden oder gescheitert?

Carsten Schatz (LINKE) kommt darauf zurück, dass die Umsetzung der Digitalisierung durch Probleme bei der Entwicklung einer Schnittstelle zum Bezahlbasisdienst E-Payment Berlin verzögert worden sei. Sei es zwingend nötig, diesen BezahlDienst zu verwenden, oder könne auch ein bundesweit einheitliches Verfahren genutzt werden? – Er widerspreche dem Abgeordneten Ziller dahingehend, dass Verwaltungsdienstleistungen auf jeden Fall bezahlt und die Gebühren, wo sie vorgesehen seien, weiter erhoben werden sollten. Entscheidend sei, dass die Rote Karte, ob digital oder in den Behörden, durchgängig erworben werden könne.

Staatssekretär Florian Hauer (Skzl) bittet um Entschuldigung, dass er selber zu dem Thema so wenig auskunftsfähig sei. Anstatt proaktiv Informationen einzufordern, habe er sich darauf verlassen, dass sie ihm von den für das Thema zuständigen Verwaltungen zugeleitet würden, wie er es aus anderen Ausschüssen gewohnt sei. Er übernehme dafür die Verantwortung und werde das in Zukunft anders handhaben. – Für die Beantwortung der Fragen würde er das Wort gern an Frau Dr. Hermann von SenWGP und Herrn Ksoll, den fachlich zuständigen Mitarbeiter der Senatskanzlei, weitergeben.

Dr. Sabine Hermann (SenWGP) erörtert, seit 2017 bestehe durch das Onlinezugangsgesetz – OZG – die Verpflichtung, digitale Verwaltungsangebote einzuführen. Onlinedienste für den

Bereich Gesundheit seien in Niedersachsen entwickelt worden; SenWGP habe einen entsprechenden Kontakt etabliert, um diese Fachverfahren ggf. für Berlin zu adaptieren. Mit der Einführung der digitalisierten Lebensmittelpersonalhygienebelehrung sei SenWGP seit dem zweiten Quartal 2023 befasst; es sei ein Markterkundungsverfahren durchgeführt und dabei festgestellt worden, dass die Nachnutzung der entsprechenden niedersächsischen OZG-Leistung deutlich wirtschaftlicher sei als Alternativprodukte.

Bei der Adaption habe sich das bereits angesprochene Problem ergeben, dass die Leistung bis auf wenige Ausnahmen, etwa bei Schülerpraktika oder Freiwilligendiensten, kostenpflichtig sei, Berlin aber einen anderen Bezahl Dienst als alle anderen Bundesländer nutze und deshalb auf die Standardschnittstelle XBezahl Dienste angewiesen sei. Es sei angekündigt worden, dass sie ab Januar 2026 zur Verfügung stehen würde, weswegen SenWGP mit dem Land Niedersachsen einen Nutzungsvertrag abgeschlossen und den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf als Pilotbezirk gewonnen habe. Es sei nun aber doch nicht gelungen, die Schnittstelle rechtzeitig verfügbar zu machen. Die Problematik dahinter sei komplex, da mehrere Institutionen daran beteiligt seien, nämlich die Senatskanzlei, die Föderale IT-Kooperation – FITKO – und die Koordinierungsstelle für IT-Standards.

Nach aktuellem Stand sei die Schnittstelle XBezahl Dienste in anderen Bundesländern bereits im Einsatz, könne in Berlin aber nicht verwendet werden, weil es keine einheitliche Authentifizierung für den Bezahlvorgang gebe, ohne die Sicherheitsrisiko für die Informations- und Kommunikationstechnik bestehe. Es sei ein Update der Schnittstelle für den Sommer oder Herbst 2026 geplant, mit dem das Problem aber nicht angegangen werde. Die FITKO sei mit der Findung einer Lösung und der Entwicklung eines bundeseinheitlichen Standards beauftragt; dieser Prozess werde aber mindestens noch bis 2027 dauern. Es sei derzeit keine belastbare Zeitplanung bekannt.

Da bei den Gesundheitsämtern großes Interesse an einer Onlinelösung bestehe, habe SenWGP Alternativlösungen in Betracht gezogen, aber schließlich als unwirtschaftlich verworfen: Für die Nutzung des niedersächsischen Dienstes wären 15 000 Euro pro Jahr zu bezahlen und bereits in den Haushalt eingestellt, während andere Dienste zur Überbrückung 8 Euro pro Belehrung veranschlagten. Die Gesundheitsämter führten insgesamt etwa 60 000 Belehrungen pro Jahr durch; das im Haushalt eingeplante Geld würde unter diesen Umständen lediglich für knapp 2 000 davon ausreichen. Es sei noch keine abschließende Entscheidung gefallen, ob man überbrücken oder die Entwicklung der Schnittstelle abwarten solle.

Jan Lehmann (SPD) fragt, ob noch andere Überbrückungsangebote neben dem beschriebenen geprüft worden seien und wie hoch im Vergleich die Gebühr für die Belehrung vor Ort sei.

Dr. Sabine Hermann (SenWGP) antwortet, der genannte Anbieter sei proaktiv an SenWGP herangetreten. Zu den Kosten der analogen Belehrung könne sie keine Auskunft geben.

Stefan Ziller (GRÜNE) wiederholt die Frage des Abgeordneten Lehmann, welche Gebühren derzeit für die Belehrung erhoben würden, um die Kosten für das Onlineangebot in Relation dazu setzen zu können. Sei eine Mischlösung möglich, z. B. eine begrenzte Zahl an Onlinebelehrungen für das Budget von 15 000 Euro anzubieten? Es sei ohnehin davon auszugehen, dass es nach wie vor Antragsteller geben werde, die das Angebot vor Ort in Anspruch nehmen

wollten; eventuell könne man eine begrenzte Einführung des Onlineangebots mit einer Werbekampagne für digitale Dienste verknüpfen. – Er erhoffe sich zur nächsten Ausschusssitzung wie von StS Hauer angekündigt nähere Informationen zu den Bezahldiensten und dem Zeitrahmen für die Entwicklung der Schnittstelle.

Fabian Ksoll (Skzl) korrigiert, der aktuelle Stand sei besser als bisher angeklungen: Seiner Kenntnis nach werde der Authentifizierungsprozess als eigenes Projekt auf Bundesebene im Juli 2026 beschlossen. Unabhängig davon werde XBezahldienste im Herbst mit dem nächsten Release implementiert, sodass ab dann die Schnittstelle zwischen E-Payment Berlin und XBezahldienste hergestellt werden könne. Damit werde das digitale Verfahren zur Roten Karte zwar noch nicht automatisch funktionieren, es könne aber parallel entwickelt und dann aufgeschaltet werden.

Zur Frage des Abgeordneten Schatz nach einer bundeseinheitlichen Lösung könne er ausführen, dass die meisten Bundesländer sowie der Bund selbst ePayBL, dem größte Bezahldienst für Verwaltungsdienstleistungen in Deutschland, angeschlossen seien. Er betone, dass Berlin nicht das einzige Bundesland sei, das einen eigenen Anbieter verwende, sondern nach seinem Kenntnisstand eines von fünf. Die Frage, ob Berlin zu ePayBL wechseln solle, werde jährlich diskutiert und geprüft; entsprechend sei mit BerlinOnline, dem Anbieter des gegenwärtig verwendeten Bezahldienstes, ein optionaler Verlängerungsvertrag abgeschlossen worden, der auf fünf Jahre ausgerichtet sei, aber auch die Möglichkeit biete, jedes Jahr auszusteigen.

Zur Frage der Abgeordneten Lehmann und Ziller nach alternativen Optionen könne er berichten, dass geprüft worden sei, ob unabhängig von XBezahldienste eine Schnittstelle zwischen E-Payment Berlin und dem niedersächsischen Onlineantrag entwickelt werden könne; die zuständige Stelle in Niedersachsen habe aber die dafür nötige Kooperation abgelehnt. Darüber hinaus habe die Senatskanzlei versucht, eine reduzierte Mitgliedschaft bei ePayBL zu erwirken; auch das sei gescheitert.

Stefan Ziller (GRÜNE) moniert, dass Bundesländer, die ein Onlinefachverfahren entwickeln, auf die beschriebene Weise die Nutzung eines bestimmten Bezahldienstes erzwingen könnten. Gebe es zu dem Thema eine Abstimmung, beispielsweise im IT-Planungsrat? Sei es Bundesziel, dass ein Bezahldienst monopolhaft genutzt werden sollte? Andernfalls müssten bei den Fachverfahren Schnittstellen für unterschiedliche Bezahldienste entwickelt werden.

Carsten Schatz (LINKE) merkt an, dass Niedersachsen selbst kein Mitglied bei ePayBL sei und das Onlineverfahren zur Roten Karte offenbar auch mit einem eigenen Bezahldienst anbiete. – Er spreche sich für eine bundeseinheitliche Lösung aus. Welche Gründe sprächen aus Sicht des Senats gegen einen Übertritt zur Mehrheitslösung ePayBL?

Fabian Ksoll (Skzl) antwortet, XBezahldienste sei als Schnittstelle für alle Bezahldienste konzipiert und solle eigentlich einen bundeseinheitlichen Standard ermöglichen, sodass kein Zwang bestehe, einen bestimmten Bezahldienst zu nutzen. Mit einem Beitritt aller Bundesländer zu ePayBL wäre XBezahldienste überflüssig. – Die Abwägung zwischen unterschiedlichen Bezahldiensten sei komplex und an sehr viele Kriterien gebunden; unter anderem spielten die Kosten und auch die Frage der Eigenständigkeit eine Rolle: Je größer der Verbund sei, desto weniger Entscheidungsmöglichkeiten habe Berlin.

Johannes Kraft (CDU) stellt fest, in der Debatte sei deutlich geworden, wie komplex das Thema sei, und dass man es eventuell im Rahmen des Ausschusses erneut aufrufen solle.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Digital & Mobil auch in Berlin? BVG App – Wo
hakt's und wo geht's hin?**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0117](#)
DiDat

Stefan Ziller (GRÜNE) begründet den Besprechungsbedarf für seine Fraktion damit, dass das Projekt der Berliner Verkehrsbetriebe – BVG – AöR, unterschiedliche Mobilitätsapps zu vereinheitlichen und in einer App zusammenzuführen, in der Presse und zuletzt von der Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin – IGEB – heftig diskutiert worden sei. Ihn interessiere der Stand der Entwicklungen und die Position der BVG zur geäußerten Kritik, Berlin riskiere bei dem Projekt hohe Kosten bei geringen Einflussmöglichkeiten.

Henrik Falk (Berliner Verkehrsbetriebe – BVG – AöR; Vorstandsvorsitzender) erörtert anhand einer Präsentation, wie der aktuelle Stand bei der BVG aussehe: Die BVG selber biete drei verschiedene Apps an, hinter denen unterschiedliche Plattformen stünden. Die Herausforderung bestehe – ähnlich wie bei der Roten Karte – darin, diese unterschiedlichen Plattformen zu synchronisieren. Der VBB biete eine fast deckungsgleiche App an, und im gesamten Bundesgebiet gebe es über 100 nahezu identische Nahverkehrsapps, deren Gesamtkosten er auf 200 bis 400 Millionen Euro an öffentlichem Geld schätze. Der Kostenfaktor und auch die allgemein steigende Vernetzung – etwa durch das Deutschlandticket – legten eine Vereinheitlichung nahe.

Die Apps der BVG seien am Markt sehr erfolgreich; sie hätten 19 Millionen Downloads und 1,2 Millionen Nutzerinnen und Nutzer pro Monat zu verzeichnen, wobei eine Registrierung für alle drei Apps gelte. Am meisten genutzt werde die Fahrinfo-App; an zweiter Stelle komme die Ticket-App, deren Nutzung mit der Einführung des Deutschlandtickets aber zurückgegangen sei.

Die dritte App, Jelbi, schlage den angesprochenen Weg der Vereinheitlichung ein, indem sie unterschiedliche Netzwerke und Kooperationen bündele: zum einen die in der App wahrnehmbaren unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen, zum anderen die analogen Jelbi-Standorte, die in Kooperation beispielsweise mit Wohnungsbaugesellschaften und Firmen betrieben würden und es Leihfahrzeuganbietern ermöglichen, ihre Fahrzeuge buchbar zu machen. Derzeit gebe es ca. 400 Jelbi-Standorte, die im Rahmen der im Verkehrsvertrag festgehaltenen Sharing-Strategie 2035 auf ca. 3 000 anwachsen sollten. Dabei könne es sich auch um rein digitale, durch Geofencing abgegrenzte Hubs handeln, an denen zum Beispiel E-Scooter abgestellt werden könnten, ohne im Weg zu stehen. So werde eine Infrastruktur geschaffen, welche die BVG für Kooperationen mit Sharinganbietern attraktiv mache und gleichzeitig einen ordnungspolitischen Beitrag für die Stadt leiste. Ein neues Konzept sei das

Mobilitätsbudget: Firmen könnten ihren Mitarbeitern in Jelbi ein bestimmtes Budget hinterlegen, das diese für alle in der App verfügbaren Mobilitätsdienstleistungen nutzen könnten, deren Abrechnung über Schnittstellen zur jeweiligen firmeninternen Verwaltungssoftware vereinfacht werde.

Jelbi sei mittlerweile zur größten Mobilitätsplattform Europas angewachsen; Berlin habe im Vergleich mit anderen Großstädten die größte Sharingflotte. Dies sei eine gute Grundlage, um Nutzergruppen zu adressieren, die ihre Fahrtwege mit verschiedenen Verkehrsmitteln gestalten wollten, und sei auch für zukünftige Entwicklungen z. B. im Bereich des autonomen Fahrens adaptierbar.

Auf dieser Führungsposition wolle die BVG sich allerdings nicht ausruhen: Das eine Ziel sei, mit der App MAX die Jelbi-Strategie national skalierbar zu machen und die Angebote vieler Verkehrsverbünde zu bündeln, was zurzeit nicht möglich sei, da unterschiedliche Städte mit unterschiedlichen Plattformen und Anbietern arbeiteten, sodass die Systeme nur regional funktionierten. MAX sei zunächst im kleinen Rahmen als gemeinsames Projekt der Hamburger Hochbahn und der BVG geplant, um zu vermeiden, sich bei einer gesamtdeutschen Planung in Detaildiskussionen um Governance usw. zu verlieren, und stattdessen eine Lösung zu schaffen, an die andere Verkehrsverbünde nach und nach andocken könnten. Während die BVG Jelbi über Trafi, einen privaten Dienstleister, anbiete, habe Hamburg für seine App eine eigene Plattform geschaffen, die als Grundlage für MAX dienen könne und müsse, da es aus ausschreibungsrechtlichen Gründen nicht möglich sei, alle Verkehrsverbünde bei einem privaten Dienstleister zu versammeln. In Hamburg seien zudem dieselben Mobilitätsanbieter ansässig wie in Berlin; auch sonst würden sich die BVG und die Hamburger Hochbahn mit ihren jeweiligen Kompetenzen und Unternehmenskulturen gut ergänzen.

Zwar werde das Projekt in der Öffentlichkeit gerade stark kritisiert, dennoch bestehe Einvernehmen darüber, dass gerade angesichts der gestiegenen Nutzung des Deutschlandtickets eine Vereinheitlichung der digitalen Angebote sinnvoll sei. Die Kritik, wie die erwähnte IGEB sie beispielsweise formuliert habe, sei seiner Ansicht nach nicht an der Sache ausgerichtet, sondern beziehe sich, wie er es aus seiner Branche kenne, auf ein Gerangel um Zuständigkeiten. Die Inhalte von Apps würden aber nicht von Interessenverbänden oder Gremien entschieden, sondern nutzerorientiert auf soliden Datengrundlagen entwickelt.

Zum anderen wolle sich die BVG unabhängig von MAX verstärkt um die Implementierung von Echtzeitdaten bemühen, die derzeit weder in die Anzeiger des Dynamischen Auskunftssystems – DAISY – an Haltestellen noch in die App integriert seien. Es werde daran gearbeitet, in der App die genaue Position von Bussen, U- und Straßenbahnen auf der Karte verfügbar zu machen und die Anzeiger darauf abzustimmen; hier rechne er mit großen Fortschritten bis zum Ende des Jahres.

Jan Lehmann (SPD) bittet um Auskunft, auf welchen Daten die Angaben in den BVG-Apps basierten; er sei davon ausgegangen, dass es sich bereits um Echtzeitdaten handle. – Wie funktioniere zudem die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsverbünden? Bestehe die Aussicht, dass sich andere Verbünde an MAX anschließen? Gebe es brancheninterne Gesamtkonferenzen? Welche Funktionen und Rechte habe Berlin genau in der MAX-Kooperation? – Wie barrierearm oder -frei seien die Apps zudem? Wie viele Sprachen sollten angeboten werden, und sei auch das skalierbar?

Marc Vallendar (AfD) erkundigt sich, ob geplant sei, die drei bestehenden BVG-Apps in einer App zusammenzuführen, und wenn ja, wann. – Es habe nach dem Relaunch der Ticket-App Anfang des Jahres immer wieder Ausfälle und Störungen gegeben. Was seien die Ursachen dafür gewesen? Wie sei das Verfahren geregelt, wenn Kunden bei Ausfall der App trotzdem öffentliche Verkehrsmittel nutzten? – Welche personenbezogenen Daten insbesondere zu Standort und Zahlung würden derzeit in den Apps erhoben, wo würden sie gespeichert, und welche Dienstleister seien ggf. dabei eingebunden? Habe es seit 2024 meldepflichtige Datenschutz- oder Sicherheitsvorfälle bei den Apps und den Dienstleistern der BVG gegeben? Sei die Berliner Datenschutzbeauftragte beteiligt worden? – Wie werde schließlich sichergestellt, dass Fahrgäste ohne Smartphone oder mit älteren Geräten weiterhin zuverlässig Tickets erwerben könnten? Wie entwickle sich die Gesamtzahl der Automaten allgemein, und wie viele Automaten seien defekt?

Stefan Ziller (GRÜNE) bittet um nähere Informationen, auf welche Kosten sich die Apps der BVG belaufen und wie viel für die neue App geplant sei. – Er schließe sich der Frage des Abgeordneten Lehmann an, welche Gremien es in dem Bereich gebe. Er halte Absprachen in einer Art IT-Mobilitätsplanungsrat für sinnvoll, da nichts gewonnen sei, wenn Hamburg und Berlin eine gut funktionierende App entwickelten, andere große Verkehrsverbünde aber kein Interesse hätten, sich anzuschließen. Er spreche sich auch aus finanziellen Gründen für eine bundesweite Abstimmung zu dem Thema aus, damit einerseits sichergestellt werden könne, dass es genug beitrittswillige Verbünde gebe, damit die Investition in MAX sich auch lohne, und andererseits die Digitalisierungsbudgets der einzelnen Verkehrsverbünde gezielter für andere Vorhaben eingesetzt werden könnten, wenn an einer zentralisierten App statt an vielen dezentralen gearbeitet werde. Wie gestalte sich in dem Zusammenhang auch das Verhältnis zur Deutschen Bahn – DB – und zu ihrer App DB Navigator? Sei das MAX-Projekt mit der DB abgestimmt?

Bestünde zudem die Möglichkeit, in Analogie zu den unter Tagesordnungspunkt 3 besprochenen Bezahldiensten eine gemeinsame Schnittstelle für alle Mobilitätsplattformen zu entwickeln, anstatt eine völlig neue Plattform aufzubauen? – Wie gestalte sich außerdem der vergaberechtliche Prozess? Sei es möglich, dass andere Länder oder Kommunen ohne Ausschreibung der Hamburger Plattform beiträten, und plane Berlin, aus Trafi auszusteigen, wenn das gemeinsame Modell funktioniere? – An übergreifenden Apps gebe es zudem bereits die Öffi-App, mit der sich auch außerhalb von Deutschland und Europa auf Fahrplaninformationen zugreifen lasse. Plane die BVG, MAX auch international zu skalieren und auf den europäischen Raum auszudehnen?

Iris Gertig (CDU) schließt sich der Frage des Abgeordneten Lehmann an, wonach sich die in den BVG-Apps angezeigten Verspätungen richteten, wenn noch keine Echtzeitdaten implementiert seien. – Wie werde zudem die Darstellung in der App aussehen, wenn die Free-Floating-Möglichkeiten abgeschafft würden?

Johannes Kraft (CDU) merkt an, die unübersichtliche Menge unterschiedlicher Tarife innerhalb des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg – VBB – sei nicht mehr zeitgemäß und Sorge gerade bei Besuchern der Stadt für Ärger und Verwirrung. In anderen Städten gebe es das In-Out-Verfahren, bei dem Fahrgäste mit dem Smartphone an Haltestellen ein- und auscheckten und automatisch – auch über mehrere Tage hinweg – den günstigsten Tickettarif berechnet bekämen. Sei das für MAX als Feature geplant?

Linda Vierecke (SPD) ergänzt, eine Konzentration auf den VBB sei am sinnvollsten, da der größte Teil des Berliner städte- und länderübergreifenden Verkehrs das Brandenburger Umland betreffe. Wie ließen sich die Strukturen innerhalb des VBB einfacher gestalten?

Dr. Matthias Kollatz (SPD) konstatiert, die Fahrinfo-App der BVG enthalte aktuell die Fahrpläne der S-Bahn und teilweise die der DB. In welchem Umfang sollten Daten der DB in MAX eingebunden werden? – Er habe Verständnis für den Ansatz, klein anzufangen, und rechne mit einem Gravitationseffekt, wenn eine gute Lösung geschaffen sei, der sich erste große Verbünde anschließen.

Carsten Schatz (LINKE) weist darauf hin, dass die BVG zusätzlich zu den drei genannten Apps noch die PROFILapp für ihre Beschäftigten im Portfolio habe. – Bei den Ausschussdiskussionen 2020 und 2021 zur Jelbi-App habe die Datenschutzbehörde bemängelt, dass sie nicht ausreichend in den Entwicklungsprozess eingebunden worden sei. Wie gestalte sich die Zusammenarbeit bei MAX, in die auch der Hamburger Datenschutzbeauftragte involviert werden müsse? – Allgemein unterstütze er das MAX-Projekt und spreche sich für digitale Souveränität aus. Es sei besser, eine eigene Plattform zu betreiben, als sich von Drittanbietern abhängig zu machen.

Bezüglich der Fahrplandaten sei ihm bekannt, dass die unterschiedlichen Apps auf unterschiedliche Datensätze zugegriffen, was bei den Nutzern für Verwirrung Sorge. Welche Datensätze gebe es genau, wo würden sie genutzt und wie groß seien die Unterschiede zwischen ihnen? Sei zukünftig geplant, das mit einem Echtzeitsystem für alle Apps zu vereinheitlichen? – Warum sei die BVG kein Mitglied im Portal Open Data Berlin, obwohl sie eine Programmierschnittstelle anbiete? – Die BVG habe gesonderte Nutzungsvereinbarungen mit Unternehmen, und viele große Plattformen griffen auf ihre Daten zurück. Werde das vergütet? – Welche Drittanbieter seien derzeit in die digitalen Angebote der BVG eingebunden, und welche Daten würden ihnen jeweils übermittelt?

Henrik Falk (BVG) antwortet auf die diversen Fragen zur Entwicklung von MAX, es gebe einen Austausch mit der DB. Der DB Navigator sei momentan die größte und wichtigste deutsche App für den Fernverkehr, und man sei sich einig, dass er durch die Aufnahme von Sharingdiensten usw. nicht noch größer und unübersichtlicher gemacht werden solle. Es sei vertretbar, wenn es zwischen dem DB Navigator und MAX bzw. Nahverkehrsapps allgemein Überschneidungen gebe. Die Möglichkeit einer späteren Zusammenführung halte er für denkbar und auch eine EU-weite Skalierung sei nicht ausgeschlossen, nur wolle man aus den genannten Gründen mit MAX zunächst klein anfangen.

Auch zwischen den einzelnen Verkehrsverbünden werde sich ausgetauscht, etwa im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Bei der Verkehrsministerkonferenz sei die Steigerung von Effizienz ebenfalls regelmäßig ein Hauptanliegen, das mit der Entwicklung einer gemeinsamen App bedient würde. Aktuell funktionierten alle Nahverkehrsapps mehr oder weniger identisch; eine Zusammenführung sei in der Vergangenheit in erster Linie an den unterschiedlichen, zum Teil sehr komplexen Tarifsystemen gescheitert, an deren Vereinheitlichung unter anderem wegen bereits im Unternehmen etablierter Vertriebsstrukturen kein Interesse bestanden habe. Die Einführung und breite Nutzung des Deutschlandtickets habe hier ein Umdenken ausgelöst. Gemeinsam mit der BVG und der Hamburger Hochbahn hätte auch die

Münchener Verkehrsgesellschaft ein Memorandum of Understanding über eine strategische Partnerschaft unterzeichnet; MAX stelle für andere Verbünde den Machbarkeitsnachweis dar.

Er wiederhole, aus Kundensicht sei eine vereinheitlichte Nahverkehrsapp sehr sinnvoll, aber es gebe allein schon aus unternehmerischen Gründen großes Interesse bei den anderen Verbünden, sich anzuschließen: Grundsätzlich sei es für alle wirtschaftlicher, eine gemeinsame Plattform zu betreiben als diverse eigene; er schätze die Kosten für alle deutschen Nahverkehrsapps derzeit auf 250 bis 500 Millionen Euro im Jahr. Derzeit beliefen sich die Kosten für die Apps der BVG je nach Jahresscheibe auf jährlich 5 bis 7 Millionen Euro; die Kosten von MAX würden in der ersten Zeit ähnlich ausfallen, aber im Zeitverlauf umso mehr sinken, je mehr Verbünde sich anschlossen. In der Presse werde zwar kolportiert, dass MAX sehr teuer sei; das könne sich aber dadurch erklären, dass das Betreiben einer eigenen Plattform für Hamburg momentan mehr Kosten verursache als die beauftragten Dienstleister für die BVG.

Für die Entwicklung von MAX sei die Rechtsform einer GmbH & Co. KG gewählt worden, um anderen Verbünden den Beitritt ohne Ausschreibung rechtlich zu ermöglichen. Es sei nicht zu erwarten, dass in dieser Konstruktion einzelne Beteiligte übervorteilt würden, da sich die Entwicklung der App nicht in Gremien oder einzelnen Verbänden entscheide, sondern anhand von Daten und Kundenfeedback. Hamburg müsse zunächst in Vorleistung gehen, da die eigene Plattform dort bereits existiere und die rechtlichen Grundlagen folglich auch dort geschaffen werden müssten. Dass dies gelinge, sei die Grundvoraussetzung für das gesamte Projekt.

Es sei mit Blick auf die Zukunft zwar denkbar, dass einzelne Verbünde sich gegen einen Beitritt entschieden; er schätze die Lage aber so ein, dass sich der Markt – vergleichbar etwa mit Google – bei einem Anbieter konzentriere, der sich eine gewisse Vertrauens- und Kompetenzbasis erarbeitet habe. Dafür eigne sich die Kooperation von Hamburg und Berlin besonders, da zwei Städte mit sehr komplexen ÖPNV-Systemen eine gemeinsame Lösung entwickelten, sodass es unwahrscheinlich sei, dass andere Verbünde ihre Bedürfnisse darin nicht abgedeckt fänden. Ein großer Faktor dabei seien in Zukunft autonome Flotten, für deren organisatorisch wie verkehrspolitisch notwendige Steuerung es mit der Integration von Sharingdiensten in Jelbi und dann in MAX eine Vorlage gebe. Free-Floating solle entgegen der Frage der Abgeordneten Gertig nicht eingestellt, sondern sogar ausgebaut werden. Für solche Sharingunternehmen stelle die Schaffung einer einheitlichen Mobilitätsapp ebenfalls eine Vereinfachung dar, da aktuell die Notwendigkeit bestünde, für die Apps einzelner Verkehrsverbünde viele unterschiedliche Schnittstellen zu entwickeln, um das eigene Angebot jeweils in die Apps einspeisen zu können.

Ein weiterer Vorteil einer gemeinsamen App bestehe darin, Innovationen eines Verbundes leichter auf alle transferieren zu können. Dafür sehe er großes Potenzial bei der Implementierung von Echtzeitdaten, aber auch bei Features zur Schaffung von Barrierefreiheit. MAX werde selbstverständlich entlang der gesetzlichen Anforderungen geplant; darüber hinaus sei im Gespräch, vor allem zum Abbau der Sprachbarrieren KI zu integrieren.

Bezüglich der Datenschutzbedenken hebe er hervor, dass die App hvv switch, welche die Basis für MAX darstelle, in Hamburg bereits alle nötigen Prüfprozesse durchlaufen habe. Neue Anforderungen müssten freilich eingearbeitet werden. Die Entwicklung von MAX sei noch nicht so weit vorangeschritten, dass es eine Arbeitsgrundlage für die Hamburger und Berliner

Datenschutzbeauftragten gebe. – Auch sonst gebe es bei der BVG, um auf eine der Fragen des Abgeordneten Vallendar zu antworten, gerade keine bedeutenden Datenschutzprobleme.

Insgesamt sei der Vereinheitlichungsprozess schrittweise geplant; von den Kundenapps der BVG solle am Ende nur MAX übrig bleiben. Für den Fall, dass es nicht gelingen sollte, MAX umzusetzen, verfolge die BVG gemeinsam mit dem VBB ebenfalls eine Vereinheitlichungsstrategie, in deren Rahmen ebenfalls schrittweise alle Apps in Jelbi aufgehen sollten. Mit dem VBB sei zudem eine Datendrehscheibe geplant, die noch 2026 an den Start gehen solle und auch für den geplanten Austausch von Echtzeitdaten relevant sei. Fahrplanauskünfte würden, um die Frage der Abgeordneten Gertig und Lehmann zu beantworten, gegenwärtig aus betrieblichen Daten generiert. Die dahinterstehenden Systeme seien sehr komplex und eben am Betrieb, nicht am Kunden orientiert; eine Entkopplung davon hin zu Echtzeitdaten werde entsprechend eifrig verfolgt. – Dem Abgeordneten Vallendar könne er versichern, dass die angesprochenen Ausfälle der App der Vergangenheit angehörten, da sie aus Problemen mit dem Zugriff auf Daten außerhalb der Cloud entstanden seien; mittlerweile sei die Migration in die Cloud aber abgeschlossen. – Dem Abgeordneten Schatz könne er gerade keine detaillierte Antwort darauf geben, welche App auf welche Datensätze zugreife. Auch die Frage, warum die BVG kein Mitglied bei Berlin Open Data sei, könne er nicht beantworten, werde den Sachverhalt aber prüfen. Hingegen könne er angeben, dass die BVG von Unternehmen für den Zugriff auf ihre Daten keine Vergütung erhalte, auch wenn er das präferieren würde.

Zu den Fragen des Abgeordneten Kraft nach Möglichkeiten zur Vereinfachung des komplexen Ticketsystems könne er berichten, dass die Bedeutung des Themas schwinde, da in Metropolregionen etwa 70 Prozent der Fahrgäste das Deutschlandticket nutzten. Analoge Ticketkäufe und Barzahlung nähmen immer weiter ab: An Automaten werde immer mehr mit Smartphone oder Karte gezahlt als mit Bargeld, und vor der Abschaffung der Möglichkeit zur Bargeldzahlung in Bussen habe es zuletzt maximal sieben Bargeldverkäufe pro Tag und Bus gegeben. Nichtsdestoweniger werde es auch weiterhin möglich sein, Tickets analog und mit Bargeld zu erwerben; insbesondere das Netzwerk von Verkaufsstellen sei in der letzten Zeit auf ca. 3 000 ausgebaut worden.

Automaten und analoge Systeme seien komplex und unterschieden sich von Stadt zu Stadt; zudem sei die heutige Variante des Media-Based Ticketing, bei dem das Ticket sich auf der Karte oder dem Smartphone des Fahrgastes befinde, vergleichsweise teuer und störanfällig. Angestrebt sei daher eine Entwicklung zum Account-Based Ticketing, bei dem das Ticket unabhängig vom Bezahlmedium in der Cloud gespeichert würde und man beispielsweise nach einer Zahlung mit EC-Karte eben diese vom Kontrolleur scannen lassen könne, wofür die technischen Voraussetzungen noch geschaffen werden müssten. Der zweite Schritt bestעה dann in der Umstellung auf das vom Abgeordneten Kraft angesprochene In-Out-Verfahren. Es sei aber einzuräumen, dass auch hier mit einem relativierenden Effekt des Deutschlandtickets zu rechnen sei; in seiner Zeit als Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn sei dort ein solches System geschaffen worden, das nach der Einführung des Deutschlandtickets immer weniger genutzt worden sei.

Stefan Ziller (GRÜNE) fasst zusammen, er habe die Ausführungen zur EU-weiten Skalierung so verstanden, dass die Konsolidierung zunächst in kleinerem Rahmen vorangetrieben werden solle und in den entsprechenden Gremien auf Bundes- und Europaebene gute Schnittstellen erst noch geschaffen werden müssten.

Ihn interessiere, ob die Kosten für die MAX-App vertraglich geregelt und gedeckelt seien: Zahle Hamburg die Entwicklung und Berlin dann einen Teil des Betriebs? Zudem interessiere ihn, wie weit Hamburg aktuell in der Entwicklung sei, da sich der in der Presse benannte Zeitrahmen immer wieder einmal nach hinten verschiebe.

Er weise zudem darauf hin, dass das geplante In-Out-Modell in sehr vielen anderen Städten funktioniere und dass auch der Deutsche Sparkassen- und Giroverband sowie viele europäische Kartenhersteller Interesse an einer Kooperation mit der BVG hätten. Dies sei auch mit Blick auf Zahlungssouveränität und Unabhängigkeit von amerikanischen Finanzdienstleistern wie Visa wünschenswert. Warum verzögere die BVG hier die Entwicklung? – Bei einer Fahrt des Ausschusses nach Wien habe er gesehen, dass die dortige Fahrgastapp Gebärdensprache anzeige. Sei geplant, innovative Features aus anderen europäischen Ländern – gerade zur Erzeugung von Barrierefreiheit – zu implementieren?

Elke Breitenbach (LINKE) gibt an, sie habe die Abschaffung der Barzahlung in Bussen als schwierig empfunden. Wie solle Diskriminierungsfreiheit für Kunden geschaffen werden, die nur mit Bargeld zahlen wollten oder, z. B. im Fall von Obdachlosen, könnten?

Henrik Falk (BVG) relativiert, auch vorher seien die Bezahlssysteme an Automaten oder im Bus störanfällig und nicht kundenfreundlich gewesen; z. B. habe es regelmäßig Probleme mit dem Wechselgeld gegeben. Hinsichtlich der Kundenzufriedenheit seien stets Kompromisse zu finden, da man nie jeden hundertprozentig zufriedenstellen könne. Aus seiner Sicht sei es wichtig, unterschiedliche Interessengruppen nicht gegeneinander auszuspielen, sondern praktikable Lösungen für alle bereitzuhalten: Mit der Abschaffung der Bargeldzahlung in Bussen sei das Netzwerk der Verkaufsstellen erweitert worden, damit Passagiere, die ihre Fahrkarten bar zahlen wollten, dies auch – ggf. barrierefrei – in der Nähe der Haltestelle tun könnten; diese Umstellung sei gemessen an der geringen Anzahl an Beschwerden erfolgreich verlaufen. Für Passagiere, die Bedenken wegen des Datenschutzes hätten, werde eine Guthabenkarte angeboten, die man aufladen und zum Zahlen im öffentlichen Personennahverkehr nutzen könne. Die beschriebenen angedachten Entwicklungen beim Ticketkauf seien insgesamt kundenfreundlicher und niederschwelliger als das bisherige System; bei der Einführung des In-Out-Verfahrens in Hamburg habe sich bei Testungen gezeigt, dass gerade ältere Menschen damit sehr zufrieden gewesen seien, da es ihnen das umständliche Hantieren mit Kleingeld erspart habe.

Zur Frage des Abgeordneten Ziller verweise er auf seine Ausführungen zum Innovationstransfer: Es sei nicht zu erwarten, dass die App von Anfang an allen Bedürfnissen gerecht würde, aber durch die einheitliche Plattform könne man innovative Features in einem Verbund schnell und unkompliziert allen zugänglich machen.

Zur Frage nach den Kosten könne er berichten, dass das angestrebte, mit privaten Dienstleistern vergleichbare Modell vorsehe, dass jeder beitretende Verkehrsverbund gestaffelt nach Größenkategorien einen festen Jahresbeitrag zu entrichten habe. Mit dem dadurch generierten Budget könnten neben dem Betrieb der App weitere, gemeinsam auf der Grundlage von Kundenfeedback beschlossene Innovationen finanziert werden. Zusätzliche Kosten ergäben sich für Berlin nur dann, wenn die BVG auf der Entwicklung eines bestimmten Features bestünde, das keinen Nutzen für andere Verbünde hätte.

Bei der Frage nach Verzögerungen beim Account-Based Ticketing beispielsweise mit giro-card verstehe er den Bezug nicht genau. Allgemein könne er sagen, dass er anstrebe, das Ticketing möglichst unabhängig vom verwendeten Medium oder Geldinstitut anzubieten; auch einen Ticketkauf mittels Personalausweis, der bereits mit einem entsprechenden Chip ausgestattet sei, könne er sich vorstellen.

Meike Kamp (Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit) ergänzt zu den Fragen der Abgeordneten Schatz und Vallendar, sie sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingebunden worden, was allerdings noch nicht notwendig sei und im weiteren Verlauf sicherlich geschehen werde. Zunächst müssten die Hamburger Hochbahn und die BVG untereinander klären, wer für die Verarbeitung welcher personenbezogenen Daten zuständig sei, und idealerweise ein Konzept entwickeln, das auch für den Beitritt weiterer Verkehrsverbünde tragfähig sei.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.