

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)**

vom 24. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2026)

zum Thema:

**MAX App und MAXimale Kosten**

und **Antwort** vom 13. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26730  
vom 24.07.2026  
über MAX App und MAXimale Kosten

---

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 (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/26392 hat der Senat zentrale Fragen zur Mobilitätsplattform MAX nicht konkret beantwortet. Statt belastbarer Angaben zum Entwicklungsstand, zu den bereits entstandenen Kosten und zu den Beteiligungsrisiken verweist er auf offene Abstimmungen zwischen der Hamburger Hochbahn und dem Hamburger Verkehrsverbund.

Bereits verbuchte Ausgaben, bestehende Verpflichtungen, durchgeführte Entwicklungsarbeiten und bekannte Projektrisiken können jedoch nicht von zukünftigen Entscheidungen über die Beteiligungsstruktur abhängen. Es bleibt zudem ungeklärt, weshalb die BVG einen Einführungstermin ankündigte, obwohl wesentliche Zuständigkeiten, Mitspracherechte und Finanzierungsfragen offenbar noch nicht geklärt waren.

Frage 1:

Welche konkreten Streitpunkte verbergen sich hinter den in der Drucksache 19/26392 genannten „Abstimmungs- und Klärungsbedarfen“ zwischen der Hamburger Hochbahn und dem HVV, und welche davon gefährden unmittelbar die Einführung von MAX in Berlin?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt mit, dass die beteiligten Akteure in Hamburg derzeit zu allen wesentlichen Fragen rund um die strategische Ausrichtung der Max-App im Austausch sind. Die BVG erwartet, dass in den nächsten Monaten ein Ergebnis vorliegt.

Frage 2:

Seit wann waren dem BVG-Vorstand, dem BVG-Aufsichtsrat und der zuständigen Senatsverwaltung die Konflikte und deren mögliche Auswirkungen auf den angekündigten Einführungstermin bekannt?

Antwort zu 2:

Laut BVG hat die Hamburger Hochbahn sie Ende Mai 2026 über das geplante weitere Vorgehen auf Hamburger Seite informiert. Die BVG hat anschließend zeitnah den BVG-Aufsichtsrat sowie die zuständigen Senatsverwaltungen in Kenntnis gesetzt.

Frage 3:

Welche technisch nutzbaren Bestandteile von MAX liegen gegenwärtig vor, welche davon wurden bereits mit Berliner Fahrplan-, Echtzeit-, Tarif- und Vertriebsdaten getestet und welche wesentlichen Entwicklungsarbeiten stehen noch aus?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt mit, dass für Berlin zum aktuellen Zeitpunkt Ticketing und ÖPNV-Auskunft bereits in die Max-App (Prototyp) integriert sind.

Frage 4:

Welche Entwicklungsarbeiten wurden infolge der Auseinandersetzungen in Hamburg reduziert oder ausgesetzt, und welche laufenden Kosten entstehen der BVG während der dadurch verursachten Verzögerung?

Antwort zu 4:

Nach Mitteilung der BVG entstehen aktuell auf Seiten der BVG keine laufenden Kosten.

Frage 5:

Welche Ausgaben wurden seit Projektbeginn tatsächlich in der Kostenrechnung der BVG für MAX verbucht? Bitte nach Jahren sowie eigenen Personalkosten, externen Aufträgen, Beratung, Projektsteuerung, Tests und sonstigen Leistungen aufschlüsseln.

Antwort zu 5:

Laut Mitteilung der BVG würden die ihr im Zusammenhang mit Max entstandenen Aufwände rund 400 Tsd. Euro betragen. Diese sind nicht isoliert als Kosten der Kooperation zwischen Hamburger Hochbahn und BVG zu betrachten, sondern stehen vielmehr im Kontext der übergeordneten One App-Strategie der BVG und betreffen insbesondere Ticketing und Auskunft. Die Kooperation hat dabei bestehende strategische Entwicklungen unterstützt und beschleunigt.

Frage 6:

Welche vertraglichen oder vorvertraglichen Zahlungsverpflichtungen hat die BVG bereits übernommen, die auch bei einer weiteren Verzögerung, einer Nichtbeteiligung oder einem vollständigen Scheitern des Projekts zu erfüllen wären?

Antwort zu 6:

Nach Aussage der BVG bestehen keine entsprechenden Zahlungsverpflichtungen .

Frage 7:

Welche Erkenntnisse besitzen Senat und BVG über die in Hamburg genannten bisherigen Aufwendungen von rund 1,8 Millionen Euro sowie die für 2026 berichteten Kosten von rund 23 Millionen Euro für den „Business Case MAX“, und welcher Anteil davon könnte künftig von der BVG getragen werden müssen?

Frage 8:

Auf welcher konkreten Berechnung beruhte die von der BVG angekündigte jährliche Einsparung in siebenstelliger Höhe, und wie haben sich die angenommenen Investitionskosten, Betriebskosten, Teilnehmerzahlen und der erwartete Amortisationszeitpunkt inzwischen verändert?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut BVG entwickelt die Hamburger Hochbahn gemeinsam mit ihr den Business Case MAX. Teil dieses Business Cases sind mögliche Einsparpotenziale, Synergien, Kosten und der Amortisationszeitpunkt. Für die Finalisierung des Business Cases sind die aktuellen Abstimmungs- und Klärungsbedarfe in Hamburg zwischen der Hochbahn und dem HVV abzuwarten. Die BVG begleitet diese Phase konstruktiv und partnerschaftlich und steht mit den Hamburger Ansprechpartnern weiter im Austausch.

Frage 9:

Welche verbindlichen Mindestanforderungen stellt die BVG an ihre Beteiligung hinsichtlich Stimmrechten, Kostenobergrenzen, Vetorechten, Quellcodezugang, Datenhoheit und Kündigungsmöglichkeiten, und bei welchen dieser Punkte besteht bislang keine Einigung?

Antwort zu 9:

Die BVG hat mitgeteilt, dass sie hierzu noch keine verbindliche Auskunft geben könne, da die vertragliche Ausgestaltung noch nicht abgeschlossen sei.

Frage 10:

Welche Rolle spielte der heutige BVG-Vorstandsvorsitzende Henrik Falk, der zuvor Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn war, bei der Auswahl der Hamburger Lösung und der Vorbereitung des Beteiligungsmodells, und welche Beschlüsse fassten Vorstand und Aufsichtsrat hierzu?

Antwort zu 10:

Nach Mitteilung der BVG ist die begonnene Umsetzung von Max die Folge einer gemeinsamen Initiative (Memorandum of Understanding) der Hamburger Hochbahn und der BVG. Die Zielsetzung von Max ist eine technische Lösung aus dem ÖPNV für den ÖPNV, um die digitale Souveränität des ÖPNVs zu stärken. Die Hamburger Hochbahn ist Eigentümerin der technischen Lösung, die sie selbst entwickelt und betreibt und die sie anderen ÖPNV-Unternehmen zur Beteiligung zur Verfügung stellen könne. Seit 2025 gibt es eine regelmäßige Behandlung im Vorstand und Aufsichtsrat der BVG.

Der BVG-Vorstand hat in den Aufsichtsratssitzungen seit April 2025 regelmäßig zum aktuellen Stand informiert.

Frage 11:

Über welche eigenen personellen und fachlichen Kapazitäten verfügt die BVG für App-Entwicklung, Softwarearchitektur, Qualitätskontrolle und IT-Projektsteuerung, und welche konkreten Defizite verhindern die eigenständige Entwicklung oder zuverlässige Steuerung einer Berliner Mobilitäts-App?

Antwort zu 11:

Die BVG hat mitgeteilt, dass sie keine Defizite bei der fachlichen Steuerung der App-Entwicklung habe. Sie habe über Jahre umfangreiche Kompetenzen, u. a. mit drei Apps aufgebaut und könne eine Kooperation auf Augenhöhe mit der Hamburger Hochbahn eingehen. Im Gegensatz zur Hamburger Hochbahn ist die BVG keine Eigentümerin der hinter Jelbi stehenden technischen Plattform. Die Entwicklung einer eigenen technischen Lösung wäre bislang kein Bestandteil der strategischen Ausrichtung der BVG gewesen.

Frage 12:

Welche Kostenobergrenze, welche Abbruchkriterien und welchen spätesten Entscheidungstermin hat die BVG für MAX festgelegt, und welche bereits technisch und finanziell geprüfte Ersatzlösung wird umgesetzt, falls das Projekt in Hamburg nicht zustande kommt?

Antwort zu 12:

Laut BVG will die AöR weiterhin an der One-App-Strategie festhalten. Im Fokus stünden dabei derzeit insbesondere der Ausbau von Echtzeitinformationen sowie die Weiterentwicklung digitaler Services, wie z. B. die ÖPNV-Auskunft, und der Vertriebsangebote für die Fahrgäste, wie z. B. das Ticketing. Perspektivisch würden - wo sinnvoll möglich - technische Lösungen mit anderen Verkehrsunternehmen geteilt und gemeinsam weiterentwickelt werden. Gemeinsam mit ihren Partnern bewertet die BVG die nächsten Schritte und wird über den weiteren Fahrplan informieren, sobald die laufenden Abstimmungen abgeschlossen sind.

Berlin, den 13.08.2026

In Vertretung

Arne Herz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt