

Mobility-Pricing und Privatsphäre

## Ein Prepay-System muss her

GASTKOMMENTAR / von Hanspeter Thür / 14.12.2016, 05:30 Uhr

Nicht nur die soziale Ausgestaltung des neuen Preissystems im Verkehr wird noch zu reden geben. Brisant ist die Frage, wie sie unter Respektierung der Privatsphäre ausgestaltet werden kann.

Die Ankündigung von Bundesrätin Doris Leuthard, den Verkehr mit einem neuen Preissystem besser leiten zu wollen, hat vor der Sommerpause gewaltig eingeschlagen. «Kommt jetzt die Pendler-Strafe?» titelten die Medien. Auch wenn angesichts des ständig steigenden Verkehrsaufkommens neue Lösungsansätze dringend sind (als ehemaliger grüner Nationalrat sehe ich die Vorteile einer solchen Lösung sehr wohl), kam zunächst von Gewerbe- und Gewerkschaftsseite nachvollziehbare Kritik: Sollen ausgerechnet jene Pendler mit festen Arbeitszeiten und Stundenplänen sowie mageren Löhnen bezahlen, die keine Alternative haben? Nicht nur die soziale Ausgestaltung dieser Verkehrsrevolution wird noch einiges zu reden geben. Nicht minder brisant ist die Frage, wie diese Neuerung unter Respektierung der Privatsphäre ausgestaltet werden kann.

### Umfangreiche Bewegungsprofile werden erstellt

Blickt man in Länder, welche vergleichbare Systeme bereits eingeführt haben, stellt man fest, dass die Verkehrsteilnehmer letztlich deutlich mehr Überwachung akzeptieren müssen: Die Anfang 2005 für die Innenstadt von London eingeführte Maut erforderte 230 zusätzliche Überwachungskameras, welche von jedem in diesen Bereich fahrenden Fahrzeug Videodaten erheben, diese an ein Rechenzentrum in Zentral-London übermitteln, wo die Nummernschilder automatisch identifiziert werden. Ein weiterer Rechner sichert dann diese Daten. In den Niederlanden, wo für den öffentlichen Verkehr ein umfassendes E-Ticketing eingeführt wurde, wird jede Person bei Fahrtantritt und Fahrtende registriert und der Ticketpreis wird von einem persönlichen Konto abgebucht.

Mobility-Pricing

### Verkehrspolitisches Minenfeld

von Paul Schneeberger / 30.6.2016, 20:52

Allein um Verkehrsspitzen zu brechen, bedarf es nicht zwingend Hightech.

Von all diesen Personen können also umfangreiche Bewegungsprofile erstellt werden, die für viele andere Verwendungen nützlich sein können. Dass solche Bewegungsprofile besonders heikel sind, ergibt sich bereits aufgrund des geltenden Gesetzes: Solche Profile werden als besonders schützenswerte Personendaten qualifiziert und unter besonderen Schutz gestellt. Wie kann man einem möglichen Missbrauch dieser Daten bzw. deren Zweckentfremdung vorbeugen? Befürworter plädieren für strenge Gesetze, die dies unterbinden sollen. Reicht dies?

**Das heisst, man muss dafür sorgen, dass solche Daten gar nicht erst erhoben werden bzw. dass sie automatisch gelöscht werden, wenn die Zahlung erfolgt ist.**

In Deutschland wurde bei der Einführung der Lastwagenmaut Anfang 2005 im Gesetz klipp und klar geregelt, dass die so erhobenen Verkehrsdaten nur für Abrechnungszwecke verwendet und insbesondere nicht den Strafverfolgungsbehörden zur Verfügung gestellt werden dürfen. Das hinderte allerdings ein deutsches Gericht nicht, den Strafverfolgern deren Herausgabe trotzdem zu bewilligen. Es ging kaum zwei Jahre, bis das Gesetz

entsprechend angepasst und die illegale Praxis nachträglich sanktioniert wurde. Daraus ziehe ich den klaren Schluss, dass einmal erhobene Daten, selbst wenn im Augenblick gesetzliche Schranken eingebaut sind, früher oder später anderen Zwecken zur Verfügung gestellt werden. Eine Gesetzesänderung ist jederzeit ohne viel Aufwand und sehr rasch möglich.

### **Bei Zahlung wird gelöscht**

Das heisst, man muss dafür sorgen, dass solche Daten gar nicht erst erhoben werden bzw. dass sie automatisch gelöscht werden, wenn die Zahlung erfolgt ist. Auf das Mobility Pricing angewendet bedeutet dies, dass der Bezahlvorgang auf einem Prepay-System basieren muss: Jeder Verkehrsteilnehmer verfügt über eine elektronische Karte, auf welcher er ein Guthaben lädt, mit welchem jede genutzte Strecke automatisch abgebucht wird. Erfasst werden nur jene, welche beim Verlassen des Verkehrsmittels nicht über ein ausreichendes Guthaben verfügen.

---

Hanspeter Thür ist Rechtsanwalt; von 2001 bis 2015 war er Eidgenössischer Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragter.

---

Steuerung des Pendlerverkehrs

### **Bundesrat will Mobility Pricing testen**

30.6.2016, 09:12

Wer zu Spitzenzeiten auf Strasse oder Schiene unterwegs ist, könnte künftig mehr bezahlen müssen. Der Bundesrat will Pilotversuche mit Mobility Pricing durchführen. Das GA in der heutigen Form und die Vignette dürften Auslaufmodelle sein.

---

Kein Testlauf in Zürich

### **Mobility-Pricing entzweit Rot-Grün**

von André Müller / 18.7.2016, 09:40

Vor zwei Jahren zeigte Stadtpräsidentin Corine Mauch Sympathien für Mobility-Pricing, jetzt hält man sich in Zürich trotz bundesrätlicher Offensive zurück. Die Skepsis reicht von links bis rechts.