



HESSISCHER LANDTAG

24. 06. 2016

Kleine Anfrage

des Abg. Wilken (DIE LINKE) vom 12.02.2016

betreffend mögliche Speicherung von Bewegungsdaten auf E-Tickets des RMV

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fand heraus, dass bei den E-Tickets des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) in einigen Fällen Bewegungsdaten der Fahrgäste auf den Chipkarten gespeichert wurden, die von Unbefugten unter geringem Aufwand mittels eines Smartphones wieder ausgelesen werden können (Verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 6/15, <http://www.igeb.org/files/SIGNAL2015-6-datenleck.pdf>).

In der Antwort auf eine Anfrage der Fraktion PIRATEN im Abgeordnetenhaus Berlin vom 11. Januar 2016 (Drucks. 17/17 724, Kopie: https://cdn.netzpolitik.org/wp-upload/KA_AGH_VBBFahrCard_20160111.pdf) werden die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) dahin gehend zitiert, dass das Speichern einer Fahrkartenkontrolle u.a. mit dem Zeitpunkt und der zuzuordnenden Haltestellennummer zu den Spezifikationen des ((eTicket-Deutschland"-Standards gehöre.

Bei der BVG haben offenbar die fest in Bussen verbauten Kontrollgeräte die Ortsdaten auf die Karte gespeichert. Nach Recherchen des IT-Portals *golem.de* haben auch weitere im VBB aktive Verkehrsunternehmen zumindest in der Vergangenheit Orts- und andere Daten auf die e-Tickets gespeichert (<http://www.golem.de/news/vbb-fahrkarte-der-fehler-steckt-im-system-1602-118840.html>).

Auch die E-Tickets des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) basieren auf dem "((eTicket-Deutschland"-Standard des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Der RMV schließt - wie die BVG - in seinen Werbematerialien zum E-Ticket die Möglichkeit zur Erstellung von Bewegungsprofilen ausdrücklich aus.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Entwicklung und Anwendung des E-Tickets des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) liegt ausschließlich in der Zuständigkeit des RMV und der mit ihm kooperierenden Verkehrsunternehmen. Die Landesregierung begleitet dieses Vorhaben im Rahmen der finanziellen Förderung und der Beratung im Aufsichtsrat der GmbH. Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurde daher die Geschäftsführung des RMV um Stellungnahme gebeten, auf der die nachfolgenden Ausführungen basieren.

Ergänzend wurde auch die Stellungnahme des Hessischen Datenschutzbeauftragten (HDSB) eingeholt. Der HDSB gibt in diesem Zusammenhang folgende grundsätzliche Erläuterung:

Im Jahr 2002 hat die 64. Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder, Datenschutzrechtliche Grundanforderungen an elektronische Fahrscheine zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese flossen in die Spezifikation des Standards ((eTicket Deutschland ein, der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) erarbeitet wurde. Ab dem Jahr 2008 fanden Abstimmungsgespräche zwischen den Vertretern des VDV, Vertretern von Verkehrsverbänden und einer Arbeitsgruppe der Aufsichtsbehörden statt. Diese mündeten in abgestimmte Verträge und Informationen für Kunden. Im Oktober 2012 wurden die entsprechenden Unterlagen von den Aufsichtsbehörden akzeptiert.

Besonderer Wert wurde seitens der Aufsichtsbehörden darauf gelegt, dass durch die Verkehrsunternehmen und Verbände die Bildung von Bewegungsprofilen ihrer Kunden nicht möglich ist oder zumindest - vertraglich - ausgeschlossen wird. Daher sieht die Spezifikation vor, dass Kunden die Möglichkeit haben, sogenannte "white cards" zu nutzen, d.h. Chipkarten, zu denen dem RMV und den Verkehrsunternehmen keine Kundendaten vorliegen. Das wurde Anfang 2016 im Frankfurter Stadtgebiet beispielsweise dadurch erreicht, dass aktivierte Chipkarten neben Fahrkartenautomaten zum sofortigen Kauf von Zeitkarten, also ohne Erfassung von Kundendaten, bereit lagen. Dadurch ist eine für den RMV und das Verkehrsunternehmen anonyme Nutzung bei Barzahlung möglich. Für die Fälle, in denen dem Verkehrsunternehmen Kundendaten zu einer Zeitkarte vorliegen, sagen die Verkehrsunternehmen über die AGBs zu, keine Bewegungsprofile zu erstellen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Daten werden durch die Verkehrsunternehmen auf dem E-Ticket des RMV gespeichert, insbesondere bei Kontrollen?

Bei einer Fahrkartenkontrolle werden nach Angaben des RMV folgende Daten im sogenannten Transaktionslogbuch gespeichert und zu Zwecken der Missbrauchsanalyse an das verbundweite Hintergrundsystem des RMV (vHGS) geschickt:

- Die Kennung des Kontrollgeräts sowie Zeitpunkt (Datum, Uhrzeit) und Ort der Prüfung. So wird im vHGS geprüft, ob zum gleichen Prüfzeitpunkt an unterschiedlichen Kontrollgeräten, die sich nicht im gleichen Fahrzeug befinden, eine Berechtigungsnummer zweimal kontrolliert wurde.
- Die Kennung der Art der Aktion. So wird zwischen dem Erwerb der Chipkarte, dem Erwerb der Fahrkarte sowie der Fahrkartenkontrolle unterschieden.
- Die Nummer der Fahrtberechtigung und Produktnummer. Dabei wird im vHGS geprüft, ob zur kontrollierten Fahrkarte auch ein Verkaufsdatensatz existiert.
- Die Liniennummer und Fahrtnummer. Diese Daten werden nur herangezogen, wenn die Analyse zuvor einen Missbrauch feststellte.

So dienen alle oben genannten Erhebungen der Fälschungs- und Missbrauchssicherheit. Aus Gründen der Transparenz werden die für die Missbrauchsanalyse benötigten Daten auch in der Chipkarte gespeichert. Die Anzahl der im Transaktionslogbuch gespeicherten Informationen ist auf zehn begrenzt. Ab der elften Information werden vorherige Daten überschrieben.

Neben den genannten Vermerken bei Fahrkartenkontrollen werden im Transaktionslogbuch alle weiteren Daten-Transaktionen zwischen Chipkarte und Lese-/Schreibgeräten vermerkt. Hierzu gehören Kauf, Änderungen oder Sperrung der auf der Chipkarte gespeicherten Fahrkarte.

Das Erstellen von personenbezogenen Bewegungsprofilen ist rechtlich untersagt. Das Erstellen von Bewegungsprofilen ist auch durch die Verträge des VDV untersagt, und die Verkehrsunternehmen sichern dieses durch ihre AGBs den Kunden zu. Unabhängig von technischen Voraussetzungen setzt das Bilden von Bewegungsprofilen aus Sicht des RMV voraus, dass bei (fast) jeder Fahrt eine Kontrolle erfolgt und nicht nur der jeweilige Standort, sondern auch Fahrtziele bekannt sind. Da - bezogen auf alle RMV-Verkehrsmittel und -linien - nicht bei jeder Fahrt eine Kontrolle erfolgt und lediglich zu einzelnen Zeitpunkten der Aufenthalt der Chipkarte bekannt ist, hat der HDSB in seiner Stellungnahme im März 2016 festgestellt, dass sich - unabhängig von den technischen und rechtlichen Grenzen - tatsächlich Rückschlüsse auf das Fahrverhalten im Sinne eines Bewegungsprofils ergeben, dies aber zumindest für den RMV angesichts einer geringen Kontrolldichte und der im Test festgestellten Kontrollen ohne Eintrag nur ausnahmsweise zu aussagefähigen Anhaltspunkten führt.

Das o.g. Vorgehen wurde nach Mitteilung des RMV unter Einbeziehung der Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder, darunter den Mitarbeitern des Hessischen Datenschutzbeauftragten, abgestimmt. Die seinerzeit zusammen mit dem VDV und den Partnerverbänden des RMV formulierten und mit dem HDSB abgestimmten Verbraucherschutzinteressen beim Anlegen eines Transaktionslogbuches gelten aus der Sicht des RMV weiterhin.

Frage 2. Welche Daten könnten von den Verkehrsunternehmen auf das E-Ticket gespeichert werden, insbesondere in das sogenannte Transaktions-Log?

Der Standard des ((eTicket Deutschland sieht nach Mitteilung des RMV im Sinne der Datentransparenz und des Verbraucherschutzes die Speicherung der letzten zehn Transaktionen in einem Logbuch vor. Neben den in der Antwort zu Frage 1 genannten Vermerken bei Fahrkartenkontrollen werden im Transaktionslogbuch alle weiteren Daten- Transaktionen zwischen Chipkarte und Lese-/Schreibgeräten vermerkt. Hierzu gehören Kauf, Änderungen oder Sperrung der auf der Chipkarte gespeicherten Fahrkarte.

Dies wurde nach Angabe des RMV unter Einbeziehung der Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder, darunter den Mitarbeitern des Hessischen Datenschutzbeauftragten, abgestimmt.

Frage 3. Wie stellt der RMV sicher, dass keine der Dutzenden in seinem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen ortsbezogene Daten auf das E-Ticket speichert - sei es absichtlich oder durch technische Fehler?

Nach Mitteilung des RMV prüft er die Umsetzung seiner in den Verkehrsserviceverträgen formulierten Vorgaben hinsichtlich der Funktionsweise der Kontrollgeräte durch die von ihm be-

auftragten Verkehrsunternehmen in einem eigens eingerichteten Testlabor. Dabei prüft er die Kontrollgeräte der von ihm neu beauftragten Verkehrsunternehmen sowie neue Bauarten von Kontrollgeräten. Die Prüfung umfasst auch die mit dem HDSB abgestimmten Verfahrensweisen zu den Transaktionsdaten. Sofern seitens des HDSB ein Bedarf besteht, die im Nachgang der Abstimmung des theoretischen Verfahrens entwickelten Prozesse näher dargelegt zu bekommen, steht der RMV hierzu gerne zur Verfügung.

Frage 4. Hat der RMV Konsequenzen aus den Erkenntnissen bei der VBB gezogen oder plant er solche?

Der RMV erklärt, dass er Entwicklungen im Bereich des Datenschutzes und des E-Tickets sehr genau verfolgt. Sollten sich Erkenntnisse im Sinne des Daten- und Verbraucherschutzes ergeben, die den Standard des ((eTicket Deutschland betreffen, werde er diese in enger Abstimmung mit den Datenschutzbeauftragten umsetzen. Allerdings legt er Wert auf die Feststellung, dass RMV-Zeitkarten mit Ausnahme von persönlichen Zeitkarten wie JobTicket, CleverCard oder 65plus Karte auf dem E-Ticket anonym genutzt werden können. Eine Zuordnung von Chipkarte zu Nutzer sei in diesem Fall ausgeschlossen. Zudem seien Personendaten auf dem eTicket RheinMain in maskierter Form und nicht als Klarnamen eingetragen.

Wiesbaden, 15. Juni 2016

Tarek Al-Wazir