

RMV Gruppentageskarte

Vorgeschichte

Bis zum 01.01.2018 bot der RMV eine Gruppentageskarte äquivalent zum Monats-, Wochen- und Tagesticket an, nicht personalisiert, für maximal 5 reisende Personen, für beliebig viele Fahrten im Gültigkeitszeitraum, d.h. flexible Nutzung für Gruppen im jeweiligen Tarifbereich, die sich sukzessive sammeln, sich entsprechend flexibel mischen und auch wieder trennen können. Idealerweise kaufte die Person mit dem weitesten Anfahrtsweg (auf dem Weg von A nach Z) das Ticket und sammelte die übrigen Mitreisenden unterwegs auf. Das Ticket war anonym und damit – wie auch die immer noch so beworbenen und angebotenen Monats- (Erwachsene), Wochen- und Tagestickets - übertragbar, d.h. die Gruppenzusammensetzungen (von jeweils 5 Personen) konnten je nach Gusto oder Bedarf der Nutzer wechseln. Das Ticket wurde gerne von Vereinen und größeren Reisegruppen in entsprechender Anzahl genutzt, so dass sich die jeweiligen 5er-Gruppen im o.g. Sinne dynamisch zusammensetzen konnten¹.

2017 meldete der RMV Missbrauch von Gruppentageskarten durch Weiterverkauf oder Erschleichung von Beförderungsleistungen. Die Rede war von “einigen“ Fällen, wobei weder deren Anzahl offiziell benannt oder beziffert wurde, noch der konkrete Umfang der durch den Missbrauch verursachten Schäden. Aus unterschiedlichen Quellen wurden lediglich vage Verortungen vorgenommen: Einmal hieß es, die Karten seien am Frankfurter Hauptbahnhof von Fahrgästen erbettelt und dann auf der Strecke nach Gießen von Dritten/Vierten missbräuchlich eingesetzt worden, dann hieß es, der Missbrauch sei lediglich auf Bahnstrecken erfolgt, dann wieder hieß es, der Missbrauch sei “auf Kassel zu“ erfolgt, letzteres dann eigentlich Angelegenheit des NVV.

Statt diesem Missbrauch dezidiert zu begegnen, die Missbrauchsfälle “Einiger“ konkret einzugrenzen und gezielt mit geeigneten Maßnahmen abzustellen, nahm der RMV einen simplen Rundumschlag vor und führte für die Gruppentageskarte die Forderung ‘Personalisierung‘ (statische Festlegung der Klarnamen aller Reisenden und damit Fixierung der Gruppenstruktur) sowie ‘Einschränkung des Leistungsumfangs‘ (Streichung nichtgenutzter Gruppenplätze) ein.

Hierdurch ist die Gruppentageskarte nicht mehr, in der angebotenen Form des Flexibilitätsrahmens, von ehrlichen Gruppen nutzbar, enthält Maßnahmenelemente zur Symptombekämpfung, die nach geltendem Recht und Gesetz sich außerhalb der rechtlichen Leitplanken bewegen und Verletzung bekannter, gültiger kaufmännischer Grundregeln darstellen, in den unterschiedlichen Ausprägungen der gleichen Gruppentageskarte zudem abweichend unterschiedliche Maßnahmen einfordern, sowie alle Käufer/Nutzer einer Gruppentageskarte unter Generalverdacht einer potentiellen Missbrauchsnutzung stellen. Dies ist eine unverhältnismäßige Gegenmaßnahme für ein vom RMV selbst aufgestelltes und

¹ Ein solches Ticket dient z.B. Vereinen vielfach als Beleg für deren Abrechnung und Buchführung nicht zuletzt auch z.B. ggf. bei Steuerprüfungen.

somit herbeigeführtes Dilemma, in dem durch Beweislastumkehr viele Kunden für etwas abgestraft werden, das nur unbezifferte "einige" missbrauchten. Hierdurch wird zudem mit unverhältnismäßigen Mitteln "Verantwortlichkeit" von den RMV-Verantwortenden an die Basis der ungerechtfertigt betroffenen Nutzer verschoben.

Ohne den o.g. skizzierten Vorgang des Missbrauchs in irgendeiner Weise im Mindesten gutheißen zu wollen, waren die Angebots-Rahmenbedingungen für die Flexibilität und die Übertragbarkeit des Tickets ein weites Feld für deren Nutzung durch diverse Gruppenzusammensetzungen und damit auch für Fehlnutzung im vom RMV angebotenen Rahmen. Der Missbrauch lag nicht in der Ausnutzung der "beliebig vielen Fahrten" im Gültigkeitszeitraum des vom RMV beworbenen Angebots, sondern in der ausgesagten (mehrfachen(?)) Weiterveräußerung rechtmäßig erworbener Leistungen durch Dritte oder Vierte. Für das Eindämmen solchen Missbrauchs sind geeignete gezieltere Maßnahmen vorstellbar statt Abstrafung der Allgemeinheit und vor allem der ehrlichen Kunden/Käufer/Nutzer.

Antrag DaDiNa Fahrgastbeirat (Anlage 1) – Antwort RMV (Anlage 2)

Vor dem Hintergrund des o.g. Ausgeführten wurde im Februar 2018 ein Antrag an/über den DaDiNa Fahrgastbeirat mit der begründeten Bitte um Wiederherstellung der ursprünglichen Gruppentageskarte in Richtung RMV gestellt (Anlage 1).

Die korrespondierende Antwort des RMV findet sich im rechten Feld von Anlage 2.

Diese ist weder fachlich/sachlich zutreffend noch in ihrem Duktus angemessen. Die Aussage entspricht nicht dem, was man als formalrechtlich korrekt auf einen solchen Antrag von einer derartigen kommunalzugehörigen Institution erwartet (vergleiche BGH-Urteil Az I ZR 13/16 vom 16.03.2017). Der RMV selbst und in Ausprägung seiner nachgeordneten Betreiber-GmbH ist in kommunal mehrheitlicher Beteiligung und damit gemäß BGH-Urteil weder selbstständiges Unternehmen noch Unternehmen der freien Wirtschaft.

Derartige nichtfachliche, nichtsachliche Erwidern gegenüber seinem Souverän, den Bürgern, sind weder akzeptabel noch tolerierbar.

Angebot RMV (Anlage 3)

Das aktuelle Angebot der Gruppentageskarte findet sich auf den Webseiten des RMV.

Kurioserweise entspricht das dort abgebildete dem ursprünglichen Ticket (vor 01.01.2018), ohne irgendwelche Zusätze, Präambeln oder Postfixe. Das Ticket, das dem Nutzer letztendlich nach Zustandekommen des Beförderungs(leistungs)vertrags physisch ausgehändigt wird, hängt in seiner Ausprägung vom jeweiligen Automaten ab (siehe Anlagen 4 & 5) bzw. ist entsprechend resultierend virtueller Vertrags-Kontext/-Content einer digitalen App auf einem Smartphone oder Tablet.

Vom Angebot zum Beförderungs(leistungs)vertrag (Anlagen 4 & 5)

Allgemein übliches, allseits bekanntes rechtliches Prozedere der althergebrachten Kaufmannsregel(n) ('Vorgehen des ehrenwerten Kaufmanns'):

- Der RMV stellt auf seiner Web-Site, seinen Automaten und seiner Mobil-App dem Nutzer ein (in der Darstellung differierendes) Beförderungs-Angebot für dieselbe Leistung dar, dessen Gegebenheiten, den Gegenstand und Rahmen des Angebots beschreiben und definieren und somit für das weitere Vorgehen bindend sind.

Unerheblich ist hierbei, dass diese Angebote in der Ausprägung des Angebots-Rahmens unterschiedlich sind – wichtig und einheitlich flexibel gilt: bis zu 5 Personen, beliebig viele Fahrten im entsprechend gelösten Tarifgebiet im Rahmen des Gültigkeitszeitraums.

- Durch Eingabe der individuellen Koeffizienten (Nutzungstag, Tarifbereich) zeigt der Kunde seinen Angebots-Annahmewillen, führt den Kauf durch und schließt ihn mit der Bezahlung ab. Hierdurch entsteht aus dem Beförderungsangebot ein Beförderungs(leistungs)vertrag, belegt durch das ausgedruckte Ticket (im physischen Fall), zugleich manifestiert als Dokumenten-Beleg (quasi Urkunde) des auf den Rahmengengebenheiten des Angebots nebst Koeffizienten-Spezifizierung abgeschlossenen, gültigen Beförderungs(leistungs)vertrags.

RMV Maßnahme aufgrund Missbrauch

- Gegen den vom RMV angemängelten, jedoch nicht näher spezifizierten Missbrauch der Gruppentageskarte durch Einzelne ergreift der RMV zum konkreten Abstellen genau dieser Missbräuche nicht spezifische, dezidierte Maßnahmen, sondern setzt solche an, die die Grenze des rechtlich Zulässigen ausreizen und augenscheinlich darüber hinausgehen. Die gewählte Maßnahme (Personalisierung und Leistungseinschränkung) durch Forderung nachträglicher und zudem einseitiger Modifikationen des geschlossenen, gültigen Beförderungs(leistungs)vertrags durch den Vertragsnehmer/Kunden, zudem noch zu dessen Lasten, treffen nicht nur die “Einigen“, die das Ticket missbräuchlich nutzten, sondern stellt die vielen Kunden, die das Ticket ehrlich erwarben und im Rahmen der Angebotsdefinition nutzen wollen, unter Generalverdacht und fordert sie zudem auf, das Dokument eines gültigen Beförderungs(leistungs)vertrags nachträglich zu verändern, d.h. einen unzulässigen missbräuchlichen Eingriff in einem gültigen Dokument vorzunehmen. Grundsätzlich ist an geschlossenen Verträgen festzuhalten (‘pacta sunt servanda‘). Die nachgeschobene Forderung der Durchführung einer nachträglichen, einseitigen Veränderung des Dokuments, zudem zum Schaden des Vertragsnehmers, verstößt gegen geltendes Dokumentenrecht (vergleiche synonym § 267 StGB).

Einseitige, nachträgliche Änderungen in einem Dokument

Im vorliegenden Fall zeigt sich der Beförderungs(leistungs)vertrag in (derzeit bekannten) drei Manifestationen (je nach Fahrkartenautomat bzw. Smartphone-App):

- [a] Ticket, in Größe, Form und Gestaltung ähnlich der auf der Web-Seite dargestellten ursprünglichen Gruppentageskarte (Anlage 4).

- [b] Ticket, ca. 2,5 mal so groß wie die ursprüngliche Gruppentageskarte mit 5 Eintragsfeldern auf der Vorderseite (Anlage 5).
- [c] virtuelles Ticket als elektronische Manifestation einer Smartphone-App.

Datenerhebung durch Personalisierung und Gruppen-Algorithmisierung

Den physischen Manifestationen ([a], [b]) ist gemeinsam, dass nachträglich, d.h. nach Entstehen/Bezahlung/Druck des Beförderungs(leistungs)vertrags, das Ticket personalisiert werden soll, damit "es gültig wird".

Das widerspricht dezidiert dem Angebotsrahmen. Durch diese nachgeschobene Forderung des Vertrags-/Leistungsgebers gegen den Vertrags-/Leistungsnehmer/Kunden zur nachträglichen Modifikation des gültigen Beförderungs(leistungs)vertrags soll letzterer zu seinen Lasten einseitig ein bestehendes Dokument verändern.

Dies ist nicht zulässig, da durch diesen dokumenten-/vertragsändernden Vorgang formalrechtlich genau das Gegenteil eintritt: Der durch den Kauf geschlossene gültige Beförderungs(leistungs)vertrag wird durch die einseitige – vom Vertragsgeber geforderte - nachträgliche Modifikation/Personalisierung nicht – wie von ihm ausgeführt, erst durch diese persönlichen Einträge gültig, sondern sie stellt einerseits eine rechtswidrige Veränderung eines Dokuments und zudem einen datenschutzrechtlichen Verstoß dar, da weder der Kunde freiwillig, sondern gezwungenermaßen seine vollständigen (!) Klar-Namen (und die seiner Gruppenmitglieder) als Identitäts-Referenz-Daten bereitstellen soll (vergleiche jedoch Artikel 13 DSGVO zu Erhebung personengebundener Daten – der hierbei vom Vertragsgeber nicht erfüllt wird), und zudem durch die Zusammenführung der Nutzerdaten eine Steigerung der Datenhaltung (durch Anwendung von verknüpfenden Algorithmen zusammen mit der potentiellen Erhebbarkeit von Bewegungsprofilen) darstellt, indem durch die Datenfusion zusätzlich noch eine statisch fixierte Gruppenzugehörigkeit hergestellt wird und die Nutzer keine Wahlmöglichkeit haben, sich einer anderen Gruppe der gleichen Reisegesellschaft (mit entsprechend mehreren Tickets) zuzuordnen.

Im Fall des virtuellen Tickets ([c]) sollen die Klarnamen der Gruppe vor Abschluss des Kaufvorgangs vollständig eingetragen werden, danach sind sie weder änderbar noch ergänzbar.

Vergleiche hingegen die Referenz-Datenbehandlung (Namen) bei der z.B. Monats-/Jahres-65-plus-Karte, bei der mit sogenannten "maskierten" Daten agiert wird.^{2 3}

Irritierend sind zudem die (bisher bekannten) drei, auch funktional unterschiedlichen, Ausprägungen der Tickets, sowie die IT-faktische Sachlage, dass die im virtuellen Ticket der

² Siehe RMV-Broschüre zur 65-plus-Karte, S.14: "Auf dem eTicket RheinMain mit der 65-plus-Monatskarte werden nebender Fahrtrelation, der Fahrkartenart und dem Gültigkeitszeitraum auch der maskierte Name sowie Geburtsmonat und -jahr (also die Berechtigung zur Nutzung einer 65-plus-Karte) und das Geschlecht des Fahrkarteninhabers gespeichert. Die Speicherung in maskierter Form bedeutet, dass nur jeweils der erste und letzte Buchstabe des Vornamens und des Nachnamens im Klartext gespeichert werden. ..."

³ Vergleiche hierzu auch Bundesgesetz AGG mit den divergierenden Ausprägungen von RMV-Beförderungsverträgen.

App festgehaltenen Klarnamen sowie deren Bündelung/Fusion zu einer fixen Gruppe über die der App unterlegten Betriebssysteme (z.B. bekannte transparente Auslesbarkeit von Android-Apps durch Betriebssystemersteller/Serverbetreiber Google) die Weitergabe dieser Daten, ihrer Zusammenstellung sowie die Fahrverläufe dieser Gruppe über die kontinuierliche GPS/Wifi/Mobilfunk-Verfolgbarkeit dieser Personen und damit die Erstellung von Nutzer- und Bewegungsprofilen. Die rechtlich grundlose Bereitstellung einer solchen Datenerhebung und Verfolgbarkeit ohne bzw. wider Zustimmung der Betroffenen ist datenschutzrechtlich (Artikel 13 DSGVO) nicht zulässig.

Die dezidierte Offenlegung/Fixierung der Zusammensetzung als von außen gesteuerte zweckgebundene Gruppe und Erstellung ihres potentiellen Bewegungsprofils stellt einen Eingriff in die Privatsphäre dar.

Durch die unterschiedlichen Ausprägungen ([a], [b], [c]) ist Gleichbehandlung zwischen den diversen Manifestationen des Beförderungs(Leistungs)vertrags nicht gewährleistet (vergleiche AGG und GG).

Einschränkung der Leistung

Im RMV-Angebotstext wird eine Nutzer-Gruppengröße “bis maximal 5 Personen“ definiert – von einer weiteren Einschränkung dieser Gruppengröße oder -zusammensetzung ist in keiner Weise die Rede, im Angebot des RMV wird eine Leistungseinschränkung nicht aufgezeigt. Trotzdem verlangt der Vertragsgeber nach Ausfertigung und Übergabe des Beförderungs(Leistungs)vertrags (allerdings nur in o.g. Ausprägung [b]) die nachträgliche Einschränkung des Leistungsumfangs durch Forderung der Streichung von “nichtgenutzten“ Gruppen-Plätzen durch den Vertragsnehmer durch einen nachträglichen, einseitigen Dokumenteneingriff, noch dazu zu dessen Schaden, jedoch ohne entsprechenden Kostenausgleich/-kompensation. D.h. die Kosten der Gruppentageskarte sind nicht linear zur Nutzerzahl, sondern anteilig umso kostenintensiver, je kleiner die Nutzergruppe ist.⁴

Identitäts-Kontrolle vs. Personalausweisgesetz

Nachträgliche Personalisierung der Tickets⁵ erfolgt seitens des Angebotgebers nicht grundlos, sondern mit dem Hintergedanken, hierdurch eine Identitäts-Kontrolle⁶ der

⁴ Wie stellt sich der Vertragsgeber die praktische Nutzung einer solchen Gruppentageskarte eigentlich vor? Soll die Gruppe bei jeder Änderung der Größe/Zusammensetzung sich jeweils eine neue Karte kaufen? Das wäre die zwangsweise Erzeugung eines Zusatz-/Folgegeschäfts, das durch die ursprüngliche Definition im RMV-Angebot einer Tageskarte in keiner Weise gedeckt wäre.

⁵ Üblich: Angebotseckpunkte werden während des Kaufablaufprozesses zu Vertragsbestandteil (siehe z.B. Bahn online Buchung von Fahrkarten – dann aber Identifikationsmedium in (Aus-)Wahlfreiheit des Kunden gestellt).

⁶ Üblich: Bahnticket über Schalter nichtpersonalisiert – auch nicht bei Gruppentickets, d.h. Hauptkarte und Mitreisekarten mit Referenz zur Hauptkarte. Auch bei Bahnticket-Erwerb über Automaten keine Personalisierung.

Ticketinhaber/-nutzer zu ermöglichen - aus diesem Grund wird zudem (nur per Aufdruck auf [b]) Mitführen und Vorlegen eines Lichtbildausweises verlangt.

Genau durch diese Forderung werden die rechtlichen Rahmen-Leitplanken überschritten und eine "Lex RMV" aufgesetzt, die mit rechtsgültigem Bundes-Gesetz in Konflikt steht.

Nach Personalausweisgesetz der Bundesrepublik, das auch und vor allem landesgesetzüberhebend rechtsgültig in Hessen gilt, müssen Deutsche ab 16 Jahren einen Personalausweis besitzen.

(Hieraus ergibt sich die Seitenfrage, wie Nutzer einer Gruppentageskarte jünger als 16 Jahre überhaupt kontrolliert werden sollen.)

Aber/und:

- 1.) Kein Deutscher, kein Europäer und auch kein internationaler Besucher muss seinen Personalausweis oder seine ID-Card mit sich führen (siehe Anlage 1).
- 2.) Rechtlich befugt, die Personalie einer Person mittels Lichtbildausweis/ID-Card festzustellen, ist im öffentlichen Raum ausschließlich Mitgliedern der Exekutivorgane, d.h. Polizei bzw. im Zollgrenzbereich Zoll vorbehalten.
- 3.) Kontrolleure - egal ob direkte Mitarbeiter des RMV oder von diesem beauftragte Subunternehmen - haben in keiner Weise dieses Recht einer Identitätsprüfung, noch können sie von den Fahrgästen, den Kunden verlangen, was ihnen rechtlich/gesetzlich nicht zusteht.
Das o.g. Recht der Exekutive zur Identitätskontrolle ist nicht übertragbar oder delegierbar. Die Kontrolleure können nur auf 'Good-Will' der Kunden hoffen.⁷
Weisen Kunden ein gültiges, rechtmäßig und rechtskräftig erworbenes Ticket, d.h. o.g. rechtsgültiges Dokument des spezifischen Beförderungs(leistungs)vertrags vor, haben die Kontrolleure selbst keine weitergehende Handhabe für Prüfmaßnahmen im Sinne personalisierter Besitz-/Eigentumszuordnung vorzunehmen.
- 4.) Durch ggf. Einsichtnahme des Lichtbildausweises würden Kontrolleure zudem Einblick in zusätzliche, private Daten des Inhabers erhalten, für die sie über die schon nicht legitime Namenskontrolle hinaus Zugriff auf Daten erhalten, die weder durch Artikel 13 DSGVO abgedeckt sind, noch durch dessen damit verbundene detaillierte Vorgabe einer entsprechenden individuellen, schriftlichen Erklärung (wie durch Artikel 13 gefordert) gegenüber dem kontrollierten Ticketinhaber seitens RMV bzw. des Kontrolleurs erfolgen. Durch vorsätzliche Unterlassung dieser rechtswirksamen DSGVO-Vorgabe wird das eigenmächtige, unverhältnismäßige Vorgehen des RMV in keinster Weise legitimer.

⁷ Recht auf informelle Selbstbestimmung – das BVerfG hat es in seinem Urteil abgeleitet aus dem Allgemeinen Persönlichkeitsrecht (Art.2 Abs.1 GG i.V.m. Art.1 Abs.1 GG)

Anlage 1: (Antrag an DaDiNa)

Darmstadt, 22.02.2018

BETREFF/TITEL: Fahrgastbeirat der DADINA – Antrag

‘Stringente Personen- und Gruppen-Bindung des Gruppentagestickets seit Fahrplanwechsel 2018‘

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Rohrmann,

ich bitte darum, folgenden Antrag in den kommenden Sitzungen des Hauptausschusses und der Vollversammlung des DADINA Fahrgastbeirates zur Beratung und Abstimmung zu stellen, und folgenden Antrag an den DADINA-Vorstand auf die Tagesordnung zu setzen.

ANTRAG:

Beantragt wird folgender Beschluss des Fahrgastbeirates:

“Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert auf die HEAG, den RMV einzuwirken, das Gruppentagesticket wieder auf seinen vorherigen Status eines normalen, nicht personengebundenen Gruppen-Tickets zurückzusetzen.“

BEGRÜNDUNG/MANGEL:

Mit Fahrplanwechsel 2018 wurde das Gruppentagesticket aufgrund Vorkommnissen von Nutzungsrahmenverstößen in Einzelfällen (Mitnahme(angebote) von Ticketinhabern gegenüber Dritten gegen “vermindertes Beförderungs-Entgelt”, öffentliche Aussage von “missbräuchlichen Erlösen in 3-stelliger Eurohöhe”) generell (a) gewandelt, so dass es jetzt personalisiert (b) werden soll (Namen der Gruppenmitglieder sind einzutragen) sowie nichtgenutzte Kapazitäten (durch Streichung) ungültig gemacht werden sollen (c).

Zu (a) durch Nutzungsverstöße Weniger werden damit jetzt alle Nutzer eines Gruppentagestickets durch diese Wandlung in Generalverdacht gesetzt. Dies ist es in seiner Wirkung unangemessen und stellt ein unverhältnismäßiges, nicht zielgerichtetes “Werkzeug” zur Verhinderung derartiger Nutzungsverstöße dar.

Darüber hinaus ist dies weder akzeptabel noch mit den allgemeinen Nutzungsbestimmungen vereinbar. Mit dem gleichen Grundgedanken könnte man auch das normale nutzungsübertragbare Einzel-Tagesticket oder sogar einen Einzelfahrschein personalisieren wollen, da auch letzterer innerhalb seiner zeitlich begrenzten Gültigkeitsfrist im Rahmen eines potentiellen Verstoßes gegen die allgemeinen Beförderungsbedingungen zu einem niedrigeren Entgelt für eine partielle Streckennutzung weiterverkauft werden könnte.

Zu (b) Personalisierung durch namentliche Einträge in das Ticket soll laut RMV dazu dienen, die Gruppenmitglieder anhand ihres Namens, d.h. ihrer Personalien zu identifizieren.

- Das Personalausweisgesetz regelt in §1 zwar die Ausweispflicht , d.h. den Besitz eines gültigen Ausweises ab dem 16. Lebensjahr, eine Ausweis-Mitführungspflicht besteht hingegen in Deutschland nicht!
Das bedeutet, dass sich ein deutscher Staatsbürger innerhalb des Landes frei bewegen darf, ohne ein Identifikationspapier mit sich führen zu müssen.
- Fraglich ist, ob für Ausländer in der Bundesrepublik andere Regelungen als für deutsche Staatsbürger gelten. Unionsbürger und ihre Familienangehörigen müssen nach § 8 Abs. 1 des Freizügigkeitsgesetz/EU (FreizügG-EU) bei der Einreise einen Pass oder anerkannten Passersatz mitführen und während ihres Aufenthaltes besitzen.
Eine Mitführungspflicht besteht demnach ebenfalls nicht!
- Ähnlich verhält es sich bei allen anderen Ausländern.
Der §48 AufenthG enthält keine Ausweismitführungspflicht!
So hat AG Dessau-Roßlau (Az.: 13 OWI 329/11) beschlossen, dass ein Ausländer nicht ständig einen Ausweis bei sich tragen muss. Lediglich ist ein Ausweispapier nach einer angemessenen Zeit nach Aufforderung vorzulegen. Ausschließlich für den Grenzübertritt besteht nach Ansicht der Richter eine Mitführungspflicht.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist fraglich, wie ein Kontrolleur die geforderte namentliche Verifizierung eines ordnungsgemäß erworbenen, d.h. gültigen Fahrscheins, durchführen soll.

Persönliches Beispiel der Unpraktikabilität der derzeitigen Handhabung: Das Gruppentagesticket ist 24 Stunden gültig. Im Rahmen von paneuropäischen Projekten haben wir des Öfteren Gäste, mit denen wir Sehenswürdigkeiten der Stadt besuchen. Die Gruppenzusammensetzungen sind dabei, je nach Interessenlage, dynamisch recht unterschiedlich. Durch die Personalisierung wäre diese Freizügigkeit des Gruppentagestickets nicht mehr gegeben, d.h. hier ergibt sich eine einseitige vertragliche Einschränkungs-Änderung der ursprünglich angedachten Mobilität trotz Beibehaltung des Preises. Das ist mehr als unangemessen.

Zu (c) Streichung von ungenutzten Kapazitäten stellt eine irreversible Nutzungseinschränkung des Tickets dar, sowie eine einseitige Beschränkung der Korrelation bezahlte Nutzungszeit/Transportvolumen.

Persönliches Beispiel der Unpraktikabilität der derzeitigen Handhabung: Das Gruppentagesticket ist 24 Stunden gültig. Gesezt den Fall, ich hole meine Familie vom Bahnhof ab und nutze für meine alleinige Hinfahrt bereits das Gruppentagesticket, wohlweislich der Kosten/Nutzenrelation des Gruppenangebots. Für die Fahrt zum Bahnhof

müsste ich nach der Idee des RMV für die Hinfahrt nicht genutzte Kapazitäten/Felder streichen. Vom Bahnhof zurückkommend müsste ich jedoch die durchgestrichenen Felder eigentlich mit den Namen der mit mir fahrenden Gruppenmitglieder füllen. Hier ergibt sich ein Dilemma nicht nur für den Halter eines ordnungsgemäß erworbenen, d.h. gültigen Tickets, sondern auch für den Kontrolleur. Durchgestrichene Felder enthalten dann zusätzlich Namen (siehe aber auch Beispiel unter (b)). Nach Definition des Gruppentagestickets wird dies immer noch im Rahmen der Definition des

Gruppentagestickets genutzte Ticket nicht durch Kapazitätsanpassung ungültig!

Durch die situative Streichungsmarkierung wäre diese Freizügigkeit des Gruppentagestickets mehr als eingeschränkt, d.h. hier ergibt sich eine einseitige vertragliche Änderung der ursprünglich angedachten Mobilität durch Reduzierung des Nutzungsumfangs trotz Beibehaltung des Preises. Das ist mehr als unangemessen, für alle Seiten unpraktikabel und in der holistischen Konsequenz nicht zu Ende gedacht.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen F. Schaldach

Anlage 2: (Antwort von RMV)

22.H	<p>Gruppentageskarte Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert auf alle Verkehrsunternehmen und den RMV einzuwirken, das Gruppentagesticket wieder auf seinen vorherigen Status eines normalen, nicht personengebundenen Gruppen-Tickets zurückzusetzen.</p>	<p>Statt Darmstadt gibt. Die Geschäftsstelle wird dies beim RMV ansprechen.</p>	<p>Hierzu nimmt der RMV wie folgt Stellung: Auch mangels inhaltlicher Argumentation des „Antrags“ des DADINA-Fahrgastbeirats sehen wir keinen Anlass, die aufgrund von Missbrauch eingeführte Personalisierung von RMV-Gruppentageskarten aufzugeben. Die Maßnahme dient der Sicherung der Einnahmen und der Fairness der Fahrgäste untereinander. Entsprechend gehen wir davon aus, dass die Maßnahme im Interesse der DADINA und des DADINA-Fahrgastbeirats ist. In den vergangenen Wochen und Monaten haben uns hierzu auch keine Rückmeldungen erreicht, welche Anlass geben, daran zu zweifeln, dass die Umstellung organisatorisch und kommunikativ erfolgreich stattgefunden hat.</p>	✓
22.11	Flexibler Servicezeitpunkt	Der Bilateralismus zum Angebot		✓

Anlage 3: (RMV-Angebot) RMV-Webseite (Screenshot 140319)

<https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/tageskarten/gruppentageskarte/>



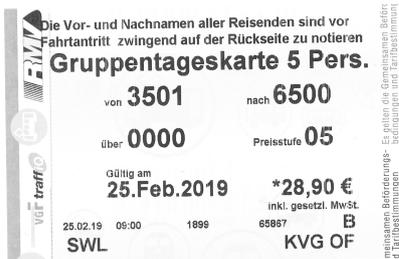
- Für bis zu 5 Personen
- Für beliebig viele Fahrten
- Lohnt sich schon bei 2 Personen und je 2 Fahrten
- Auch als RMV-HandyTicket erhältlich

Tarifdetails

	Anschlussfahrkarte nein
	Übertragbarkeit nein - Namenseintrag erforderlich
	1.-Klasse-Nutzung ja, mit 1 <u>Zuschlag</u> oder Zuschlag-Zeitkarte pro Person und Fahrt
	Übergangstarif ja
	AnrufSammelTaxi (AST), Expressbus etc. ja, teilweise mit Zuschlag (1 Zuschlag pro Person und Fahrt)
	IC-Nutzung nein

- Die RMV-Gruppentageskarte berechtigt maximal fünf Personen zu beliebig vielen Fahrten in den freigegebenen Tarifgebieten.
- Die Namen der gemeinsam reisenden Personen sind auf der Fahrkarte unauslöschlich einzutragen.
- Sie gilt auf allen RMV-Linien, also in Regionalbahnen, Bussen sowie Straßen-, U- und S-Bahnen.
- Sie gilt am Geltungstag bis 5.00 Uhr des Folgetages beziehungsweise bis zur letzten als Nachtlinie gekennzeichneten Fahrt.

Anlage 4: (Gruppentageskarte Automat A)



Anlage 5: (Gruppentageskarte Automat B)

