

POSITION DES DRV ZUM EU PASSENGER PACKAGE

VORSCHLÄGE DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION ZU MULTIMODAL BOOKING, RAIL TICKETING AND SINGLE TICKET

Datum

30. Juli 2026

Der Deutsche Reiseverband (DRV) repräsentiert als Spitzenverband mit mehreren Tausend Mitgliedsunternehmen die Reisewirtschaft in Deutschland. Seine Mitglieder stehen für den größten Teil des Umsatzes im deutschen Reiseveranstalter- und Reisemittlermarkt. Der DRV vertritt insbesondere die Interessen von Reiseveranstaltern und Reisemittlern sowie weiterer touristischer Dienstleister.

Der DRV begrüßt das Passenger Package als wichtigen Schritt zur Förderung eines digitalen, wettbewerblichen und kundenorientierten europäischen Personenverkehrs. Insbesondere die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zu Mobilitätsdaten, zur Förderung multimodaler Angebote und zur Stärkung grenzüberschreitender Buchungsmöglichkeiten können einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiveren europäischen Mobilitätsmarkt leisten.

Im Mittelpunkt der nachfolgenden Anmerkungen des DRV stehen drei Aspekte:

- **Haftung sollte grundsätzlich dort verbleiben, wo die maßgeblichen Informationen bereitgestellt oder die jeweilige Verkehrsleistung erbracht werden.** Vermittler und Reiseveranstalter sollten nicht für Fehler haften, die auf unrichtigen oder unvollständigen Daten der Verkehrsunternehmen beruhen oder außerhalb ihres Einflussbereichs liegen.
- **Die neuen Regelungen sollten den Wettbewerb im Vertrieb stärken, ohne bewährte Vertriebsmodelle oder Pauschalreiseangebote unangemessen zu erfassen oder zu benachteiligen.** Wo der Anwendungsbereich Rechtsunsicherheiten schafft, sind klare Abgrenzungen erforderlich.

- **Die dem Passenger Package zugrunde liegenden wettbewerbspolitischen Grundsätze sollten verkehrsträgerübergreifend gelten.** Soweit die Kommission im Schienenverkehr diskriminierungsfreien Zugang, Sharing Obligations und FRAND-Bedingungen für erforderlich hält, sollten entsprechende Grundsätze künftig auch für andere Verkehrsträger – insbesondere den Luftverkehr – gelten, um ein einheitliches Wettbewerbsniveau im europäischen Personenverkehr zu gewährleisten.

2. Regulation on Multimodal Booking – COM(2026) 231 final

Der DRV begrüßt das Ziel des Verordnungsvorschlags, faire und diskriminierungsfreie Wettbewerbsbedingungen im digitalen Vertrieb von Personenverkehrsleistungen zu schaffen. Insbesondere die Einführung von FRAND-Anforderungen für Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und digitalen Vertriebsdiensten (Art. 5) stärkt einen offenen und wettbewerblichen Vertriebsmarkt. Ebenfalls zu begrüßen sind die Vorgaben für Vertragsbeziehungen zwischen B2B-MDMS und deren gewerblichen Nutzern (Art. 6), da sie Reisebüros vor Exklusivitätsbindungen, technischen Lock-in-Effekten und unfairen Vertragsbedingungen schützen und so den Wettbewerb im Vertrieb fördern.

Klarstellung des Anwendungsbereichs: Der Verordnungsvorschlag lässt offen, ob Reiseveranstalter bereits dann als B2C- oder B2B-MDMS einzustufen sind, wenn sie Beförderungsleistungen verschiedener Verkehrsunternehmen ausschließlich als Bestandteil einer Pauschalreise oder verbundenen Reiseleistung vertreiben. Diese Rechtsunsicherheit könnte dazu führen, dass Reiseveranstalter den für neutrale digitale Vertriebsdienste vorgesehenen Verpflichtungen der RMB unterfallen, obwohl sie mit der Pauschalreise ein eigenständiges Gesamtprodukt in eigener Verantwortung anbieten.

Es sollte daher klargestellt werden, dass der Vertrieb von Beförderungsleistungen ausschließlich als Bestandteil einer Pauschalreise oder verbundenen Reiseleistung für sich genommen keine Eigenschaft als B2C- oder B2B-MDMS begründet. Gegenstand des Vertrages mit dem Reisenden ist die Pauschalreise als eigenständiges Gesamtprodukt und nicht die neutrale Vermittlung einzelner Beförderungsleistungen. Eine entsprechende Klarstellung im Verordnungstext oder zumindest in den Erwägungsgründen ist erforderlich, um Rechtsklarheit zu schaffen und Abgrenzungsstreitigkeiten zu vermeiden.

Änderungsvorschlag: Die in Art. 7 vorgesehenen Vorgaben zur Standard-Sortierung von Suchergebnissen sollten gestrichen werden. Sie greifen unverhältnismäßig in die unternehmerische Freiheit unabhängiger Vertriebsdienste ein, ohne dass hierfür ein nachgewiesenes Marktversagen oder regulatorisches Bedürfnis besteht. Unabhängige Vertriebsdienste

stehen in einem intensiven Wettbewerb um die attraktivste und nutzerfreundlichste Darstellung von Mobilitätsangeboten. Starre Ranking-Vorgaben würden Innovationen bei Such- und Empfehlungsalgorithmen erschweren, die Differenzierung zwischen Anbietern einschränken und die Nutzung kundenrelevanter Kriterien – etwa historischer Zuverlässigkeitsdaten oder individueller Präferenzen – behindern. Aus Sicht des DRV sollte die Verordnung daher auf Transparenz über die Rankingkriterien und die Kennzeichnung gesponserter Inhalte setzen, anstatt eine bestimmte Reihenfolge der Suchergebnisse vorzuschreiben.

3. Rail Ticketing Regulation – COM(2026) 232 final

Der DRV begrüßt den Verordnungsvorschlag. Ein diskriminierungsfreier Zugang zu Bahntickets und Ticketing-Daten zu FRAND-Bedingungen (Art. 4) sowie die Möglichkeit, Single Tickets über mehrere Eisenbahnunternehmen hinweg anzubieten, fördern Wettbewerb, Innovation und die Entwicklung attraktiver grenzüberschreitender Bahnangebote.

Kritik: Der DRV erkennt an, dass die Hosting Obligation (Art. 5) den Vertrieb grenzüberschreitender Bahnangebote erleichtern und die Nutzung des Schienenverkehrs fördern kann, indem Reisende auch über etablierte Vertriebskanäle Zugang zu Angeboten anderer Eisenbahnunternehmen erhalten. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass sich bestehende Marktstrukturen und die Marktmacht vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen weiter verfestigen. Um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen, sollte daher erwägt werden, die Hosting Obligation ersatzlos zu streichen. Im Mindesten muss ausdrücklich gewährleistet werden, dass konkurrierende Bahnangebote diskriminierungsfrei dargestellt werden. Insbesondere dürfen eigene Angebote nicht besser gerankt, optisch hervorgehoben oder technisch einfacher buchbar sein als Angebote konkurrierender Eisenbahnunternehmen.

Anregung: Die Kommission erkennt für den Schienenverkehr zutreffend, dass vertikal integrierte Anbieter ihre Marktmacht nutzen können und deshalb Sharing Obligations sowie FRAND-Zugang erforderlich sind. Vergleichbare Wettbewerbsentwicklungen bestehen jedoch zunehmend auch im Luftverkehr (NDC, direct connect). Der DRV spricht sich daher dafür aus, entsprechende Grundsätze künftig auch auf den Luftverkehr und andere Verkehrsträger zu übertragen.

4. Regulation amending Regulation (EU) 2021/782 as regards the protection of passengers with single tickets - COM(2026) 233 final

Der DRV begrüßt die Einführung des Single Tickets. Ein einheitlicher Beförderungsvertrag mit klaren und einheitlichen Fahrgastrechten über die gesamte Reisekette erhöht die Kundenfreundlichkeit, stärkt das Vertrauen der Reisenden und erleichtert grenzüberschreitende Bahnreisen.

Kritik: Nach Art. 12 Abs. 5 sollen Ticketverkäufer und Reiseveranstalter haften, wenn ein Single Ticket unter Nichteinhaltung der Mindestumsteigezeiten verkauft wird. Der Vorschlag berücksichtigt jedoch nicht ausreichend, dass Ticketverkäufer und Reiseveranstalter bei der Zusammenstellung des Single Tickets regelmäßig auf die von den Eisenbahnunternehmen bereitgestellten Fahrplan-, Anschluss- und Mindestumsteigezeitdaten angewiesen sind.

Klarstellungsvorschlag: Art. 12 Abs. 5 sollte dahingehend ergänzt werden, dass Ticketverkäufer und Reiseveranstalter nicht haften, soweit die Nichteinhaltung der Mindestumsteigezeiten oder die fehlerhafte Zusammenstellung eines Single Tickets auf unrichtigen, unvollständigen oder nicht rechtzeitig aktualisierten Daten der Eisenbahnunternehmen beruht.