



Verbraucherzentrale
Bundesverband

Die Luftverkehrsdienste- Verordnung

Positionspapier des Verbraucherzentrale Bundesverbands zu
Handlungsbedarfen aus Verbrauchersicht

22. April 2026

Inhalt

I. Verbraucherrelevanz.....	3
II. Zusammenfassung.....	4
III. Hintergrund	5
IV. Handlungsbedarfe	5
1. Insolvenzabsicherung und Vorkasse	5
1.1 Insolvenzabsicherung	5
1.2 Vorkasse-Praxis	7
2. Handgepäck	8
2.1 Standardisierung	8
2.2 Kostenfreiheit	8
3. Reisen mit Kindern und Zugangsneutralität.....	9
3.1 Reisen mit Minderjährigen	9
3.2 Zugangsneutrales Reisen	9
Impressum	11

I. Verbraucherrelevanz

Verbraucher:innen wissen bei einer Flugbuchung nicht immer, was sie für ihr Geld bekommen. Es fehlt etwa an einem einheitlichen Gepäckstandard und damit an Klarheit, ob und welches Gepäck im Preis enthalten ist. Nach der europäischen Luftverkehrsdienste-Verordnung müssen Airlines Preisbestandteile eines Flugtickets klar und verbindlich darstellen. Durch diese Informationspflicht soll Transparenz beim Preis-Leistungsverhältnis hergestellt werden. Verbraucher:innen sollen bereits bei der Buchung erkennen, worauf sie sich einlassen und Anspruch haben. Aufgrund von Regelungslücken kommt es jedoch immer wieder zu Unklarheiten und Streit. Das belastet die Verbraucher:innen, Airlines und die Gerichte. Regelungslücken müssen deshalb beseitigt werden.

Geht eine gebuchte Airline in die Insolvenz, sind die Probleme für Verbraucher:innen ungleich größer. Sie können ihre geplante Reise nicht antreten, verlieren ihre Vorkasse oder stranden im Ausland. Allein seit dem Jahr 2011 gab es weit über 100 Airline-Insolvenzen. Der durchschnittliche Schaden belief sich dabei bis zum Jahr 2020 auf 431 Euro pro Passagier. Insgesamt waren zwischen den Jahren 2011 und 2025 etwa sechs Millionen Fluggäste von Airline-Insolvenzen betroffen.¹ Nur durch eine verbindlich geregelte Insolvenzabsicherung würden Reisende bei einer Airline-Insolvenz künftig vor wirtschaftlichen Verlusten und stranden geschützt sein.

¹ Zahlen bis zum Jahr 2019 aus dem Bericht der Europäischen Kommission unter Berücksichtigung der Folgeinsolvenzen. Bericht: Europäische Kommission, Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU, 2020, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>, 21.04.2026.

II. Zusammenfassung

Die Revision der Luftverkehrsdienste-Verordnung bietet die Möglichkeit und die Pflicht, das Schutzniveau für die Verbraucher:innen im Zusammenhang mit Flugreisen zu erhöhen.

Die Europäische Kommission sollte mit ihrem Initiativrecht von Anfang an die richtigen Schwerpunkte setzen.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) sieht für die Verbraucher:innen folgende Bedarfe und fordert:

- Der vzbv fordert für Reisende einen Schutz gegen Schäden aufgrund von Insolvenzen von Fluggesellschaften. Dazu gehört, dass Reisende bei bereits angetretenen Reisen an ihren Ausgangsort befördert werden. Die Insolvenzabsicherung könnte etwa nach dem Vorbild der europäischen Pauschalreiserichtlinie gestaltet sein.
- Der vzbv fordert vom europäischen Gesetzgeber, dass die derzeitige Vorkasse-Praxis im Flugbeförderungsbereich durch eine ausgewogene Anzahlungsregelung, wie im deutschen Pauschalreiserecht ersetzt wird. Danach zahlen Pauschalreisende bei einer Buchung in der Regel nur 20 bis 40 Prozent an und erst rund vier Wochen vor Reisebeginn den Restbetrag.
- Der vzbv fordert vom europäischen Gesetzgeber, dass es eine Standardisierung für ein praxistaugliches Handgepäck gibt. Das Kantenmaß des Gepäckstückes sollte nach der Überzeugung des vzbv mindestens 115 Zentimeter (Länge plus Breite plus Höhe) und das Gewicht zehn Kilogramm betragen dürfen. Dieses Gepäck muss ohne Aufpreis im Flugpreis enthalten sein.
- Der vzbv fordert, dass Minderjährige ohne zusätzliche Kosten mit ihren Begleitpersonen (etwa Eltern, Großeltern, Lehrkräfte) zusammensitzen können.
- Die Luftverkehrsdienste-Verordnung muss sicherstellen, dass eine Flugreise auch künftig ohne die Nutzung von technischen Geräten und damit ohne Digitalzwang möglich ist.

III. Hintergrund

Die europäische Luftverkehrsdienste-Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 (Luftverkehrsdienste-Verordnung) stammt aus dem Jahr 2008. Aktuell gilt die konsolidierte Fassung aus dem Jahr 2020. Zahlreiche zum Teil sehr große Insolvenzen² und die Covid-19-Pandemie zeigten Reformbedarfe insbesondere mit Blick auf die betriebswirtschaftliche Aufstellung und Krisenfestigkeit von Airlines sowie bezüglich eines Schutzes von betroffenen Reisenden auf.

Das Europäische Parlament hat bereits im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 im Jahr 2014 Reformbedarfe im Zusammenhang mit Airline-Insolvenzen erkannt und einen Lösungsvorschlag formuliert.³ Ende des Jahres 2023 kündigte die Europäische Kommission an, dass sie sich im Rahmen der Überarbeitung der Luftverkehrsdienste-Verordnung des Insolvenzthemas annehmen werde.⁴

In der zweiten Jahreshälfte 2025 gab es im Zusammenhang mit der geplanten Überarbeitung eine öffentliche Anhörung durch die Europäische Kommission.

IV. Handlungsbedarfe

1. Insolvenzabsicherung und Vorkasse

1.1 Insolvenzabsicherung

Flugreisende haben vor den Folgen von Airline-Insolvenzen keinen Schutz, wenn sie nur eine Beförderung gebucht haben. Kommt es zu einer Insolvenz, können sie ihren Flug nicht antreten. Sind Reisende bereits am Reiseort, kommen sie nicht wie geplant zurück. Erstattungen beschränken sich über eine Insolvenzquote auf einen Bruchteil des Ticketpreises oder entfallen ganz. Gerade im Vergleich zu Pauschalreisenden – bei denen die Beförderung nur ein Teil eines Reise-Gesamtpaketes zum Beispiel mit Unterkunft ist – ist diese mangelhafte Absicherung nicht nachvollziehbar. Besonders weil Individualreisende im Gegensatz zu Pauschalreisenden bereits bei der Buchung mit dem vollen Beförderungspreis in Vorleistung und damit ins Risiko gehen.

² In Deutschland sind insbesondere die großen Insolvenzen von „Air Berlin“, „NIKI“ und „Germania“ zu nennen.

³ Europäisches Parlament, Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)), 2014, Abänderung 69, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-7-2014-0092_DE.html#title2, 21.04.2026.

⁴ Europäische Kommission, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 261/2004, (EC) No 1107/2006, (EU) No 1177/2010, (EU) No 181/2011 and (EU) 2021/782 as regards enforcement of passenger rights in the Union, COM (2023) 753 final, 2023, Seite 4 folgende, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d9e7a64f-8f8a-11ee-8aa6-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF, 21.04.2026.

Pauschalreisende zahlen zum Vergleich dazu bei einer Buchung in der Regel nur 20 bis 40 Prozent an und erst rund vier Wochen vor Reisebeginn den Restbetrag.

Zwischen den Jahren 2011 und 2025 waren rund sechs Millionen Passagiere von Airline-Insolvenzen betroffen. Die Zahl wäre noch höher gewesen, wenn verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union während der Covid-19-Pandemie keine Soforthilfen geleistet hätten. Laut einer Abschlussbetrachtung erhielt allein die Lufthansa Group in der Pandemie insgesamt 12,057 Milliarden US-Dollar⁵, davon unter anderem sechs Milliarden Euro aus dem bundesdeutschen Wirtschaftsstabilisierungsfonds. Weitere Gelder kamen aus Österreich, der Schweiz und Belgien.⁶

Im Jahr 2025 meldeten Air Belgium und Braathens International Airways Insolvenz an.⁷ Das Beispiel Air Belgium verdeutlicht die Lage der Verbraucher:innen: Presseberichten zufolge belaufen sich dort die Verluste für die Betroffenen auf etwa acht Millionen Euro, die wahrscheinlich nicht erstattet werden.⁸

Sollte es etwa aufgrund von Krisen zu einem Kerosinnotstand kommen, ist die wirtschaftliche Tätigkeit von Airlines bedroht und weitere Insolvenzen könnten folgen.

Wie bereits dargestellt befürwortet das Europäische Parlament einen Insolvenzschutz.⁹ Auch die Verbraucher:innen sehen zu einem Großteil den Bedarf nach einem Schutz. Mehr als acht von zehn im Jahre 2023 Befragten (88 Prozent) sind (voll und ganz oder eher) der Meinung, dass Fluggäste vor Insolvenzen von Fluggesellschaften durch eine verpflichtende Insolvenzabsicherung geschützt werden sollten.¹⁰

Eine Insolvenzabsicherung würde wirtschaftliche Schäden für Verbraucher:innen verhindern und ungerechtfertigte Unterschiede von Individual- zu Pauschalreisenden beheben.

Forderung

Der vzbv fordert für Reisende einen **Schutz gegen Schäden aufgrund von Insolvenzen** von Fluggesellschaften. Dazu gehört, dass Reisende bei bereits angetretenen Reisen an ihren

⁵ statista, Höhe der staatlichen Hilfen für ausgewählte Fluggesellschaften aufgrund der Corona-Krise im Zeitraum Januar bis August 2020, 2026, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1184074/umfrage/staatliche-hilfen-fuer-ausgewaehlte-airlines-aufgrund-der-corona-krise/>, 21.04.2026.

⁶ beck-aktuell, Lufthansa-Corona-Hilfen: EU-Kommission eröffnet Untersuchung, 2024, <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/lufthansa-corona-hilfen-eu-kommission-untersuchung>, 21.04.2026.

⁷ Madsack Reisereporter GmbH & Co. KG, Airline-Pleiten: Diese Fluggesellschaften heben nicht mehr ab, 2025, <https://www.reisereporter.de/reisenews/airline-pleiten-2025-diese-fluggesellschaften-heben-nicht-mehr-ab-Q45KYWPZCZCSVPKO2RNQFFGRVO.html>, 21.04.2026.

⁸ The European Travel Agents' and Tour Operators' Association, Pressemeldung PUBS-PR-2025 05 15, 2025, <https://www.ectaa.org/Uploads/press-releases/PUBS-PR-20250515-ECTAA-Demands-Urgent-Airline-Insolvency-Protection-Air-Belgium-Bankruptcy.pdf>, 21.04.2026.

⁹ Europäisches Parlament, Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)), 2014, Abänderung 69, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-7-2014-0092_DE.html#title2, 21.04.2026.

¹⁰ vzbv, Einzelübersichten zu einer repräsentativen Umfrage, Basis 1500 Personen, „VERBRAUCHERREPORT 2023, Die Lage der Verbraucher:innen“, Seite 24 von 24, <https://www.vzbv.de/sites/default/files/2023-06/Verbraucherreport-2023-Befragung.pdf>, 21.04.2026.

Ausgangsort befördert werden. Die Insolvenzabsicherung könnte etwa nach dem Vorbild der europäischen Pauschalreiserrichtlinie gestaltet sein.

1.2 Vorkasse-Praxis

Ein Flug muss beim Buchungsvorgang sofort bezahlt werden und die Verbraucher:innen müssen darauf vertrauen, dass es ihre Airline beim geplanten Reiseantritt noch gibt. Kommt es bis zum Antritt zu einer Insolvenz, ist der Ärger groß, denn viele Menschen sparen auf ihren Urlaub und haben nicht die Mittel, einen Ersatzflug bei einer anderen Airline zu buchen.¹¹

Um die Folgen von Insolvenzen zu verringern, muss neben einer geeigneten Insolvenzabsicherung zugunsten von Reisenden deshalb eine ausgewogene gesetzliche Zahlungsregelung geschaffen werden. Es gibt keinen Grund, warum Reisende bereits bei der Buchung das "Working Capital" für Airlines bereitstellen sollten. Vor allem ist es fragwürdig, dass die Verbraucher:innen das faktisch zinsfrei und oft Monate im Voraus tun müssen. Das verwundert schon deshalb, weil nach Artikel 5 der Luftverkehrsdienste-Verordnung eine Airline ihren finanziellen Verpflichtungen jederzeit nachkommen können muss. Also auch in einem Fall, in dem Passagiere ausbleiben.

Der Vorteil einer geänderten Vorkasse-Praxis bestünde unter anderem darin, dass eine Insolvenzabsicherung zum Beispiel bei einer Anzahlung von 20 Prozent deutlich günstiger wäre als bei einer Absicherung einer vollständigen Vorkasse. Gleichzeitig hätten Airlines mit einer Anzahlung von 20 bis 40 Prozent weiterhin Gelder, um ihrerseits bestimmte Vorhalteleistungen wie Flugzeugwartung und Flughafenkosten zu bezahlen.

Die Änderung der Vorkasse-Praxis ist aber auch unabhängig von den vorgenannten Punkten und vom Insolvenzthema geboten. Eine repräsentative Umfrage ergab, dass mehr als sechs von zehn zuletzt im Jahre 2023 Befragten (63 Prozent) (voll und ganz oder eher) der Meinung sind, dass Fluggäste bei der Buchung nur eine Anzahlung leisten sollten und den Rest des Flugtickets erst kurz vor Abflug bezahlen müssten.¹²

Eine die Interessen ausgleichende Luftverkehrsdienste-Verordnung sollte nach der Überzeugung des vzbv sicherstellen, dass Airlines erstens nicht auf eine vollständige Vorkasse nach der heutigen Praxis angewiesen sind und zudem Verbraucher:innen diese nicht in der heutigen Form leisten müssen. Es bedarf einer gerechten Risikoverteilung.

Forderung

Der vzbv fordert vom europäischen Gesetzgeber, dass die derzeitige **Vorkasse-Praxis** im Flugbeförderungsbereich durch eine ausgewogene Zahlungsregelung wie im deutschen Pauschalreiserecht **ersetzt wird**. Danach zahlen Pauschalreisende bei einer Buchung in der Regel nur 20 bis 40 Prozent an und erst rund vier Wochen vor Reisebeginn den Restbetrag.

¹¹ Siehe dazu auch: Die Zeit, Viele sparen bei Reisen - Urlaub auf Pump keine Option, 2026, <https://www.zeit.de/news/2026-02/14/viele-sparen-bei-reisen-urlaub-auf-pump-keine-option>, 21.04.2026.

¹² vzbv, Einzelübersichten zu einer repräsentativen Umfrage, Basis 1500 Personen, „VERBRAUCHERREPORT 2023, Die Lage der Verbraucher:innen“, Seite 24 von 24, <https://www.vzbv.de/sites/default/files/2023-06/Verbraucherreport-2023-Befragung.pdf>, 21.04.2026.

2. Handgepäck

2.1 Standardisierung

Reisende müssen praktisch vor jeder Flugreise überlegen, welches Gepäckstück sie mitnehmen dürfen, denn es gibt keinen einheitlichen Standard für Handgepäck. Nicht selten gibt es beim Check-in unangenehme Kostenüberraschungen, wenn das gewählte Gepäck zu groß ist. Das ist zum Teil der Gestaltung des jeweiligen Buchungsprozesses oder auch den Allgemeinen Vertragsbedingungen bei den Airlines geschuldet.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) urteilte bereits im Jahr 2014, „dass [...] das Handgepäck, [...] grundsätzlich als unverzichtbarer Bestandteil der Beförderung von Fluggästen anzusehen ist, so dass für seine Beförderung kein Zuschlag verlangt werden darf, sofern sein Gewicht und seine Abmessungen vernünftigen Anforderungen entsprechen und die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen erfüllen.“¹³ Airlines legen diese Entscheidung zum Nachteil der Verbraucher:innen aus und gestatten zum Teil nur ein kostenloses Kleinstgepäck.

Das EuGH-Urteil und ein erstes Urteil¹⁴ in Deutschland deuten nach Auffassung des vzbv außerdem darauf hin, dass es auch einen Konflikt mit der europäischen Richtlinie 2005/29/EG über unlautere Geschäftspraktiken geben könnte. Intransparente Preisgestaltungen sind nicht nur ein Problem für die Verbraucher:innen, sondern können auch einen Wettbewerbsnachteil für die Airlines darstellen, die darauf verzichten.

92 Prozent der Verbraucher:innen befürworten einen alle Airlines übergreifenden Gepäckstandard. Das ergab eine Umfrage in Belgien, Italien, Spanien und Portugal.¹⁵ Informationen und Angaben der Airlines müssen einfach, vollständig und eindeutig sein, damit Verbraucher:innen in der Lage sind, eine informierte Entscheidung zu treffen. Dieses Ziel erreicht man mit einem einheitlichen Standard. Er dient der Preistransparenz und macht Preise vergleichbar. Ohne eine künftige Regelung in der Luftverkehrsdienste-Verordnung besteht die Gefahr, dass die Airlines verschiedene Gepäckregeln beibehalten. Der vzbv fordert deshalb für die Reisenden einen in Größe und Gewicht einheitlichen reisetauglichen Standard für Handgepäck.

2.2 Kostenfreiheit

Oft werden für ein größeres Handgepäck Gebühren fällig. Diese sind meist unterschiedlich und manchmal teurer als der Flug selbst. Zum Reisen gehört Handgepäck.¹⁶ Eine Gepäckgebühr wird somit den Verbraucherbedürfnissen und der Lebenswirklichkeit nicht gerecht.

86 Prozent der vom niederländischen „Consumentenbond“ befragten Verbraucher:innen sind der Meinung, dass die Mitnahme eines Handgepäckes (der typische Handgepäck-Rollkoffer) immer im

¹³ EuGH, Spanien gegen Vueling, C-487/12 vom 18.09.2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CJ0487>, 21.04.2026.

¹⁴ OLG Hamm zum Handgepäck, Aktenzeichen I-13 UKL 4/25, Urteil vom 20. Januar 2026, https://www.vzbv.de/sites/default/files/2026-03/OLG_Hamm_Vueling.pdf, 21.04.2026.

¹⁵ Euroconsumers, Packed with problems: consumers call for free and fair hand luggage rules across Europe, 2025, Seite 5 von 7, <https://www.euroconsumers.org/wp-content/uploads/2025/07/Hand-Luggage-final.pdf>, 21.04.2026.

¹⁶ EuGH, Spanien gegen Vueling, C-487/12 vom 18.09.2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:62012CJ0487>, 21.04.2026.

Grundpreis des Tickets enthalten sein sollte.¹⁷ Nach einer anderen Umfrage denken 90 Prozent der Verbraucher:innen, dass Handgepäck im Ticketpreis enthalten sein sollte.¹⁸ Das ist – entgegen einiger Stimmen aus der Flugbranche¹⁹ – eine grundlegende Erwartung.

Mit Blick auf das Urteil des EuGH aus dem Jahre 2014 und dessen anhaltende unterschiedliche Interpretation durch Airlines und Reisende bedarf es nach Auffassung des vzbv endlich einer Klarstellung in der geplanten überarbeiteten Luftverkehrsdienste-Verordnung.

Forderungen

Der vzbv fordert vom europäischen Gesetzgeber, dass es eine **Standardisierung** für ein praxistaugliches Handgepäck gibt. Das Kantenmaß des Gepäckstückes sollte nach der Überzeugung des vzbv mindestens 115 Zentimeter (Länge plus Breite plus Höhe) und das Gewicht zehn Kilogramm betragen dürfen.

Dieses Gepäck muss **ohne Aufpreis im Flugpreis** enthalten sein.

3. Reisen mit Kindern und Zugangsneutralität

3.1 Reisen mit Minderjährigen

Wenn Familien oder Gruppen mit Minderjährigen einen Flug buchen, werden sie von einigen Airlines für das Zusammensitzen zur Kasse gebeten.

Die Familie und Kinder stehen unter dem besonderen Schutz der staatlichen Ordnung.²⁰ Dieser Schutz muss praktisch umgesetzt werden. Dazu gehört nach Auffassung des vzbv, dass Kinder ohne weitere Kosten gemeinsam mit ihren Familienangehörigen oder Begleitpersonen auf Reisen sitzen können. Aber auch für andere Gruppen mit Kindern muss dieser Schutz gewährt sein. Bei Schulreisen ist das aus Gründen der Aufsichtspflicht von Lehrkräften geboten.

Forderung

Der vzbv fordert, dass Minderjährige ohne zusätzliche Kosten mit ihren Begleitpersonen (etwa Eltern, Großeltern, Lehrkräfte) zusammensitzen können.

3.2 Zugangsneutrales Reisen

Nicht alle Reisenden sind in der Lage oder aus Datenschutzgründen willens, digitale Angebote wie Smartphones und Apps zu nutzen. Soweit Airlines etwa mit der Begründung der Digitalisierung ausnahmslos einen digitalen Weg anbieten oder für klassische Wege Gebühren aufrufen²¹, könnte etwa Menschen mit Behinderungen oder älteren Menschen der Zugang zu Flugreisen verwehrt

¹⁷ Consumentenbond, Panelonderzoek: Rolkoftertje moet gratis mee kunnen, 2025, [Panelonderzoek: Rolkoftertje moet gratis mee kunnen | Consumentenbond](#), 21.04.2026.

¹⁸ Euroconsumers, Packed with problems: consumers call for free and fair hand luggage rules across Europe, 2025, Seite 5 von 7, <https://www.euroconsumers.org/wp-content/uploads/2025/07/Hand-Luggage-final.pdf>, 21.04.2026.

¹⁹ Airlines for Europe, Airlines condemn MEP proposals to remove consumer choice with compulsory trolley bags, 2025, <https://a4e.eu/publications/airlines-condemn-mep-proposals-to-remove-consumer-choice-with-compulsory-free-trolley-bags/#bsCite2>, 21.04.2026.

²⁰ Vergleiche verschiedene Verfassungen europäischer Staaten, zum Beispiel Artikel 6 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland oder Artikel 39 der Verfassung des Königreiches Spanien.

²¹ Ryanair, Bordkarten sind jetzt vollständig digital, 2026, <https://www.ryanair.com/de/de/lp/entdecken/Digitale-bordkarte>, 21.04.2026.

werden oder nur verteuert möglich sein. Es kann zum Ausschluss oder zur Benachteiligung von Gruppen kommen.

Mobilität ist jedoch ein zentraler Baustein gesellschaftlicher Teilhabe und darf nicht von digitalen Hürden abhängig gemacht werden. Um Ausgrenzungen und Benachteiligungen zu verhindern, muss auch künftig für alle Reisenden – unabhängig vom Smartphone oder einer Volldigitalisierung – jede Form der Mobilität nutzbar sein. Mobilität darf nicht an das technische Geschick oder den Zugang zu technischen Geräten geknüpft werden.

Forderung

Die Luftverkehrsdienste-Verordnung muss sicherstellen, dass eine **Flugreise** auch künftig ohne die Nutzung von technischen Geräten und damit **ohne Digitalzwang** möglich ist.

Impressum

Herausgegeben von:

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 17, 10969 Berlin

T +49 30 25800-0

Mobilitaet@vzbv.de

Für den Inhalt verantwortlich:

Verbraucherzentrale Bundesverband

Stand:

April, 2026

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. ist im Deutschen Lobbyregister und im europäischen Transparenzregister registriert. Sie erreichen die entsprechenden Einträge [hier](#) und [hier](#).