

POSITIONEN - FÜR FAIREN WETTBEWERB IN DER MOBILITÄTSWIRTSCHAFT

Frankfurt am Main, den 14.08.2026

mobifair Stellungnahme zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten vom 13.05.2026.

mobifair e.V. ist ein gemeinnütziger, eingetragener Verein mit über 1.000 Mitgliedern, bestehend aus natürlichen wie juristischen Personen aus dem Bereich der öffentlichen Mobilitätswirtschaft.

Ziel von mobifair e.V. ist der Schutz von Beschäftigten und Nutzern vor unlauteren Geschäftspraktiken und Verstößen gegen Arbeitsschutz und Unfallverhütung. Ziel ist ebenfalls die Weiterentwicklung gesetzlicher Rahmenbedingungen für umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel und die Weiterentwicklung guter Beschäftigungsbedingungen in Zusammenarbeit mit Gewerkschaften und betrieblichen Interessenvertretungen.

mobifair begrüßt die europäische Initiative zur Vereinfachung der Buchung internationaler Eisenbahnreisen!

Aus Sicht von mobifair ist die Möglichkeit der Buchung vollständiger Reiseketten, vom Start- bis zum Zielort sehr zu begrüßen. Je einfacher das System, desto eher werden sich potenzielle Nutzer für die Eisenbahn als Transportmittel entscheiden. Eine Steigerung der Attraktivität der Schiene ist zur Erreichung der europäischen Klimaziele unbedingt erforderlich.

Leider ist die derzeitige Situation mit fragmentierten Angeboten der einzelnen Eisenbahnen in Europa eine der negativen Folgen des liberalisierten

Bahnmarktes. Frühere Kooperationen der großen Staatsbahnen wurden dadurch nicht mehr durchgängig verfügbar.

Grundsätzliche Anforderungen:

Stärkung der Schiene und bestehende Kooperationen unterstützen.

Wesentliches Ziel der neuen Verordnung muss es sein, das System Eisenbahn als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel Europas deutlich zu stärken. Dabei muss der Fokus auf der Stärkung der Eisenbahnunternehmen liegen, die national wie international flächendeckende Reiseangebote für Nutzer bereithalten und diese Fahrten selbst durchführen. Zur Verbesserung eines internationalen Ticketvertriebs bilden die bereits bestehenden Kooperationen dieser Eisenbahnunternehmen einen Rahmen, der fast alle Destinationen miteinander verbindet. Der Fokus sollte bei der vorliegenden Verordnung also auf der Verbesserung bestehender und funktionierender Systeme liegen.

Nutzerfreundlichkeit verbessern:

Die Nutzerfreundlichkeit der Reisenden sollte im Fokus stehen. Verfügbare Reiseangebote müssen in einfach verständlicher Form aufgezeigt werden, ein einfacher Kauf oder auch Umtausch von Tickets für die komplette Reise muss möglich sein und bei elektronischen Tickets muss die Ticketverwaltung leicht verständlich sein.

Ein notwendiger barrierefreier Ticketverkauf muss zudem auch einen ausreichende personenbedienten Vertrieb und Kundenberatung beinhalten.

Haftung:

Alle Verkäufer von Bahntickets müssen dafür haften, dass die angebotene Leistungen gegenüber den Reisenden auch eingehalten werden, unabhängig davon, ob eine Zugreise durch ein Eisenbahnunternehmen oder wie bei internationalen Reisen oft notwendig, durch mehrere Unternehmen durchgeführt wird. Dabei halten wir es für unabdingbar, dass diese Haftung für alle Anbieter von Tickets obligatorisch ist, unabhängig davon, ob der Verkauf der Reise durch ein einzelnes Eisenbahnunternehmen, oder eine Buchungsplattform erfolgt, die mehrere Eisenbahnunternehmen umfasst.

Bewertung des Verordnungsentwurfs:

Der vorliegende Entwurf löst den Ticketverkauf aus dem Gesamtangebot des Eisenbahnverkehrs heraus und ignoriert die bereits bestehenden und funktionierenden internationalen Ticketangebote, die bereits heute das Buchen internationaler Eisenbahnverbindungen fast flächendeckend ermöglichen. Die Bemühungen der bestehenden Eisenbahnunternehmen, mit einem einheitlichen Standard, dem sog. Open Sales and Distribution Model (OSDM), den Fahrkartenkauf europaweit zu vernetzen und für Nutzer europaweite Fahrten einfach buchbar zu machen, ignoriert die Europäische Kommission völlig.

Es wird also ein Problemfall definiert, der in dieser Form gar nicht besteht.

Wettbewerbsverzerrung durch Bevorteilung von Plattformunternehmen

Im vorliegenden Verordnungsentwurf enthalten ist eine **einseitige Bevorzugung von Plattformunternehmen**. Ihnen soll der Zugang zu sämtlichen Daten der Eisenbahnunternehmen gestattet werden, um die Reisen verkaufen zu können, **sie werden aber von jeglicher Haftung für die verkauften Verbindungen ausgenommen**.

Diese einseitige Positionierung zulasten der großen Eisenbahnunternehmen Europas, die zwar die hauptsächliche Verantwortung und finanziellen Aufwendungen für einen reibungslosen Betriebsablauf gewährleisten sollen, halten wir für rechtlich fraglich. Eisenbahnunternehmen müssen in der Lage sein, ihre Angebote unternehmerisch zu planen und zu vermarkten. Dazu gehört es auch, Preise frei zu kalkulieren, um Auslastungen zu steuern, Sonderangebote zu ermöglichen und kurzfristige Änderungen von Angeboten umzusetzen.

Ebenfalls können nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen realistisch und zeitaktuell Umstiegszeiten einschätzen, die bei Zugwechseln, auch durch betrieblich notwendige Änderungen oder Hindernisse erfolgen,

Werden solche Umstiegszeiten von Plattformunternehmen eher pauschal und unrealistisch kurz geplant, dann würde bei jetziger Ausrichtung der Verordnung das Risiko falscher Planungen solcher Plattformunternehmen an die haftenden Eisenbahnunternehmen durchgereicht - ganz egal, ob die Planung unrealistisch war, oder ob auch andere Beteiligten hierbei die Verantwortung tragen.

Durchreichung zusätzlicher Kosten werden öffentliche Haushalte der Kommunen belasten:

Zwar liegt der Fokus der Verordnung auf der Vermarktung grenzüberschreitender, europäischer Verkehre, doch bei einer durchgehenden Reiseplanung **vom Start- bis zum Zielort werden Nah- und Fernverkehrs genutzt** werden.

Das bedeutet, dass bei Verspätungen oder Zugausfällen von regionalen, öffentlich finanzierten Zugfahrten, ebenfalls eine Haftung für die gesamte Reisekette entsteht. Gleiches trifft ebenfalls bei der Einbindung länger laufender Regionallinien ein, die in Deutschland keine Seltenheit darstellen und durch öffentliche Ausschreibungen vergeben werden.

Die **zusätzlichen Risiken werden von den Bewerbern dann zusätzlich zu kalkulieren sein und verursachen bei Einpreisung** in den Angeboten höhere Kosten.

Der Verkäufer der Tickets sammelt die Entgelte ein - wo und für wie lange?

Ebenfalls zu überdenken ist, dass gerade in Deutschland zahlreiche Verkehrsleistungen, teils mehrere Hundert Kilometer lang, auch grenzüberschreitend und eingebunden in europäische Verkehre, regionale Verkehrsleistungen durchgeführt werden, die mit öffentlichen Mitteln bezuschusst werden. Die Ticketentgelte bei den derzeit fast ausschließlich abgeschlossenen Bruttoverträgen gehen derweil umgehend an die Aufgabenträger.

Werden Tickets durch Plattformen verkauft, die solche Verkehrsleistungen beinhalten, dann stellt sich die Frage, wann und in welcher Form diese den Aufgabenträgern abzuführenden Entgelte dann zugeleitet werden. Ebenfalls zu klären ist, wo und wie diese Mittel inzwischen verwaltet werden und ob diese Anbieter die nationalen und europäischen Sicherheitsvorgaben entsprechen.

Ein aus unserer Sicht unzulässiger Eingriff in die unternehmerische Freiheit von Eisenbahnunternehmen, wie auch in öffentliche Verträge zum Vertrieb von Tickets im Regionalverkehr ist ein europäischer Eingriff die Verhandlung und Abschluss von Verträgen zur Kooperation oder Zahlung von Provisionen zwischen Eisenbahnunternehmen oder auch zwischen Eisenbahnunternehmen und Plattformunternehmen.

Resume:

Der vorliegende Entwurf legt nach Auffassung von mobifair den Fokus auf eine einseitige Bevorteilung von Plattformunternehmen, belässt den Gesamtaufwand und das wirtschaftliche Risiko jedoch einseitig bei den großen Eisenbahnunternehmen. Doch auch der zusätzliche Aufwand für kleinere Eisenbahnunternehmen bleibt unberücksichtigt. Ebenfalls unberücksichtigt bleibt, dass bei verzahnten Verkehren einer Reise auch öffentlich geförderte Verkehre, mit eigenen Vorgaben zum Vertrieb, den Fahrpreisen und Rückfluss der Ticketeinnahmen Eingriffe in die Öffentlichen Aufträge und Haushalte erfolgen. Weder den aktiven Eingriff in unternehmerische Belange der Vermarktung profitabler Verkehre, aber auch der Eingriff in die Ausgestaltung öffentlicher Aufträge, halten wir für rechtlich haltbar.

Die vorgelegten Veränderungen des europäischen Ticketverkaufs halten wir zudem auch nicht für notwendig. Es bestehen bereits weitreichende Kooperationen zwischen den maßgeblichen Eisenbahnunternehmen. Diese gilt es nun auszuweiten, um möglichst alle Marktteilnehmer zu erfassen. Dies sollte im Interesse aller Marktteilnehmenden sein und mobifair geht davon aus, dass die bestehenden Marktmechanismen hierzu auch ausreichend sind.

Insgesamt lehnen wir die einseitige Bevorteilung von Plattformunternehmen, die keinerlei Verkehrsleistung erbringen und sich von jeglichem Risiko entledigen gänzlich ab und halten den Verordnungsentwurf in der vorgelegten Form für nicht annehmbar.