

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über *multimodales Buchen* und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009

I. Einleitung

Die deutsche Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist Europas größte Gewerkschaft für Beschäftigte im Bahnbereich und vertritt mehr als 185.000 Mitglieder. Im Folgenden nehmen wir Stellung zu dem oben genannten Vorschlag.

Generell befürworten wir die Bemühungen der Europäischen Kommission, die Transparenz über multimodalen Reisemöglichkeiten mit mehreren Verkehrsunternehmen in Europa zu verbessern. Ebenso wie die Kommission sind wir überzeugt, dass die Fahrgäste über multimodale Reiseoptionen besser informiert werden müssen. Diese Reiseoptionen sollen Reisen mit Flugzeugen, Bahnen, Bussen und Schiffen beinhalten, aber auch um den städtischen Verkehr mit Straßen und U-Bahnen sowie Sharing-Angebote und On-Demand-Dienste ergänzt werden.

Das Ziel dieser Verbesserung sollte es sein, den grenzüberschreitenden nachhaltigen Eisenbahnverkehr in Europa zu stärken und ihn benutzungsfreundlicher sowie attraktiver zu gestalten, damit möglichst viele Bürger:innen diese gute, umweltfreundliche und bezahlbare Alternative zum Luft- und

Straßenverkehr nutzen.

Bezüglich des Vertriebs der Verkehrsprodukte weisen wir auf unsere Stellungnahme zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Parlaments und des Rates über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten vom 12.08.2026 hin.

II. Bewertung

Der Fokus der Europäischen Kommission allein auf multimodales Buchen und den Bahnfahrkartenverkauf greift zu kurz. Eine wirkliche Verbesserung der Mobilität für die Fahrgäste lässt sich nicht nur über bessere „multimodale digitale Mobilitätsdienste“ (MDMS) erreichen. Ohne massive Investitionen in Schienenwege und Züge, d. h. in ein besseres Reiseangebot für die Fahrgäste, nutzt die beste multimodale Buchungsplattform nicht viel.

Der flächendeckende, benutzungsfreundliche Ausbau und die Priorisierung der Schiene in Europa sind unerlässlich für das Erreichen der europäischen Klimaziele. Denn: Die Schiene ist der klima- und umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Sie leistet schon heute einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität, zum Klimaschutz, zur Gesundheit und zur Vermeidung weiterer Flächenversiegelung.

Für die leistungsfähige Schienenanbindung der europäischen Regionen sind insbesondere eine gut ausgebaute und zuverlässige Schieneninfrastruktur sowie eine grenzüberschreitende Planung von Eisenbahninfrastrukturen und -investitionen unerlässlich.

Die Ursachen der derzeitigen Fragmentierung des europäischen Mobilitätmarktes, inklusive der Fahrplanauskünfte und des Fahrkartenverkaufs, liegen in der europäischen Verkehrspolitik, die u.a. infolge der Liberalisierung und des Wettbewerbs entstanden ist. Jedes Unternehmen ist berechtigt, eigene Dienstleistungen zu entwickeln.

Kund:innen nutzen zunehmend integrierte Plattformen, die das Angebot verschiedener Mobilitätsdienstleister bündeln, das sind z. B. kommunale Apps wie die BVG-App Jelbi in Berlin oder die App HVV Switch in Hamburg, in die der öffentliche Verkehr integriert ist. Auch die großen Staatsbahnen

haben Reise-Apps entwickelt, z. B. den Navigator der Deutschen Bahn, der Reiseauskünfte und Tickets für den Nah- und Fernverkehr sowie für U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Sharing-Dienste bietet. Diese App informiert dazu in Echtzeit über Änderungen wie Verspätungen und Gleiswechsel, die aktuelle Wagenreihung und weitere Fahrtdetails. Kommerzielle Anbieter wie z. B. Google informieren teilweise über die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs und auch Sharing-Angebote.

Die Behebung dieser Fragmentierung durch eine mögliche neue Regulierung der Buchung von multimodalen Reisen über externe Plattformen, die mit den von den tarifgebundenen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen bereits entwickelten Apps für ganz Europa im Wettbewerb stehen, stellt eine große Herausforderung dar und birgt Risiken – sowohl für die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen und ihre Geschäftsmodelle als auch für die Fahrgäste.

Nach unserer Auffassung liegt der Schlüssel für die Verbesserung der Bereitstellung von Informationen über multimodale Reisemöglichkeiten und einer Verlinkung zum internationalen Fahrkartenverkauf an die Verkehrsunternehmen in einer besseren Zusammenarbeit: einerseits der Bahnen untereinander; andererseits zwischen den Bahnen und anderen Mobilitätsdienstleistern.

Diese Zusammenarbeit muss in Bezug auf Datenzugang und Provisionsregelungen fair, angemessen und diskriminierungsfrei sein, um ein *Level Playing Field* im Online-Vertrieb von multimodalen Fahrkarten zu schaffen (FRAND-Prinzipien: *Fair, Reasonable and Non-Discriminatory*). Suchergebnisse müssen nach **neutralen Kriterien – verbindlich für alle** – möglich sein. Nur auf diesem Wege kann der internationale Fahrkartenverkauf – ebenso wie das grenzüberschreitende multimodale Reiseangebot – weiter verbessert werden.

Nach unserem Kenntnisstand wurden deutliche Verbesserungen beim Buchen internationaler Reisen bereits innerhalb des geltenden gesetzlichen Rahmens durch die europäischen Bahnen dank des technischen Standards *Open Sales und Distribution Model* (OSDM) erreicht.

Damit das auch zukünftig gelingt, müssen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr hergestellt werden – bezüglich der Besteuerung, der Gebühren für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Berücksichtigung externer Kosten für die Umwelt und die Gesellschaft.

Heute verschafft die Befreiung von der Kerosinsteuer auf internationalen Flügen sowie der Verzicht auf die Mehrwertsteuer bei grenzüberschreitenden Tickets den Fluggesellschaften erhebliche Preisvorteile gegenüber dem internationalen Schienenfernverkehr. Außerdem müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden gefahrenen Kilometer Schiene eine Nutzungsgebühr zahlen (Trassenpreis). Steigende Trassenpreise belasten massiv die Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs.

Durch eine jahrelange Unterfinanzierung ist das Schienennetz in Deutschland sanierungsbedürftig und überlastet. Die Folgen sind Kapazitätsengpässe und Unpünktlichkeit. Das erschwert massiv die Einhaltung der Fahrpläne für multimodale Reisen.

III. Wichtige Aspekte

III a. Personenbediente Beratung zu multimodalen Reisen und der personenbedingte Fahrkartenverkauf muss beibehalten werden

Im Zeitalter der Digitalisierung gewinnt der Fahrkartenkauf über das Internet immer größere Bedeutung. Inzwischen ist der internetbasierte Vertrieb zum wichtigsten Vertriebskanal für Mobilitätsdienstleister geworden. Digitale Fahrkartenlösungen sind daher zweifellos ein zentraler Bestandteil der Modernisierung des Schienenpersonenverkehrs, sie können jedoch den Verkauf physischer Fahrkarten nicht vollständig ersetzen. Denn viele Fahrgäste – etwa Personen mit eingeschränkten digitalen Kompetenzen, Tourist:innen, die mit lokalen Systemen nicht vertraut sind, und Menschen mit komplexeren Anliegen – sind weiterhin auf Fahrkartenschalter und persönliche Beratung in Bahnhöfen angewiesen.

Selbst in Zeiten digitaler Angebote ist die persönliche Unterstützung durch erfahrene Servicemitarbeitende oft der beste Weg, eine Reise zu planen oder individuelle Fragen zu klären. Gut ausgebildete Berater:innen in den Reisezentren, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten mit einem vielfältigen Mobilitätsangebot, leisten täglich wertvolle Unterstützung für die Fahrgäste. Dieser Service muss erhalten bleiben.

Im Fernverkehr in Deutschland führt der ständig wachsende Preisdruck zunehmend zur Schließung von Reisezentren, was den Abbau qualifizierter Arbeitsplätze zur Folge hat. Im Nahverkehr ist bei

Ausschreibungen häufig der Preis das ausschlaggebende Vergabekriterium – zulasten eines qualitativ hochwertigen Beratungs- und Verkaufsangebots für die Fahrgäste, aber auch zulasten qualitativ hochwertiger Arbeitsplätze im Vertrieb.

Der Preisdruck im Ausschreibungswettbewerb sorgt zudem dafür, dass Verkaufsstellen zunehmend als Agenturen von externen Partnern betrieben werden. Auch hier bleiben die bahneigenen Reiseberater:innen am Ende auf der Strecke.

Die Beibehaltung personenbedienter Fahrkartenschalter in Bahn-Reisezentren ist zudem unerlässlich, um ein inklusives und barrierefreies Eisenbahnsystem zu gewährleisten, das allen Nutzer:innen gerecht wird. Daher sollten die Vertriebsdienstleister aller Eisenbahnverkehrsunternehmen einen personenbedienten Fahrkartenverkauf zu einheitlichen und diskriminierungsfreien Konditionen ermöglichen.

III b. Risiken für Verbraucher:innen

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten, um die Angebote von Bahn, Bus und weiteren Mobilitätsdiensten besser zu vernetzen und insbesondere in Regionen mit geringer Verkehrsdichte neue, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zu entwickeln.

Dabei ist es jedoch entscheidend, dass solche neuen Angebote sinnvoll in das bestehende nachhaltige Bahn- und Bus-Angebot integriert werden und dieses ergänzen. Eine Kannibalisierung von Verkehrsdiensten, die im Rahmen der Daseinsvorsorge und der flächendeckenden Bedienung durch tarifgebundene Unternehmen erbracht werden, wäre weder im Sinne der Kund:innen noch der Beschäftigten.

Ein weiteres Risiko im Bereich des Fahrkartenvertriebs ergibt sich durch die potenzielle Rolle großer, außerhalb Europas ansässiger Technologieunternehmen– insbesondere im Hinblick auf den Zugang zu Daten und die Kontrolle über digitale Plattformen:

„Große Internet-Unternehmen und marktmächtige Plattformen führen beispielsweise zu einem erheblichen strukturellen Ungleichgewicht zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher, die regelmäßig nicht auf die Angebote der Plattformen verzichten können bzw. wollen. So bestehen

aufgrund der massenhaften Erhebung und Nutzung von Verbraucherdaten ein erhebliches informatorisches und ökonomisches Machtgefälle sowie Sicherheitsrisiken.“¹

Wenn große Technologieunternehmen die multimodale Buchung und Fahrkartenausstellung dominieren, drohen eine übermäßige Abhängigkeit von externen, gewinnorientierten Privatunternehmen, Datenschutzbedenken sowie ein Verlust an IT-Kompetenz und qualifizierten Arbeitsplätzen in diesem Bereich in den europäischen Verkehrsunternehmen. Als Konsequenz würde die Reduzierung des Angebotes drohen, was einen erheblichen Nachteil für die Fahrgäste bedeuten würde.

Um die Integrität öffentlicher Verkehrsleistungen zu wahren und digitale Souveränität sowie Arbeitsplätze im Eisenbahn- und Verkehrsbereich langfristig zu sichern, müssen die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen weiterhin die Kontrolle über ihre Fahrkarten- und Kundendaten behalten.

III c. Risiken für die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen

Die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen müssen internationale und multimodale Tickets selbst diskriminierungsfrei anbieten und vertreiben. Grundlage hierfür sollten vertragliche Vereinbarungen sein, die zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen ausgehandelt werden.

Der Vertrieb ist ein wesentlicher Bestandteil der Wertschöpfungskette eines Unternehmens. Er ist direkt für die Kommunikation und Interaktion mit den Kund:innen verantwortlich und hilft dabei, deren Bedürfnisse zu verstehen und passende Produkte oder Dienstleistungen anzubieten.

Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen dürfen ihren Vertrieb daher nicht an externe Vermittlungsplattformen auslagern. Andernfalls würden sie die unmittelbare Nähe zu ihren Kund:innen verlieren – ebenso wie das wertvolle Feedback, das für die Weiterentwicklung ihrer Produkte und für fundierte strategische Entscheidungen unerlässlich ist. Zudem würde durch die Auslagerung des Vertriebs ein wesentlicher Teil interner Wertschöpfung entfallen.

Damit gingen finanzielle Mittel verloren, die dringend für Investitionen in das Eisenbahn- und

¹ Verbraucherpolitischer Bericht der Bundesregierung 2024, [Bundestagsdrucksache 20/14100](#).

Verkehrssystem sowie für den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen benötigt werden. Das Angebot müsste dann zum Nachteil der Fahrgäste reduziert werden.

Die Verpflichtungen des Verordnungsvorschlags schränken die unternehmerische Autonomie der Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen beim Vertrieb ein. Sie greifen in die Geschäftsmodelle der Unternehmen ein und führen zu einer Überregulierung, die mehr Bürokratie schafft als reduziert.

Der bürokratische Aufwand würde steigen, wenn es um die Klärung der Verantwortlichkeiten, Haftung und Durchsetzung der Verordnung geht. Das würde den gesamten Schienenverkehrsmarkt schwächen.

III d. Informationsbereitstellung über multimodale Angebote und Datenschutz

Um echte Verbesserungen für die Kund:innen zu erzielen, muss die digitale Buchung und Fahrkartenausstellung sämtliche Züge, verschiedene Verkehrsmittel sowie alle Preisvarianten – inklusive eventueller Sonderangebote, Ermäßigungen und Vergünstigungen – beinhalten. Auch Informationen zu Umstiegen, Fußwegen, Verspätungen und Ausfällen müssen in Echtzeit bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollten Angaben zur Wagenreihung und Auslastungsprognose enthalten sein, um eine möglichst komfortable Reiseplanung zu ermöglichen.

Beim Online-Fahrkartenverkauf ist die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) strikt einzuhalten. Insbesondere gilt dies für den Grundsatz der Datenminimierung: Es dürfen nur solche Kund:innendaten abgefragt werden, die für den Buchungsprozess tatsächlich erforderlich sind.

Ein explizites Verbot der Verhaltens- und Leistungskontrolle von Fahrpersonal muss garantiert werden.

III e. Möglichkeiten für Plattformangebote unter Beachtung des geltenden EU-Rechts

Um die Bedeutung einer auferlegten Marktöffnung für digitales Ticketing, den Markteintritt von Plattformunternehmen im Bereich multimodales Buchen und Fahrkartenverkauf sowie die Auswirkungen potenziell vorgegebener Rabattierungen besser zu verstehen, muss zunächst die Organisation des Eisenbahnmarktes in Europa verdeutlicht werden.

Der europäische Eisenbahnmarkt ist sehr vielschichtig strukturiert. Nationale sowie grenzüberschreitende Verkehre können als sogenannte *Open Access*-Verkehre organisiert sein.

Alternativ können sie aber auch als konzessionierte Verkehre mit der Gewährung ausschließlicher Rechte oder als Verkehrsdienstleistungsaufträge im Sinne der PSO-Verordnung durchgeführt werden. Die Anbieter dieser Verkehre sind vielfältig: von privaten Einzelunternehmen über börsennotierte Konzerne bis hin zu Unternehmen in öffentlichem Eigentum von Staaten, Regionen oder Kommunen.

Bei Open Access-Verkehren liegt das wirtschaftliche Risiko vollständig beim jeweiligen Unternehmen – unabhängig davon, ob es sich dabei um ein privates, börsennotiertes oder öffentliches Unternehmen handelt. Eingriffe in die Struktur oder die Gestaltung von Ticketpreisen, oder aber in Vereinbarungen zwischen unterschiedlichen Unternehmen zur Gestaltung längerer und grenzüberschreitender Verkehre stellen aus Sicht der EVG einen Verstoß gegen Art. 15 der EU-Grundrechtecharta (Berufsfreiheit und Recht zu Arbeiten) sowie gegen Art. 16 der Grundrechtecharta (Unternehmerische Freiheit) dar. Außerdem bestünde ein Verstoß gegen die Dienstleistungsfreiheit, festgeschrieben in Art. 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Bei bezuschussten oder konzessionierten Verkehren sind regulatorische Vorgaben zur Ticketvermarktung über Plattformanbieter rechtlich grundsätzlich möglich. Sie greifen aber in die Preisgestaltung von Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen ein, die bestimmte Angebote oder Ticketpreise für ihre wirtschaftliche und ihre verkehrsplanerische Grundlage benötigen. Die Folge könnten Einstellungen von Verkehren oder eine Steigerung öffentlicher Kosten sein.

III h. Risiko einer Verlagerung der Haftung

Eine weitere rechtliche Herausforderung ergibt sich aus der Haftungsfrage bei sogenannten Reiseketten, die aus mehreren Teilverbindungen verschiedener Anbieter bestehen. Wird eine solche Reisekette durch Verspätungen oder Zugausfälle unterbrochen, so haftet – ähnlich wie bei Pauschalreisen – der Anbieter der Gesamtleistung.

Der Verordnungsvorschlag geht auf die Haftungsfrage nicht ein.

Wird beispielsweise eine grenzüberschreitende Reise über eine App eines Verkehrsunternehmens gebucht, dessen Gebiet die Reise nicht beinhaltet, darf dieses Unternehmen nicht haften, sondern die Unternehmen, die an der Reisekette beteiligt sind. Solche Haftungsfragen müssen zwischen den

beteiligten Unternehmen vertraglich geregelt werden. Auch zwischen den Unternehmen und den Infrastrukturbetreibern, da die Einhaltung des Fahrplans vom Zustand und Verlässlichkeit der Infrastruktur abhängt.

Eine obligatorische EU-weite Markttöffnung für Plattformanbieter, die die Haftung von den Plattformen vollständig auf die Eisenbahnbetreiber verlagern würde, muss abgelehnt werden, da dies gegen bestehende EU-Vorschriften verstoßen würde. Die Haftung darf nicht vom Vertragsverhältnis entkoppelt werden. Die Haftung der Verkehrsunternehmen, die die Leistung erbringen, und die Haftung der Plattformen, die nur als Vermittler agieren, müssen eindeutig definiert werden. Plattformen müssen regulatorisch verpflichtet werden, das volle Risiko mitzutragen (z.B. Verpflichtungen bei Zugverspätungen, Fahrgastrechten und der Abdeckung unrentabler Strecken im ländlichen Raum), anstatt nur als reine Vermittler zu agieren und daran zu verdienen.

Eine rechtlich und wirtschaftlich tragfähige Lösung können Plattformangebote dann darstellen, wenn sie grenzüberschreitende Ticketlösungen in vertraglicher Partnerschaft mit den beteiligten Verkehrsunternehmen anbieten und sich über zusätzliche Servicegebühren finanzieren. Hierdurch ließen sich auch Haftungsfragen in Bezug auf Reiseketten abbilden. Eine solche Plattformlösung – als Ergänzung zu den bestehenden Angeboten kooperierender Unternehmen – könnte verkehrsmittelübergreifend angeboten werden, wäre rechtlich unbedenklich und könnte einen echten Mehrwert für die Nutzer:innen bieten.

MDMS-Plattformen müssen regulatorisch verpflichtet werden, das volle Risiko mitzutragen (z.B. Verpflichtungen bei Zugverspätungen, Fahrgastrechten und der Abdeckung unrentabler Strecken im ländlichen Raum), anstatt nur als reine Vermittler zu agieren und daran zu verdienen.

III i. Risiko für Beschäftigte bei den Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen

Eine Markttöffnung im Rahmen von „multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten“ (MDMS) muss zwingend an soziale Klauseln, den Erhalt von Tarifverträgen und strikte Garantien beim Arbeitnehmerdatenschutz gekoppelt werden, damit die Digitalisierung des Verkehrs nicht auf dem Rücken des Personals ausgetragen wird.

Plattformanbieter unterliegen in der Regel keinen Tarifverträgen. Mit der neuen Regulierung wird eine schleichende Verlagerung von Arbeitsplätzen im Kundenservice und Vertrieb hin zu prekären, nicht tarifgebundenen Digital-Arbeitsplätzen bei den Plattformen ermöglicht. Öffentlich finanzierte und sozial verträgliche Tarife für Beschäftigte der Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen könnten durch die rein gewinnorientierten Algorithmen privater MDMS-Anbieter unter Druck geraten.

Digitale Ticket-Plattformen dürfen den klassischen, persönlichen Kundenservice an Bahnhöfen nicht verdrängen. Der digitale Wandel darf nicht als Vorwand für den Abbau von Bahnhofspersonal genutzt werden.

MDMS-Plattformen dürfen nur dann Zugang zu den Daten und Systemen der Verkehrsunternehmen erhalten, wenn sie sich zu den gleichen sozialen Standards, Tarifverträgen, Fahrgastrechten und Gemeinwohlorientierungen/Daseinsvorsorge bekennen, die auch für die klassischen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen gelten.

MDMS-Plattformen müssen rechtlich so reguliert werden, dass sie nicht als reine Vermittler agieren und jegliche Verantwortung für Arbeitsbedingungen (wie z. B. bei Lieferdiensten) von sich weisen können.

Buchen Kunden eine Reisekette (z. B. eine Kombination aus DB-Fernverkehr, Regionalbus und E-Fahrrad/Scooter) über eine Drittplattform, entstehen bei Verspätungen komplexe Haftungsfragen. Das Zugbegleitpersonal und die Mitarbeiter:innen in den Bahn-Reisezentren als Ansprechpartner:innen vor Ort würden damit konfrontiert, den Unmut der Kund:innen direkt abzufangen, welche ihre Reise über eine externe App eines privaten MDMS-Anbieters gebucht wurde. Das würde in einer massiven Überlastung des Kundenservices resultieren.

Gewinne aus dem Ticketvertrieb müssen im „System Schiene“ verbleiben und in das System investiert werden. Auch digitale Plattformen müssen an den Kosten für Infrastrukturunterhalt und Personalausbildung beteiligt werden.

IV. *Fazit und Empfehlungen*

Wir sehen den aktuellen Vorschlag für die VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über multimodales Buchen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 80/2009 kritisch, ähnlich kritisch sehen wir den aktuellen Vorschlag für die VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten.

Wir fordern eine grundsätzliche Überarbeitung im Sinne der in unseren Stellungnahmen genannten Hinweise.

Wir fordern die politischen Entscheidungsträger:innen auf, einen sozial verantwortlichen und fahrgastorientierten Ansatz für den Fahrkartenverkauf von multimodalen Reisen zu verfolgen. Es gilt sicherzustellen, dass Eisenbahn- und Verkehrsbeschäftigte, Reisende sowie Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen von einem fairen und funktionsfähigen System profitieren.

Neue digitale Möglichkeiten sollen genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlusssicherung, Tarifsysteme und Vertriebswege besser zu organisieren und zu vernetzen.

Diese Aufgabe muss weiterhin bei den Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen liegen – nicht bei branchenfremden, profitorientierten Plattform-Unternehmen/MDMS-Anbietern, die keinerlei Haftungsrisiko tragen. Die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen sollen ihre Informations- und Vertriebssysteme gemeinsam weiterentwickeln und optimieren.

Im Bereich der Open Access-Verkehre auf der Schiene lehnen wir eine verpflichtende EU-weite Marktöffnung für Plattformanbieter mit einer Haftungsverlagerung dieser Anbieter auf die Verkehrsunternehmen als klaren Verstoß gegen geltendes EU-Recht ab.

Ebenso lehnen wir im Bereich der konzessionierten oder bezuschussten Verkehre eine Trennung von Verkehrsdurchführung und Ticketvertrieb ab. Solche zusätzlichen Schnittstellen führen ausschließlich zu Nachteilen für Kund:innen und Beschäftigte.

Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs vom Besitz oder Zugang zu technischer Ausstattung abhängig gemacht wird. Es muss stets möglich sein, sich persönlich

beraten zu lassen und Fahrkarten in Reisezentren barrierefrei sowie niederschwellig per Bar- oder Kartenzahlung zu erwerben.

Ergänzende Mobilitätsangebote wie Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing sind auszubauen und bestmöglich mit dem öffentlichen Verkehr zu verzahnen – auch außerhalb von Innenstädten und großen Ballungsräumen.

Die Fahrgastrechte in der EU müssen angeglichen und der Fahrkartenverkauf für grenzüberschreitende Verbindungen deutlich vereinfacht werden. Hier ist eine enge Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen gefordert.

Der Vertrieb muss auch zukünftig in der Verantwortung der Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen liegen. Die Europäische Kommission darf nicht zulassen, dass dieser externen, profitorientierten Plattformbetreibern überlassen wird.

Wir als EVG sind überzeugt: Die Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen in Europa brauchen mehr Kooperation statt Wettbewerb, um zukunftsfähig und attraktiv für alle zu werden.