Aktuelle News

EU-Fluggastrechte angepasst

Oktober.2026

Das ändert sich mit der neuen EU-Verordnung ab Oktober 2027

Der Artikel ersetzt keine Rechtsberatung, sondern stellt nur eine Interpretation der Änderungen dar.

Lange wurde in der EU um eine Reform der Fluggastrechte gerungen, die zuerst 2005 in Kraft getreten sind – und seitdem fast unverändert gelten. Nun wird es immer konkreter. Im Juni wurden die wichtigsten Eckpunkte der neuen Verordnung kommuniziert, jetzt steht der Gesetzestext. Und der gibt Einblick in viele Details, die bisher fehlten.

Die vollständige Veränderungsverordnung ist **hier** auf Europa.eu einsehbar. Die neuen Fluggastrechte gelten dann ab dem 23. Oktober 2027. Und zwar wie gewohnt für weltweite Flüge einer EU-Airline sowie alle Flüge abgehend von der EU (+ Norwegen, Schweiz, Island).

Zusammengefasst die wichtigsten Aspekte der neuen Verordnung. Und dabei besonderen Wert auf die Veränderungen zum Status quo gelegt. Für Verbraucher wird dabei nicht alles besser.

Grundlegende Regelungen bleiben erhalten

Das Positive zuerst: Die wichtigsten Regeln in Bezug auf Entschädigung bleiben erhalten. Wenn ein Anrecht auf Kompensation für Flugausfall oder -verspätung besteht, so gibt es weiterhin:

- 250€ für Flüge ≤ 1.500 Kilometer
- 400€ für Flüge zwischen 1.500 und 3.500 Kilometern (sowie längere Flüge innerhalb der EU)
- 600€ für alle übrigen Langstreckenflüge

Auch die Versorgungsleistungen wie Mahlzeiten bei langer Verspätung und ggf. Hotelübernachtungen bleiben größtenteils bestehen, es gibt aber Änderungen im Detail.

Preistransparenz: Preise müssen großes Handgepäck beinhalten

Im Laufe der letzten Jahre haben die Airlines ihre Inklusivleistungen immer weiter zusammengestrichen. Selbst Lufthansa, Air France, KLM, Finnair, … bieten im günstigsten Tarif nur noch ein Personal Item an. Ein großes Handgepäckstück kostet extra (und nochmals mehr, wenn es erst am Boarding-Gate auffällt). Entgegen zwischenzeitlicher Planungen werden solche Tarife nicht verboten. Die EU möchte aber zumindest die Preistransparenz verbessern: So dürfen Airlines (und Vermittler) nur noch mit Preisen werben, die ein großes

Stück Handgepäck (z.B. einen Trolley) und ein Personal Item beinhalten. Die Airline hat das Recht, das Handgepäckstück im Flugzeugrumpf zu verstauen, wenn z.B. der Platz in der Kabine nicht reicht. Das muss dann aber kostenlos geschehen.

Beim Angebot oder der Veröffentlichung von Flugpreisen werden vor dem Beginn eines Buchungsvorgangs standardmäßig die Flugpreise angezeigt, die ein Handgepäckstück umfassen. Dieser Absatz hindert Luftfahrtunternehmen oder Vermittler nicht daran, Fluggästen, die freiwillig ohne Handgepäck reisen, preislich abweichende Angebote zu unterbreiten.

EU-Verordnung 2026/2202, Artikel 11a

Fluggesellschaften steht es frei, Tarife ohne großes Handgepäck anzubieten. Mit diesen Preisen dürfen sie aber nicht mehr werben, d.h. sie können erst bei der Tarifauswahl zusätzlich angezeigt werden. Das dürfte das schleichende Ende solcher Tarife sein. Denn letztlich geht es den Airlines ja nur darum, im Preisvergleich besser da zu stehen – und dann bei den Zusatzleistungen abzukassieren.

Wie groß und schwer das große Handgepäck sein darf, schreibt die Verordnung nicht zu. Zwischenzeitig war von 100 cm Bandmaß und max. 7 kg die Rede. Einzig das Personal Item wird in der Größe definiert: 40 x 30 x 15 cm – oder alles, was unter den Vordersitz passt.

Positive Änderungen

Das Thema Handgepäck wurde in den Kommentaren zuletzt kontrovers diskutiert und es gibt auch Stimmen dagegen.

Klar positiv sind folgende Änderungen:

- **Kostenlose Namensberichtigung:** Im Falle von Tippfehlern oder z.B. bei geändertem Namen durch Hochzeit, müssen Airlines den Namen kostenlos berichtigen. Das gilt explizit nicht für die Übertragung eines Tickets auf andere Personen. (Artikel 12a)
- **Recht auf Zusammensitzen:** Wer mit einem Kleinkind, einer Schwangeren oder einem Menschen mit Behinderung unterwegs ist, hat Anrecht auf eine kostenlose Sitzplatzreservierung, um zusammenzusitzen. Außerdem muss dieser Personengruppe (sowie Personen mit Kinderwagen oder Assistenzhund) ein Priority Boarding angeboten werden. (Artikel 11)
- **Verspätungsbegründung:** Im Falle von Flugverspätung oder -ausfall muss Fluggästen explizit der Grund dafür genannt werden
- **Kein App- oder Registrierungszwang:** Der Online Check-in muss auch ohne Verwendung einer App & ohne Registrierung möglich sein. Airlines müssen kostenlose gedruckte Bordkarten bereitstellen (wenn der Gast online eingecheckt hat) (Artikel 11b)

- **Rückflug auch bei No-Show des Hinflugs gültig:** Wer einen Hin- und Rückflug gebucht hat, und den Hinflug nicht genutzt hat, muss auf dem Rückflug trotzdem befördert werden. Kostenfrei. (Artikel 4, Abs. 5)
- **Anspruch auf Zwischenstopp:** Wer eine Reise mit längerem Zwischenstopp an einem Flughafen gebucht hat, kann bei Umbuchung auf diesen Zwischenstopp bestehen. Das heißt, er kann eine Alternativbeförderung über einen anderen Flughafen ggf. ablehnen (Artikel 8, Abs. 4):
- **Tarmac Delay Plan:** Kommt es bei Verspätungen auf dem Vorfeld, so müssen Airlines kostenlos Wasser bereitstellen und Passagiere nach spätestens 2 Stunden aussteigen lassen. In den USA ist es bereits üblich, dass Airlines einen Tarmac Delay Plan für solche Fälle erstellen. Die Lufthansa hat dieses Jahr Negativschlagzeilen verursacht, als 500 Passagiere die Nacht im Flieger auf dem Flughafen München verbringen mussten. (Artikel 6a)

Negative Änderungen

Nicht alles wird besser. In folgenden Situationen wird die Position der Passagiere geschwächt:

- **Erstattung für Ersatzbeförderung auf 400% begrenzt:** Prinzipiell schuldet die Airline bei annulliertem Flug weiterhin eine kostenlose, schnellstmögliche Ersatzbeförderung. Wenn die Airline diese nicht anbietet, kann der Kunde nach 3 Stunden selbst einen Ersatz buchen. Allerdings muss die Fluggesellschaft dies nur bis zu einem Höchstbetrag von 400% des ursprünglichen Tickets erstatten. Wenn das Ticket teurer ist, bleibt der Kunde auf der Preisdifferenz sitzen. Unklar ist, wie es bei Meilentickets aussieht.

- **Entschädigung kann um 50% gekürzt werden:** Bislang kann eine Airline die Ausgleichszahlung um 50% kürzen, wenn sie eine Alternative bereitstellt, die innerhalb von 2h (< 1.500 km), 3h (< 3.500 km) oder 4h (> 3.500 km) das Ziel erreicht. Künftig wird die Grenze unabhängig von der Flugdistanz auf 4 Stunden angehoben. Selbige Kürzung gilt auch bei Verspätungen unter 4 Stunden (bislang nur für die Alternativbeförderung nach Stornierung). (Artikel 7 Abs. 2)

- **Nur noch 9 Monate Zeit:** Anträge auf Entschädigung müssen künftig innerhalb von 9 Monaten ab dem Abflugdatum eingereicht werden. Bislang galt in Deutschland die gesetzliche Verjährungsfrist von mind. 3 Jahren. (Artikel 7, Abs. 9)

- **Maximal 3 Hotelnächte:** Bei außergewöhnlichen Umständen muss die Airline für maximal drei Hotelübernachtungen aufkommen. Mit ein paar Ausnahmen für z.B. Personen mit besonderen Bedürfnissen. (Artikel 9, Abs. 6)

- **Neue Definition der *Ankunftszeit*:** Bislang wurde nach Gerichtsurteilen der Zeitpunkt der Türöffnung als Ankunftszeit zugrunde gelegt. Jetzt zählt bereits der Zeitpunkt, an dem die Parkbremsen gesetzt werden (On-Block-Zeit). Das macht wohl in der Praxis nur wenige Minuten aus, kann aber im Zweifel die Entschädigung kosten. (Artikel 1, Abs. 2 Buchst. d Ziff. x)

Weitere Änderungen

Damit noch nicht genug. Folgende Änderungen sind weder klar negativ, noch positiv:

- **Umsetzung vieler Gerichtsurteile:** Viele Gerichtsurteile aus den letzten zwei Jahrzehnten werden nun in die Verordnung umgesetzt. Beispielsweise war die Entschädigung laut Verordnung nur für annullierte Flüge und Denied Boarding vorgesehen. Erst Gerichtsurteile haben die Rechte insofern erweitert, dass es auch bei Flugverspätung bis zu 600€ Entschädigung gibt. Das führt nicht direkt zu einer besseren Ausgangslage für Verbraucher. Es ist aber für Reisende aus der Schweiz von Vorteil. Denn die Schweiz übernimmt zwar die EU-Fluggastrechte, ist aber nicht an die Rechtsprechung des EuGH gebunden.

- **Klarstellung zur Downgrade-Entschädigung:** Bei einem Downgrade schulden Airlines eine Erstattung von bis zu 75% des Ticketpreises exklusive „Steuern und Gebühren“. Einige Airlines waren bisher der Meinung, dass Treibstoffzuschläge nicht erstattet werden müssen. Die Verordnung regelt jetzt: „Der in diesem Artikel genannte Flugpreis umfasst nicht die auf dem Flugschein ausgewiesenen Steuern und Gebühren, unter der Voraussetzung, dass die Steuern und Gebühren weder dem Grunde noch der Höhe nach von der Beförderungsklasse abhängen, für die der Flugschein erworben wurde.“ (Artikel 10)

- **Genauere Definition für außergewöhnliche Umstände:** Die neue Verordnung enthält (Anhang 1) eine Liste mit Gründen, die als außergewöhnliche Umstände zählen. Prinzipiell ändert sich dadurch nicht allzu viel. Streiks sind dann ein außergewöhnlicher Umstand, wenn die Airline keinen Einfluss auf z.B. die Wahl des Bodendienstleisters hat. Streiks direkt bei der Airline sind weiterhin *kein* außergewöhnlicher Umstand, außer die Airline kann die Forderungen gar nicht erfüllen.

- **Notfallpläne für Flughäfen:** Flughäfen (> 4 Mio Passagiere / Jahr) müssen explizite Notfallpläne erstellen. Werden sie aktiviert, haben Airlines länger Zeit für ihre Erstattungen

- **Frühere Ersatzbeförderung ist möglich:** Es ist nun explizit auch eine frühere Ersatzbeförderung möglich, wenn der Fluggast damit einverstanden ist. Ggf. kann die Entschädigung dann um 25% oder 50% gekürzt werden (Artikel 8 + Artikel 7 Abs. 3)
- **Hinweis auf getrennte Tickets:** Vermittler (und Airlines) müssen künftig aktiv darauf hinweisen, wenn eine Buchung getrennte Beförderungsleistungen enthält. Es gab Gerichtsurteile, nach denen die erste Airline auch bei gemeinsam gebuchten Flügen, aber getrennten Tickets (über z.B. Kiwi.com) für die gesamte Reise Entschädigung schuldet. Damit dürfte jetzt Schluss sein. Künftig (Artikel 14 Abs. 2 + 3)

- **Künftig regelmäßige Änderungen?** Künftig soll die EU-Kommission alle 5 Jahre Bericht über die Fluggastrechte erstatten und dabei berücksichtigen, ob die Entschädigungszahlungen ggf. an die Inflation angepasst werden müssen. (Artikel 17)

Einschätzung

Die Änderungen der neuen EU-Verordnung sind überwiegend nachvollziehbar und erhalten in etwa das gewohnte Schutzniveau. Auch die Regel mit dem Handgepäck ist aus meiner Sicht ein annehmbarer Kompromiss. Er erhöht die Vergleichbarkeit der Preise, ohne zu sehr in die Tarife einzugreifen. Ich bin gespannt, ob Billigflieger wie Ryanair noch ein Schlupfloch finden, es auszuhebeln.

Nur einen Punkt halte ich für nicht nachvollziehbar: Die Deckelung der Kosten auf 400% für eine Ersatzbeförderung. Wenn ich einen Economy-Flug durch Europa für 20€ gebucht habe, so kann er kurzfristig auch gerne mal das Zehnfache kosten. Vor allem Billig-Airlines stellen aber nur in den seltensten Fällen von sich aus einen Ersatzflug. Wieso sollte der Verbraucher auf diesen Kosten sitzen bleiben?

Quelle: EU-Verordnung 2026/2202 zur Änderung der Verordnung 261/2004

Quelle: travel dealz