

Dieser Artikel stammt von Florian Kleinmanns und wurde in 5/2004 unter der Artikelnummer 9189 auf den Seiten von jurawelt.com publiziert. Die Adresse lautet www.jurawelt.com/artikel/9189.

Florian Kleinmanns, Bremen



Beratungspflichten beim Fahrscheinkauf

A. Problem

2.916 Millionen Euro Umsatz¹ hat die Deutsche Bahn 2002 im Fernverkehr gemacht, einen Großteil davon über die Tresen der Reisezentren. Diese Zahl dürfte 2003 deutlich gesunken sein.² Das neue Preissystem macht das Reisen billig wie nie, sagt die Bahn. Aber der Umsatzeinbruch dürfte andere Ursachen haben. Das neue Preissystem macht das Reisen nämlich auch kompliziert wie nie.

Wer sich beim Fahrscheinkauf auf die Beratung am Schalter verlässt, erwirbt nach einer Untersuchung³ der Stiftung Warentest jede zweite Fahrkarte überteuert. So auch in folgendem Beispiel⁴:

Die S äußerte in einem „ReiseZentrum“ der Deutschen Bahn den Wunsch, am 20.04.2003 von Schwerin nach Bremen, am 22.04.2003 weiter nach Welkenraedt (Belgien) zu fahren. Sie fragte, ob sie diese Fahrten mit einem zusammenhängenden Fahrschein durchführen könne oder ob dafür zwei unterschiedliche Fahrscheine ausgestellt werden müssten. Die Verkäuferin meinte, es müssten zwei unterschiedliche Fahrscheine ausgestellt werden, einer für den ersten Fahrtabschnitt, einer für den zweiten. Einen einheitlichen Fahrschein auszustellen sei nicht möglich, da eine Fahrtunterbrechung von zwei Tagen tariflich nicht vorgesehen sei. Daraufhin hat die S die beiden Fahrscheine zum Gesamtpreis von 46,60 € erworben. Eine durchgehende Fahrkarte wäre tariflich ebenfalls zulässig gewesen und hätte nur 38,00 € gekostet.⁵

Die Deutsche Bahn hat eine Ersatzpflicht zugestanden; das AG Hamburg hat demgemäß ein Anerkennnisurteil erlassen. Einzelfall oder verallgemeinerungsfähig? Dazu ist zu untersuchen, auf welche Anspruchsgrundlagen der Fahrgast sich bei Falschberatung berufen kann. In Betracht kommen eisenbahnrechtliche Spezialnormen (sub B), ein selbstständiger Beratungsvertrag (sub C) und das Rechtsinstitut der culpa in contrahendo (sub D).

B. Spezialnormen

Regelungen zum Beförderungsentgelt finden sich in § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO).

§ 11 („Fahrpreise“) der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat den Wortlaut:

(1) ¹Die Fahrpreise enthält der Tarif. ²Er ist an besetzten Bahnhöfen und Auskunftsstellen zur Einsicht bereitzuhalten.

(2) ¹Sind Fahrpreise unrichtig erhoben worden, ist der Unterschiedsbetrag nachzuzahlen oder zu erstatten. ²Der Anspruch auf Nachzahlung oder Erstattung erlischt, wenn er nicht binnen eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht wird.

¹ Geschäftsbericht der DB Reise & Touristik AG 2002, http://www.bahn-net.de/presse/pdf/geschaeftsbericht_2002_db_reise_touristik.pdf [Stand: 10.05.2004].

² Zwischen Januar und Juni 2003 betrug der Umsatz 13,1 % weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum, <http://www.phoenix.de/ereig/exp/15930/> [Stand: 10.05.2004].

³ Stiftung Warentest, test 4/2003, http://www.warentest.de/pls/sw/sw.Main?p_E3=10&p_E4=30&p_id=1091449 [Stand: 10.05.2004].

⁴ Vereinfacht nach AG Hamburg, 10 C 519/03, Urt. vom 20.10.2003, <http://www.jurawelt.com/gerichtsurteile/8452>.

⁵ Alle Preise unter Berücksichtigung einer „Bahncard 50“-Ermäßigung.

Ein Anspruch auf Rückzahlung des zu viel erhobenen Entgelts ließe sich möglicherweise aus Abs. 2 Satz 1 Alt. 2 herleiten. Dafür müsste der Fahrpreis unrichtig berechnet⁶ und erhoben worden sein. Im eingangs genannten Beispiel hat die Verkäuferin nicht optimal beraten, welche Fahrscheine die S erwerben sollte, so dass der Vertrag über zwei getrennte Fahrscheine zustande gekommen ist. Diese beiden Fahrscheine kosteten laut Tarif 46,60 €; dieser Betrag wurde auch als Fahrpreis berechnet und erhoben. Insoweit wurde der Fahrpreis nicht unrichtig erhoben.

Die Möglichkeit, dass ein (damals noch) Bundesbahnbeamter den Fahrgast falsch beraten könnte, hat der Gesetzgeber offenbar nicht für möglich erachtet oder zumindest nicht regeln wollen. § 11 EVO trifft dazu jedenfalls keine Aussage. Diese Spezialnorm gibt somit keinen Anspruch, entfaltet aber auch keine Sperrwirkung hinsichtlich anderer vertraglicher Ansprüche.

C. Beratungsvertrag

Der Fahrgast hätte einen Primäranspruch auf richtige Beratung, wenn am Schalter schon vor dem Fahrscheinkauf ein entsprechender Beratungsvertrag geschlossen wird. Eine Verletzung dieser Primärleistungspflicht durch fehlerhafte Beratung würde einen Schadensersatzanspruch begründen.

Die Rechtsfigur dieses sog. selbstständigen Beratungsvertrages ist gewohnheitsrechtlich anerkannt und wird insbesondere bei Beratung durch Dritte herangezogen, um dem Kunden einen weiteren Anspruchsgegner zu verschaffen. Um einen solchen Vertrag zu schließen, müssten sich Fahrgast und Eisenbahnverkehrsunternehmen über einen Beratungsvertrag geeinigt haben, insbesondere einen entsprechenden Rechtsbindungswillen geäußert haben. Ein solcher Rechtsbindungswille wird dort anzunehmen sein, wo die Beratung typischerweise kostenpflichtig ist,⁷ namentlich bei einer Hotline oder im Reisebüro.

Die Hotline der Deutschen Bahn kostet den Anrufer ca. 0,60 € je Minute, die von der Telefongesellschaft abgerechnet werden; davon erhält die Deutsche Bahn einen großen Anteil. Im Reisebüro werden üblicherweise für eine Beratung 3 bis 5 € berechnet, die z. T. bei einem Fahrscheinkauf auf den zu zahlenden Fahrpreis angerechnet werden.

Doch auch wenn der Kunde Beratung unentgeltlich in Anspruch nimmt, gehen Rechtsprechung⁸ und Teile der Literatur⁹ unter Umständen von einem Beratungsvertrag aus.

⁶ Finger, Hans-Joachim: Eisenbahntransportrecht, München 1999-, § 11 EVO Anm. 5 a.

⁷ BGH NJW-RR 1993, 1114; Czub, Hans-Joachim, in: Bamberger/Roth, München 2003, § 675 Rn. 53.

⁸ St. Rspr., vgl. nur BGHZ 123, 126 (128); BGH WM 2000, 1441 (1442) = NJW-RR 2000, 1497 (1498); NJW 2001, 2630 (2632); ZIP 2001, 108 (109) = NJW-RR 2001, 768 (769).

⁹ Lang, Volker: Informationspflichten bei Wertpapierdienstleistungen, München 2003, S. 81; Czub, in: Bamberger/Roth, § 675 Rn. 54; kritisch Teile des Schrifttums, die in der Erklärung des Beratenden nur eine Wissens-, nicht eine Willenserklärung sehen, so z. B. Canaris, Claus-Wilhelm: Bankvertragsrecht, Teil 1 (= Staub, HGB-Großkommentar, Lieferung 10), Berlin 1988, Rn. 88; Jost, Fritz: Vertragslose Auskunft- und Beratungshaftung, Baden-Baden 1991, S. 97, S. 114, und eine Haftung dafür unter Berufung auf den in § 675 Abs. 2 BGB niedergelegten Grundsatz verneinen, Canaris, Rn. 88, Jost, S. 101.

I. Gegenstand der Beratung (1) – Preis oder Eigenschaften?

Weitgehend anerkannt ist, dass dem Anbieter eine solche Beratung hinsichtlich bestimmter Eigenschaften des Vertragsgegenstandes obliegen kann.¹⁰ Nun könnte man entgegenhalten, dass es dem Fahrgast regelmäßig nicht um Eigenschaften des Fahrscheines geht – für ihn ist belanglos, ob die Bahn ihn von Dortmund nach Köln über Hagen oder über Duisburg befördert –, sondern nur um den Preis. Doch wer hier Preis und Eigenschaften des Fahrscheins differenziert beurteilen will, der verkennt, dass sich der Preis durch den Tarif unmittelbar aus den maßgeblichen Eigenschaften¹¹ ergibt. Der Fahrgast ist also nicht direkt an einem niedrigen Preis interessiert, sondern daran, dass er einen Fahrschein mit solchen Eigenschaften erhält, die zu einem möglichst niedrigen Preis führen.

II. Voraussetzungen eines selbstständigen Beratungsvertrages

Die Voraussetzungen, unter denen ein selbstständiger Beratungsvertrag auch bei Unentgeltlichkeit angenommen wird, sind nicht normiert. Rechtsprechung¹² und Schrifttum¹³ stellen objektiv auf den Beratungsbedarf des Kunden (sub 1) und die Sachkunde des Anbieters (sub 3) oder sein eigenes wirtschaftliches Interesse (sub 4), subjektiv auf die Erkennbarkeit des Beratungsbedarfs für den Anbieter (sub 2) ab.

1. Beratungsbedarf des Kunden

Der Kunde kann nur hinsichtlich Tatsachen beratungsbedürftig sein, die er noch nicht kennt und sich auch nicht ohne weiteres selbst beschaffen kann. Ferner muss die Beratung für den Kunden von erheblicher Bedeutung¹⁴ sein und er muss sie zur Grundlage wesentlicher Entschlüsse¹⁵ machen.¹⁶

Regelmäßig wird der Kunde zwar wissen, dass es unterschiedliche Fahrscheine für die gewünschte Fahrt geben kann, aber nicht, welche.

Selbst einem gut informierten Kunden kann genaue Tarifkenntnis nicht unterstellt werden. Der Tarif der Deutschen Bahn ist zwar teilweise im Tarifanzeiger veröffentlicht und wird insoweit auch im Reisezentrum zur Einsicht bereitgehalten, doch die zur Fahrpreisberechnung nötigen Angaben sind de facto ausschließlich in der „black box“ Computer verfügbar.¹⁷ Die Internet-Auskunft der Deutschen Bahn¹⁸ gibt dem Kunden zwar Anhaltspunkte, meist aber

¹⁰ Kluth, Peter; Böckmann, Julius; Grün, Anselm: Beratungshaftung – Bewertungskriterien für rechtsverbindliche Aussagen beim Sachkauf, MDR 2003, 241 (241).

¹¹ Für einen normalen Fahrschein: Start, Ziel, Reiseweg, Produktklasse (ICE/IC/Nahverkehrszüge), Einzelticket oder Hin-/Rückfahrt, Ermäßigungen (Bahncard, Sparpreis), Klasse (1./2.), Anzahl und Alter der Reisenden sowie der erste Geltungstag. Für Sonderangebote (Schönes-Wochenende-Ticket, Surf&Rail, ...) gelten besondere Regeln.

¹² BGHZ 7, 371 (374); 74, 103 (106); 100, 117 (118); 123, 126 (128); BGH NJW 1997, 3227 (3229); einschränkend auf „besondere und außergewöhnliche Umstände“ neuerdings BGH NJW 2001, 2630 (2632).

¹³ Kluth/Böckmann/Grün, MDR 2003, 241 (241 ff.); Jost, S. 105 f.; Czub, in: Bamberger/Roth, § 675 Rn. 54; Voit, Wolfgang, in: Bamberger/Roth, § 631 Rn. 34.

¹⁴ Kluth/Böckmann/Grün, MDR 2003, 241 (241); Jost, S. 105.

¹⁵ Kluth/Böckmann/Grün, MDR 2003, 241 (242); Jost, S. 106.

¹⁶ BGH ZIP 2001, 108 (109) = NJW-RR 2001, 768 (769); Frisch, Stefan: Haftung bei fremdfinanzierten Beteiligungen an geschlossenen Immobilienfonds, ZfIR 2001, 873 (875).

¹⁷ Diese „Geheimhaltung“ der Berechnungsmethode widerspricht dem Gebot, den Tarif am Bahnhof zur Einsicht bereitzuhalten (§ 11 Abs. 1 Satz 2 EVO, s. o. Abschnitt B). Auch § 312 e Abs. 1 Nr. 4 BGB wird verletzt, soweit der Fahrscheinwerb im Internet oder an der Telefon-Hotline stattfindet.

keine vollständige Auswahl der sinnvollen Reisewege und Produktklassen. Deswegen fehlt oft die Verbindung mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis.¹⁹ Auch verschweigt die Preisauskunft Sonderangebote wie das „Schönes-Wochenende-Ticket“.

Ein Kunde kann sich also regelmäßig nicht selbstständig, sondern nur mit Hilfe des Eisenbahnverkehrsunternehmens vollständig informieren.²⁰ Die dabei zu beschaffenden Informationen sind von wesentlicher Bedeutung für den Fahrscheinkauf.

2. Erkennbarkeit des Beratungsbedarfs

Dieser Beratungsbedarf müsste ferner für das Unternehmen erkennbar sein.²¹ Wie ausgeführt, ist meist davon auszugehen, dass der Kunde nicht weiß, welche Fahrscheine für ihn in Betracht kommen. Gerade deswegen bietet die Deutsche Bahn im „Reisezentrum“ ja auch eine Beratung an.²² Eine Ausnahme ist nur zu machen, wenn der Kunde nach einem ganz bestimmten Fahrschein verlangt.

Ein Fahrschein wird durch die in Fn. 11 genannten Eigenschaften beschrieben. An die Bestimmtheit des Reiseweges sind strenge Anforderungen zu stellen. So dürfte eine Angabe „Von Bremen nach Frankfurt über Hagen, Köln“ zwar einen Reiseweg über Duisburg oder über Hannover ausschließen, lässt aber offen, ob der Abschnitt Köln-Frankfurt am Rhein entlang oder über die Neubaustrecke gefahren werden soll. Wenn die Fahrkarte auch nur in einem Punkt nicht ganz exakt bestimmt ist, besteht Beratungsbedarf.²³

Äußert der Kunde einen Wunsch nach einem Fahrschein unter Mitteilung aller aufgeführten Eigenschaften, so darf davon ausgegangen werden, dass er sich bereits über das für ihn günstigste Angebot informiert hat. Eine weitere Aufklärung durch den Verkäufer ist dann nicht erforderlich.

3. Sachkunde des Anbieters

Ein Anbieter ist nur dann zur Information verpflichtet, wenn ihm diese möglich ist²⁴ und er sich als sachkundig darstellt²⁵. Die Sachkunde des Eisenbahnverkehrsunternehmens hinsichtlich der

¹⁸ <http://reiseauskunft.bahn.de/>.

¹⁹ Besonders auffällig ist dies etwa auf der Relation Kassel-Köln. Dort bietet die Auskunft standardmäßig Verbindungen über Frankfurt oder Hannover (34,10-37,30 €, 3:17 bis 3:52 Stunden Fahrzeit), aber keine Verbindungen über Paderborn (16,70-23,00 €, 3:40 bis 4:21 Stunden Fahrzeit).

²⁰ Auch dies wirkt haftungsverschärfend, vgl. für *culpa in contrahendo* BGHZ 80, 80 (81 ff.) = NJW 1981, 1266; dort konnte der Käufer sich bei einem Warentermingeschäft nicht selbstständig, sondern nur mit Hilfe des Verkäufers vollständig über die Vertragsumstände informieren.

²¹ BGH JZ 1986, 1111 (1112); BGHZ 74, 103 (106).

²² Allein die Inanspruchnahme der Sachkunde des Verkäufers kann eine Aufklärungspflicht begründen; so etwa Grüneberg, Christian, in: Bamberger/Roth, § 311 Rn. 80; für Aufklärungspflichten nach Vertragsschluss BGHZ 47, 312 (315 f.); BGHZ 88, 130 (135) = NJW 1983, 2697 (2698).

²³ So auch bei der Anlage von „100.000 DM in festverzinslichen Wertpapieren mit einer Laufzeit von sechs Monaten“ durch einen erfahrenen Bankkunden OLG Nürnberg, ZIP 2002, 611 (612).

²⁴ Kluth/Böckmann/Grün, MDR 2003, 241 (242); Jost, S. 106.

²⁵ BGH JZ 1986, 1111 (1112); BGHZ 74, 103 (106 f.); Kluth/Böckmann/Grün, MDR 2003, 241 (242); Lang, S. 82.

Auslegung und Anwendung des Tarifs dürfte unbestritten sein. Immerhin verfasst es diesen Tarif selbst. Diese Sachkunde schlägt sich auf den einzelnen Verkäufer am Schalter nieder.

Denn nach den Grundsätzen der Wissenszurechnung im Unternehmen²⁶ ist nicht nur auf den einzelnen Mitarbeiter am Schalter abzustellen, sondern auch Tarifenkenntnis in anderen Abteilungen wird berücksichtigt. Individuelle Unfähigkeit des Verkäufers kann keine mangelhafte Beratung rechtfertigen.

4. Eigenes wirtschaftliches Interesse

Auch hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen ein eigenes wirtschaftliches Interesse²⁷ am Verkauf eines Fahrscheins.

5. Zwischenergebnis

Alle Indizien, die einen selbstständigen Beratungsvertrag stützen, liegen vor. Soweit das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Pflicht aus diesem Vertrag verletzt hat, wird das Verschulden vermutet. Ein materieller Schaden ist dann eingetreten, wenn der Kunde in Kenntnis der billigeren Fahrkarte diese gekauft hätte. Der Schadensumfang beläuft sich auf die Preisdifferenz.

III. Gegenstand der Beratung (2) – „Tariftricks“

Noch billiger kann eine Bahnfahrt werden, wenn man „Tariftricks“ kennt. Im eingangs genannten Beispiel (Fn. 4) kommt ein Tariftrick vom Typ „ICE-Teilstrecke“ in Betracht.²⁸ Die Fahrt soll eigentlich unter Verwendung von IC-Zügen stattfinden, ohne dass ein ICE benutzt wird. Dafür ist ein IC-Tarif vorgesehen; jedoch darf man auch mit einem ICE-Fahrschein IC fahren. Ein ICE-Fahrschein kann billiger sein als ein IC-Fahrschein, wenn nur für eine kurze Teilstrecke die ICE-Berechtigung erworben wird; die übrigen Streckenabschnitte werden dann nämlich zum Preis von Nahverkehrszügen tarifiert. Welche Variante billiger ist, muss im Einzelfall verglichen werden.²⁹

Fraglich ist, ob das Verkaufspersonal im Rahmen der Beratungspflicht auch auf die „Tariftricks“ hinweisen muss. Auch hier gilt, dass der Kunde die Möglichkeiten, wie ein Fahrschein ausgestellt werden kann, regelmäßig nicht kennt, das Eisenbahnverkehrsunternehmen aber sehr wohl. Eine Beschaffung von Informationen über diese Eigenheiten des Tarifs ist für den Kunden noch schwieriger als über diejenigen, die sich aus der Variation von Reiseweg und Produktklasse ergeben. Daher ist der Kunde hinsichtlich der „Tariftricks“ besonders beratungsbedürftig. Der Er-

²⁶ BGHZ 132, 30 (35) = NJW 1996, 1339; BGH NJW 2001, 359 (360).

²⁷ Dieses wird gefordert von BGHZ 74, 103 (106 f.); Jost, S. 106; Lang, S. 82.

²⁸ Weitere Tariftricks sind etwa, über die gewünschte Strecke hinauszulösen (so kostet etwa Rostock-Bützow 4,30 €, Rostock-Bützow-Blankenberg 4,05 €; Schwerin-Hamburg Hbf 8,80 €; Schwerin-Hamburg Hbf-Hamburg=Hammerbrook 8,70 €; Hannover-Lüneburg-Lübeck-Bad Kleinen 16,50 €, Hannover-Lüneburg-Lübeck-Bad Kleinen-Schwerin 14,70 €), einen Fahrschein erster Klasse mit Sparpreis-Ermäßigung zu erwerben, wenn das Sparpreis-Kontingent in der zweiten Klasse ausgebucht ist, oder mehrere Fahrten zu einer Fahrt zusammenzufassen (Mülheim-Berlin hin und zurück 64,20 €, Mülheim-Berlin-Mülheim-Mülheim=Styrum als einfache Fahrt 52,70 €). Unbeachtlich ist, dass der letztgenannte Fahrschein nicht im Reisezentrum am Computer ausgestellt werden kann: Da er tariflich zulässig ist, kann ein Computerproblem nicht dem Reisenden zur Last gelegt werden.

²⁹ Bei dem Vergleich kann der „Halbpreis-ICE-Optimierer“ (<http://hiop.bahntarif.de/>) helfen. Das Programm ist leider noch auf dem Tarifstand von Anfang 2002 und daher nur bedingt einsatzfähig.

klärende schuldet aus dem Beratungsvertrag nämlich nicht nur irgendeine richtige Beratung, sondern auch die Vollständigkeit seiner Informationen.³⁰

Das Unternehmen kann sich auch nicht darauf berufen, dass die „Tariftricks“ vom Tarif der Deutschen Bahn nicht beabsichtigt seien. Sie werden nämlich von ihm gedeckt und bilden völlig rechtmäßige Varianten eines Fahrscheines.

Zurück zum Beispiel: Ein Fahrschein mit ICE-Berechtigung auf dem Teilstück zwischen Köln-Deutz und Köln Hbf kostet nur 37,20 €. Dafür hätte die S schon zum Kaufzeitpunkt zwischen einer Verbindung über Hagen und einer über Duisburg wählen müssen. Ein IC-Fahrschein Schwerin-Bremen-Welkenraedt für 38,00 € hätte ihr diese Entscheidung bis zur letzten Minute offen gelassen. Die Verkäuferin hätte die S auf diese Tatsachen hinweisen und die S entscheiden lassen müssen.

IV. Ergebnis

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen schließt mit dem Kunden vor dem Fahrscheinkauf einen Beratungsvertrag, kraft dessen der Verkäufer im Reisezentrum den Kunden darüber aufklären muss, welche Fahrscheine für die von ihm geplante Reise in Betracht kommen. Dabei hat er auf alle „Tariftricks“ hinzuweisen.

D. Culpa in contrahendo

Ein Anspruch auf Rückzahlung des zu viel erhobenen Entgelts lässt sich schließlich aus §§ 280 Abs. 1, 311 Abs. 2 BGB (*culpa in contrahendo*) herleiten.

I. Vorvertragliches Schuldverhältnis

Unabhängig davon, ob ein besonderer Beratungsvertrag vorliegt, bereitet die Beratung am Schalter jedenfalls einen Beförderungsvertrag vor.

II. Verletzung einer Pflicht aus dem Schuldverhältnis

Es können nur solche Pflichten verletzt werden, die das Schuldverhältnis dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auferlegt. Im Folgenden soll zwischen der Falschinformation durch aktives Tun (sub 1) und der Verletzung der Aufklärungspflicht (sub 2) differenziert werden.

1. Falschinformation

Wenn ein Vertragspartner eine Information offenbart, hat er dafür einzustehen, dass diese Information richtig ist.³¹ Die Information kann auch darin bestehen, dass der Verkäufer eine Frage mit ja oder nein beantwortet. So ist etwa eine verneinende Antwort auf die Frage „Geht das auch

³⁰ Czub, in: Bamberger/Roth, § 675 Rn. 56.

³¹ BGH NJW-RR 1997, 144 (145); Grüneberg, in: Bamberger/Roth, § 241 Rn. 79, § 311 Rn. 74. Hingegen bezweifelt das AG Kassel speziell für die Fahrplanauskunft die Existenz vorvertraglicher Pflichten, wobei die Entscheidung (TranspR 1990, 198) von der Begründung her kaum überzeugt.

billiger?“ eine positive Falschinformation, wenn sich in Wahrheit ein Fahrschein für die gewünschte Verbindung billiger ausstellen lässt.³²

Dabei ist jedoch zu beachten, dass allein daraus keine Verpflichtung für den Verkäufer abgeleitet werden kann, nach möglicherweise billigeren früheren oder späteren Verbindungen zu suchen, soweit der Kunde den Zeitraum für die Fahrt eingegrenzt hat. Praktische Relevanz hat dies vor allem, wenn der Kunde sich im Voraus auf eine bestimmte Verbindung festgelegt hat, für die das Sparpreis-Kontingent erschöpft ist.

2. Aufklärungspflicht

Fraglich ist, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen auch von sich aus auf preiswertere Varianten einer Fahrt hinweisen muss. Dafür kann auf die anerkannten Voraussetzungen für das Vorliegen einer Aufklärungspflicht zurückgegriffen werden. Die eine Aufklärungspflicht begründenden Umstände müssen für den Vertragspartner von wesentlicher Bedeutung sein³³, es muss ein Informationsgefälle zwischen den Vertragspartnern bestehen³⁴ und dieses muss der Aufklärungspflichtige erkennen können³⁵.

a. Wesentliche Bedeutung

Der Preis des Fahrscheins an sich hat keine Bedeutung für das Bestehen einer Aufklärungspflicht, sondern muss schon als *essentialium negotii* dem Vertragspartner zugänglich gemacht werden; ohne Einigung über den Preis kann kein Vertrag geschlossen werden.

Wesentlich für den Kunden ist vielmehr die Tatsache, dass es überhaupt mehrere Fahrscheinvarianten für die gewünschte Fahrt gibt und diese sich u. a. im Preis unterscheiden.

b. Informationsgefälle

Damit das Eisenbahnverkehrsunternehmen aufklärungspflichtig hinsichtlich dieser Tatsache wird, müsste es über sie gut informiert sein und der Kunde nicht. Dies entspricht in der Sache der oben dargestellten Sachkunde des Anbieters (C.II.3) und dem Beratungsbedarf des Kunden (C.II.1).

c. Erkennbarkeit

Dieses Informationsgefälle ist für das Unternehmen auch regelmäßig erkennbar (siehe oben C.II.2).

III. Zwischenergebnis

Auch das vorvertragliche Schuldverhältnis verpflichtet das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ordnungsgemäßer Beratung. Bei Verletzung dieser Pflicht entstehen die gleichen Rechtsfolgen wie beim selbstständigen Beratungsvertrag.

³² Vgl. die Anspruchsbegründung, III.1, im Fall AG Hamburg, 10 C 519/03 (Fn. 4).

³³ Pohlmann, André: Die Haftung wegen Verletzung von Aufklärungspflichten, Berlin 2002, S. 103; Grüneberg, in: Bamberger/Roth, § 311 Rn. 70.

³⁴ BGHZ 70, 337 (342); Pohlmann, S. 104; Grüneberg, in: Bamberger/Roth, § 311 Rn. 71.

³⁵ BGH NJW 1971, 1795 (1799); Pohlmann, S. 104.

E. Ergebnis

Ein Kunde, dem eine zu teure Fahrkarte am Schalter verkauft wurde, hat regelmäßig einen Anspruch auf Erstattung der Preisdifferenz zum günstigsten Fahrschein. Er ist darlegungs- und beweispflichtig dafür, dass er einen billigeren Fahrschein gekauft hätte; dieser Beweis dürfte ihm aber jedenfalls dann nicht schwer fallen, wenn der billigere Fahrschein die gleiche Leistung geboten hätte wie der tatsächlich verkaufte oder sogar mehr.

Wegen der Beweisprobleme hinsichtlich der Kausalität wurde im Beispiel darauf verzichtet, die 0,80 € weitere Ersparnis einzuklagen, die sich bei Verwendung einer ICE-Teilstrecke angeboten hätte.

Problematisch wird es für den Kunden, den Anspruchsumfang zu berechnen. Auch nach der Fahrt kann er nicht ohne weiteres die günstigste Reisemöglichkeit herausfinden. Er kann meist nicht einmal ohne fremde Hilfe erkennen, dass es überhaupt eine preiswertere Reisemöglichkeit gegeben hätte.

Dies hindert den Kunden daran, sein Recht effektiv durchzusetzen. Als Sanktion gegen Falschberatung ist der Schadensersatzanspruch damit denkbar ungeeignet.

Das einfachste Mittel, Falschberatung zu verhindern, wäre eine Vereinfachung des Tarifsystems. Dies würde sowohl den Verkäufern als auch den Kunden dabei helfen, den günstigsten Fahrschein zu finden. Bis es soweit ist, bleibt als Hoffnung nur: Wer sich beim Fahrscheinkauf auf die Beratung am Schalter verlässt, erwirbt immerhin jede zweite Fahrkarte zum optimalen Preis.