

13. Haftet der preussische Staat, der auf einem öffentlichen Flusse eine Fähre betreibt, für das Verschulden des Fährmanns?

BOB. § 278.

WR. II. 14 §§ 21, 24, 76, II. 15 §§ 51. 138—140.

III. Zivilsenat. Urf. v. 15. Oktober 1909 i. S. preuß. Staats-
fiskus (Bell.) w. B. (Kl.). Rep. III. 569/08.

- I. Landgericht Danzig.
II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Die Frage wurde bejaht.

Aus den Gründen:

„Der preussische Staat unterhält auf der Weichsel zwischen Pielzel und Groß-Falkenau den Betrieb einer Fähre, auf der Personen und Fuhrwerke gegen Entrichtung von Fährgehd über den Fluß befördert werden. Am 23. Mai 1907 sollte ein vierspänniges Arbeitsfuhrwerk des Klägers übergesetzt werden, nachdem die begleitenden Leute das tarifmäßige Fährgehd entrichtet hatten. Der Wagen und die Gespanne sind bei der Überfahrt in den Fluß gestürzt, die Pferde ertrunken. Das Unglück wurde nach der Feststellung des Berufungsgerichts dadurch herbeigeführt, daß der Fährmann H. in grob fahrlässiger Weise unterlassen hatte, die Ketten der Schwebebäume, durch die die hintere Klappe der Fähre festgehalten wird, vor Antritt der Fahrt festzuhalten. Dadurch kam es, daß die Klappe, die vor dem Abfahren auf dem Ufer auflag, nach der Abfahrt den Halt verlor und nach unten sank, sodaß der mit den Hinterrädern auf ihr stehende Wagen in die Tiefe rollte und die Pferde mit sich zog.

Für den entstandenen Schaden macht der Kläger den Fiskus verantwortlich. Er gründet seinen Anspruch sowohl auf die Grundsätze des Vertragsrechts als auch auf die über unerlaubte Handlungen. Die Vorinstanzen haben den auf 2523 *M* nebst Zinsen bezifferten Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Beide nehmen an, daß der Beklagte durch die Übernahme der Beförderung des Fuhrwerks gegen Entgelt zu dem Kläger in ein privatrechtliches Vertragsverhältnis getreten sei und deshalb für die Versehen des Fährmanns H., dessen er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten aus dem Vertrage bediente, zu haften habe (§ 278 BGB.).

Die Revision bekämpft diese Auffassung als rechtsirrtümlich. Die Fähren seien öffentliche Anstalten und rechtlich ebenso zu beurteilen, wie Kanäle, Chaussees und Brücken, für deren Benutzung Geldbeträge zu entrichten seien. Diese Geldbeträge hätten die Eigenschaft öffentlicher Verkehrsabgaben. Es könne die Freiheit von Fähr-

geld erlassen werden. Bei Benutzung einer staatlichen Fähre gegen Entgelt handle es sich also nicht um einen privatrechtlichen Beförderungsvertrag, sondern um Benutzung einer öffentlichen Anstalt gegen Zahlung einer Verkehrsabgabe.

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

Selbst wenn man ihrer Auffassung beitreten und annehmen wollte, daß die Benutzung einer staatlichen Fähre nach den Regeln über die Benutzung einer öffentlichen Anstalt zu beurteilen sei, würde die Haftung des Beklagten für das Verschulden des Fährmanns *S.* nicht wegfallen. Sie würde nur nicht auf § 278 BGB. gegründet werden können, wohl aber auf die Vorschriften des preussischen *AMR.*'s, die dann hier maßgebend sein müßten. Nach den §§ 21, 24 II. 14 und § 51 II. 15 gehört das Recht, Führen und Brauchen zur Übersehung für Geld zu halten, zu den niederen Regalien des Staates. Nach § 76 II. 14 kommen dem Staate bei dem Gebrauche, der Benutzung und Verwaltung der Regalien der Regel nach nur eben die Rechte zu wie einem jeden Privateigentümer. Es hat also der Staat, wenn er das Regal in eigenem Betriebe nutzt, ganz die gleiche Rechtsstellung wie ein Privatinhaber der fraglichen Gerechtigkeit. Für den Fährbetrieb sind Ausnahmegesetze nicht getroffen, wie es zum Beispiel hinsichtlich der Pflicht des Staates zur Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit der Landstraßen und Schifffahrtsanstalten in den §§ 12, 79 II. 15 geschehen ist. Daher hat die Rechtsprechung mit Recht auf den staatlichen Fährbetrieb die §§ 138—140 II. 15 angewendet, nach denen der Privatinhaber einer Fährgerechtigkeit verbunden ist, die Fähre in sicherem und tauglichem Zustande zu erhalten, und dem Reisenden für allen aus der Unterlassung dieser Pflicht entstehenden Schaden haftet, mit der alleinigen Ausnahme, daß ein Schaden durch bloßen Zufall oder durch eigene Schuld und Unvorsichtigkeit des Reisenden entstanden ist (*Entsch. des R.G.'s in der Jur. Woch. 1893 S. 438*). Diese Haftung bezieht sich auch auf solche Fehler, die durch mangelhafte Bedienung des Fährprahms entstehen, und es ist gleichgültig, ob die mangelnde Betriebssicherheit der Fähre durch eigene Nachlässigkeit des Inhabers, oder durch Versehen eines Dritten veranlaßt ist (*vgl. Entsch. des Obertrib. Bd. 14 S. 92*).

Hiernach würde auch die von der Revision verteidigte Auffassung

des Rechtsverhältnisses zwischen den Parteien nicht zur Abänderung des Berufungsurteils führen. Es ist aber auch der Annahme der Vorinstanz beizutreten, daß zwischen dem Kläger und dem Beklagten ein privatrechtlicher Beförderungsvertrag geschlossen wurde, und daß § 278 BGB. auf den vorliegenden Fall anzuwenden ist. Die vorhin angeführten, durch Art. 73 GG. z. BGB. aufrecht erhaltenen Vorschriften in § 51 II. 15 und in den §§ 21, 24, 76 II. 14 WR. weisen dem Staate, der eine Regalfährergerechtigkeit selbst betreibt, im Verkehr genau die gleiche Stellung an, die einem Privat inhaber einer Fährergerechtigkeit zukommt. Es liegt ein monopolisierter Gewerbebetrieb vor. Der Staat befördert Güter und Personen auf Grund privatrechtlicher Beförderungsverträge. Für diese sind die jeweils geltenden Privatrechtsnormen maßgebend, jetzt also auch § 278 BGB. über die Haftung für das Verschulden der Erfüllungsgehilfen. Diese Auffassung des Rechtsverhältnisses entspricht auch der vom Berufungsgerichte zutreffend dargelegten Natur der niederen Regalien, bei denen es sich um Vermögensrechte des Staates handelt, deren Verwaltung in das Gebiet der Privatwirtschaft fällt. Die von der Revision angeführten §§ 55, 56 des Gesetzes über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883 enthalten keinen für die streitige Frage zu verwertenden Gesichtspunkt. Sie handeln von den Wegepolizeibehörden, deren Maßnahmen gegenüber den Wegeunterhaltungspflichtigen und über das Verfahren dabei. Auch die in der Rechtsprechung des Obertrib. (Entsch. Bd. 34 S. 1 flg.) anerkannte Möglichkeit, daß die Freiheit von Fährgeld erlassen werden kann, steht der Annahme eines privatrechtlichen Beförderungsvertrags zwischen dem eine Fährre betreibenden Staate und dem zu Befördernden nicht entgegen. Die Möglichkeit der Erfüllung der Fährgeldfreiheit beruht nicht auf der Voraussetzung, daß das Fährgeld eine öffentliche Abgabe sei (vgl. die angeführte Entscheidung S. 18 und 19). Und im übrigen liegt hier ein solcher Fall nicht vor.“ . . .