

III. Leinpfad, Brücken, Fahren, Häfen und Ladeplätze.

1. Leinpfad.

Der Leinpfad ist derjenige Theil des Ufers eines schiffbaren Flusses, auf dem durch Menschen und Thiere Schiffe gezogen werden können. Die Fürsorge für seine Freihaltung gehört als eine die Schifffahrt betreffende Angelegenheit zur Zuständigkeit der Landespolizeibehörde.³⁾

Der Leinpfad dient lediglich dem Gebrauche der Schiffer für die Zwecke der Schifffahrt, im Uebrigen kann der Uferbesitzer das betreffende Areal insoweit nutzen und über dasselbe Verfügung treffen, als diese Zweckbestimmung hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Für die Duldung des Leinpfades ist eine Entschädigung nicht zu gewähren, nur insofern kann der Uferbesitzer Ersatz fordern, als ihm durch einzelne Schiffsführer und deren Maßnahmen das Ufer und dessen Befestigung beschädigt, oder die Ufernutzung entzogen oder geschmälert wird.⁴⁾ Das Gleiche gilt hinsichtlich der Flößerei.⁵⁾

Nach § 34 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die Weichsel vom 7. März 1895 darf an das Ufer, an dem sich ein Leinpfad befindet, ein Fahrzeug nur anlegen, wenn und insoweit sich daselbst eine öffentliche Ladestelle befindet. Ausnahmen sind nur in Nothfällen zugelassen.

2. Brücken.

Die Anlegung von Brücken über öffentliche Ströme kann nach § 52 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts nur durch den Staat oder mit dessen Genehmigung erfolgen. Die Brücken über öffentliche Ströme sind im Gegensatz zu denjenigen über andere Gewässer nicht als Theile der an sie anschließenden Wegezüge zu behandeln, sondern stellen selbständige Kommunikationsanstalten dar.⁶⁾

Hieraus folgt, daß dem Staate gegenüber die Errichtung solcher Brücken nicht erzwungen werden kann.

Ob die Staatsverwaltung einem Dritten die Ueberbrückung eines öffentlichen Flusses gestattet, ist Sache ihres freien Ermessens, sie ist befugt, hierbei nicht nur polizeiliche, sondern auch alle sonstigen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, welche sich aus dem staatlichen Hoheitsrecht und dem staatlichen Eigenthum ergeben, sie kann daher auch dem Dritten bei der Ertheilung der Genehmigung alle ihr angemessen erscheinenden Bedingungen vorschreiben. Wird die Erlaubniß indessen lediglich von der zuständigen Polizeibehörde aus polizeilichen Rücksichten

³⁾ Entsch. d. D. V. G. vom 17. Februar 1896 XXX 283.

⁴⁾ §§ 57—59 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts.

⁵⁾ § 60 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts.

⁶⁾ Mittermayer, Grundsätze des deutschen Privatrechts, Bd. 1 § 222 S. 612. § 12 des Gesetzes, betreffend die Kommunikationsabgaben, vom 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) Entsch. d. D. V. G. vom 2. November 1885, XII 243, und vom 12. Januar 1892, XXII 189.

versagt, oder an Bedingungen geknüpft, so unterliegt diese Verfügung der Prüfung des Verwaltungsrichters in derselben Weise, wie jede andere polizeiliche Verfügung.⁷⁾ Dagegen sind die Ortspolizeibehörden zuständig, die Unterhaltung vorhandener, über öffentliche Flüsse führender Brücken in sicherheits- und verkehrspolizeilichem Interesse zu überwachen. Konfurriren dabei wege- und strompolizeiliche Interessen, so wird der Ausgleich durch Anrufen der für beide Interessen zuständigen Aufsichtsbehörde gesucht werden müssen.⁸⁾

Die besonderen Vorschriften, welche bei der Fahrt durch die Weichselbrücken seitens der Fahrzeuge und Flöße zu beachten sind, enthält § 24 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 7. März 1895.⁹⁾

Die über Privatflüsse führenden Brücken werden rechtlich als Bestandtheile der öffentlichen Wege behandelt, innerhalb deren sie belegen sind.¹⁰⁾

3. Fahren.

Nach § 51 ist das Uebersetzen über öffentliche Ströme gegen Entgelt ein ausschließliches Recht des Staates, Private können eine Anlage dieser Art nur durch staatliche Verleihung oder Erfindung erwerben (§ 35 Tit. 14 Th. II und § 629 Tit. 9 Th. I Allgem. Landrecht). Hieraus folgt, daß die Fahren über öffentliche Flüsse nicht Bestandtheile der anschließenden Wege sind. Der Staat kann weder zur Einrichtung noch zur Weiterführung einer bereits eingerichteten Fährre gezwungen werden, ebenso kann der Besitzer einer dem öffentlichen Verkehr gegen Entgelt dienenden Fährre über einen öffentlichen Strom auf die Fährgerechtigkeit mit der Wirkung verzichten, daß der Fährbetrieb eingestellt werden darf.¹¹⁾

Die Vorschrift im § 5 Abs. 4 des Ges. vom 20. August 1883, nach welcher die Strombauverwaltung, im Falle künstliche Anlandungen vor öffentlichen Fahren, Anlandeplätzen und dergleichen liegen, deren Ausbildung und demnächstige Freiegebung möglichst zu beschleunigen, auch Fürsorge für zweckentsprechenden Zugang zur Fährre zu treffen hat, enthält nur eine administrative Anweisung für die Verwaltungsbehörden, aus welcher die Fährbesitzer und Fährinteressenten ein Recht auf die Herstellung eines Zuganges zur Fährre nicht ableiten können.¹²⁾

§ 70 des westpreußischen Provinzialrechts vom 19. April 1844 (G. S. S. 73) bestimmt, daß Diejenigen, welche sich im Besitze des Rechtes befinden, Fahren und Prähme zum Uebersetzen für Geld zu halten, dies Recht unter Vorbehalt der in polizeilicher Beziehung und in Ansehung des Fährgeldes zu treffenden Anordnungen auch ferner ausüben dürfen.

⁷⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 7. Oktober 1890, XX 228.

⁸⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 26. September 1889, XVIII 225.

⁹⁾ Vergl. auch § 37 a. a. O.

¹⁰⁾ Vergl. hinsichtlich der Brückenbauverpflichtung nach westpreußischem Provinzialrecht d. Entsch. d. O. V. G. vom 4. März 1896, XXIX 240.

¹¹⁾ Urtheil d. O. V. G. vom 6. November 1891, XXII 179, und vom 30. Mai 1892 XXIII 243.

¹²⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 23. Dezember 1896, XXXI 207.