

BVGer A-3854/2012 vom 9. Juli 2013

Bundesverwaltungsgericht, 2013-07-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-3854_2012

FR: TAF A-3854/2012 du 9 juillet 2013

IT: TAF A-3854/2012 del 9 luglio 2013

Regeste

Schifffahrt

Erwägungen

E. 1.1

Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), sofern sie von einer Vorinstanz nach Art. 33 VGG stammen und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Die beiden Verfügungen vom 22. Juni 2012 und die Plangenehmigungsverfügung sind zulässige Anfechtungsobjekte und stammen von einer Behörde nach Art. 33 Bst. d VGG; eine Ausnahme nach Art. 32 VGG liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist damit zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

E. 1.2

Da sich die Beschwerde nur dann auch gegen die Plangenehmigungsverfügung richtet, wenn diese durch die Wiedererwägungsverfügung nicht gänzlich aufgehoben wird, ist zunächst zu klären, ob und gegebenenfalls inwieweit dies der Fall ist.

E. 1.2.1

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, die Vorinstanz habe die Plangenehmigungsverfügung vollumfänglich in Wiedererwägung gezogen. Zur Begründung verweist sie auf Dispositiv-Ziff. 1 der Wiedererwägungsverfügung, wonach die Plangenehmigungsverfügung in Wiedererwägung gezogen und das Dispositiv mit der erwähnten Sicherheitsauflage ergänzt wird. Ausserdem beruft sie sich auf das Schreiben der Vorinstanz vom 11. Mai 2012, mit dem diese für den Fall, dass keine einvernehmliche Lösung gefunden werden sollte, in Aussicht stellte, eine anfechtbare Verfügung über den Streitgegenstand zu erlassen oder die Plangenehmigung in Wiedererwägung zu ziehen.

E. 1.2.2

Die Beschwerdegegnerin bringt vor, die Wiedererwägungsverfügung sei eine "ergänzende Wiedererwägung" zur Ergänzung einer fehlerfreien Verfügung. Sie stütze sich auf den ausdrücklichen Vorbehalt in Dispositiv-Ziff. 3 der Plangenehmigungsverfügung. Gestützt auf diesen sei bereits die gleichlautende Sicherheitsauflage im Schreiben der Vorinstanz vom 3. Mai 2013 angeordnet worden. Die Ergänzung betreffe lediglich die in der Plangenehmigungsverfügung erlassenen bzw. vorbehaltenen Sicherheitsauflagen, nicht aber die Plangenehmigung für die Instandsetzung und Benützung der L7 als solche.

E. 1.2.3

Die Vorinstanz führt in der Wiedererwägungsverfügung aus, sie habe eine fehlerfreie Plangenehmigungsverfügung erlassen. Mit den Angaben der Beschwerdegegnerin zu den geplanten Sicherheitsmassnahmen sei nachträglich eine Veränderung der Sachlage eingetreten, die sie veranlasse, die formell rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung in Wiedererwägung zu ziehen. Dies sei möglich, da das öffentliche Interesse an der Durchsetzung des objektiven Rechts - und damit der Gewährleistung einer möglichst hohen Sicherheit im Luzerner Seebecken - höher zu gewichten sei als das Interesse der Beschwerdegegnerin an der Rechtssicherheit. In der Vernehmlassung erklärt sie, die Wiedererwägungsverfügung ergänze die Plangenehmigungsverfügung um eine zusätzliche Auflage; die bereits verfükten Auflagen behielten ihre Gültigkeit. Die Plangenehmigungsverfügung werde somit bloss punktuell in Wiedererwägung gezogen.

E. 1.2.4

Wie erwähnt (vgl. Bst. B), verpflichtete die Vorinstanz die Beschwerdegegnerin mit Dispositiv-Ziff. 2.8 der Plangenehmigungsverfügung, ihr mitzuteilen, welche Massnahmen sie zu treffen beabsichtige, um einen sicheren Betrieb im Luzerner Seebecken zu gewährleisten. In Dispositiv-Ziff. 3 behielt sie sich zudem vor, diesbezüglich weitere Angaben zu verlangen und gegebenenfalls weitere Auflagen zu verfügen. Unter ausdrücklicher Berufung auf diesen Vorbehalt ordnete sie mit Schreiben vom 3. Mai 2012 die erwähnte Sicherheitsauflage an und bestätigte diese auf Verlangen beider Parteien mit der Wiedererwägungsverfügung. Dass sie damit auf die Plangenehmigungsverfügung zurückgekommen wäre und deren Inhalt überprüft sowie geändert hätte, ist nicht ersichtlich. Vielmehr ergänzte sie diese entsprechend dem erwähnten Vorbehalt um eine weitere (Sicherheits-) Auflage. Die Wiedererwägungsverfügung zieht die Plangenehmigungsverfügung ihrem tatsächlichen Gehalt nach somit weder punktuell noch umfassend in Wiedererwägung (vgl. Andrea Pfleiderer, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar VwVG, Zürich 2009, Rz. 7 ff. zu Art. 58); vielmehr tritt sie als zusätzliche Verfügung zu dieser hinzu. Trotz ihrer unrichtigen Bezeichnung durch die Vorinstanz ist sie daher in diesem Sinn zu qualifizieren (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2C_936/2012 vom 14. Januar 2013 E. 1.3). An diesem Ergebnis ändert nichts, dass Dispositiv-Ziff. 1 der Wiedererwägungsverfügung im ersten Teil des ersten Satzes ohne Einschränkung festhält, die Plangenehmigungsverfügung werde in Wiedererwägung gezogen. Ihr rechtlicher Gehalt ergibt sich ohne Weiteres bereits aus dem zweiten Teil dieses Satzes, wonach das Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung um die erwähnte Sicherheitsauflage ergänzt wird. Auch aus dem Schreiben der Vorinstanz vom 11. Mai 2012 ergibt sich keine andere Beurteilung. Obschon auch in diesem allgemein von Wiedererwägung die Rede ist, wird angesichts der Eingaben der Beschwerdeführerin vom 15. März sowie 2. und 4. Mai 2012 an die Vorinstanz (vgl. dazu Bst. A, D und F sowie E. 4.4.2) klar, dass sich eine allfällige Wiedererwägung auf die streitige, in diesen Eingaben aufgeworfene Sicherheitsfrage beschränken würde. Mit der Wiedererwägungsverfügung wird die Plangenehmigungsverfügung somit weder ganz noch teilweise aufgehoben. Es ist daher auch bezüglich dieser Verfügung zu prüfen, ob auf die Beschwerde eingetreten werden kann.

E. 1.3.1

Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren

Aufhebung oder Änderung hat. Beschwerdebefugt ist in erster Linie der materielle Adressat einer Verfügung, dessen Rechtsstellung durch die Verfügung direkt beeinträchtigt wird. Beschwerdeberechtigt können weiter auch Dritte sein. Dies ist bei Beschwerden gegen adressatenbegünstigende Verfügungen der Fall, wenn die Dritten in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen und ein eigenes schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung haben (vgl. Vera Marantelli-Sonanini/Said Huber, in: Praxiskommentar VwVG, Rz. 24 und 26 zu Art. 48).

E. 1.3.2

Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, sie sei umfassend zur Beschwerde gegen die Plangenehmigungsverfügung legitimiert. Die Vorinstanz schliesst sich dieser Meinung an. Die Beschwerdegegnerin macht demgegenüber geltend, die Legitimation der Beschwerdeführerin bestehe lediglich hinsichtlich der in den Dispositiv-Ziff. 2.8 und 3 dieser Verfügung erlassenen bzw. vorbehaltenen Sicherheitsauflagen, nicht jedoch hinsichtlich der Plangenehmigung für die Instandsetzung der L7 als solche, da auch die Wiedererwägungsverfügung lediglich diese Sicherheitsauflagen betreffe. Die Beschwerdeführerin hat zwar die erforderliche Beziehungsnähe zur Streitsache, da sie in unmittelbarer Nähe zur L7 eine Bootsvermietung betreibt, die durch das regelmässige Anfahren dieser Landungsbrücke mit der MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten betroffen wird (vgl. insbesondere E. 7.5.1). Die Beschwerdegegnerin liess die genehmigten Reparaturarbeiten an der L7 allerdings noch im Verlauf des Frühjahrs 2012 und damit noch vor Beschwerdeerhebung ausführen. Anders als bei einem Neubau können diese Arbeiten nicht rückgängig gemacht werden, ist doch nicht ersichtlich, wie sich die L7 wieder in ihren früheren, renovationsbedürftigen Zustand versetzen liesse. Mit der Aufhebung der Plangenehmigung als solche könnte die Beschwerdeführerin deshalb nur dann (indirekt) das Anfahren der L7 im Rahmen der neuen Rundfahrten verhindern, wenn der Beschwerdegegnerin mit dieser Genehmigung zugleich die Befugnis für das Anfahren dieser Landungsbrücke erteilt würde. Dies trifft jedoch nicht zu; Gegenstand der Plangenehmigung als solche bildet einzig die Instandsetzung der L7. Der Beschwerdeführerin mangelte es damit hinsichtlich der Plangenehmigung als solche bereits im Zeitpunkt der Beschwerdeerhebung an einem schutzwürdigen Beschwerdeinteresse, besteht doch ein solches grundsätzlich darin, einen wirtschaftlichen, ideellen, materiellen oder anderweitigen Nachteil zu vermeiden, den der angefochtene Entscheid mit sich bringen würde (vgl. statt vieler BGE 138 III 537 E. 1.2.2 m.w.H.). Auf die Beschwerde ist deshalb insoweit bereits aus diesem Grund nicht einzutreten (vgl. auch E. 1.4). Die Dispositiv-Ziff. 2.8 und 3 der Plangenehmigungsverfügung betreffen im Weiteren zwar die streitige Sicherheitsfrage. Die Vorinstanz hat die mit Dispositiv-Ziff. 2.8 verlangten Angaben von der Beschwerdegegnerin allerdings erhalten und mit der Wiedererwägungsverfügung zudem die in Dispositiv-Ziff. 3 vorbehaltene zusätzliche Sicherheitsauflage angeordnet. Ab diesem Zeitpunkt hatten die beiden Dispositiv-Ziffern für die streitige Frage deshalb keine Bedeutung mehr. Der Beschwerdeführerin fehlte somit auch in dieser Hinsicht bereits bei der Beschwerdeeinreichung ein schutzwürdiges Beschwerdeinteresse. Auf ihre Beschwerde kann deshalb hinsichtlich der gesamten Plangenehmigungsverfügung nicht eingetreten werden.

E. 1.3.3

Die Wiedererwägungsverfügung ergänzt die Plangenehmigungsverfügung zwar um eine Sicherheitsauflage, von der auch der Bootsvermietungsbetrieb der Beschwerdeführerin

profitiert. Dieser wird jedoch durch das regelmässige Anfahren der L7 mit der MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten weiterhin betroffen. Mit der Anordnung des beantragten Anfahrverbots liesse sich dies verhindern. Die Beschwerdeführerin hat deshalb ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung bzw. Änderung der Wiedererwägungsverfügung. Sie nahm weiter am Verfahren, das zum Erlass dieser Verfügung führte (fortgesetztes Plangenehmigungsverfahren; vgl. dazu E. 1.3.4), teil, wenn auch teilweise nur informell. Sie hat zudem die erforderliche Beziehungsnähe zur Streitsache (vgl. E. 1.3.2). Ihre Legitimation zur (Dritt-) Beschwerde gegen die Wiedererwägungsverfügung ist daher zu bejahen.

E. 1.3.4

Nach dem Wortlaut von Dispositiv-Ziff. 1 der Abweisungsverfügung wird die "Beschwerde" der Beschwerdeführerin vom 2. bzw. 4. Mai 2012 abgewiesen. Diese Formulierung erscheint zwar etwas unglücklich und verwirrend, da es sich bei den beiden Eingaben nicht um eine Beschwerde handelt und die Abweisungsverfügung nicht im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens erging. Aus der Begründung der Verfügung wird indes deutlich, dass die Vorinstanz mit dieser Formulierung den von der Beschwerdeführerin in der Eingabe vom 2. Mai 2012 implizit gestellten Antrag auf Anordnung eines Anfahrverbots abweist. Sie verfügt somit nicht die mit der Wiedererwägungsverfügung angeordnete Sicherheitsauflage ein zweites Mal. Vielmehr teilt sie den Entscheid über die streitige Sicherheitsfrage in zwei sich ergänzende Verfügungen auf, die insgesamt auf diese Frage beschränkt bleiben. Dieses Vorgehen erscheint zwar unnötig kompliziert, da implizit bereits mit der Anordnung der Sicherheitsauflage der weitergehende Antrag der Beschwerdeführerin abgewiesen wird. Es kann zudem nicht damit gerechtfertigt werden, die Abweisungsverfügung sei im Rahmen eines sog. Anstandsverfahrens nach Art. 40 Abs. 1 Bst. b (so im Rubrum dieser Verfügung) bzw. Bst. a (so in den Erwägungen dieser Verfügung) des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) ergangen, da ein derartiges Verfahren gar nicht stattfand. Die streitige Sicherheitsfrage wurde vielmehr in einem einzigen Verfahren, dem hinsichtlich dieser Frage fortgesetzten Plangenehmigungsverfahren, behandelt, und zwar zu einem grossen Teil noch während der bezüglich der Plangenehmigungsverfügung laufenden Rechtsmittelfrist. Wie bereits aus dem Schreiben der Vorinstanz vom 11. Mai 2012 und deren entsprechender E-Mail vom Vortag hervorgeht (vgl. Bst. F und E. 1.2.4), bildeten auch die Vergleichsgespräche vom 15. Mai 2012 Teil dieses (einigen) Verfahrens. All dies ändert allerdings nichts daran, dass die Abweisungsverfügung einen klar definierten Gegenstand hat und inhaltlich mit der Wiedererwägungsverfügung koordiniert ist. Die Beschwerdeführerin erleidet durch die Abweisung ihres Begehrens um Anordnung eines Anfahrverbots den bereits im Zusammenhang mit der Wiedererwägungsverfügung erläuterten Nachteil (vgl. E.1.3.3). Diesen könnte sie mit der Aufhebung bzw. Änderung der Abweisungsverfügung beseitigen. Sie hat daher ein schutzwürdiges Beschwerdeinteresse. Sie ist zudem materielle Verfügungsadressatin und nahm am fortgesetzten Plangenehmigungsverfahren teil, wenn auch teilweise nur informell. Sie ist daher auch zur Anfechtung der Abweisungsverfügung befugt.

E. 1.4

Die Beschwerde wurde formgerecht (Art. 52 Abs. 1 VwVG) und hinsichtlich der Wiedererwägungs- und der Anfechtungsverfügung auch fristgerecht (Art. 50 Abs. 1 VwVG) eingereicht. Soweit sich die Beschwerde gegen diese beiden Verfügungen richtet,

ist demnach auf sie einzutreten. Hinsichtlich der Plangenehmigungsverfügung, die die Vorinstanz der Beschwerdeführerin am 18. April 2012 informell per E-Mail zustellte, wurde die Beschwerdefrist dagegen an sich verpasst. Die Beschwerdeführerin macht allerdings geltend, es wäre krass treuwidrig, ihr dies entgegenzuhalten, da die Vorinstanz mit der E-Mail vom 10. und dem Schreiben vom 11. Mai 2012 für den Fall des Scheiterns der Vergleichsgespräche den Erlass einer anfechtbaren Verfügung oder die Wiedererwägung der Plangenehmigung in Aussicht gestellt habe. Wie es sich damit verhält, braucht indes nicht abschliessend geklärt zu werden, da auf die Beschwerde hinsichtlich der Plangenehmigungsverfügung schon mangels Beschwerdelegitimation nicht eingetreten werden kann (vgl. E. 1.3.2).

E. 2

Die Beschwerdeführerin erhebt gegen die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung (bzw. die Plangenehmigungsverfügung; eine klare Unterscheidung ist nicht erkennbar) in formeller Hinsicht drei Einwände. Nachfolgend wird zunächst auf die Rüge der fehlenden Zuständigkeit der Vorinstanz eingegangen, anschliessend auf die beiden weiteren Rügen (vgl. E. 3 [zwei Verfügungen statt eine] und E. 4 [Gehörsverletzung]).

E. 2.1

Die Beschwerdeführerin macht geltend, die neuen Rundfahrten mit der MS Saphir, in deren Rahmen die L7 angefahren werde, fielen nicht unter die Konzession der Beschwerdegegnerin. Sie seien somit nicht als konzessionierte Schifffahrt im Sinne von Art. 1 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG, SR 747.201) zu qualifizieren, weshalb die Bestimmungen des EBG nicht hätten angewendet werden dürfen. Da es sich nicht um ein konzessioniertes Angebot handle, betreffe der vorliegende Fall auch kein Schiff des Bundes oder ein öffentliches Schifffahrtsunternehmen im Sinne von Art. 8 BSG. Für die Plangenehmigung wäre daher nicht die Vorinstanz, sondern der Kanton Luzern zuständig gewesen. Zudem wäre nicht das Plangenehmigungsverfahren gemäss EBG anwendbar gewesen.

E. 2.2

Die Beschwerdegegnerin ist der Ansicht, die Argumentation und die Schlussfolgerungen der Beschwerdeführerin im Zusammenhang mit ihrer Konzession seien abwegig und nicht nachvollziehbar. Sie basierten offenbar auf der Annahme, die Vorinstanz habe das Plangenehmigungsverfahren für den neuen Rundfahrtenbetrieb mit der MS Saphir durchgeführt. Dies treffe jedoch nicht zu. Die L7 habe (turnusgemäss) erneuert werden müssen, wofür eine Plangenehmigungsverfügung der Vorinstanz notwendig gewesen sei.

E. 2.3

Die Vorinstanz stützt ihre Zuständigkeit und die Anwendbarkeit des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens in der Plangenehmigungsverfügung auf Art. 8 Abs. 1 und 2 BSG, Art. 18 Abs. 2 Bst. a EBG sowie Art. 16 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 (SBV, SR 747.201.7). Daran hält sie im Beschwerdeverfahren fest.

E. 2.4.1

Gemäss Art. 1 Abs. 4 BSG gelten für die konzessionierte Binnenschifffahrt zwar verschiedene Bestimmungen des EBG sinngemäss. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren wird von diesem Verweis allerdings nicht umfasst. Die

Bestimmung ist daher für die hier streitige Frage nicht unmittelbar von Belang.

E. 2.4.2

Nach Art. 8 Abs. 1 BSG benötigt, wer Hafen-, Umschlags- und Landungsanlagen für Schiffe des Bundes und öffentlicher Schifffahrtsunternehmen erstellen, ändern oder betreiben will, eine Plangenehmigung der Vorinstanz. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach dem EBG (Art. 8 Abs. 2 BSG). Alle übrigen Anlagen unterstehen der Aufsicht der Kantone (Art. 8 Abs. 4 BSG). Gemäss Art. 16 SBV richtet sich das Plangenehmigungsverfahren für Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines öffentlichen Schifffahrtsunternehmens dienen, sowie für Bauten und Anlagen Dritter (Nebenanlagen) sinngemäss nach den Bestimmungen des EBG und der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE, SR 742.142.1). Was unter einem öffentlichen Schifffahrtsunternehmen zu verstehen ist, wird weder in Art. 8 Abs. 1 BSG noch in Art. 16 SBV umschrieben. Eine Definition findet sich jedoch in Art. 2 Abs. 1 SBV. Nach deren klarem, im Deutschen, Französischen und Italienischen übereinstimmenden Wortlaut gelten als öffentliche Schifffahrtsunternehmen die eidgenössisch konzessionierten und die eidgenössisch bewilligten Schifffahrtsunternehmen. Diese Definition kann ohne Weiteres für die Auslegung von Art. 16 SBV herangezogen werden, legt Art. 2 Abs. 1 SBV doch die Begriffsverwendung für die SBV in allgemeiner Weise fest. Sie kann aber auch für die Auslegung von Art. 8 Abs. 1 BSG verwendet werden, da keine Hinweise darauf bestehen, dass der dortige Begriff des öffentlichen Schifffahrtsunternehmens anders zu verstehen wäre. Die Beschwerdeführerin bringt denn auch keine Gründe vor, wieso es für dessen Auslegung darauf ankommen sollte, ob eine Landungsanlage im Rahmen des eidgenössisch konzessionierten bzw. bewilligten Schifffahrtsbetriebs angefahren wird. Ihr Einwand dürfte letztlich auch gar nicht die Auslegung dieses Begriffs, sondern vielmehr die Frage betreffen, ob die Vorinstanz lediglich für die Plangenehmigung von Landungsanlagen zuständig ist, die von einem öffentlichen Schifffahrtsunternehmen im Rahmen von dessen eidgenössischer Konzession oder Bewilligung angefahren werden. Eine derartige Einschränkung der vorinstanzlichen Zuständigkeit lässt sich Art. 8 Abs. 1 BSG und Art. 16 SBV allerdings nicht entnehmen. Nach deren, im Deutschen, Französischen und Italienischen übereinstimmendem Wortlaut hängt die Zuständigkeit der Vorinstanz - soweit hier von Interesse - vielmehr lediglich davon ab, ob die Landungsanlage von einem öffentlichen Schifffahrtsunternehmen bzw. von dessen Schiffen benützt wird. Entscheidend ist mithin einzig der Status des Schifffahrtsunternehmens, das die Landungsanlage betreibt bzw. mit seinen Schiffen anfährt. Nicht von Belang ist dagegen, in welchem Rahmen die Benützung der Landungsanlage erfolgt. Dass diese Frage eine Rolle spielen würde, ergibt sich auch nicht aus den übrigen massgeblichen Auslegungselementen (vgl. zu diesen statt vieler BGE 138 II 440 E. 13). Vielmehr legt namentlich die systematische Auslegung ebenfalls eine einfache und klare Zuständigkeitsabgrenzung nach dem Status des jeweiligen Schifffahrtsunternehmens nahe. So basiert die gesamte SBV auf der nicht weiter differenzierten Unterscheidung zwischen öffentlichen und anderen Schifffahrtsunternehmen und regelt grundsätzlich nur Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen der Ersteren (Art. 1 Abs. 1 SBV). Nach Art. 3 SBV ist die Vorinstanz zudem Aufsichtsbehörde für öffentliche Schifffahrtsunternehmen (Abs. 1), während Schifffahrtsunternehmen ohne eidgenössische Konzession bzw. - präziser - andere als öffentliche Schifffahrtsunternehmen der Aufsicht der Kantone unterstehen (Abs. 2). Die nicht weiter differenzierte Unterscheidung zwischen öffentlichen und anderen

Schiffahrtsunternehmen bzw. - allgemeiner - eidgenössisch konzessionierter oder bewilligter und anderer Binnenschiffahrt liegt zudem auch dem übrigen Binnenschiffahrtsrecht zugrunde und wird in verschiedenen Bestimmungen aufgegriffen (vgl. auch E. 5.1).

E. 2.4.3

Die Zuständigkeit der Vorinstanz nach Art. 8 Abs. 1 BSG und Art. 16 SBV hängt demnach nicht davon ab, in welchem Rahmen die MS Saphir die L7 anfährt. Relevant ist vielmehr allein, ob die Beschwerdegegnerin ein öffentliches Schiffahrtsunternehmen im vorstehend erläuterten Sinn ist. Dies ist unbestritten der Fall (vgl. die bei den Akten liegende Eidgenössische Konzession der Vorinstanz vom 22. November 1999 für die regelmässige gewerbsmässige Beförderung von Personen mit Schiffen auf dem Vierwaldstättersee). Die Vorinstanz war deshalb für die Erteilung der Plangenehmigung nach dem Plangenehmigungsverfahren des EBG und der VPVE zuständig. Sie war weiter auch zum Erlass der Wiedererwägungs- und der Abweisungsverfügung zuständig, ergingen diese doch im Rahmen des hinsichtlich der streitigen Sicherheitsfrage fortgesetzten Plangenehmigungsverfahrens (vgl. dazu E. 1.3.4). Soweit die Rüge der mangelnden Zuständigkeit auch für die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung gilt, bezüglich welcher auf die Beschwerde eingetreten werden kann, ist sie deshalb abzuweisen.

E. 3.1

Die Beschwerdeführerin rügt in formeller Hinsicht weiter, die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung ordneten die gleiche Sicherheitsauflage an, richteten sich jedoch an unterschiedliche Parteien. Werde eine der Verfügungen nicht angefochten, erwachse die Sicherheitsauflage in Rechtskraft. Dies verunmögliche die Anfechtung der anderen Verfügung, was widersprüchlich und rechtlich nicht haltbar sei. Die beiden Verfügungen seien daher auch aus diesem Grund aufzuheben.

E. 3.2

Wie dargelegt (vgl. E. 1.3.4), verfügt die Vorinstanz mit der Abweisungsverfügung nicht die mit der Wiedererwägungsverfügung angeordnete Sicherheitsauflage ein zweites Mal. Vielmehr teilt sie den Entscheid über die streitige Sicherheitsfrage in zwei sich ergänzende Verfügungen auf. Dieses Vorgehen vermag zwar nicht zu überzeugen (vgl. E. 1.3.4); der Beschwerdeführerin entsteht dadurch jedoch kein Nachteil, zumal sie ohnehin beide Verfügungen angefochten hat. Ihre Rüge erweist sich deshalb als unberechtigt.

E. 4.1

Die Beschwerdeführerin macht in formeller Hinsicht ausserdem geltend, sie sei von der Vorinstanz nicht als Partei in das Plangenehmigungsverfahren einbezogen worden, obwohl sie in unmittelbarer Nachbarschaft zur L7 eine Bootsvermietung betreibe. Dieses Verfahren weise somit gravierende Mängel auf und sei deshalb korrekt zu wiederholen. Dass sie nach dem Ergehen der Plangenehmigungsverfügung informell teilweise am Verfahren beteiligt worden sei, ändere daran nichts, zumal ihr die Vorinstanz mehrfach zugesichert habe, das Verfahren werde nochmals durchgeführt, falls die Vergleichsgespräche zu keiner Einigung führten. Die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung (sowie - eventualiter - die Plangenehmigungsverfügung) seien deshalb aufzuheben.

E. 4.2

Nach Ansicht der Beschwerdegegnerin kann offen bleiben, ob die Beschwerdeführerin zu Unrecht nicht als Partei in das Plangenehmigungsverfahren einbezogen wurde, sei dieser doch dadurch kein Nachteil entstanden. So sei sie noch während des laufenden Plangenehmigungsverfahrens direkt bei der Vorinstanz vorstellig geworden und habe unter Hinweis auf die angebliche Sicherheitsgefährdung sinngemäss verlangt, die L7 dürfe von der MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten nicht angefahren werden. Die Vorinstanz habe diese Eingabe in der Plangenehmigungsverfügung aufgegriffen und die Beschwerdeführerin in der Folge laufend über die Sicherheitsfrage informiert und faktisch als Partei in das Verfahren einbezogen. Auf deren ausdrücklichen Wunsch habe sie zudem die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung erlassen. Im Anstandsverfahren nach Art. 40 Abs. 1 Bst. b EBG sei die Beschwerdeführerin überdies formell als Partei mit allen Verfahrensrechten einbezogen worden. Ein allfällige Verletzung des rechtlichen Gehörs im Plangenehmigungsverfahren wäre somit in diesem Verfahren geheilt worden.

E. 4.3

Die Vorinstanz führt aus, die Beschwerdeführerin sei versehentlich nicht in das Plangenehmigungsverfahren einbezogen worden, wodurch ihr Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt worden sei. Sie habe jedoch im anschliessenden Anstandsverfahren ihre Sicherheitsbedenken ausführlich darlegen können. Diese seien in die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung eingeflossen und in diesen Verfügungen abschliessend beurteilt worden. Die im Plangenehmigungsverfahren erfolgte Verletzung des rechtlichen Gehörs sei somit bereits im Verfahren vor ihr geheilt worden.

E. 4.4.1

Der in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) garantierte und namentlich in den Art. 26 - 33 und 35 Abs. 1 VwVG konkretisierte Grundsatz des rechtlichen Gehörs dient einerseits der Sachaufklärung und stellt andererseits ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht der Parteien dar. Er umfasst alle Befugnisse, die einer Partei einzuräumen sind, damit sie in einem Verfahren ihren Standpunkt wirksam zur Geltung bringen kann. Dazu zählen insbesondere das Recht, sich vor Erlass eines Entscheids zur Sache zu äussern, das Recht, erhebliche Beweise beizubringen und das Recht, Einsicht in die Akten zu nehmen. Weiter gehören dazu das Recht, über sämtliche entscheidrelevante Vorgänge und Grundlagen informiert zu werden, das Recht auf Vertretung und Verbeiständung und das Recht auf Begründung (vgl. zum Ganzen BGE 135 II 286 E. 5.1, BGE 129 I 232 E. 3.2, BGE 128 V 272 E. 5b/bb, BGE 127 I 54 E. 2b; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-773/2011 vom 24. Mai 2013 E. 6.3.1; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 1672 ff.; René Rhinow/Heinrich Koller/christina Kiss/Daniela Turnherr/Denise Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, 2. Aufl., Basel 2010, Rz. 309 ff.). Der Gehörsanspruch ist nach feststehender Rechtsprechung formeller Natur, was zur Folge hat, dass seine Verletzung ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde grundsätzlich zur Aufhebung des mit dem Verfahrensmangel behafteten Entscheids führt. Eine Verletzung des Gehörsanspruchs kann indes als geheilt gelten, wenn die unterbliebene Gewährung des rechtlichen Gehörs in einem Rechtsmittelverfahren nachgeholt wird, in dem die Beschwerdeinstanz mit der gleichen Kognition prüft wie die untere Instanz. Wiegt die Verletzung der Parteirechte besonders schwer, ist eine Heilung allerdings ausgeschlossen. Dem Beschwerdeführenden dürfen durch die Heilung zudem keine unzumutbaren Nachteile erwachsen. Diese sollte ausserdem die Ausnahme bleiben (vgl. zum Ganzen BGE 135 I 279

E. 2.6.1, BGE 133 I 201 E. 2.2, BGE 132 V 387 E. 5.1 und BGE 126 V 130 E. 2b; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2969/2010 vom 28. Februar 2012 E. 8.1.3 m.w.H.; Lorenz Kneubühler, in: Auer/Müller/Schindler [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], Zürich 2008, Art. 35 Rz. 19 ff.; André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 3.112 ff.).

E. 4.4.2

Vorliegend wurde die Beschwerdeführerin unbestrittenermassen nicht als Partei in das Plangenehmigungsverfahren einbezogen. Sie nahm zudem an dem hinsichtlich der streitigen Sicherheitsfrage fortgesetzten Plangenehmigungsverfahren nur teilweise formell teil. Sie brachte der Vorinstanz jedoch bereits mit Schreiben vom 15. März 2012, mithin noch vor Erlass der Plangenehmigungsverfügung, ihre Sicherheitsbedenken ein erstes Mal zur Kenntnis und verlangte sinngemäss, die Beschwerdegegnerin dürfe die L7 im Rahmen der geplanten neuen Rundfahrten nicht anfahren. Mit Schreiben vom 2. Mai 2012, d.h. nach Ergehen der Plangenehmigungsverfügung, brachte sie ihre Bedenken in Reaktion auf die von der Beschwerdegegnerin mit Schreiben vom 18. April 2012 vorgeschlagenen Sicherheitsmassnahmen ein zweites Mal vor und verlangte erneut sinngemäss ein Anfahrverbot. Mit Brief vom 4. Mai 2012 kritisierte sie die am Vortag von der Vorinstanz verfügte Sicherheitsauflage als unzureichend und verlangte eine anfechtbare Verfügung. Im Rahmen der ergebnislosen Vergleichsgespräche vom 15. Mai 2012 nahm sie ein weiteres Mal zur Sicherheitsfrage Stellung. Die Vorinstanz setzt sich in der Abweisungsverfügung mit den Vorbringen der Beschwerdeführerin auseinander und erläutert, wieso sie die mit der Wiedererwägungsverfügung formell bestätigte Sicherheitsauflage vom 3. Mai 2012 als ausreichend und ein Anfahrverbot als nicht erforderlich erachtet. In der Wiedererwägungsverfügung begründet sie zudem, wieso sie die Anordnung der Sicherheitsauflage für notwendig hält, wobei sie sich teilweise zu den gleichen Fragen äussert wie in der Abweisungsverfügung.

E. 4.4.3

Es kann somit nicht gesagt werden, die Beschwerdeführerin habe sich im fortgesetzten Plangenehmigungsverfahren, in dessen Rahmen die Wiedererwägungs- und die Abweisungsverfügung ergingen, nicht ausreichend zur streitigen Sicherheitsfrage äussern können. Ebenso wenig kann der Vorinstanz vorgeworfen werden, sie habe sich in diesen beiden Verfügungen nicht im erforderlichen Mass mit dieser Frage bzw. den diesbezüglichen Vorbringen der Beschwerdeführerin auseinandergesetzt resp. nicht hinreichend begründet, wieso sie deren Vorbringen nicht als überzeugend erachtet. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern diese beiden Verfügungen, die einzig die Sicherheitsfrage zum Gegenstand haben (vgl. E. 1.3.4), in Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör der Beschwerdeführerin ergangen sein sollten. Selbst wenn im Übrigen von einer Gehörsverletzung ausgegangen würde, könnte diese als im vorliegenden Beschwerdeverfahren geheilt gelten, da sich die Beschwerdeführerin im Rahmen dieses Verfahrens erneut einlässlich zur Sicherheitsfrage äusserte und auch die weiteren Voraussetzungen für eine Heilung erfüllt wären (vgl. E. 4.4.1). Eine Aufhebung der beiden Verfügungen wegen der Gehörsverletzung bzw. eine Wiederholung des hinsichtlich der streitigen Sicherheitsfrage durchgeführten fortgesetzten Plangenehmigungsverfahrens wäre deshalb nicht erforderlich.

E. 4.4.4

Da auf die Beschwerde hinsichtlich der Plangenehmigungsverfügung nicht eingetreten werden kann, kommt eine Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung bzw. eine Wiederholung des Plangenehmigungsverfahrens wegen der geltend gemachten Gehörsverletzung von vornherein nicht in Betracht. Es kann daher offen bleiben, ob in diesem Verfahren der Gehörsanspruch der Beschwerdeführerin verletzt wurde. Erwähnt sei jedoch, dass auch hier eine allfällige Gehörsverletzung als geheilt gelten könnte, äusserte sich die Beschwerdeführerin doch, wie vorstehend dargelegt, bereits im fortgesetzten Plangenehmigungsverfahren zur streitigen Sicherheitsfrage und nahm sie dazu im vorliegenden Beschwerdeverfahren erneut Stellung. Dass die Vorinstanz für den Fall des Scheiterns der Vergleichsgespräche eine anfechtbare Verfügung bzw. eine Wiedererwägung der Plangenehmigung in Aussicht stellte, ändert daran allein schon deshalb nichts, weil diese Ankündigung einzig auf die streitige Sicherheitsfrage zu beziehen ist (vgl. E. 1.2.4), mithin daraus nicht abgeleitet werden kann, gegebenenfalls werde das gesamte Plangenehmigungsverfahren wiederholt.

E. 5

Die Beschwerdeführerin begründet ihre Beschwerde in materieller Hinsicht mit Sicherheitsüberlegungen. Sie bringt vor, die Beschwerdegegnerin verletze durch das regelmässige Anfahren der L7 mit der MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten zwingende Abstandsvorschriften und gefährde massiv die Sicherheit im Luzerner Seebecken. Würde die MS Saphir korrekterweise nicht als Kursschiff im Sinne von Art. 2 Bst. a Ziff. 7 der Binnenschiffverkehrsverordnung vom 8. November 1978 (BSV, SR 747.201.1) qualifiziert, weil die Rundfahrten nicht Teil der Konzession der Beschwerdegegnerin seien, würde die Sicherheitsproblematik entschärft. Nachfolgend ist zunächst auf den binnenschiffverkehrsrechtlichen Status der MS Saphir einzugehen, setzt doch die im Anschluss daran vorzunehmende Prüfung der ersten beiden Rügen (vgl. E. 6 [Verletzung von Abstandsvorschriften] und 7 [Sicherheitsgefährdung]) Klarheit über diesen voraus.

E. 5.1

Die Beschwerdeführerin macht zwar geltend, es hänge für die Qualifikation eines Schiffs als Kursschiff - soweit hier von Interesse - davon ab, ob es im Rahmen des konzessionierten Angebots verkehre. Wieso dem so sein sollte, begründet sie allerdings nicht. Ihre Ansicht vermag denn auch nicht zu überzeugen. Gemäss Art. 2 Bst. a Ziff. 7 BSV gilt als Kursschiff ("bateau en service régulier", "battello in servizio regolare") ein Schiff (so die französische und italienische Fassung) bzw. ein Fahrgastschiff (d.h. ein für die gewerbmässige Beförderung von mehr als 12 Personen verwendetes Schiff [vgl. Art. 2 Bst. a Ziff. 6 BSV]; so die deutsche Fassung), das für einen Schiffsbetrieb des Bundes oder ein eidgenössisch konzessioniertes Schiffsverkehrsunternehmen verkehrt. Nach dem im Deutschen, Französischen und Italienischen insoweit übereinstimmenden Wortlaut ist für die Qualifikation als Kursschiff - soweit hier relevant - somit einzig erforderlich, dass ein Schiff bzw. ein Fahrgastschiff für ein entsprechendes Unternehmen, mithin für ein Unternehmen mit einem besonderen bundesrechtlichen Status verkehrt. In welchem Rahmen es dies tut, insbesondere, ob es sich um ein konzessioniertes Angebot handelt, ist hingegen nicht von Belang. Dieses Ergebnis wird durch die übrigen massgeblichen Auslegungselemente nicht in Frage gestellt, sondern vielmehr namentlich durch die systematische und teleologische Auslegung gestützt. So stellt, wie bereits erwähnt (vgl. E.

2.4.2), auch die Zuständigkeitsregelung von Art. 8 Abs. 1 BSG und Art. 16 SBV - soweit hier von Interesse - auf die nicht weiter differenzierte Unterscheidung zwischen Schifffahrtsunternehmen mit einem besonderen bundesrechtlichen Status bzw. öffentlichen Schifffahrtsunternehmen und anderen ab. Diese Unterscheidung liegt zudem auch der SBV als Ganzes sowie dem übrigen Binnenschifffahrtsrecht zugrunde (vgl. ausführlicher E. 2.4.2). Die Gewährleistung der den Kursschiffen eingeräumten Vorzugsstellung sowie Sicherheitsüberlegungen sprechen ausserdem für eine einfache und klare Kategorisierung der Schiffe, die auch für nautisch Unkundige bzw. mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraute Personen nachvollziehbar und verständlich ist.

E. 5.2

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin ist die MS Saphir als Fahrgastschiff im Sinne von Art. 2 Bst. a Ziff. 6 BSV, das für die eidgenössisch konzessionierte Beschwerdegegnerin verkehrt, somit ungeachtet der Frage, ob die mit ihr durchgeführten Rundfahrten ab der L7 unter die Konzession der Beschwerdegegnerin fallen, als Kursschiff im Sinne von Art. 2 Bst. a Ziff. 7 BSV zu qualifizieren. Welcher Status den Rundfahrten zukommt, kann daher offen bleiben.

E. 6.1

Die Beschwerdeführerin bringt vor, nach Art. 48 Abs. 1 BSV liessen ausweichpflichtige Schiffe den anderen Schiffen den für Kurs und Manö-vrieren notwendigen Raum. Gegenüber Kursschiffen hielten sie einen Abstand von 50 Metern ein. Dieser Mindestabstand könne von der Beschwerdegegnerin nicht eingehalten werden, wenn sie die L7 anfähre. Gemäss Art. 161 BSV hätten Schiffsvermietungsstellen mit Bezug auf Landstellen und Fahrlinien der Kursschiffe weiter einen angemessenen Abstand aufzuweisen. Dies sei vorliegend jedoch nicht der Fall. Dass es sich bei der L7 nicht um eine neue Anlage handle, sei unerheblich. Die mit der Wiedererwägungsverfügung angeordnete Sicherheitsauflage ändere an der Verletzung der zwingenden Abstandsvorschriften nichts, vermöge sie doch die Abstandsunterschreitung nicht zu kompensieren. Dass die Abstandsvorschriften nicht eingehalten werden könnten, sei im Übrigen auch die Ansicht der örtlichen Behörden.

E. 6.2

Die Beschwerdegegnerin führt aus, die Regel von Art. 48 Abs. 1 BSV richte sich an die ausweichpflichtigen Schiffe und gebe den Kursschiffen - nicht Ersteren - ein Vortritts- und Abstandsrecht. Die Beschwerdeführerin habe entsprechend dafür zu sorgen, dass die von ihrem Steg abgehenden Mietboote die vortrittsberechtigten Kursschiffe nicht behinderten und einen Abstand von 50 Metern wahrten. Dies sei möglich und verhältnismässig. Die allgemeine Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV, der ihre Schiffsführer mit grosser Gewissenhaftigkeit verpflichtet seien, gehe im Übrigen den Fahr- und Abstandsregeln vor. Dies sei insofern von Bedeutung, als an schönen Sommertagen im vielbefahrenen Luzerner See-becken der vorgeschriebene Abstand zu den Kursschiffen oft nicht eingehalten werden könne. Art. 161 BSV verlange weiter einen "angemessenen" Abstand, ohne eine bestimmte Distanz in Metern vorzuschreiben. Wann ein Abstand angemessen sei, hänge von den örtlichen Gegebenheiten ab und sei im Ermessen der Bewilligungsbehörde. Dass der Abstand vorliegend nicht angemessen sei, treffe nicht zu. Die Bestimmung richte sich im Übrigen an den Schiffsvermieter. Wenn die Beschwerdeführerin der Auffassung sei, ihre Bootsvermietungsstelle sei zu nahe an der L7, habe sie daher Massnahmen zu treffen, damit

die Kursschiffe von den Mietbooten nicht behindert würden.

E. 6.3

Die Vorinstanz bringt vor, die L7 sei gemäss Zeichnung im Projektdossier ca. 70 Meter von der Ausfahrt der Bootsvermietungsstelle entfernt. Die dort ein- und ausfahrenden Mietboote könnten den Mindestabstand von 50 Metern, zu dem sie - nicht die Kursschiffe - gemäss Art. 48 BSV verpflichtet seien, gegenüber der MS Saphir daher (knapp) einhalten. Für die Mietboote, die von der Aussenseite der Steganlage der Beschwerdeführerin abführen, sei dies dagegen schwierig. Hinsichtlich des angemessenen Abstands gemäss Art. 161 BSV sei zu beachten, dass die L7 keine neue Anlage, sondern bereits früher angefahren worden sei. Durch ihre Instandsetzung werde der Abstand zur Bootsvermietungsstelle nicht verändert. Da die Beschwerdegegnerin die neue Situation schaffe, habe sie dieser im Rahmen ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV Rechnung zu tragen. Da sie keine ausreichenden Sicherheitsmassnahmen vorgeschlagen habe, sei mit der Wiedererwägungsverfügung die erwähnte Sicherheitsauflage angeordnet worden.

E. 6.4.1

Nach Art. 42a BSV haben Schiffe öffentlicher Schifffahrtsunternehmen bei ihren Fahrten einer Fahrstrasse zu folgen, von der ohne Grund nicht abgewichen werden darf. Die Fahrstrasse ist für Kursschiffe, die sich nähern, freizuhalten. Gemäss Art. 44 Abs. 1 Bst. a BSV weichen unter Vorbehalt von Art. 43 BSV (Verhalten gegenüber Schiffen der Überwachungsbehörden) beim Begegnen und Überholen alle anderen Schiffe den Kursschiffen aus. Gemäss Art. 48 Abs. 1 BSV lassen ausweichpflichtige Schiffe den anderen Schiffen den für Kurs und Manövrieren notwendigen Raum. Sie halten gegenüber Kursschiffen einen Abstand von mindestens 50 Metern ein. Wie aus dem im Deutschen, Französischen und Italienischen übereinstimmenden, klaren Wortlaut von Art. 48 Abs. 1 BSV hervorgeht, richtet sich diese Bestimmung nicht an die Kursschiffe, sondern an die ausweichpflichtigen Schiffe. Da die MS Saphir als Kursschiff zu qualifizieren ist (vgl. E. 5.2), hat somit nicht sie den Mindestabstand von 50 Metern gegenüber den Mietbooten der Beschwerdeführerin zu wahren; vielmehr haben diese diesen Abstand ihr gegenüber einzuhalten. Dass sie die L7 im Rahmen der neuen Rundfahrten anfährt bzw. die Abstandproblematik - soweit sie überhaupt besteht (vgl. dazu E. 6.4.3) - auf den in diesem Sinn geänderten Betrieb der L7 zurückzuführen ist, ändert daran nichts. Dies wäre nur von Belang, wenn die Ausweich- bzw. Abstandspflicht gegenüber den Kursschiffen davon abhinge, aus welchem Grund ein Ausweichen erforderlich wird. Solches ergibt sich jedoch - soweit hier relevant - weder aus dem Wortlaut von Art. 48 Abs. 1 BSV und der anderen erwähnten Bestimmungen noch aus den übrigen massgeblichen Auslegungselementen. Ebenso wenig geht daraus hervor, dass das Vortrittsrecht der Kursschiffe - vorbehaltlich der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV - nur unter bestimmten Umständen besteht bzw. in Anspruch genommen werden darf oder die Kursschiffe dort nicht verkehren dürfen, wo es zu Abstandsunterschreitungen kommt bzw. kommen könnte. Die Anordnung eines Anfahrverbots wegen der geltend gemachten Unterschreitung des Mindestabstands von 50 Metern nach Art. 48 Abs. 1 BSV hätte demnach zur Folge, dass die Beschwerdegegnerin für eine Pflichtverletzung einzustehen hätte, die nicht von ihr, sondern den Führern der Mietboote der Beschwerdeführerin begangen wird. Dieser wiederum erwüchse durch das pflichtwidrige Verhalten ihrer Kunden ein Vorteil. Dies ist mit Art. 48 Abs. 1 BSV nicht vereinbar. Die Abstandproblematik steht dem Anfahren der L7 durch die MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten daher nicht entgegen.

E. 6.4.2

Gemäss dem im Deutschen, Französischen und Italienischen übereinstimmenden Wortlaut von Art. 161 BSV haben (u.a.) Schiffsvermietungsstellen zu den Landstellen und Fahrlinien der Kursschiffe einen angemessenen Abstand aufzuweisen. Auch diese Bestimmung räumt den Kursschiffen somit grundsätzlich eine Vorzugsstellung ein. Ihre genaue Tragweite erscheint allerdings nicht ohne Weiteres klar. So stellt sich namentlich die Frage, wie es sich verhält, wenn der Betrieb einer bestehenden Landstelle für Kursschiffe bzw. die diesbezügliche Anfahrpraxis so geändert wird, dass der Abstand zu einer bestehenden Schiffsvermietungsstelle nicht mehr als angemessen erscheint. Die Ausführungen der Beschwerdeführerin legen nahe, dass ihrer Ansicht nach eine entsprechende Änderung mit Art. 161 BSV nicht vereinbar ist und zu unterbleiben hat. Eine Auslegung in diesem Sinn vermag indes für Fälle wie den hier zu beurteilenden nicht zu überzeugen: Vorliegend ist grundsätzlich unbestritten, dass die Beschwerdegegnerin die L7 bereits in der Vergangenheit anfuhr. Zwar tat sie dies, jedenfalls in letzter Zeit, entgegen ihrer Darstellung nur relativ selten und unregelmässig. Dass sie verpflichtet gewesen wäre, diese reduzierte Anfahrpraxis auch in Zukunft beizubehalten, ist jedoch nicht ersichtlich. So legte die Beschwerdeführerin insbesondere keine Dokumente vor, die die von ihr geltend gemachte Vereinbarung, wonach die Beschwerdegegnerin die Südseite, die privaten Anbieter dagegen die Nordseite des Luzerner Seebeckens zu befahren habe bzw. hätten (vgl. dazu E. 7.1), zu belegen vermöchten. Unter diesen Umständen hätte eine Auslegung von Art. 161 BSV, wie sie die Ausführungen der Beschwerdeführerin nahe legen, zur Folge, dass die Beschwerdegegnerin auf eine in der Vergangenheit geübte Praxis festgelegt würde, obschon sie sich zu dieser weder verpflichtet hat noch sonst wie dazu verpflichtet ist (vgl. Art. 2 Abs. 1 BSG). Die Beschwerdeführerin wiederum könnte sich gegen Veränderungen der bisherigen Anfahrpraxis zur Wehr setzen, obschon ihr deren Fortbestehen nicht zugesichert wurde und sie dieses auch nicht voraussetzen konnte. Dieses Ergebnis wäre mit der Zielsetzung von Art. 161 BSV nicht vereinbar, liefe es doch der angestrebten Vorzugsstellung der Kursschiffe zuwider. Eine Auslegung im erwähnten Sinn wird zudem auch nicht durch die übrigen massgeblichen Auslegungselemente gestützt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass nach Art. 161 BSV eine Änderung des bisherigen Betriebs der Landstelle für Kursschiffe bzw. der diesbezüglichen Anfahrpraxis im dargelegten Sinn in Situationen wie der vorliegenden zulässig ist. Auch diese Abstandproblematik steht dem Anfahren der L7 durch die MS Saphir im Rahmen der neuen Rundfahrten demnach nicht entgegen.

E. 6.4.3

Bei diesem Ergebnis braucht grundsätzlich nicht weiter auf die Frage eingegangen zu werden, ob die neue Anfahrpraxis unvermeidlich zu einer Unterschreitung der in Art. 48 Abs. 1 und Art. 161 BSV vorgesehenen Abstände führt. Erwähnt sei jedoch, dass die Problematik in erster Linie hinsichtlich derjenigen Mietboote besteht, die an der Aussenseite der Steganlage der Beschwerdeführerin festgemacht sind und dort an- bzw. von dort ablegen. Soweit die Mietboote dagegen die Ein- bzw. Ausfahrt an der Südseite der Steganlage verwenden, dürfte der Mindestabstand von 50 Metern nach Art. 48 Abs. 1 BSV (knapp) eingehalten werden können. Die Abstandproblematik besteht im Weiteren nur, wenn die MS Saphir bei der L7 an- bzw. von dieser ablegt. Dies ist nicht allzu häufig der Fall, da die Rundfahrten über den Tag verteilt sechs Mal stattfinden, und dauert jeweils auch nicht besonders lang. Da die Rundfahrten fahrplanmässig durchgeführt werden,

erfolgen die An- und Abfahrten zudem zu vorhersehbaren Zeiten. Die Beschwerdeführerin kann deshalb, auch wenn sie die Mietboote weiterhin an bzw. von der Aussenseite der Steganlage an- bzw. ablegen lässt, die Problematik zumindest teilweise dadurch verringern, dass sie Vorkehrungen trifft, die ein Ablegen der Mietboote von dort während der An- und Abfahrten der MS Saphir verhindern. All dies ändert zwar nichts daran, dass das neue regelmässige Anfahren der L7 wegen deren Nähe zur Bootsvermietungsstelle der Beschwerdeführerin zu Unterschreitungen des Mindestabstands von 50 Metern nach Art. 48 Abs. 1 BSV führen dürfte. Die Problematik sollte indes nicht überbewertet werden (vgl. E. 7), zumal davon auszugehen ist, dass an schönen, gut frequentierten Sommertagen im Luzerner Seebecken der Mindestabstand gegenüber den Kursschiffen auch sonst nicht immer eingehalten werden kann.

E. 6.4.4

Die Rüge der Abstandsunterschreitung vermag somit für sich allein die Anordnung eines Anfahrverbots nicht zu rechtfertigen. Zu prüfen bleibt jedoch, ob die Anordnung eines solchen Verbots angezeigt ist, weil die regelmässigen Rundfahrten ab der L7 insgesamt zu einem unzulässigen bzw. nicht vertretbaren Sicherheitsrisiko führen.

E. 7.1

Die Beschwerdeführerin bringt vor, die Beschwerdegegnerin breche mit dem Anfahren der L7 in denjenigen Seebereich (Nordseite des Luzerner Seebeckens) ein, der bisher aus Sicherheitsgründen vereinbarungsgemäss den privaten Anbietern bzw. deren Mietbooten vorbehalten gewesen sei. Sie schaffe damit eine zusätzliche Gefahr und erhöhe das im Luzerner Seebecken bereits zuvor bestehende grosse Gefahrenpotential. Dieser Ansicht seien auch die örtlichen Behörden. Ein sicherer Betrieb der L7, wie ihn Art. 17 Abs. 4 EBG vorsehe, sei deshalb nicht möglich. Die Erhöhung des Gefahrenpotentials sei neben der Nichteinhaltung der Abstandsvorschriften namentlich darauf zurückzuführen, dass die MS Saphir als Kursschiff ein absolutes Vortrittsrecht habe und in der Uferzone sowie der erweiterten Uferzone (mithin im Luzerner Seebecken) die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h nicht einhalten müsse. Zudem verkehre sie in Verletzung von Art. 42a BSV nicht auf der üblichen Fahrstrasse in der Seemitte, sondern fahre dem rechten Seeufer nach aufwärts. Das erhöhte Gefahrenpotential könne sich jederzeit realisieren. Die angeordnete Sicherheitsauflage entschärfe die Problematik nicht hinreichend. Daran ändere nichts, dass die Schiffsführer der MS Saphir eher zurückhaltend führen. Dies sei zum einen dem Sachzwang geschuldet und zum anderen wegen des laufenden Beschwerdeverfahrens normal. Ob es auch in Zukunft anhalten werde, sei aber ungewiss. Dass bei der Wasserpolizei keine Meldungen über "Fast-Ereignisse" eingegangen seien, sei im Weiteren nicht überraschend, da das Melden solcher Ereignisse eher unüblich sei und nichts nütze; allfällige Meldungen würden zudem wahrscheinlich nicht einmal protokolliert. Dies heisse aber nicht, dass sich solche Vorfälle nicht ereigneten. Jedenfalls sei festzuhalten, dass die Wasserpolizei in ihrer Stellungnahme vom 12. Februar 2013 trotz der durch die Vorinstanz verfügten Sicherheitsauflage vollumfänglich an ihrer früheren Beurteilung festhalte.

E. 7.2

Die Beschwerdegegnerin macht geltend, das untere Seebecken werde von ihren Schiffen seit Bestehen der Kursschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee regelmässig gequert. Sie habe zudem die L7 jedenfalls im Sommer immer regelmässig angefahren. Eine rechtsgültige

Vereinbarung zwischen ihr und der Beschwerdeführerin, wonach sie die Südseite und die privaten Anbieter die Nordseite des Luzerner Seebeckens zu befahren habe bzw. hätten, gebe es nicht. Die Situation im Luzerner Seebecken sei im Weiteren zwar - wie überall, wo enge Verhältnisse herrschten - anspruchsvoll; dies sei bis heute jedoch kein Problem gewesen. Die neuen Rundfahrten ab der L7 schüfen kein rechtswidriges Sicherheitsrisiko. Die Wasserpolizei des Kantons Luzern könne bestätigen, dass während der ganzen Saison 2012 weder Reklamationen eingegangen noch gefährliche Situationen gemeldet worden seien. Sie attestiere ihr zudem generell ein sehr rücksichtsvolles Verhalten, namentlich gegenüber den unkundigen und langsamen Pedalofahrern, die offenbar von der Beschwerdeführerin teilweise ungenügend instruiert worden seien. Die Vorschrift von Art. 42a BSV halte sie im Übrigen ein. Mit der angeordneten Sicherheitsauflage sei somit sämtlichen erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zur Vermeidung von Unfällen Genüge getan.

E. 7.3

Die Vorinstanz führt aus, die zusätzliche dritte Person als Heckwache/Ausguck an Bord der MS Saphir auf der Strecke zwischen den Stationen L3 und L7 leiste einen substantiellen und damit entscheidenden Beitrag an die Sicherheit beim Befahren dieser Strecke. Mit dieser Auflage könne die Sicherheit im Luzerner Seebecken gewährleistet werden. Dies gelte umso mehr, als die MS Saphir entgegen der Darstellung der Beschwerdeführerin die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h in der inneren und äusseren Uferzone einzuhalten habe und überdies die allgemeine Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV für alle Schiffsführer, auch die von Kursschiffen gälten. Die Schiffsführer der Beschwerdegegnerin hätten daher ihre Fahrt immer den örtlichen Gegebenheiten anzupassen und eine angemessene Geschwindigkeit einzuhalten. Die Fahrstrasse eines Kursschiffes nach Art. 42a BSV beschränke sich im Übrigen nicht auf die Seemitte (des Luzerner Seebeckens), sondern führe von Landungssteg zu Landungssteg und könne durchaus mehrere aufeinanderfolgende Kursänderungen aufweisen.

E. 7.4

Die Wasserpolizei äusserte sich im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens, mithin noch vor Aufnahme der neuen Rundfahrten, ablehnend zum geplanten regelmässigen Anfahren der L7. Sie führte aus, dieses berge ein grosses Gefahrenpotential, und wies auf die Möglichkeit der Beschwerdegegnerin hin, die Rundfahrten ab anderen, in nächster Nähe gelegenen Landungsbrücken anzubieten. In ihrer Stellungnahme vom 12. Februar 2013 hält sie fest, seit der Aufnahme der neuen Rundfahrten ab der L7 (d.h. ab Mai 2012) seien keine Beschwerden oder Meldungen über prekäre Situationen eingegangen, die auf das An- bzw. Ablegen der MS Saphir bei bzw. von dieser Landungsbrücke zurückzuführen gewesen seien. Dies dürfte auf die äussert vorsichtige Fahrweise der Schiffsführer der Panoramayacht im problematischen Seebereich zurückzuführen sein. Zufällige Beobachtungen ihrerseits hätten gezeigt, dass diese ihr Vortrittsrecht nicht explizit in Anspruch genommen hätten, wie dies auf der übrigen Seefläche sonst üblich sei.

E. 7.5.1

Wie dargelegt (vgl. E. 6.4.3), weicht die Beschwerdegegnerin mit den neuen Rundfahrten ab der L7 von ihrer bisherigen Anfahrpraxis ab, in dessen Rahmen sie die Landungsbrücke nur sporadisch und unregelmässig anlief. Sie verursacht damit in nur geringer Distanz zur Bootsvermietungsstelle der Beschwerdeführerin einen deutlich grösseren Schiffsverkehr

mit einem grösseren Schiff, als dies bislang der Fall war. Auch wenn sie rechtlich nicht verpflichtet war bzw. ist, ihre bisherige reduzierte Anfahrpraxis fortzuführen und insbesondere keine Dokumente vorliegen, die die von der Beschwerdeführerin geltend gemachte rechtlich verbindliche Absprache betreffend die "Aufteilung" des Luzerner Seebeckens ausreichend zu belegen vermöchten (vgl. E. 6.4.3), schafft sie damit in dessen unterem Teil ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Dieser Ansicht sind neben der Beschwerdeführerin auch die Vorinstanz und die Wasserpolizei des Kantons Luzern als Fachbehörden.

E. 7.5.2

Damit ist freilich noch nichts darüber gesagt, wie auf dieses erhöhte Risiko zu reagieren ist. Zwar ist es richtig, dass die Wasserpolizei des Kantons Luzern in ihrer Stellungnahme vom 12. Februar 2013 ihre frühere Einschätzung weder korrigiert noch widerruft. Entgegen der Beschwerdeführerin bestätigt sie diese jedoch auch nicht. Aus ihrer Stellungnahme geht deshalb nicht klar hervor, für wie gefährlich sie die durch das regelmässige Anfahren der L7 geschaffene Situation hält. Deutlich wird indes, dass sie ihre Sicherheitsbedenken, soweit diese bestehen, nicht mit konkreten Vorfällen oder Beobachtungen zu belegen vermag. Ihre Erfahrungen mit der neuen Anfahrpraxis legen vielmehr nahe, dass dem durch diese geschaffenen erhöhten Risiko im unteren Luzerner Seebecken entgegen ihren ursprünglichen Bedenken durch die vorsichtige, zurückhaltende Fahrweise der Schiffsführer der MS Saphir begegnet werden kann. Ihre Erfahrungen stützen damit die Einschätzung der Vorinstanz, wonach bei Einhaltung der verfügten Sicherheitsauflage dem erhöhten Risiko im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV ausreichend Rechnung getragen werden kann.

E. 7.5.3

Was die Beschwerdeführerin dagegen vorbringt, vermag nicht zu überzeugen. Zunächst mag es zwar bis zu einem gewissen Grad zutreffen, dass "Fast-Ereignisse" der Wasserpolizei nicht in jedem Fall gemeldet werden. Schüfe die neue Anfahrpraxis eine derart prekäre Situation, wie sie die Beschwerdeführerin darstellt, wäre jedoch ungeachtet dessen zu erwarten, dass zumindest gewisse Meldungen oder Beschwerden betreffend solche Ereignisse bei der Wasserpolizei eingingen. Deren Fehlen stellt daher die Darstellung der Beschwerdeführerin in Frage und kann nicht einfach mit dem Argument, solche Vorfälle würden nicht gemeldet, beiseite gewischt werden. Obschon die Beschwerdeführerin im Weiteren nahe legt, es sei trotz des Fehlens solcher Meldungen oder Beschwerden zu prekären Situationen gekommen, vermag sie dies weder mit aussagekräftigen Beispielen zu konkretisieren noch zu belegen. Ebenso wenig legt sie dar, wieso es für die Beurteilung des Sicherheitsrisikos gegebenenfalls irrelevant wäre, dass die abstrakt dargelegten Risikofaktoren der neuen Anfahrpraxis bei deren konkretem Vollzug nicht zu solchen Vorfällen geführt haben. Ihre Argumentation läuft letztlich somit darauf hinaus, ohne überzeugende Gründe unter Verweis auf diese Risikofaktoren ein unzulässiges bzw. nicht vertretbares Sicherheitsrisiko zu postulieren, obschon die bisherigen Erfahrungen diesen Schluss nicht zulassen. Ihre damit im Wesentlichen bloss allgemeinen Ausführungen vermögen nicht hinreichend darzutun, dass die neue Anfahrpraxis trotz der verfügten Sicherheitsauflage ein unzulässiges bzw. nicht vertretbares Sicherheitsrisiko schafft, dem nur mit der Anordnung eines Anfahrverbots begegnet werden kann. Sie vermögen daher die Risikobeurteilung der Vorinstanz als Fachbehörde nicht in Zweifel zu ziehen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht sich entsprechend nicht veranlasst, von dieser

abzuweichen. Daran ändert nichts, dass die Schiffsführer der MS Saphir die L7 allenfalls auch wegen des hängigen Beschwerdeverfahrens besonders vorsichtig anfahren. Da die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach Art. 5 BSV nicht in deren Belieben steht, sind sie auch nach Abschluss dieses Verfahrens zu einer Fahrweise verpflichtet, die dem durch die neue Anfahrpraxis erhöhten Sicherheitsrisiko Rechnung trägt.

E. 7.5.4

Die Rüge der Beschwerdeführerin erweist sich somit als unzutreffend, ohne dass auf deren Vorbringen im Einzelnen eingegangen zu werden braucht. Da die Beschwerdegegnerin kein unzulässiges bzw. nicht vertretbares Sicherheitsrisiko schafft, kann überdies offen bleiben, ob sie die neuen Rundfahrten auch von anderen Landungsbrücken aus durchführen könnte.

E. 8

Die Beschwerdeführerin dringt somit weder mit ihren formellen noch ihren materiellen Rügen durch. Soweit auf ihre Beschwerde eingetreten werden kann, erweist sich diese daher als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 9

Bei diesem Ergebnis gilt die Beschwerdeführerin als unterliegend. Sie hat entsprechend die auf Fr. 5'000.-- festzusetzenden Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Diese sind mit dem Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen.

E. 10

Der obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige Kosten zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 VGKE). Die Entschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 ff. VGKE). Sie wird vom Gericht aufgrund der Akten festgesetzt, wenn - wie hier - keine Kostennote eingereicht wird (Art. 14 Abs. 2 VGKE). Vorliegend obsiegt die anwaltlich vertretene Beschwerdegegnerin. Sie hat demnach Anspruch auf eine Parteientschädigung. Diese ist in Anbetracht des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwands für das vorliegende Verfahren auf Fr. 10'000.-- (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) festzusetzen und der unterliegenden Beschwerdeführerin zur Bezahlung aufzuerlegen. Die Vorinstanz als Bundesbehörde hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.