

LGVE 2021 IV Nr. 6

Gericht/Verwaltung:	Kantonsgericht
Abteilung:	4. Abteilung
Rechtsgebiet:	Verschiedenes
Entscheiddatum:	01.02.2021
Fallnummer:	7H 20 48
LGVE:	2021 IV Nr. 6
Rechtskraft:	Dieser Entscheid ist rechtskräftig.

Leitsatz

Keine Beteiligung des Kantons an den Kosten der Ausbaggerung des Sees beim Werftgelände der SGV, weil hierfür eine gesetzliche Grundlage fehlt.

Die Unterhaltungspflicht der Kantone nach Art. 5 BSG bezieht sich ausschliesslich auf die allgemeine Schiffbarkeit, d.h. um den Gemeingebrauch des öffentlichen Gewässers und nicht um die Sondernutzung eines konzessionierten Unternehmens (E. 4.2).

Kein Vertrauensschutz durch die Erteilung der wasserbaulichen Sonderbewilligung. Diese stellt keine Auftragserteilung dar und durfte auch nicht als eine solche verstanden werden (E. 5).

Gesetzesartikel: Art. 5 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG); § 3 Staatsbeitragsgesetz (SBG), § 8 SBG.

Entscheid

Sachverhalt (Zusammenfassung)

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees AG (SGV) ersuchte zu Beginn des Jahres 2019 um Bewilligung für die Ausbaggerung von Auflandungen im Bereich ihres Werftgeländes, was die kantonale Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) bewilligte. Im Frühjahr 2019 gelangte die SGV an das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern (BUWD) und verlangte, dass sich der Uferkanton Luzern an der Finanzierung der Kosten für die Ausbaggerung beteilige. Das BUWD äusserte die Auffassung, es sehe für eine finanzielle Beteiligung des Kantons keine gesetzliche Grundlage. Schliesslich wies der Regierungsrat das Gesuch um finanzielle Beteiligung des Kantons an den Kosten ab.

Dagegen erhob die SGV Verwaltungsgerichtsbeschwerde und beantragte, es sei festzustellen, dass der Kanton Luzern gestützt auf Art. 5 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz, BSG; SR 747.201) verpflichtet sei, die Kosten für die Ausbaggerung des Seegrunds vor dem Werftgelände der SGV zu tragen und der Kanton Luzern zur Übernahme der Kosten zu verpflichten.

Aus den Erwägungen:

3.

3.1. Die Vorinstanz nahm das Leistungsbegehren der Beschwerdeführerin als Gesuch über einen Staatsbeitrag im Sinn von § 3 i.V.m. § 8 Abs. 1 lit. b des Staatsbeitragsgesetzes (SBG; SRL Nr. 601) entgegen. Die Abweisung des Gesuchs begründete sie im Wesentlichen wie folgt:

Gestützt auf den Schriftenwechsel zwischen der Beschwerdeführerin, dem Regierungsrat und dem Bundesamt für Verkehr hielt die Vorinstanz fest, dass allein Art. 5 BSG als Rechtsgrundlage für die verlangte Kostenbeteiligung angerufen werde und keine weiteren bundesrechtlichen Anspruchsgrundlagen noch kantonale rechtliche Normen gegeben seien, welche einen direkten Anspruch der Beschwerdeführerin begründen würden. Der Regierungsrat berief sich unter anderem auf das Urteil des Bundesgerichts A 621/1987 vom 16. Juni 1988. Danach sei der Kanton nicht gehalten, die von der (privatrechtlich konstituierten) Beschwerdeführerin verlangte und umgesetzte Ausbaggerung vorzunehmen. Daran ändere nichts, dass nicht eine private Unternehmung um die Vornahme einer Unterhaltsarbeit ersuche, sondern ein konzessioniertes Schifffahrtsunternehmen. In Auslegung von Art. 5 BSG und der (spärlichen) Materialien folgte die Vorinstanz, dass der Kanton zu einer Kostenbeteiligung nicht verpflichtet sei. Was unter dem Erhalt der Schifffahrt genau zu verstehen sei, werde zwar weder im Gesetz noch in der Botschaft zum Gesetz vom 1. Mai 1974 (BBI 1974 1549) näher ausgeführt. Allerdings könnten darunter nur jene Massnahmen fallen, die für den Erhalt des bestimmungsgemässen Gebrauchs respektive der freien Schifffahrt auf einem Gewässer notwendig seien. Kraft ihrer Hoheit über die öffentlichen Gewässer (Art. 3 BSG) stehe den Kantonen das Recht zu, diesen Gebrauch einzuschränken. Für die Erstellung der Werftanlage, innerhalb welcher

die fragliche Ausbaggerung erfolgt sei, habe die SGV im Jahr 1974 die erforderliche bundesrechtliche Plangenehmigung nach Art. 8 BSG mit Entscheid des damaligen Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 14. Oktober 1974 erlangt. Gestützt auf verschiedene, zum Teil bis in das späte 19. Jahrhundert zurückreichende Bewilligungen verfügten die SGV über ein umfangreiches Recht auf die Sondernutzung des öffentlichen Gewässers im Bereich der Werftanlage, wodurch die gemeinverträgliche Nutzung beziehungsweise die freie Schifffahrt in diesem Bereich für andere Schifffahrtsteilnehmer sowohl rechtlich als auch tatsächlich eingeschränkt sei. Somit müsse der Träger des Sondernutzungsrechts für den Unterhalt selber aufkommen. In der Bewilligung vom 24. September 1987 für die Erneuerung und Vergrösserung einer Werftbrücke der SGV sei in Ziff. 1.4 des Rechtsspruchs ausdrücklich festgehalten worden, dass die Anlage von der Gesuchstellerin ordnungsgemäss zu unterhalten sei.

Die Vorinstanz prüfte die Rechtslage weiter unter dem Gesichtspunkt, dass die SGV ein nach Personenbeförderungsrecht konzessioniertes Unternehmen ist. Sie anerkannte, dass ein Uferkanton grundsätzlich den konzessionierten Schifffahrtsunternehmen im Rahmen seiner Unterhaltungspflicht nach Art. 5 BSG die Erfüllung der öffentlichen Personenbeförderungsaufgabe zu gewährleisten habe. Die Personenbeförderungskonzession liege jedoch in der Zuständigkeit des BAV (regelmässige und gewerbsmässige Beförderung von Personen), während allein die Kantone für die Einschränkung der Schifffahrt, beispielsweise durch Einräumung weitgehender Verfügungs- und Nutzungsrechte (Konzession), zuständig seien. Die Schifffahrt sei im Bereich der Werft zugunsten der SGV sowohl faktisch als auch rechtlich eingeschränkt. Es handle sich bei der Werft, inkl. Steganlagen, um ein privates Betriebsareal, für welches Dritte kein Zutrittsrecht hätten, womit von freier Schifffahrt nicht die Rede sein könne. Durch die Gewährung der Sondernutzung für die Werftanlage zugunsten des konzessionierten Transportunternehmens habe der Kanton sichergestellt, dass die SGV ihre Personenbeförderungsaufgabe wahrnehmen könne. Eine darüberhinausgehende Gewährleistung dieser Aufgabe in Form von einer Beteiligung an Unterhaltmassnahmen im Werftbereich lasse sich auf der Grundlage von Art. 5 BSG nicht herleiten.

3.2 Die Beschwerdeführerin macht geltend, der Seegrund vor ihrem Werftgelände sei in den letzten Jahrzehnten aufgrund natürlicher Sedimentation derart verlandet, dass die Schiffe für die Zufahrt zu den Steganlagen zunehmend der Gefahr ausgesetzt gewesen seien aufzulaufen, und dies zufolge geringer Wassertiefe. Als eidgenössisch konzessioniertes Transportunternehmen, das Transportpflichten zu erfüllen habe, könne sie ohne schiffbaren Zugang zum Werftgelände dieser Pflicht nicht mehr nachkommen. Diesen Sachverhalt habe das BAV als Konzessionsgeberin und Aufsichtsbehörde bestätigt.

Die Ausbaggerungsarbeiten hätten Ende 2019/Anfang 2020 abgeschlossen und abgerechnet werden können. Heute stehe fest, dass sich die Gesamtkosten auf Fr. z belaufen würden und dass im Jahre 2022 projektbezogene Zusatzkosten von Fr. y für Nachkontrollen dazu kommen würden. In den Gesamtkosten seien auch Kosten für die Entsorgung von umweltbelastetem Material aus dem Seegrund sowie Kosten für die Ausbaggerung von Seegrund direkt unter dem Werftgebäude enthalten.

Für diese Kosten würde sie die Beschwerdeführerin als Verursacherin der Umweltbelastung aus ihrem Werftbetrieb sowie als Eigentümerin des Seegrunds unter ihrem Werftgebäude auf ihrem Grundstück Nr. x Luzern linkes Ufer aufkommen.

Die für die reine Ausbaggerung des Seegrunds auf der im Eigentum des Kantons Luzern stehenden Gewässerparzelle Nr. w angefallenen und von der Beschwerdeführerin «vorfinanzierten» Kosten würden Fr. v betragen. Im Jahre 2022 würden projektbezogene Nachkontrollkosten von Fr. y hinzukommen, die wiederum ausschliesslich den Seegrund auf der kantonalen Gewässerparzelle Nr. w betreffen würden. Zusätzlich seien der Beschwerdeführerin noch die Kosten für die Baubewilligung von Fr. u sowie für die Bauherrenversicherung von Fr. n angefallen.

Die Rechtsauffassung des Regierungsrats sei falsch. Art. 5 BSG verpflichte den Kanton zu Massnahmen, um das in seinem Gebiet stehende Gewässer schiffbar zu erhalten. Die Werftanlagen der Beschwerdeführerin befänden sich im Wesentlichen auf dem eigenen Land-Grundstück Nr. x Luzern linkes Ufer. Dazu gehörten insbesondere die Werfthalle, das Werkstatt- und Bürogebäude sowie ein Tanklager. Zur Werftanlage zu Wasser gehörten ferner fünf Schiffsstege und ein Trockendock, die auf dem im Eigentum des Kantons stehenden Seegrund lägen. An diesen im Seegebiet stehenden Stegen und am Trockendock verfüge sie tatsächlich über ein Sondernutzungsrecht, nicht aber am Seegrund oder der übrigen Seefläche, die sich vor und zwischen den Steganlagen und dem Trockendock befänden. Massgebend könne nur ein rechtlicher Sondernutzen sein, wie er in den jeweiligen behördlichen Bewilligungsentscheiden oder Konzessionen definiert und eingeräumt worden sei. Solche Sondernutzungsrechte seien im konkreten Fall explizit nur an der Werft und nicht an einer bestimmten Seeäche ausserhalb der Anlagen begründet worden. Ihre Unterhaltungspflicht beschränke sich auf die Werftanlagen und erstrecke sich nicht auch noch auf die sich vor den Werftanlagen und zwischen den Schiffsstegen befindlichen Seefläche und insbesondere nicht auf den Seegrund. Hier gelte die ausschliessliche Hoheit des Kantons mit der entsprechenden Pflicht zur Erhaltung der Schiffbarkeit mittels Ausbaggerung des Seegrunds.

Entgegen der Auffassung der Vorinstanz treffe es nicht zu, dass die Ausbaggerungen in einem Uferbereich vorgenommen worden seien, in dem die grossen Schiffe nicht würden zirkulieren können. Die Schiffe der Beschwerdeführerin verkehrten in diesem Seeteil und benützten die dort gelegenen Werftanlagen nachweislich seit 1882. Lediglich die natürliche Verlandung habe verhindert, dass die Zufahrt der Schiffe zur Werftanlage ohne Ausbaggerung künftig nicht mehr möglich gewesen wäre. Weil das Sondernutzungsrecht auf die genau in den Bewilligungsentscheiden definierten Werftanlagen eingeschränkt sei, liege kein rechtlich begründbarer Ausnahmetatbestand vor, der den Kanton von seiner bundesrechtlichen Pflicht zur Erhaltung der Schiffbarkeit nach Art. 5 BSG entbinden könnte. Privates Eigentum, zu dem Dritte kein Zutrittsrecht hätten, bestehe ausschliesslich an den Werft- und Steganlagen, nicht aber an der Seefläche und dem Seegrund vor und neben diesen Anlagen.

3.3. Die Vorinstanz hält in ihrer Vernehmlassung am angefochtenen Entscheid fest. Beim Gewässerbereich rund um die Steganlagen der SGV handle es um einen Bereich, für welchen den Kanton keine Unterhaltungspflicht treffe. Bei den Steganlagen handle es sich nachweislich um eine über den Gemeingebrauch hinausgehende

Nutzung. Bestritten wird, dass ein direkter Zusammenhang zwischen der Transportpflicht der SGV einerseits und der Unterhaltspflicht im Bereich der Werft- und Steganlagen bestehe. Die Vorinstanz räumt ein, dass die Beschwerdeführerin der Dienststelle Raum und Wirtschaft bereits im November 2018 ein Gesuch um Kostenbeteiligung eingereicht hatte. Im Weiteren begründet die Vorinstanz, weshalb der Kanton nur für einen Drittel der reinen Ausbaggerungskosten aufzukommen hätte, sollte das Gericht eine Unterhalts- und Finanzierungspflicht bejahen. Schliesslich wird ergänzend zur Sondernutzung und ihre konkrete Bedeutung Stellung genommen.

3.4 In der Replik hält die Beschwerdeführerin im Wesentlichen an ihren Ausführungen fest. Sie bringt wiederum vor, beim ausgebagerten Seegrund handle es sich weder um die Werft noch um einen Hafen der SGV, sondern um einen öffentlich zugänglichen Seeteil des Vierwaldstättersees, auf dem die Schifffahrt weder eingeschränkt oder verboten sei. So wie der Zugang zu den Schiffsstationen für den Personentransport müsse auch der Zugang zu den Schiffsstegen, an denen die Kursschiffe ausserhalb ihrer Betriebszeit festmachen, gewährleistet sein. Dass die Beschwerdeführerin auch Aufträge privater Kunden durchführe, treffe nicht zu. Abgesehen davon müsste die Ausbaggerung nicht wegen der Schiffe privater Kunden der A., sondern wegen der Kursschiffe der Beschwerdeführerin vorgenommen werden; diese hätten im Vergleich zu den Schiffen privater Kunden einen viel grösseren Tiefgang. Inwiefern der Umstand, dass die Beschwerdeführerin Antragstellerin im Baubewilligungsverfahren gewesen sei, den Uferkanton von seiner Unterhaltspflicht teilweise hätte entbinden sollen, sei nicht ersichtlich. Die von der Vorinstanz angesprochene «Einschränkung» der Schifffahrt betreffe lediglich die Schiffsstege selber. Die Beschwerdeführerin bekräftigt ihren Standpunkt, wonach es die Pflicht eines Uferkantons sei, den konzessionierten Schifffahrtsunternehmen die für die Personenbeförderung benötigten Gewässerbereiche schiffbar zu erhalten.

3.5 In der Duplik erneuerte die Vorinstanz ihre Anträge und hielt an ihrem Standpunkt fest. Die Ausführungen der Gegenpartei änderten nichts an der fehlenden gesetzlichen Grundlage für Verpflichtungen des Kantons. Der Seeuntergrund im Bereich der Steganlagen sei Bestandteil der konzessionierten Anlagen, welche die Inhaberin jener Anlagen auf eigene Kosten zu unterhalten habe.

4. Die Beschwerdeführerin verlangt ein Entgelt für die von der Dienststelle rawi mit Entscheid vom 1. Mai 2019 bewilligte Ausbaggerung im Bereich des Sees beim Werftareal. Mit diesem Leistungsbegehren dringt sie nur unter dem Vorbehalt durch, dass die Rechtsordnung hinsichtlich des geltend gemachten finanziellen Beitrags an die Kosten überhaupt eine gesetzliche Grundlage kennt. So gilt das Legalitätsprinzip nicht nur für die Eingriffsverwaltung, sondern auch dann, wenn, wie hier, ein Unternehmen gegenüber dem Kanton eine finanzielle Forderung unterbreitet, die der Staat zu übernehmen habe (BGE 134 I 313 E. 5.4, 130 I 1 E. 3.1; Schindler, in: Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N 381 m.w.H.; Tschannen/Zimmerli/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014,

§ 19 N 26 [u.a.] mit Hinweis auf BGE 118 Ia 46; Karlen, Schweizerisches Verwaltungsrecht, Zürich 2018, S. 44 ff. mit Hinweis auf BGE 103 Ia 369 ff.; Wiederkehr/Richli, Praxis des allgemeinen Verwaltungsrechts, Bd. I, Bern 2012, N 1278). Auch das Luzerner Staatsbeitragsgesetz (SRL Nr. 601) setzt explizit voraus, dass finanzielle Leistungen, die der Staat erbringen soll, einer gesetzlichen Grundlage bedürfen (§ 8 Abs. 1 lit. a Staatsbeitragsgesetz). Zu Recht stellt die Beschwerdeführerin diese Voraussetzungen nicht in Frage.

4.1 Die Beschwerdeführerin beruft sich auf Art. 5 BSG und macht geltend, diese Bestimmung stelle für ihre Forderung die massgebliche gesetzliche Grundlage dar. Für die Auslegung dieser Bestimmung und ihre Einordnung in den konkreten Rechtsstreit sind die folgenden Ausführungen angebracht.

4.1.1. Die Schifffahrt untersteht auf der Grundlage von Art. 87 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) der Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Gestützt darauf hat der Gesetzgeber die Binnenschifffahrt im BSG geregelt (Marti, in: St. Galler Komm. zur BV [Hrsg. Waldmann/Belser/Epiney], Basel 2015, Art. 76 BV N 26; Lendi/Uhlmann, in: Die Schweizerische Bundesverfassung – St. Galler Komm. [Hrsg. Ehrenzeller/Schindler/Schweizer/Vallender], 3. Aufl. 2014, Art. 87 BV N 38; Biaggini, Komm. zur BV, 2. Aufl. 2017, Art. 87 BV N 10). Damit ist klargestellt, dass die Schifffahrt auf Schweizer Gewässern hauptsächlich durch das BSG und die gestützt darauf erlassene Binnenschifffahrtsverordnung (BSV; SR 747.201.1) und folglich bundesrechtlich geregelt ist. Vorbehalten bleiben Sonderbestimmungen für hier nicht interessierende Grenzgewässer (Art. 1 BSG). Die regelmässige und gewerbsmässige Personenförderung mit Schiffen untersteht des Weiteren einem besonderen Bundesmonopol und ist konzessions- und bewilligungspflichtig (Biaggini, a.a.O., Art. 87 BV N 12; Lendi/Uhlmann, a.a.O., N 38; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 2705; Richli, Grundriss des schweizerischen Wirtschaftsverfassungsrechts, Bern 2007, N 234). Die Belange der Personenbeförderung sind im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) geregelt, denn der Bund beansprucht auch das Beförderungsmonopol und dies insbesondere auch im Bereich der Schifffahrt (Biaggini, a.a.O., Art. 87 BV N 12 m.H.). Auf Schifffahrtsunternehmen mit Konzession oder Bewilligung wie dies für die Beschwerdeführerin zutrifft ist also auch das PBG heranzuziehen (Art. 7 BSG und 1 Abs. 2 PBG) sowie gegebenenfalls einzelne Bestimmungen des (im vorliegenden Kontext indes nicht interessierenden) Eisenbahngesetzes (vgl. Art. 1 Abs. 4 Eisenbahngesetz, EBG; SR 742.101).

4.1.2 Der Bundesgesetzgeber geht davon aus, dass die Schifffahrt Gemeingebrauch des Gewässers darstellt und im Rahmen der massgeblichen gesetzlichen Bestimmungen dem Grundsatz nach frei ist (Art. 2 Abs. 1 BSG). Den Kantonen steht gestützt auf Art. 76 Abs. 4 BV die Gewässerhoheit zu (Art. 3 Abs. 1 BSG; Biaggini, a.a.O., Art. 76 BV N 7 m.H.; Marti, in: St. Galler Komm. zur BV, a.a.O., Art. 76 N 26 ff.). Diese ausdrücklich gewährleistete Verfügungsmacht der Kantone über ihre Gewässer stellt ein kantonales Regal dar und kann daher dem Anwendungsbereich der Wirtschaftsfreiheit entzogen werden (BGE 142 I 99 E. 2.4.3). Ferner können die Kantone

die Schifffahrt auf ihren Gewässern verbieten, einschränken oder die Zahl der auf einem Gewässer zugelassenen Schiffe begrenzen, indes mit Blick auf Art. 94 Abs. 1 BV nur soweit, als das öffentliche Interesse oder der Schutz wichtiger Rechtsgüter dies erfordert (BGE 119 Ia 197 ff.; BGer-Urteil A 621/1987 vom 16.6.1988 E. 2b m.H.; ferner: Lendi/Uhlmann, a.a.O., Art. 87 BV N 38; Vallender/Hettich/Lehne, Wirtschaftsfreiheit und begrenzte Staatsverantwortung, 4. Aufl. 2006, § 27 N 51). Im vorliegenden Fall stellen sich in dieser Hinsicht insofern keine Probleme, als der Kanton Luzern der Beschwerdeführerin die Schifffahrt nicht verwehrt oder in einer relevanten Weise einschränkt.

4.1.3. Soweit ein Gewässer schiffbar und die Schifffahrt nicht gesetzlich eingeschränkt oder verboten ist, wie dies beim Vierwaldstättersee zutrifft, haben die Uferkantone so auch der Kanton Luzern unter Umständen Vorkehren zu treffen, damit die grundsätzlich freie bzw. mögliche Schifffahrt gewährleistet bleibt. Ferner haben die Uferkantone die schiffbaren Gewässer mit den erforderlichen Signalen zu versehen und von Hindernissen zu befreien (Art. 5 und 6 BSG; Vallender/Hettich/Lehne, a.a.O., § 27 N 51). Neben diesen allgemein gehaltenen Regeln bzw. Vorgaben enthält das BSG (nebenbei bemerkt) ferner Bestimmungen über die Anforderungen an Schiffe und Schiffsführer sowie etwa Vorschriften über die im Schiffsverkehr geltenden Verkehrsregeln. Bei alledem ist zu beachten, dass sich das BSG in weiten Bereichen auf die Statuierung von Grundsätzen beschränkt. Alle nautischen, technischen und betrieblichen Anordnungen sind auf die Verordnungsstufe verwiesen (Botschaft des Bundesrats zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt, in: BBl 1974 I S. 1549 ff., insbes. S. 1553; Häner/Lienhard/Tschannen/Uhlmann/Vogel, Ausgewählte Gebiete des Bundesverwaltungsrechts, 8. Aufl. 2014, § 14, Binnenschifffahrt, S. 114 u. 115). Diese Hinweise auf die Verfassungs- und Rechtslage stecken den Rahmen ab für die Auslegung und Bedeutung von Art. 5 BSG.

4.2.

4.2.1. Wie erwähnt, beruft sich die Beschwerdeführerin in ihrer Begründung der geltend gemachten Forderung explizit auf Art. 5 BSG. Die Bestimmung handelt vom «Unterhalt der Gewässer» und hat folgenden Wortlaut:

«Soweit die Schifffahrt auf einem Gewässer möglich und nicht eingeschränkt oder verboten ist, haben es die Uferkantone schiffbar zu erhalten und die erforderlichen Signale anzubringen (Abs. 1).

Für mangelhaften Unterhalt eines Gewässers haftet der Kanton, in dessen Gebiet es liegt. Im Übrigen gilt das Obligationenrecht (Abs. 2)».

4.2.2. Ausgangspunkt der Gesetzesauslegung ist der Wortlaut der Bestimmung (grammatikalisches Element). Ist er klar, d.h. eindeutig und unmissverständlich, darf vom Wortlaut nur abgewichen werden, wenn ein triftiger Grund für die Annahme besteht, der Wortlaut ziele am «wahren Sinn», d.h. am Rechtssinn der Regelung vorbei. Anlass für eine solche Annahme können die Entstehungsgeschichte der

Bestimmung (historisch), ihr Zweck (teleologisch) oder der Zusammenhang mit andern Vorschriften (systematisch) geben, so namentlich, wenn die grammatikalische Auslegung zu einem Ergebnis führt, das der Gesetzgeber nicht gewollt haben kann (BGer-Urteil 9C_893/2015 vom 20.6.2016 E. 4.1).

4.2.3. Was die in Art. 5 BSG verankerte Unterhaltspflicht der Gewässer anbelangt, führt der Bundesrat in der Botschaft zum Entwurf des BSG Folgendes aus: «Im Vernehmlassungsverfahren ging den Kantonen die Unterhaltspflicht etwas weit. Deshalb wurde im Gesetz vorsichtig formuliert, dass die Pflicht, ein Gewässer zu unterhalten, nur soweit gilt, als die Schifffahrt möglich und nicht eingeschränkt oder verboten ist. Vor allem müssen also die Kantone nicht im Rahmen ihrer Unterhaltspflicht neue Flussstrecken schiffbar machen (Botschaft, a.a.O., S. 1556)». Der Hinweis auf die Materialien zu Art. 5 Abs. 1 BSG verdeutlicht, was bereits der klare Wortlaut der zitierten Bestimmung erkennen lässt, nämlich, dass der Bundesgesetzgeber die Uferkantone mit dieser Bestimmung verpflichtet, Gewässer auf ihrem Gebiet schiffbar zu halten, soweit die Schifffahrt möglich und nicht eingeschränkt ist. Unter den Verfahrensbeteiligten herrscht Einigkeit darüber, dass der Vierwaldstättersee zu jenen Gewässern gehört, auf welchen die Schifffahrt möglich ist. Im Übrigen kann hierzu auf das unter E. 4.1.2 und 4.1.3 Ausgeführte verwiesen werden.

4.2.4. Die Verpflichtung, Gewässer im Sinn von Art. 5 Abs. 1 BSG schiffbar zu halten, richtet sich an die «Uferkantone». Diese haben nach dem Wortlaut des Gesetzes dafür zu sorgen, dass die Schiffbarkeit auf ihren Gewässern gewahrt bleibt. Es trifft zu, dass keine anderen Träger dieser Grundverpflichtung in der erwähnten Norm genannt werden. Die Erhaltung der Schiffbarkeit ist namentlich unter generellem Gesichtspunkt keine Aufgabe von Schifffahrtsunternehmen, selbst wenn diese über eine bundesrechtliche Konzession zum Transport von Personen im Sinn des PBG verfügen. Etwas Anderes liesse sich mit Blick auf Art. 5 Abs. 1 BSG nur erwägen, wenn diese bundesrechtliche Bestimmung hinsichtlich des Kreises weiterer Normadressaten als «lückenhaft» zu gelten hätte. Eine Gesetzeslücke liegt indes nur vor, wenn sich eine gesetzliche Regelung als unvollständig erweist, weil sie auf eine besondere Frage keine Antwort gibt, obwohl sie darauf eine Antwort geben müsste. Wiederum ist es eine Auslegungsfrage, ob das Fehlen einer ausdrücklichen Anordnung nicht als Lücke des Gesetzes zu qualifizieren ist, sondern allenfalls eine bewusste negative Antwort des Gesetzes, d.h. ein «qualifiziertes Schweigen» vorliegt. Diesfalls aber hat das Gesetz eine Rechtsfrage gerade nicht übersehen, sondern stillschweigend d.h. im negativen Sinn mitentschieden (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 202).

Das BSG verweist hinsichtlich konzessionierter Schifffahrtsunternehmen in Art. 7 BSG auf das PBG. Dieser Hinweis erhellt, dass der Bundesgesetzgeber in Art. 5 Abs. 1 BSG die im BSG andernorts ausdrücklich erwähnten konzessionierten Schifffahrtsunternehmen wohl als weitere Normadressaten erwähnt hätte, wenn er solches hätte verankern wollen. Dies hat er indes unterlassen, was darauf schliessen lässt, dass von einer echten Lücke nicht die Rede sein kann. Gemäss Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 BSG sind die «Uferkantone» zu Handlungen im Hinblick auf die Schiffbarmachung von Gewässern aufgerufen. Die Tragweite dieser Bestimmung ist nachstehend zu prüfen.

4.2.5. Bei der Auslegung von Art. 5 Abs. 1 BSG fällt ins Gewicht, dass der gewählte Wortlaut «die Schifffahrt» allgemein gehalten und nicht auf die konzessionierte Schifffahrt beschränkt ist. Es geht um die mögliche, nicht verbotene oder eingeschränkte Schifffahrt auf einem öffentlichen Gewässer. Für diese Schifffahrt ist das betroffene Gewässer «schiffbar zu erhalten». Mit der Erhaltung der Schiffbarkeit wird den Uferkantonen (vgl. vorne E. 4.2.4) der Auftrag erteilt, die Möglichkeit aufrecht zu erhalten, dass Schiffe das öffentliche Gewässer befahren können. Diese Unterhaltspflichten sind auch mit Blick auf die Botschaft (vgl. vorne E. 4.2.3) nicht zu weit zu fassen. Sie beziehen sich ausschliesslich auf eine «allgemeine» Schiffbarkeit, also um den Gemeingebrauch des öffentlichen Gewässers. Darauf bezieht sich der Geltungsbereich dieser Bestimmung, mithin um den Gemeingebrauch und nicht um die Sondernutzung. Oder anders gewendet: Wenn konzessionierte Unternehmungen erhöhte Anforderungen an die grundsätzlich und für den blossen Gemeingebrauch zu erhaltende Schiffbarkeit stellen, ist die Frage der Unterhaltspflicht nicht in Art. 5 Abs. 1 BSG geregelt.

4.3. Insofern die Beschwerdeführerin sich zumindest implizit auch auf Art. 5 Abs. 2 BSG beruft, vermag sie daraus nichts zu ihren Gunsten abzuleiten. Diese Bestimmung ist eine Haftungsbestimmung im Sinn einer Kausalhaftung (vgl. dazu Burckhardt, Haftungs Vorschriften für die Binnenschifffahrt, Fassung 2008 [Hrsg. IVR], S. 178). Ist ein Schaden auf einen mangelhaften Unterhalt eines Gewässers zurückzuführen, ist der Kanton gemäss dieser Vorschrift haftbar. Doch hier liegt weder eine Unterhaltsverletzung vor, noch ist ein Schaden entstanden. Daraus kann keine Regelung für eine Kostentragungspflicht abgeleitet werden.

4.4. Wie ausgeführt, hält Art. 5 Abs. 1 BSG Uferkantone (bei Bedarf) an, der Schifffahrt zugängliche Gewässer schiffbar zu halten. Dass die Uferkantone Handlungen, die aus dieser Verpflichtung erwachsen, nicht selbst an die Hand nehmen, sondern bei Bedarf andere Akteure für die Umsetzung dieser Verpflichtung auswählen und mit der im öffentlichen Recht verankerten Verpflichtung beauftragen, liegt auf der Hand. Dass dem betreffenden Uferkanton hieraus Kosten erwachsen, versteht sich von selbst. Mit Bezug auf den vorliegenden Fall gilt zu beachten, dass das BSG die Bewirtschaftung der Kostenfolgen nicht ansatzweise regelt. Auch im übrigen Bundesrecht finden sich dazu keine (gesonderten) Bestimmungen, die solches regeln. Beizufügen ist, dass insbesondere auch die Beschwerdeführerin keine bundesrechtliche Bestimmung anruft, welche hinsichtlich der umstrittenen Kostenliquidation heranzuziehen wäre. Daraus folgt, dass sich die Beschwerdeführerin weder auf Art. 5 Abs. 1 BSG noch auf eine andere bundesrechtliche Bestimmung zu berufen vermag, um ihre Forderung gegenüber dem Kanton Luzern zu begründen.

5. Fraglich ist sodann, ob die Beschwerdeführerin ihre Forderung auf kantonales Recht abzustützen vermag. Davon könnte ausgegangen werden, wenn der Kanton der Beschwerdeführerin ausdrücklich den Auftrag erteilt hätte, das hinsichtlich der Schiffbarkeit beeinträchtigte Gewässer nach Massgabe von Art. 5 Abs. 1 BSG schiffbar zu machen. Die Beschwerdeführerin beruft sich zumindest dem Sinn nach

diesbezüglich auf die ihr erteilte kantonale Bewilligung bzw. Sonderbewilligung zur Ausbaggerung von Seegelände im Bereich des Werftgeländes auf dem Vierwaldstättersee. Sie macht geltend, kantonale Behörden hätten ihr die Bewilligung zur Ausbaggerung des Seegebiets erteilt. Damit stellt sich die Frage, ob die kantonalen Behörden der Beschwerdeführerin gegenüber hiermit eine vertrauensbegründende Position eingenommen haben, welche der Beschwerdeführerin das Recht einräumt, eine Kostenbeteiligung einzufordern. Hintergrund dieser Argumentation ist der in Art. 5 Abs. 3 BV verankerte Grundsatz von Treu und Glauben, welcher ein die ganze Rechtsordnung überdachendes Prinzip darstellt, das unter bestimmten Umständen dem Staat entgegengehalten werden kann.

5.1. In Art. 9 BV ist der Grundsatz des Vertrauensschutzes ebenfalls verankert. Danach besteht ein individueller, verfassungsmässiger Anspruch, von den staatlichen Organen nach Treu und Glauben behandelt zu werden. Die grundrechtliche Gewährleistung bezieht sich etwa auf den Schutz des berechtigten Vertrauens in behördliche «Zusicherungen» oder andere Verhaltensweisen der Behörden, die auf privater Seite bestimmte Erwartungen begründen (einlässlich dazu: Rhinow/Schefer/Uebersax, Schweizerisches Verfassungsrecht, 3. Aufl. 2016, S. 74 ff.). Damit ist davon auszugehen, dass der Vertrauensschutz einen konkreten amtlichen Anlass braucht. Als solcher eignet sich jede Art von Äusserung eines staatlichen Organs, die beim Betroffenen (berechtigterweise) bestimmte verhaltenswirksame Erwartungen entstehen lässt. Allerdings muss die Vertrauensgrundlage ausreichend individualisiert erscheinen. So genügt etwa eine bloss vage formulierte Absichtserklärung nicht, ebenso wenig ein Hinweis auf eine bislang geübte Praxis. Selbstverständlich muss der oder die Betroffene von der Vertrauensgrundlage Kenntnis haben. Schliesslich muss sie annehmen können, dass die Vertrauensgrundlage frei von Rechtsmängeln ist. In diesem Kontext ist ferner an den Gesichtspunkt der «Zuständigkeit» zu erinnern. So ist vorauszusetzen, dass das staatliche Organ, welches eine angebliche «Zusicherung» abgegeben hat, mit Blick auf die Rechtslage dafür auch zuständig ist oder zumindest zuständig erscheint (BGer-Urteil 2P.283/2004 vom 7.4.2005 E. 5). So ist zu prüfen, ob der Betroffene die Auskunft erteilende Stelle in guten Treuen für zuständig halten durfte. Alsdann setzt der Vertrauensschutz voraus, dass der Adressat bzw. die Adressatin gestützt auf (berechtigtes) Vertrauen in die Vertrauensgrundlage Dispositionen getroffen hat (statt vieler: LGVE 2018 IV Nr. 2 E. 4.1; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern V 04 302 vom 16.8.2005 E. 6b m.w.H.).

5.2. Soweit sich die Beschwerdeführerin (sinngemäss) auf den Standpunkt stellt, mit der von einer kantonalen Behörde erteilten Bewilligung zur Ausbaggerung des Seegrunds vor dem Werftgebäude habe der Eigentümer der Seeparzelle eine vertrauensbegründende Position eingenommen, kann ihr nicht gefolgt werden.

5.2.1. Zunächst trifft nicht zu, dass die von einer kantonalen Verwaltungsbehörde erteilte wasserbaurechtliche Sonderbewilligung als Auftrag des Kantons zur Ausbaggerung des Sees zwecks Schiffbarmachung hätte verstanden werden können und müssen. Dagegen sprechen Sinn und Tragweite der auf §§ 30 ff. des kantonalen Wasserbaugesetzes (WBG; SRL Nr. 760) abgestützten Sonderbewilligung für bauliche

Massnahmen im öffentlichen Gewässer. Dem Gehalt nach geht es nicht um den Auftrag des Kantons an die Beschwerdeführerin, den Seegrund auszubaggern, denn bei diesem kantonalen Hoheitsakt handelt es sich um nichts anderes als um eine negative Feststellung, wonach einem Gesuch um entsprechende Massnahmen im Gewässer keine (öffentlichrechtlichen oder privatrechtlichen) Hindernisse entgegenstehen. Mit andern Worten kann eine solche wasserbaurechtliche Sonderbewilligung nicht als eine Auftragserteilung des Kantons Luzern an die Beschwerdeführerin qualifiziert werden, Gewässer im Sinn von Art. 5 Abs. 1 BSG für den in der Verantwortung stehenden Uferkanton schiffbar zu machen oder zu halten.

5.2.2. Die erteilte wasserbaurechtliche Sonderbewilligung liess nach dem Gesagten eine Verpflichtung zu Leistungen im Interesse und auf Rechnung des Kantons nicht ansatzweise erkennen. Die zuständigen und auch hier beteiligten Behörden sind ausserdem in keiner Weise befugt, den Staat im Zug der Erteilung von wasserbaurechtlichen Sonderbewilligungen zu finanziellen Leistungen zu verpflichten (vgl. z.B. die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, § 1 Abs. 2 der Wasserbauverordnung, WBV; SRL Nr. 760a).

Die Dienststelle rawi erteilte der Beschwerdeführerin auf deren Gesuch die wasserbaurechtlich relevante Bewilligung für die Ausbaggerung von Seegelande. Weder aus dem Rechtsspruch noch aus den Erwägungen des Entscheids kann abgeleitet werden, der Kanton fungiere als Auftraggeber oder es stünde eine Kostenbeteiligung im Raum bzw. eine solche werde vorbehalten. Das Gesuch wurde den zuständigen Fachstellen und weiteren Behörden (wie z.B. dem Strassenverkehrsamt und der Wasserpolizei Luzern) zur Stellungnahme unterbreitet. Ferner fand eine Besprechung zwischen der Beschwerdeführerin und den beteiligten Fachstellen statt. Dabei ging es um die technischen und umweltrechtlichen Fragen, die sich bei der Inanspruchnahme eines öffentlichen Gewässers und der Beseitigung von Ufervegetation zwangsläufig stellen. Dabei wurde das Anliegen der Beschwerdeführerin betreffend eine Stegverlängerung und damit verbunden eine zusätzliche Ausbaggerung zurückgestellt (Entscheid der Dienststelle rawi Nr. 2019-0654 vom 1.5.2019, vi.Bel. 4). Die Zusicherung eines Staatsbeitrags oder die Anerkennung einer Geldleistung war indessen nie Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Dass die Beschwerdeführerin mit dem Kanton über eine Kostenbeteiligung verhandelte, dieser Umstand allein vermag auch keine Anspruchsgrundlage nach Treu und Glauben zu schaffen.

Auch aus weiteren aufgelegten Entscheiden kantonaler Behörden ist nicht zu erkennen, dass die Thematik einer Unterhalts- oder Geldleistungspflicht eine Rolle gespielt hätte. Dies gilt für den Entscheid des Regierungsrats Nr. 16 vom 18. Januar 1882 (vi.Bel. 15), ebenso für den Entscheid des Baudepartements Nr. 127 betreffend die wasserbaurechtliche Bewilligung zur Inanspruchnahme des Sees für das neue Werftgebäude am Alpenquai vom 13. Juni 1980 (vi.Bel. 16). Mit Recht macht die Beschwerdeführerin diesbezüglich Gegenteiliges auch nicht geltend.

6. Die Vorinstanz hat festgestellt, dass die Beschwerdeführerin Inhaberin zahlreicher Konzessionen und Sonderbewilligungen im Bereich der Werft und der Steganlagen ist. Daraus schloss sie, dass eine freie Schifffahrt im Sinn des Gemeingebrauchs

nicht vorliege. Die Beschwerdeführerin räumt ein, dass sie an den zur Sondernutzung ausgeschiedenen Anlagen und Flächen die Unterhaltspflicht trage. Dies treffe aber nicht zu für die vor den Werftanlagen und zwischen den Schiffsstegen liegende See-
fläche. In diesem Bereich würden seit dem 19. Jahrhundert auch die Schiffe der SGV verkehren und auch die Werftanlagen benutzen. Wegen der jahrzehntelangen natürlichen Verlandung sei die Ausbaggerung erforderlich gewesen, um die Schiffbarkeit zu erhalten (Beschwerde S. 5 f.).

6.1. Die Werftanlagen der Beschwerdeführerin befinden sich hauptsächlich auf ihrem Landgrundstück Nr. x, GB Luzern linkes Ufer. Dazu gehören die Werfthalle, das Werkstatt- und Bürogebäude und Tanklager. Zur Werftanlage, die im Bereich des Wassers des Vierwaldstättersees liegen, gehören fünf Schiffsstege sowie ein Trockendock. Diese Anlagen im Wasser liegen auf dem im Eigentum des Kantons stehenden Sees, konkret auf der «kantonalen» Seeparzelle Nr. w Luzern rechtes Ufer. Die Eigentümerstellung des Kantons hinsichtlich der Seeparzelle ergibt sich aus Art. 76 Abs. 4 BV (E. 4.1.2). An den im Seeufer stehenden Stegen und dem Trockendock verfügt die Beschwerdeführerin anerkanntermassen über eine ihr vom Kanton eingeräumte Nutzungsbewilligung, was ihr die Schifffahrt ermöglicht. Dabei handelt es sich rechtlich betrachtet um eine Nutzungsbewilligung, deren Tragweite über eine Polizeibewilligung hinausgeht und mit Bezug auf die erwähnten Werftanlagen und Schiffsstege «im See» nicht mehr schlichter Gemeingebrauch ist. Gemeingebrauch ist nämlich die Benutzung einer öffentlichen Sache, wozu der See gehört, sofern das interessierende Seegelände, worauf die erwähnten Anlagen der Beschwerdeführerin stehen, jedermann, d.h. einer unbestimmten Zahl von Benutzern gleichzeitig, ohne Erteilung einer Erlaubnis offenstände (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 2253).

Eine solche generell zugängliche Nutzungsweise hinsichtlich der Werftanlagen und Schiffsstege im See liegt nicht vor. Es verhält sich gerade nicht so, dass im fraglichen Werft- und Seegelände eine freie und jedermann zugängliche Schifffahrt gegeben ist. Es ist das Unternehmen der Beschwerdeführerin, die die Werft betreibt und die Anlagen ausschliesslich nutzt, und dies im Rahmen einer schon langdauernden Konzession. Dass fallweise Kursschiffe der SGV, die Personen befördern, an den Schiffsstegen anlegen und ausserhalb ihrer Betriebszeit festmachen, ändert daran nichts. Diese Nutzungsmöglichkeit ist nicht die primäre, was sich aus dem Umstand ergibt, dass selbst die Beschwerdeführerin von «ausserhalb der Betriebszeiten» spricht (Replik S. 3).

Dass das im Eigentum des Kantons stehende Seegrundstück von den Ausbaggerungen betroffen war, ist angesichts der Gesetzeslage kein Argument, um eine aus der Unterhaltspflicht nachträglich abgeleitete Kostenbeteiligung zu begründen. Zunächst ist ersichtlich, dass die Unterhaltsarbeiten zur Hauptsache der Aufrechterhaltung des Werftbetriebs dienen, geht es doch um die Zugänglichkeit zu den Anlagen. Dass die Befahrbarkeit des Gewässers insgesamt, nämlich des Vierwaldstättersees, ohne die Unterhaltsarbeiten, unmöglich oder zumindest erschwert würde, geht aus den Akten nicht hervor. So wird zu Recht nicht vorgetragen, die ordentlichen Kurse auf dem See als Ganzes mit den Schiffen der SGV könnten nicht aufrechterhalten werden.

Wie mehrfach ausgeführt, sind die Werftanlagen und die Schiffsstege allein der Beschwerdeführerin zur Nutzung überlassen, und dies auf der Grundlage einer entspre-

chenden Sondernutzungskonzession (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 2308 ff.). Die Vorinstanz hat im Übrigen nicht von einem faktischen Sondernutzen – dies in Differenz zum rechtlichen – gesprochen und damit gleichsam eine Variante der Sondernutzung eingeführt. Sie hat vielmehr in Auslegung von Art. 5 BSG festgestellt, dass die Schifffahrt im umstrittenen Bereich rechtlich und tatsächlich eingeschränkt sei.

6.2. Massnahmen und Unterhaltsarbeiten, die Anlagen oder Bauten der Sondernutzungskonzession betreffen, sind «Bestandteil» der Sondernutzungskonzession und von der Konzessionärin (der Beschwerdeführerin) auf deren Kosten durchzuführen. Die Beschwerdeführerin ruft hinsichtlich der geltend gemachten Forderung keine Bestimmung der Sondernutzungskonzession an. Dies ist denn auch der Grund dafür, dass sie ihre Forderung nicht gestützt auf § 162 Abs. 1 lit. c VRG beim Kantonsgericht klageweise geltend macht.

6.3. Ferner ist klarzustellen, dass die Beschwerdeführerin einzig in ihrer Eigenschaft als Konzessionärin am 21. Februar 2019 überhaupt ein Gesuch um Bewilligung für die Ausbaggerung von Auflandungen im Bereich ihres Werftgeländes, Gewässer-Parzelle Nr. w, stellen konnte. Wenn in Bezug auf den streitbetroffenen Seegrund die Konzession keine Rolle spielen würde, wäre einzig die Grundeigentümerin befähigt und legitimiert gewesen, ein Gesuch einzureichen. Erst mit der Erteilung der Bewilligung an die Beschwerdeführerin als Konzessionärin war sie berechtigt, diese Arbeiten am diesbezüglichen Seegrund auszuführen. Dies untermauert die Schlussfolgerung, dass für die Frage der Kostentragung von Unterhaltsarbeiten bei der Nutzung einer Sondernutzungskonzession Art. 5 BSG nicht massgebend ist.

6.4. In Übereinstimmung mit den Erwägungen der Vorinstanz vermag eine Auslegung von Art. 5 BSG keine Anspruchsgrundlage zu schaffen. Art. 5 Abs.1 BSG normiert eine Erhaltungspflicht des Kantons im Hinblick auf die Schifffbarkeit eines Gewässers. Es handelt sich somit primär um eine Realleistungspflicht; die hier gleichsam als Surrogat angerufene Kostenbeteiligungspflicht kennt das Bundesrecht nicht. Weder das Bundesgesetz noch die dazugehörige Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern regeln die Frage einer Kostenbeteiligung im Sinn einer Abgeltung einer (umfassenden) Unterhaltungspflicht. Hätte der Gesetzgeber gerade letzteres gewollt, hätte er entsprechende Bestimmungen erlassen müssen. Das hat er nicht getan. Dass in diesem Zusammenhang keine vom Gericht zu schliessende Lücke vorliegt, wurde bereits ausgeführt. Schliesslich ist nirgends ersichtlich und wird auch nicht geltend gemacht, dass der Bundesgesetzgeber nur den Rahmen der Unterhaltungspflicht vorgegeben und die Kantone verpflichtet hätte, den Grundsatz von Art. 5 BSG zu konkretisieren und namentlich die Kostenfrage zu regeln. Es liegt somit auch kantonale rechtlich keine Missachtung eines Gesetzgebungsauftrags vor.

Die Gesetzeslage und das umfangreiche Recht auf Sondernutzung des öffentlichen Gewässers im Bereich der Werftanlage führen dazu, dass die Beschwerdeführerin die Kosten für die Unterhaltsarbeiten (Ausbaggerung) selber tragen muss. Die Vorin-

stanz hat sich mit beiden Aspekten überzeugend auseinandergesetzt. Mangels Anspruchsgrundlage hat der Regierungsrat zu Recht in Anwendung des Staatsbeitragsgesetzes eine Kostenbeteiligung abgelehnt.

7. Bei dieser Sach- und Rechtslage ist der Verwaltungsgerichtsbeschwerde kein Erfolg beschieden. Demnach ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

8. Zu prüfen bleiben die Kosten- und Entschädigungsfolgen.

8.1. Im Rechtsmittelverfahren hat jene Partei die amtlichen Kosten zu tragen, die unterliegt oder auf deren Rechtsmittel nicht eingetreten wird (§ 198 Abs. 1 lit. c VRG). Demnach trägt die Beschwerdeführerin die amtlichen Kosten dieses Verfahrens. Die Gerichtsgebühren sind in Anwendung von § 1 i.V.m. § 14 Abs. 1 der Verordnung über die Kosten in Zivil-, Straf- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren (JusKV; SRL Nr. 265) auf pauschal Fr. m festzusetzen. Angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an der Klärung der Rechtsfrage und unter dem Aspekt, dass begleitende Entscheidungen fehlen, sind die amtlichen Kosten auf Fr. l herabzusetzen. Diese Regelung ist angebracht, auch wenn für die Beschwerdeführerin grosse wirtschaftliche Interessen im Vordergrund stehen.

8.2. Die Voraussetzungen für eine Parteientschädigung an den obsiegenden Kanton Luzern sind nicht gegeben, dies umso weniger, als sich der Kanton Luzern im Verfahren vor Kantonsgericht nicht im Sinn von § 193 Abs. 3 VRG durch einen berufsmässigen Parteivertreter hat verbeistanden lassen.

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wurde abgewiesen.