

BGer 1C_277/2025 vom 18. Dezember 2025

Bundesgericht, 2025-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_277_2025

FR: TF 1C_277/2025 du 18 décembre 2025

IT: TF 1C_277/2025 del 18 dicembre 2025

Erwägungen

E. 1

Die Beschwerde richtet sich gegen einen kantonal letztinstanzlichen Endentscheid in einer öffentlich-rechtlichen Streitigkeit, wogegen die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten zulässig ist (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Art. 90 BGG). Insbesondere ist der Ausnahmegrund von Art. 83 lit. t BGG nicht gegeben, liegt hier doch - anders als beim Entscheid betreffend eine Kontrollfahrt (vgl. BGE 138 II 501 E. 1.1) - nicht ein Urteil über das Ergebnis von Prüfungen und anderen Fähigkeitsbewertungen im Streit. Vielmehr dreht sich die Auseinandersetzung darum, ob der Beschwerdeführer trotz seiner Schwerhörigkeit zum Erwerb des Schiffsführerausweises zuzulassen ist. Als Gesuchsteller, der mit seinen Anträgen vor der Vorinstanz unterlegen ist, ist er zur Beschwerde berechtigt (Art. 89 Abs. 1 BGG). Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 2

Der Beschwerdeführer sieht im Umstand, dass er als Schwerhöriger nicht bzw. nicht zumindest auflagenweise zum Erwerb des Schiffsführerausweises zugelassen worden ist, eine Verletzung des Diskriminierungsverbots und des Verhältnismässigkeitsprinzips.

E. 2.1

Gemäss Art. 8 Abs. 2 BV darf niemand diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform, der religiösen, weltanschaulichen oder politischen Überzeugung oder wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung. Eine Diskriminierung liegt nach der Rechtsprechung vor, wenn eine Person ungleich behandelt wird allein aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe, die historisch oder in der gegenwärtigen sozialen Wirklichkeit tendenziell ausgegrenzt oder als minderwertig angesehen wird (BGE 148 I 160 E. 8.1 ; 147 I 73 E. 6.1; je mit Hinweisen). Das Diskriminierungsverbot schliesst indes die Anknüpfung an ein verpönte bzw. sensible Merkmal nicht absolut aus. Eine solche begründet zunächst lediglich den blossen Verdacht einer unzulässigen Differenzierung, der durch eine qualifizierte Rechtfertigung umgestossen werden kann (BGE 149 I 248 E. 7.2 ; 147 I 1 E. 5.2; je mit Hinweisen). Dabei muss im Einzelnen untersucht werden, ob die Differenzierung ein gewichtiges und legitimes öffentliches Interesse verfolgt, zur Erreichung dieses Interesses geeignet und erforderlich ist und sich gesamthaft als verhältnismässig erweist (BGE 143 I 129 E. 2.3.1 ; 138 I 217 E. 3.3.5; je mit Hinweisen).

E. 2.2

Gemäss Art. 17 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) wird der (Schiffs-) Führerausweis erteilt, wenn die amtliche Prüfung

ergeben hat, dass die gesuchstellende Person die erforderliche Fahreignung und Fahrkompetenz hat. Zur Fahreignung gehört namentlich die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit, die erforderlich ist zum sicheren Führen eines Schiffes (Art. 17a Abs. 3 lit. b BSG). Art. 82 Abs. 2 lit. a der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 747.201.1) schreibt diesbezüglich vor, die sich um einen Führerausweis bewerbende Person muss geistig und körperlich zur Führung eines Schiffes geeignet sein, insbesondere über ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen verfügen, und darf nach ihrem bisherigen Verhalten keine charakterlichen Mängel aufweisen, die sie voraussichtlich nicht befähigen, die Verantwortung als Schiffsführerin oder -führer zu tragen. Das Seh- und Hörvermögen gelten gemäss Art. 82 Abs. 2bis BSV als ausreichend, wenn die Mindestanforderungen nach Anhang 1 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51) wie folgt erfüllt sind: für das Sehvermögen: Gruppe 1 (lit. a); für das Hörvermögen: Gruppe 2 (lit. b). Im Hinblick auf das Hörvermögen wird in Anhang 1 VZV bezüglich der medizinischen Mindestanforderungen der Gruppe 2 konkretisiert, dass die Hörweite für Konversationsprache beidseitig 3 m und bei einseitiger Taubheit 6 m betragen muss. Zudem dürfen keine schweren Erkrankungen des Innen- oder Mittelohrs vorhanden sein.

E. 2.3

Schiffsführerausweise können beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden (Art. 18 Abs. 2 BSG). Im Zusammenhang mit Führerausweisen dienen Auflagen rechtsprechungsgemäss dazu, Schwächen hinsichtlich der Fahreignung zu kompensieren. Sie sind als milderes Mittel zur Verweigerung des Führerausweises zulässig, wenn sich die Fahreignung nur mit dieser Massnahme aufrechterhalten lässt. Auflagen müssen erfüll- und kontrollierbar sein (vgl. BGE 131 II 248 E. 6.2; 125 II 289 E. 2b; je mit Hinweisen).

E. 3

Die Vorinstanz hält fest, es sei unbestritten, dass der Beschwerdeführer die Mindestanforderungen an das Hörvermögen gemäss Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV ohne Beizug von Hilfsmitteln bzw. Hilfspersonen nicht erfülle. Weiter treffe zu, dass hörbehinderte Personen zum Strassenverkehr zugelassen seien, da für die Führerausweiskategorien A und B kein Mindesthörvermögen verlangt werde. Schallzeichen seien im Schiffsverkehr jedoch von wesentlich grösserer Relevanz als im Strassenverkehr. So seien Schallzeichen insbesondere bei schlechter Sicht auf den Gewässern wichtig, um Objekte in der Nähe wahrnehmen zu können. Um bei verminderter Sicht andere Schiffe auf die eigene Anwesenheit aufmerksam zu machen, könnten Manöver-, Gefahren- und Warnsignale zur Vermeidung von Zusammenstössen der schwer bremsbaren Wasserfahrzeuge nur akustisch erfolgen. Bei besonders schlechter Sicht auf Gewässern helfe es auch nicht, wenn eine gehörlose Person allenfalls über eine bessere visuelle Wahrnehmung verfüge als eine hörende Person. Damit bestehe eine qualifizierte Rechtfertigung für die Differenzierung zwischen Gehörlosen bzw. Personen mit einer hochgradigen Schwerhörigkeit einerseits und Personen, welche die Mindestanforderungen von Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV erfüllten.

Weiter führt die Vorinstanz aus, das Manko des Beschwerdeführers könne auch nicht mit einer Hilfsperson als mildere Massnahme kompensiert werden. In einer Notsituation, wie z.B. bei Gefahr eines Zusammenstosses, müsse der Schiffsführer beim Ertönen von

Schallsignalen sofort reagieren. Halte sich die Begleitperson zu diesem Zeitpunkt nicht in unmittelbarer Nähe des Schiffsführers auf, erfolge keine Reaktion, und Zusammenstösse seien unvermeidbar. An dieser Einschätzung des Gerichts ändere auch eine abweichende Praxis des Kantons Zürich nichts, wonach offenbar Personen der Schiffsführerausweis mit dem Eintrag "Muss von einer geeigneten Person begleitet werden" oder "Tragen von Hörgeräten beim Lenken von Schiffen" erteilt werde. Die Schifffahrtskontrolle des Kantons Zug sei nicht gehalten, diese Praxis zu übernehmen, vor allem wenn sie davon nicht überzeugt sei. Davon zeuge auch das Protokoll einer Sitzung der Arbeitsgruppe Administrativmassnahmen der Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks) vom 23. Oktober 2018, gemäss dem sich die Vertreter der Kantone Bern, Thurgau und Zug einig gewesen seien, die Auflage einer Begleitperson sei nicht möglich, weil sich die Personen auf dem Schiff - gerade bei schlechten Sichtverhältnissen - nicht verständigen könnten. In Bezug auf die fehlende Sicherheit sei im Übrigen auch dem Hinweis des Beschwerdeführers, dass - gleich wie auf eine Hilfsperson allenfalls kein Verlass sei - auch technische Hilfsmittel wie Brillen oder Hörgeräte ihren Dienst versagen könnten, entgegenzutreten. In einem solchen Fall dürfe der Fahrzeugführer seine Fahrt schlechterdings nicht weiterführen, womit überhaupt keine Gefahr bestehe.

Schliesslich könne dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden, wenn er geltend mache, er sei zumindest zur praktischen Prüfung zuzulassen, an der die Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern oder auch Notfallsituationen konkret getestet würden. Solche Situationen seien an einer praktischen Prüfung gar nicht herstellbar. Zum einen könne der Beschwerdeführer wie ausgeführt Hupsignale von anderen Schiffen nicht hören. Zum anderen könne der Prüfungsexperte nicht antizipieren, ob Personen, die den Beschwerdeführer später einmal begleiten sollten, ausreichend aufmerksam seien oder nicht. Dass es Hilfsmittel gebe, die alltägliche akustische Geräusche in einen starken Vibrationsalarm oder ein sehr lautes, verstärktes Audiosignal umwandeln, sei eine Tatsache. Dass es etwas Derartiges auch bereits für die sichere Übertragung von Hupsignalen auf Gewässern gebe, sei der Vorinstanz nicht bekannt und werde vom Beschwerdeführer auch nicht substantiiert dargetan, weshalb nicht weiter darauf einzugehen sei.

E. 4

Die in Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV enthaltene Regelung nimmt einesteils in neutraler Weise auf das Hörvermögen Bezug, andernteils bezieht sie sich ausdrücklich auf Taubheit. So oder anders wird das verlangte Mindesthörvermögen (Hörweite für Konversationsprache beidseitig 3 m, bei einseitiger Taubheit 6 m) primär von hörbehinderten Personen nicht erreicht. Die Norm knüpft damit an ein sensibles bzw. verpöntes Merkmal in der Form einer körperlichen Behinderung an. Menschen mit Hörbehinderung dürfte aufgrund dieser Vorschrift das Erlangen eines Schiffsführerausweises gegenüber nicht hörbehinderten Personen faktisch erheblich erschwert oder gar verunmöglicht werden. Dies begründet den Verdacht einer unzulässigen Differenzierung, der nur durch eine qualifizierte Rechtfertigung umgestossen werden kann. Insofern sind sich auch der Beschwerdeführer und die Vorinstanz einig.

Ebenfalls nicht zu beanstanden ist der angefochtene Entscheid, soweit darin die Bedeutung akustischer Signale für die Sicherheit im Schiffsverkehr hervorgehoben wird. Gerade bei schlechten Sichtverhältnissen kann sich auch eine hörbehinderte Person nicht vollständig auf ihre allenfalls gesteigerte visuelle Wahrnehmung verlassen, sodass nur das rechtzeitige

Reagieren auf die in Art. 33 f. und Anhang 3 BSV vorgeschriebenen Schallzeichen eine Gefahrensituation zu entschärfen vermag, wie die Vorinstanz nachvollziehbar darlegt. Die Ungleichbehandlung von Menschen mit Hörbehinderung dient damit grundsätzlich dem legitimen öffentlichen Interesse der Sicherheit im Schiffsverkehr, was im Übrigen auch der Beschwerdeführer anerkennt.

Der Beschwerdeführer geht aus zwei Gründen dennoch von einer unzulässigen Diskriminierung bzw. Verletzung des Verhältnismässigkeitsprinzips aus: Zunächst stellt er allgemein die - von der Vorinstanz implizit bejahte - Eignung und Erforderlichkeit der in Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV verankerten Regelung infrage, das verfolgte öffentliche Interesse zu erreichen, und glaubt er in der Verordnungsbestimmung selbst eine unhaltbare Differenzierung zu erblicken (dazu sogleich E. 5). Sodann bilde die Nichtzulassung im konkreten Fall ohnehin nicht das mildeste Mittel (hierzu hinten E. 7).

E. 5

Zunächst ist auf die Argumente bezüglich der Rechtmässigkeit von Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV einzugehen.

E. 5.1

Wie erwähnt anerkennt der Beschwerdeführer grundsätzlich, dass dem Hörvermögen im Schiffsverkehr aufgrund der vorgeschriebenen akustischen Signale gemäss Art. 33 f. BSV eine wichtigere Bedeutung zukommt als im Strassenverkehr. Jedoch stellt er die in Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV verankerte Gleichsetzung von Sprache und akustischen Signalen infrage, die auch der Argumentation der Vorinstanz zugrunde liege. Während gesprochene Sprache sehr komplex sei, was Tonverläufe, Intonation und Geschwindigkeit anbelange, sei ein akustisches Signal bzw. Schallzeichen, wie es in der Schifffahrt verwendet werde, ein einfacher, klarer, durchdringender Ton von gleichbleibender Höhe von ein bis vier Sekunden. Wenn eine hörbehinderte Person gesprochene Zahlwörter aus einer Entfernung von drei Metern nicht verstehe, bedeute dies noch nicht, dass sie das Schallzeichen eines Schiffs (mit oder ohne Hörhilfen) nicht hören und folglich korrekt interpretieren könne.

Sodann meint der Beschwerdeführer, weder die VZV noch die BSV sähen - im Unterschied zum Sehvermögen - für das Hörvermögen die Möglichkeit vor, dieses für die Zwecke der Fahreignung auch korrigiert, z.B. mittels Hörhilfen, zu messen. Für eine derartige Ungleichbehandlung liege kein sachlicher Grund vor. Zwar sei möglich, dass im Zeitpunkt des Erlasses der VZV in den siebziger Jahren kaum oder nur wenige qualitativ gute Hörhilfen erhältlich gewesen seien. Es dürfe jedoch als allgemein bekannt gelten, dass heutige Hörgeräte hochmoderne Apparate seien, die mit den damaligen Hörhilfen nicht vergleichbar seien.

E. 5.2

Der Beschwerdeführer rügte bereits im vorinstanzlichen Verfahren eine Verletzung des Verhältnismässigkeitsprinzips und eine unzulässige Diskriminierung. In Bezug auf die Rechtmässigkeit der Verordnungsbestimmung brachte er allerdings lediglich vor, es stelle sich die Frage, ob die Anforderung, Konversationssprache in 3 m Entfernung zu verstehen, selbst von einer hörenden Person auf einem Schiff überhaupt erfüllt werden könne. Er kritisierte die Mindestanforderungen an das Hörvermögen vor Verwaltungsgericht somit in einem anderen Punkt, als er dies nun vor Bundesgericht tut. Dies schadet ihm allerdings

nicht:

Neue rechtliche Vorbringen in der Sache, inklusive neuer Verfassungsfragen, sind vor Bundesgericht zulässig, wenn die unmittelbare Vorinstanz des Bundesgerichts über volle Kognition verfügt und das Recht von Amtes wegen anzuwenden hat (vgl. BGE 142 I 155 E. 4.4.5 f.). Diese Anforderungen sind vorliegend erfüllt. Insbesondere war das Verwaltungsgericht als einzige kantonale Gerichtsstanz gehalten, das massgebende Recht von Amtes wegen anzuwenden (Art. 110 BGG); als unmittelbare bundesgerichtliche Vorinstanz geht seine Kognition bezüglich Bundesrecht gleich weit wie diejenige des Bundesgerichts (vgl. Art. 111 Abs. 3 BGG). Dazu gehört auch die Pflicht, bundesrätliche Verordnungen einer inzidenten Normenkontrolle (dazu sogleich E. 5.3) zu unterziehen (vgl. statt vieler MALINVERNI/HOTTELIER/

Hertig Randall/Flückiger, Droit constitutionnel suisse, Bd. I, 4. Aufl. 2021, Rz. 1994).

E. 5.3

Das Bundesgericht und seine Vorinstanzen können Rechtsverordnungen des Bundesrates vorfrageweise auf ihre Rechtmässigkeit prüfen. Erweist sich die Rüge der mangelnden Gesetz- oder Verfassungsmässigkeit als begründet, ist der betreffenden Verordnungsbestimmung im konkreten Einzelfall die Anwendung zu versagen (BGE 148 III 172 E. 3.2 mit Hinweis). Die Gesetzmässigkeit einer gesetzvertretenden Verordnung oder einer Vollziehungsverordnung ist insbesondere dahingehend zu prüfen, ob der Bundesrat die Grenzen der ihm gesetzlich eingeräumten Befugnisse eingehalten hat (vgl. BGE 143 II 87 E. 4.4; 141 II 169 E. 3.4; je mit Hinweisen). Bei der Kontrolle der Verfassungsmässigkeit ist zu beachten, dass eine bereits im Bundesgesetz - das gemäss Art. 190 BV für das Bundesgericht und die anderen rechtsanwendenden Behörden verbindlich ist - angelegte Verfassungswidrigkeit nicht zur Unanwendbarkeit der Verordnungsbestimmung führt (vgl. BGE 144 II 454 E. 3.2; 140 II 194 E. 5.8; je mit Hinweisen). Räumt die Delegationsnorm dem Bundesrat einen sehr weiten Spielraum für die inhaltliche Ausgestaltung der Verordnung ein, ist dieser Gestaltungsbereich vom Anwendungsgebot von Art. 190 BV ebenfalls erfasst (vgl. BGE 144 II 454 E. 3.3; 143 II 87 E. 4.4; je mit Hinweisen).

Bei der Überprüfung der Verordnung setzt das Bundesgericht nicht sein eigenes Ermessen an die Stelle desjenigen des Bundesrates, sondern beschränkt sich auf die Prüfung, ob die Verordnung den Rahmen der dem Bundesrat im Gesetz delegierten Kompetenzen offensichtlich sprengt oder aus anderen Gründen gesetzes- oder verfassungswidrig ist. Die Zweckmässigkeit der getroffenen Anordnung entzieht sich somit der gerichtlichen Kontrolle; es ist nicht Aufgabe des Bundesgerichts, sich zur Sachgerechtigkeit einer Verordnungsbestimmung etwa in politischer oder wirtschaftlicher Hinsicht zu äussern (vgl. BGE 150 V 73 E. 6.2; 144 II 454 E. 3.3; 143 II 87 E. 4.4; je mit Hinweisen).

E. 5.4

Die Gesetzmässigkeit von Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV ist grundsätzlich zu bejahen. So schreibt wie eingangs erläutert bereits Art. 17a Abs. 3 lit. b BSG vor, dass über Fahreignung nur verfügt, wer insbesondere die körperliche Leistungsfähigkeit aufweist, die erforderlich ist zum sicheren Führen eines Schiffs. Art. 56 Abs. 1 BSG ermächtigt den Bundesrat sodann generell, die Ausführungsbestimmungen zur Binnenschiffahrtsgesetzgebung zu erlassen. Der Begriff der körperlichen Leistungsfähigkeit ist konkretisierungsbedürftig; mit der umstrittenen Regelung hat der

Bundesrat die gesetzlichen Bestimmungen zur Fahreignung näher ausgeführt (vgl. BGE 141 II 169 E. 3.3 mit Hinweisen).

E. 5.5

Für die Frage der Verfassungsmässigkeit der Verordnungsbestimmung ist damit allerdings noch nichts gewonnen. Die vorliegend in Betracht fallende Diskriminierung von Menschen mit Hörbehinderung aufgrund ungeeigneter oder zu weit gehender Mindestanforderungen an das Hörvermögen ist nicht im Bundesgesetz selbst angelegt; dieses verlangt nur allgemein eine genügende körperliche Leistungsfähigkeit. Auch liegen keine Hinweise dafür vor, dass der Gesetzgeber dem Bundesrat bewusst einen sehr weiten Spielraum eingeräumt hätte. Zwar ist prinzipiell nicht zu beanstanden, dass der Bundesrat ein ausreichendes Hörvermögen als Teil der notwendigen körperlichen Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen eines Schiffs auffasst (vgl. vorne E. 4). Dies ändert aber nichts daran, dass die in Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV formulierte Mindestanforderung an das Hörvermögen nicht unter das Massgeblichkeitsgebot von Art. 190 BV fällt.

Nach den vorangegangenen Ausführungen bedarf die Differenzierung, welche die Binnenschiffverkehrsverordnung zwischen hörbehinderten sowie nicht hörbehinderten Personen trifft und die den Verdacht einer unzulässigen Diskriminierung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 BV begründet, einer qualifizierten Rechtfertigung. Verlangt ist dabei insbesondere, dass die Ungleichbehandlung auch effektiv geeignet und erforderlich ist, das legitime öffentliche Interesse - vorliegend die Verkehrssicherheit - zu erreichen (vgl. vorne E. 2.1). Als geeignet gilt eine Massnahme, wenn sie mit Blick auf den angestrebten Zweck Wirkungen zu entfalten vermag (BGE 148 II 392 E. 8.2.2 ; 144 I 126 E. 8.1; je mit Hinweisen). Die Erforderlichkeit bemisst sich danach, ob der angestrebte Erfolg nicht auch durch gleich geeignete, mildere Massnahmen erreicht werden kann (BGE 149 I 291 E. 5.8 mit Hinweis).

E. 5.6

Soweit der Beschwerdeführer die Regelung von Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV derart versteht, dass das Hörvermögen zwingend ohne Hörhilfe zu testen sei, kann ihm nicht gefolgt werden. Wie er an anderer Stelle in seiner Rechtschrift darlegt, wurde die Voraussetzung, wonach die verlangten Hörweiten "ohne Hörapparat" erfüllt werden müssen, mit der Änderung der Verkehrszulassungsverordnung vom 1. Juli 2015, in Kraft getreten am 1. Juli 2016, gestrichen. Diese Änderung gilt kraft Verweises in Art. 82 Abs. 2bis BSV auch für die Schifffahrt. Damit besteht kein Grund zur Annahme, das Hörvermögen sei - anders als das Sehvermögen (vgl. Anhang 2 VZV zum ärztlichen Untersuchungsbefund, wonach der Visus unkorrigiert und korrigiert anzugeben ist) - nicht auch korrigiert zu testen. Für eine derartige Ungleichbehandlung würde, wie der Beschwerdeführer zu Recht vorbringt, denn auch kein sachliches Motiv existieren, kann doch einer hörbehinderten Person der Führerausweis unter der Auflage erteilt werden, ein Fahrzeug nur mit Hörhilfe zu führen, analog zur Sehhilfe bei Personen, die auf eine solche angewiesen sind. Von einer Person zu verlangen, die Mindestanforderung an das Hörvermögen ohne Hörhilfe zu erfüllen, ginge mit anderen Worten über das zum Erreichen der Verkehrssicherheit Notwendige hinaus und wäre unverhältnismässig (vgl. zu dieser Thematik auch hinten E. 7.1 f.).

E. 5.7

Beachtenswert ist die Kritik des Beschwerdeführers hinsichtlich der Gleichsetzung von Sprache und akustischen Signalen. Liegt die Bedeutung der akustischen Wahrnehmung in der Schifffahrt insbesondere im korrekten und rechtzeitigen Interpretieren von Schallzeichen, leuchtet tatsächlich nicht ein, weshalb das Mindesthörvermögen gemäss Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV an das Sprachverständnis anknüpft. So scheint mit dem Beschwerdeführer durchaus möglich, dass Schallgeräte, wie sie zum Abgeben von Schallzeichen bei der Schifffahrt verwendet werden (vgl. Art. 33 BSV), je nach Lautstärke, Frequenz, Distanz und Windverhältnissen von einer hörbehinderten Person besser wahrgenommen werden als gesprochene (Zahl-) Wörter. Umgekehrt ist aber auch denkbar, dass sich je nach verwendetem Schallgerät und konkreten Verhältnissen die Frequenzbereiche und Lautstärken mit Konversationsprache überschneiden, und eine Person, die Mühe hat, das gesprochene Wort in einem geschlossenen Raum zu verstehen, auch die auf offenem Gewässer verwendeten Schallzeichen falsch interpretieren könnte.

Die Vorinstanz äussert sich im angefochtenen Entscheid nicht zu dieser Problematik. Dem Bundesgericht fehlt es an den erforderlichen Fachkenntnissen, um hierzu abschliessend Stellung nehmen zu können. Die Verhältnismässigkeitsprüfung bedarf vorliegend nämlich der Beantwortung verschiedener Fragen, die interdisziplinäres Fachwissen voraussetzt, namentlich im Bereich der Schifffahrt, der Otologie und der Audiometrie. So ist etwa von Interesse, wie schwer die in der Schifffahrt geläufigsten Schallgeräte für eine Person wahrzunehmen sind, die wie der Beschwerdeführer schwer hörbehindert ist und Konversationsprache in einer Entfernung von wenigen Metern nicht versteht. In diesem Zusammenhang bedarf der Abklärung, inwiefern die im Schiffsverkehr verwendeten Schallsignale in ihrer akustischen Wahrnehmbarkeit mit dem gesprochenen Wort vergleichbar sind. Falls die Vergleichbarkeit bejaht werden kann, stellt sich weiter die Frage, ob die Hörweite von 3 m (bzw. 6 m bei einseitiger Taubheit) in Bezug auf Konversationsprache dem notwendigen Hörvermögen entspricht, um rechtzeitig auf Schallzeichen anderer Schiffe reagieren zu können. Antworten auf die obigen Fragen erscheinen notwendig, damit überhaupt beurteilt werden kann, ob Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV eine geeignete Anforderung an das Hörvermögen stellt, die nicht strenger ist als aus Gründen der Verkehrssicherheit nötig.

E. 5.8

Damit hat die Vorinstanz den rechtserheblichen Sachverhalt unvollständig festgestellt. Zwar ist das Bundesgericht grundsätzlich an die Sachverhaltsfeststellungen seiner Vorinstanz gebunden (Art. 105 Abs. 1 BGG). Erweist sich der Sachverhalt aber - wie hier - in einem entscheidewesentlichen Punkt als unvollständig, entfällt die Bindungswirkung (vgl. Art. 105 Abs. 2 BGG ; BGE 148 II 392 E. 1.4.1; 136 II 65 E. 1.4). Obwohl im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt, beruht nämlich auch die unvollständige Sachverhaltsfeststellung auf einer Rechtsverletzung (BGE 134 V 53 E. 4.3; Urteile 1C_119/2024 vom 14. März 2025 E. 3.4, zur Publikation vorgesehen; 1B_59/2021 vom 18. Oktober 2021 E. 2.3, nicht publ. in BGE 148 IV 74). In diesem Fall kann das Bundesgericht das angefochtene Urteil aufheben und die Sache zur ergänzenden Tatsachenfeststellung und neuen Beurteilung zurückweisen (Art. 107 Abs. 2 BGG ; BGE 133 IV 293 E. 3.4.2; zit. Urteile 1C_119/2024 E. 3.6; 1B_59/2021 E. 2.4).

Bereits aus diesem Grund ist die Beschwerde im Sinne des Eventualantrags gutzuheissen und die Angelegenheit zur weiteren Behandlung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Weil auch die Vorinstanz nicht über das erforderliche Fachwissen verfügt, wird sie zur

Beantwortung der Fragen gemäss vorstehender Erwägung - wobei nicht auszuschliessen ist, dass sich zusätzliche oder andere Fragen stellen - Sachverständige und/oder Fachbehörden beiziehen müssen, auf deren Auskunft, Gutachten oder Amtsbericht sie ihre Beurteilung stützen kann.

E. 6

Wenn die Vorinstanz zum Ergebnis gelangen sollte, der Verordnungsbestimmung sei aufgrund ihrer Verfassungswidrigkeit im konkreten Fall die Anwendung zu versagen, müsste sie die Fahreignung des Beschwerdeführers in Bezug auf das Hörvermögen anhand eines von ihr zu bestimmenden verfassungskonformen Massstabs beurteilen. Dem Beschwerdeführer wäre dabei allenfalls Gelegenheit zu bieten, sich einer erneuten verkehrsmedizinischen Untersuchung zu unterziehen.

Eine verfassungskonforme Beurteilung könnte auch darin bestehen, dem Beschwerdeführer Gelegenheit zu geben, sein Resthörvermögen im Rahmen eines praktischen Tests unter Beweis zu stellen, bei dem er von Schiffen abgegebene Schallzeichen korrekt zu interpretieren hat. Ein solcher Test hätte entgegen dem Beschwerdeführer allerdings nicht erst im Rahmen der praktischen Führerprüfung zu erfolgen. Letztere dient primär der Abklärung der Fahrkompetenz, nicht der Fahreignung. Dass der Beschwerdeführer Hupsignale von anderen Schiffen ohnehin nicht hören könne, wie die Vorinstanz im Zusammenhang mit den Vorbringen des Beschwerdeführers zur praktischen Führerprüfung festhält, ist nicht erstellt. Unbestritten war im vorinstanzlichen Verfahren einzig, dass der Beschwerdeführer ohne Hilfsmittel oder Hilfspersonen die Mindestanforderung an das Hörvermögen gemäss Binnenschiffverkehrsverordnung nicht erfüllt. Ob sich daraus Rückschlüsse auf die Wahrnehmung von Schallzeichen ziehen lassen, wird im zweiten Rechtsgang erst noch zu beurteilen sein.

E. 7

Wenn die Vorinstanz hingegen zum Schluss kommen sollte, die Verfassungsmässigkeit der Verordnungsbestimmung sei zu bejahen, oder sich herausstellen würde, dass der Beschwerdeführer auch einer im Sinne von E. 6 abweichenden Anforderung an das Hörvermögen nicht genüge, wäre der Rechtsstreit damit noch nicht erledigt. Wie der Beschwerdeführer nämlich zutreffend vorbringt, stellt der Umstand allein, dass ein ausreichendes Hörvermögen in der Schifffahrt für die Verkehrssicherheit von Bedeutung ist, noch keine qualifizierte Rechtfertigung dafür dar, hörbehinderten Personen, denen das erforderliche Hörvermögen abgeht, nicht zumindest unter Auflage (n) das Führen von Schiffen der Kategorie A zu bewilligen. Aus prozessökonomischen Gründen drängt es sich daher auf, bereits jetzt zu prüfen, ob der Beschwerdeführer gegebenenfalls im Sinne einer mildereren Massnahme auflageweise bzw. beschränkt zum Erwerb des Schiffsführerausweises zuzulassen wäre.

E. 7.1

Erfüllt eine Person die Mindestanforderungen an das Hörvermögen nicht, fallen mit dem Beschwerdeführer vorab zwei Nebenbestimmungen in Betracht, um die bestehende Schwäche hinsichtlich der Fahreignung zu kompensieren: Zum einen die Auflage, beim Führen eines Schiffs eine Hörhilfe zu tragen, zum andern die Auflage, ein Schiff in Begleitung einer geeigneten Person zu lenken (vgl. beispielhaft zu den möglichen Auflagen und Beschränkungen aus medizinischen Gründen im Strassenverkehr die gestützt auf Art. 24d und 150 VZV erlassenen Weisungen des Bundesamts für Strassen [ASTRA] betreffend

die Ausstellung von Lernfahr- und Führerausweisen vom 15. April 2023 [nachfolgend: ASTRA, Weisungen], Anhang 4 S. 23, Codes 01 bis 05). Ebenfalls denkbar ist es, die beiden Auflagen zu kombinieren.

E. 7.2

Weder dem angefochtenen Entscheid noch den Akten lässt sich entnehmen, ob der Beschwerdeführer die Mindestanforderungen an das Hörvermögen gemäss Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV mit oder ohne Hörgeräte nicht erfüllt. Die Schifffahrtskontrolle hält diesbezüglich in ihrer Vernehmlassung fest, das Arztzeugnis vom 30. August 2023 attestiere die medizinischen Mindestanforderungen "trotz den Hörgeräten" als nicht gegeben. Aufgrund der Formulierung im Bericht müsse davon ausgegangen werden, die ärztliche Beurteilung beziehe sich auf getragene Hörhilfen. Eine entsprechende Aussage, ob der Test mit oder ohne Hörhilfe durchgeführt wurde, findet sich im erwähnten ärztlichen Bericht allerdings nicht.

Wie der Beschwerdeführer zu Recht rügt, hat die Vorinstanz die - naheliegende - Auflage, beim Führen eines Schiffs eine Hörhilfe zu tragen, gar nicht erst in Betracht gezogen oder näher geprüft. Insbesondere steht nach dem Gesagten nicht fest, ob er die Hörweiten gemäss Art. 82 Abs. 2bis lit. b BSV i.V.m. Anhang 1 VZV mit Hörgeräten erfüllt oder nicht. Folglich kann auch das Bundesgericht nicht beurteilen, ob der Beschwerdeführer allenfalls unter der Auflage, beim Führen eines Schiffes jederzeit eine Hörhilfe zu tragen, zum Erwerb des Schiffsführerausweises zugelassen werden könnte. Sie würde sich als mildere Massnahme zur Nichtzulassung anbieten, sollte der Beschwerdeführer der von der Vorinstanz nochmals zu beurteilenden Mindestanforderung an das Hörvermögen lediglich ohne Hörhilfe nicht gerecht werden - analog einer Person, welche die geforderte Sehschärfe nach Anhang 1 VZV nur mit Sehhilfe erreicht (vgl. Art. 80a Abs. 1 BSV ; ASTRA, Weisungen, Anhang 4 S. 23, Code 01.06). Je nach Ausgang der Neubeurteilung gemäss den vorstehenden Erwägungen wird die Vorinstanz den Sachverhalt auch in dieser Hinsicht zu ergänzen haben.

E. 7.3

Was sodann die Auflage der geeigneten Begleitperson anbelangt, ist dem Beschwerdeführer zuzustimmen, dass die Vorinstanz keine zwingenden Gründe nennt, weshalb es einer hörbehinderten Person schlechterdings nicht möglich sein soll, ein Schiff unter Begleitung einer geeigneten Person sicher zu lenken. Zwar sind die Sicherheitsbedenken der Vorinstanz grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings fehlt es - wie bereits hinsichtlich der Verfassungskonformität der in der Verordnung gestellten Anforderung an das Hörvermögen - an einer fundierten fachlichen Einschätzung, um die Frage abschliessend beantworten zu können. Eine solche liefert auch das sich in den Akten befindliche Protokoll der Arbeitsgruppe vks Administrativmassnahmen nicht. Immerhin scheint zumindest die Schifffahrtskontrolle des Kantons Zürich der Auffassung zu sein, eine derartige Auflage sei mit der Verkehrssicherheit vereinbar.

Auch wenn eine solche Zürcher Praxis, sollte sie denn überhaupt (noch) existieren, für den Kanton Zug nicht verbindlich wäre, hätte die vom Beschwerdeführer thematisierte Auflage als milderes Mittel zum gänzlichen Ausschluss vom Erwerb des Schiffsführerausweises zumindest der vertiefteren Abklärung bedurft. Im Zentrum steht dabei die Frage, ob es einer hörbehinderten Person wie dem Beschwerdeführer möglich ist, unter Begleitung einer geeigneten hörenden Person ein Schiff sicher zu führen, und welche Anforderungen dabei

an die Begleitperson zu stellen sind. Je nach Ausgang der Neubeurteilung gemäss den vorstehenden Erwägungen wird sich die Vorinstanz nochmals mit dieser Frage auseinandersetzen müssen, deren Beantwortung ebenfalls spezifische Fachkenntnisse voraussetzt. Nebst dem Beizug von Sachverständigen läge insbesondere nahe, die Schifffahrtskontrolle des Kantons Zürich um Auskunft zu ersuchen.

E. 7.4

Andere Massnahmen nennt der Beschwerdeführer zwar nicht. Eine Beschränkung, die jedoch in Anlehnung an die Praxis zu den Führerausweisen im Strassenverkehr grundsätzlich in Betracht fiele, ist diejenige, eine Person nur tagsüber oder nur bei gutem Wetter, sprich bei guten Sichtverhältnissen, fahren zu lassen (vgl. ASTRA, Weisungen, Anhang 4 S. 23, Code 05.01; ferner BGE 103 Ib 29). Ob eine derartige Massnahme für hörbehinderte Personen in der Schifffahrt im Allgemeinen oder für den Beschwerdeführer im Besonderen in Betracht fällt, braucht an dieser Stelle nicht beantwortet zu werden, zumal dem Bundesgericht hierzu die notwendige Fachkenntnis abgeht. Soweit notwendig wird die Vorinstanz im Rahmen der Neubeurteilung auch zu dieser Frage zusätzliche Abklärungen vornehmen müssen.

E. 7.5

Sollte die abschliessende Beurteilung im Sinne der vorstehenden Erwägungen eine weitere verkehrsmedizinische Untersuchung des Beschwerdeführers erforderlich machen, müsste diesem insoweit ebenfalls Gelegenheit gegeben werden, sich einer solchen zu unterziehen.

E. 8

Entsprechend ist die Beschwerde gutzuheissen, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Angelegenheit zur Neubeurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Aufgrund der Rückweisung mit offenem Verfahrensausgang gilt der Beschwerdeführer als vollständig obsiegend (BGE 146 V 28 E. 7 mit Hinweis), wobei dem Kanton Zug keine Gerichtskosten aufzuerlegen sind (Art. 66 Abs. 1 und 4 BGG). Hingegen hat er dem Beschwerdeführer eine Parteientschädigung auszurichten (Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG).

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