

LU_GERICHTE A 13 26 vom 29. Januar 2014

LU Gerichte, 2014-01-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_A_13_26

FR: LU_GERICHTE A 13 26 du 29 janvier 2014

IT: LU_GERICHTE A 13 26 del 29 gennaio 2014

Regeste

Im früheren Schifffahrtsrecht fanden sich keine Grenzwerte für eine die Fahrfähigkeit ausschliessende Blutalkoholkonzentration; ebenso wenig wurde zwischen qualifizierter und nicht qualifizierter Blutalkoholkonzentration unterschieden. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über alkoholisch bedingte Leistungseinbussen eines Menschen gelten jedoch allgemein, d.h. grundsätzlich auch für Schiffsführer. | Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG, Art. 21 Abs. 1 lit. a BSG (in der bis 31.12.2013 gültigen Fassung). | Führerausweisentzug

Volltext

Luzern Kantonsgericht 4. Abteilung 29.01.2014 A 13 26

Im früheren Schifffahrtsrecht fanden sich keine Grenzwerte für eine die Fahrfähigkeit ausschliessende Blutalkoholkonzentration; ebenso wenig wurde zwischen qualifizierter und nicht qualifizierter Blutalkoholkonzentration unterschieden. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über alkoholisch bedingte Leistungseinbussen eines Menschen gelten jedoch allgemein, d.h. grundsätzlich auch für Schiffsführer. | Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG, Art. 21 Abs. 1 lit. a BSG (in der bis 31.12.2013 gültigen Fassung). | Führerausweisentzug

Rechtsprechung Luzern Instanz: Kantonsgericht Abteilung: 4. Abteilung Rechtsgebiet: Führerausweisentzug Entscheiddatum: 29.01.2014 Fallnummer: A 13 26 LGVE: Gesetzesartikel: Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG, Art. 21 Abs. 1 lit. a BSG (in der bis 31.12.2013 gültigen Fassung). Leitsatz: Im früheren Schifffahrtsrecht fanden sich keine Grenzwerte für eine die Fahrfähigkeit ausschliessende Blutalkoholkonzentration; ebenso wenig wurde zwischen qualifizierter und nicht qualifizierter Blutalkoholkonzentration unterschieden. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über alkoholisch bedingte Leistungseinbussen eines Menschen gelten jedoch allgemein, d.h. grundsätzlich auch für Schiffsführer. Rechtskraft: Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Entscheid: Am 21. August 2010 um 22.50 Uhr lenkte A ein Motorboot auf dem Vierwaldstättersee, obwohl er zuvor soviel Rotwein getrunken hatte, dass sich in seinem Körper eine Alkoholmenge befand, welche zu einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,06 ‰ führte. Nachdem das Bezirksgericht Luzern A wegen Führens eines Schiffs in angetrunkenem Zustand zu einer Geldstrafe von 15 Tagessätzen zu je Fr. 50.-- und einer Busse von Fr. 200.-- verurteilt hatte, diese Verurteilung durch das Obergericht bestätigt worden war und das Bundesgericht eine Beschwerde in Strafsachen abgewiesen hatte (BGer-Urteil 6B_395/2012 vom 18.12.2012), verfügte das Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern, dass A der Schiffsführerausweis mit Wirkung ab 1. April 2013 für die Dauer von drei Monaten entzogen werde. Das Kantonsgericht wies die dagegen erhobene Beschwerde ab, soweit es darauf eintrat. Aus den Erwägungen: 2. 2.1. Der zu prüfende Entzug des Schiffsführerausweises stützt sich auf Art. 20 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 21 Abs. 1 lit. a des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201). Diese (und weitere) Bestimmungen des BSG wurden

mit dem Bundesgesetz vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 geändert, und die neue Fassung trat am 1. Januar 2014 in Kraft (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911). Die angefochtene Verfügung bezieht sich auf einen Vorfall vom 21. August 2010 und datiert vom 8. Februar 2013. Sie erging somit in Anwendung des bisherigen Rechts. Deswegen erfolgt auch die gerichtliche Überprüfung dieser Massnahme nach dem bis 31. Dezember 2013 geltenden Recht (vgl. Abs. 1 der Schlussbestimmungen der Änderung vom 14.12.2001 und den allgemeinen Grundsatz der Nichtrückwirkung, wie er für das öffentliche Recht aus den Art. 5, 8 und 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV; SR 101] abgeleitet wird).

2.2. Das BSG überträgt in Art. 58 den Vollzug grundsätzlich an die Kantone (Abs. 1). Diese sind unter anderem zuständig für die Erteilung und den Entzug von Schiffsführerausweisen (Art. 58 Abs. 3 BSG). Im Kanton Luzern ist das Strassenverkehrsamt die Schifffahrtsbehörde, welche (unter Vorbehalt hier nicht interessierender Ausnahmen) zuständig ist für die den Vollzug aller eidgenössischen und kantonalen Vorschriften über die Binnenschifffahrt, namentlich auch für die Erteilung und den Entzug der Schiffsführerausweise (§ 3 Abs. 2 i.V.m. §§ 12 und 15 der Verordnung über die Schifffahrt [SRL Nr. 787]). Verfügungen des Strassenverkehrsamts, die sich auf das BSG und damit auf Bundesrecht stützen, können gemäss § 148 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; SRL Nr. 40) beim Kantonsgericht mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde angefochten werden. Wenn das Kantonsgericht Luzern als einzige Rechtsmittelinstanz eingesetzt ist, steht ihm eine unbeschränkte Überprüfungsbefugnis zu. Somit kann es neben der Sachverhaltsfeststellung und der Rechtsanwendung der Vorinstanz auch die Angemessenheit der streitigen Verfügung überprüfen (vgl. §§ 161a und 156 Abs. 2 i.V.m. §§ 144-147 VRG).

3. Der Beschwerdeführer verfügt über den Schiffsführerausweis der Kategorie A, der ihm das Führen von Schiffen mit Motorantrieb erlaubt, die nicht unter die Kategorien B oder C fallen (Art. 79 Abs. 1 der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern [Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 747.201.1]). Gestützt auf den Vorfall vom 21. August 2010 ordnete das Strassenverkehrsamt an, dass dem Beschwerdeführer der Schiffsführerausweis für drei Monate entzogen werde. Der Beschwerdeführer stellt den Ausweisentzug nicht grundsätzlich in Frage, er erachtet aber die verfügte Entzugsdauer von drei Monaten als unangemessen hoch und beantragt, dass höchstens ein Entzug von zwei Monaten Dauer anzuordnen sei.

3.1. 3.1.1. Gemäss Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG wird der Schiffsführerausweis entzogen, wenn der Inhaber ein Schiff geführt hat, obwohl seine Fähigkeit dazu wegen Angetrunkenheit aufgehoben oder wesentlich beeinträchtigt war. Art. 21 Abs. 1 BSG sieht vor, dass die Entzugsdauer den Umständen zu entsprechen hat, jedoch mindestens einen Monat betragen muss (lit. a); für den Wiederholungsfall ist eine Mindestentzugsdauer von sechs Monaten vorgesehen (lit. b). Unverbesserlichen wird der Ausweis endgültig entzogen (Art. 21 Abs. 2 BSG). Der Entzug der Ausweise ist damit grundsätzlich nach dem Vorbild des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) geordnet (Botschaft des Bundesrates zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 1.5.1974, BBl 1974 I S. 1557). Der zeitlich begrenzte Entzug des Schiffsführerausweises charakterisiert sich als Warnungsentzug (gegenüber dem dauerhaften Entzug gemäss Art. 21 Abs. 2 BSG, der bei "Unverbesserlichen" angeordnet werden kann und den Charakter eines Sicherungsentzugs aufweist). Aufgrund der Parallelen zum Strassenverkehrsrecht ist davon auszugehen, dass der Warnungsentzug des Schiffsführerausweises – wie auch der Warnungsentzug des Führerausweises – eine Administrativmassnahme mit präventivem und erzieherischem Charakter darstellt, der sich aber ein gewisser strafähnlicher Charakter

nicht absprechen lässt. Sie bezweckt, den Schiffsführer zu mehr Sorgfalt und Verantwortung zu erziehen und ihn dadurch von weiteren Verstössen gegen die Vorschriften betreffend die Schifffahrt abzuhalten (vgl. BGE 135 II 335 E. 2.3, 128 II 173 E. 3b und c).

3.1.2. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Führerausweisenzug im Strassenverkehrsrecht darf die Verwaltungsbehörde von den tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, oder wenn sie zusätzliche Beweise erhebt, sowie wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht sämtliche Rechtsfragen abgeklärt hat (vgl. BGE 137 I 363 E. 2.3.2). Die Verwaltungsbehörde hat vor allem auf die Tatsachen im Strafurteil abzustellen, wenn dieses im ordentlichen Verfahren mit öffentlicher Verhandlung unter Anhörung von Parteien und Einvernahme von Zeugen ergangen ist, es sei denn, es bestünden klare Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit dieser Tatsachenfeststellung; in diesem Fall hat die Verwaltungsbehörde nötigenfalls selbständige Beweiserhebungen durchzuführen (BGE 136 II 447 E. 3.1; BGer-Urteil 1C_446/2011 vom 15.3.2012 E. 5.1). In reinen Rechtsfragen ist die Verwaltungsbehörde dagegen nicht an die Beurteilung durch das Strafgericht gebunden, da sie sonst in ihrer freien Rechtsanwendung beschränkt würde. Die Unabhängigkeit vom Erkenntnis der Strafbehörde folgt hier auch aus der unterschiedlichen Zwecksetzung der von der Verwaltungsbehörde anzuwendenden Normen (BGE 103 Ib 101 E. 2c). Die Verwaltungsbehörde ist jedoch dann an die rechtliche Qualifikation des Sachverhalts durch das Strafurteil gebunden, wenn die rechtliche Würdigung sehr stark von der Würdigung von Tatsachen abhängt, die das Strafgericht besser kennt als die Verwaltungsbehörde (BGE 125 II 402 E. 2, 119 Ib 158 E. 3c/bb; BGer-Urteil 1C_45/2007 vom 30.11.2007 E. 4.3). Diese Grundsätze gelten ohne weiteres auch für Administrativmassnahmen, die gestützt auf das Schiffsverkehrsrecht angeordnet werden.

3.2. Im Strassenverkehrsrecht wird für die Beurteilung der Fahruntfähigkeit zwischen der nicht qualifizierten und der qualifizierten Blutalkoholkonzentration unterschieden: Fahruntfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall, d.h. unabhängig von weiteren Umständen und der individuellen Alkoholverträglichkeit, als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ oder mehr (Art. 16a-16c und 55 Abs. 6 SVG i.V.m. Art. 1 der Verordnung der Bundesversammlung vom 21.3.2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr; SR 741.13). Im Gegensatz zum Strassenverkehrsrecht finden sich im – hier anwendbaren, bisherigen – Schiffsverkehrsrecht keine Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration, welche ohne weiteres zum Schluss führen, die Fahrfähigkeit sei nicht mehr gegeben. Ebenso wenig wird zwischen qualifizierter und nicht qualifizierter Blutalkoholkonzentration unterschieden. Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG setzt lediglich voraus, dass die Fähigkeit des Betroffenen, ein Schiff zu führen, wegen Angetrunkenheit aufgehoben oder wesentlich beeinträchtigt war. Der Tatbestand von Art. 20 Abs. 2 lit. b BSG lautet wörtlich gleich wie derjenige von Art. 41 Abs. 1 BSG, der das Führen eines Schiffs in angetrunkenem Zustand unter Strafe stellt. Sowohl die Bestrafung als auch der Führerausweisenzug erfordern mithin, dass der betroffene Schiffsführer in einem Ausmass alkoholisiert ist, welches seine Fähigkeit, ein Schiff zu führen, wesentlich beeinträchtigt oder gar aufhebt.

3.2.1. Das Bundesgericht äusserte sich zu der Voraussetzung der alkoholbedingten wesentlichen Beeinträchtigung bzw. Aufhebung der Fahrfähigkeit im Urteil vom 18. Dezember 2012, welches die Bestrafung des Beschwerdeführers wegen des

auch hier massgeblichen Vorfalls betrifft (BGer-Urteil 6B_395/2012). Es hielt fest, dass es dafür nicht allein auf die Blutalkoholkonzentration ankommen darf, sondern dass zusätzlich auch die äusseren Umstände und die Eigenschaften des Schiffsführers konkret zu prüfen sind (E. 1.1). Immerhin beruhen die Grenzwerte im Strassenverkehr auf gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Auswirkungen von Alkoholkonsum auf die Leistungs-, Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit, das Sehvermögen und das Risikoverhalten, neigen alkoholisierte Menschen doch zu einer gewissen Selbstüberschätzung. Insbesondere das Sehvermögen wird durch Alkoholkonsum stark beeinträchtigt: Die Fähigkeit zum räumlichen Sehen wird genauso gestört wie die Anpassungsfähigkeit der Augen an den Wechsel zwischen Hell und Dunkel und die Empfindlichkeit bei Blendung nimmt zu; dabei sind die alkoholbedingten Defizite nachts stärker als am Tag. Dies führt auch zu Störungen des Gleichgewichtsapparats und der Feinmotorik (König, in: Strafgesetzbuch, Leipziger Kommentar [Hrsg. Laufhütte et. al.], 12. Aufl. 2008, § 316 N 16a; vgl. Hentschel/Krumm, Fahrerlaubnis und Alkohol im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 5. Aufl. 2010, N 122). Zu unterscheiden ist sodann zwischen automatisierten und kontrollierenden Funktionsabläufen: Erstere sind wenig alkoholempfindlich und werden im Durchschnitt erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 1 ‰ gestört. Letztere hingegen sind gefordert, wenn der Fahrzeuglenker auf eine schwierige Verkehrslage, z.B. auf ein unverhofft auftauchendes Hindernis reagieren muss. Diese Abläufe sind ausgesprochen alkoholsensibel, nachweislich bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,4 - 0,5 ‰ (BGer-Urteil 6B_395/2012 vom 18.12.2012 E. 1.2 m.H.; vgl. Hentschel/Krumm, a.a.O., N 92). Gestützt auf echte Fahrversuche, Untersuchungen mit Fahrsimulatoren und laborexperimentelle Studien ist allgemein anerkannt, dass im Strassenverkehr eine Blutalkoholkonzentration von 0,4 - 0,5 ‰ kritisch und ab 1 ‰ absolut unverträglich ist. Bei Werten ab 0,7 - 0,8 ‰ ist die Fahrsicherheit bereits aufgehoben, wenn der Lenker eine kritische Verkehrslage meistern muss (BGer-Urteil 6B_395/2012 vom 18.12.2012 E. 1.2; König, a.a.O., § 316 N 16c). Die Grenzwerte sind hauptsächlich für das Führen eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr entwickelt worden (König, a.a.O., § 316 N 59). Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über alkoholisch bedingte Leistungseinbussen eines Menschen sind jedoch – wie das Bundesgericht ausführt – allgemein gültig, unabhängig davon, ob es sich um einen Fahrzeuglenker oder einen Schiffsführer handelt. Zudem liegen auch für den Schiffsverkehr Forschungsergebnisse vor: In der deutschen Strafrechtslehre wird jedenfalls für den Passagier- und Frachtschiffsverkehr, aber auch für das sonstige Führen motorisierter Schiffe und für grössere Segelschiffe vertreten, den Grenzwert von 1,1 ‰ anzuwenden, ab dem ein Mensch derart starke Leistungsminderungen und Persönlichkeitsveränderungen aufweist, dass er den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr gewachsen ist. Ausnahmen müssen allerdings für Kleinfahrzeuge "unter Muskelkraft" und (geringer) Motorkraft vorgenommen werden (König, a.a.O., § 316 N 59 und 74, je m.H.). Dass im Schiffsverkehr weniger Unfälle zu verzeichnen sind, geht wohl vorwiegend auf die geringere Verkehrsdichte zurück, sicher aber nicht auf weniger grosse Leistungseinbussen bei Schiffsführern als bei Fahrzeuglenkern mit einer gleichen Blutalkoholkonzentration (BGer-Urteil 6B_395/2012 vom 18.12.2012 E. 1.2.). Mit der Gesetzesänderung vom 16. März 2012 (s. oben E. 2.1), welche am 1. Januar 2014 in Kraft trat, finden diese Erkenntnisse auch im Schiffverkehrsrecht ihren Niederschlag: Neu erhält der Bundesrat in Art. 24b Abs. 6 BSG n.F. die Kompetenz festzulegen, bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Fahrunfähigkeit im Sinn von

Art. 24a n.F. (Angetrunkenheit) angenommen wird und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt. Gemäss den neuen Bestimmungen der BSV, die am 15. Februar 2014 in Kraft treten, gilt bei Schiffsführern die Fahrunfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ als erwiesen, und ab 0,8 ‰ ist von einer qualifizierten Angetrunkenheit auszugehen (vgl. insbesondere Art 40c und 40d BSV n.F.). 3.2.2. Die beim Beschwerdeführer gemessene Blutalkoholkonzentration lag mit einem Wert von mindestens 1,06 ‰ und maximal 1,55 ‰ markant über dem Grenzwert von 0,8 ‰, ab dem im Strassenverkehrsrecht eine qualifizierte Angetrunkenheit angenommen wird. Auch stellte der untersuchende Arzt des Kantonsspitals Luzern eine knappe Stunde nach dem Vorfall einen schwankenden Stand und Alkoholfoetor fest; abgesehen davon waren die Befunde unauffällig. Da bei einem solchen Wert wie gezeigt insbesondere in kritischen Situationen mit erheblichen Leistungseinbussen zu rechnen ist und gerade auch das Sehvermögen bei schlechten Lichtverhältnissen, wie z.B. nachts bei Mondschein, eingeschränkt ist, muss davon ausgegangen werden, dass die Fahrfähigkeit des Beschwerdeführers auf der nächtlichen Schifffahrt stark beeinträchtigt war. Daran ändert auch nichts, dass der Beschwerdeführer in der ärztlichen Untersuchung (abgesehen von den eben erwähnten) keine weiteren Anzeichen der Alkoholisierung zeigte, weil dies nicht für die Leistungs- und Reaktionsfähigkeit in heiklen Situationen, sondern eher für eine gewisse Alkoholgewöhnung spricht. Ebenso wenig vermag dem Beschwerdeführer zu helfen, dass er – wie er geltend macht – das Anlegemanöver ohne Probleme habe durchführen können. Denn angesichts seiner jahrzehntelangen Erfahrung als Bootsführer und guten Ortskenntnisse fällt ein solches Manöver, wie auch das Bundesgericht feststellt, unter die automatisierten Funktionsabläufe (BGer-Urteil 6B_395/2012 vom 18.12.2012 E. 1.5). Gegen seine Darstellung, dass er das Boot ruhig gelenkt habe, spricht des Weiteren, dass er der Seepolizei wegen seiner Fahrweise, die sich überschlagende Heckwellen verursachte, überhaupt erst aufgefallen ist – wobei offenbleiben muss, ob er die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten hat. Schliesslich enthält der Polizeirapport entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers keine Aussage zur Verkehrsdichte an jenem Abend. Immerhin durfte er aber nicht davon ausgehen, alleine auf dem See unterwegs zu sein. Vielmehr musste er damit rechnen, dass in einer Sommernacht, an einem Samstagabend bei Mondschein auch andere Schiffe auf dem See unterwegs sein würden. 3.3. Im Strassenverkehrsrecht beeinflusst der festgestellte Blutalkoholgehalt die Mindestentzugsdauer: So gilt eine Trunkenheitsfahrt mit einem Blutalkoholwert von 0,5 - 0,79 ‰ als leichte Widerhandlung, sofern der Lenker dabei keine anderen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften begeht (Art. 16a Abs. 1 lit. b SVG), und führt bei einem ansonsten unbescholtenen Fahrzeuglenker zu einer blossen Verwarnung (Art. 16a Abs. 3 SVG). Ist der fahrerische Leumund belastet oder begeht der Lenker während einer solchen Fahrt zusätzlich eine leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften, beträgt die Mindestentzugsdauer einen Monat (vgl. Art. 16a Abs. 2 bzw. Art. 16b Abs. 1 lit. b i.V.m. Abs. 2 lit. a SVG). Der qualifizierte Blutalkoholgehalt von mindestens 0,8 ‰ hat stets einen Entzug von mindestens drei Monaten Dauer zur Folge (Art. 16c Abs. 1 lit. b i.V.m. Abs. 2 lit. a SVG). Das Vorleben des Lenkers, namentlich sein automobilistischer Leumund, oder weitere Verkehrswiderhandlungen während der Trunkenheitsfahrt wirken sich von Gesetzes wegen verschärfend aus (sog. Kaskadensystem). Bei der konkreten Bemessung der Entzugsdauer sind sodann weitere Umstände, wie das Verschulden oder die berufliche Notwendigkeit des Betroffenen, ein Fahrzeug zu führen, zu berücksichtigen. Die gesetzliche

Mindestentzugsdauer darf jedoch nicht unterschritten werden (Art. 16 Abs. 3 SVG). Demgegenüber kennt das hier anwendbare Schiffverkehrsrecht (noch) keine nach der Höhe der Blutalkoholkonzentration (oder nach weiteren Kriterien) abgestufte Mindestentzugsdauer. Bei einem erstmaligen Alkoholvorfall beträgt die untere Grenze für die Entzugsdauer somit gemäss Art. 21 Abs. 1 lit. a BSG stets einen Monat. Immerhin schreibt diese Bestimmung aber auch vor, dass die Dauer des Entzugs "den Umständen" entsprechen müsse. Dieser unbestimmte Begriff belässt der anordnenden Behörde einen weiten Ermessensspielraum. Gesteht das Gesetz der verfügenden Instanz einen solchen weiten Ermessensspielraum zu, auferlegt sich das Gericht bei der Überprüfung der Ermessensausübung eine Zurückhaltung in dem Sinn, dass es nicht ohne Not in das Ermessen der Verwaltungsbehörde eingreift, selbst wenn ihm – wie hier – die volle Kognition zukommt, es mithin auch ermächtigt ist, die Angemessenheit der angefochtenen Verfügung zu überprüfen (BGer-Urteil 1C_305/2008 vom 23.1.2009 E. 3; Urteil des Verwaltungsgerichts Luzern A 12 39 vom 3.12.2012 E. 4c/aa). Die Vorinstanz ordnete einen dreimonatigen Entzug an. Dabei stützte sie sich einerseits auf den nicht unbeachtlichen Alkoholisierungsgrad und die damit einhergehende erhebliche abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer – losgelöst von schönem Wetter und bevorstehendem Vollmond. Andererseits nahm die Vorinstanz bei der Bemessung der Entzugsdauer aber auch Rücksicht auf die vom Beschwerdeführer geltend gemachte berufliche Notwendigkeit, Schiffe zu führen, und reduzierte die ursprünglich vorgesehene Dauer von vier Monaten um einen Monat. Insofern trifft denn auch der Vorwurf der Gehörsverletzung nicht zu. Aufgrund dieser Umstände erscheint eine Entzugsdauer von drei Monaten nicht als unangemessen, geschweige denn als missbräuchlich, so dass das Gericht sich nicht veranlasst sieht, die verfügte Massnahmedauer in eigener Ermessensbetätigung zu ändern. Dass sich die Vorinstanz bei der Bemessung der Entzugsdauer auch von den Grundsätzen des Strassenverkehrsrechts leiten liess, lässt die hier verfügte Entzugsdauer nicht als unverhältnismässig erscheinen. Entscheidend ist, dass diese Dauer den hier massgeblichen Verhältnissen entspricht, was nach dem Gesagten zutrifft. Die angefochtene Verfügung ist daher mit Bezug auf die Dauer des Schiffsführerausweisentzugs zu bestätigen.

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