

Verwaltungsgericht des Kantons Bern
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 21. Dezember 2021

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Daum, Verwaltungsrichter Keller,
Verwaltungsrichter Rolli, Verwaltungsrichter Stohner
Gerichtsschreiber Trummer

A. _____
vertreten durch Rechtsanwältin ...
Beschwerdeführer

gegen

Sicherheitsdirektion des Kantons Bern
Kramgasse 20, 3011 Bern

betreffend Entzug des Führerausweises für Schiffe mit Maschinenantrieb
(Entscheid der Sicherheitsdirektion des Kantons Bern vom 9. November
2020; 2019.POMGS.722)



Sachverhalt:

A.

A._____ fuhr am 20. Juli 2019 mit seinem Motorboot auf dem Brienersee vom Ufer bei Brienz in Richtung Seemitte und überschritt dabei die in der Uferzone zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern, Region Oberland (nachfolgend: Staatsanwaltschaft Oberland), verurteilte ihn mit Strafbefehl vom 8. August 2019 wegen Verstosses gegen die Verkehrsregeln zu einer Übertretungsbusse von Fr. 100.--. Sie ging gestützt auf den Anzeigerapport der Seepolizei von einer Überschreitung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit um mindestens 30 km/h aus. Dieser Strafbefehl blieb unangefochten. Mit Verfügung vom 11. Oktober 2019 entzog das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern (SVSA) A._____ den Führerausweis für Schiffe mit Maschinenantrieb für vier Monate und legte den Beginn der Entzugsdauer auf den 1. April 2020 fest.

B.

Gegen diese Verfügung erhob A._____ am 12. November 2019 Beschwerde bei der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern (POM; heute: Sicherheitsdirektion [SID]). Die SID wies die Beschwerde am 9. November 2020 ab.

C.

Hiergegen hat A._____ am 8. Dezember 2020 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben mit den Rechtsbegehren, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und es sei eine Verwarnung auszusprechen; eventuell sei ihm der Schiffsführerausweis für die Dauer eines Monats zu entziehen.

Die SID beantragt mit Vernehmlassung vom 29. Januar 2021, die Beschwerde sei abzuweisen.

A._____ hat am 18. Februar sowie am 2. und 18. März 2021 weitere Eingaben eingereicht. Gestützt darauf liess der Instruktionsrichter von der SID verschiedene Fragen zur Nachfahrmessung der Seepolizei beantworten. Die SID hat am 22. April 2021 Stellung genommen und die bei einem an der Nachfahrmessung beteiligten Polizisten eingeholten Auskünfte eingereicht. Am 20. Mai 2021 hat sich A._____ hierzu geäussert.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig. Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt (Art. 79 Abs. 1 Bst. a und b VRPG). Fraglich ist, ob er noch ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (vgl. Art. 79 Abs. 1 Bst. c VRPG). Denn gemäss eigenen Angaben hat er seinen Schiffsführerausweis am 23. März 2020 beim SVSA hinterlegt, wenn auch ausdrücklich ohne Anerkennung einer Rechtspflicht (Beschwerde S. 4; Beschwerdebeilage 3), und damit die streitige Massnahme bereits vollziehen lassen. Weil die Ausweisabgabe keinen Verzicht auf die Beschwerdeführung beinhaltet und da im Schifffahrtsrecht die gesetzlichen Mindestentzugsdauern nach Rückfällen zunehmen (vgl. Art. 20 Abs. 2, Art. 20a Abs. 2 und Art. 20b Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt [BSG; SR 747.201]), wäre für den Beschwerdeführer ein günstiger Entscheid trotz Vollzug des Ausweisentzugs nach wie vor von praktischem Nutzen. Er hat damit weiterhin ein aktuelles und praktisches Rechtsschutzinteresse an der Behandlung seiner Beschwerde. Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 i.V.m. Art. 32 VRPG). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

1.2 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Da die Streitigkeit von grundsätzlicher Bedeutung ist, urteilt es in Fünferbesetzung (Art. 56 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes vom 11. Juni 2009 über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1]).

2.

Am 1. Januar 2020 und damit während Hängigkeit des Verfahrens vor der SID ist eine Teilrevision des BSG in Kraft getreten, die auch die Bestimmungen zum Ausweisenzug (Art. 19 ff. BSG) betrifft. Mangels einschlägiger übergangsrechtlicher Bestimmungen ist die Frage nach dem in zeitlicher Hinsicht anwendbaren Recht aufgrund der durch die Rechtsprechung entwickelten allgemeinen Prinzipien zu beantworten. Gemäss diesen ist die Rechtmässigkeit einer Verwaltungsverfügung grundsätzlich nach der Rechtslage zur Zeit ihres Erlasses zu beurteilen (statt vieler BGE 139 II 263 E. 6; BVR 2015 S. 15 E. 3.1; vgl. Michel Daum, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 25 N. 8). Bei materiellen Rechtsänderungen während hängigem Rechtsmittelverfahren kommt mithin das bisherige Recht zum Zug; vorbehalten bleibt namentlich die Berücksichtigung günstigeren neuen Rechts (Grundsatz der *lex mitior*; vgl. BVR 2016 S. 293 E. 4.3.1 mit Hinweisen). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung kommt der Grundsatz der *lex mitior* insbesondere beim sogenannten Warnungszug im Strassenverkehrsrecht zur Anwendung (BGE 104 Ib 87 E. 2b). – Mit der am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Teilrevision haben – soweit hier interessierend – einzig Art. 19 Abs. 3 und 4 sowie Art. 20c Abs. 2 BSG eine Änderung erfahren; diese Absätze wurden neu eingefügt. Für den Beschwerdeführer ist das neue Recht nicht günstiger (vgl. Botschaft des Bundesrats zur Teilrevision des BSG vom 29.6.2016, in BBl 2016 S. 6435 ff., 6440, 6450 f.). Massgebend für die vorliegende Streitigkeit ist somit das im Zeitpunkt der Verfügung des SVSA geltende (materielle) Recht und der strittige Ausweisenzug nach Art. 20 ff. BSG in der Fassung vom 16. März 2012 (AS 2012 S. 5640) zu beurteilen.

3.

Der unbestrittene Sachverhalt stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:

3.1 Der Beschwerdeführer fuhr am 20. Juli 2019 um 13.45 Uhr mit seinem Motorboot von der Schifflände Brienz in Richtung Seemitte. Rund 50 Meter vom Ufer entfernt beschleunigte er aus dem Standgas und fuhr mit übersetzter Geschwindigkeit weiter durch die Uferzone. Aufgrund der Wasserlage seines Bootes sowie der sich überschlagenden Heckwelle erkannte eine Patrouille der Seepolizei die Geschwindigkeitsüberschreitung und führte umgehend eine Nachfahrmessung durch. Dabei stellte die Seepolizei eine Geschwindigkeit von «ca. 40 bis 50 km/h» in der Uferzone fest (vgl. Anzeigerapport vom 27.7.2019, Akten SVSA pag. 11-12). Mit Strafbefehl vom 8. August 2019 verurteilte die Staatsanwaltschaft Oberland den Beschwerdeführer wegen «Übertretung des BSG» zu einer Busse von Fr. 100.--, weil er als Führer eines Motorboots die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h innerhalb der Uferzone um mindestens 30 km/h überschritten habe (Akten SVSA pag. 30). Mit Schreiben vom 30. August 2019 setzte das SVSA den Beschwerdeführer über die Eröffnung eines Administrativverfahrens in Kenntnis und stellte ihm den Entzug des Schiffsführerausweises in Aussicht; allerdings werde der rechtskräftige Ausgang des Strafverfahrens abgewartet. Das SVSA forderte den Beschwerdeführer auf, allfällige Einwände und Entlastungsargumente im Strafverfahren vorzubringen, weil die Administrativbehörde an den in diesem ermittelten Sachverhalt gebunden sei (Akten SVSA pag. 14). Am 2. September 2019 meldete sich der Beschwerdeführer telefonisch beim SVSA und teilte insbesondere mit, der Strafbefehl sei bereits rechtskräftig geworden (Akten SVSA pag. 18).

3.2 Gegen den Beschwerdeführer hatte das SVSA im Bereich des Strassenverkehrs bereits folgende Administrativmassnahmen verfügt (Akten SVSA pag. 2-6):

- 5. Februar 2010: Verwarnung wegen einer leichten Widerhandlung, begangen am 23. Dezember 2009 durch Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf einer Autobahn um 28 km/h;
- 25. Juli 2011: Entzug des Führerausweises für Motorfahrzeuge für 3 Monate sowie Verpflichtung zum Besuch von Verkehrsunterricht während

eines Tages wegen einer schweren Widerhandlung, begangen am 13. Mai 2011 durch Überschreiten der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Autostrassen um 42 km/h;

- 2. November 2016: Entzug des Führerausweises für Motorfahrzeuge für 12 Monate wegen einer schweren Widerhandlung, begangen am 18. Juli 2016 durch Überschreiten der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts um 33 km/h.

Der Ausweisentzug vom 2. November 2016 dauerte vom 12. November 2016 bis 11. November 2017 (Akten SVSA pag. 10).

4.

Strittig sind der Entzug des Schiffsführerausweises bzw. die Entzugsdauer.

4.1 Das BSG unterscheidet zwischen dem Schiffsführerausweisentzug nach einer leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 20-20b BSG). Gemäss Art. 20 Abs. 1 Bst. a BSG begeht eine leichte Widerhandlung, wer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Schiffsverkehr leicht gefährdet oder andere belästigt. Eine mittelschwere Widerhandlung begeht nach Art. 20a Abs. 1 Bst. a BSG, wer Verkehrsregeln verletzt und dadurch eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 20a Abs. 1 Bst. a BSG). Eine schwere Widerhandlung begeht insbesondere, wer den Schiffsverkehr schwer gefährdet (Art. 20b Abs. 1 Bst. a BSG). In einem sogenannten Kaskadensystem sieht das Gesetz in Art. 20-20b BSG Mindestdauern der Ausweisentzüge vor.

4.2 Gemäss Art. 53 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 742.201.1) dürfen private Motorschiffe in der inneren und äusseren Uferzone nicht schneller fahren als 10 km/h. Als innere Uferzone gilt der Gewässergürtel bis zum Abstand von 150 m vom Ufer, als äussere Uferzone derjenige ausserhalb der inneren Uferzone bis zum Abstand von 300 m vom Ufer, von Wasserpflanzenbeständen, die dem Ufer vorgelagert sind oder von Einbauten im Gewässer (Art. 53 Abs. 1 Satz 2 BSV).

4.3 Die SID hat wie das SVSA auf die Sachverhaltsfeststellung im Strafbefehl abgestellt, wonach der Beschwerdeführer die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit in der Uferzone von 10 km/h um das Vierfache überschritten habe. Es liege eine abstrakte Gefährdung im Sinn von Art. 20a Abs. 1 Bst. a BSG und damit eine mittelschwere Widerhandlung vor (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.2). Dem Beschwerdeführer sei am 2. November 2016 der Führerausweis für Motorfahrzeuge für zwölf Monate, bis zum 11. November 2017, entzogen worden. Werde dies berücksichtigt, müsse der Schiffsführerausweis zwingend für mindestens vier Monate entzogen werden (angefochtener Entscheid E. 4.3).

5.

Der Beschwerdeführer rügt zunächst eine unrichtige Feststellung des Sachverhalts.

5.1 Nach Art. 18 Abs. 1 VRPG stellen die Behörden den Sachverhalt von Amtes wegen fest (Untersuchungsgrundsatz). Unvollständig ist die Sachverhaltsfeststellung, wenn die Behörde nicht alle für den Entscheid wesentlichen Sachumstände und Beweismittel erhoben hat. Unrichtig ist sie, wenn die Behörde die Beweismittel falsch gewürdigt oder einen rechtserheblichen Sachumstand nicht in das Beweisverfahren einbezogen hat (BVR 2008 S. 352 E. 3.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 66 N. 31 f.). Die Ermittlung des Sachverhalts und die Beschaffung der Beweismittel erfolgen gemäss Art. 19 Abs. 2 VRPG grundsätzlich nach den Vorschriften der Schweizerischen Zivilprozessordnung (Zivilprozessordnung, ZPO; SR 272). Diese sieht für die Bewertung der Beweise den Grundsatz der freien Beweiswürdigung vor (Art. 157 ZPO). Danach haben die Behörden und Gerichte die Beweise frei, ohne Bindung an förmliche Beweisregeln, sowie umfassend und pflichtgemäss zu würdigen. Für das Beschwerdeverfahren bedeutet dies, dass die Beschwerdeinstanz alle Beweismittel, unabhängig, von wem sie stammen, objektiv zu prüfen hat (BGE 137 II 266 E. 3.2, 130 II 482 E. 3.2; BVR 2014 S. 508 E. 5.3.2, 2009 S. 481 E. 2.1).

5.2 Ein Strafurteil vermag die Verwaltungs- und Verwaltungsjustizbehörden grundsätzlich nicht zu binden. Allerdings gebietet der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden, weshalb die Verwaltungs- und Verwaltungsjustizbehörden beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafgerichts nur abweichen dürfen, wenn sie Tatsachen feststellen und ihrem Entscheid zugrunde legen, die dem Strafgericht unbekannt waren, wenn sie zusätzliche Beweise erheben oder wenn das Strafgericht bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt hat. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts – namentlich auch des Verschuldens – sind die Verwaltungs- und Verwaltungsjustizbehörden demgegenüber frei, ausser die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die das Strafgericht besser kennt, etwa weil es die beschuldigte Person selber einvernommen hat (BGer 1C_421/2019 vom 20.12.2019 E. 3.1 mit Hinweis auf BGE 139 II 95 E. 3.2). Nach diesen Grundsätzen sieht sich die Verwaltungsjustizbehörde unter Umständen auch an einen Strafentscheid gebunden, der nicht im ordentlichen Verfahren, sondern im Strafbefehlsverfahren ergangen ist, selbst wenn er ausschliesslich auf einem Polizeibericht beruht (BGE 123 II 97 E. 3c/aa; BGer 1C_33/2018 vom 6.7.2018 E. 3.2, je betreffend einen Führerausweisentzug). Dies gilt im Licht des Grundsatzes von Treu und Glauben insbesondere dann, wenn die beschuldigte Person wusste oder angesichts der Schwere der ihr vorgeworfenen Delikte voraussehen musste, dass gegen sie ein verwaltungsrechtliches Verfahren eröffnet würde, und sie es trotzdem unterlässt oder darauf verzichtet, im Rahmen des (summarischen) Strafverfahrens die ihr garantierten Verteidigungsrechte geltend zu machen (zum Ganzen BVR 2012 S. 193 E. 4.4.2; Michel Daum, a.a.O., Art. 3 N. 28, je mit Hinweisen).

5.3 Der Beschwerdeführer macht vor Verwaltungsgericht sinngemäss geltend, die SID habe hinsichtlich der Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung zu Unrecht auf den Strafbefehl vom 8. August 2019 abgestellt. Von ihm habe nicht erwartet werden können, die Sachverhaltsrüge (bereits) im Strafverfahren vorzubringen. Sodann sei offen, ob in seinem Fall die Anforderungen an eine Nachfahrmessung erfüllt seien, zumal wesentliche Informationen zur Geschwindigkeitsmessung fehlen würden. Jedenfalls habe das Boot

der Seepolizei nicht über ein kalibriertes Messsystem verfügt. Werde auf die Nachfahrmessung abgestellt, sei deshalb in analoger Anwendung von Art. 8 Abs. 1 Bst. i der Verordnung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 (VSKV-ASTRA; SR 741.013.1) ein Toleranzabzug von 15 km/h vorzunehmen, sodass von einer gefahrenen Geschwindigkeit von 25 km/h bzw. von einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 15 km/h ausgegangen werden müsse (Beschwerde S. 5 ff.).

5.4 Dem Beschwerdeführer ist zuzustimmen, dass angesichts der zehntägigen Einsprachefrist gemäss Art. 354 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 (Strafprozessordnung, StPO; SR 312.0) der Strafbefehl vom 8. August 2019 bereits rechtskräftig war, als er Ende August 2019 seitens des SVSA über die Eröffnung des Administrativverfahrens in Kenntnis gesetzt wurde (vgl. vorne E. 3.1). Er musste indes voraussehen, dass gegen ihn ein verwaltungsrechtliches Verfahren eröffnet würde, waren doch gegen ihn bereits mehrere strassenverkehrsrechtliche Administrativmassnahmen verfügt worden (vgl. vorne E. 3.2). Er hätte daher die Sachverhaltsrüge zwingend bereits im Strafverfahren vorbringen müssen. Daran ändert nichts, dass einzig eine Übertretungsbusse ausgesprochen wurde. Dies entspricht der ständigen Praxis, namentlich auch bei Führerausweisentzügen (vgl. vorne E. 5.2). Entgegen dem Beschwerdeführer durfte die SID daher hinsichtlich der Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung auf den Strafbefehl abstellen (vgl. angefochtener Entscheid E. 3.3.2 f.).

5.5 Im Übrigen hat das Verwaltungsgericht eigene Beweiserhebungen vorgenommen: Der beim an der Nachfahrmessung beteiligten Polizisten eingeholten Auskunft (vgl. E-Mail vom 8.4.2021 [act. 14A]) lässt sich entnehmen, dass die Messung mittels Global Positioning System (GPS) erfolgt sei. Im Anzeigerapport sei die Geschwindigkeit mit «ca. 40 bis 50 km/h» angegeben worden, weil sich der Beschwerdeführer noch in der Beschleunigungsphase befunden habe. Beim Übertritt von der inneren zur äusseren Uferzone seien 40 km/h gemessen worden und beim Verlassen der äusseren Uferzone 50 km/h. Die Nachfahrstrecke habe insgesamt ca. einen Kilometer betragen; massgebend sei jedoch nur der Bereich in der Uferzone. Der Nachfahrabstand könne nicht mehr beziffert werden, sei aber in der

Messphase konstant geblieben. Eine Parallelfahrt (parallele Fahrt der beiden Boote) habe nicht stattgefunden; die Messung sei mittels Nachfahren erfolgt. Schliesslich verneinte der Polizist die Frage, ob das GPS an Bord des Polizeiboots die Voraussetzungen an ein «kalibriertes Messsystem gemäss Art. 8 VSKV-ASTRA» erfülle.

5.6 Diese Angaben zur Nachfahrmessung sind wie folgt zu würdigen:

5.6.1 Der Beschwerdeführer hat sich am 20. Mai 2021 dazu geäussert (act. 16; vgl. vorne Bst. C) und nicht (mehr) bestritten, dass die Seepolizei die Geschwindigkeitsmessung mit einem GPS-Gerät durchgeführt hat. Bereits im vorinstanzlichen Verfahren hatte die Polizei angegeben, dass ihre Boote mit Satellitennavigations- («Satnav»; vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. b Ziff. 11 BSV) bzw. GPS-Geräten ausgerüstet seien und die Geschwindigkeit bei Nachfahrmessungen grundsätzlich mit diesen gemessen werde. Es sei ebenfalls möglich, ein Boot mit dem Navigationsradar zu erfassen und so seine Geschwindigkeit zu bestimmen; diese Methode sei beim Beschwerdeführer aber nicht angewendet worden (vgl. E-Mail vom 27.11.2019, Akten SVSA pag. 74; vgl. auch Vernehmlassung SVSA vom 10.12.2019 S. 2, Akten SID pag. 18). Für das Verwaltungsgericht ist damit erstellt, dass für die Geschwindigkeitsmessung ein GPS-Gerät verwendet wurde. Für Geschwindigkeitsmessungen auf Gewässern bestehen keine rechtlichen Anforderungen (vgl. Bock/Fasel, Wie zuverlässig sind polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen?, in: Probst/Werro [Hrsg.], Strassenverkehrsrechtstagung, 2014, S. 39 ff., S. 41 Fn. 4).

5.6.2 Der Beschwerdeführer stellt aber weiterhin Genauigkeit und Verwertbarkeit der Messung in Frage: Er macht geltend, er habe die Uferzone in Richtung Seemitte mit einem geschätzten Winkel von 45 Grad zum südlichen Ufer durchquert, während sich die Seepolizei von östlich der Anlegerampe des Kursschiffs und damit «in einem Winkel» zu ihm genähert habe (act. 16 S. 2). Da er die Feststellung im Anzeigerapport vom 27. Juli 2019, wonach er von der Schifflände Brienz herkommend in Richtung Interlaken/Seemitte gefahren sei (vorne E. 3.1; Akten SVSA pag. 11), nicht bestreitet, ist davon auszugehen, dass die beiden Boote in etwa vom gleichen Ausgangspunkt gestartet sind und während der Nachfahrmessung mit (annähernd) derselben Kursrichtung unterwegs waren. Daran ändert nichts, dass gemäss Poli-

zei keine Parallelfahrt stattgefunden hat, zumal damit offenbar das Nebeneinanderfahren gemeint ist (vgl. vorne E. 5.5). Nach dem Gesagten ist jedenfalls nicht von einem Kursunterschied zwischen den beiden Booten auszugehen, der die Messung unverwertbar erscheinen liesse. Der Beschwerdeführer bringt sodann vor, «bei Ertönen des Signals» habe sich die Seepolizei direkt hinter ihm befunden, während sie zuvor nicht in seiner Nähe gewesen sei (act. 16 S. 2). Daraus ist indes nicht auf einen fehlenden (in etwa) gleichbleibenden Abstand der beiden Boote innerhalb der hier massgebenden Uferzone (bis 300 m Uferabstand, vgl. vorne E. 4.2) zu schliessen, hat doch die «Nachfahrstrecke» gemäss unbestritten gebliebener Darstellung des Polizisten insgesamt einen Kilometer betragen (vgl. vorne E. 5.5). Es war der Seepolizei damit ohne weiteres möglich, nach durchgeführter Messung und Verlassen der Uferzone zum Beschwerdeführer aufzuschliessen. Es besteht deshalb kein Anlass, von einer Unverwertbarkeit der Messung auszugehen. Zudem wird das Messergebnis durch die Wahrnehmungen der beiden Seepolizisten gestützt, wonach aufgrund der Wasserlage des Bootes und der sich überschlagenden Heckwelle eine deutliche Geschwindigkeitsüberschreitung evident war (vorne E. 3.1). Es kann damit auf die Messung der Seepolizei abgestellt werden.

5.7 Das Verwaltungsgericht erachtet es nach dem Erwogenen in Übereinstimmung mit der SID als erstellt, dass der Beschwerdeführer mit einer tatsächlichen Geschwindigkeit von (mindestens) 40 km/h durch die (äussere) Uferzone gefahren ist. Für die im Folgenden zu prüfenden Rechtsfragen geht das Verwaltungsgericht von einer Geschwindigkeit von 40 km/h aus, mithin vom untersten Wert der Angabe der Seepolizei. Damit wäre einer allfälligen Messungenauigkeit hinreichend Rechnung getragen. Die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung erweist sich als unbegründet.

6.

Zu prüfen ist, ob (zusätzlich) in analoger Anwendung von Art. 8 Abs. 1 Bst. i VSKV-ASTRA ein Sicherheitsabzug von 15 km/h vorzunehmen ist (vgl. vorne E. 5.3).

6.1 Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. a der Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV; SR 741.013) sind bei Geschwindigkeitskontrollen nach Möglichkeit technische Hilfsmittel einzusetzen. Für derartige Kontrollen regelt das ASTRA im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie (METAS) die Durchführung und das Verfahren ebenso wie die Anforderungen an die Messsysteme und Messarten sowie die technisch bedingten Sicherheitsabzüge (Art. 9 Abs. 2 SKV). Gestützt darauf erliess das ASTRA am 22. Mai 2008 sowohl die VSKV-ASTRA als auch die Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr (einsehbar unter: <www.astra.admin.ch>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung/Vollzug Strassenverkehrsrecht/Dokumente betr. Strassenverkehr/Weisungen»). Gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. i Ziff. 1 VSKV-ASTRA ist bei Nachfahrmessungen ohne kalibriertes Nachfahrssystem bei einem Messwert bis 100 km/h ein Sicherheitsabzug von 15 km/h vom auf die nächste Zahl abgerundeten Messwert vorzunehmen.

6.2 Die Staatsanwaltschaft Oberland hat die VSKV-ASTRA nicht analog angewendet, sondern im Einklang mit dem polizeilichen Anzeigerapport auf eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um mindestens 30 km/h geschlossen. Da gemäss dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung widersprüchliche Urteile nach Möglichkeit zu vermeiden sind (vgl. BGE 136 II 447 E. 3.1 [Pra 100/2011 Nr. 34]; vorne E. 5.2), müssten triftige Gründe bestehen, um hier anders als im strafrechtlichen Verfahren die VSKV-ASTRA analog anzuwenden. Solche sind nicht ersichtlich. Im Gegenteil: Zunächst haben weder das SVSA als Fachbehörde noch die SID die VSKV-ASTRA analog angewendet. Diese Verordnung sieht keine Regeln für die Beweiswürdigung vor, an welche die Behörden gebunden wären (vgl. BGer 6B_921/2014 vom 21.1.2015 E. 1.3.2; allgemein vorne E. 5.1). Gemäss Art. 7 Abs. 3 VSKV-ASTRA sind zudem Nachfahrmessungen ohne kalibriertes Nachfahrmesssystem auf Fälle massiver Geschwindigkeitsüber-

schreitung zu beschränken. In der Praxis dürften solche Messungen allenfalls auf Autobahnen oder ausserorts durchgeführt werden, jedoch auch dort die Ausnahme bleiben, weil bei Nachfahrkontrollen vorab für diesen Zweck zugelassene Videogeschwindigkeitsmesssysteme (Nachfahrtachografen) eingesetzt werden (vgl. Art. 6 Bst. c Ziff. 2 VSVK-ASTRA; Patrizia Hertach, Geschwindigkeitskontrollen, hrsg. von der Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu], 2021, S. 9, einsehbar unter <www.bfu.ch>, Rubriken «Services/ Bestellen & herunterladen»). Die Seepolizei (im Kanton Bern) führt dagegen Geschwindigkeitsmessungen in der Regel mittels Nachfahrmessungen mit Satnav-/GPS-Geräten durch (Akten SVSA pag. 74; Vernehmlassung SVSA vom 10.12.2019 S. 1 f., Akten SID pag. 17 f.; vgl. auch Vernehmlassung SID S. 1 f. [act. 4]). Schliesslich erscheint es nicht sachgerecht, bei Fahrten in der Uferzone einen Sicherheitsabzug von 15 km/h vorzunehmen, der höher ist als die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Faktisch würde damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h heraufgesetzt, was mehr als eine Verdopplung bedeutet. Eine analoge Anwendung der VSKV-ASTRA auf den Bereich der Binnenschifffahrt im Allgemeinen und auf den konkreten Fall im Besonderen erscheint damit insgesamt nicht angezeigt.

6.3 Nach dem Erwogenen ist von der festgestellten tatsächlichen Geschwindigkeit kein Sicherheitsabzug nach der VSKV-ASTRA vorzunehmen. Mit der SID (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.2) sind die Rechtsfolgen damit aufgrund einer gefahrenen Geschwindigkeit von 40 km/h zu regeln.

7.

Der Beschwerdeführer macht geltend, die Geschwindigkeitsüberschreitung um 30 km/h stelle bloss eine leichte Widerhandlung dar.

7.1 Zur Rechtslage ist Folgendes festzuhalten:

7.1.1 Bei der Schaffung des BSG ordnete der Gesetzgeber den Entzug der Ausweise nach dem Vorbild des SVG (vgl. insb. Art. 20 Abs. 1 Bst. a, Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Bst. a BSG in der ursprünglichen Fassung [AS 1976 S. 730]; Botschaft des Bundesrats zu einem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt, in BBl 1974 I 1549 ff., 1557, 1568 f.). Es wurde unterschieden

zwischen dem leichten Fall (Art. 16 Abs. 2 Satz 2 SVG in der ursprünglichen Fassung [AS 1959 S. 684]; aArt. 20 Abs. 1 Satz 2 BSG), dem mittelschweren Fall (aArt. 16 Abs. 2 Satz 1 SVG; aArt. 20 Abs. 1 Bst. a BSG) und dem schweren Fall (aArt. 16 Abs. 3 Bst. a SVG; aArt. 20 Abs. 2 Bst. a BSG; vgl. BGE 126 II 358 E. 1a, 123 II 106 E. 2a). Im Rahmen der Teilrevision des SVG vom 14. Dezember 2001, die am 1. Januar 2005 in Kraft trat, wurden die Art. 16a-16c SVG eingefügt. Diese regeln detailliert die Voraussetzungen und Folgen von leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlungen (sog. Warnungsentzüge). Im BSG wurde die Regelung der Schiffsführerausweisentzüge erst per 1. Januar 2014 (wieder) an das SVG angeglichen, indem Art. 20 BSG revidiert und die Art. 20a und 20b BSG eingefügt wurden.

7.1.2 Aus der Entstehungsgeschichte der entsprechenden Normen ergibt sich, dass die Rechtslage im Strassenverkehrs- und Schifffahrtsrecht hinsichtlich der Abgrenzungen zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung grundsätzlich kongruent ist. Es rechtfertigt sich daher, bei Schiffsführerausweisentzügen die strassenverkehrsrechtliche Rechtsprechung heranzuziehen. Dieser zufolge handelt es sich beim Tatbestand der mittelschweren Widerhandlung um einen Auffangtatbestand, der erfüllt ist, wenn nicht alle privilegierenden Elemente einer leichten Widerhandlung und nicht alle qualifizierenden Elemente einer schweren Widerhandlung gegeben sind (BGE 136 II 447 E. 3.2 [Pra 100/2011 Nr. 34], 135 II 138 E. 2.2.2; BGer 1C_403/2016 vom 27.3.2017 E. 2.2). Demgegenüber setzt die Annahme einer leichten Widerhandlung kumulativ eine geringe Gefahr und ein geringes Verschulden voraus (BGE 135 II 138 E. 2.2.3). Bei einer schweren Widerhandlung muss kumulativ eine qualifizierte objektive Gefährdung und ein qualifiziertes Verschulden gegeben sein. Eine Gefahr für die Sicherheit anderer (im Sinn von Art. 16a-16c SVG) ist bei einer konkreten oder auch bei einer erhöhten abstrakten Gefährdung zu bejahen. Eine erhöhte abstrakte Gefahr besteht, wenn die Möglichkeit einer konkreten Gefährdung oder Verletzung naheliegt. Ob eine solche Gefährdung vorliegt, ist anhand der jeweiligen Verhältnisse im Einzelfall zu beurteilen (zum Ganzen BGer 1C_364/2019 vom 4.2.2020 E. 2.3, 1C_421/2019 vom 20.12.2019 E. 2.1).

7.2 Die SID hat auf eine mittelschwere Widerhandlung geschlossen (vorne E. 4.3). Die Annahme einer schweren Widerhandlung scheidet bereits aufgrund des vor dem Verwaltungsgericht geltenden Verschlechterungsverbots aus (Art. 84 Abs. 2 VRPG, sog. *reformatio in peius*; BVR 2018 S. 139 E. 6.4, 2016 S. 261 E. 4.8). Zu prüfen ist daher einzig, ob eine leichte anstatt einer mittelschweren Widerhandlung vorliegt.

7.3 Es ist unbestritten, dass dem Beschwerdeführer keine konkrete Gefährdung vorgeworfen werden kann. Die SID hat indes überzeugend erwogen, dass der Beschwerdeführer aufgrund seiner übersetzten Geschwindigkeit insbesondere riskiert habe, sich im Wasser befindliche Personen zu übersehen bzw. zu gefährden (angefochtener Entscheid E. 4.2.1). Der Beschwerdeführer bringt nichts Stichhaltiges dagegen vor. Dies gilt auch für den Einwand, die (äussere) Uferzone sei im gesamten befahrenen Bereich weiträumig überblickbar gewesen, sodass eine Begegnung mit anderen Seebenutzerinnen und -benutzern habe ausgeschlossen werden können (Beschwerde S. 8). Gerade in der Uferzone müssen Bootsführerinnen und -führer jedenfalls im Sommer mit Badenden rechnen, die unter Umständen erst aus relativ kurzer Distanz erkennbar sind. Im Übrigen erscheint wenig wahrscheinlich, dass der Beschwerdeführer sein Boot bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h bei plötzlichem Auftauchen eines Hindernisses «innert weniger Meter» zum Stillstand bringen könnte (vgl. Beschwerde S. 8). Der Anhalteweg ist bei dieser Geschwindigkeit jedenfalls deutlich länger als bei 10 km/h. Nach dem Gesagten ist dem Beschwerdeführer vorzuwerfen, dass er es zur Möglichkeit einer konkreten Gefährdung hat kommen lassen. Es ist deshalb eine erhöhte abstrakte Gefährdung zu bejahen (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.2.1). Weiter hat die SID zutreffend erwogen, dass die Geschwindigkeit in der Uferzone auch aus landschafts- und tierschutzrechtlichen Gründen gesetzlich auf 10 km/h limitiert wurde (vgl. angefochtener Entscheid E. 4.2.1). See- und Flussufer sind umweltrechtlich sensible Bereiche und bieten Tieren und Pflanzen – auch in der Schweiz – einen wichtigen Lebensraum (vgl. Florian Altermatt, Die ökologische Funktion der Gewässerräume, in URP 2020 S. 51 ff., 52, 54; Jeanneret/Moor, in Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, 2016, Art. 17 N. 40). Die Geschwindigkeitsbegrenzung, die auch dem Vermeiden von unnötigem Sog und Wellenschlag dient, bezweckt deshalb nicht nur den Schutz von anderen Seebenutzerinnen und

-benutzern, sondern auch jenen der Umwelt, namentlich der Tier- und Pflanzenwelt (vgl. BGer 2P.191/2004 vom 10.8.2005, in ZBI 2006 S. 254 E. 5.3.2; OGer ZH 14.12.1994, in ZR 1995 S. 255). Gesamthaft betrachtet ist bei der Geschwindigkeitsüberschreitung des Beschwerdeführers nicht mehr von einer bloss geringen Gefahr auszugehen.

7.4 Zum Verschulden ist Folgendes zu erwägen: Der Beschwerdeführer wusste unbestrittenermassen um die Geschwindigkeitsregelung in der Uferzone. Er anerkennt zudem die Beobachtung der Seepolizei, wonach sich die Heckwelle seines Bootes überschlagen habe und die Geschwindigkeitsüberschreitung deshalb offensichtlich gewesen sei (vgl. vorne E. 3.1; Beschwerde S. 6). Gemäss dem festgestellten Sachverhalt fuhr er mit 40 km/h statt der erlaubten 10 km/h (vgl. vorne E. 5.7 und 6.3). Die massive Geschwindigkeitsüberschreitung konnte ihm nicht entgangen sein. Gegenüber der Seepolizei gab er an, dass er etwas sportlich gefahren sei. Er habe sich einsichtig und reuig gezeigt (vgl. Anzeigerapport vom 27.7.2019, Akten SVSA pag. 11). Bei diesen Gegebenheiten ist auf eine vorsätzliche Verkehrsregelverletzung zu schliessen. Den Beschwerdeführer vermag diesbezüglich nicht zu entlasten, dass ihm mangels Tachometer und GPS auf seinem Boot lediglich eine ungefähre Schätzung seiner Geschwindigkeit möglich gewesen sei (vgl. Beschwerde S. 9). Die SID weist zu Recht darauf hin, dass von ihm gerade unter diesen Umständen besondere Vorsicht hinsichtlich der Geschwindigkeit zu erwarten gewesen wäre (vgl. Vernehmlassung SID S. 3 [act. 4]). Dem Beschwerdeführer war es ohne weiteres möglich, sich rechtskonform zu verhalten. Im Strassenverkehrsrecht liegt ein leichtes Verschulden etwa vor, wenn der ein Fahrzeug führenden Person, die sich im Verkehr grundsätzlich richtig verhält, nur eine leichte Unaufmerksamkeit vorgeworfen werden kann oder wenn die Verkehrsregelverletzung letztlich auf das Zusammenspiel unglücklicher Umstände zurückzuführen ist (vgl. Rütsche/Weber, in Basler Kommentar, 2014, Art. 16a SVG N. 8 mit Hinweisen). Eine vergleichbare Konstellation liegt hier nicht vor. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände trifft den Beschwerdeführer ein mittelschweres Verschulden (ebenso Vernehmlassung SID S. 3 [act. 4]). Damit kann unabhängig von der näheren Qualifikation der Gefährdung keine leichte Widerhandlung vorliegen (vgl. vorne E. 7.1.2; ferner BGer 1C_306/2020 vom 16.11.2020 E. 2.5).

7.5 Im Ergebnis hat die SID zu Recht erwogen, der Beschwerdeführer habe eine mittelschwere Widerhandlung nach Art. 20a Abs. 1 Bst. a BSG begangen. Die vom Beschwerdeführer beantragte Verwarnung (vorne Bst. C) fällt damit ausser Betracht (vgl. Art. 20a Abs. 2 BSG). Der Schluss auf eine mittelschwere Widerhandlung entspricht im Übrigen der neueren, seit 1. Januar 2020 geübten (und auf diesen Zeitpunkt hin gelockerten) Praxis des SVSA, wonach Geschwindigkeitsüberschreitungen von 26-35 km/h einen mittelschweren Fall darstellen (vgl. Vernehmlassung SID S. 2 [act. 4]; Schreiben SVSA vom 9.4.2021 S. 1 [act. 14A]).

8.

Zu überprüfen bleibt die Dauer des Schiffsführerausweisentzugs.

8.1 Das Kaskadensystem der Mindestentzugsdauern gemäss Art. 20-20b BSG ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten (AS 2012 S. 5640, 2013 S. 1603; BBI 2011 S. 911 ff., 946, 976). Es entspricht im Wesentlichen der Regelung im Strassenverkehrsrecht, wie sie seit dem 1. Januar 2005 gilt (vgl. Art. 16a-16c SVG). Namentlich hinsichtlich der gesetzlichen Abstufung der Mindestdauern der Ausweisentzüge wurden die Bestimmungen des SVG praktisch unverändert übernommen. Es kann deshalb auch in diesem Zusammenhang die strassenverkehrsrechtliche Rechtsprechung herangezogen werden.

8.2 Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Ausweis für mindestens einen Monat entzogen (Art. 20a Abs. 2 Bst. a BSG) bzw. für mindestens vier Monate, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war (Art. 20a Abs. 2 Bst. b BSG). Gemäss Art. 20c Abs. 1 BSG sind bestehende und frühere Ausweisentzüge sowie andere Administrativmassnahmen nach dem SVG bestehenden und früheren Ausweisentzügen sowie anderen Administrativmassnahmen nach den Art. 20 Abs. 2 und 3, Art. 20a Abs. 2 und Art. 20b Abs. 2 dieses Gesetzes gleichgestellt. Massgebender Zeitpunkt für die Rückfallregel ist der Tag, an dem der frühere Ausweisent-

zug ablief (vgl. zum Strassenverkehrsrecht BGE 136 II 447 E. 5.3 [Pra 100/2011 Nr. 34]; BGer 1C_306/2020 vom 16.11.2020 E. 2.2).

8.3 Der Beschwerdeführer hat vor dem hier strittigen Schiffsführerausweisenzug bereits mehrere strassenverkehrsrechtliche Administrativmassnahmen erwirkt. Namentlich wurde ihm am 2. November 2016 der Führerausweis für Motorfahrzeuge wegen einer schweren Widerhandlung für zwölf Monate entzogen. Dieser Ausweisenzug dauerte unbestrittenermassen bis zum 11. November 2017 (vorne E. 3.2). Damit liegen weniger als zwei Jahre zwischen dem Ende dieser Massnahme und dem hier zu beurteilenden Regelverstoss.

8.4 Die SID hat erwogen, aufgrund des früheren Ausweisenzugs vom 2. November 2016 sei der Schiffsführerausweis des Beschwerdeführers in Anwendung von Art. 20a Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 20c BSG zwingend für mindestens vier Monate zu entziehen (angefochtener Entscheid E. 4.3). – Der Beschwerdeführer beanstandet nicht, dass die SID den Ausweisenzug vom 2. November 2016 berücksichtigt hat. Er macht jedoch sinngemäss geltend, frühere Ausweisenzüge nach dem SVG würden ungeachtet der Bestimmung von Art. 20c BSG nicht zwingend zur Erhöhung der Mindestentzugsdauer führen. Den rechtsanwendenden Behörden komme diesbezüglich ein Ermessensspielraum zu. In seinem Fall sei nicht Art. 20a Abs. 2 Bst. b BSG anzuwenden. Sein Schiffsführerausweis sei ihm stattdessen gestützt auf Art. 20a Abs. 2 Bst. a BSG für einen Monat zu entziehen (Beschwerde S. 9 f.).

8.5 Entgegen dem Beschwerdeführer verbleibt kein Raum für die Anwendung von Art. 20a Abs. 2 Bst. a BSG, da er aufgrund des Ausweisenzugs vom 2. November 2016 den Tatbestand von Art. 20a Abs. 2 Bst. b BSG erfüllt. Diese Norm ist nicht als «Kann-Bestimmung» ausgestaltet. Die darin statuierte Mindestentzugsdauer von vier Monaten darf deshalb nicht unterschritten werden. Das galt grundsätzlich bereits unter dem hier noch anwendbaren Recht (vorne E. 2; vgl. heute Art. 19 Abs. 4 Satz 2 BSG [in Kraft seit 1.1.2020]). Besondere Umstände, die es im vorliegenden Fall gestützt auf die frühere Rechtsprechung im Strassenverkehrsrecht (vgl. BGE 135 II 334 E. 2.2 mit Hinweisen) allenfalls erlauben würden, die gesetzliche Mindestentzugsdauer zu unterschreiten, sind weder dargetan noch er-

sichtlich. Insbesondere liegt keine überlange Verfahrensdauer vor. Dass sich der frühere Ausweisentzug auf das SVG und nicht auf das BSG stützte, erlaubt es ebenfalls nicht, die Mindestentzugsdauer nach Art. 20a Abs. 2 Bst. b BSG zu unterschreiten bzw. stattdessen Art. 20a Abs. 2 Bst. a BSG anzuwenden. Art. 20c BSG räumt den rechtsanwendenden Behörden keine solche Befugnis ein. Eine solche ergibt sich, anders als der Beschwerdeführer meint, auch nicht aus der Stellungnahme des Bundesrats vom 13. November 2013 zur Interpellation Nr. 13.3827 «Gleichzeitiger Entzug der Führerausweise für den Schiffs- und den Strassenverkehr» von Nationalrat Jean-Pierre Grin vom 26. September 2013 (einsehbar unter <www.parlament.ch>, Rubriken «Ratsbetrieb/Curia Vista/Geschäfte»). Der Bundesrat führt darin aus: «Den Kantonen kommt bei der Anwendung [von Art. 20c BSG] ein eingeschränkter Ermessensspielraum zu: Im konkreten Einzelfall können sie berücksichtigen, wie stark sie allfällige Ausweisentzüge und Administrativmassnahmen nach dem SVG bei der Beurteilung der Widerhandlungen gegen das BSG berücksichtigen.» Hinsichtlich der Mindestentzugsdauer besteht jedoch gerade kein Ermessensspielraum. Die von der SID angeordnete Entzugsdauer von vier Monaten ist deshalb nicht zu beanstanden.

9.

Nach dem Erwogenen hält der angefochtene Entscheid der Rechtskontrolle stand. Die Beschwerde ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat der unterliegende Beschwerdeführer die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'500.--, werden dem Beschwerdeführer auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - Beschwerdeführer
 - Sicherheitsdirektion des Kantons Bern
 - Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.