



VERWALTUNGSGERICHT DES KANTONS ZUG

VERWALTUNGSRECHTLICHE KAMMER

Mitwirkende Richter: MLaw Patrick Trütsch, Vorsitz
Dr. iur. Matthias Suter und lic. iur. Adrian Willimann
Gerichtsschreiber: lic. iur. Peter Kottmann

U R T E I L vom 26. März 2025
gemäss § 29 der Geschäftsordnung

in Sachen

A. _____

Beschwerdeführer
vertreten durch RA MLaw Nadja Zink, LL.M., advokaturbüro kernstrasse,
Kernstrasse 8/10, Postfach 2074, 8021 Zürich 1

gegen

Strassenverkehrsamt des Kantons Zug, Schiffahrtskontrolle, Hinterberg-
strasse 41, 6312 Steinhausen
Beschwerdegegner

betreffend

Erwerb des Schiffsführerausweises Kategorie SA

V 2023 118

A. Am 7. August 2023 reichte A. _____ beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zug ein Gesuch um Erteilung des Schiffsführerausweises der Kategorie A (Motorschiffe mit Maschinenantrieb) ein (STVA-act. 1). Darin gab er an, über ein vermindertes Hörvermögen zu verfügen. Er legte einen ärztlichen Bericht von Dr. med. B. _____, Fachärztin für Oto-, Rhino- und Laryngologie FMH vor, in welchem bei ihm eine Otitis media chronica simplex rechts und eine an Taubheit grenzende Schwerhörigkeit beidseits diagnostiziert wurden. Unter "Anamnese" führte die Ärztin aus, dass A. _____ seit seiner Kindheit an einer an Taubheit grenzenden Schwerhörigkeit beidseits leide und beidseits mit Hörgeräten versorgt sei (STVA-act. 3a).

Das Strassenverkehrsamt stellte in seinem an A. _____ gerichteten Schreiben vom 8. August 2023 fest, dass der eingereichte Arztbericht zwar eine Anamnese enthalte, jedoch keine ausreichenden Informationen darüber liefere, ob das Hörvermögen von A. _____ den Mindestanforderungen nach Anhang 1 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) entspreche. Um diese Unklarheit zu beseitigen, forderte das Strassenverkehrsamt A. _____ auf, eine entsprechende verkehrsmedizinische Untersuchung durchführen zu lassen (STVA-act. 2).

Doktor B. _____ stellte daraufhin am 30. August 2023 die Diagnose einer hochgradigen Schwerhörigkeit und einer Hörgeräteversorgung je beidseits. Als Befunde stellte sie fest, dass A. _____ rechts einen Hörverlust von 87 % und links von 99 % habe. Bei der Prüfung des Sprachverstehens im Abstand von 3 m mit Zahlwörtern ohne Sichtkontakt sei keines der Zahlwörter verstanden worden. Damit seien die Kriterien für die Tauglichkeit gemäss VZV, Anhang 1, Gruppe 2, nicht gegeben. Doktor B. _____ wies jedoch darauf hin, dass eine Ausnahmerevision denkbar sei mit der Auflage, dass A. _____ jeweils in Begleitung einer hörenden Person das Schiff führen würde. Gemäss Rücksprache mit der HNO-Klinik des Universitätsspitals Zürich sei eine solche Ausnahmerevision für mehrere Hörbehinderte ausgestellt worden (STVA-act. 3b).

Gestützt darauf teilte das Strassenverkehrsamt A. _____ am 8. September 2023 mit, dass es die Zulassung zum Erwerb des Schiffsführerausweises ablehne, da die verkehrsmedizinischen Mindestanforderungen der Gruppe 2 nicht erfüllt seien (STVA-act. 4). In der Folge verlangte A. _____ eine anfechtbare Verfügung, welche das Strassenverkehrsamt, Schifffahrtskontrolle, am 20. November 2023 erliess (STVA-act. 6 und 8).

- B. Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 21. Dezember 2023 liess A. _____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) beantragen, die angefochtene Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 20. November 2023 sei aufzuheben und er sei zum Erwerb des Schiffsführerausweises Kategorie SA zuzulassen. Eventualiter sei die Sache zur erneuten Abklärung und Entscheidfindung an das Strassenverkehrsamt zurückzuweisen; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. Mwst. von 7,7 bzw. 8,1 %) zulasten des Strassenverkehrsamts (act. 1).
- C. Den gerichtlich verfügten Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 1'000.– bezahlte der Beschwerdeführer fristgerecht (act. 2 f.).
- D. In seiner Vernehmlassung vom 7. März 2024 schloss das Strassenverkehrsamt auf Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge (act. 6).
- E. Der Beschwerdeführer liess am 11. April 2024 eine Replik einreichen (act. 8).
- F. Das Strassenverkehrsamt teilte am 22. April 2024 mit, dass es auf eine Duplik verzichte (act. 11).

Das Verwaltungsgericht erwägt:

1. Gemäss § 14 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BGS 753.1, im Folgenden abgekürzt: EG BSG) können alle Verwaltungsentscheide, die aufgrund des Schifffahrtsrechts des Bundes oder des Kantons ergehen, nach den Vorschriften des Verwaltungsrechtspflegegesetzes durch Verwaltungsbeschwerde angefochten werden. Gemäss § 40 Abs. 3 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 162.1) können Entscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden, die sich auf Bundesrecht stützen, beim Regierungsrat oder bei der zuständigen Direktion angefochten werden, soweit dies die Gesetzgebung ausdrücklich vorsieht. Mit der expliziten Verwendung des Wortes *Verwaltungsbeschwerde* in § 14 EG BSG ist Letzteres gegeben, weshalb gestützt auf § 40 Abs. 3 VRG – entgegen der Rechtsmittelbelehrung in der Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 20. November 2023 – für die Behandlung der vorliegenden Beschwerde grundsätzlich der Regierungsrat zuständig ist. Sowohl der Beschwerde-

führer als auch der Regierungsrat stimmen jedoch einer Sprungbeschwerde gemäss § 61 Abs. 2 VRG zu, weshalb der Entscheid über die Beschwerde vom 21. Dezember 2023 durch das Verwaltungsgericht erfolgt.

Der Beschwerdeführer ist als Gesuchsteller durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung, weshalb er zur Erhebung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde berechtigt ist. Die Beschwerde erfolgte fristgerecht, und die Beschwerdeschrift erfüllt die an sie gestellten Anforderungen, weshalb sie zu prüfen ist.

Die Beurteilung erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11).

2.

2.1 Gemäss Art. 17 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) wird der (Schiffs-)Führerausweis erteilt, wenn die amtliche Prüfung ergeben hat, dass der Bewerber die erforderliche Fahreignung und Fahrkompetenz hat. Gemäss Art. 82 Abs. 2 lit. a der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV [SR 747.201.1], in Kraft seit 15. Februar 2016) muss der Bewerber um einen Führerausweis geistig und körperlich zur Führung eines Schiffes geeignet sein, insbesondere über ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen verfügen, und darf nach seinem bisherigen Verhalten keine charakterlichen Mängel aufweisen, die ihn voraussichtlich nicht befähigen, die Verantwortung als Schiffsführer zu tragen. Das Seh- und das Hörvermögen gelten als ausreichend, wenn die Mindestanforderungen nach Anhang 1 der VZV wie folgt erfüllt sind: a. für das Sehvermögen: Gruppe 1; b. für das Hörvermögen: Gruppe 2 (Art. 82 Abs. 2^{bis} BSV, ebenfalls in Kraft seit 15. Februar 2016). Im Hinblick auf das Hörvermögen wird in Anhang 1 der VZV bezüglich der Gruppe 2 konkretisiert, dass die Hörweite für Konversationssprache beidseitig 3 m und bei einseitiger Taubheit 6 m betragen muss. Zudem dürfen keine schweren Erkrankungen des Innen- oder Mittelohres vorhanden sein.

2.2 Gemäss Art. 18 Abs. 2 BSG können die Ausweise für Schiffe, Schiffsführer und Besatzung beschränkt oder mit Auflagen verbunden werden. Auch nach allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen kann eine Bewilligung mit Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen) verbunden werden, wenn dafür eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage besteht oder wenn die Bewilligung aufgrund des Gesetzes ohne Nebenbestim-

mung verweigert werden könnte. Nebenbestimmungen müssen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit genügen, d.h. geeignet und erforderlich sein, um das der Verfügung zugrunde liegende öffentliche Interesse zu erfüllen, sowie für den Betroffenen zumutbar sein. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt insbesondere auch, dass Auflagen, d.h. konkrete Verhaltenspflichten des Bewilligungsinhabers, erfüllbar sind und deren Erfüllung von der Behörde kontrolliert werden kann. Auflagen im Rahmen der Erteilung des Führerausweises dienen generell dazu, Schwächen hinsichtlich der Fahreignung zu kompensieren. Sie sind als milderer Mittel zur Verweigerung bzw. zum Entzug des Führerausweises zulässig, wenn sich die Fahreignung nur mit dieser Massnahme aufrechterhalten lässt (BGE 121 II 88 E. 3a m.H.; bestätigt durch BGer 1C_476/2016 vom 9. März 2017 E. 2.6 und 1C_587/2018 vom 18. September 2019 E. 3.3; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rz. 926).

3. 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. Die Diskriminierung stellt eine qualifizierte Ungleichbehandlung von Personen in vergleichbaren Situationen dar, indem sie eine Benachteiligung von Menschen bewirkt, die als Herabwürdigung oder Ausgrenzung einzustufen ist, weil sie an Unterscheidungsmerkmalen anknüpft, die einen wesentlichen und nicht oder nur schwer aufgebaren Bestandteil der Identität der betroffenen Personen ausmachen; insofern beschlägt das Diskriminierungsverbot auch Aspekte der Menschenwürde nach Art. 7 BV. Das Diskriminierungsverbot gemäss Art. 8 Abs. 2 BV schliesst indes die Anknüpfung an ein verpönte Merkmal – wie beispielsweise Herkunft, Rasse, Geschlecht, soziale Stellung oder religiöse Überzeugung – nicht absolut aus. Eine solche begründet zunächst lediglich den blossen Verdacht einer unzulässigen Differenzierung. Diese kann indes durch eine qualifizierte Rechtfertigung umgestossen werden. Eine indirekte oder mittelbare Diskriminierung liegt demgegenüber vor, wenn eine Regelung, die keine offensichtliche Benachteiligung von spezifisch gegen Diskriminierung geschützten Gruppen enthält, in ihren tatsächlichen Auswirkungen Angehörige einer solchen Gruppe besonders benachteiligt, ohne dass dies sachlich begründet wäre (BGE 126 II 377 E. 6a; 134 I 49 E. 3; vgl. ferner Kiener/Kälin, Grundrechte, 3. Aufl. 2018, S. 447 ff.; Müller/Schefer, Grundrechte in der Schweiz, 4. Aufl. 2008, S. 687 ff.).

4.

4.1 Das Strassenverkehrsamt verweigerte dem Beschwerdeführer den Erwerb des Schiffsführerausweises der Kategorie A und begründete dies damit, Art. 82 Abs. 2 und 2^{bis} BSV schrieben vor, dass ein Bewerber geistig und körperlich zur Führung eines Schiffes geeignet sein sowie die im Anhang 1 der VZV geforderten Mindestanforderungen an das Hörvermögen erreichen müsse. Laut dem Arztbericht von Dr. med. B. _____ seien die Mindestvoraussetzungen der medizinischen Gruppe 2 nicht erfüllt. Weiter betonte das Strassenverkehrsamt, dass Schallzeichen für die Sicherheit wichtig seien. Im Gegensatz zu einem Strassenfahrzeug verfüge ein Schiff über keine Blinker; Richtungsänderungen würden optisch nicht angezeigt. Aus diesem Grund sei das Hörvermögen gemäss der medizinischen Gruppe 2 zwingend gefordert, und es gebe diesbezüglich keinen Spielraum. Eine Erteilung des Schiffsführerausweises mit der Auflage einer geeigneten Begleitperson, welche im Grund das Gehör des Schiffsführers ersetze, sei aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Befinde sich die Begleitperson nicht in unmittelbarer Nähe des Schiffsführers oder sei der gegenseitige Sichtkontakt nicht gegeben, erfolge keine Reaktion. Auch einen Hilferuf von einer über Bord gegangenen Person oder einer schwimmenden Drittperson könne ein gehörloser Schiffsführer nicht wahrnehmen. Zudem könnten generell medizinische Mindestanforderungen bzw. Sinneswahrnehmungen nicht an eine Drittperson delegiert werden. Zusammenfassend seien die Voraussetzungen für das Erlangen des Schiffsführerausweises nicht gegeben.

4.2 Der Beschwerdeführer macht eine qualifiziert ungerechtfertigte Ungleichbehandlung bzw. eine unzulässige Diskriminierung geltend. Er führt aus, es sei offensichtlich, dass er aufgrund einer seit der Kindheit bestehenden Gehörlosigkeit die medizinischen Mindestanforderungen – ohne Beizug von Hilfsmitteln bzw. Hilfspersonen – nicht erfüllen könne. Dabei handle es sich klar um ein verpöntes Merkmal im Sinne von Art. 8 Abs. 2 BV. Es sei möglich, dass die medizinischen Mindestanforderungen entweder vollständig erfüllt würden, nur mit Auflage erfüllbar seien oder die Auflagen als nicht erfüllbar angesehen werden müssten. Es bestehe daher Spielraum, um im Einzelfall Abstufungen zu treffen. Der Verkehr auf Gewässern dürfte öfters überschaubarer sein als auf Strassen. Nicht einmal die Zulassung von hörbehinderten Personen zum Strassenverkehr stelle aber ein Hindernis für die sichere Teilnahme am Strassenverkehr dar. Darüber hinaus sei die visuelle Wahrnehmung bei gehörlosen Personen im Vergleich zu anderen Personen deutlich besser, und auch die restlichen Sinnesorgane, wie der Vibrations- als auch der Drucksinn, seien ausgeprägter. Der Beschwerdeführer betont weiter, dass technische Hilfsmittel die Sinneswahrnehmungen unterstützen könnten, und es sei nicht nachvollziehbar, weshalb

diese Unterstützung im Sinne einer Auflage im Schiffverkehr durch eine Begleitung einer hörenden Person nicht gewährleistet werden könne. Der Beschwerdeführer verweist auf die Praxis des Kantons Zürich, wo gehörlose Personen unter Auflage in Begleitung einer hörenden Person den Schiffsführerausweis erwerben könnten. Eine Ablehnung des Schiffsführerausweis sei daher nicht das mildeste Mittel, unverhältnismässig und stelle eine Diskriminierung dar.

5. Zunächst ist festzuhalten, dass sowohl das Strassenverkehrsamt als auch der Beschwerdeführer anerkennen, dass im vorliegenden Fall für die Erlangung des Schiffsführerausweises gemäss Art. 82 Abs. 2^{bis} BSV i.V.m. Anhang 1 der VZV grundsätzlich die Mindestanforderungen gemäss der Gruppe 2 gelten. Ebenfalls nicht bestritten wird, dass diese Anforderungen laut ärztlichem Bericht vom Beschwerdeführer – ohne Beizug von Hilfsmitteln bzw. Hilfspersonen – nicht erfüllt werden können. Zu prüfen ist jedoch die Frage, ob der Beschwerdeführer dennoch zum Erwerb des Schiffsführerausweises Kategorie A, beispielsweise mit der Auflage, Schiffe nur in Begleitung einer hörenden Person zu führen, zuzulassen ist.

6. In der Gruppe 2 sind die Mindestanforderungen für das Hörvermögen geregelt, die erfüllt sein müssen. Das Strassenverkehrsamt weist ebenfalls auf diese Mindestanforderungen hin. Gemäss Art. 18 BSG sind Auflagen zulässig (siehe auch Art. 80 Abs. 1 BSV). Sollte das Strassenverkehrsamt also per se eine Auflage nicht zulassen, wäre dies rechtswidrig. Wie bereits vom Beschwerdeführer dargelegt, gibt es einen Ermessensspielraum, der es ermöglicht, den Anforderungen an die Fahreignung durch Auflagen gerecht zu werden, auch wenn die zahlenmässig festgelegten Mindestanforderungen grundsätzlich nicht erfüllt werden. Das Strassenverkehrsamt lehnt eine solche Auflage mit der Begründung ab, dass für die Schiffsführer die akustischen Signale entscheidend seien, insbesondere zur Sicherstellung der Sicherheit bei Begegnungen im Hafen oder während der Ein- und Ausfahrt bei schlechten Sichtverhältnissen sowie als Notsignale. Anders als im Strassenverkehr verfügten Schiffsführer nicht über einen Blinker oder andere visuelle Signale, um die Richtungsänderung anzuzeigen. Deshalb seien die Mindestanforderungen der Gruppe 2 unerlässlich und es gäbe keinen Spielraum für eine Auflage. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden, da in der Gesetzgebung betreffend die Binnenschifffahrt ausdrücklich festgelegt ist, dass Auflagen möglich und zulässig sind. Diesbezüglich wäre eine Zulassung zum Erwerb des Schiffsführerausweises mit Auflagen allenfalls als milderes Mittel möglich. Dies gilt auch für Gehörlose, die die zahlenmässigen Mindestanforderungen, nicht erfüllen können. In solchen Fällen sind Auflagen im Einzelfall ebenfalls zu

prüfen und dürfen nicht aufgrund des Nichterfüllens der Mindestanforderungen von vornherein ausgeschlossen werden.

7.

7.1 Es trifft zu, wie das der Beschwerdeführer ausführt, dass hörbehinderte Personen zum Strassenverkehr zugelassen sind, da u.a. für die Führerausweis-Kategorien A und B kein Mindesthörvermögen verlangt wird (vgl. Anhang 1 der VZV). Schallzeichen sind im Schiffsverkehr jedoch von wesentlich grösserer Relevanz als im Strassenverkehr. Schallsignale sind insbesondere bei schlechter Sicht auf den Gewässern wichtig, um Objekte in der Nähe wahrnehmen zu können. Im Gegensatz zu einem Strassenfahrzeug verfügt ein Schiff zum Beispiel über keine Blinker, weshalb Richtungsänderungen optisch nicht angezeigt werden. Um bei verminderter Sicht andere Schiffe auf die eigene Anwesenheit aufmerksam zu machen, können Manöver-, Gefahren- und Warnsignale zur Vermeidung von Zusammenstössen der schwer bremsbaren Wasserfahrzeuge nur akustisch erfolgen. Schallzeichen im Schiffsverkehr bedeuten daher gemäss Art. 34 BSV Folgendes: a) Ein langer Ton: "Achtung" oder "Ich halte meinen Kurs bei", b) ein kurzer Ton: "Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord", c) zwei kurze Töne: "Ich richte meinen Kurs nach Backbord", d) drei kurze Töne: "Meine Maschine geht rückwärts", e) vier kurze Töne: "Ich bin manövrierunfähig", f) Folge sehr kurzer Töne: "Gefahr eines Zusammenstosses". In Notlagen können die Schallzeichen entscheidend sein. Die gegenüber Strassenfahrzeugen längeren Anhaltewege von Schiffen haben denn auch zur Folge, dass Lichter von Weitem erkannt werden müssen, was bei schlechter Sicht (Nebel, Regen, Schneefall usw.) nicht möglich ist. Genau in diesen Situationen erfolgen Schallsignale, die von allen Schiffsführern in der Nähe gehört werden müssen. Bei besonders schlechter Sicht auf Gewässern hilft es auch nicht, wenn eine gehörlose Person allenfalls tatsächlich über eine etwas bessere visuelle Wahrnehmung verfügt als eine hörende Person. Objekte, die sich gefährlich nähern, können ohne Wahrnehmung der akustischen Signale dennoch nicht früh genug erkannt werden.

7.2 Aus dem Gesagten ergibt sich, dass eine sachliche Begründung sowie eine qualifizierte Rechtfertigung für die Differenzierung zwischen Gehörlosen bzw. Personen mit einer hochgradigen Schwerhörigkeit einerseits und Personen, welche die Mindestanforderungen von Anhang 1 der VZV i.V.m. Art. 82 Abs. 2^{bis} lit. b BSV im Schiffsverkehr erfüllen, andererseits vorliegt. Das Gericht kann in dieser Ungleichbehandlung keine Diskriminierung erkennen.

7.3 Der Vorinstanz ist zuzustimmen, dass das Manko des Beschwerdeführers auch nicht mit einer Hilfsperson für eine Sinneswahrnehmung als mildere Massnahme kompensiert werden kann. In einer Notsituation, wie zum Beispiel bei Gefahr eines Zusammenstosses, muss der Schiffsführer beim Ertönen von Schallsignalen sofort reagieren. Hält sich die Begleitperson zu diesem Zeitpunkt nicht in unmittelbarer Nähe des Schiffsführers auf, oder ist der gegenseitige Sichtkontakt nicht gegeben, erfolgt keine Reaktion, und Zusammenstösse sind unvermeidbar. An der Einschätzung des Gerichts, dass vorliegend der Beizug einer Hilfsperson keine ausreichende Sicherheit gewährt, ändert auch die Tatsache nichts, dass es gemäss Auskunft der Schifffahrtskontrolle des Kantons Zürich im Kanton Zürich offenbar gehörlose Personen gibt, die einen Schiffsführerausweis besitzen und im Schiffsführerausweis entweder den Eintrag "Muss von einer geeigneten Person begleitet werden" oder "Tragen von Hörgeräten beim Lenken von Schiffen" haben (Auskunft des Leiters der Schifffahrtskontrolle Kanton Zürich vom 21. Dezember 2023; BF-act. 5), nichts (wobei auch nicht bekannt ist, ob diese Personen vor oder nach der Einführung von Art. 82 Abs. 2 und 2^{bis} BSV in den Besitz des Schiffsführerausweises gelangt sind). Aus der Praxis des Kantons Zürich kann der Beschwerdeführer nichts zu seinen Gunsten ableiten. Insbesondere ist die Schifffahrtskontrolle des Kantons Zug nicht gehalten, diese Praxis zu übernehmen, vor allem wenn sie davon nicht überzeugt ist. Dem Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe vks Administrativmassnahmen vom 23. Oktober 2018 (STVA-act. 9) ist denn auch zu entnehmen, dass sich die Kantone Bern, Thurgau und Zug (als Vertreter aller Zentralschweizer Kantone) einig waren, dass die Gesetzesbestimmungen mit den Anforderungen klar sind. Es bestehe – gerade bei Neubewerbern um den Schiffsführerausweis – kein Spielraum für die Gewährung einer Ausnahmeregelung. Dies insbesondere da die Gehörlosigkeit nicht durch ein Gerät oder ein technisches Hilfsmittel oder eine Begleitperson kompensiert werden könne. Die Auflage einer Begleitperson sei nicht möglich, da die Personen auf dem Schiff sich ja nicht verständigen könnten – gerade bei Sturm und schlechtem Wetter/schlechten Sichtverhältnissen erst recht nicht. Das Gehör habe eine wichtigere Bedeutung im Schifffsbereich als im Strassenverkehr.

In Bezug auf die fehlende ausreichende Sicherheit ist 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 können, entgegenzutreten. In einem solchen Fall darf der Fahrzeugführer seine Fahrt schlechterdings nicht weiterführen, womit überhaupt keine Gefahr besteht.

7.4 Und schliesslich ist dem Beschwerdeführer nicht zu folgen, wenn er geltend macht, er sei zumindest zur praktischen Prüfung zuzulassen, an welcher die Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern oder auch Notfallsituationen konkret getestet würden. Sollte sich die Wahrnehmungsfähigkeit des Beschwerdeführers von Signalen wie Schiffshörner und Warnsignalen auch mit einer Auflage und technischen Hilfsmitteln nicht erfüllen lassen, würde sich dies, so der Beschwerdeführer, an der praktischen Prüfung zeigen.

Solche Situationen sind an einer praktischen Prüfung gar nicht herstellbar. Zum einen kann der Beschwerdeführer, wie ausgeführt, Hupsignale von anderen Schiffen nicht hören. Zum anderen kann der Prüfungsexperte nicht antizipieren, ob Personen, welche den Beschwerdeführer später einmal begleiten sollten, ausreichend aufmerksam sind oder nicht. Davon, dass die erforderliche Aufmerksamkeit des Prüfungsexperten während der gesamten Prüfung vorhanden ist, darf ohne Weiteres ausgegangen werden, weshalb es gar nicht zu der Situation kommen kann, die der Beschwerdeführer geprüft haben möchte.

Dass es Hilfsmittel wie zum Beispiel Lichtsignalanlagen gibt, welche alltägliche akustische Geräusche wie das Läuten des Telefons, das Klingeln an der Haustür, den Wecker, den Feueralarm oder das Weinen und Schreien von Kindern in helle Lichtsignale, einen starken Vibrationsalarm oder ein sehr lautes, verstärktes Audiosignal umwandeln, ist eine Tatsache. Dass es etwas Derartiges auch bereits für die sichere Übertragung von Hupsignalen auf Gewässern bereits gibt, ist dem Gericht jedoch nicht bekannt und wird vom Beschwerdeführer auch nicht substantiiert dargetan, weshalb nicht weiter darauf einzugehen ist.

8. Zusammengefasst erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist.

9. Umstände halber und gestützt auf § 25 VRG wird auf die Auferlegung von Kosten verzichtet. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– wird dem Beschwerdeführer zurückbezahlt. Anspruch auf eine Parteientschädigung hat der unterliegende Beschwerdeführer nicht (§ 28 Abs. 2 VRG).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Es werden keine Kosten erhoben. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– wird dem Beschwerdeführer zurückbezahlt.
3. Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden.
5. Mitteilung an die Rechtsvertreterin des Beschwerdeführers (zweifach), an das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug und im Dispositiv zum Vollzug von dessen Ziffer 2 an die Finanzverwaltung des Kantons.

Zug, 26. März 2025

Im Namen der
VERWALTUNGSRECHTLICHEN KAMMER
Der Vorsitzende

Der Gerichtsschreiber

versandt am