

Wer zum ersten Mal miterlebt, wie der Motor dieses scheinbaren Oldtimer-Flugzeugs gestartet wird, traut zunächst seinen Augen nicht. Von Hand angeworfen, dreht sich nicht nur der Propeller – der gesamte Motor mit neun Zylindern rotiert unter der Motorhaube. Was amutet wie ein Dreh für „Verstehen Sie Spaß“ war aber schon kurz nach Erfindung erster Flugzeuge eine bewährte Technik.

Der gesamte Motor ist mit der Luftschraube starr verbunden und nicht etwa nur die Kurbelwelle. Das bedeutet, dass das komplette Triebwerk unter der Motorhaube mit mehreren hundert Umdrehungen rotiert, während die Kurbelwelle stillsteht. Rotations- oder Umlaufmotor nennt sich das ungewöhnliche Prinzip. Es ist heute nahezu vergessen. In der Frühzeit der Fliegerei jedoch war der Umlaufmotor vor allem in Jagdflugzeugen technischer Standard.

Der französische Luftfahrtpionier Louis Blériot etwa setzte Umlaufmotoren in seinen Flugzeugkonstruktionen wie in der Blériot XI auf seinem legendären Erstflug 1909 über den Ärmelkanal ein. In der Ära von 1908 bis 1918 war der Umlaufmotor eine übliche, weil leichte Antriebstechnik für Flugzeuge. Zudem ist seine Luftkühlung effektiv. Er hat aber auch deutliche Nachteile. Dieses Triebwerk benötigt enorme Mengen von zumeist Rizinusöl zur Schmierung. Zudem ist es wartungsaufwendig. Für Piloten sind die Maschinen mit ihren rotierenden Motoren durch deren Kreiselmoment in manchen Flugmanövern schwer zu steuern. Ein elektrischer Anlasser, obwohl schon 1911 erfunden, ist für diese Motoren ungeeignet. Umlaufmotoren in Flugzeugen müssen von Hand angeworfen werden.

Zaungäste staunen deshalb beim Starten des Sternmotors, wenn die Piloten Isidor von Arx und Kuno Schaub am Schweizer Flughafen Grenchen südlich von Basel ihre gemeinsam gebaute Nieuport 23 C-1 für einen Flug vorbereiten. Am 21. Oktober 2020 hob der Nachbau zum ersten Mal in Grenchen ab, am 14. November folgte der 15 Minuten dauernde zweite Erprobungsflug. Acht Jahre waren ursprünglich für den Bau der Maschine geplant. Tatsächlich dauerte es 20 Jahre.

Gefertigt wurde der Doppeldecker nach Plänen eines Ingenieurs, der eine Originalmaschine des französischen Herstellers Nieuport im Jahr 1917 vermessen konnte. Etwa 9000 Arbeitsstunden der beiden Schweizer stecken in dieser und zwei weiteren Maschinen gleichen Typs, die in den nächsten Jahren ebenfalls fliegen sollen. „Wir haben einen Lizenzbau der Nieuport 23 gemacht. Nur eben 100 Jahre später“, sagt Schaub zu der originalgetreuen Bauweise mit Tragflächen und Rumpf aus Holz. Als Geigenbauer ist Schaub mit diesem Werkstoff vertraut.

Wie aber kam es überhaupt zum Projekt? Isidor von Arx, zweifacher Schweizer Kunstflugmeister, sagt: „Das war Kuno Idee vor 20 Jahren und zehn Monaten. Er hatte Pläne der Nieuport vom



Fliegen wie die Großväter

Zwei Schweizer bauen einen Nieuport-Doppeldecker von 1917 nach und heben damit ab. Der Clou ist sein kurioser Umlaufmotor.

Von Jürgen Schelling

Deutschen Museum in München.“ Für Schaub war es schon das zweite Flugzeugbauprojekt. Er hatte zuvor einen Lizenzbau des berühmten deutschen Kunstflug-Doppeldeckers Bucker Jungmann aus einer Brandruine wieder in ein fliegendes Exemplar verwandelt.

Warum gerade eine Nieuport 23 von 1917? „Wenn wir etwas bauen, muss es etwas Besonderes sein. Und es sollte ein kleines Flugzeug sein“, sagt Schaub. Die nur 8,20 Meter Spannweite messende Nieuport hatte Ende der 1910er Jahre einen französischen Le-Rhône-0J-Sternmotor unter der Haube. Fünf Exemplare dieses Typs flogen von 1917 bis 1921 auch für die Schweizer Luftwaffe. Beiden Erbauern war klar, dass ihre Maschine so originalgetreu wie möglich sein sollte.

Dazu gehört natürlich der Umlaufmotor aus der Frühzeit der Fliegerei.

Schon kurz nach dem Startschuss des Projekts wurde deshalb die Suche nach einem passenden Triebwerk aufgenommen. Recherchen ergaben, dass noch ein Le Rhône 0J an der Fachhochschule im schweizerischen Fribourg existiert, der eingetauscht werden konnte. Dieser Motor trieb einst tatsächlich eine Nieuport 23 C-1 des Schweizer Militärs an. Auch in Italien gelang es, ein Triebwerk von 1916 aufzutreiben. Weitere Le Rhône konnten in der Schweiz und den Vereinigten Staaten erworben und wieder funktionsfähig gemacht werden.

Schließlich sollen drei Exemplare der Nieuport entstehen, für jeden der ursprünglich drei Initiatoren eins. Einer

aus dem Trio verstarb allerdings vor Vollendung des Projekts. Seine beiden Kompagnons übernahmen den Rohbau und werden in den nächsten Jahren auch diese Maschine fertigstellen.

Isidor von Arx ist als erfahrener Pilot auf Spornradflugzeugen für die Flugerprobung der Nieuport zuständig. Zudem hat er sich von einem Spezialisten aus Schweden Hinweise für das Einfliegen und den Umgang mit dem exotischen Umlaufmotor geben lassen. Pilot Mikael Carlson gilt als Koryphäe im Steuern von Flugzeugen aus der Frühzeit der Fliegerei. Er besitzt gleich zwei originale Blériot XI aus den 1910er Jahren und führt diese sowie weitere Oldies aus der Zeit vor 1920 seit vielen Jahren auf Flugschauen in Europa vor.

Ziemliche Übung braucht es aber zu erst einmal, um als Pilot auf den Sitz der Nieuport zu gelangen. Der großgewachsene von Arx schwingt ein Bein über den Rumpfrücken und klettert genauso ins Cockpit, wie ein Reiter sein Pferd besteigt. Das Steuern einer Nieuport 23 geschieht wie in einem modernen Propellerflugzeug mittels Quer-, Seiten- und Höhenruder. Während des Fliegens hat die Nieuport allerdings eine Besonderheit: Der etwa 100 PS starke Motor lässt

sich mit dem Gashebel nur zwischen Halb- und Vollgas regeln. Bei geringerer Leistung würde er einfach ausgehen. Da aber zur Landung mit weniger als Halbgas angefliegen werden muss, behilft sich der Pilot mit einem heutzutage ungewöhnlichen Manöver. Oben auf dem Steuerknüppel sitzt ein kleiner Druckschalter. Dieser unterbricht die Zündung, so dass der Neuzylinder kurzzeitig ohne Leistung ist. Damit wird im Landeanflug die Leistung geregelt. Charakteristisch dafür ist ein durch diese Motoraussetzer ungewöhnliches Fluggeräusch.

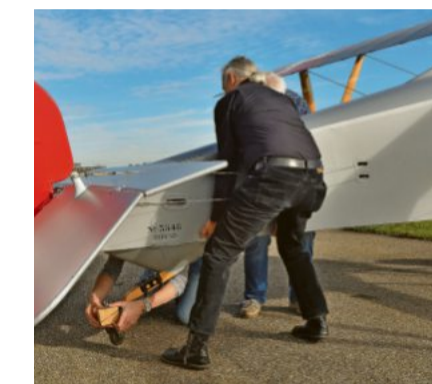
Vorausschauendes Handeln des Piloten ist auch beim Abrollen von der Graspiste vonnöten. Denn Bremsen kann der Nieuport-Nachbau genauso wenig wie das Original. Stattdessen sorgt ein metallischer Schleifsporn unter dem Leitwerk dafür, dass die Maschine zum Stehen kommt.

Dass die beiden Erbauer mit der französischen Nieuport 23 auch ein Flugzeug der frühen Schweizer Luftwaffe nachfertigen und die Lieblingsmaschine eines eidgenössischen Flugpioniers wiederbeleben, wurde ihnen erst nach Beginn ihres Projekts bewusst. Der 1891 geborene Pilot Oskar Bider war vor mehr



Hier dreht sich nicht nur der Propeller: Der komplette Le-Rhône-Neuzylinder rotiert unter der Motorhaube. Im Cockpit stecken originale und auch modernere Instrumente. Das Spornrad unterm Heck wird vor dem Start abmontiert – gebremst wird dann per Schleifsporn.

Fotos Uwe Stohrer



als 100 Jahren eine Berühmtheit in der Schweiz. Er wurde 1913 durch die erste erfolgreiche fliegerische Überquerung des Alpenhauptkammes in beide Richtungen, einen Nonstopflug von Paris nach Bern sowie eine Umrundung der Schweiz in etwa sieben Stunden zur Fliegerlegende. Die Nieuport 23 war einst sein bevorzugtes Flugzeug. Dem Flieger-Ass brachte die Maschine aber kein Glück. Bei einem Kunstflugmanöver vor 101 Jahren stürzte der damals Achtundzwanzigjährige im Sommer 1919 mit einer Nieuport in Dübendorf bei Zürich ab und kam zu Tode.

Für die beiden Erbauer geht es jetzt am Flughafen Grenchen an die weitere Erprobung. Das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt, das eidgenössische Pendant zum deutschen Luftfahrt-Bundesamt, hatte den Nieuport-Nachbau schon im September technisch abgenommen und die Erlaubnis für Rolltests und Flugversuche gegeben.

In den nächsten Monaten werden bei passendem Wetter weitere Flug-Parameter des Doppeldeckers ermittelt und dokumentiert. Während der Flüge wird sich dann auch langsam an die mögliche Höchstgeschwindigkeit herangetastet. Sie lag 1917 im Original bei immerhin etwa 170 km/h.

Bußgeld zahlen oder gegen das Knöllchen wehren?

Hätte der Urlaubsheimkehrer noch jemanden behindert, hätte das Verwarnungsgeld gar 20 Euro betragen. In zweiter Reihe darf schlicht nicht gehalten werden, auch wenn's schwerfällt. So sind die Regeln. Auch die Strafen fürs falsche Abstellen eines Autos sind genau festgelegt, der Handwerker zahlt sogar 20 Euro, wenn er länger als drei Stunden den Platz blockiert, und 30 Euro, wenn jemand behindert wird. Natürlich nur, wenn jemand sanktioniert, was in den Beispielen durchaus der Fall war. Die Ordnungsmacht hat ihre Augen überall.

In der Stadt ist der ruhende Verkehr in der Regel durch Verkehrszeichen geregelt. Darüber hinaus gilt: Gar nicht halten darf man an engen und an übersichtlichen Straßenstellen, im Bereich von scharfen Kurven, auf Einfaßwegen und auf Ausfaßwegen sowie vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten. Und natürlich dort, wo ein Verkehrsschild absolutes Halteverbot signalisiert. Ist ein eingegrenztes Halteverbot (blauer Kreis mit einem roten Balken statt mit zwei gekreuzten roten Balken) verhängt, heißt es im Gesetzestext: „Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- und Entladen. Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden.“ Es darf also durchaus länger als drei Minuten gehalten werden. Zum Beispiel wenn die Kleine in den Kindergarten oder das Ladegut zum endgültigen Standort gebracht wird. Der nötige Zeitaufwand muss dem Üblichen entsprechen, und es darf nicht getrödeln werden.

Kurz mal in zweiter Reihe vor dem Haus gehalten, um die Koffer nach oben zu bringen: 15 Euro. Als Handwerker auf einem Anwohnerparkplatz gehalten, um auszuladen: 10 Euro. Der Ärger ist groß. Geht es nicht anders?

Von Uwe Lenhart



Verzettelt: Kein Autofahrer mag diesen Anblick. Foto: Lucas Büchel

Die Rechtslage ergibt sich aus dem Sachverhalt. Knöllchen verteilen in der Regel Bedienstete der Ordnungs- oder Stadtpolizei. Allerdings kann im Prinzip jede Privatperson jeden vermeintlichen Verkehrssünder anzeigen. So soll etwa ein Mann im Landkreis Osterode in der Zeit von 2004 bis 2017 etwa 56 000 Anzeigen erstattet haben.

Der behauptete Verstoß wird in solchen Fällen von der Ordnungsbehörde erfasst und dem Halter des Tatfahrzeugs unter Benennung des Beweismittels, beispielsweise „Zeuge: Herr Schmidt, Frankfurt“, eine sogenannte Verwarnung mit Verwarnungsgeld/Anhöhung übersandt. Gegen diese ist ein formales Rechtsmittel nicht möglich. Der Empfänger des Schriftstücks hat die Möglichkeit, das Verwarnungsgeld innerhalb einer Woche zu zahlen, den tatsächlichen Fahrzeugführer zu benennen oder Einwendungen vorzubringen. Erfolgt keinerlei Reaktion, versendet die Behörde eine Erinnerung mit dem Hinweis, dass mit der Zahlung des Verwarnungsgelds alles erledigt sei. Reagiert der Empfänger weiterhin nicht, wird das Verfahren drei Monate nach dem behaupteten Verstoß wegen Nichtermittlung des verantwortlichen Fahrers eingestellt. Das heißt aber nicht, dass die Sache erledigt ist.

Bei Ordnungswidrigkeiten beträgt die Verjährungsfrist für das Ermitteln des Täters nur drei Monate. Verfahren wegen Verstößen im fließenden Verkehr, beispielsweise eine Geschwindigkeitsüberschreitung, werden nach Fristablauf ohne Kostenfolgen eingestellt. Da es bei Halt- und Parkverstößen ohne geständige Einlassung des Fahrers nahezu unmöglich, jedenfalls unverhältnismäßig

wäre, stets denjenigen zu ermitteln, der das Fahrzeug abgestellt hat, werden seit dem 1. April 1987 dem Halter Gebühren und Auslagen von in Frankfurt am Main derzeit 28,50 Euro auferlegt. Ein Zuwerterte also die ganze Angelegenheit.

Nimmt man zu dem Vorwurf online oder schriftlich innerhalb einer Woche Stellung, kann die Behörde daraufhin das Verfahren – ohne Kostenfolge – einstellen oder – wenn die Einlassung nicht geeignet erscheint, den Verstoß zu widerlegen – einen Bußgeldbescheid erlassen. Dessen Ausfertigung ist mit Gebühren und Auslagen verbunden, die zusätzlich zum Verwarnungsgeld entstehen. Gegen den Bußgeldbescheid ist das Rechtsmittel des Einspruchs innerhalb von zwei Wochen nach dessen Zustellung möglich; eine Begründung ist nicht erforderlich.

Die Bußgeldstelle soll dann den Vorgang (abermals) überprüfen. Hält diese den Vorwurf für begründet, wird die Sache über die Staatsanwaltschaft an das zuständige Amtsgericht abgegeben. Dieses kann das Verfahren aus Opportunitätsgründen einstellen. Im Gegensatz zu dem Zwang der Verfolgung von Strafsachen liegt diese bei Ordnungswidrigkeiten im pflichtgemäßen Ermessen der Behörden.

Das Opportunitätsprinzip kann und soll zu einer sinnvollen Beschränkung der Verfolgung bei für die Verkehrssicherheit nicht oder kaum bedeutsamen Formalverstößen zugunsten einer nachdrücklicheren Verfolgung gefährlicherer Zuwiderhandlungen führen. Maßgeblich können vor allem Bedeutung und Auswirkung der Tat, Grad der Verwerf-

barkeit, Wiederholungsgefahr durch andere, Häufigkeit derartiger Verstöße, Einstellung des Betroffenen zur Rechtsordnung und sein Verhalten nach der Tat sein.

Nachsicht soll geübt werden, wenn besondere Umstände das Fehlverhalten noch als entschuldbar erscheinen lassen. Manche Gerichte haben – zu Recht – schlicht und ergreifend keine Lust, sich mit derartigen Lappalien zu beschäftigen. Andere wiederum nehmen das Recht von Betroffenen auf eine gerichtliche Klärung ernst, wieder andere wollen Querulanten nicht davonkommen lassen. In einer öffentlichen Hauptverhandlung wird der Anzeigersteller zu den tatsächlichen Umständen gehört. Widersprechenden Angaben von Betroffenen, beispielsweise „ich habe da nur zweieinhalb Minuten gestanden“, wird regelmäßig nicht geglaubt. Diese sieht das Gericht zumeist als Schutzbehauptung an. Gegen das entsprechende amtsgerichtliche Urteil ist bis auf wenige Ausnahmen ein Rechtsmittel nicht möglich.

Übrigens kann, wer verbotswidrig hält oder parkt, abgeschleppt werden. Der Eintritt einer konkreten Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ist nicht Voraussetzung. Das Bundesverwaltungsgericht hat schon 2002 entschieden, dass eine rechtmäßige Abschlepppraxis in zulässiger Weise auch spezial- und generalpräventive Zwecke verfolgen darf.

Und gegen den, der recht häufig Parkverstöße begeht und die Verwarnungsgelder stets bezahlt, kann die Fahrerlaubnisbehörde wegen Zweifeln an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) anordnen. Im entschiede-

nen Fall gelangte auf ein Jahr gesehen nahezu wöchentlich ein geringfügiger Verstoß zur Anzeige, es entschied schließlich das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg.

Soll man sich also gegen Knöllchen wehren? Genau zu überlegen ist, ob der Vorwurf berechtigt ist. In den seltensten Fällen gelingt es, Behörde oder Gericht davon zu überzeugen, dass der angezeigte Sachverhalt unzutreffend ist. Einwendungen können schnell zu einer Vervielfachung der ursprünglichen Sanktion führen. Gibt es vielleicht eine Entschuldigung für den Verstoß? Verbotswidriges Parken kann ausnahmsweise gerechtfertigt sein. So sind die Voraussetzungen des rechtfertigenden Notstands etwa zu prüfen, wenn ein Fahrer einen Parkverstoß begeht, der andere Verkehrsteilnehmer weder verletzt noch gefährdet, um einem mitfahrenden Kleinkind, das dringend austreten muss, Erleichterung zu verschaffen. Ebenso kommt ein Rechtfertigungsgrund in Betracht, wenn das verkehrsbehindernde Parken eines Schulbusses im Interesse der Schüler erforderlich ist.

Sofern der Verstoß von Bediensteten der Ordnungs- oder Stadtpolizei aufgenommen und diese gerade angetroffen werden, kann es sich lohnen, das Büßerhemd anzuziehen und um Milde und Nachsicht zu bitten. Wenn dies charmant und gelegentlich originell gemacht wird, kommt es nicht selten vor, dass sogar ein schon im Erfassungsgarage eingegabener Verstoß storniert wird. Dies kann der Autor aus eigener Erfahrung berichten.

Der Autor ist Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht in Frankfurt am Main.