

## Dem Großalarm der Polizei folgt Schweigen

**Einsatz** Soll ein Aufmarsch vor einem Wohnhaus keine Meldung wert sein? Von Wolf-Dieter Obst

Aufsehen erregender Großeinsatz zwischen der Innenstadt und dem Stuttgarter Norden: Zahlreiche Streifenwagen fahren an der Heilbronner Straße (B 27) vor, mit Maschinenpistolen bewaffnete Polizisten stürmen zu einem Mehrfamilienhaus, der Rettungsdienst postiert sich an der Straße, ein Fahrstreifen der stadteinwärts führenden Bundesstraße wird gesperrt. Großer Alarm am Freitagabend – danach allerdings herrscht Schweigen. Für das Führungs- und Lagezentrum der Polizei ist das auch am Wochenende kein erwähnenswerter Fall.

Was war passiert? In der Polizeizentrale war am Freitag gegen 19.30 Uhr über Notruf ein Familiendrama in der Heilbronner Straße gemeldet worden. Dabei soll eine 69-jährige Frau in einem Mehrfamilienhaus von ihrem Sohn angegriffen worden sein. Für besondere Brisanz sorgte der Hinweis, dass das gewalttätige Familienmitglied im Besitz einer Hiebwaaffe sei und damit gedroht habe. „Bei einer solchen Gefahrenlage schicken wir so viele verfügbare Streifenwagenbesatzungen raus wie möglich“, heißt es am Montag auf Nachfrage bei der Polizei.

Familiendramen dieser Art spielen sich in Stuttgart immer wieder ab – mit teils schrecklichen Folgen. Anfang Mai etwa war ein 25-Jähriger in Wangen von seinem Vater und seinem Bruder geschlagen, gefangen gehalten und erpresst worden. Noch schlimmer endete wenige Tage später ein Drama in Riedenberg, wo ein 27-Jähriger seinen 60-jährigen Vater umbrachte.

Der jüngste Fall in der Heilbronner Straße endete glimpflich. Der Sohn wurde in der Wohnung festgenommen. Die Mutter hatte sich nach draußen gerettet. Die vermutete Hiebwaaffe wurde nicht gefunden. Der 35-Jährige wurde wegen psychischer Auffälligkeiten in eine Klinik gebracht.

„Nicht jeder der täglich 600 Polizeieinsätze kommt an die Öffentlichkeit“, sagt Polizeisprecher Stefan Keilbach. Auch dieser Fall sei keine Meldung wert: Weil keine Gefahr für die Öffentlichkeit bestanden habe, seien „schutzwürdigen Belange eines Einzelnen in einer Wohnung letztlich höher zu bewerten“.



Polizisten waren bei dem Einsatz mit Maschinenpistolen unterwegs. Foto: 7aktuell/ MG

### Diebstahl

## Pfefferspray gegen Grapscher

Ein 25-Jähriger hat in der Nacht zum Sonntag gegen 4.15 Uhr auf der Königstraße eine 20-Jährige sexuell belästigt und dabei versucht, ihr Handy zu stehlen. Die Frau, die mit einer Freundin unterwegs war, zückte ein Pfefferspray und sprühte dem Mann eine Ladung ins Gesicht. Anschließend nahm sie ihr Mobiltelefon wieder an sich und flüchtete. Die Polizei besorgte den Rest: Sie fand den Mann und nahm ihn fest. Zeugen oder mögliche weitere Opfer können sich unter der Rufnummer 07 11 / 89 90 - 5778 melden. wdo

### Bestattungen

#### am Dienstag, 19. Juni

F = Feuerbestattungen im Krematorium, Obergeschoss; FK = Feuerbestattungen in der Kapelle oder Feierhalle, Erdgeschoss; UFK = Urnentrauerfeier in der Kapelle

**Friedhof Feuerbach:** Anto Zecevic-Nikic, 56 J., Feuerbach, 13 Uhr.

**Neuer Friedhof Weilmündorf:** Florian Massa-Trauzettel, 38 J., Gerlingen, 11 Uhr.

**Pragfriedhof:** Andrea Taic, geb. Schieren, 54 J., Süd, 11 Uhr F. Anneliese Jelinsky, geb. Lamparter, 85 J., Zuffenhausen, 13 Uhr F.

**Friedhof Zuffenhausen:** Friedrich Scholpp, 81 J., Zuffenhausen, 11 UFK untere Feierhalle.

**Friedhof Hedelfingen:** Lisette Schwenk, geb. Schleicher, 92 J., 12 Uhr UFK Markuskirche.

**Friedhof Untertürkheim:** Hedwig Wölflle, geb. Hoppe, 91 J., S-Obertürkheim, 14 Uhr FK.

## Aufmerksamkeit am Steuer sinkt

**Studie** Wie reagieren Autofahrer, wenn ihnen Assistenzsysteme am Steuer helfen? Das haben Studierende der Dualen Hochschule auf mehr als 200 Testfahrten untersucht. Von Thomas Durchdenwald

Der Mann am Steuer lässt seinen Blick schweifen – von den Bäumen am Rand der Wildparkstraße auf die Oberschenkel des Beifahrers, dann nimmt er für ein paar Sekunden tatsächlich die Straße ins Visier, bevor die Pupillen wieder auf Wanderschaft gehen. Diesmal interessiert den Fahrer, was sein Nebensitzer auf dem Fragebogen notiert, den er auf den Oberschenkeln liegen hat.

Wir befinden uns auf einer Testfahrt mit einem Mercedes-Fahrzeug, das mit einigen Assistenzsystemen ausgestattet ist. Studenten der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) haben bei Touren mit mehr als 200 Probanden im vergangenen Dezember ermittelt, wie teilautomatisiertes Fahren genutzt wird. Eine von vielen neuen Erkenntnissen ist durchaus beunruhigend: Wer die bereits heute in Autos eingebauten Fahrerassistenzsysteme des Levels 2 wie Spurhalte- und Tempoassistent nutzt, schaut doppelt so lang nicht auf die Straße und dafür anderswohin als Fahrer von Autos ohne diese Technik. Was, so fragen sich die Studierenden, passiert wohl, wenn das teilautomatisierte Fahren weiter ausgebaut und seine Nutzung zur Gewohnheit wird: „Geht dann der Trend zur Abwendung vom Verkehrsgeschehen noch weiter und steigt damit das Unfallrisiko?“

Für Professor Marc Kuhn, den Leiter des Zentrums für Empirische Forschung an der DHBW, trifft die Untersuchung, die als Band 10 der Forschungsberichte des ZEF in diesen Tagen veröffentlicht wird, damit den Nerv der Zeit. Unfälle in den

USA – teilweise mit tödlichem Ausgang – heizen die Debatte über Vor- und Nachteile des autonomen Fahrens an. „Kann man sich auf Computer als Steuer- und Entscheidungsinstitution im Auto verlassen?“, fragt Kuhn. Und wie reagieren

Nutzer auf die bisher auf dem Markt verfügbaren Assistenzsysteme, die zwar teilautomatisiertes Fahren ermöglichen, bei denen „der Fahrer die Hände vom Steuer nehmen kann, aber dennoch stets den Straßenverkehr im Blick haben muss, um jederzeit eingreifen zu können“.

Dieser Fragestellung haben sich 39 Studierende der Betriebswirtschaftslehre gewidmet. Im Mittelpunkt stand dabei die Testfahrt vom DHBW-Gebäude in der Paulinenstraße hinauf zur Solitude und über den Heschlacher Tunnel wieder zurück zum Ausgangspunkt. Dabei wurden alltägliche Vorgänge wie Einparken und Überholen mal mit, mal ohne Assistenz absolviert. Vor und nach der Fahrt mussten die „Testfahrer“ Fragebogen zu automatisierten Fahren ausfüllen, während der Fahrt wurden per Eye-Tracking- und EEG-System ihre Blickwinkel und Anspannungszustände gemessen, wobei sich die Gehirnstrommessung aufgrund technischer Probleme als nicht aussagekräftig erwies.

Auffallend sind die unterschiedlichen Bewertungen der Fahrerassistenz vor und nach der Testfahrt. Zwar wurde in beiden Befragungen als positiver Aspekt die Sicherheit am häufigsten genannt, die Unter-

stützung des Fahrers schnellte aber nach oben, während Stressreduktion nach hinten rutschte. Signifikant sind die Veränderungen bei den negativen Aspekten: Hier schoss die Kategorie Entwicklungsbedarf nach vorne, gefolgt vom mangelnden Vertrauen in die Technik. Die Studierenden führen das auf (zu) hohe Erwartungen der Testfahrer zurück, aber auch darauf, dass die Systeme während der Fahrt mitunter ausfielen – witterungsbedingt, aber auch mangels Markierungen.

Insgesamt gibt es für die Studierenden kein einheitliches Bild. Die einzelnen Assistenzsysteme werden sehr unterschiedlich wahrgenommen – überwiegend positiv die Hilfe beim Einparken, eher reserviert Spurhalte- und -wechselassistent. Es überwiege aber die Bereitschaft, die neue Technik zu nutzen und dafür auch Geld zu be-

zahlen. Dabei sollte die Automobilwirtschaft aber vor allem den Sicherheitsaspekt des automatisierten Fahrens in den Vordergrund stellen und mehr und besser informieren. „Das Thema spaltet die Nutzer“, sagt Kuhn, der vor allem aufgrund der Ergebnisse der Blickkontrolle Handlungsbedarf erkennt. Zwar richteten die Fahrer bei eingeschalteten Assistenzsystemen 60 bis 70 Prozent der Zeit ihren Blick auf die Straße, „zu 30 Prozent schauen sie aber weg, und bei ganz Risikofreudigen erhöht sich dies sogar auf die Hälfte der Zeit“. Da müsse „etwas passieren“, appelliert Kuhn an die Industrie. Seine Studierenden empfehlen für diejenigen, die partout nicht auf die Straße schauen, auch unkonventionelle Methoden: „leichte Elektroschocks, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen“.

„Zu 30 Prozent geht der Blick nicht auf die Straße.“

Marc Kuhn, Professor DHBW



Keine Hand am Lenkrad: beim teilautomatisierten Fahren ist das möglich, doch das Verkehrsgeschehen sollte man weiter im Blick haben. Foto: Lichtgut/Achim Zweggarth

stützung des Fahrers schnellte aber nach oben, während Stressreduktion nach hinten rutschte. Signifikant sind die Veränderungen bei den negativen Aspekten: Hier schoss die Kategorie Entwicklungsbedarf nach vorne, gefolgt vom mangelnden Vertrauen in die Technik. Die Studierenden führen das auf (zu) hohe Erwartungen der Testfahrer zurück, aber auch darauf, dass die Systeme während der Fahrt mitunter ausfielen – witterungsbedingt, aber auch mangels Markierungen.

Insgesamt gibt es für die Studierenden kein einheitliches Bild. Die einzelnen Assistenzsysteme werden sehr unterschiedlich wahrgenommen – überwiegend positiv die Hilfe beim Einparken, eher reserviert Spurhalte- und -wechselassistent. Es überwiege aber die Bereitschaft, die neue Technik zu nutzen und dafür auch Geld zu be-

zahlen. Dabei sollte die Automobilwirtschaft aber vor allem den Sicherheitsaspekt des automatisierten Fahrens in den Vordergrund stellen und mehr und besser informieren. „Das Thema spaltet die Nutzer“, sagt Kuhn, der vor allem aufgrund der Ergebnisse der Blickkontrolle Handlungsbedarf erkennt.

Zwar richteten die Fahrer bei eingeschalteten Assistenzsystemen 60 bis 70 Prozent der Zeit ihren Blick auf die Straße, „zu 30 Prozent schauen sie aber weg, und bei ganz Risikofreudigen erhöht sich dies sogar auf die Hälfte der Zeit“. Da müsse „etwas passieren“, appelliert Kuhn an die Industrie. Seine Studierenden empfehlen für diejenigen, die partout nicht auf die Straße schauen, auch unkonventionelle Methoden: „leichte Elektroschocks, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen“.

„Zu 30 Prozent geht der Blick nicht auf die Straße.“

Marc Kuhn, Professor DHBW

## Verkauf der alten Gleise vor Gericht

**Stuttgart 21** Die Netz AG will den Weiterbetrieb der Infrastruktur. Von Konstantin Schwarz

Muss die Deutsche Bahn AG den Verkauf oder die Verpachtung ihrer bisherigen Gleisanlagen am Stuttgarter Hauptbahnhof ausschreiben? Nach der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs beim Projekt Stuttgart 21 soll die alte Infrastruktur abgebaut werden. Die Stadt hat die Grundstücke längst für den Wohnungsbau erworben. Von den Bahnanlagen bliebe nur der sanierte, stark veränderte Bonatz-Bau als Portal zum Tiefbahnhof übrig. Den Gleisabbau will die Stuttgarter Netz AG verhindern. Am Donnerstag kommender Woche entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in letzter Instanz über deren Klage.

Die im August 2011 gegründete Netz AG, der kleinere Eisenbahnunternehmen, Privatpersonen und als größter Aktionär der Verein zur Förderung des Schienenverkehrs angehören, hat das Eisenbahn-Bundesamt (Eba) verklagt. Die Behörde soll der Bahn AG den Abbau der Gleisanlagen in Stuttgart untersagen, wenn für diese nicht zuvor ein Stilllegungsverfahren eingeleitet wurde. Darin müsste die Bahn nach Paragraph 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) den Verkauf oder die Verpachtung ausschreiben. Dabei wäre der Ertragswert „angemessen zu berücksichtigen“, heißt es im Gesetz.

In erster Instanz hatte das Verwaltungsgericht Stuttgart die Klage der Netz AG im August 2016 als unzulässig abgeschmettert (13 K 2947/12), aber die sogenannte Sprungrevision nach Leipzig zugelassen. Die Infrastruktur in Stuttgart werde nicht stillgelegt, wie in Paragraph 11 beschrieben, sondern nur umgebaut, so die Richter. Die Bahn müsse den Verkauf daher nicht ausschreiben, sondern kann nach Paragraph 18 AEG ein Planfeststellungsverfahren für den Rückbau einleiten. In diesem könne die Netz AG ihr Interesse geltend machen.

AG-Vorstand Rainer Bohnet hofft, dass die Leipziger Richter den Sachverhalt anders bewerten. Bei der Planfeststellung müsse die Bahn nicht abklären, ob jemand die Infrastruktur übernehmen wolle. „Uns bliebe nur, gegen den Rückbau Einspruch einzulegen“, beschreibt Bohnet die dann schwächere Position der Netz AG. Gleise, Weichen und Stellwerk könnten bis zur Entscheidung lange außer Betrieb sein, die Wiederinbetriebnahme viel Geld kosten.

„Wir haben ein ernsthaftes verkehrspolitisches Anliegen. Wir glauben nicht, dass der Tiefbahnhof den zusätzlichen Schienenverkehr aufnehmen kann, den wir künftig für Stuttgart brauchen“, so Bohnet. Ein deutliches Wachstum sei nötig. Das könne auch über neue Anbieter wie zum Beispiel Flixtain auf den bisherigen Gleisen erfolgen. Auch die Unternehmen, die im Auftrag des Landes den Regionalverkehr fahren, hätten laut Bohnet dann eine Wahlfreiheit. Sie könnten Stuttgart ober- oder unterirdisch ansteuern.

## Schwäbische Königstochter wird in Holland unglücklich

### Gerhard Raff



Unser Kolumnist erinnert heute an die vor 200 Jahren in Stuttgart geborene Königin Sophie der Niederlande.

schen Merkur“ abgedruckt bekommen: „Ob mit, ob ohne Wiz, gut meint's der Schwabe doch: Hoch lebe Württemberg, Oranien lebe hoch!“ Und der Schmied Erpf hat sich bei der Prinzessin das vertrauliche Du erlaubt und an sein Haus hingemalt: „Sophia tönt es hoch und laut, / Sophia, hoch die holde Braut! / Beglückt von eines Gatten Hand, / Verläßt Du nun Dein Schwabenland!“

Wärscht du doch am Nesenbach geblieben! Denn der Bräutigam ist ein schlimmer Schluger gewesen, außer Sex und Suff hatte der nichts im Kopf, und hatte einen Haufen Menschen, selbst in Paris, und mit denen hat der Tagdieb Unsummen von Geld verjubelt und verprasst, und hat's so wüst getrieben, dass ihn seine eigene Mutter erbt hat. Das ist eine Schwester gewesen von der Königin Katharina, die Anna Pawlowna, aber trotzdem nicht lieb zu ihrer Schwiegertochter und Nichte. Und die arme, hochintelligente Sophie ist kreuzunglücklich gewesen, und auch an ihren drei Buben hatte sie keine Freude. Zu sehr haben sie in ihrer Art dem Vater nachgeschlagen und sind auch alleamt noch vor diesem verstorben.

Anno 1849 ist der Bösewicht als Willem III. König der Niederlande geworden und Großherzog von Luxemburg. Und am Christtag 1855 haben sie sich heimlich eine „Tren-

nung von Tisch und Bett“ vorgenommen, und in der Öffentlichkeit haben sie halt Staatstheater gespielt. Und sie ist jeden Sommer heim nach Württemberg gefahren zu ihrem Vater. Aber als der anno 1864 stirbt, darf sie wegen der eifersüchtigen Königin Olga nicht mehr kommen und hockt mutterseelenallein in ihrer neuen Heimat und schreibt so herzerreißende Briefe nach Stuttgart, dass man auch heute noch feuchte Augen kriegt beim Lesen. Und manches Mal hat sie gemeint, ach wär ich doch lieber ein Waschweib im Bohnenviertel geworden statt Königin in Holland.

Eine Zigeunerin hatte ihr mal prophezeit, dass sie in einem grünen Zimmer sterben werde, und dann hat sie alle ihre Stuben grün tapezieren lassen, dass es ja bald ein Ende mit ihr haben soll. Vorher aber ist sie anno 1875 noch mal kurz heimgekommen und hat das Denkmal für ihren Vater vor dem Cannstatter Kursaal eingeweiht. Und am 3. Juni 1877 hat sie dann endlich sterben dürfen, in ihrem Palais Huis ten Bosch in Wassenaar bei Den Haag, und man hat sie in die Königsgruft in der Nieuwe Kerk in Delft gelegt.

Und der betagte Witwer Willem III. hat anno 1879 noch schnell die 41 Jahre jüngere Prinzessin Emma zu Waldeck-Pyrmont geheiratet, eine Schwester der „frühvollendeten Prinzessin Marie“ vom Marienplatz, der 1882 im dritten Kindbett verstorbenen, innig geliebten Gemahlin von unserem demokratischen und unvergessenen letzten König Wilhelm II. von Württemberg.

Und die Waldecker Emma aus Arolsen hat 1880 die Wilhelmine auf die Welt gebracht, ohne die das Haus Oranien-Nassau sonst 1890 ausgestorben wäre. Das war die Mutter von der Juliane, und die wiederum hatte die Beatrix, und deren Sohn ist der Willem IV. Alexander, und der ist ein rechtschaffener Mann, wie man ihn unserer guten Sophie gerne gegönnt hätte.