

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	393
		<b>TOP:</b>	23
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	551/2017
		<b>GZ:</b>	StU
<b>Sitzungstermin:</b>	25.07.2017		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Seyboth (ASS)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Sabbagh / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Verkehrskonzept Vaihingen und Synergiepark Vaihingen-Möhringen</b>		

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Referats Städtebau und Umwelt vom 13.07.2017, GRDRs 551/2017. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Auch der als Tischvorlage ausgeteilte gemeinsame Antrag Nr. 223/2017 (90/GRÜNE, SPD) vom 25.07.2017 ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zunächst erläutert Herr Seyboth den Verkehrsstrukturplan unter Verwendung der Vorlage und einer Präsentation, die dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt ist. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Er ergänzt mit Blick auf den Antrag Nr. 223/2017, er werde die Umlegungspläne, die im PDF-Format vorlägen, den Mitgliedern des Ausschusses bei Interesse gerne zur Verfügung stellen und sie auf Wunsch auch in Arbeitskreisen noch näher erläutern.

BM Pätzold stellt klar, man komme nicht umhin, alle Verkehrsmittel zu betrachten: ÖPNV-Ausbau auf Grundlage des Nahverkehrsentwicklungsplans sowie zusätzliche Maßnahmen. Die Verwaltung halte die Verlängerung der Seilbahn bis zum Flughafen für attraktiv, da dort ein Bahnhof entstehe, an dem man dann direkt zum Synergiepark umsteigen könne. Gegenwärtig sei die Verwaltung in Gesprächen mit dem Land und bereite eine Ausschreibung der Machbarkeitsstudie vor. Auf der Grundlage dieses ers-

ten Verkehrsstrukturplans und dieses ersten Verkehrskonzeptes sollte man nun in die Detailplanung einsteigen und die verschiedenen Varianten - auch mit Blick auf das Bauungsplanverfahren - gegeneinander abwägen. So sollte eruiert werden, wie groß das P+R-Parkhaus sein könne, damit es sich noch in die Landschaft einfüge. Man müsse ein Konzept entwickeln, wie die Firmen daran beteiligt werden könnten. Das betriebliche Mobilitätsmanagement müsse befördert werden. Der Verkehr innerhalb des Synergieparks müsse untersucht werden, u. a. die Frage, wie der Bus beschleunigt werden könne. Deshalb weise die Vorlage zur Verkehrsplanung einen Betrag von rund 2 Mio. € für den Haushalt aus.

Die Vertreter der Fraktionen danken für die Ausführungen.

An die mittlerweile fünfjährige Suche nach einem Verkehrskonzept für ganz Vaihingen einschließlich des Gewerbegebiets erinnert StR Sauer (CDU). Er dankt dem Bezirksbeirat Vaihingen für dessen Arbeit am Konzept, das 2016 durch die Ansiedlung von mittelfristig 18.000 neuen Arbeitsplätzen im Synergiepark und die Planung für den Eiermann-Campus mit 3.500 Bewohnern und 1.800 Arbeitsplätzen Makulatur geworden sei. Seine Fraktion begrüße den ganzheitlichen Ansatz, sowohl was die insgesamt 59 Maßnahmen für den gesamten Stadtbezirk Vaihingen anbelange, als auch die Maßnahmen inklusive der verkehrsmittelübergreifenden, die den kompletten Bereich des Modal Split abdecken.

Die Verkehrsproblemanalyse von SSP-Consult habe knapp 60 Einzelmaßnahmen ergeben, die seine Fraktion teilweise - Projektstudie für eine Seilbahn, Taktverdichtung der Buslinie 82 - schon zusammen mit der SPD und den Grünen auf den Weg gebracht habe. 27 der Maßnahmen beschäftigten sich mit dem Gewerbegebiet Vaihingen-Möhringen, wo man einen drohenden Verkehrskollaps vermeiden wolle.

Zentrale Forderung seiner Fraktion sei der Ausbau der Nord-Süd-Straße (vgl. Antrag Nr. 401/2016). Erfreulicherweise greife die Verwaltungsspitze diese Forderung im vorliegenden Verkehrskonzept auf, wobei sich seiner Fraktion aber der Vorschlag eines zweistufigen Ausbaus nicht erschließe. Man müsse diesen vielmehr so schnell wie möglich realisieren. Von den Einzelmaßnahmen ab Seite 46 der Vorlage erwähnt er explizit das Mobilitätsmanagement, die Mobilitätszentrale, Verkürzung des südlichen und Verlängerung des nördlichen Fußgängertunnels am Bahnhof Vaihingen, Taktverdichtung der U8, Zwischenhalt für Relex-Buslinie X60 im Synergiepark und schließlich das geplante Parkhaus an der Nord-Süd-Straße.

Seine Fraktion gebe gern grünes Licht für die Umsetzung der weiteren notwendigen Schritte hin zu haushaltsreifen Vorlagen und entsprechenden Beschlüssen. In GRDRs 571/2017 seien sieben Maßnahmen für den Stadtbezirk mit einem Planungsaufwand von insgesamt 2 Mio. € für die kommenden zwei Jahre aufgelistet. Auch dafür könne seine Fraktion ihre Zustimmung geben, fordere die Verwaltung und OB Kuhn aber auf, nicht auf halbem Weg stehen zu bleiben, sondern diese Mittel für das Gesamtpaket in der grünen Liste neuer Vorhaben zu den Haushaltsplanberatungen vorzuschlagen.

Die Unzufriedenheit ihrer Fraktion mit dem Entwurf artikuliert StRin Deparnay-Grunenberg (90/GRÜNE). Obgleich er verschiedene interessante Elemente enthalte, löse die Vorlage eher Besorgnis aus. Vaihingen leide doch nicht an zu viel ÖPNV, sondern an zu viel Stau, Lärm, Feinstaub und ungenügender Alternativen zum Auto. Die Vorschläge in der Vorlage hinterließen bei ihr den Eindruck, wenn man von allem ein

bisschen mehr mache, werde es sich schon richten. So könne es nach Ansicht ihrer Fraktion nicht weitergehen. Tendenziös sei es, dass die Verwaltung noch vor der Studie eine Empfehlung ausgegeben habe. Kritik übt sie am Vorgehen, den vierspurigen Ausbau der Nord-Süd-Straße zu empfehlen, während alle ÖV-Maßnahmen entweder mit Fragezeichen versehen oder ganz vergessen würden, wie z. B. die U8 nach Büsnau. In den Augen ihrer Fraktion sei der Auftakt problematisch. Es würden Maßnahmen aufgelistet, die man machen könnte, für die es aber noch keine Studie gebe. Dann sollte auch noch keine Empfehlung ausgesprochen werden. Oder es sei bereits alles modelliert und man könne sagen, welche Auswirkungen ein P+R-Parkhaus auf den ÖPNV habe. Zur Gestaltung merkt sie an, das Parkhaus könne auch als Tiefgarage gebaut werden. Ihre Fraktion nehme es nicht hin, dass die Kapazität des P+R mit der kleinen Studie quasi feststehe. Darüber hinaus erwarte sie für alle Szenarien z. B. eine CO<sub>2</sub>-Bilanz, wie es in der Schweiz üblich sei. Der Gemeinderat stehe in Vaihingen im Wort. Im Synergiepark habe auch ihre Fraktion die Ansiedlungen mit befürwortet und dabei aber ein innovatives Verkehrskonzept in Aussicht gestellt. Aktuell erwarte ihre Fraktion, dass das Konzept mit Zahlen hinterlegt werde, dass z. B. auch die Variante 0 mit einer Monorail zum Flughafen geprüft werde. Für eine Machbarkeitsstudie der Seilbahn z. B. habe die Kapazität des P+R-Parkhauses einen enormen Einfluss auf deren Wirtschaftlichkeit, ebenso ein Nadelöhr auf der Nord-Süd-Straße. Das aktuelle Vorgehen sei nicht zugunsten einer Verschiebung des Modal Split.

Um entscheiden zu können, müssten die verschiedenen Varianten mit allen Faktoren dargestellt werden. Wenn die Verwaltung kein umfassendes innovatives Konzept für eine Mobilität der Zukunft vorlegen könne, müsse man ein Verkehrsinstitut mit einer Modellierung beauftragen. Positiv bewertet sie das gesamte Parkraummanagement im Synergiepark und die Absicht, mit den ansässigen Firmen über das P+R-Parkhaus über eine Nutzung zu sprechen, ebenso die Fahrrad-Achse zum Eiermann-Campus. Auch hinsichtlich der Seilbahn müssten verschiedene Szenarien - Freibad, untere/obere Waldplätze - geprüft werden. Viele Firmen könnten ihren Mitarbeitern keine Alternative zum Auto bieten. Die Stadt nehme so viel Gewerbesteuer ein und sollte doch in der Lage sein, der Wirtschaft eine vernünftige und ökologische Infrastruktur zu bieten. Sie regt diesbezüglich Gespräche mit den Firmen an, auch um Rhythmen zu entzerren. Mit Blick auf die Ansiedlungen von Daimler und Allianz regt sie an, auch das Thema Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes anzusprechen.

Sie plädiert für eine dreispurige Nord-Süd-Straße, in der die mittlere Spur je nach Verkehrsaufkommen belegt werde. Sie bittet um Darstellung der Kosten gegenüber einem vierspurigen Ausbau.

StR Pfeifer (SPD) dankt den Verkehrsplanern, die das Verkehrskonzept unter enormem Erwartungs- und Zeitdruck erstellt hätten. Es handle sich aber zunächst um einen Entwurf, der noch diskutiert - und verändert bzw. ergänzt - werden müsse. Das aktuelle Straßensystem sei nicht nur an seinen Grenzen angekommen, sondern man habe diese bereits überschritten. Zu vielen Zeiten kollabiere der Verkehr. Dies sei eine schallende Ohrfeige für diejenigen, die seinerzeit den Synergiepark entwickelt hätten, ohne die entsprechende verkehrliche Infrastruktur dafür vorzuhalten. Daher komme auch die Sorge der Vaihinger Bürgerschaft angesichts der Ansiedlung von insgesamt 18.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Man müsse diesen Menschen vermitteln, dass sich die Stadt aktiv darum kümmere, die Verkehrsinfrastruktur in einem bestimmten Zeitraum zu verbessern. Dafür zeige der Entwurf seiner Ansicht nach jedoch zu wenige Prioritäten und

Alternativen auf. Um in der Diskussion jedoch bestehen und überzeugen zu können, brauche man Zahlen und Fakten, die bislang nicht vorgelegt worden seien.

Auch ein Zeitplan fehle. Man unterstelle bei vielen Berechnungen, dass die Autobahn ausgebaut sei, doch sei nicht klar, wann damit zu rechnen sei. Auch die Kosten seien noch nicht dargelegt, bislang seien nur 2 Mio. € Planungsmittel erwähnt. Des Weiteren müsse das Konzept auch Hinweise zur Verlängerung der U8 zur Universität bzw. nach Büsnau enthalten. Beim P+R-Parkhaus komme es entscheidend auf dessen Größe an, dazu sage das Konzept aber nichts. Er befürchtet, dass die Bezirksbeiräte dieses Konzept im September zerpflücken, und bittet die Verwaltung, nach Möglichkeit in der Sommerpause noch mehr Daten und Fakten einzufügen, um auf diese Weise mehr Vertrauen in die Umsetzung zu schaffen.

Das Ziel des Konzepts sieht StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) darin, die insbesondere in der Hauptverkehrszeit angespannte Verkehrssituation in Vaihingen zu lösen und die Vaihinger Bürgerschaft vom bestehenden Verkehr zu entlasten. Er zitiert aus der Präambel des Verkehrsentwicklungskonzepts der Stadt für 2030, in der u. a. Klimaschutz, Reduzierung der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe, die Verbesserung des Wohnumfelds für die Bevölkerung durch Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten als Ziele formuliert würden. Diese Ziele würden im vorgelegten Verkehrsstrukturplan nicht erreicht. Seine Fraktionsgemeinschaft habe von Anfang an davor gewarnt, die Ansiedlung so vieler Arbeitsplätze zu beschließen, bevor ein funktionierender Verkehrsstrukturplan vorliege, der nachweise, dass die zusätzliche Belastung bewältigt werden könne. Nun sehe man auch, dass die Bezirksbeiräte mit ihrer Skepsis Recht gehabt hätten. Seite 45 der Vorlage demonstriere die Ergebnisse des Strukturplans und der in der Vergangenheit gefassten Beschlüsse. Im Vergleich zum Bestand gebe es z. B. auf der A8 mit den geplanten ÖV-Maßnahmen 22.100 Kfz/Tag mehr. Auch auf allen anderen Straßen nehme der Kfz-Verkehr zu. Doch eine Veränderung des Modal Split bedeute, den Verkehr vom Auto auf Fahrrad, Fußgänger und ÖPNV zu verlagern. Das sei im Konzept nirgends der Fall. Die einzige Möglichkeit einer Entlastung bestehe nun nur noch darin, das Projekt Eiermann-Campus zu stoppen, da dieses noch nicht genehmigt sei. Die vorgesehene Studie müsse also auch prüfen, wie der MIV reduziert werden könne, und die unterschiedlichen Folgen aufzeigen. Seiner Fraktionsgemeinschaft gehe es weniger darum, dass die Mitarbeiter schneller an ihren Arbeitsplatz gelangten, als vielmehr darum, die Vaihinger Bürgerschaft zu entlasten. Man brauche keinen Straßenneubau, sondern den Rückbau von Straßen. Neue Straßen führten immer zu neuem Verkehr.

Auch die Vaihinger Bürger sollten zu ihren Arbeitsplätzen hin und auch wieder weg kommen, betont StR Zeeb (FW). Die Verwaltung habe sich Mühe gegeben, das komplexe Thema anzugehen. Eine Möglichkeit sei ausgearbeitet worden, aber es gebe sicher noch Alternativen, die weiterverfolgt werden könnten. Man müsse auch die Zeitpläne und die Abhängigkeiten davon berücksichtigen. Er schließt sich StR Pfeifer mit der Forderung nach mehr Daten und Fakten an, um in den Bezirksbeiräten und vor der Bevölkerung nicht ohne Argumente dazustehen. Seiner Ansicht nach seien die 2 Mio. € Planungsmittel dazu da, die aufgeworfenen Fragen zu beantworten und Prioritäten zu setzen. Als hilfreich würde er auch ein Statement des Oberbürgermeisters ansehen.

Nach Ansicht von StR Brett (AfD) existiert in Vaihingen bereits ein Verkehrskollaps, zumindest an vielen Stunden am Tag. Angesichts der großen Chance, dass dort 18.000 neue Arbeitsplätze entstünden, müsse man alle Verkehrsmittel ausbauen - nach dem Grundsatz "viel hilft viel". Das P+R-Parkhaus müsse groß dimensioniert - gerne auch

als Tiefgarage - werden und in erster Linie seinen Zweck erfüllen. Vielleicht könne man auch die Firmen an den Kosten beteiligen. Die Verwaltung sei gut beraten, die Planungsmittel in Höhe von 2 Mio. € bald auszugeben, damit das gute Konzept noch mit Daten unterfüttert werden könne.

StR Conz (FDP) entnimmt der Tabelle auf Seite 45 der Vorlage andere Zahlen als StR Pantisano. So werde z. B. die A831- Hauptstraße - Heerstraße um 6.400 Kfz/Tag entlastet, die Nobelstraße um 2.800, der Vaihinger Markt um 9.700. Diese Auflistung zeige, dass das Konzept für die Vaihinger Bürgerschaft eine deutliche Verkehrsentslastung bringe. Aus diesem Grund sei der Ausbau der Nord-Süd-Straße schon seit Jahren dringend überfällig. Nach Ansicht seiner Gruppierung komme der Ausbau des ÖPNV nicht zu kurz. Er begrüßt den Bau eines P+R-Parkhauses, denn grundsätzlich gebe es davon zu wenige. Schließlich merkt er noch an, dass viele der aufgeworfenen Fragen nur durch eine vertiefte Planung beantwortet werden könnten. Dazu müssten die Planungsmittel in die grüne Liste aufgenommen werden.

StR Dr. Schertlen (STd) erklärt, die Vorhaben der Allianz und auf dem Eiermann-Campus habe er bislang abgelehnt, eben weil kein tragfähiges Verkehrskonzept vorliege. Das nun Präsentierte sei aber einseitig, danach kämen die meisten Leute aus der Innenstadt bzw. der Gemarkung Stuttgart. Doch ziehe dieses an der Autobahn liegende Gebiet Menschen aus der gesamten Region an, und hier insbesondere aus südlicher Richtung. Dort sei der ÖPNV nicht besonders gut ausgebaut. Wenn man schon ein P+R-Parkhaus plane, dessen Nutzung er bezweifle, da 1 km vor dem Ziel kaum noch jemand umsteige, dann sollte daraus auch ein Park- und Mitfahrhaus werden. Die Firmen hätten ja ein Mobilitätsmanagement angekündigt, und so könnten sich die Mitarbeiter verabreden, ohne lange auf eine Bahn warten zu müssen. Wie StRin Deparnay-Grunenberg hielte auch er es für vernünftig, den Beginn der Arbeitszeiten - auch des Schulunterrichts - zeitlich zu entzerren. Dies käme sowohl dem Autoverkehr als auch dem ÖPNV zugute. Hier müsse man mit den Firmen sprechen. Diese hätten ja angekündigt, mehr Homeoffice einsetzen zu wollen.

Die Radwegeverbindungen müssten gestärkt werden. Dazu enthalte die Vorlage zu wenig. Sorge bereite ihm, dass am Freibad eine wichtige und stark frequentierte Radwegverbindung - Möhringen - Fasanenhof - Leinfelden - beschädigt würde, indem sie als Zufahrt zum Parkhaus gedacht sein könnte. Dies dürfe auf keinen Fall passieren.

Wenn man schon über eine Seilbahn bis zum Flughafen nachdenke, sollte man auch das Thema Monorail aufgreifen und dies prüfen. Eventuell sollte man auch über einen Teilring mit Stadtbahnen um Stuttgart herum nachdenken. Dieser könne in Hedelfingen beginnen und über Heumaden, Asemwald, Möhringen bis Vaihingen führen als Südost-ring. Für eine fundierte Analyse seien fundierte Daten erforderlich, die man auch bei Google kaufen könne. Dort gebe es Bewegungsprofile, sodass man eine Quell-Ziel-Analyse machen könne, auf deren Basis man abschätzen könne, welche Verkehrsträger genutzt werden könnten und welche genutzt würden. Daraus könne man ersehen, wo welche Planung sinnvoll wäre. Die Universität Stuttgart habe einen Film über 24 Stunden/Tag, in dem zu jedem Bewegungspunkt dessen Start und Ziel dokumentiert würden.

BM Pätzold fasst zusammen, aktuell liege die Untersuchung mit einem Grobkonzept, das in so kurzer Zeit habe erstellt werden können, mit der Betrachtung des gesamten Verkehrsraums Vaihingen und mit Empfehlungen - u. a. auch der, die Verlängerung der

U8 in Richtung Vaihingen-West und Büsnau in einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen. Ebenfalls müssten der Flächenverbrauch, die Umsetzungsmöglichkeit und auch der Zeitbedarf für die Planungsprozesse untersucht werden, des Weiteren die benötigten Planungsinstrumente. Man müsse festlegen, welche Maßnahmen man schnell umsetzen könne, welche mittelfristig etc. Für die vertiefte Planung brauche man die 2 Mio. €. Das P+R-Parkhaus sei mit 1.200 Plätzen vorgesehen. Man benötige eine Visualisierung, um festzustellen, wie hoch und wie tief man bauen könne. Schnell umsetzen könne man z. B. die Empfehlung, einen Gelenkbus im 10 Minuten-Takt über die oberen Waldplätze zum Eiermann-Campus einzurichten.

Die Verwaltung bemühe sich um die Aufsiedlung. Es müssten Prioritäten gesetzt werden, wo Wohnungen gebaut werden sollten.

Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement sei bereits begonnen worden. Die Stadt habe den Firmen in einem Gespräch hierzu Möglichkeiten dargestellt. Aber selbst wenn man einen verbesserten Modal Split ansetze, werde sich zeigen, dass bei einer Zunahme der Arbeitsplätze und Einwohner bei allen Verkehrsmitteln eine Kapazitätserweiterung notwendig werde. Diese müsse stufenweise erfolgen. Ziel der Verwaltung sei, die alternativen Verkehrsmittel ÖPNV, Radverkehr und auch die Seilbahn zu untersuchen. Auch der Flughafen müsse einbezogen werden.

Mit dem RP sei die Verwaltung in Bezug auf Planfeststellungsverfahren, Ausbau der A8 etc. ebenfalls im Gespräch. Nun wolle man auf dem vorgelegten Verkehrskonzept, für dessen schnelle Erarbeitung er der Verkehrsabteilung nochmals danke, aufbauen und das Thema weiterentwickeln.

StRin Deparnay-Grunenberg bittet, den Antrag zur Abstimmung zu stellen. Sie ergänzt, dass das KIT in seinem Projekt den gesamten Stadtbezirk Vaihingen modelliere. An dieser Stelle merkt BM Pätzold an, die im Antrag aufgeworfenen Fragen entsprächen denen, die auch die Verwaltung im weiteren Verfahren beantwortet haben wolle. Im Ausschuss habe sich niemand gegen diese vertiefte Untersuchung ausgesprochen.

StR Sauer bekräftigt, der Antrag sei auch ein weiteres Argument dafür, die Planungsmittel zu bekommen. Deshalb sollten diese Mittel bereits in der grünen Liste enthalten sein. Dies sei ein klarer Auftrag des Ausschusses an die Verwaltungsspitze. Hier betont StRin Deparnay-Grunenberg, dass von den 2 Mio. € nicht 1,5 nur für die Nord-Süd-Straße verplant werden dürften. BM Pätzold erklärt, damit sei der ganze Korridor gemeint, in dem sich sowohl die Nord-Süd-Straße als auch eine von der Verwaltung vorgeschlagene Radschnellwegeverbindung auf die Fildern, ein P+R-Parkhaus, Knotenpunkte und ÖPNV befänden. StRin Schiener (90/GRÜNE) weist darauf hin, dass dies in der noch folgenden Vorlage anders aufgeschlüsselt sei. BM Pätzold stellt den Fraktionen frei, es in den Haushaltsplanberatungen nochmals anders darzustellen. Er stellt fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt dem Antrag Nr. 223/2017 einmütig zu. Von der GR Drs 551/2017 hat der Ausschuss Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Sabbagh / pö

Zur Beurkundung

Sabbagh / pö

## Verteiler:

- I. Referat StU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)  
Amt für Umweltschutz
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)  
Amt für Liegenschaften und Wohnen (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  6. BezÄ Mö, Vai
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN