



Niederschrift

11. Plenarsitzung des Gemeinderates

30. Juni 2020, 15:30 Uhr

öffentlich

Gartenhalle, Kongresszentrum

Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

6.

Punkt 4 der Tagesordnung: Ticketfreier ÖPNV

Vorlage: 2020/0276

dazu:

Erstellung eines Konzepts für den ticketfreien ÖPNV

Antrag: DIE LINKE.

Vorlage: 2019/1079

Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler

Antrag: DIE LINKE.

Vorlage: 2029/0902

Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler

Änderungsantrag: KAL/Die PARTEI

Vorlage: 2019/1022

Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler

Änderungsantrag: GRÜNE

Vorlage: 2019/1032

Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler

Änderungsantrag: FW|FÜR

Beschluss:

Der Gemeinderat nimmt den Sachstand zur Kenntnis

Abstimmungsergebnis:

Beschlussvorlage: Kenntnisnahme

Anträge: Kenntnisnahme von den Stellungnahmen der Verwaltung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 4 zur Behandlung auf, verweist auf die vorliegenden Stellungnahmen der Verwaltung sowie die Vorberatung im Hauptausschuss:

Zur Einführung möchte ich gerne noch einmal darauf hinweisen, dass wir dazu im Hauptausschuss schon eine sehr intensive Diskussion hatten, dass wir festgestellt haben, dass sich der ÖPNV 2019 gerade in Karlsruhe wieder in einem deutlichen Aufwuchs der Fahrgastzahlen bewegt hat, dann aber durch die Corona-Krise ziemlich ausgebremst worden ist. Bis zu 80 % sind die Fahrgastzahlen eingebrochen und auch die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen. Nur dank eines Rettungsschirms, der über den ÖPNV aufgespannt wurde, können zumindest die bisherigen Ausfälle möglicherweise ausgeglichen werden. Wir haben aber auch erfahren, dass es je nach Prognose noch Monate bis Jahre dauern kann, bis sich der ÖPNV von dieser Delle wieder erholt. Für die nachhaltige Verkehrswende ist er dennoch ein ganz wichtiger Aspekt. Das Land Baden-Württemberg hat auch das Ziel ausgegeben, die Nutzerinnen- und Nutzerzahlen des ÖPNV in den nächsten Jahren verdoppeln zu wollen.

Jetzt gibt es eine ganze Reihe von Anträgen, die sich mit dem Thema Kostenreduzierter ÖPNV, der Einführung eines 365-Euro-Tickets oder einem gar gänzlich kostenlosen ÖPNV für verschiedenen Kundensegmente befassen. Wir haben dazu eine Beratungsagentur beauftragt, civity, die uns im Hauptausschuss dazu berichtet hat. Auch, wenn man die anderen Städte hinzuzieht, die es mit solchen Projekten schon gibt, stellt man fest, dass es keinen signifikanten Zusammenhang zwischen einer Preisabsenkung und der Entwicklung der Fahrgastzahlen gab. Es gab natürlich einen Zusammenhang, aber auch nur dort, wo zusätzlich noch andere Maßnahmen in die Qualitätssteigerung beziehungsweise auch in die Reduzierung des öffentlichen Parkraums gesteckt wurden. Es gibt auch keinen signifikanten Zusammenhang zwischen einer Preisabsenkung und einer besseren Entwicklung im Modal Split. Die Absenkung von Jahreskartenpreisen führen damit in der Summe auch nicht zu einer Gegenfinanzierung durch die gestiegene Nachfrage. Das ist wirtschaftlich vor allem unser größtes Problem. Insofern ist die Empfehlung von civity ganz klar, dass, bevor man in eine Kostenreduzierung für den Kunden geht, man eher in eine Qualitätssteigerung für den Kunden im ÖPNV investieren sollte. Schon durch die Kombilösung und vieles, was wir ansonsten noch vor der Brust haben in diesem Bereich, haben wir diese Entscheidung schon im Grundsatz vor vielen Jahren getroffen und bewegen uns auch ganz konsequent voran.

Wichtig ist vielleicht auch noch einmal die Erkenntnis, dass der KVV schon heute im bundesweiten Vergleich zu den günstigeren Tarifverbünden gehört, dass die Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus weiter angespannt ist, und dass wir insbesondere auch für die Erneuerung der Infrastruktur und auch das rollende Material neben den zusätzlichen Kosten durch die Kombilösung in den nächsten Jahren in erhebliche zusätzliche Defizite laufen. Auch deutlich ist, sollte die Stadt Karlsruhe für sich selber Tarifiereduzierungen beschließen, das dann über einen gestiegenen Zuschuss in dieses System ausgeglichen werden müsste. Sie wissen schon seit einiger Zeit, dass wir große Mühe haben, über die Querfinanzierung unser Defizit, das vor allem bei den VBK entsteht, auszugleichen.

Jetzt gibt es eine ganze Reihe Anträgen zu diesen Themen. Wir haben im Hauptausschuss festgestellt, dass die sich im Wesentlichen auf zwei Dinge fokussieren. Da sind Anträge, die Veränderungen in der Tarifstruktur und in dem Tarifsysteem begehren. Da hatten wir gemeinsam besprochen, dass es sinnvoll ist, die auf der KVV-Ebene noch einmal in die Diskussion zu bringen und vor allem in die dort angedachte Tarifstrukturreform, die wir gerade vorbereiten. Das Thema Home-Zone ist als alternatives Tarifmodell zu der Wabenstruktur eine ganz gewichtige und auch sehr zukunftssträchtige Idee. Im Rahmen der Home-Zone-Gestaltung kann ich auch für bestimmte Nutzergruppen andere Strukturen einführen. Ein anderer Teil der Anträge hat eher

einen sozialpolitischen Aspekt, nämlich, wie kann ich für bestimmte Gruppen, entweder jüngere oder sozial schwächere Personengruppen, den ÖPNV günstiger oder möglicherweise auch umsonst machen. Das sind Dinge, die erst einmal an der Tarifstruktur nichts ändern, sondern die quasi über die Stadt einen finanziellen Ausgleich darstellen müssten, damit man das im Karlsruher Pass oder in irgendwelchen anderen Strukturen diesen entsprechenden Gruppen zur Verfügung stellt. Da hatten wir festgestellt, dass das alles mit deutlichem zusätzlichem Geldaufwand verbunden ist und deswegen eigentlich im Rahmen der Haushaltsberatungen miteinander diskutiert und auch gegebenenfalls zur Abstimmung gebracht werden müsste, so dass unsere Empfehlung von Seiten der Verwaltung - aber ich glaube, es deckt auch vieles der Diskussion im Hauptausschuss - so zusammenfassend ist, dass wir uns weiter beim Land und beim Bund für mehr Investitionen und mehr Mittel öffentlicher Hand von diesen Ebenen in den ÖPNV engagieren sollten, und dass wir auch einen gesetzlichen Rahmen brauchen, um über Themen wie Nahverkehrsabgabe oder Citymaut noch die Drittnutzerfinanzierung zu erschließen. Dann Zweitens, dass wir im Rahmen des Home-Zone-Modells auch noch andere Tarifstrukturvorstellungen miteinander auf der Ebene der Region, nämlich im KVV, diskutieren sollten. Und Drittens, dass alle Themen, die etwas mit Sozialpolitik an der Schnittstelle ÖPNV zu haben, während der Haushaltsberatungen im Herbst aufzurufen sind, weil sie unmittelbar etwas mit der Haushaltsaufstellung der Stadt Karlsruhe zu tun haben.

Mit dieser Zusammenfassung und Empfehlung treten wir in die Beratung ein.

Stadtrat Löffler (GRÜNE): Sie haben gerade schon sehr viel vorweggenommen. Die Vielzahl der Anträge, die zu einem kostenlosen ÖPNV oder zu deutlichen Preisreduktionen eingebracht wurden, schon weit vor der Corona-Krise und den damit verbundenen finanziellen Auswirkungen, zeigen, welche Herausforderungen wir in der Finanzierung des ÖPNV haben. Es geht in der ganzen Debatte nicht nur darum, die Preise deutlich zu reduzieren für bestimmte Segmente, bestimmte soziale Gruppen oder auch für alle, sondern wir müssen gleichzeitig immer darüber sprechen, wie wir weitere Finanzierungsmodelle aufbauen können. Denn sonst kommen wir mit den Defiziten, die wir jetzt schon haben und die wir auch zukünftig insbesondere durch die Kombilösung noch erwarten werden, auf keinen grünen Zweig. Es ist eindeutig, dass wir diese zusätzlichen Einnahmen brauchen. Ob diese nun Citymaut heißen oder Nahverkehrsabgabe und wie diese konkret ausgestaltet werden, da sind wir gespannt. Da sind wir aber auch genau hier wieder gefragt zu diskutieren, wie wir die Allgemeinheit noch miteinbeziehen wollen in die Finanzierung. Denn die Kosten des ÖPNV dürfen aus unserer Sicht nicht nur von den Nutzerinnen und Nutzern getragen werden, denn die Allgemeinheit profitiert enorm davon, wenn viele Menschen Bus und Bahn fahren. Da können wir anfangen bei den Umweltauswirkungen, die reduziert werden. Aber selbst diejenigen, die gerne Auto fahren, freuen sich, wenn viele andere Bahn fahren. Denn wenn es niemand machen würde, dann würden wir alle tagtäglich im Stau stehen. Unser Verkehrssystem wäre dafür überhaupt nicht ausgelegt und wird es auch nie sein.

Für die ganzen allgemeinen Fragestellungen bezüglich der Tarife innerhalb des KVV sehen wir es ebenfalls so, dass die im gesamten Verbund geregelt werden, das heißt, ob es ein kostenloser ÖPNV sei, ob es ein 365-Euro-Ticket ist, das soll und muss innerhalb des Verbundes gelöst werden, damit wir keine Karlsruher Sonderlösung entwickeln, die dann an der Stadtgrenze extreme Brüche hervorruft und eher unfaire Verhältnisse zwischen Karlsruhe und den Nachbargemeinden bewirken würde.

Sämtliche Anträge, die wir gestellt haben als GRÜNE-Fraktion, unter anderem eine Anpassung bei der Scool-Card, bei den Zuschüsse für die Scool-Card und auch für den kostenlosen ÖPNV für Karlsruher Pass-Inhaberinnen und -Inhaber werden wir auf jeden Fall noch in den Haushaltsberatungen einbringen und dort erneut diskutieren.

Stadtrat Maier (CDU): Ich werde jetzt nicht, wie der Kollege, eine Grundsatzdebatte entfachen. Sie haben schon das eine oder andere ausgeführt, Herr Oberbürgermeister. Ich werde lediglich kurz zu dem zugrundeliegenden Vorschlag und den entsprechenden Anträgen unsere Meinung abgeben.

Tarif und Tarifänderungen sind hochkomplexe Gebilde. Jede einseitige Beeinflussung bringt dieses hochkomplexe Gefüge durcheinander. Bei ohnehin – auch das ist schon angesprochen worden – defizitärem Angebot im öffentlichen Nahverkehr brauche ich hier hoffentlich niemandem zu erklären, was für Auswirkungen dann Mehrkosten haben. Wir als Stadt Karlsruhe sind die Hauptstadt, das Oberzentrum der TechnologieRegion. Wir sind auch einer von vielen im KVV. Dieser KVV ist ein Erfolgsrezept. Wir müssen auf jeden Fall hier in der Region eng zusammenarbeiten und uns vernetzen. Von daher darf es dort, wie der Kollege angesprochen hat, keine Brüche geben. Auch das sehe ich so. Soziale Härten werden ohnehin auf andere Weise abgefedert. Deshalb lehnen wir die gestellten Anträge in Gänze ab.

Stadträtin Uysal (SPD): Die Möglichkeit, verbilligte oder kostenfreie Nahverkehrsticket anzubieten, war oftmals ein Thema bei uns im Hause. Um auf einer sicheren Grundlage diskutieren zu können, haben wir seitens der Verwaltung eine Beratungsfirma beauftragt. Nun liegen die Ergebnisse vor. Mit großer Erleichterung haben wir die Ergebnisse gelesen, weil diese genau unserer Überzeugung entsprechen, dass nämlich die Tarifgestaltung keinen großen Einfluss auf die Verbesserung der ÖPNV-Akzeptanz hat.

Wie bereits in den letzten Wortbeiträgen meinerseits erwähnt, sind für den Erfolg des ÖPNV neben dem Preis die Verbindungen, der Takt, der Komfort und die Verlässlichkeit mindestens genauso entscheidend. Wir sollten jetzt nicht nur auf Tarifmaßnahmen pochen, um Nutzer für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Viel mehr sollten wir ein schlüssiges Gesamtkonzept für unsere Bürgerinnen und Bürger verabschieden, das Stichworte wie In-frastruktur, Teilhabe, Verlässlichkeit und Sicherheit beinhaltet, damit wir hier, liebe Kolleginnen und Kollegen, die richtigen Weichen stellen können. Die gewünschte Verkehrswende gelingt nur mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots und der Regulierung des Pkw-Verkehrs. Das haben auch die Verkehrswissenschaftler eindeutig bestätigt. Die plädieren dafür, die Qualität der Angebote deutlich zu steigern. Wenn die Summe der Alternativen besser ist, dann kann auch das Auto ersetzt werden.

Deswegen möchten wir und sollten wir auf ein schlüssiges Gesamtkonzept aufbauen und in den Ausbau des ÖPNV-Angebots investieren. Auch finden wir die geplante Home-Zone des KVV ein guter nächster Schritt für die Gesamtkonzeption. Die vorgeschlagenen Anträge können daher nur eine sozialpolitische Dimension haben. Angesichts der Haushaltslage können wir dieser Richtung nicht folgen, sehen aber punktuelle Bedarfe. Sie haben es richtig erwähnt, Herr Oberbürgermeister, das werden wir alles auch im Haushalt gemeinsam diskutieren und hoffentlich auch gute und richtige Lösungen für unsere Bürgerinnen und Bürger erreichen.

Stadtrat Jooß (FDP): Kostenermäßigungen bei den Tickets allein machen es nicht. Die Vorrednerin hat es schon deutlich gesagt. Wir müssen die Attraktivität steigern. Pünktlichkeit war schon immer ein Thema bei den Verkehrsbetrieben. Das ist wesentlich wichtiger, als die Ticketreduzierung.

Wir hängen in einem komplexen System mit KVV, VBK und AVG. Wir müssen schauen, dass wir dort auch die Preise in etwa stabil halten, vor allen Dingen keine Kostensteigerungen, sondern Kostensenkungen. Aber das kann nur passieren, wenn man attraktiv ist und wenn man kooperiert, wie bei der KVV, mit dem Umland. Nur so kommen wir weiter. Wir sind auch dafür, dass wir die Haushaltsberatungen abwarten können. Die Kolleginnen und Kollegen, die in den Aufsichtsräten sitzen bei der VBK, wissen genau, wie die Situation dort ist. Das Defizit steigt jährlich. Corona tut noch das Nötige dazu. Wir wollen abwarten, wie die Haushaltsberatungen ausgehen und wollen dort Entscheidungen treffen. Ein Gesamtkonzept ist natürlich wichtig. Wir wollen natürlich auch, dass Bund und Land dabei sind. Denn wir können das mit der Kommune nicht alleine schultern.

Stadtrat Cramer (KAL/Die PARTEI): Wir können heute keine Tarifstruktur verändern. Das muss im KVV gemacht werden. Alle, die in den letzten Jahren immer wieder solche Initiativen in den KVV-Aufsichtsrat getragen haben, wissen – so wird es auch in Zukunft sein –, dass die Stadt Karlsruhe mit ihren Vertretern dort keine Mehrheit hat, und dass damit keine Chance besteht, dass sich die Tarifstruktur im KVV verändern wird. Von daher hat auch meine Fraktion einen anderen Ansatz unseres Antrags gemacht, nämlich den einer sozialen Hilfe. Wir wollen, dass zum Beispiel Inhabern des Kinderpasses, Inhabern des Karlsruher Passes, aber auch anderen sozial schwachen Menschen in der Stadt geholfen wird mit günstigeren oder kostenlosen Tickets. Das werden wir sehen, wenn es konkret diskutiert und abgestimmt wird. Denn wir werden unser Anliegen in die Haushaltsberatungen miteinbringen. Dann wird man sehen, welche Mehrheiten sich dort ergeben werden.

Stadtrat Schnell (AfD): Die finanzielle Lage der Stadt Karlsruhe sowie insbesondere der Verkehrsbetriebe, in deren Aufsichtsrat sämtliche Fraktionen vertreten sind, sollte allen Gemeinderäten wohlbekannt sein. Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverantwortlich, einen kostenfreien ÖPNV selbst für einzelne Bevölkerungsgruppen auch nur vorzuschlagen und nichts als billiger Populismus. Hinzu kommt die Verwerfung bei der Tarifierung im Bereich des KVV, die solche Sonderlösungen für das Stadtgebiet hervorrufen würden.

Noch eines zum Antrag von FW|FÜR. Die ScoolCard stellt bereits heute das mit Abstand am Stärksten subventionierte Tarifangebot des KVV dar. Die Einführung einer vergünstigten ScoolCard mit reduziertem Geltungsbereich würde zu einer Verringerung der Fahrgeldeinnahmen beitragen, ohne dass sich der Produktionsaufwand in der morgendlichen Verkehrsspitze auch nur um einen Euro reduzieren würde. Die zusätzlichen Fahrten, die Schüler dagegen außerhalb ihrer werktägigen Schulwege mit der jetzigen ScoolCard nachmittags, abends oder am Wochenende zu Zielen jenseits des Stadtgebiets unternehmen, bedeuten für das Verkehrsunternehmen dagegen keinerlei zusätzlichen Aufwand zu den ohnehin zu diesen Zeiten zu erbringenden Verkehrsleistungen. Diesen Zusatznutzen gegenüber einer reinen Zeitkarte für den Schulweg können die Verkehrsbetriebe somit en passant kostenneutral den Schülern anbieten. In der Konsequenz dieser Ausführung und der Stellungnahme der Stadt, lehnen wir daher sämtliche gestellten Anträge zu diesem Tagesordnungspunkt ab.

Stadtrat Bimmerle (DIE LINKE.): Die Studie ist unter anderem entstanden aufgrund der Anträge unserer Fraktion. Wir begrüßen, dass wir eine so detaillierte Studie bekommen haben, bleiben aber auch trotz dieser Studie weiter bei unserer Position, dass ein ticketfreier ÖPNV für bestimmte gesellschaftliche Gruppen und als generelles politisches Ziel weiterhin notwendig ist. Wir werden uns deshalb selbstverständlich im Haus als zentrales politisches Thema dafür einsetzen.

Sie haben vieles schon richtig erwähnt. Der Qualitätsausbau ist einer der wesentlichen entscheidenden Faktoren dafür. Da sehen wir weiter in der Stadt enormes Potential auch in der Zukunft. Wir sind selbstverständlich alle in der Verantwortung, im nächsten Haushalt die Investitionen dafür zur Verfügung zu stellen. Das ist dann ein ganz zentraler Punkt, sei es in der Taktung des ÖPNVs, sei es der Streckenausbau, sei es der Nachtverkehr von Montag bis Donnerstag. Da gibt es sicher viele Punkte, an denen wir arbeiten können.

Der zweite große Themenkomplex wird leider – das war auch in der Diskussion im Ausschuss eine Erkenntnis – immer wieder unter den Tisch fallen gelassen. Das ist die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr schrittweise aus dieser Stadt zu verdrängen. Auch dafür stehen wir als LINKE. Wir haben zahlreiche Anträge, auch interfraktionell, in den vergangenen Monaten dazu eingereicht, angefangen bei einer aktiveren Parkraumbewirtschaftung und endend heute mit einem autofreien Sonntag in der Innenstadt.

Was uns wichtig ist und was leider diese Studie nicht betrachtet, ist der Effekt von einem ticketfreien ÖPNV auf Menschen mit geringem Einkommen. Wenn wir einmal andere wissenschaftliche Studien zurate ziehen, wie beispielsweise die Studien, die über die estnische Hauptstadt Tallinn verfasst wurden, dann ist gerade dort ein Effekt festzustellen, nämlich, dass Menschen mit wenig Einkommen zum Beispiel über ein Fünftel mehr den Nahverkehr genutzt haben als davor. Das ist für uns auch ein wesentlicher Antrieb für unsere Forderungen. Denn es geht nicht nur um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens in der Stadt, wie wir es vor allem bei Menschen mit geringem Einkommen erreichen würden, sondern es geht um eine soziale bildungspolitische Perspektive, nämlich dass das Bildungssystem für alle kostenfrei ist, dass der Schulweg und auch das Freizeitangebot für alle kostenfrei nutzbar ist. Das ist ein ganz wesentlicher Grundpfeiler, wie wir ein sozial gerechteres Bildungssystem verwirklichen können.

Der zweite wichtige Punkt hat noch eine ganz andere Perspektive. Es geht darum, das Recht auf Mobilität aus sozial unökologischer Sicht für alle zu verwirklichen, für jedes einzelne Kind, für jede einzelne Person. Dafür ist ein ÖPNV dementsprechend notwendig und sind auch Preisreduzierungen ein ganz wichtiges Instrument als sozialpolitische Maßnahme. Natürlich bleiben die Finanzen ein wichtiges Thema. Da können die Kollegen der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion auf ihre Landesregierung Druck machen, um eine kommunale Nahverkehrsabgabe einzuführen.

Ich komme zum Schluss. Wir sind deshalb als LINKE. gerne Teil des Bündnisses Kostenloser ÖPNV für Jugendliche, das wir gerne unterstützen und dementsprechend in den nächsten Monaten Unterschriften sammeln werden und weiter für dieses Thema auch im nächsten Haushalt eintreten.

Stadtrat Kalmbach (FW|FÜR): Wir haben es nicht gewusst. Bis vor kurzem waren wir der Meinung, wir machen es so wie in Wien, wir machen es so wie anderswo, wo man tolle Zahlen gehört hat. Wir dachten, wir übertragen das einfach, und dann gelingt die Verkehrswende. Die

Fahrgastzahlen werden exorbitant steigen. So haben wir jetzt erfahren, dass es – wissenschaftlich wohlgemerkt – so nicht geht. Deswegen muss ich sagen, dass für uns damit die meisten Anträge obsolet sind und gar nicht gestellt werden müssen. Wir müssen schauen, dass wir eine sehr gute Qualität haben und dass wir darauf achten.

Zu unserem Antrag: Wir können auf den Antrag gerne verzichten, wenn diese Home-Zone tatsächlich garantiert, dass wir ein Modell haben, dass Schüler die günstigere Variante wählen können. Dann stelle ich noch eine Knackfrage, die mir noch keiner beantwortet hat. Die Frage lautet, wie können minderjährige Kinder, die noch nicht geschäftsfähig sind, eine Home-Zone-Karte erwerben? Wenn Sie das gelöst haben, können wir näher darüber sprechen.

Der Vorsitzende: Die letzte Frage können wir noch einmal in einem gemeinsamen kleinen Arbeitsgespräch klären. Dann können Sie Ihren Antrag immer wieder aus der Tasche ziehen und uns damit konfrontieren. Desgleichen ist schon angekündigt worden, bestimmte Antragsbegehren während der Haushaltsberatungen noch einmal aufzurufen. Damit können wir dann soweit diesen Tagesordnungspunkt abschließen. Es handelt sich von Seiten der Verwaltung um eine Informationsvorlage. Von Ihren Anträgen her haben wir alles Nötige dazu diskutiert.

Insgesamt darf ich mich für die sehr konstruktive lange Diskussion bedanken. Es wird auch nicht die letzte Diskussion zu diesem Thema sein. Denn das ganze Thema Finanzierung und Attraktivierung des ÖPNV ist gerade auch durch die Corona-Krise noch einmal zu einer echten Herausforderung geworden für die nächsten Jahre und wird uns spätestens im Haushalt mit oder ohne Ihre Anträge heftig beschäftigen. Aber mit Ihren Anträgen dann natürlich noch ein bisschen intensiver.

Damit kann ich den Tagesordnungspunkt 4 mit Ihrem Einverständnis als abgeschlossen betrachten.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
15. Juli 2020