

Positionspapier / Stellungnahme

der österreichischen Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft zur Evaluierung der Flugabgabe durch IHS

Die österreichische Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft setzt sich für die
sofortige **Abschaffung der Flugabgabe** ein und
regt eine **rasche Änderung der aktuellen Gesetzeslage** an.



1. Vorbemerkungen

Die Flugabgabe wurde in Österreich 2011 als Abgabe für alle von österreichischen Flughäfen abfliegenden Passagieren eingeführt und es zeigt sich auch nach den Evaluierungen:

Die Flugabgabe **schadet dem Standort** und **kostet Arbeitsplätze**. **Zudem wird in der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung deutlich, dass eine Abschaffung mehr budgetäre Effekte wie eine Beibehaltung bringt.**

Die Einführung der Flugabgabe erfolgte nach der Implementierung der Luftverkehrssteuer in Deutschland. Es wäre bereits eine **Stärkung des Standorts** gewesen, hätte Österreich **keine Flugabgabe** eingeführt – also den Status Quo einfach beibehalten. Der österreichische Wirtschaftsstandort hätte dadurch an Attraktivität gewonnen und die österreichischen Flughäfen hätten durch die Zugehörigkeit von Austrian Airlines zur Lufthansa-Gruppe profitieren können (AUA leistet rund ein Drittel der rund 100 Millionen Euro schweren Flugabgabe).

Die Flugabgabe ist eine **Belastung für die österreichische Luftverkehrswirtschaft** generell. Die **Flughäfen** leiden darunter, dass Fluglinien die Abgabe in ihre Gesamtkalkulation bei der Entscheidung für oder gegen eine Destination einbeziehen. **Fluglinien** können aufgrund des starken Wettbewerbs die Kosten nur sehr eingeschränkt an Kunden weitergeben und leiden unter Gewinneinbußen. In diesem **Wettbewerb ist Österreich nun einfach teurer.**

Beispiele:

- **Negative Verkehrsentwicklung auf den Flughäfen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg.**
- **Wachstum am Flughafen Bratislava (BTS): Im Unterschied zu Österreich unterstützt die slowakische Regierung** den Flughafen und Wirtschaftsstandort Bratislava. In BTS wird keine Flugabgabe eingehoben.
 - Ryanair kündigte im November 2014 den Standort Bratislava ab März 2015 als neue Basis für Europastrecken zu etablieren.
 - Die Niki Luftfahrt GmbH hat im Dezember 2014 angekündigt, ab April 2015 in Wien Flüge zu streichen und ab Bratislava Rotationen nach Brüssel und Palma anzubieten (Slowakei übernimmt ab Juli 2016 den EU-Ratsvorsitz).
 - Zudem kündigte der Low Cost Carrier Fly Dubai Mitte November 2014 Verbindungen von Bratislava nach Dubai an (im Dezember 2x wöchentlich, ab Jänner 3x wöchentlich).
 - In den kommenden Wochen wollen weitere Fluglinien neue Destinationen ab Bratislava bekannt geben.

Unter der Flugabgabe und den daraus folgenden negativen Entwicklungen leidet in der Folge nicht nur die österreichische Luftverkehrswirtschaft sondern die gesamte Tourismuswirtschaft, die in Österreich eine wichtige volkswirtschaftliche Rolle spielt.

Im Juni 2013 hat eine **Umfrage** des Marktforschungsinstitut GfK Austria unter 1.000 ÖsterreicherInnen ergeben, dass eine klare Mehrheit von knapp **60 Prozent** der Bevölkerung **für die Abschaffung dieser „Ticketsteuer“** ist. Lediglich 9 Prozent sind für deren Beibehaltung, der Rest hatte keine klare Meinung.

2. Evaluierungen der Flugabgabe durch IHS 2014 – Kritikpunkte

Wie gesetzlich vorgesehen (FlugAbgG §15) und im Regierungsprogramm festgehalten, wurden nun zum bereits zweiten Mal (2012, 2014) die Auswirkungen der Flugabgabe überprüft und evaluiert. Der Auftrag zur Evaluierung wurde vom BMF entgegen der Anregungen der Stakeholder, ein Institut mit Branchenkenntnissen zu beauftragen und trotz zahlreicher Mängel in der ersten Erhebung, 2014 erneut an das IHS vergeben. Die Evaluierung ist zudem **ohne Konsultation** bzw. Einbeziehung der **Stakeholder der Luftverkehrswirtschaft** erfolgt (entgegen der Zusage des BMF an die WKO).

Erwartungsgemäß ist das Ergebnis ähnlich unpräzise und mangelhaft wie jenes der ersten Evaluierung im Jahr 2012.

Die **Analyse und Schlussfolgerung** der Studie, dass es „keine Anzeichen für einen Rückgang der Passagierzahlen“ und „keine Gefährdung des Wirtschaftsstandortes“ durch die Flugabgabe gebe, muss **entschieden zurückgewiesen** werden.

2.1. Gesetzlicher Auftrag verfehlt

Das FlugAbgG §15 sieht vor, „die Auswirkungen der Einführung des Flugabgabegesetzes auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Einnahmen aus der Flugabgabe“ zu evaluieren. Die vorliegende IHS-Studie **verfehlt dieses Ziel**. Der ökologischen Lenkungswirkung und der Ticketpreisentwicklung eines Carriers wird dagegen viel Bedeutung beigemessen. Die **Auswirkungen und der wirtschaftliche Schaden** für die Stakeholder der Luftverkehrswirtschaft und den Wirtschaftsstandort Österreich werden **ausgeblendet** (bzw. fehlinterpretiert).

2.2. Inkorrekte Zahlen und Fehlinterpretation in Bezug auf Passagierzahlen

2.2.1. Passagierentwicklung am Flughafen Wien

Die Studie verweist auf ein **Passagierwachstum von 60%** im Zeitraum der letzten 13 Jahre in Österreich (IHS Studie, S. 15). Es gilt jedoch die Trendumkehr in den Wachstumsraten seit Einführung der Abgabe zu untersuchen.

Seit Einführung der Flugabgabe wuchs das Passagieraufkommen in VIE lediglich von 21,1 Mio. auf 22 Mio. Passagiere, was **de facto** einer **Stagnation** gleichkommt. Vergangenes Jahr verbuchte der Flughafen Wien einen Rückgang an Passagierzahlen (-0,7%).

Gemäß der Studie verzeichnete der **Flughafen Wien** in den letzten 3 Jahren ein **Gesamtpassagierwachstum** von 12,1% (IHS Studie, S. 2). Dieses Ergebnis kann **nicht nachvollzogen** werden, die Zahlen sind nachweislich unstimmig.

Richtig ist vielmehr, dass das durchschnittliche Passagierwachstum (CAGR) am Flughafen Wien in den letzten drei Jahren +2,1% betrug. Vor Einführung der Flugabgabe wuchsen die Passagierzahlen.

	2011	2012	2013	CAGR in %
2011-2013				
Passagiere VIE	21.106.292	22.165.794	21.999.926	+2,1

Während heimische Carrier wie Austrian Airlines und NIKI, auf die rund 60% des Passagieraufkommens fallen, zuletzt Rückgänge verzeichneten, wächst die Konkurrenz in Wien deutlich (2012-2013: TK +35,1%, EK +5,1%). Doch gerade die home based Carrier generieren Wertschöpfung am Standort und sichern Beschäftigung.

2.2.2. Passagierentwicklung auf den Regionalflughäfen

So wie aus der Studie korrekt hervorgeht, sind die **Regionalflughäfen vom Passagier-rückgang am stärksten betroffen**. Die Flughäfen Linz und Klagenfurt verzeichneten in den letzten 3 Jahren Einbrüche von bis zu -25% (IHS Studie, S. 19).

Die **Schlussfolgerung**, die Flugabgabe habe keine Auswirkungen auf den Standort ist daher **falsch**. Es wird deutlich, dass sich die Studie inkorrekt Zahlen bzw. falscher Schlüsse bedient, um ihre Argumentation zu untermauern.

2.3. Inkorrekte Annahmen bezüglich Umwelt / Lenkungswirkung

In den Erläuterungen zum FlugAbgG werden die Emission klimaschädlicher Stoffe durch die Luftfahrt (Kompensation) und Lenkungswirkung (Wahl anderes Verkehrsmittel) als Argument / Ziel für die Abgabe geführt. **Wesentliche Aussagen der IHS-Studie in diesem Zusammenhang sind nicht korrekt.**

2.3.1. Rückgang an Emissionen durch Effizienzsteigerungen

So gelingt es seit vielen Jahren durch **Effizienzsteigerungen** (v.a. höhere Sitzladefaktoren) bei steigenden Passagierzahlen weniger Flugbewegungen (2010-2013: -9,8% auf allen österreichischen Flughäfen) und somit weniger Emissionen zu generieren.

Österreich zeichnet für über 2% der Gesamtpassagiere in der EU verantwortlich, produziert jedoch nur rd. 0,4% des Treibhausgasausstoßes im Rahmen der zivilen Luftfahrt. Somit ist die **Auswirkung der österreichischen Aviation Industrie vergleichsweise sehr moderat**.

Insbesondere im Langstreckensegment kann der ökologische Lenkungseffekt nicht eintreten: **An Stelle von Langstreckenflügen kann keine ökologische Alternative** geboten werden. Dennoch wurde genau diese Tatsache nicht in der Absenkung der Flugabgabe (2013) berücksichtigt (nur Kurz- und Mittelstrecke wurden geringfügig angepasst während die Belastung auf der Langstrecke unverändert beibehalten wurde).

2.3.2. Doppelbesteuerung durch EU ETS

In den Erläuterungen zum FlugAbgG wird eine Vermeidung von Doppelbesteuerung (bei unionsrechtlichen Vorgaben) verlangt. Diese Doppelbesteuerung besteht bereits heute! Seit 2012 ist die Luftfahrt in das EU-Emissionshandelssystem eingebunden, seit April 2014 werden vom EU ETS alle intra-EEA-Flüge erfasst (Wettbewerbsnachteil für EU-Fluglinien).

Die Flugabgabe ist mit der Einbindung der Luftfahrt in das EU ETS äußerst redundant geworden, unabhängig wie hoch der Preis der Zertifikate ist - wie die IHS-Studie jedoch erkennt. Fluglinien in Österreich, und damit ihre Passagiere, werden für die Kompensation der Emissionen doppelt zur Kasse gebeten.

Die zusätzliche Flugabgabe ist neben dem EU ETS somit gemäß Oxford Economics Studie: „disproportionately **penalising the aviation sector** and diminishing global competitiveness of an industry that punches above its weight in terms of contribution to economic growth“.

2.4. Substitution von Verkehrsträgern / Flughäfen

Gemäß der Studie kann Substitutionsverhalten nur durch Kundenbefragung ermittelt werden. „Ob es zu **Substitutionsverhalten** der Verkehrsteilnehmer aufgrund der Flugabgabe hin zu anderen Verkehrsträgern gekommen ist, **kann ohne spezifische KundInnenbefragungen nicht ermittelt werden**“ (IHS Studie, S. 2).

Tatsache ist jedoch, dass im Falle der Luftfahrtunternehmen in Österreich **zahlreiche Substitute** (wie beispielsweise die Oxford Studie belegt) bestehen, es jedoch **nicht zu der gewünschten (ökologischen) Lenkungswirkung** zu anderen Verkehrsmitteln, sondern zu einer Verlagerung auf andere Airports sowie andere Airlines kommt.

Dies unterstreicht auch die Oxford Studie (S.20): *“The proximity of alternative airports to both Vienna and the other regional airports in Austria makes them obvious candidates for substitution. Likewise, a cut in the ATL (=Flugabgabe) could boost the competitiveness of Innsbruck, Salzburg and Linz airports as alternatives, especially to Munich, as Germany imposes its own ticket tax.”*

- Durch die Flugabgabe haben die österreichischen Flughäfen sowie die homebased carrier, Fluglinien mit Drehkreuz in Österreich einen weiteren **Wettbewerbsnachteil gegenüber den angrenzenden Flughäfen**. Bei Beibehaltung der Flugabgabe wird es jedenfalls zu einer zunehmenden Verschiebung der Passagierflüsse von den österreichischen Flughäfen zu den Flughäfen im angrenzenden Ausland kommen. Davon ist nicht nur Wien mit Bratislava sondern auch Klagenfurt mit Laibach betroffen - ein Trend, der bereits voll eingetreten ist.
- Die Reisedauer Wien-Bratislava beträgt unter 50 min.; Reisekosten Wien-Bratislava betragen unter € 10,-. Die Reisekosten von Wien nach Bratislava betragen für den Passagier somit meist weniger als die Höhe der zu entrichtenden Flugabgabe.

2.5. Weitergabe der Flugabgabe an Kunden / Preisentwicklung

Die IHS Studie erkennt die Grenzen der Möglichkeit, die Kosten an die Kunden weiterzugeben an: *„Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen bedeutet die Flugabgabe **jedenfalls einen zusätzlichen Kostenfaktor** der, abhängig von der Wettbewerbssituation des Marktes und der Nachfrageelastizität, an die Kunden weitergegeben werden kann“* (IHS Studie, S. 1).

Wie die Studie verdeutlicht, sind die Ticketpreise gesunken. Im Falle der in Österreich beheimateten Fluggesellschaften Niki Luftfahrt GmbH und Austrian können die Kosten der Flugabgabe auf Grund des **starken Wettbewerbs** sowie der geringen Marktmacht der beiden Gesellschaften jedoch **nur sehr eingeschränkt überwältigt** werden und wirken sich somit negativ auf die Profitabilität der Unternehmen und damit ihrer Ergebnisse aus.

Die Studie erkennt hier richtig: „So kann die Flugabgabe für Luftfahrtunternehmen mit niedrigem Cash-Flow und in starker Konkurrenz zu Low-Cost-Carriern eine wesentliche Belastung darstellen“ (IHS Studie, S. 1).

Gemäß der Studie **verringert sich die Nachfrage durch Preisanstieg**. „Dieser Rückgang der Nachfrage wird umso höher ausfallen, desto **mehr Substitute** für das Produkt bestehen“ (IHS Studie, S.1) Sollte ein Preisanstieg und damit Substitution des Verkehrsträgers Flugzeug Ziel der Abgabe sein, so ist es verfehlt.

Die **oberflächliche Analyse** der Preisentwicklung wird keineswegs komplexen Entwicklungen (Wettbewerbssituation, Reduktion OS Langstrecke Australien, Shanghai) gerecht.

3. Weitere Argumente gegen die Flugabgabe / Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt¹

Im Vergleich z.B. zur Schiene oder Straße **finanziert sich die Luftfahrtbranche als einziger Verkehrsträger selbst** (ohne budgetrelevante Subventionen oder Belastungen des Steuerzahlers; Errichtung und Erhaltung der gesamten Infrastruktur) und hat positive gesamtwirtschaftliche Auswirkungen, die folgende Berechnungen beinhalten: Aktivitäten von Fluglinien, Flughäfen, sowie Infrastrukturen am Boden und der Luft-/Raumfahrtproduktion.

Die Abschaffung der Flugabgabe hätte **positive wirtschaftliche Auswirkungen**, wie die 2012 veröffentlichte Studie des *Oxford Economics* Instituts, die die Auswirkungen einer Abschaffung der Flugabgabe analysiert, zeigt:

Mit dem Wegfall der staatlichen Einnahmen nach einer **Abschaffung der Flugabgabe** würden gleichzeitig **zusätzliche Einnahmen** aus der Belebung der österreichischen Luftfahrtindustrie und des Tourismus generiert:

- Direkt: **40 Mio. €** an Steuern durch den Luftfahrt- und Tourismussektor
- Insgesamt: **96,5 Mio. €** bei Einbeziehung der Auswirkungen auf die gesamte österreichische Volkswirtschaft
- **Zusätzliche Wertschöpfung durch Passagierzuwächse:** Die Abschaffung der Flugabgabe würde eine **Reduktion des durchschnittlichen Flugpreises** um 4,2 Prozent bedeuten und zu **1,1 Mio. zusätzlichen Passagieren** führen.
- Durch Berücksichtigung von direkten und indirekten Effekten (auf Luftfahrtsektor, Tourismussektor, etc.) wurde ein **Wertschöpfungszuwachs (BIP-Beitrag) von rd. 230 Mio. €** bei Abschaffung der Flugabgabe ermittelt. Dieser Wert übertrifft und relativiert somit die Bundeseinnahmen aus dieser Flugabgabe. (**Steueraufkommen** durch Flugabgabe in AUT 2013: **98 Mio. €**)

Auswirkungen auf die Beschäftigung: Die Abschaffung der Flugabgabe führt zu einem Zuwachs von **3.360 Arbeitsplätzen** in Österreich.

Auswirkung auf die Steuereinnahmen: Die Berechnung berücksichtigt nicht nur den Wegfall der Steuereinkommen, sondern auch die assoziierte Zunahme bei Einkommenssteuern, KÖSt sowie USt (assoziiert mit der Zunahme der Wirtschaftsdynamik).

Bei Gesamtbetrachtung der Effekte wurden bei einer Abschaffung der Flugabgabe jedenfalls **Mehreinnahmen für das BMF** errechnet!

¹ vgl. Oxford Economics Studie „The economic impact of changing the Air Transport Levy in Austria“, Oktober 2012.

Gemäß **Roadmap Luftfahrt 2020**² des BMVIT ist für den Wirtschaftsstandort Österreich die Zahl der **Direktverbindungen besonders wichtig**. Bei einer Befragung unter 100 Wiener Manager/innen sagen drei Viertel, dass ein Bedeutungsverlust des Flughafens Wien zu **einer Abwanderung von Headquartern** führen würde.

Die Flugabgabe steht im **Widerspruch zur Strategie 2020**³ von Wien Tourismus, die für das Wachstum der Hauptstadt als Business- und Tourismusdestination als Ziel Direktflüge nach Wien aus 20 zusätzlichen Großstädten weltweit (bis 2020) definieren.

Ebenso konterkariert die Flugabgabe **Infrastrukturausbaupläne am Flughafen Wien**, insbesondere die Dritte Piste, die den Standort langfristig sichern kann. Der Ausbau wird jedoch nur notwendig sein, wenn die home based Carrier Wachstum – so wie vor Einführung der Flugabgabe – verzeichnen können.

² <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/luftfahrt/roadmap/index.html>

³ <http://www.tourismusstrategie2020.wien.info/>

4. „Ticketsteuern“ im internationalen Vergleich

In den **Niederlanden** wurde die Ticketsteuer nach einem Jahr bereits wieder abgeschafft, da die Gäste auf angrenzende Länder ausgewichen sind – eine Gefahr der auch der Standort Österreich ausgesetzt ist.

Eine Untersuchung aus dem Jahr 2010 bestätigt, dass Einnahmen von 260 Mio. € volkswirtschaftliche Einbußen von über 1,5 Mrd. € gegenüber standen. Aber der Gesamtschaden ist weit höher: Eine Studie des holländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt aus 2011 kommt zu dem Schluss, dass sich die niederländische Luftfahrt- und Reisebranche noch immer nicht von der bereits 2009 abgeschafften Ticketsteuer erholt hat und es nicht absehbar ist, ob sie sich jemals zur Gänze von den erlittenen strukturellen Schäden erholen wird. Selbst ein Förderprogramm für niederländische Flughäfen wurde bereits angedacht, um Passagiere zurückzugewinnen.

Auch **Dänemark** und **Malta** haben bereits kurz nach ihrer Einführung die Flugticketsteuern wieder abgeschafft. In **Schweden** und **Belgien** wurde das Vorhaben aufgrund negativer Assessments bereits vor Implementierung wieder zurückgezogen.

Die **Schweiz, insbes. Zürich** als Lufthansa Drehkreuz ist bspw. in der **bevorzugten Position**, weder eine Flugabgabe zu haben, noch dem EU-weiten Emissionszertifikate-Handel zu unterliegen – das steigert die Attraktivität für den Umsteigeverkehr enorm.

Situation in Deutschland

Fast jeder zweite Deutsche lebt weniger als 100 km von einer Grenze entfernt. Seit Einführung der Luftverkehrssteuer ist zu beobachten, dass viele Passagiere von ausländischen Flughäfen statt von deutschen Flughäfen abfliegen. Die **deutschen Flughäfen nahe der Grenze** haben seit 2010 ein **Passagierminus von 0,4%** zu beklagen, während **Flughäfen im grenznahen Ausland** im gleichen Zeitraum **Passagierzuwächse von 35,8%** verzeichnen konnten.

Der **Vergleich der Gewinne** vor und nach Einführung der Steuer zeigt: Vor Einführung der Luftverkehrssteuer erzielten die deutschen Fluggesellschaften pro Jahr im Schnitt eine - ohnehin magere - operative Gewinnmarge von **2,2%** vom Umsatz. **Nach Einführung** der Steuer ist die operative Marge im Durchschnitt auf 0,8% vom Umsatz zurückgegangen.

Während der Luftverkehr normalerweise immer stärker wächst als die Volkswirtschaft, ist seit 2011 durch die Steuer das Gegenteil der Fall: Der **Luftverkehr in Deutschland wächst aktuell kaum stärker als die Wirtschaft**, während der Luftverkehr **im übrigen Westeuropa deutlich stärker wächst als die Wirtschaft**. Die Luftverkehrssteuer bremst also offensichtlich nicht nur den Luftverkehr in Deutschland; sie kurbelt gleichzeitig den Luftverkehr in westeuropäischen Nachbarländern an!

- ⇒ **Österreich sollte bei der Abschaffung proaktiv sein und sich nicht an Deutschland orientieren.**
- ⇒ **Gerade wenn Deutschland weiterhin an der Abgabe festhielte, ergäbe sich ein Wettbewerbsvorteil für die österreichische Luftverkehrswirtschaft.**

5. Positionen von Regierung, Wirtschaft und Industrie zur Flugabgabe

- In der Roadmap Luftfahrt 2020 BMVIT wurde der „Schaffung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur“ unter dem Punkt „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftfahrt“ höchste Priorität eingeräumt.
Die Arbeitsgruppe „Wettbewerb“⁴ fordert eine Abschaffung der Flugabgabe. Für den österreichischen Luftfahrtstandort müsste als Minimalziel eine EU-weite Vereinheitlichung der Kostentragung bzw. Abgabenhöhe angestrebt werden.
- Die Forderung nach Abschaffung der Flugabgabe ist explizit in der Studie „Standortstrategie für Leitbetriebe“ des BMWFW⁵ (Oktober 2014), die im Oktober von Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner präsentiert wurde, enthalten.
- Gemäß der Steer Davies Gleave Studie „The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location Austria“⁶ (Juni 2013) im Auftrag des BMVIT stellt die Flugabgabe einen erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Hubs wie Zürich und Istanbul dar. Flugabgabe ist Hindernis bei Erreichung von Szenario A!
- In der Neuauflage des Positionspapiers „Fair Steuern“ der Industriellenvereinigung⁷ (September 2014) ist unter zahlreichen Reformvorschlägen auch die Reduktion bzw. Abschaffung der wettbewerbsverzerrenden Flugabgabe gefordert.
- Wien Tourismus Strategie 2020 (Oktober 2014)⁸: Flugverkehr wird als Rückgrat des internationalen Tourismus definiert. Prioritäten für die Destination Wien sind Sicherung der Hub-Funktion des Flughafens, Ausbau der direkten (Langstrecken-) Flugverbindungen, Dritte Piste.
- Die Österreichische Hotelierversammlung fordert in ihrem Positionspapier Wien „eine rasche Realisierung der 3. Piste und die ersatzlose Streichung der Ticketsteuer“. Für den Wirtschaftsstandort Wien, vor allem für die Wiener Hotellerie, ist Erreichbarkeit und ein „internationaler Gästemix“ essentiell.

⁴ <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/luftfahrt/downloads/wettbewerbsfaehigkeit.pdf>

⁵ http://www.bmwfw.gv.at/Wirtschaftspolitik/Documents/Standortstrategie_Leitbetriebe.pdf

⁶ www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/downloads/standortstudie.pdf

⁷ http://www.iv-net.at/show_publications.php?grp=84&cid=604

⁸ <http://www.tourismusstrategie2020.wien.info/>