

In der Stadt, in der wir leben wollen...

... ist Mobilität ein Grundrecht.

... können alle, die hier leben, jederzeit mit der U-Bahn ihre FreundInnen besuchen – auch wenn das Geld am Ende des Monats fürs Ticket nicht mehr reicht.

... haben Radfahren, zu Fuß Gehen und Öffi-Fahren Vorrang – ökologisch und sozial.

... spart sich die Kommune die Kosten für Fahrscheinautomaten und Kontrolle.

... fahren daher alle frei auf allen Öffis.

Während in Wien weiterhin Autobahnen ausgebaut werden (z.B. „Lobau-Autobahn“) und damit Transitverkehr in das Stadtgebiet geleitet wird, hinkt der Ausbau des Öffi-Netzes weiter hinter den Erfordernissen nach. Beim Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel haben Prestigeprojekte Vorrang vor den Interessen der Wohnbevölkerung. (Z.B. U2 zum Praterstadion statt U1 nach Rothneusiedl. Die nach jahrelanger Verzögerung jetzt begonnene Verlängerung der U1 zeigt Ähnliches: Therme Oberlaa statt Rothneusiedl.) Der Kostenvergleich spricht für sich: Die Lobau-Autobahn wird statt der ursprünglich geplanten 3 bereits kolportierte 6 Milliarden verschlingen. Der Ausbau der U1 (nur) bis Oberlaa erfordert dagegen 0,6 Milliarden. Mit Umschichtungen könnte also ein umfassendes Investitionsprogramm für den öffentlichen Verkehr finanziert werden.

Kostengerechtigkeit herrscht hier nicht: Die gesamtgesellschaftlichen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (Straßenerrichtung und Erhaltung, Belegung des öffentlichen Raums, Lärm- und Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoss, soziale Kosten durch Unfälle...) stehen in keinem Verhältnis zum Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr. Durch diese Verzerrung erscheint der öffentliche Verkehr zu teuer. Auch die soziale Frage ist gestellt: Während in Wien die Bezirke mit den niedrigsten pro Kopf Einkommen auch die Bezirke mit der geringsten Autodichte pro Haushalt sind, wohnen die Einkommensschwachen in höherem Ausmaß im Einzug der stark befahrenen Straßen.

Die Tarifreform der Wiener Linien 2012 berücksichtigt diese Fakten nicht und schwächt keine gravierenden sozialen Missstände ab. Freifahrt für Obdachlose, Arme und AsylwerberInnen ist für die Stadtregierung kein Thema. Für Menschen, denen Monat für Monat nichts im Börsel bleibt, sind auch 365 € für eine Jahreskarte unerschwinglich, ganz im Gegenteil - die Verteuerung von Einzel- und Wochenkarten trifft diejenigen, die am knappsten kalkulieren müssen. Dagegen wird bei „Schwarzfahren“ mittlerweile ein Betrag von 100 € verlangt. Sozialberatungsstellen berichten eindrucklich, wie viele Menschen dadurch - mit dem Hebel von Inkassobüros etc. - in finanzielle Schwierigkeiten geraten.

Wir sehen darin einen Ausschluss von Menschen vom öffentlichen Verkehr, der in Verbindung mit autoritären Tendenzen in der Gesellschaft steht. Disziplinierende Durchsagen in den U-Bahnen verlangen, BettlerInnen nichts zu spenden, während Fahrscheinkontrollen mit massiver Polizeipräsenz an Großrazzien nach SchwerverbrecherInnen erinnern.

Die KPÖ Wien fordert Freifahrt auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln.

70 Prozent der Öffi-Kosten werden über Steuern von der Bevölkerung bezahlt, egal ob die Menschen welche benutzen oder nicht. Aus ideologischen Gründen wird die auch von ExpertInnen geforderte Freifahrt abgelehnt. Dabei muss nicht alles, was einen Wert hat, auch einen Preis haben.

Aus fortschrittlicher Perspektive (Verkehr, Soziales, Ökologie) ist Freifahrt notwendig. Freifahrt reduziert schlicht die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Verkehrs. Freifahrt wird einen Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewirken - der Anstieg bei den Jahreskarten der Wiener Linien durch die Tarifreform macht dieses Potential greifbar. Mit Freifahrt steigt die Lebensqualität in Wien – für alle.

Freifahrt ist ökologisch, weil gut für die Umwelt. **Freifahrt ist sozial**, macht unserer Stadt für alle er-fahr-bar, unabhängig vom Einkommen. **Freifahrt ist machbar**, wenn politisch gewollt.

Die Umsetzung der Freifahrt für Alle ist ein richtungsweisender sozial-ökologischer Entwurf, für den die KPÖ weiter streiten wird.

