

Freifahrt für alle!

Alle Infos rund um die kostenlose Beförderung auf allen Linzer Linien.



0,00 €



Unsere Antwort: Freifahrt für alle!

von Gerlinde Grün, KPÖ-Gemeinderätin

Ärgern Sie sich auch über die Automassen, die sich tagtäglich durch die Stadt wälzen, die Luft verpesten, lärmern und die Bewegungsfreiheit für FußgeherInnen und RadfahrerInnen einschränken? Sind Sie genervt von den Fahrscheinkontrollen in den Öffis und empört darüber, wie manche KontrollorInnen mit ertappten oder vermeintlichen „Schwarzfahrenden“ umspringen?

Die Frage wie wir uns fortbewegen und wer sich fortbewegen darf, ist eine zutiefst politische. In welchem Interesse wird der Straßenraum gestaltet, dient er vor allem dem motorisierten Individualverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen oder stehen die Interessen der nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen im Mittelpunkt? Hat der öffentliche Verkehr Vorrang und können sich ihn alle leisten oder werden Straßenbahnen in den Untergrund verbannt und Menschen ohne Fahrschein durch kostspielige Kontrollen kriminalisiert?

Unsere Antwort auf das derzeitige Verkehrsdesaster ist „Freifahrt für alle!“ Im Rahmen der Kampagne „Linz fährt frei“ stellt die KPÖ die Forderung nach Freifahrt auf allen Linzer Linien zur Diskussion. Unsere Argumente finden Sie in dieser Broschüre. Eines ist gewiss: Freifahrt ist ökologisch und sozial!



Freifahrt ist sozial

Wir verstehen umweltverträgliche Mobilität als ein soziales Grundrecht für alle. Unabhängig vom Einkommen und als Teil eines guten Lebens. Die hohen Beförderungskosten sind für viele Menschen einfach nicht leistbar. Entweder es wird auf die Mobilität verzichtet oder die öffentlichen Verkehrsmittel werden aufgrund der prekären finanziellen Situation ohne Fahrschein benutzt. Die Einführung der Freifahrt würde also vor allem Menschen mit wenig Geld nutzen und damit auch eine Umverteilung von oben nach unten bedeuten.

Menschen mit höherem Einkommen nutzen laut Verkehrsclub Österreich (VCO) vier Mal häufiger das Auto als das unterste Einkommensviertel. 60 Prozent der Haushalte mit geringerem Einkommen, aber nur vier Prozent der reicheren Haushalte besitzen gar kein Auto. Wer weniger verdient, fährt also mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dafür leiden Finanzschwache um ein Vielfaches stärker an Lärm und Abgasen.

Das derzeitige System der Pendlerpauschale bedeutet 600 Mio. Euro Steuerausfall und ist sehr unsozial, weil es hohe Einkommen begünstigt, während Menschen mit geringem Einkommen kaum etwas davon haben.

Autofahren ist zudem nach wie vor vorwiegend männlich bestimmt. Der Großteil der Frauen ist durch geringere Motorisierung und geringere Einkommen auf Öffis angewiesen. Ebenso aus ähnlichen Gründen MigrantInnen und Jugendliche.

Die KPÖ betrachtet die Freifahrt ebenso wie die von ihr vertretene Forderung nach einer Energiegrundsicherung als Teil einer Mindestsicherung. Dabei werden bewusst ökologische und soziale Aspekte miteinander verknüpft.

„Es werden sowieso weniger als 30 Prozent der Kosten durch den Verkauf von Tickets getragen. Mehr als 70 Prozent kommen aus dem öffentlichen Bereich.“

Walter Boltz, e-control
Der Standard, 11.10.2011

Freifahrt ist ökologisch

Die Hälfte aller Wege in Linz werden mit dem Auto zurückgelegt: Laut einer Studie der Verkehrsorganisation VCÖ werden 22 Prozent der Wege in der Stadt zu Fuß, fünf Prozent mit dem Fahrrad, 24 Prozent mit Öffis (Wien 37 Prozent, Zürich 27 Prozent) und 49 Prozent mittels motorisiertem Individualverkehr zurückgelegt.



In Hinblick auf die Klima- und Energiebilanz und das absehbare Ende des Ölbooms ist eine Wende in der Verkehrspolitik notwendig. Es gilt, den Autoverkehr deutlich einzubremsen und nichtmotorisierte Mobilitätsformen, also Gehen und Radfahren, bevorzugt zu fördern.

Der flächenfressenden Zersiedlung und den Einkaufszentren im Umland als Verkehrserreger muss entgegengewirkt, die regionale Nahversorgung durch ein durchdachtes System öffentlicher Verkehrsmittel und kürzerer Verkehrswege auch auf dem Land erhalten werden.

Freifahrt auf Öffis ist die Voraussetzung um mehr Lebensqualität in Stadt und Land zu schaffen. Auch Linz Linien-Vorstandsdirektor Waldhör räumt ein, dass Freifahrt zehn Prozent mehr Fahrgäste bringen würde.

Ein Umsteigen nur über höhere Kosten für das Autofahren funktioniert nicht. Das Prinzip der Entschleunigung muss auch im Verkehr umgesetzt werden: Durch geringere Fahrgeschwindigkeiten, um Nahbereiche und Nachbarschaften zu fördern, welche weniger Energie und Fläche verbrauchen und die (Verkehrs-) Sicherheit erhöhen. Dazu braucht es eine andere Stadt- und Verkehrsplanung, die der nachhaltigen Mobilität (Öffis, Fahrrad, Gehen) Vorrang einräumt und weniger Tiefgaragen, PKW-Stellplätze und Raserstrecken plant und baut.



Freifahrt beendet Kontrollen und Strafen

Viele Fahrgäste fahren ohne Fahrschein, weil ihnen die Öffis zu teuer sind. Nicht wenige von ihnen werden Opfer der Securitas-Kontrollen im Auftrag der Linz Linien.

„Schwarzfahren“ wird teilweise härter bestraft als ein Ladendiebstahl. Zum „erhöhten Fahrpreis“ kommt oft eine Verwaltungsstrafe hinzu. Geldstrafen treffen Menschen mit geringem Einkommen besonders hart. Durch Mahnungen und Inkassoforderungen wird darüber hinaus eine Schuldenspirale in Gang gesetzt, die oft eine ernste Armutsfalle darstellt.

Man kann davon ausgehen, dass die Kosten dieser Kontrollen inklusive Strafvollstreckung im Vollzug bei Weitem höher sind als die Beträge, die Strafgeelder einbringen. Daher sind Fahrscheinkontrollen und Strafen bei „Schwarzfahren“ im Grunde genommen ein Instrument der Abschreckung.

Zudem birgt das System der Kontrollen viel Konfliktstoff in sich. Immer wieder berichten Augenzeuginnen oder selbst Betroffene über rüde Umgangsformen bei Kontrollen. Handgreiflichkeiten, Übergriffe oder unfreundliche Behandlung sind keine Seltenheit. Aber auch umgekehrt werden die Kontrollierenden selbst zu Opfern von Angriffen. Die Eskalation ist im System der Kontrollen vorprogrammiert. Die Einführung der Freifahrt wäre wohl auch eine zivilisatorische Errungenschaft.

„Ein interessanter Ansatz“
VBgm. Erich Watzl, ÖVP
zum Thema Freifahrt
Jinzider, Mai 2012“

2002 haben die Linz Linien die Fahrscheinkontrollen dem schwedischen Sicherheitskonzern Securitas übertragen. Der Konzern erwirtschaftete 2009 weltweit mit ca. 220.000 MitarbeiterInnen 6,2 Milliarden Euro Umsatz.

In Linz überprüfen rund 40 Angestellte in 35.000 Personstunden im Jahr ungefähr eine Million Fahrgäste. 40.000 Fahrgäste werden dabei ohne Ticket angetroffen und mit 60 Euro und mehr bestraft.

Freifahrt ist finanzierbar

Derzeit werden dem Autoverkehr enorme, von der Allgemeinheit aus Steuergeldern getragene Mittel nicht zugerechnet: Kosten für Straßenerhaltung, Unfallfolgekosten, Kosten aus Umweltschäden durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Kosten für durch Autoverkehr verursachte Folgen des Klimawandels. Kostenwahrheit ist daher eine Voraussetzung um den Vorzug des öffentlichen vor dem Individualverkehr deutlich zu machen.



Freifahrt ist nur durch eine gezielte Umschichtung möglich. Der Autoverkehr soll durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, City-Maut und Roadpricing mit entsprechender Zweckbindung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Reduzierung von Parkplätzen, Einrichtung von Busspuren reduziert werden.

Eine Verkehrsabgabe nach dem Muster der Wiener U-Bahnsteuer, wonach Unternehmen einen bestimmten Betrag pro Beschäftigten (besser aber nach Wertschöpfung bemessen) für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs leisten, ist ebenfalls notwendig.

Erträge aus der Mineralölsteuer und anderen Kfz-bezogenen Steuern sowie aus einer flächendeckenden LKW-Maut müssen zugunsten des öffentlichen Verkehrs umgeschichtet werden. Durch Reduzierung des Baus neuer Autobahnen, Schnellstraßen oder Umfahrungen können Steuermittel für den für eine Freifahrt notwendigen Ausbau von Öffis freigeschaufelt werden.

Denkbar wäre zudem ein Modell, bei dem ähnlich wie bei der Sozialversicherung neben Unternehmensbeiträgen auch ein kleiner Beitrag der Beschäftigten zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eingehoben wird. Im Gegenzug zur Einführung der Freifahrt können PendlerInnenpauschalen und -zuschüsse reduziert oder ganz gestrichen werden.



ExpertInnen für Freifahrt

Die oberösterreichische Umweltschutzbehörde verlangt für die Landtagsperiode 2009 bis 2015 unter anderem Kostenanreize „bis zur Gratisnutzung“ für den öffentlichen Verkehr. Drei Tonnen CO₂-Ausstoß pro Person wären klimaverträglich, derzeit sind es jedoch elf Tonnen im Jahr.

Laut Feststellung der Regulationsbehörde E-Control werden öffentliche Verkehrsmittel ohnehin zu 70 Prozent von der Bevölkerung bezahlt, egal ob die Menschen welche benutzen oder nicht. E-Control plädiert für eine Freifahrt, auch um den Energieverbrauch in Österreich durch Reduktion des privaten Autoverkehrs zu senken.

Und es gibt bereits internationale Beispiele für die Freifahrt: Städte in Belgien, Frankreich und Australien haben die Freifahrt in unterschiedlicher Form eingeführt. In Tallinn (Estland) wird es nach einer Volksabstimmung ab 2013 Freifahrt geben.



NULLTARIF
IN BUS UND BIM

„Den Nulltarif wollte ich schon immer“
Bgm. Franz Dobusch
Tageszeitung Österreich, 8.5.2011

Freifahrt ist politisch machbar

Die Fakten sind eigentlich zwingend: Sehr vieles spricht für die Freifahrt. Sie zu realisieren ist jedoch eine politische Entscheidung. Als Absage an ein schrankenloses Wachstum des Autoverkehrs mit allen negativen Auswirkungen, als klares Bekenntnis zum Grundrecht auf Mobilität für alle.

Die Machbarkeit steht freilich im Zusammenhang damit, dass der öffentliche Verkehr entsprechend dem Grundsatz „Was alle brauchen, muss auch allen gehören“ auch im öffentlichen Eigentum steht. Denn für das private Eigentum steht letztlich immer das Profitmotiv im Vordergrund.

Daher lehnt die KPÖ alle Privatisierungsbestrebungen im öffentlichen Verkehr ab. Und sie bekennt sich auch zur Querfinanzierung, etwa aus Gewinnen im Stromgeschäft zur Defizitabdeckung im Nahverkehr.

Natürlich kann ein einzelnes Verkehrsunternehmen die Freifahrt nicht aus eigener Kraft einführen. Dies setzt politische Entscheidungen und eine Änderung der Verkehrspolitik voraus und zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit dem überörtlichen Verkehr, den Verkehrsverbänden, dem Ausbau der Öffis und der Finanzierung sind zu lösen.

Freifahrt ist verbunden mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Also bestmögliche Verfügbarkeit auch an den Tagesrandzeiten, dichter und verlässlicher Taktverkehr, Busspuren, Vorrang für O-Bus und Tram, gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen, komfortable Fahrzeuge und gutes Fahrgast-Service (z.B. Mitnahme von Fahrrädern auf bestimmten Linien).

Auf dem Weg zur Freifahrt sind Zwischenstationen sinnvoll: Also keine Fahrpreiserhöhungen, sondern im Gegenteil etwa Ausbau des Jobtickets, Freifahrt für Aktivpass-InhaberInnen, der Ein-Euro-Tarif pro Tag.





Argumente für Freifahrt

„Was nichts kostet, ist nichts wert“

Es gibt Dienstleistungen und Güter, die nichts kosten und trotzdem einen Wert für die Gesellschaft darstellen. Etwa Schulen oder „freie Software“. Warum sollte das bei der Mobilität anders sein?

„Freifahrt ist ein Freibrief für Vandalismus“

Sind „Vandalen“ vor Einführung der Freifahrt nicht auch mit Öffis unterwegs? Klar: Wenn Menschen sich eine Sache teilen, ist Verantwortung gegenüber gemeinsamem Eigentum gefragt. So oder so!

„Straßenbahnen als Wärmestuben für Obdachlose“

Und deshalb dürfen sie nicht mit den Öffis fahren und sollen frieren? Für Obdachlose muss es aber natürlich vor allem im Winter genügend Orte geben, wo sie sich vor der Kälte schützen können. Das aber ist Aufgabe einer fortschrittlichen Sozialpolitik!

„Freifahrt ist nicht finanzierbar“

Vorschläge zur Finanzierung stehen in diesem Heft. Die Politik braucht nur ein wenig Mut, um auch Neues zuzulassen. Freifahrt würde auch die andauernde Umverteilung von unten nach oben wieder umkehren. Ökologische und sozial gerechte Steuern können für ein sinnvolles, frei zugängliches öffentliches Gut beigelegt werden, von dem alle profitieren!

„Freifahrt führt zu noch mehr Überlastung im öffentlichen Verkehr“

Richtig, daher tritt die KPÖ für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein und fordert im Gemeinderat eine grundlegende Wende in der Verkehrspolitik. Statt Westring-Transitautobahn ein gesamtheitliches Nahverkehrsangebot mit S-Bahn für den Großraum Linz und keine teure unterirdische Straßenbahn.

„In Linz gibt es ja sowieso ermäßigte Fahrkarten für sozial Schwache“

Aktivpass-InhaberInnen können die Mini-Karte als Langstreckenkarte oder die Maxi-Karte als 24-Stunden-Karte benutzen und um 10 Euro eine Monatskarte beziehen. Für Studierende gibt es die Semesterkarte um 50 Euro. Dabei handelt es sich allerdings nur um „zeitlich begrenzte Kundengewinnungsaktionen“. Für Menschen mit sehr geringem Einkommen (AsylwerberInnen, Obdachlose, StudentInnen, Jugendliche) bedeuten zudem auch ermäßigte Fahrkarten nicht unerhebliche Mehrausgaben.



Meinungen zum Thema Freifahrt

Freifahrt bedeutet für mich: grundlegende Entscheidung zugunsten „sanfter Mobilität“ und Abkehr vom Hofieren des Autos. Attraktivierung des Angebotes samt niedrigerer Einstiegsschwelle in den öffentlichen Verkehr. Service statt Kontrollen und Strafen. Aufwertung des Komplexes „Öffentlicher Verkehr“.

Erich Klinger, Autor, Sendungsmacher und idealer Kandidat fürs bedingungslose Grundeinkommen

Freifahrt würde die Lebensqualität steigern und Angebote für die 100.000 auswärtigen Tagespendler schaffen. Lobenswert ist der Aktivpass, mit dem man eine Monatskarte um zehn Euro erhält. Beschämend ist, dass Menschen, die beim „Schwarzfahren“ erappt werden, bei Nichtbezahlung Ersatzhaftstrafen absitzen müssen.

Heinz Zauner, Verein Arge für Obdachlose

Freifahrt bedeutet langfristig einen Gewinn an Lebensqualität. Parkplatzflächen werden eingespart. Es gibt weniger Lärm, saubere Luft. Die Stadt soll für Menschen da sein, nicht für Autos. Die derzeitige Stadtplanung ist in erster Linie Planung für den Autoverkehr. Wer noch unsicher ist, soll sich in der Rush Hour in einen Gastgarten am Hauptplatz setzen.

Renate Hofmann, Ärzteschreibkraft

Freifahrt für alle ist für mich Teil eines Sozialismus für das 21. Jahrhundert. Mobilität soll allen sinnvoll, ökologisch und menschengerecht, zur Verfügung stehen. Die Kosten werden gemeinschaftlich und gerecht durch gezielte Steuern und Abgaben getragen. Mit der Freifahrt wird praktisch umgesetzt, wie ein gutes Leben im Schlechten aussieht!

Michael Schmida, Lehrer

Für sozial benachteiligte Gruppen, wie etwa AsylwerberInnen, würde ein Nulltarif die Mobilität im Alltag erleichtern. Für Menschen die nur 35 Euro in der Woche zum Leben haben sind auch günstige Aktivpass-Tickets eine außergewöhnliche Belastung. Und nicht alle die in Linz leben, haben Anspruch auf die ermäßigten Entgelte.

Elisa Roth, Flüchtlingsbetreuerin

In meiner beruflichen Tätigkeit erlebe ich immer wieder wie Menschen, die sich das Fahrgeld nicht leisten können und ohne Fahrschein fahren. Werden sie dabei erwischt, geraten sie durch erhöhtes Beförderungsentgelt, Inkassokosten und zusätzliche Polizeistrafen immer weiter in die Schuldenfalle. Das kann man durch Freifahrt in Linz verhindern!

Jörg Weiß, Sozialarbeiter

Stimmen aus dem Web zur Freifahrt

Besten Dank im Voraus, und dass mit dieser mehr als sinnvollen und schon längst überfälligen Aktion noch wesentlich mehr Leute erreicht werden!

Daniel, E-Mail

Die Errichtungskosten des Linzer Westringes verschlingen einen Betrag, für den alle Linzer Linien mindestens 10 Jahre gratis betrieben werden könnten. Wenn man dann noch die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten und den Entfall von Kartenautomaten und Kontrollen rechnen würde, so könnte der öffentliche Verkehr gratis erfolgen!

Helmut, E-Mail

Viel zu lange wäre das in Linz schon notwendig gewesen. Die fatal-verschlafene Verkehrspolitik in Linz, inexistent und feige (ja nicht die Autofahrer, die Pendler, die Industrie kratzen ...) tut bis heute nichts. Der Beton ist in den Köpfen, eine geistige zementierte Hirnverkalkung. Ein Dauer-Hillinger-Zustand. Umso wichtiger diese Initiative.

Rob, Facebook

Jawohl - Linz muss Tallinn werden!

Andrea, Facebook

Antwortkarte (oder E-Mail an: ooe@kpoe.at)

Ja, ich bin interessiert, schickt mir Infomaterial:

- Kommunalprogramm Das superrote Infoblatt
- Probeexemplar**
- „Café KPÖ“ „Volksstimme“ „Die Arbeit“
- Kampagne** „Freifahrt für alle!“
- Flyer Aufkleber Button Broschüre Plakat A3
- Newsletter** an meine E-Mailadresse:

Bitte
ausreichend
frankieren!

Name und Anschrift:

**An die
KPÖ-Linz
Melicharstraße 8
4020 Linz**

Widerspruch kann abonniert werden.

Die Volksstimme erscheint 10 mal im Jahr.
Engagiert, unangepasst und auf Wunsch
ganz bequem in Ihrem Postkasten.

Jetzt Abo bestellen:

0676 6969009 oder abo@volksstimme.at



Infos und Online-Petition:
www.freifahrtlinz.at

Die superrote Variante. **KPO**

Impressum: Medieninhaberin (Verlegerin), Herausgeberin, Herstellerin: KPÖ-Linz, Melicharstraße 8, 4020 Linz,
Telefon +43 732 652156, Mail ooe@kpoe.at, Web ooe.kpoe.at; Verlags- und Herstellungsort: Linz