

# LINKS

## POSITIONSPAPIER VERKEHR

CAR OVER



### ANALYSE

Aktuell stehen in Wien 2/3 der Verkehrsfläche von Gemeindestraßen dem Kfz-Verkehr zur Verfügung, lediglich 1/3 dürfen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende teilen. Der Autoverkehr stellt dabei eine hohe Belastung für das Klima, die Umwelt, Luftqualität und Sicherheit sowie die allgemeine Lebensqualität dar. Das gilt besonders in Bezirken mit leistbarem Wohnraum, die oft von Durchzugsverkehr geprägt sind oder nur für das Auto gut erschlossen sind. Insbesondere Kinder, Menschen mit Behinderung und ältere Menschen werden so in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, alle Menschen jedoch durch Luftschadstoffe geschädigt.

Die Autokultur ist quer durch alle sozialen Schichten als Symbol für individuelle Freiheit etabliert, trotz ihrer massiven Auswirkungen auf den urbanen Lebensraum. Das Autofahren wird als selbstverständlich und notwendig angesehen; Einschränkungen werden oft als soziale Härte gegen Arbeiter\*innen ausgelegt. Bei genauer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass gerade besonders von Armut betroffene Gruppen, wie z.B. Alleinerziehende, am wenigsten Autos nutzen. Eine sozial- und umweltgerechte Neuverteilung der Verkehrsflächen darf nicht ohne Alternativen zum Auto geschehen. Es ist entscheidend, den öffentlichen Verkehr, das Radfahren, das Zufußgehen und auch bewährte Konzepte wie Sammeltaxis oder stationsbasierte Fahrzeug-Sharing-Systeme zu fördern. Es bedarf dabei Mut, neue Ideen auszuprobieren, Vorbilder gibt es international genug.

Ein Schlüsselkonzept ist dabei die Entwicklung hin zu einer Stadt, in der alle wichtigen Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Dies erfordert die Förderung einer polyzentrischen Stadtentwicklung, zum Beispiel Märkte im Grätzl statt großer Einkaufszentren am Stadtrand. Seit den 1960er Jahren wurde die Stadtplanung vor allem auf die Bedürfnisse von Erwerbstätigen (insbesondere Männern) ausgerichtet, die mit dem Auto vom Stadtrand in die

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

Innenstadt oder zu Industrieparks pendeln. Die zahlreichen kurzen Wege des Alltags – etwa um Kinder zur Schule zu bringen, um Angehörige zu pflegen, Einkäufe zu erledigen oder Arztbesuche zu machen – wurden oft vernachlässigt. Auch die Barrierefreiheit wurde dabei häufig übersehen, was Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Kinderbetreuer\*innen vor große Herausforderungen stellt.

Die derzeitige Fokussierung auf den Umstieg auf alternative Antriebe (z.B. Elektroautos) ändert dabei wenig am Verlust der Lebensqualität durch den Autoverkehr. Die Fahr- und Parkflächen sind weiterhin in erster Linie für Autos reserviert – das muss sich ändern. Ein Teil dieser Flächen sollte dringend entsiegelt und begrünt werden, um die Stadt an den Klimawandel anzupassen und sie fit für Starkregen und Hitzewellen zu machen. Das Konzept der Superblocks, also verkehrsberuhigte Wohnquartiere ohne Kfz-Durchzugsverkehr, bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die Anonymität der Stadt zu durchbrechen, indem Parkplätze für Einzelne in Räume der Begegnung umgewidmet und Aufenthaltsqualität für alle Bewohner\*innen des Wohnquartiers geschaffen werden. Dabei muss durch begleitende Maßnahmen, wie städtebauliche Instrumente, einer Gentrifizierung entgegen gewirkt werden.

Die aktuelle Verkehrspolitik der SPÖ ist dabei widersprüchlich. Einerseits zeigen Leuchtturmprojekte, wie der Bau der U5, die Radwegoffensive mit den prominenten Beispielen Prater- und Argentinierstraße nach niederländischen Vorbild, dass es durchaus ein steigendes Problembewusstsein gibt. Andererseits scheitern die vielerorts notwendigen kleinteiligen Verbesserungspotentiale von Rad-, Fuß- und Öffi-Infrastruktur in den Bezirken schon an der Aufgabe weniger Parkplätze. Daneben hält man weiter an der sechsspurigen Stadtstraße und der Lobauautobahn fest und zeigt, dass vor dem wissenschaftlich bestens erforschten Phänomen des „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ noch immer vielfach die Augen verschlossen werden, obwohl die damals zur Entlastung gebaute Südosttangente heutzutage hoffnungslos verstopft ist. Damit treibt man den fortschreitenden Klimawandel durch steigende CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr weiter an, gleichwohl die Stadt Wien bis 2040 klimaneutral sein möchte, entsprechende tiefgreifende Maßnahmen jedoch missen lässt. Die autozentrierte Infrastruktur, die oft in suburbanen Gebieten entsteht, und in weiterer Folge die Straßen der Stadt mit Autos verstopft, ist nicht zukunftsfähig und trägt zum Sterben lokaler Grätzl bei.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine grundlegende Veränderung der Mobilitätspolitik notwendig ist, um eine nachhaltige, sozial gerechte und lebenswerte Stadt zu schaffen. Die Zukunft liegt in einer Stadt, in der der Platz den Menschen und nicht den Autos gehört.

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

## FORDERUNGEN

### EINE STADT FÜR DIE MENSCHEN - STATT FÜR AUTOS

- ⟨ **Quartiersgaragen und Einfahrtsgenehmigungen:** In den Stadtteilen mit hoher Bevölkerungsdichte sollen die notwendigen Anwohner\*innen-Parkplätze durch Quartiersgaragen bereit gestellt werden. Ergänzend soll durch beschränkte Einfahrtsgenehmigungen ein Anreiz geschaffen werden, nur notwendige Autofahrten zuzulassen und stattdessen verbesserte Öffi-, Fuß- oder Radinfrastruktur zu wählen. Sowohl Einfahrtsgenehmigungen als auch die Parkraumbewirtschaftung sollen bedürfnisorientiert erfolgen: besondere Mobilitätsbedürfnisse wie von Pfleger\*innen, Handwerker\*innen, Menschen, die übersiedeln, Bauarbeiten ausführen, Lieferdienste und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen einen bevorzugten Zugang zu Parkplätzen bekommen.
- ⟨ **Sozialtaxis und Sammeltaxis:** Die darüberhinausgehende Mobilität für Mobilitätseingeschränkte wird durch Sozialtaxis und Sammeltaxis mit guten Arbeitsbedingungen öffentlich organisiert und finanziert.
- ⟨ **Sozial gestaffeltes Parkgebührensysteem:** Die in der Übergangsphase an der Oberfläche noch notwendigen Parkplatzkapazitäten sollen durch ein sozial gestaffeltes Gebührensystem bewirtschaftet werden. Autofahrer\*innen ohne besondere Bedürfnisse wird durch eine schrittweise Einführung der obigen Maßnahmen ausreichend Zeit zur Anpassung gegeben.
- ⟨ **Umsteigestationen** (Park and Ride) an S- und U-Bahn-Stationen am Stadtrand sollen öffentliches Pendeln ermöglichen. Dort sollen außerdem Leihfahrräder sowie sichere und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze vorhanden sein, um auch Bike and Ride zu ermöglichen.
- ⟨ **Stadteigene, stationsbasierte Leihautosysteme** für große Transporte und Fahrten in Regionen mit schlechter Öffi-Anbindung sollen weiter ausgebaut werden.
- ⟨ **Superblocks:** Durch umfassende Verkehrsberuhigung in den Grätzln wie durch Superblocks, welche den Durchzugsverkehr unterbinden, sowie durch Begrünungen, Spielbereiche und Sitzgelegenheiten werden attraktive Aufenthaltsräume zum Verweilen, Spazieren und Radfahren geschaffen und Hitzeinseln entgegengewirkt. Bei der Umsetzung von Superblocks wird durch begleitende Maßnahmen darauf geachtet, Gentrifizierungseffekten entgegen zu wirken.

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

- ⟨ **Provisorien zur Verkehrsberuhigung:** Verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Grätzln sollen auch mit relativ einfachen Mitteln erreicht werden, z.B. mit Hochbeeten oder Pollern als Verkehrsfilter und dem Austausch von Einbahnstraßenschildern, wie z.B. im Stuwerviertel. Provisorien ermöglichen außerdem eine einfache Anpassung der Planung vor Ort und erlauben eine schnelle flächendeckende Anwendung. Aktuell wird nur der mediantaugliche, teure Maximalausbau vorgenommen, wodurch die Umgestaltung nur im Schneckentempo geschieht.
- ⟨ **Tempo 30 in ganz Wien:** Auf den Hauptverkehrsstraßen soll die flächendeckende Einführung von Tempo 30 - eine schnell umsetzbare und günstige Maßnahme - zur Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Unsere Vision ist, die Verkehrstoten auf Null zu reduzieren. Zusätzlich lässt sich mit Tempo 30 der Verkehrslärm deutlich reduzieren - das menschliche Ohr nimmt das im Vergleich zu Tempo 50 wie eine Halbierung des Verkehrs wahr. Auch die Luftschadstoffbelastung würde mit Tempo 30 zurückgehen, während es sich auf die Fahrtzeit kaum auswirkt, weil Autos innerorts im Schnitt sowieso weniger als 30 km/h fahren. Tempo 30 innerorts wirkt sich also rundum positiv auf die Gesundheit der Menschen aus - physisch wie psychisch. Das ist insbesondere relevant für diejenigen, die aus Kostengründen in Straßenlärm wohnen müssen.
- ⟨ **Entsiegelung und weniger Autofahrstreifen:** Mehrspurige Autostraßen können durch die Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs zu Einspurigen umgewidmet werden. Die restlichen Fahrbahnen werden zu breiten Rad- und Gehwegen sowie zu entsiegelten Grünspuren. Dies dient einer faireren Platzverteilung des öffentlichen Raums einerseits. Und andererseits müssen für die Anpassung an den Klimawandel Flächen entsiegelt werden.

## KEINE NEUEN MEGA-INFRASTRUKTURPROJEKTE FÜR AUTOS UND FLUGZEUGE

Wer Straßen baut, erntet Verkehr. Dieses Phänomen (auch induzierter Verkehr genannt) ist wissenschaftlich gut erforscht und anerkannt. Es besagt, dass wenn wir mehr Straßen für den Autoverkehr bauen - eigentlich in der Absicht Staus zu lösen und den Verkehr zu verflüssigen - wird nach einer kurzen Zeit der Autoverkehr zunehmen und wieder neue Staus entstehen. Durch den steigenden Kfz-Verkehr steigen auch die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. In Zeiten der Klimakatastrophe, in der wir eigentlich Kfz-Verkehr reduzieren sollten, um weniger Treibhausgasemissionen im Verkehr zu verursachen, macht der Bau von neuen Autobahnen und Schnellstraßen deshalb keinen Sinn mehr und vernichtet unnötig enorme Geldressourcen.

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

- ⟨ **Keine neuen Autobahnen und Schnellstraßen:** Wir sagen NEIN zur Lobauautobahn und verweisen auf die Alternativen, die u.a. vom Umweltbundesamt berechnet wurden. Der Bau der Lobauautobahn würde mindestens 2 Milliarden Euro kosten. Das ist keine zukunftssichere Investition. Dieses Geld sollte stattdessen in nachhaltige Klimaschutzmaßnahmen investiert werden, damit könnte z.B. das komplette Straßenbahnnetz in Wien neu gebaut werden.
- ⟨ **Keine 3. Piste:** Ebenso sagen wir NEIN zur 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat. Auch dieses Mega-Projekt würde zu mehr Verkehr - in diesem Fall Flugverkehr - führen. Zusätzlich verursacht es Lärm über Wohngebieten. Fliegen ist die klimaschädlichste Art zu reisen und ist dafür viel zu billig (z.B. im Vergleich zu internationalem Bahnfahren), weil Kerosin nicht besteuert wird und damit vor allem Reiche privilegiert werden.
- ⟨ **Bahnfahren attraktivieren:** Stattdessen müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden, z.B. durch den Ausbau der Bahninfrastruktur, der Taktverdichtung, der Vergünstigung von internationalem Bahnfahren und der Vereinfachung der Buchung internationaler Bahnreisen.
- ⟨ **Kurzstreckenflüge abschaffen:** Darüber hinaus soll Österreich guten Beispielen in Frankreich und Spanien folgen. Dort gibt es keine Kurzstreckenflüge auf Linien mehr, die auch in bis zu 2,5 Stunden mit der Bahn zurückgelegt werden können. Wir fordern, alle Kurzstreckenflüge abzuschaffen, bei denen die Strecke in bis zu 4,5 Stunden mit der Bahn gereist werden kann.

## LEISTBARE, SICHERE UND BARRIEREFREIE ÖFFIS ALS MOBILITÄTSGARANTIE IN ALLEN BEZIRKEN

Wir fordern den weiteren Ausbau der Öffis, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen in dieser Stadt gerecht zu werden. Nur mit einem starken Öffi-Netz können wir die Verkehrswende meistern.

- ⟨ **Öffis zum Null-Tarif für alle:** Durch Gratis-Öffis sollen alle Menschen die Vorteile eines autofreien Lebens niederschwellig erfahren.
- ⟨ **Barrierefreier Zugang zu den Öffis:** Alle Öffi-Haltestellen müssen barrierefrei zugänglich sein. Dazu braucht es Fahrstühle an allen U-Bahn-Eingängen, Bordsteinabsenkungen für Rollstühle und Kinderwägen sowie Bodenmarkierungen für Menschen mit Sehbehinderung an allen Bus- und Bim-Haltestellen. Fahrradabstellanlagen sollen direkt bei den U-Bahn-Abgängen installiert werden, sodass der Zugang zu den Öffis ohne zusätzliches Queren von

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

Ampeln möglich ist. Der Fuß- und Radverkehr muss bei den Ampelschaltungen an Öffi-Haltestellen insgesamt priorisiert werden, der Zugang soll möglichst komfortabel sein. Ein Negativbeispiel für das alles ist derzeit die U-Bahn-Haltestelle Vorgartenstraße.

- ◁ **Grüne Welle für Öffis:** Durch höhere Priorisierung der Öffis bei den Ampelschaltungen sollen Busse und Straßenbahnen zügiger vorankommen. Derzeit wird vielerorts einer vollbesetzten Straßenbahn gleich wenig Bedeutung beigemessen wie einer Handvoll Pkw-Fahrer\*innen.
- ◁ **Mobilitätsgarantie durch Öffis überall in Wien:** Zurecht hat das Wiener Öffi-Netz international einen guten Ruf, es spielt sein Stärken bei Verbindungen ins Zentrum aus. Zwischen und innerhalb der Randbezirken wie Floridsdorf, Donaustadt und Liesing fehlen jedoch oft barrierefreie und qualitativ hochwertige Querverbindungen. So sind Fahrten ins Zentrum oft schneller als innerhalb des Bezirks, die dortigen Buslinien haben lange Intervalle. Ein gezielter Ausbau von zusätzlichen Straßenbahnlinien, in allen Außenbezirken wie z.B. im Süden Wiens, Kaltenleutgeben-Liesing-Vösendorf-Inzersdorf-Leopoldsdorf und der Ausbau eines 2-Linien-S-Bahn-Rings aus S45 und S80 soll dies erreichen. Eine räumliche und zeitliche Mobilitätsgarantie durch Öffis soll überall in Wien gegeben sein, damit Öffifahren attraktiver als Autofahren wird. Dies kann z.B. durch Verdichtung der Intervalle erreicht werden.
- ◁ **Infrastrukturerhalt für Öffis:** Die Infrastruktur wie Straßenbahngleise muss in einem guten Zustand erhalten werden, um Langsamfahrstellen oder Ausfälle und Schienenersatzverkehr möglichst zu vermeiden.
- ◁ **Faire Arbeitsbedingungen bei den Öffis:** Um das für die Mobilitätsgarantie unerlässliche Personal im Fahrdienst sowie in der Infrastrukturerhaltung zu finden, braucht es bessere Arbeitsbedingungen. Wer für den öffentlichen Verkehr hackelt, ist Klimaheld\*in und hat eine entsprechende Anerkennung mehr als verdient. So muss die Belastung durch Schichtdienste und Überstunden entsprechend honoriert werden und Arbeitsbelastung durch automatisierte Systeme reduziert werden, z.B. durch mehr autonome U-Bahnen. 12-Stunden-Arbeitstage müssen abgeschafft werden, es braucht faire Nacht- und Sonntagszuschläge sowie ausreichend Pausenräume und Toiletten für Öffi-Fahrer\*innen. Außerdem sollen Busfahrer\*innen an ihrem Arbeitsplatz nicht frieren müssen.
- ◁ **Rekommunalisierung privater Buslinien:** Keinesfalls darf es zu einem weiteren Ausverkauf der Öffis kommen, wie dies in der Vergangenheit bei Buslinien an private Unternehmen geschehen ist, worunter auch die Arbeitsbedingungen gelitten haben. Im Gegensatz dazu soll die Stadt Wien diese privaten Buslinien rekommunalisieren.

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

## SICHER ZU FUSS UNTERWEGS

Wir fordern die Entwicklung hin zu einer Stadt der 15-Minuten-Wege. Dafür braucht es eine Förderung lokaler Zentren und deren Erschließung durch attraktive Fußwege. Dies geht Hand in Hand mit einer fairen Verteilung des öffentlichen Raums.

- ⟨ **Verkehrsvermeidung und verkehrsberuhigte Grätzl:** Die Strukturierung in verkehrsberuhigte Grätzl soll dabei eine Basis für die polyzentrische Entwicklung der Stadt sein. Jedes Grätzl soll möglichst seine eigenen Kindergärten und Volksschulen, allgemeinmedizinischen Praxen, Bäckereien, Spiel-, Sport- und Erholungsflächen haben. So ermöglicht diese Planung z.B. Volksschulkindern einen selbstständigen Schulweg. Durch die kürzeren Wege wird auch Verkehr vermieden.
- ⟨ **Barrierefreiheit:** Dabei muss die Barrierefreiheit von Gehwegen sichergestellt werden. Diese müssen mit 2 Meter ausreichend breit für Begegnungen von Kinderwägen, Gehhilfen und Rollstühlen sein. Es ist auf die verschiedenen Bedürfnisse der Fußgänger\*innen zu achten: z.B. Bordsteinabsenkungen für Rollstühle und Kinderwägen, Bodenmarkierungen für Menschen mit Sehbehinderung. Es darf keine Umwege aufgrund der Bevorzugung von Autoverkehr geben; das bedeutet sichere Querungsmöglichkeiten in kurzen Abständen.
- ⟨ **Sitzgelegenheiten:** In regelmäßigen Abständen sollen attraktive Sitzgelegenheiten die Möglichkeit zum Ausruhen bieten, davon profitieren insbesondere ältere Menschen.
- ⟨ **Autofreie Schulvorplätze:** Die Vorplätze der Schulen sollen autofreie Zonen sein. Nur zu Fuß und mit dem Fahrrad ist der Zugang möglich, die Öffi-Haltestelle ist an der nächsten Straßenecke, es gibt keine Zufahrtsmöglichkeit für Autos im selben Häuserblock.

## SICHERES UND FLÄCHENDECKENDES RADVERKEHRSNETZ FÜR ALLE:

Wir fordern, dass Wien anfängt, den Radverkehr systematisch zu planen, das bedeutet, logische und hochrangige Radverbindungen in hoher Qualität zu schaffen, wie das Radlobby-Basisnetz, welches sich an internationaler Best Practice orientiert, in dem Radfahrende allen Alters sicher fahren können.

- ⟨ **Baulich getrennte Radwege und geschützte Kreuzungen:** Das Radverkehrsnetz soll baulich getrennte Radwege für alle Altersgruppen bieten, mit geschützten Kreuzungen, an denen mit dem Rad bei Rot nach rechts ohne zu warten

# LINKS POSITIONSPAPIER VERKEHR

abgebogen werden kann. Mehrzweckstreifen werden komplett ersetzt durch baulich getrennte Radwege auf beiden Straßenseiten. Diese werden ausreichend breit gemacht, sodass Schnellere Langsamere überholen können.

- ⟨ **Grüne Welle:** Die für den Radverkehr jeweils wichtigeren Straßen sollen eine grüne Welle bei 20 km/h bieten. Dies entschleunigt gleichzeitig den Kfz-Verkehr.
- ⟨ **Fahrradstraßen in ganz Wien:** Die lokale Erschließung soll durch ein dichtes Netz an Fahrradstraßen geschehen, welche von Kfz nicht durchfahren werden können, z.B. durch Poller geschützt. Dies geht Hand in Hand mit der Umgestaltung zu verkehrsberuhigten Grätzln und Superblocks.
- ⟨ **Mehr Fahrradabstellanlagen:** Durch Radabstellanlagen auf 1/10 aller Parkplätze, unter Berücksichtigung von Plätzen für Lastenräder, werden für den gesteigerten Radverkehr Kapazitäten geschaffen und damit die Anzahl der Radabstellplätze insgesamt verdoppelt.
- ⟨ **Fahrradgaragen** an Verbindungsknoten erleichtern das Pendeln vor allem im weniger dicht erschlossenen Stadtrand.
- ⟨ **Ausgebautes Lastenrad-Leihsystem:** Der Ausbau des Lastenfahrrad-Systems mit E-Lastenrädern und E-Anhängern zum Ausborgen an jeder Kreuzung reduziert die Notwendigkeit, ein eigenes Auto oder Lastenrad für größere Transporte zu besitzen.
- ⟨ **Fahrrad-Sonderwaggons:** Die Fahrradmitnahme auch zur Stoßzeit wird durch Fahrrad-Sonderwaggons in der S-Bahn, wie in Kopenhagen, ermöglicht.

## VERKEHRSPANUNG ÜBER DIE STADT HINAUS:

Die Verkehrsplanung darf nicht an der Stadtgrenze aufhören, sondern muss die ganze Region grenzüberschreitend bis Bratislava mitdenken. Niederösterreich muss Teil der Lösung werden, um den Pendelverkehr nachhaltig zu gestalten. Wir fordern die Schaffung eines dauerhaften institutionellen Rahmens von Niederösterreich, Wien und Bund mit weitreichenderen Kompetenzen als der VOR, damit sinnvolle Projekte wie die Führung der Linie 72 nach Schwechat, oder die Errichtung von Park and Ride-Kapazitäten nicht an der Tagespolitik scheitern.

## UTOPIE

Unsere Utopie: Alle, die wollen, sind mobil. Alle, die mobil sind, sind sicher. Alle, die sicher sind, sind frei. Alle kommen schnell von A nach B.

In unserem Wien der Zukunft können sich alle frei bewegen. Menschen im Schrittempo, ob zu Fuß oder mit Rollen, haben immer und überall Vorrang – weil die schönen Dinge im Leben oft am langsamsten passieren: das Spaziergehen, das mal schnell zum Nachbarn auf einen Kaffee Schlendern, das Transportieren der Blumenerde in den Grätzlgarten, das vom Basketballplatz nach Hause Schlurfen, wo man sich begegnet und ins Reden kommt. Da soll uns kein Auto in die Quere kommen. Und auch kein Rennrad.

Die Wege, die schneller gehen müssen, erledigen wir freudvoll, gesund, leise und emissionsfrei: In die Arbeit, ins Grüne, zu den Verwandten, die um Hilfe bitten, fahren wir mit Fahrrädern auf exzellenten Fahrradstraßen, in komfortablen Straßenbahnen, in hochfrequenten Schnellbahnen - natürlich mit fair entlohnerten Öffi-Fahrer\*innen. Nur für echte Not- und Sonderfälle brauchen wir noch motorisierte Kraftfahrzeuge. Die Rettung der Gemeinde Wien wird auch in der Zukunft sofort da sein, wenn wir sie rufen. Und die neue Lieblingscouch, die wir gerade in einer Online-Tauschbörse gefunden haben, werden wir auch in der Zukunft noch mit einem Lastentaxi nach Hause bringen können, sowie Pakete, Lebensmitteltransporte und Baustoffe – allerdings nicht gefahren durch eine ausgebeutete Arbeitnehmer\*in, sondern im Rahmen eines vergesellschafteten stadtweiten Mobilitätsunternehmens, das uns allen gemeinsam gehört und wo wir alle gemeinsam entscheiden.

Insgesamt wird Wiens Mobilität dadurch gerecht, nachhaltig und solidarisch sein. Die, die im Verkehr am meisten Schutz brauchen, werden ihn bekommen. Die, die heute unter Lärm und Staub leiden, werden ein völlig neues Lebensgefühl kennenlernen. Und die, die tatsächlich schnell wo hin müssen, werden das viel besser können, als es in den Staus von gestern möglich war. Und das alles wird klimagerecht gestaltet sein.

[WWW.LINKS.WIEN/VERKEHR](http://WWW.LINKS.WIEN/VERKEHR)

@LINKSWIEN