VCÖ
MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Foto: © Stadt Waidhofen an der Ybbs

VCÖ factsheet

Kürzere Alltagswege verbessern Mobilität und Lebensqualität

2025-10

Kürzere Wege führen zu weniger Autos. Können viele Alltagswege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, erhöht das die Aufenthaltsqualität in Städten. Kurze Wege und kompakte Bauweisen reduzieren Verkehrsprobleme und erhöhen die Aufenthaltsqualität.

Österreichs Stadtkerne sind vergleichsweise dicht bebaut und von einer vielfältigen Nutzung geprägt. Kompakte Bauweisen erzeugen kurze Wege, sodass Alltagsbedürfnisse zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt werden können.[1] In Österreichs zentralen Bezirken und Großstädten sind viele Wege kurz: 36 bis 44 Prozent der Menschen in Ausbildung sowie rund 20 Prozent der Berufstätigen erreichen ihr Ziel in weniger als 2,5 Kilometern. Rund die Hälfte der Einkaufswege sind kürzer als 2,5 Kilometer. Insgesamt ist es wichtig, Zersiedelung zu stoppen und Städte kompakter zu bauen.[2]

Kurze Alltagswege reduzieren Mobilitätsaufwand

Zersiedelung erschwert die Nahversorgung und führt zu längeren Wegen für die Bevölkerung. So können beispielsweise in Oberösterreich nur etwa 60 Prozent der Bevölkerung Nahversorger fußläufig erreichen, während es im Bundesland Salzburg rund 70 Prozent sind. Dort kann nur weniger als die Hälfte der Bevölkerung Postfilialen, Apotheken und Banken gut zu Fuß erreichen.[3,4] Immerhin können 70 Prozent der Berufstätigen in Österreich eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs innerhalb von zwei Kilometern erreichen.[5]

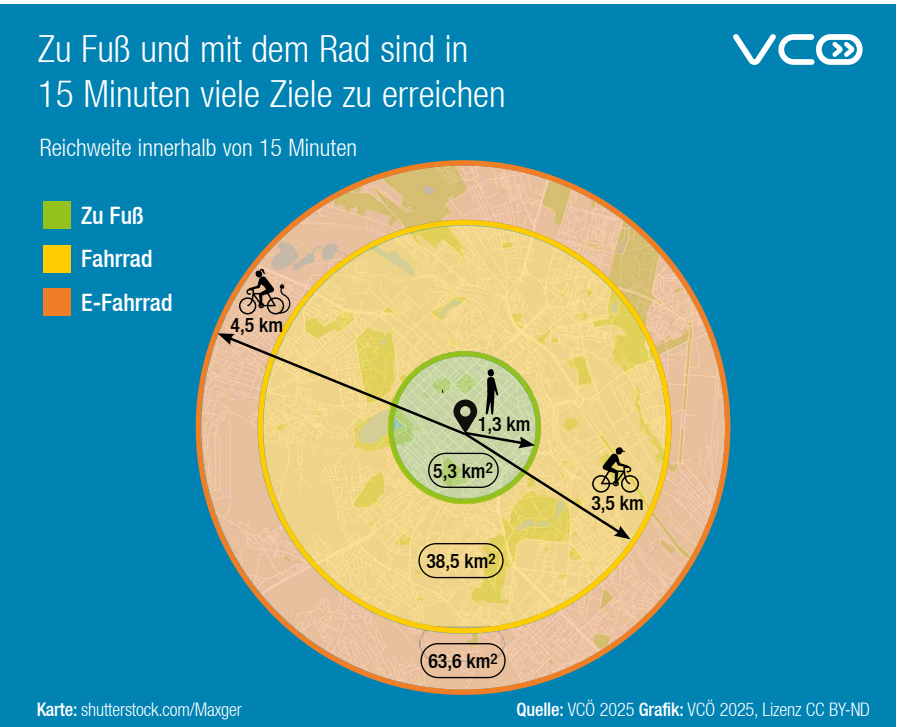
Attraktives Wohnumfeld stärkt Resilienz

Die Idee einer kompakten Stadt, die von Nutzungsmischung und kurzen Wegen geprägt ist, erlebt international durch das Pariser Modell der „15-Minuten-Stadt“ eine Renaissance. In solch einer Stadt können die meisten täglichen Bedürfnisse innerhalb von fünfzehn Minuten Gehen oder Radfahren abgedeckt werden. Die Erfahrungen der Covid-19-Pandemie zeigen, dass Menschen in Orten mit hoher Aufenthaltsqualität, dichtem sozialem Netz und gut erreichbarer Nahversorgung in Krisenzeiten resilienter sind.[6] Studien zeigen auch, dass Menschen, die in der Nähe selbst kleiner Parks wohnten, physisch und psychisch fitter aus der Pandemie hervorgingen.[7]

Kompakte Städte fördern aktive Mobilität

Neben der Bereitstellung von hochwertiger Infrastruktur spielen auch eine kompakte Bauweise und attraktive Gestaltung öffentlicher Räume eine wesentliche Rolle.[8] In einer groß angelegten Studie wurden Personen in zwölf deutschen Großstädten zu ihrer Motivation und möglichen Hindernissen für aktive Mobilität befragt. Wenn die Wege zu Zielen länger werden, weil die Wohnquartiere weniger dicht bebaut sind, sinkt die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen. Sind die Wege hingegen kurz und die Bebauung im Wohnumfeld dicht, steigt die Motivation, häufig zu Fuß mobil zu sein.[9] Das zeigt sich am Beispiel Wiens: In den dichten, innerstädtischen Bezirken 1 bis 9, inklusive dem 20. Bezirk, werden mehr als doppelt so viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wie in den weniger dicht besiedelten Stadtrandbezirken 10, 11, 21 und 22.[10]

Zu Fuß kann innerhalb von 15 Minuten mehr als ein Kilometer und mit dem Rad können mehrere Kilometer zurückgelegt werden.



Bessere Erreichbarkeit reduziert Autoanzahl

Es besteht ein klarer Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit alltäglicher Einrichtungen und Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung. In Wien gibt es in den Bezirken 1 bis 9 und 20 durchschnittlich 242 Privat-Pkw pro 1.000 Einwohnende, in den Flächenbezirken 21, 22 und 23 sind es mit 364 um rund 50 Prozent mehr.[11] In Deutschland leben in schlecht angebundenen Orten, wo nur wenige Ziele in 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind, nur vier Prozent autofrei. In jenen Orten, wo Menschen viele Ziele zu Fuß oder mit dem Rad erreichen können, haben 28 Prozent kein Auto.[12] In Graz werden Wege bis zu einem Kilometer Länge zu 73 Prozent zu Fuß und zu 16 Prozent mit dem Rad zurückgelegt. Wege zwischen ein und zwei Kilometer werden zu 33 Prozent zu Fuß und zu 30 Prozent mit dem Rad zurückgelegt.[13] In St. Pölten konnten zwischen 2018 und 2024 die Wegelängen reduziert werden, was mit einer Erhöhung des Anteils aktiver Mobilität einherging.[14]

Lebendige Stadtkerne brauchen Planung

Attraktive Orte mit lebendigen Erdgeschoßzonen sind wesentlich, um wirtschaftliche Aktivität in Städten zu halten, Lebensqualität zu erhöhen und Zersiedelung zu unterbinden. Laut der Österreichischen Raumordnungskonferenz helfen verbindliche, scharfe Siedlungsgrenzen, die Aushöhlung urbaner Kerne zu verhindern. Integrierte städtebauliche Konzepte geben einen langfristigen Orientierungsrahmen für die Entwicklung von Städten, wobei auch die Rolle von aktiver Mobilität besondere Aufmerksamkeit erhalten soll. Zudem müssen Gemeinden auf regionaler Ebene kooperieren, um Mobilitätsangebote, sowie Betriebs- und Wohngebietsentwicklung gezielt zu koordinieren.[15]

Durch Superblocks weniger Autofahrten

In sogenannten Superblocks wird die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad innerhalb und zwischen Stadtteilen gefördert, während der Öffentliche Verkehr an den Außenkanten dieser Blocks optimiert wird. Pkw werden durch Poller oder gut platzierte Stadtmöbel draußen gehalten. Der

dadurch freiwerdende Platz wird entsiegelt und begrünt. Eine Simulation der Auswirkungen von 50 Superblocks in Wien zeigt, dass bereits ein einzelner Superblock mindestens 100 Autofahrten pro Tag – zu und von diesem Block – vermeiden würde.[16] Durch einen Superblock würden die mit Pkw gefahrenen Kilometer in der Gegend sofort um fünf Prozentpunkte sinken.[17] Ab 10 bis 20 Superblocks sinkt der Pkw-Anteil am stärksten.[18] In Wien Favoriten ist ein Superblock aktuell in Umsetzung. Innerhalb eines Rasters von 3 x 5 Blocks soll es keinen Durchzugsverkehr, dafür Fußgängerzonen und mehr Bäume geben. Nach einer ersten Pilotphase im Jahr 2022 startete im Jahr 2023 die bauliche Umgestaltung. Die zweite Bauphase wird im Herbst 2025 abgeschlossen.[19]

Grünraum motiviert zum Gehen und Radfahren

Besonders wirkungsvoll ist es, den durch die Pkw-Reduktion freigewordenden Platz zu begrünen. Denn Bäume und Grünflächen wirken sich positiv auf die aktive Mobilität und somit auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Personen, die näher an Grünraum wohnen, gehen mehr als der Durchschnitt. Vor allem ältere Menschen gehen mehr zu Fuß, wenn sich Bäume, Sträucher und Wiesen in der Umgebung befinden.[20] Laut einer Studie in europäischen Städten gilt: Je höher der Begrünungsgrad, desto höher die Lebenserwartung. Hätte jeder Mensch in Europas Großstädten innerhalb von 300 Meter Zugang zu Grünraum, könnten jährlich 18.000 vorzeitige Todesfälle verhindert werden.[21]

Lebenswerte Städte müssen leistbar sein

Urbane Aufwertungsprozesse liefen in Europas Städten in den letzten Jahrzehnten oft parallel zur Gentrifizierung von Nachbarschaften, obwohl die Begrünungsmaßnahmen selbst diese Prozesse nicht vorantrieben.[22] Für Wien gibt es bis dato keine Belege für weitläufige Gentrifizierung und Verdrängung von Bevölkerungsgruppen aus innerstädtischen Lagen.[23] Nichtsdestotrotz haben lokale Aufwertungen des öffentlichen Raumes messbare Effekte auf Wohnungspreise, wie die Nähe zu Grünraum verdeutlicht. Ein neu geschaffener Grünraum in 100 Meter Nähe erhöht den Preis einer Liegenschaft zwischen drei und elf Prozent.[24,25,26] Es besteht die Gefahr, dass durch die Aufwertung von Stadtteilen mit grünen und klimaresilienten Infrastrukturen vulnerable und einkommensschwache Haushalte verdrängt werden. Im Kontext der Klimakrise ist dies doppelt relevant. Denn ärmere Menschen sind stärker auf kühlere öffentliche Orte angewiesen, da sie tendenziell in Gebäuden mit schlechterer Bausubstanz wohnen, in der es sehr heiß wird.[27] Bei Stadtentwicklungsprojekten soll deshalb besonders auf Begrünung und Verkehrsberuhigung in Balance mit sozialen Aspekten wie der Leistbarkeit der Wohngegend geachtet werden. Ein substanzieller Anteil an gefördertem Wohnbau in einem Stadtviertel, sowohl im Wohnungsneubau als auch in Verbindung mit Förderungen zur Sanierung des Altbaubestands, sorgt für eine soziale Durchmischung und hält Preissteigerungen bei Mieten im Rahmen.[28] In Wien wurde dafür eigens die Widmungskategorie „sozialer Wohnbau“ geschaffen; eine Widmung, die Grundstücksentwickler verpflichtet, mehrheitlich geförderte Wohnungen zu errichten.[29]

Foto: iStock.com/marchelo74

Superblocks machen Barcelona nachweislich gesünder

Ein Superblock ist in Barcelona größer als ein einzelner Wohnblock. Das Ziel ist, den Menschen vor Ort durch Begrünung und Reduktion des Autoverkehrs mehr Raum zu gewähren und für eine lebenswerte Umgebung zu sorgen. In Barcelona wurden sechs Superblocks bereits erfolgreich umgesetzt. Die Anzahl privater Autofahrten reduzierte sich um etwa 20 Prozent in den Umsetzungsgebieten, das sind in Summe etwa 230.000 Autofahrten weniger pro Jahr. Die Stickoxidbelastung in der Stadt ging um 24 Prozent zurück, und die Lärmbelastung um fünf Prozent. In den Nachbarschaften stieg der Anteil des Grünraums von fünf Prozent der Fläche auf etwa 20 Prozent. Jedes Jahr verhindern die positiven Wirkungen der Superblocks in Barcelona etwa 500 vorzeitige Todesfälle.[a] Auch Vitoria-Gasteiz, wo 250.000 Menschen leben, konnte durch die Einführung von etlicher Superblocks ähnliche Erfolge erzielen.[b]

Kurze Wege führen zu mehr Lebensqualität

Wo tägliche Wege in weniger als fünfzehn Minuten zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können, wird aktive Mobilität zur dominanten Mobilitätsform im Wohnviertel.[30] Dies setzt positive Wechselwirkungen in Gang: Weniger Bedarf an Pkw-Abstellplätzen schafft Freiraum, der in Grünflächen, Spielplätze oder Begegnungsorte umgestaltet werden kann. Es steigt die Attraktivität und Lebensqualität der Stadtteile, was wiederum die Nutzung aktiver Mobilität zusätzlich stärkt.[31] Von kluger Stadtplanung profitieren alle. Vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Menschen können dadurch sicher und eigenständig im Alltag mobil sein. Eine Stadt der kurzen Wege hat weniger Verkehrsprobleme, ist ruhiger und sicherer, erhöht die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und entlastet zugleich durch Zeit- und Kostenersparnis.

Weniger Auto-Verkehr kombiniert mit Begrünung und guter Stadtgestaltung steigert zudem die Standortattraktivität: Betriebe und Gastronomie siedeln sich an, neue Jobs entstehen.[32]

Kurze Wege brauchen strategische Planung

Durch integrierte strategische Planung auf Gemeinde- und Landesebene können soziale, grünräumliche, ökonomische, verkehrliche und architektonische Maßnahmen miteinander abgestimmt, abgewogen und gezielt umgesetzt werden. Einerseits müssen Städte in Österreich nachverdichtet werden, andererseits Zersiedelung und Widmungen auf der „grünen Wiese“ unterbunden werden. Damit die breite Bevölkerung einer Stadt von Begrünungs- und Aufwertungsprozessen profitiert, ist gezielt für soziale Durchmischung und leistbare Mieten zu sorgen.

Quellen online unter:
www.vcoe.at/factsheets

VCÖ-Empfehlungen

- In der Verkehrsplanung aktive Mobilität und Öffentlichen Verkehr konsequent priorisieren.
- Kompakte Zentren brauchen konsequenten Grünraumschutz, damit Siedlungsgrenzen und Wegelängen nicht immer weiter wachsen.
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen und Zugang zu Grünraum innerhalb von 300 Metern für alle sicherstellen.
- Superblocks und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zusammenhängend und gebündelt als Teil einer Mobilitätsstrategie umsetzen.
- Infrastruktur für Gehen und Radverkehr baulich getrennt und sicher gestalten.
- Parkende Pkw und Durchfahrtsverkehr in Wohnvierteln begrenzen.
- In Wohnvierteln für soziale Durchmischung und leistbares Wohnen sorgen, indem auf geförderten Wohnbau gesetzt wird.

Foto: VCÖ /Rita Newman

Katharina Jaschinsky
VCÖ - Mobilität mit Zukunft:
„Kurze Wege verbessern die Lebensqualität und reduzieren den Autoverkehr. Durch Superblocks und die Stärkung aktiver Mobilität werden unsere Städte gesünder und lebenswerter.“

klima**aktiv** mobil berät und unterstützt relevante Akteur:innen, Entscheidungsträger:innen und Investor:innen bei der Entwicklung und Umsetzung klimaschonender Maßnahmen im Verkehrsbereich. **Info: klimaaktivmobil.at**

Bundesministerium Innovation, Mobilität und Infrastruktur

klimaaktiv mobil

VCÖ - Mobilität mit Zukunft 2025-10. Österreichische Post AG MZ 11Z038785M; Verlagspostamt 1050 Wien. Inhaltliche Bearbeitung: Sebastian Raho. Die inhaltliche und redaktionelle Erstellung des VCÖ-Factsheets erfolgt durch den VCÖ. Der Inhalt muss nicht mit der Meinung der unterstützenden Institutionen übereinstimmen. Dieses Factsheet wurde finanziert vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: VCÖ, 1050 Wien, ZVR-Zahl 674059554. Impressum: VCÖ, Bräuhausgasse 7-9, 1050 Wien, T +43-(0)1-893 26 97, E vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at, Offenlegung gemäß §25 Mediengesetz siehe www.vcoe.at/impressum.