

6.3. Mobilität

Ist-Situation:

In Waidhofen a/d Ybbs wurde mit der Eröffnung des Buchenbergstunnels im Jahr 2012 eine bedeutende verkehrspolitische Maßnahme verwirklicht. Die Auswirkungen wurden großräumig in einem „Mobilitätskonzept“ von der technischen Universität Wien untersucht. Die Studie bietet Ansatzpunkte zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation in Waidhofen a/d Ybbs.

Die Mobilität wird als Querschnittsmaterie bei den Themenfeldern Innenstadt, Stadtteilentwicklung Zell und Achse City Bahn mitbehandelt. Dabei bekennt sich die Stadt Waidhofen a/d Ybbs zum Ausbau und zur Unterstützung der sanften Mobilität.

Ziele:

- Individualverkehr vermindern
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- attraktive und sichere Fuß- und Radwege
- Waidhofen-Card (Jahreskarte) für alle Öffis
- CO₂-Problematik im Auge behalten: E-Mobilität im Ansatz vorhanden, z.B. Essen auf Räder, Ausbau von E-Tankstellen
- Anrufsammeltaxi für Stadt und insbesondere Ortsteile – zusätzlich zur Waidhofen-Linie

Maßnahmen und Projekte:

- Radwege, Radachsen in und durch die Stadt, Ybbsquerung Steg
- Bewusstseinsbildung zur Stärkung der sanften Mobilität

6.4. Achse City Bahn

Ist-Situation:

Entlang der Achse der City Bahn besteht mitten durch die Stadt auf einer fast ebenen Fläche über einer Länge von mehreren Kilometern ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung. Verschiedene Raumnutzungen, wie Arbeiten, Wohnen, Bildung, öffentliche Einrichtungen, etc. sind grundsätzlich möglich.

Ziele:

- Das Bahnhofsareal im Abschnitt Bahnhof - Innenstadt soll einer Verwertung zugeführt werden.
- Die Bahnachse soll nachhaltig attraktiviert werden und zur langfristigen Sicherung der Stadtbahn beitragen.
- Ein Entwicklungskonzept entlang der Bahnachse im Bereich Gstadt – Waidhofen/Ortstafel soll unter Einbeziehung der bestehenden Citybahn erstellt werden.

Maßnahmen und Projekte:

- Entwicklung einer Stadtentwicklungsvision und Überprüfung der Machbarkeit von Varianten im Bereich Hauptbahnhof/Molkerei/Hinterberg.
- In der Studie sollen unterschiedliche Nutzungsvarianten und Dichten in Abhängigkeit von der Erschließung, den Kosten und der

Angebots-Nachfragesituation in Waidhofen und der Region überprüft werden.

- Entwicklung einer Stadtentwicklungsvision und Überprüfung der Machbarkeit von Varianten im Bereich Mühlstraße/Wasservorstadt
- In der Studie sollen unterschiedliche Nutzungsvarianten und Dichten in Abhängigkeit von der Erschließung, den Kosten und der Angebots-Nachfragesituation in Waidhofens Innenstadt überprüft werden.
- Citybahn als städtisches Transportmittel
In einer raumplanerischen Analyse soll der Haltestellenabstand mit dem potenziellen Einzugsbereich überlagert werden, um für die weitere Siedlungsentwicklung und die Erschließung bestehender Siedlungsräume über mehr Wissen zu verfügen. Beispielsweise könnte im Streckenabschnitt Hauptbahnhof und Schillerplatz eine zusätzliche Station sinnvoll sein. Weiters soll die Ausgestaltung der Haltestellen und Einbindung der Umfelder optimiert werden. Insbesondere der Lokalbahnhof mit dem Sicherheitszentrum und potenziellem Einstiegspunkt in den Naturpark Buchenberg kann ein Pilotprojekt sein.
- Entwicklung von Nutzungsvarianten im Bereich Kreilhof-Gstadt
Dieser Abschnitt ist einer der letzten unverbauten Abschnitte zwischen Böhlerwerk und Ybbsitz. Es ist mit Sorgfalt eine raumplanerische Zukunftsvision unter Bedachtnahme auf das Ort- und Landschaftsbild, die ökologischen Korridore und Erfahrbarkeit von differenzierten Siedlungsteilen zu entwickeln.

Grundlagen:

Mobilitätskonzept der TU-Wien

European Wettbewerb

Raumordnungskonzept

6.5. Miteinander: Kommunikation und Zusammenleben in Waidhofen a/d Ybbs

Ist-Situation:

Über die vergangenen Jahrzehnte hat sich in Waidhofen eine pluralistische Gesellschaft mit unterschiedlichen Lebensstilen und Lebensformen entwickelt. Generell verstehen es die Bürgerinnen und Bürger, ihre Anliegen deutlicher zu formulieren und zu vertreten. Das ist eine Chance, aber auch eine Herausforderung! Es geht darum, im Bereich der Verwaltung, im Dienstleistungssektor aber auch dort, wo die Gemeinde gestaltend tätig wird, ausbalancierte Lösungen im Konsens mit den Bürgerinnen und Bürger zu erarbeiten. Gleichzeitig ist die Anzahl der Kommunikationskanäle gewachsen. Wie kommunizieren Jung und Alt – untereinander und miteinander? Kommunikation mit Menschen aller Bildungsniveaus, unterschiedlicher Herkunft und verschiedener Lebensstile verlangt nach zielgruppengerechter Kommunikationskultur.