



Städtebericht Schaffhausen

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

Publikation: 03.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Schaffhausen im Städtevergleich	7
2.2	Spezifische Fragen für Schaffhausen	13
3	SYNTHESE	17
4	ANHANG	18
4.1	gfs.bern-Team	18

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität SKM, eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Online-Befragung zum Thema urbane Mobilität. Die Studie ist als Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Befragung in interessierten Städten und Gemeinden konzipiert.

In der aktuellen Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung der teilnehmenden Städte rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zum Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im September 2024 mit Vertreter:innen der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend gemeinsam finalisiert. Der vorliegende Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab, wobei eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten im Fokus ist.

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Die Resultate in den Agglomerationsgemeinden werden in den Städteberichten jeweils in einem separaten Unterkapitel behandelt und mit den Resultaten in den Kernstädten verglichen. Alle anderen Darstellungen und Analysen beziehen sich jeweils auf die Kernstädte. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städten und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und ihre beiden Agglomerationsgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. Die Ziehung erfolgte per Zufallsprinzip, um eine in Bezug auf die Grundgesamtheit repräsentative Stichprobe zu erhalten. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Schaffhausen 24 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt, um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu erreichen. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, zur Auftraggeberin sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einigen Auswertungen wurden die Städte nach Grösse eingeteilt, wobei Basel, Bern, Winterthur und Zürich als grosse Städte gelten, während Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion und Zug der Gruppe der kleinen und mittleren Städte zugeordnet wurden.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ. Durch die Zufallsauswahl bei der Adressziehung sowie die soziodemografische Gewichtung der Resultate wurde in der vorliegenden Studie hohe Repräsentativität angestrebt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	<p>Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind</p> <p>Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Zug)</p>
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	nach Alter und Geschlecht quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt
Befragungszeitraum	28. Oktober– bis 22. Dezember 2024
Stichprobengrösse	<p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Basel = 1142 • N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri b. Bern = 378 (Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (Städtebericht) • N Fribourg = 1281 • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Städtebericht) ○ N Cham = 300 (Städtebericht) • N Zürich = 1195
Stichprobenfehler	<p>±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p> <p>Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p>
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

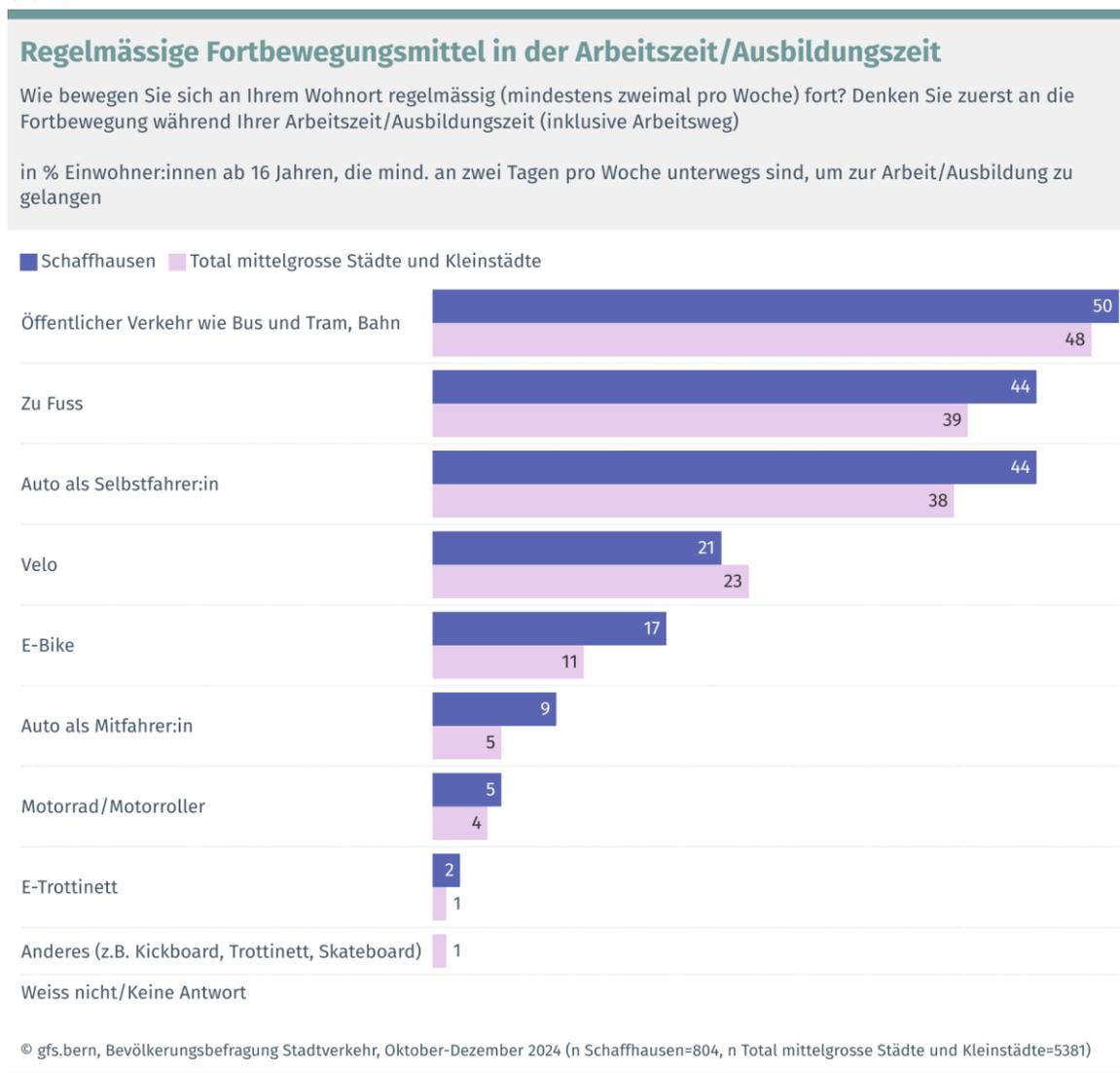
2 Befunde

2.1 Schaffhausen im Städtevergleich

Die Art und Weise, wie wir täglich zur Arbeit gelangen, prägt den Alltag der Menschen und hat einen grossen Einfluss auf die empfundene Lebensqualität. Bei der Wahl des Verkehrsmittels können sowohl persönliche Vorlieben als auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur eine Rolle spielen.

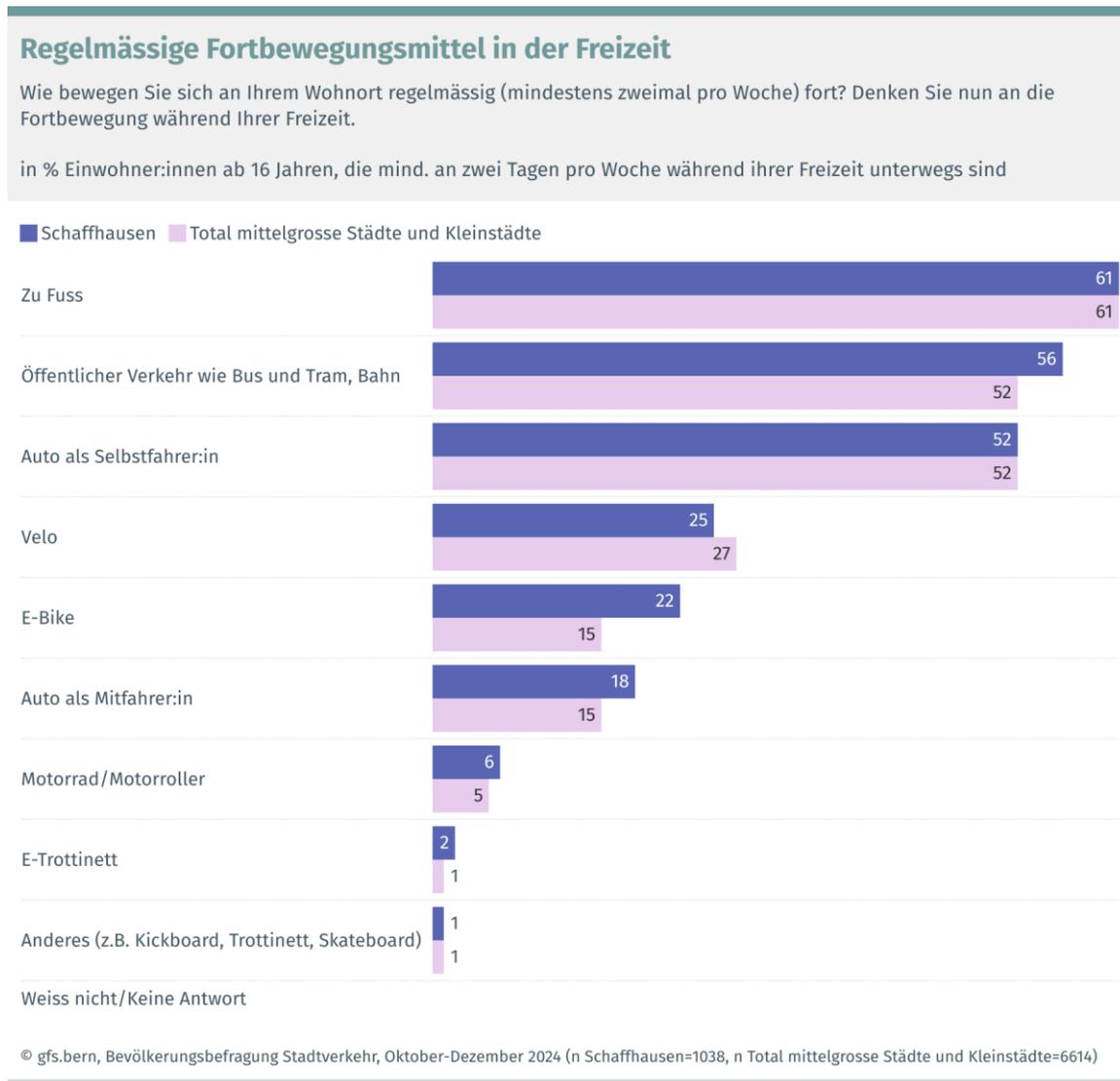
Um zur Arbeit oder zur Ausbildung zu gelangen, setzt die Hälfte der Schaffhauser:innen auf den öffentlichen Verkehr. Damit liegen sie sehr nahe am Durchschnitt aller Städte vergleichbarer Grösse (48%). Jeweils 44 Prozent bestreiten den Arbeitsweg entweder zu Fuss oder mit dem Auto und tun dies damit im Vergleich zum Durchschnitt häufiger (39%). Auf Fortbewegungsmittel wie Velo, E-Bike, Motorrad und E-Trottinett wird fürs Pendeln seltener zurückgegriffen. Diese Beobachtung trifft auf letztere drei für die berücksichtigten mittleren und kleinen Städte in grösserem Masse zu als für die Befragten in der Stadt Schaffhausen.

Grafik 1



In der Freizeit ist die Wahl der Fortbewegungsmittel insgesamt vergleichbar, wobei der Fussverkehr an Bedeutung zunimmt. So bewegen sich die meisten Einwohner:innen aus der Stadt Schaffhausen in der Freizeit zu Fuss fort und liegen damit genau im Durchschnitt aller befragten mittelgrossen und Kleinstädte. Ähnlich oft, mit 56 Prozent, dient der öffentliche Verkehr als Fortbewegungsmittel in der Freizeit und wird damit leicht öfters genutzt als im Durchschnitt. Ähnlich wie während der Arbeits- und Ausbildungszeit nutzen die Schaffhauser:innen in der Freizeit das Auto am dritthäufigsten – und zwar genauso oft wie der Durchschnitt. Andere Verkehrsmittel wie Velo, E-Bike, Motorrad oder E-Trottinett spielen hingegen auch in der Freizeit eine deutlich geringere Rolle.

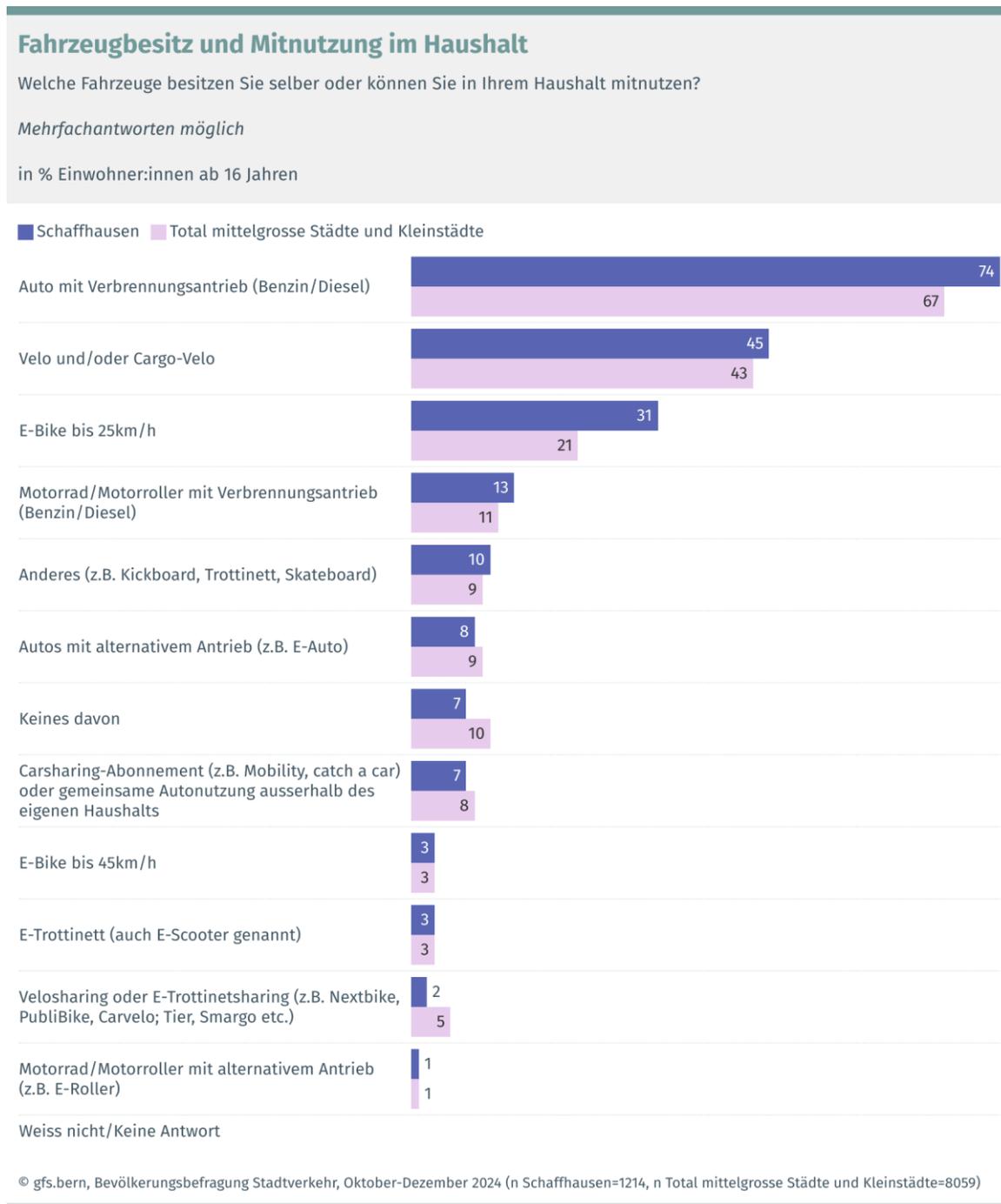
Grafik 2



Gefragt nach dem Besitz, respektive der Mitnutzung von Fahrzeugen, zeigt sich das gleiche Bild wie bei der regelmässigen Nutzung verschiedener individueller Fortbewegungsmittel: Mit grossem Abstand geben sieben von zehn Personen an, über ein Auto mit Verbrennungsantrieb zu verfügen (74%). Darauf folgt der Besitz, respektive die Mitnutzung von einem Velo (45%). Rund ein Drittel verfügt zudem über ein E-Bike bis 25 km/h (31%). Sowohl das Auto mit Verbrennungsantrieb als auch das E-Bike ist bei den

Schaffhauser:innen verbreiteter als im Durchschnitt von Städten vergleichbarer Grösse (+7 Prozentpunkte [Pp.], respektive + 10 Pp. im Vergleich zum Durchschnitt).

Grafik 3



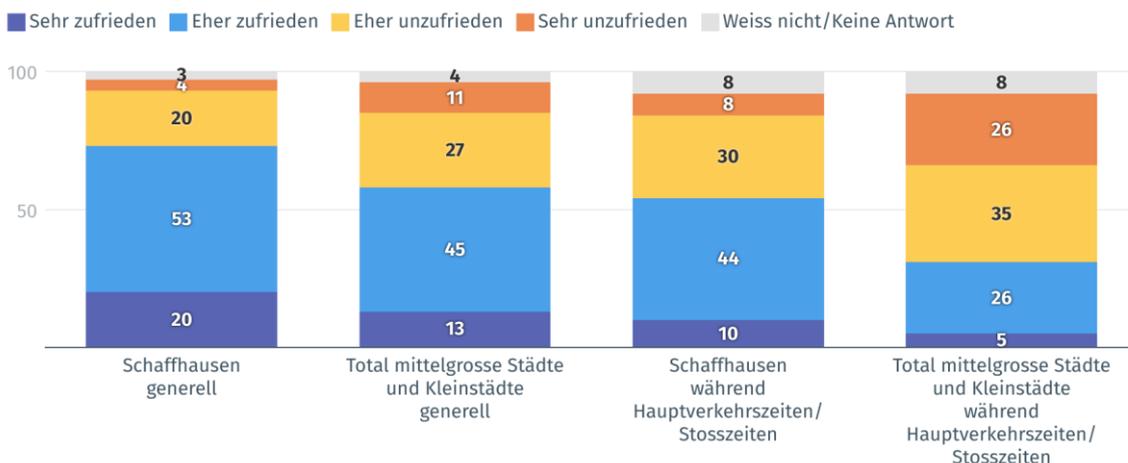
Ein Grossteil der befragten Schaffhauser:innen zeigt sich mit der Verkehrssituation in ihrer Stadt zufrieden. Knapp drei Viertel der Befragten beurteilen die generelle Verkehrssituation als sehr oder eher zufriedenstellend (73%). Der Anteil Zufriedener ist damit deutlich höher als im Durchschnitt der mittelgrossen und kleinen Städte (58%). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation während der Haupt- und Stosszeiten. Mit 54 Prozent zeigt sich ein deutlich grösserer Anteil der Schaffhauser:innen sehr oder eher zufrieden als im Durchschnitt (31%). Dennoch liegt dieser Wert merklich unter der Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation.

Grafik 4

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Ganz generell, wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt?
Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in Ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Schaffhausen=1214, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059)

Im Kontext der Auswirkungen des Verkehrs fühlen sich die Einwohner:innen der Stadt Schaffhausen am häufigsten durch Parkplatzmangel für Personenwagen beeinträchtigt (48%), was durch die häufige Nutzung des Autos im Pendelverkehr zu erklären sein dürfte. Im Vergleich zum Durchschnitt aller Befragten mittelgrosser und kleiner Städte (45%) liegt dieser Wert in Schaffhausen etwas höher. Während sich die Bewohner:innen von Schaffhausen nur zu 28 Prozent durch Verkehrsbehinderungen beeinträchtigt fühlen, liegt dieser Anteil im Durchschnitt deutlich höher bei 55 Prozent. Die vergleichsweise geringe Belastung durch Verkehrsbehinderungen deutet darauf hin, dass die Verkehrsinfrastruktur in Schaffhausen insgesamt gut funktioniert, was die hohen Zufriedenheitswerte mit der Verkehrssituation zusätzlich erklärt.

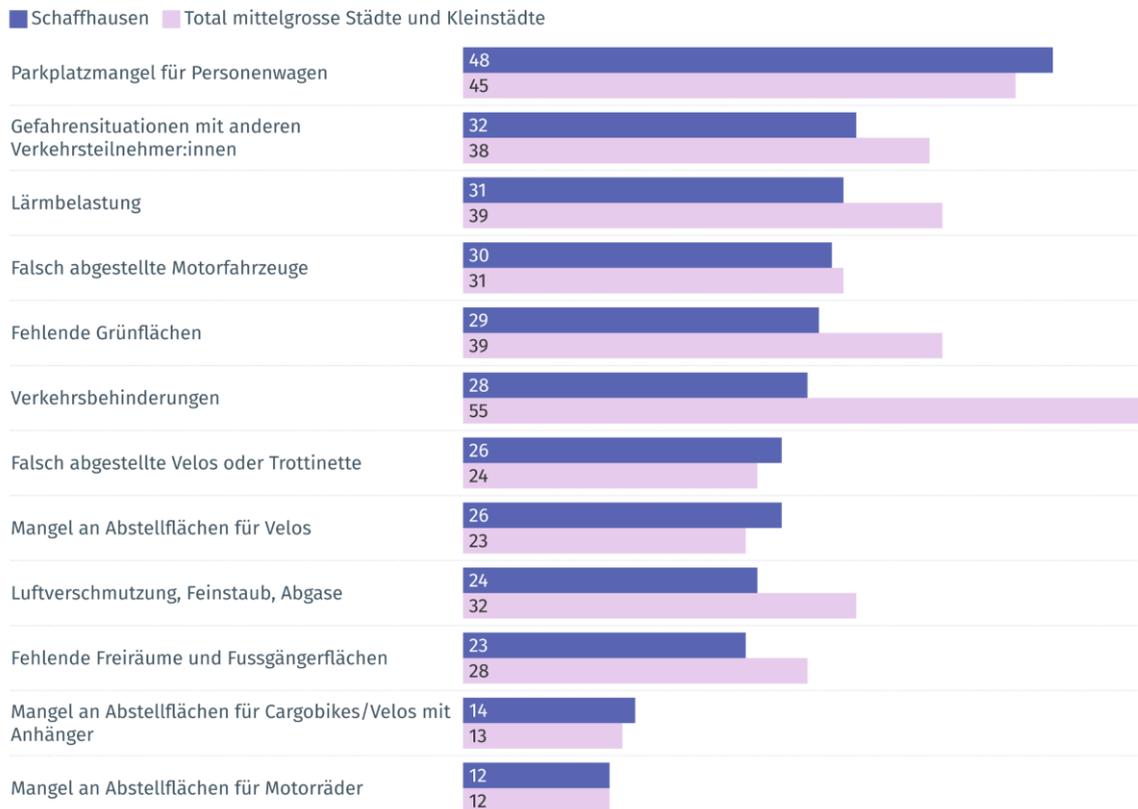
Die gut funktionierende Infrastruktur dürfte denn auch eine Erklärung dafür sein, dass sich die Schaffhauser:innen im Vergleich zum Durchschnitt weniger durch Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (32%, -5 Pp.) beeinträchtigt fühlen. Zudem machen sich die Schaffhauser:innen vergleichsweise weniger Sorgen über Lärmbelastung (31%, -8 Pp.), fehlende Grünflächen (29%, -10 Pp.), oder Luftverschmutzung (24%, -8 Pp.), was wiederum für eine hohe Lebensqualität in der Stadt spricht. Lediglich durch falsch abgestellte Velos oder Trottinette sowie durch einen Mangel an Abstellplätzen für Velos fühlen sich die Schaffhauser:innen im Vergleich zum Durchschnitt mehr beeinträchtigt.

Grafik 5

Verkehrsbelastung am Wohnort

Wie häufig fühlen Sie sich an Ihrem Wohnort durch folgende Auswirkungen des Verkehrs beeinträchtigt?

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil eher/sehr häufig



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Schaffhausen=1214, n Total mittelgrosse Städte und Kleinstädte=8059)

Obwohl fehlende Grünflächen im Vergleich zum Durchschnitt von den Schaffhauser:innen nicht als grosse Beeinträchtigung durch den Verkehr wahrgenommen werden, besteht dennoch der Wunsch nach verstärkten Investitionen in diesem Bereich. So würden sowohl die Einwohner:innen in Schaffhausen als auch der Durchschnitt aller mittelgrossen Städte und Kleinstädte in Zukunft am ehesten für mehr Grünflächen und der Begrünung entlang der Strassen mehr Geld ausgeben wollen (47%). Mehr Investitionen wünschen sich 43 Prozent der Schaffhauser:innen auch beim Ausbau der Veloinfrastruktur, was bei der starken Nutzung des Velos im Alltag und in der Freizeit nicht sonderlich überrascht. Mehr finanzielle Förderung wünschen sich die Befragten zudem in der Gestaltung von Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt (41%).

Im Vergleich mit dem Durchschnitt sehen die Schaffhauser:innen bei der Modernisierung des bestehenden städtischen Hauptstrassennetzes (31%, -5 Pp.) und dem Ausbau des ÖVs (28%, -8 Pp.) und Fusswegnetzes (25%, -4 Pp.) weniger grossen Investitionsbedarf.

Grafik 6

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in Ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen ab 16 Jahren, Anteil mehr Geld als bisher



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Schaffhausen=1214, n Total mittelgrosse und Kleinstädte=8059)

Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Schaffhausen Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben, häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Luftverschmutzung wird zwar in Schaffhausen weniger häufig als in anderen Städten als störend wahrgenommen, allerdings sind diejenigen, die sich daran stören, unzufriedener mit der Verkehrssituation. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass sich in Schaffhausen keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

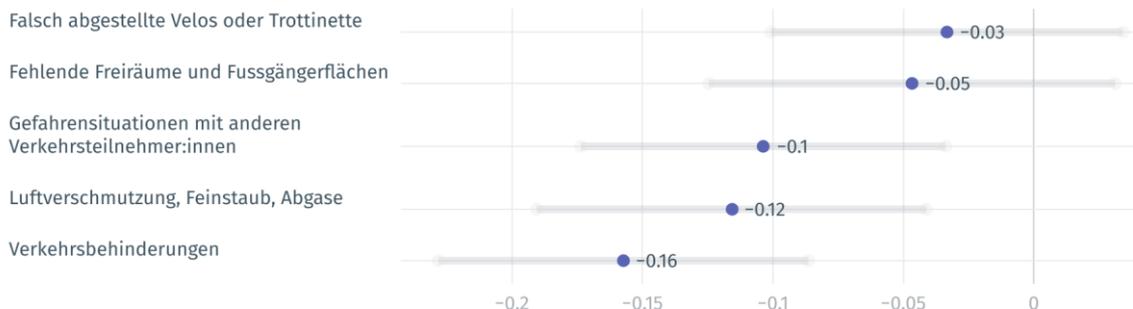
Grafik 7

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Schaffhausen

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesebeispiel: Menschen, die sich durch Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen beeinträchtigt fühlen, haben im Durchschnitt eine 10 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, mit der Verkehrssituation 'eher/sehr zufrieden' zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 972). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Nutzung von Verkehrsmitteln, wahrgenommene Belastungen von Verkehrsauswirkungen) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Verkehrssituation). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu Zufriedenheit (positives Vorzeichen) oder eher zu Unzufriedenheit (negatives Vorzeichen) mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (*ceteris paribus*). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht, Sprache) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

2.2 Spezifische Fragen für Schaffhausen

Mit der zunehmenden Bedeutung der Elektrizität, gewinnt auch die Elektromobilität an Wichtigkeit. Die Stadt und der Kanton Schaffhausen haben dieser Entwicklung Rechnung getragen und diverse Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität ergriffen¹. Antworten auf Fragen rund um die Nutzung von Ladestationen können hier wichtige Aufschlüsse über die Bedürfnisse der Bevölkerung in diesen Belangen liefern. Für 62 Prozent aller Befragten Personen in Schaffhausen, welche ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen, ist eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur in der Stadt sehr oder eher wichtig.

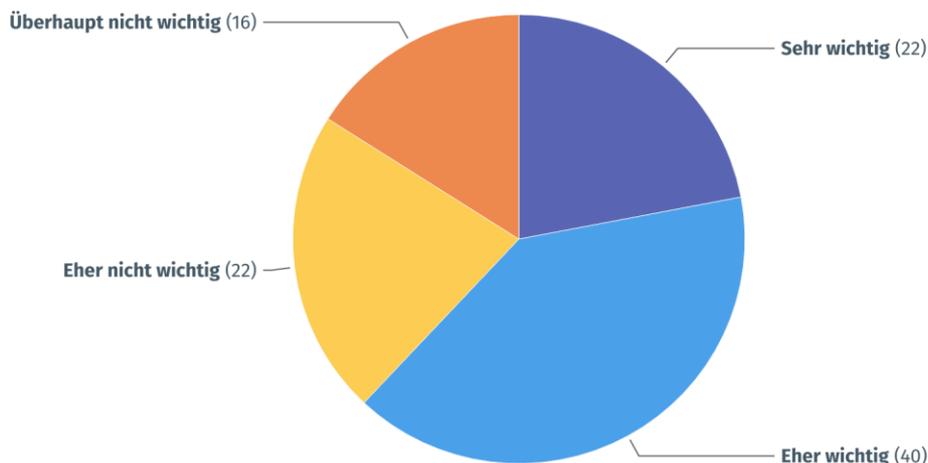
¹ Quelle: <https://sh.ch/CMS/Webseite/Kanton-Schaffhausen/Beh-rde/Verwaltung/Baudepartement-13364371-DE.html>

Grafik 8

Wichtigkeit ausgebaute Ladeinfrastruktur in der Stadt Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen baut aktuell die Ladeinfrastruktur für E-Autos aus. Ganz generell, wie wichtig ist für Sie persönlich eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur in der Stadt Schaffhausen?

in % Einwohner:innen in Schaffhausen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=101)

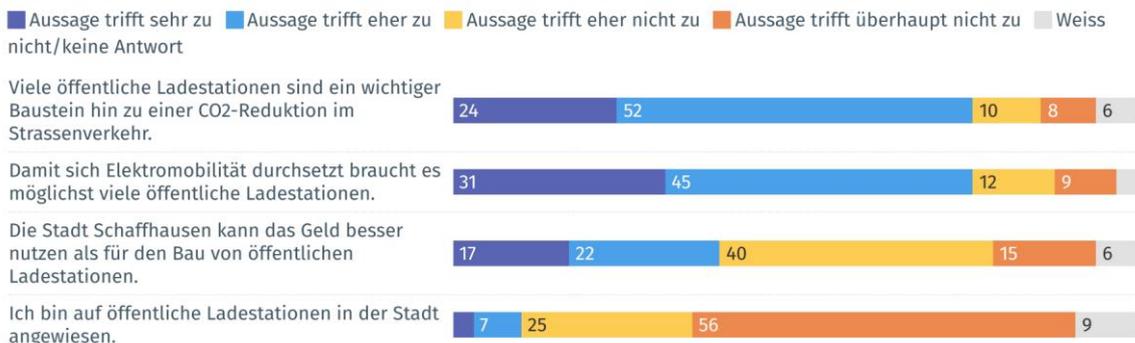
Über die Bedeutsamkeit öffentlicher Ladestationen herrscht bei einem Grossteil der befragten Schaffhauser:innen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen, Einigkeit. So geben jeweils 76 Prozent folgende Aussagen als sehr oder eher zutreffend an: Öffentliche Ladestationen sind ein wichtiger Baustein hin zu einer CO₂-Reduktion im Strassenverkehr und damit sich Elektromobilität durchsetzt, braucht es möglichst viele öffentliche Ladestationen. Auch die finanzielle Investition in öffentliche Ladestationen erfährt mehrheitlichen Zuspruch. Lediglich 39 Prozent stimmen der Aussage eher oder sehr zu, dass die Stadt Schaffhausen das Geld besser nutzen kann als für den Bau von öffentlichen Ladestationen. Eine Abhängigkeit von öffentlichen Ladestationen in der Stadt zeigt sich aber nicht. Entsprechend stimmen nur 10 Prozent aller Schaffhauser:innen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen, der Aussage zu, dass sie auf jene Infrastruktur angewiesen sind.

Grafik 9

Aussagen zur öffentlichen Ladeinfrastruktur

Sie sehen nun verschiedene Gründe, warum man eine öffentliche Ladeinfrastruktur wichtig oder unwichtig finden kann. Geben Sie bitte zu jeder Aussage an, ob sie aus Ihrer Sicht zutrifft oder nicht.

in % Einwohner:innen in Schaffhausen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=101)

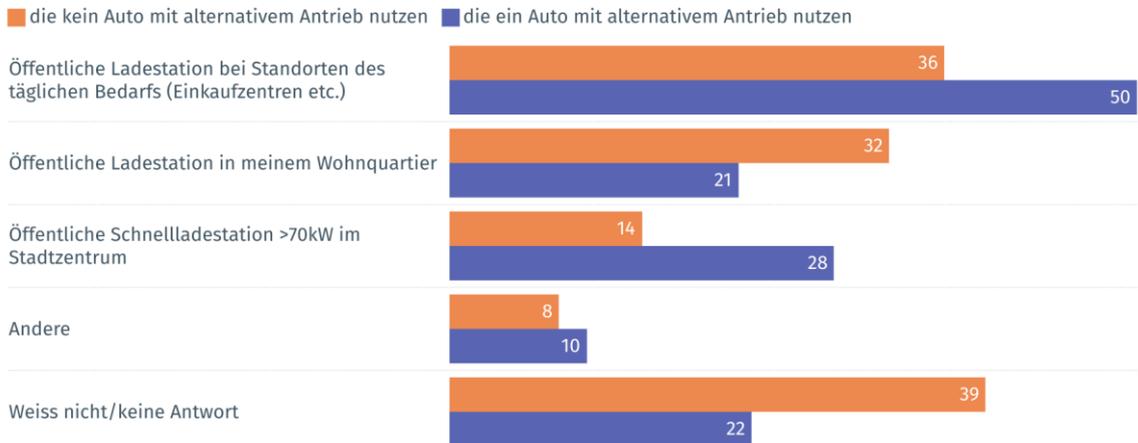
Erwartungsgemäss geben die Befragten, welche ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen, denn auch mit grossem Abstand an, dass öffentliche Ladestationen, vor allem bei Standorten des täglichen Bedarfs, für sie von Nutzen wäre (50%). Mit deutlichem Abstand folgen Wünsche nach entsprechender Infrastruktur im Stadtzentrum (28%). Öffentliche Ladestationen im eigenen Wohnquartier werden hingegen weniger häufig genannt und liegen bei 21 Prozent, wobei sie den Ladestationen im Stadtzentrum untergeordnet werden. Auch diejenigen, die nicht über ein Auto mit alternativem Antrieb verfügen, würden am ehesten öffentliche Ladestationen bei Standorten des täglichen Bedarfs nutzen (36%), gefolgt von solchen im eigenen Wohnquartier. An dritter Stelle finden sich nützliche Standorte im Stadtzentrum. .

Grafik 10

Nützliche Standorte für öffentliche Ladestationen - Vergleich

Welche der folgenden Standorte einer öffentlichen Ladestation wären für Sie persönlich am ehesten von Nutzen? Bitte geben Sie alle an, die Ihnen von Nutzen wären.

in % Einwohner:innen in Schaffhausen, die kein Auto mit alternativem Antrieb nutzen
 in % Einwohner:innen in Schaffhausen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024
 (n Personen, die kein Auto mit alternativem Antrieb nutzen=1113, n Personen, die ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen=101)

3 Synthese



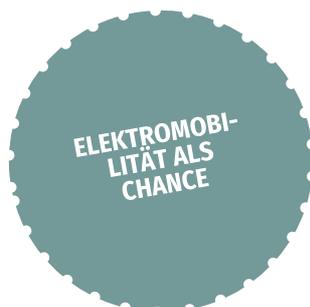
In Schaffhausen ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ein zentraler Bestandteil der Mobilität, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Etwa die Hälfte der Bevölkerung greift regelmässig darauf zurück – ein Wert, der leicht über dem Durchschnitt ähnlicher Städte liegt. Gleichzeitig spielen Gehen und Autofahren eine wichtige Rolle, wobei der hohe Anteil an Autofahrer:innen auf die hohe Verfügbarkeit von privaten Fahrzeugen zurückzuführen sein dürfte. Der überdurchschnittliche Besitz von Autos mit Verbrennungsantrieb (74%) kann zudem als Erklärung dienen, warum alternative Verkehrsmittel wie Velos, E-Bikes oder Trottinette weniger stark verbreitet sind.



Die Schaffhauser:innen zeigen eine überdurchschnittliche Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation (73%), was auf eine gut funktionierende Infrastruktur und relativ ausgewogene Mobilitätsoptionen hindeutet. Die Zufriedenheit während Stosszeiten ist jedoch gleich um rund 20 Prozent tiefer und weist damit auf einen Problemdruck hin. Obwohl weniger Verkehrsbehinderungen wahrgenommen werden als in vergleichbar grossen Städten, stört der Mangel an Parkplätzen fast die Hälfte der Bevölkerung. Dieser Konflikt zwischen hoher Autonutzung und begrenztem Parkraum verstärkt den Druck auf die städtische Verkehrsinfrastruktur.



Die Schaffhauser:innen priorisieren Investitionen in nachhaltige Mobilitätslösungen: Mehr Grünflächen, der Ausbau der Veloinfrastruktur und die Schaffung von Wohlfühlorten in der Stadt stehen weit oben auf der Wunschliste. Diese Massnahmen korrespondieren mit dem wahrgenommenen Problemdruck fehlender Grünflächen (29%), der Lärmbelastung (31%) und der Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen (32%) auch wenn dieser im Vergleich zum Durchschnitt deutlich geringer ausfällt. Die genannte Priorisierung deutet darauf hin, dass die Schaffhauser:innen nachhaltige Investitionen als Antwort auf die wahrgenommenen Probleme von Umweltbelastungen und Verkehrskonflikten sehen und gleichzeitig eine weitere Verbesserung der Lebensqualität anstreben.



Die Förderung der Elektromobilität bietet eine Möglichkeit, die Umweltbelastung zu senken und Luft-, und Lärmemissionen zu reduzieren. So ist denn auch ein Grossteil von jeweils 76 Prozent der Befragten mit Autos mit alternativem Antrieb der Meinung, dass öffentliche Ladestationen einen wichtigen Baustein hin zur CO₂-Reduktion darstellen und einen wichtigen Beitrag zur Durchsetzung der Elektromobilität leisten. In der Stadt ist jedoch nur eine klare Minderheit auf Ladeinfrastruktur angewiesen, weshalb es auch nicht überrascht, dass mit einem 50 Prozent-Anteil öffentliche Ladestationen an Standorten des täglichen Bedarfs gegenüber solchen im Stadtzentrum (28 %) bevorzugt werden.

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 