Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

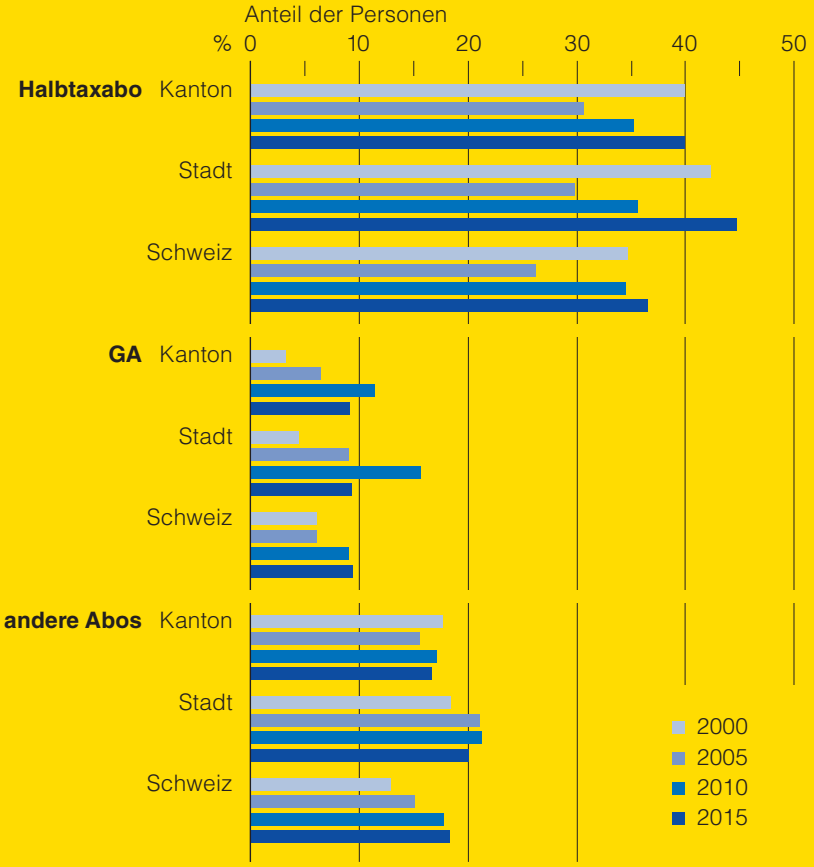
Unterwegs in Schaffhausen

Auswertung der verdichteten Stichproben von Stadt und Kanton Schaffhausen

STADT SCHAFFHAUSEN

sh.ch

Abonnemente für den öffentlichen Verkehr

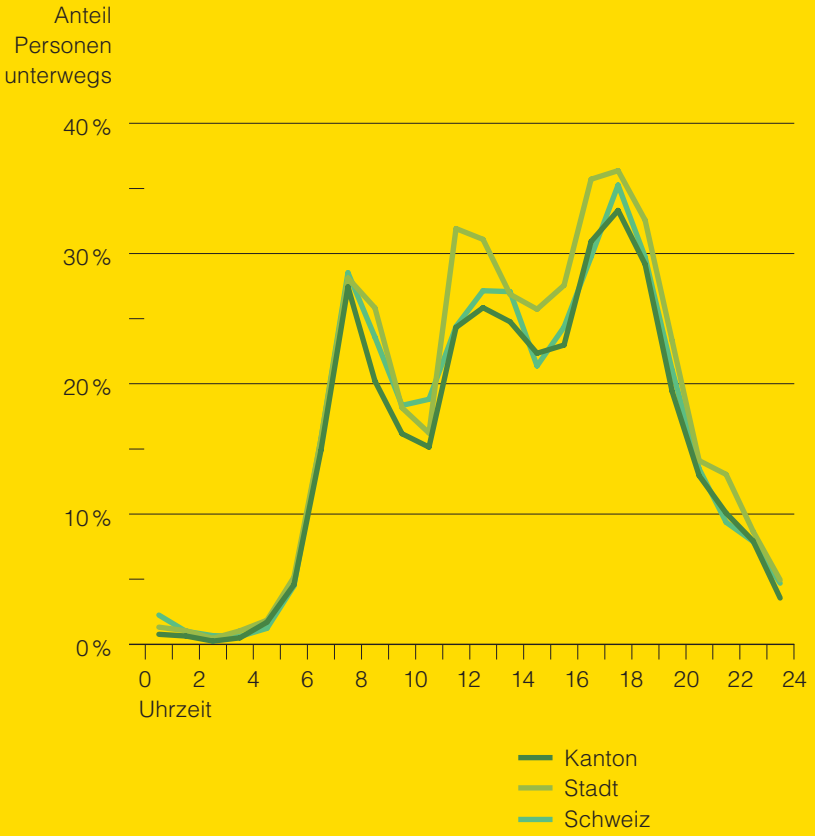


Die Schaffhauser Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner besitzen häufiger ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr als der schweizerische und der kantonale Durchschnitt.

Deutlich geht dies beim Halbtaxabo oder einem „anderen Abo“ (z.B. bei einem Verbundabo/Flextax) hervor. Beim Besitz von Abonnementen gibt es zwischen der kantonalen und der gesamtschweizerischen Bevölkerung kaum Unterschiede.

Der Aufwärtstrend beim Besitz von Halbtaxabos ist in Schaffhausen, nach einer starken Abnahme zwischen 2000 und 2005, auch im Jahr 2015 ungebrochen. Dieser Trend ist ebenso im gesamtschweizerischen Durchschnitt klar erkennbar.

Tagesganglinien



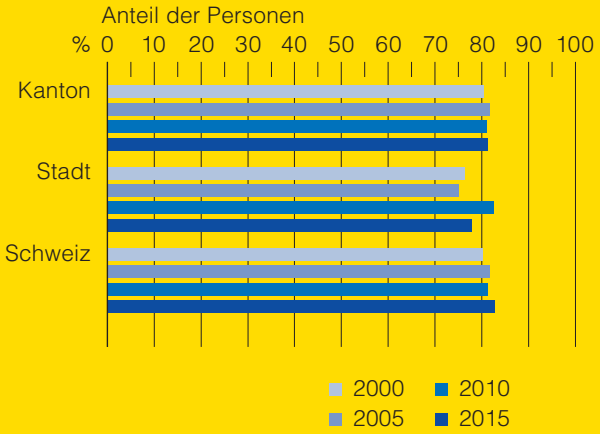
Die Abbildung zeigt den prozentualen Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Tageszeit an einem Werktag (Montag bis Freitag) unterwegs war.

Die Tagesganglinien der Bevölkerung der Stadt und des Kantons Schaffhausen sowie der Schweiz weisen einen typischen Verlauf mit einer Spitze am Abend zwischen 17 und 18 Uhr auf.

Die Spitzen am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr und über Mittag zwischen 12 und 13 Uhr sind weniger ausgeprägt.

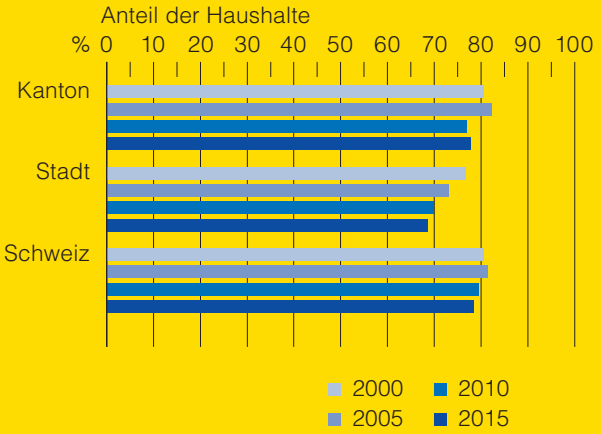
Nicht abgebildet, aber trotzdem interessant ist, dass es für Samstag und Sonntag keine vergleichbaren Spitzen gibt. An beiden Tagen verlassen die meisten Leute erst später das Haus und kehren früher wieder zurück. Dies entspricht auch dem Verhalten der gesamtschweizerischen Bevölkerung.

Führerscheinbesitz



Im Kanton Schaffhausen besitzen rund 80 % der Personen ab 18 Jahren einen Führerschein. Dieser Wert liegt leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt. In der Stadt Schaffhausen ist die Quote – wie in anderen städtischen Zentren – leicht tiefer als im Vergleich mit dem Kanton.

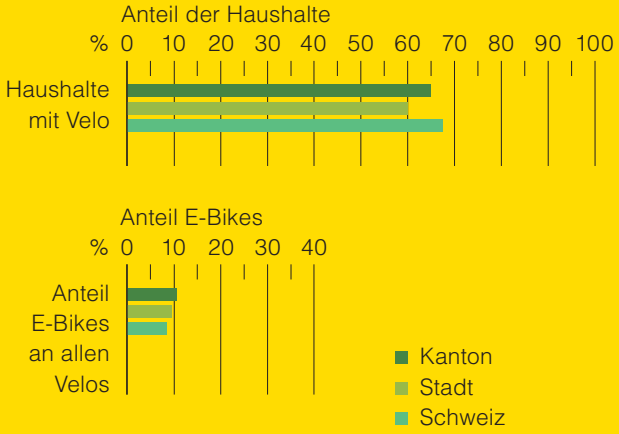
Autobesitz pro Haushalt



Der Anteil der Stadtschaffhauser Haushalte, die im Jahre 2015 mindestens ein Auto besassen, ist gegenüber 2010 weiter gesunken. Dieser Trend ist auch gesamtschweizerisch erkennbar. Im Kanton hingegen ist er nicht festzustellen bzw. ist der Anteil stabil geblieben.

2015 verfügten rund 78 % aller kantonalen Haushalte über mindestens einen Personenwagen, was genau dem schweizerischen Wert entspricht. In der Stadt Schaffhausen ist der Anteil der Haushalte mit Auto – analog dem Führerscheinbesitz – am tiefsten.

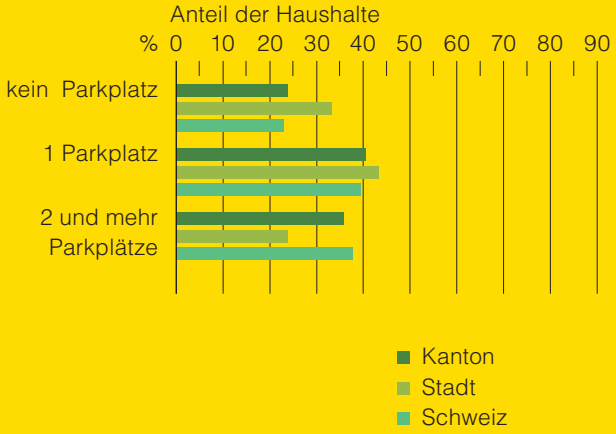
Velobesitz



Rund 60% der Haushalte in der Stadt Schaffhausen sind im Besitz von mindestens einem Velo. Der gesamtschweizerische Anteil liegt bei 68 %. In der kantonalen Stichprobe ist der Anteil im Vergleich zur Stadt etwas höher, was bereits bei den letzten Befragungen der Fall war.

Erstmals wurden die Haushalte nach dem Besitz eines E-Bikes gefragt. Der Anteil der E-Bikes an allen Velos liegt im Kanton und der Stadt Schaffhausen bei knapp 10 % und ist somit leicht über dem schweizerischen Durchschnitt.

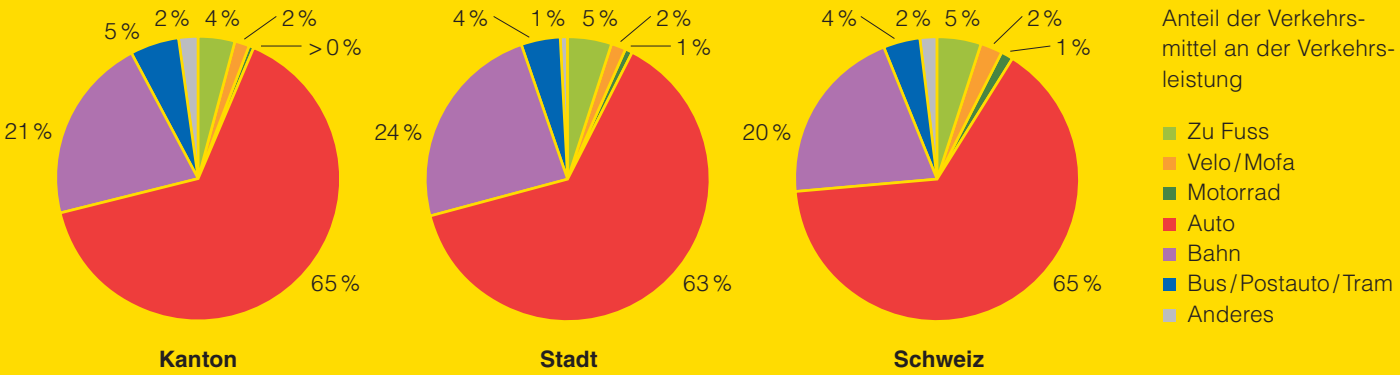
Parkplätze zu Hause



Über 30 % der Haushalte in der Stadt Schaffhausen verfügen über keinen Parkplatz. Erwartungsgemäss ist dieser Anteil deutlich höher als im kantonalen oder gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Innerhalb des städtischen Gebietes sind Haushalte mit zwei und mehr Parkplätzen seltener als im kantonalen und somit ländlicheren Gebiet.

Verkehrsleistung

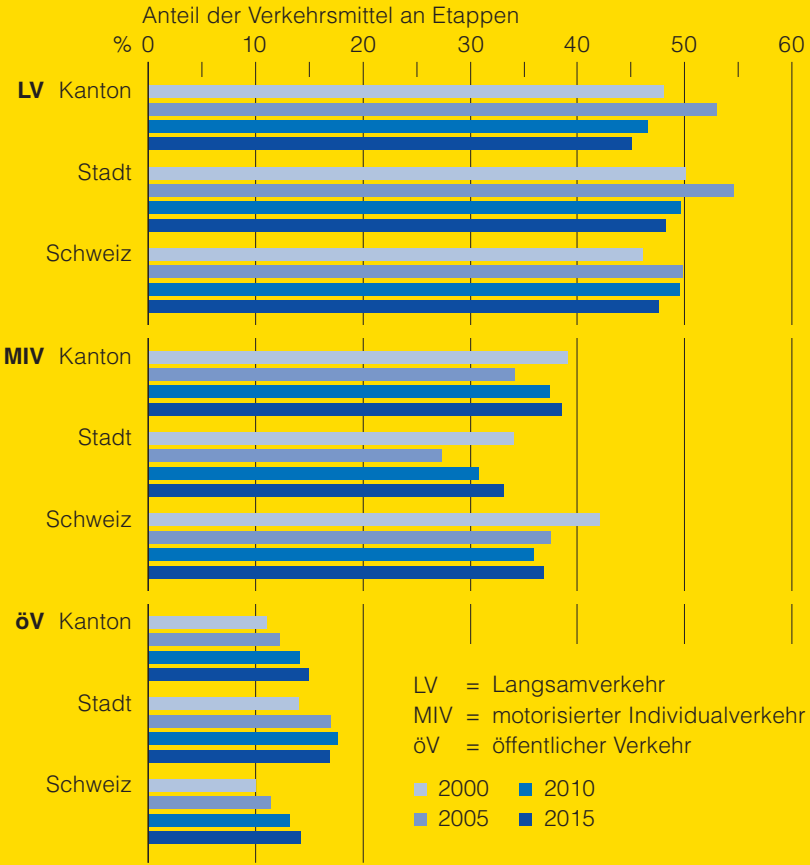


Als Modal-Split wird der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (gefahrene Distanzen oder Anzahl Etappen) bezeichnet. Die Verkehrsleistung ist die Gesamtheit der von Personen in Kilometern zurückgelegten Distanzen.

Der grösste Anteil der im Inland zurückgelegten Distanzen entfällt auf das Auto. Dies gilt für die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadt und Kanton Schaffhausen wie auch gesamtschweizerisch.

Der Modal-Split der Bevölkerung des Kantons Schaffhausen ist mit demjenigen der Schweiz vergleichbar. Im Kanton werden 26 % der Distanzen mit Bahn und Bus zurückgelegt. Dieser Anteil ist in der Stadt mit 28 % leicht höher.

Verkehrsmittelwahl nach Etappen

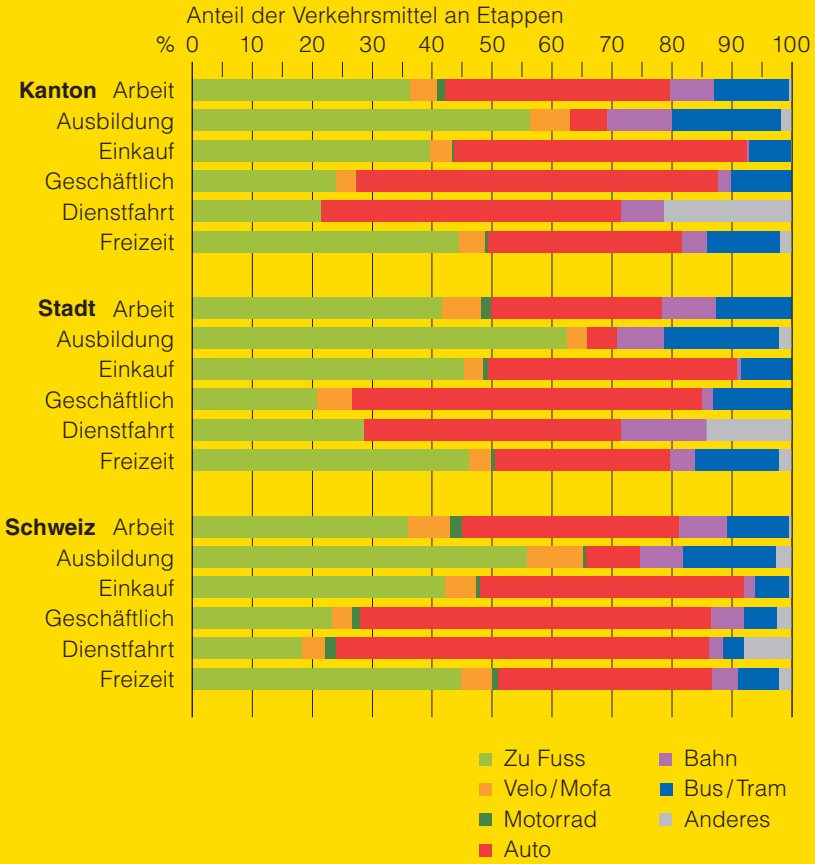


Der Anteil der Etappen, welche von der Bevölkerung der Stadt Schaffhausen mit dem MIV zurückgelegt wurden, ist tiefer als bei der kantonalen und gesamtschweizerischen Bevölkerung. Umgekehrt sieht es bei den öV-Etappen aus.

Der Anteil der Etappen, die zu Fuss oder mit dem Velo (Langsamverkehr) zurückgelegt wurden, vergrösserte sich nach einer Zunahme von 2000 bis 2005 zwischen 2005 und 2015 nicht mehr. Dafür setzte sich die Zunahme des Anteils der Etappen mit dem öV unvermindert fort.

In der Stadt liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs über demjenigen im Kanton und in der gesamten Schweiz. Es ist ein Trend einer Verschiebung des Modal-Splits vom MIV zum öV zwischen 2000 und 2015 erkennbar.

Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzwecken

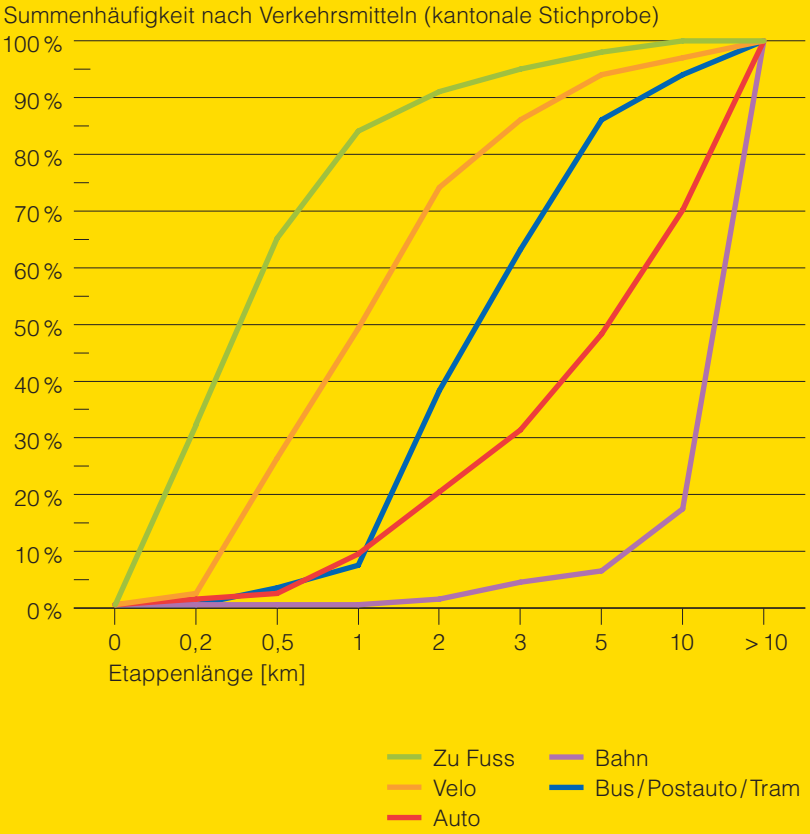


Die Grafik zeigt die Anteile der Verkehrsmittel nach Wegzwecken für die Bevölkerung der Stadt, des Kantons und der Schweiz.

Sowohl für Stadt und Kanton Schaffhausen wie auch gesamtschweizerisch gelten die folgenden Erkenntnisse. Im Freizeitverkehr werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel etwa ähnlich häufig benutzt wie beim Gesamtverkehr. Für das Einkaufen liegt der Anteil des Autos etwas höher, der des öVs etwas tiefer als beim Gesamtverkehr. Besonders häufig wird im Kanton und in der Schweiz das Auto im Geschäftsverkehr (z.B. Kundenbesuche) und Dienstverkehr (z.B. Chauffeure) benutzt.

Im Ausbildungsverkehr ist der Anteil der Etappen, welche im Langsamverkehr oder mit dem öV zurückgelegt werden, überdurchschnittlich hoch, während im Arbeitsverkehr der öV relativ häufig gewählt wird.

Etappendistanzen nach Verkehrsmitteln



Aus der Graphik lässt sich z.B. ablesen:

Rund 65 % der zu Fuss zurückgelegten Etappen sind kürzer als 500 Meter und nur rund 16 % sind länger als 1 km.

74 % der mit dem Velo zurückgelegten Etappen sind kürzer als 2 km.

9 % der mit dem Auto zurückgelegten Etappen sind kürzer als 1 km, 31 % kürzer als 3 km.

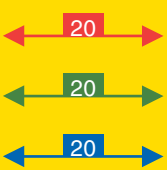
38 % der mit dem Bus zurückgelegten Etappen sind kürzer als 2 km.

17 % der mit der Bahn zurückgelegten Etappen sind kürzer als 10 km.

Um eine Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu erreichen, interessiert z.B. auch der Anteil von kurzen Etappen, welche im MIV zurückgelegt werden. Die Darstellung der Häufigkeiten der Etappenlängen pro Verkehrsmittel für den Kanton Schaffhausen gibt darüber beispielhaft Auskunft. Die Unterschiede zwischen der gesamtschweizerischen, kantonalen und der städtischen Auswertung sind nur sehr klein.

Verkehrsbeziehungen

Anzahl der 2015 in der Stichprobe erhobenen Verkehrsbeziehungen; alle Verkehrsmittel und alle Verkehrstage



Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen mit Quelle oder Ziel oder beidem im Kanton Schaffhausen sind in der folgenden Grafik dargestellt. Die Beziehungen berücksichtigen den Verkehr von in Deutschland wohnhaften Personen (z.B. Grenzgänger) nicht.

Die Verkehrsbeziehungen werden im Wesentlichen durch den Binnenverkehr (Quelle und Ziel innerhalb des Kantons Schaffhausen) geprägt. Der Grossteil der Wege findet innerhalb der einzelnen Regionen (Zonen) statt, am häufigsten innerhalb der Stadt Schaffhausen. Beim Verkehr zwischen den Zonen dominieren die Beziehungen zwischen der Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall, Schaffhausen Südwest und Reiat. Fahrten von/nach Zürich oder Winterthur kommen dagegen deutlich weniger häufig vor. Dies erlaubt folgende Rückschlüsse:

Das Verkehrsaufkommen ist primär hausgemacht, abgesehen von dem nicht dargestellten Durchgangsverkehr (bezogen auf den Kanton Schaffhausen).

Die Verkehrsbeziehungen finden vor allem innerhalb des Agglomerationsbereichs mit der Stadt Schaffhausen als Zentrum statt.

Schaffhausen Nordwest
25
Reiat
52
75
24
55
Schaffhausen
696
30
32
28
Büsingen/Ramsen
24
Schaffhausen Südwest
186
119
44
45
35
32
30
Neuhausen
103
Feuerthalen
Diessenhofen/
Stein am Rhein
42
21
24
Zürcher
Weinland
Ostschweiz
22
Restschweiz
Zürich
Winterthur

Methodik

Die Befragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Schweiz (Mikrozensus Mobilität und Verkehr) erfolgt alle fünf Jahre. Die im Jahr 2015 erhobenen Daten basieren auf einer telefonischen Befragung von 57 090 Personen. Von diesen haben 689 Personen ihren Wohnsitz im Kanton Schaffhausen, von diesen wiederum 358 in der Stadt Schaffhausen. Die Daten der in der Stadt Schaffhausen wohnhaften Befragten sind in den kantonalen Ergebnissen enthalten.

Dabei wurden auf kantonaler Ebene 2327 Wege erfasst, die sich aus 3607 Etappen zusammensetzen, und auf städtischer Ebene 1276 Wege, die aus 2013 Etappen bestehen. In die Auswertung eingeflossen sind auch die Wege mit Ziel und / oder Start im Kanton Schaffhausen von Personen, die ausserhalb des Kantons Schaffhausen in der Schweiz wohnen.

Laut Definition besteht ein Weg aus einer oder mehreren Etappen und wird durch den Zweck am Wegziel definiert. Die zu einem Weg gehörenden Etappen haben folglich den gleichen Zweck, beispielsweise Einkaufen oder Arbeit. Eine Etappe wird durch das jeweils benutzte Verkehrsmittel bestimmt; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe, aber nicht ein neuer Weg. Die Erkenntnisse des Mikrozensus liefern den Planern wertvolle Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung und dienen als Erfolgskontrolle für politische Massnahmen.

Bezugsadressen

Informationsschalter Regierungsgebäude, Beckenstube 7, 8200 Schaffhausen

Infoschalter Stadthaus, Krummgasse 2, 8200 Schaffhausen

Impressum

© 2017, Stadt und Kanton Schaffhausen

Grundlagen: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Auswertung der verdichteten Stichproben Stadt und Kanton Schaffhausen

Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr Kanton Schaffhausen; Stadtökologie Stadt Schaffhausen

Auswertung und Gestaltung: büro widmer ag, Ingenieurbüro, Frauenfeld

Druck: Unionsdruckerei AG, Schaffhausen

Auszugsweiser Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.