

## Protokoll

### Haushaltsbefragung – städtebaulicher Teil

Hintergrund: Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Energetischen Quartierskonzeptes für den Stadtteil Helmighausen der Stadt Diemelstadt wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt.

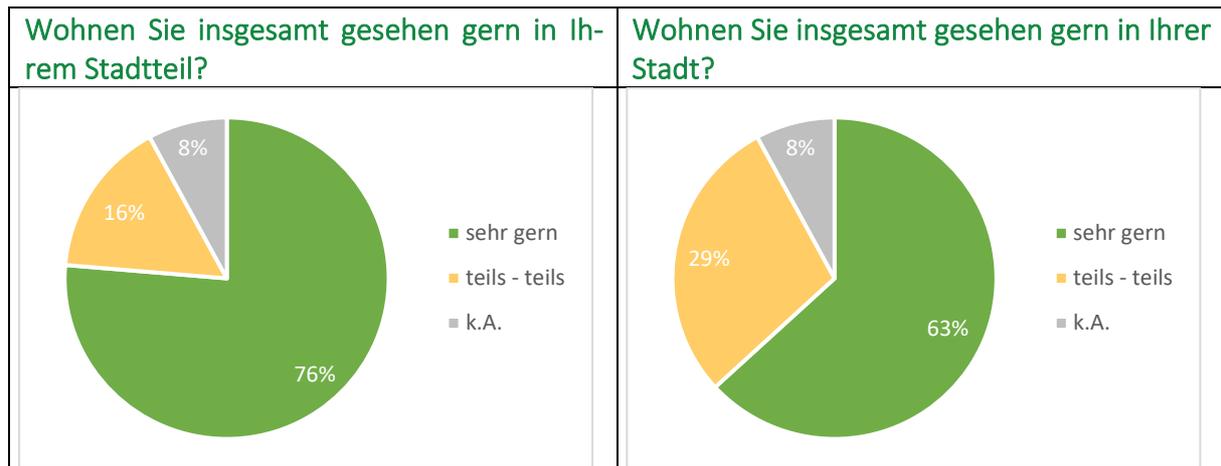
Die Befragung bestand aus einem energetischen und einem städtebaulichen Teil. Die energetischen Fragen dienten u.a. dazu, den Bedarf für Heizenergie zu ermitteln. Die städtebaulichen Fragen zielten darauf ab, anhand der Bewertung der jetzigen Mobilität und Wohnsituation, Ideen für die Verbesserung auszuarbeiten.

Die Haushaltsbefragung startete Ende August 2023 und lief bis 31.09.2023. Die Fragebögen wurden bei der Infoveranstaltung am 23. August 2023 ausgehändigt. Zudem war es möglich, den Fragebogen auch online auszufüllen. Der Fragebogen enthielt geschlossene Fragen (mit Antwortvorgaben zum ankreuzen), offene Fragen, um bspw. Werte zum Verbrauch einzutragen, und eine demographische Frage (Alter, Geschlecht). Die demographischen Angaben dienen lediglich der Auswertung, um einige Fragen anhand der Haushaltsstrukturen auszuwerten.

Im Stadtteil Helmighausen wurden insgesamt 51 Fragebögen ausgefüllt und abgegeben.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fragebögen, die den städtebaulichen Teil des Fragebogens ausgefüllt haben.; Normalerweise unterscheiden wir bei einigen Fragen zwischen den Haushaltstypen, z.B. Familien und Senioren. Da uns aber bei der Erstellung der demographischen Frage ein Fehler unterlaufen ist, konnten die Befragten entweder nur ihr Alter oder ihr Geschlecht angeben und nicht beides gleichzeitig. Aufgrund dieses Fehlers unsererseits ist es nicht möglich, anhand der Alters- und Geschlechterstruktur zwischen Haushalten zu unterscheiden.



Insgesamt geben 76 % der Befragten im Stadtteil Helmighausen an, sehr gerne in ihrem Stadtteil zu wohnen. Nur 16 % der Befragten geben an, „teils-teils“ im Stadtteil zu wohnen. Keiner der Befragten hat angegeben, „ungern“ im Stadtteil zu leben. Das ist eine ausgezeichnete Bewertung (gegenüber anderen Haushaltsbefragungen im Rahmen von Entwicklungskonzepten).

Auch das Wohngefühl bezogen auf die gesamte Stadt wird als sehr gut gewertet. 63 % der Befragten leben „sehr gerne“ in Diemelstadt. 29 % leben zum Teil gern in Diemelstadt. Auch hier gab keiner an, „ungern“ in Diemelstadt zu wohnen.

## Wenn Sie Ihre jetzige Wohnsituation beurteilen, welche Zensuren würden Sie folgenden Merkmalen geben?

Die Bewertung der jetzigen Wohnsituation ist ausgeglichen. Der Großteil der Merkmale bekam die Note „3“ als Bewertung. Ein paar wenige Merkmale wurden als gut bewertet. Bis auf ein Merkmal bekam keines eine schlechtere Durchschnittsnote als „3“.

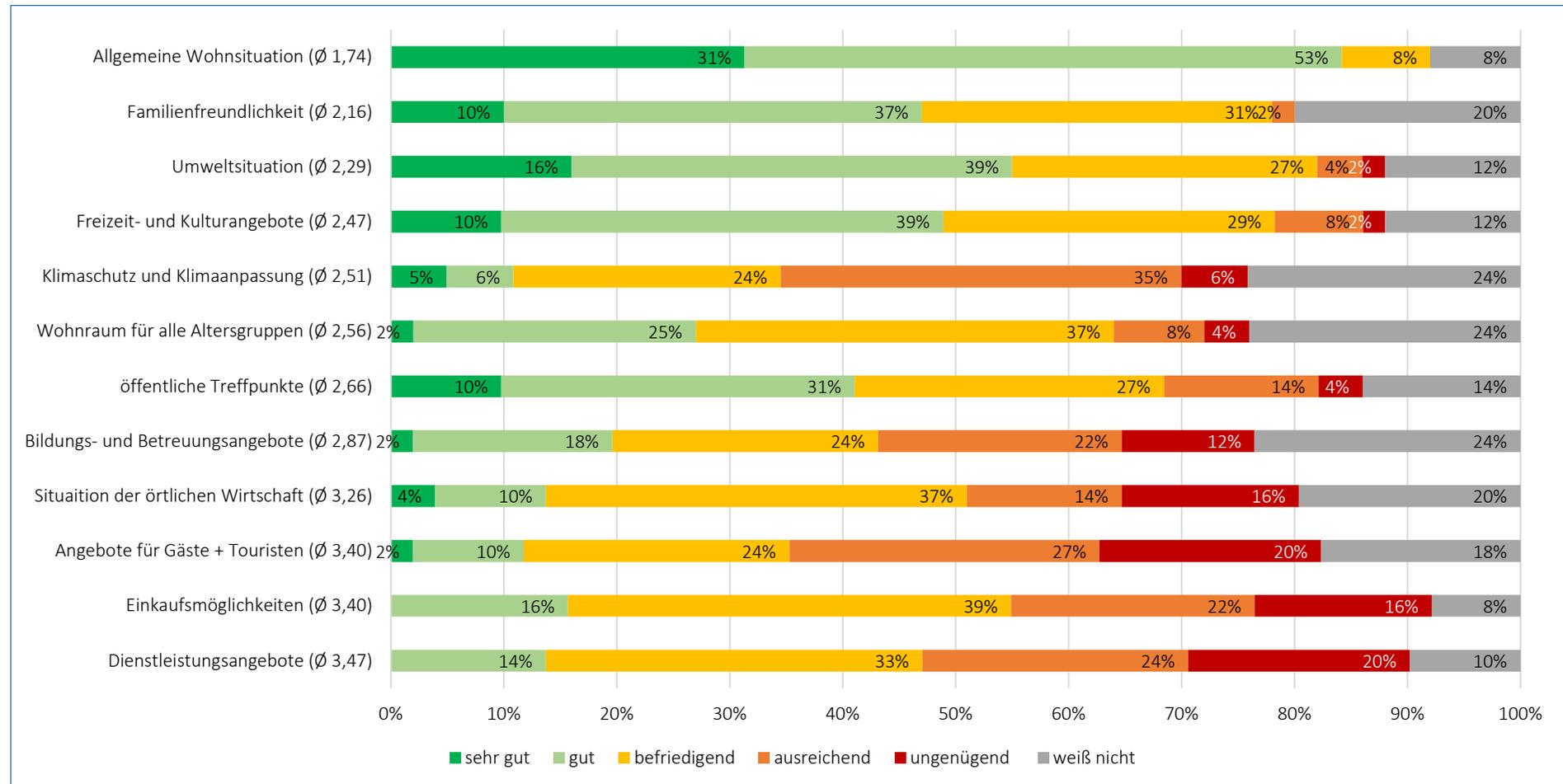


Abbildung 1: Benotung der jetzigen Wohnsituation

Bei der Bewertung (nach der Durchschnittsnote) der einzelnen Merkmale fällt besonders auf:

- Die „Allgemeine Wohnsituation“ bekam mit  $\bar{x}$  1,74 die beste Durchschnittsnote.
- Die „Familienfreundlichkeit“ und die „Umweltsituation“ bekamen eine gute „2“ als Bewertung.
- Die vorhandenen Freizeit- und Kulturangebote und das Merkmal „Klimaschutz und Klimaanpassung“ erhielten beinahe die Note „3“.
- Die weiteren Merkmale wurden mit einer guten „3“ als Durchschnittsnote bewertet.
- Die vorhandenen „Dienstleistungsangebote“ sind knapp an der Note „4“ vorbeigeschrammt.
- Dass kein Merkmal die Note „4“ oder schlechter bekam, ist insgesamt eine gute Bewertung für den Stadtteil Helmighausen.

## Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation und Mobilität?

Die Verkehrssituation im Stadtteil wird eher negativ benotet.

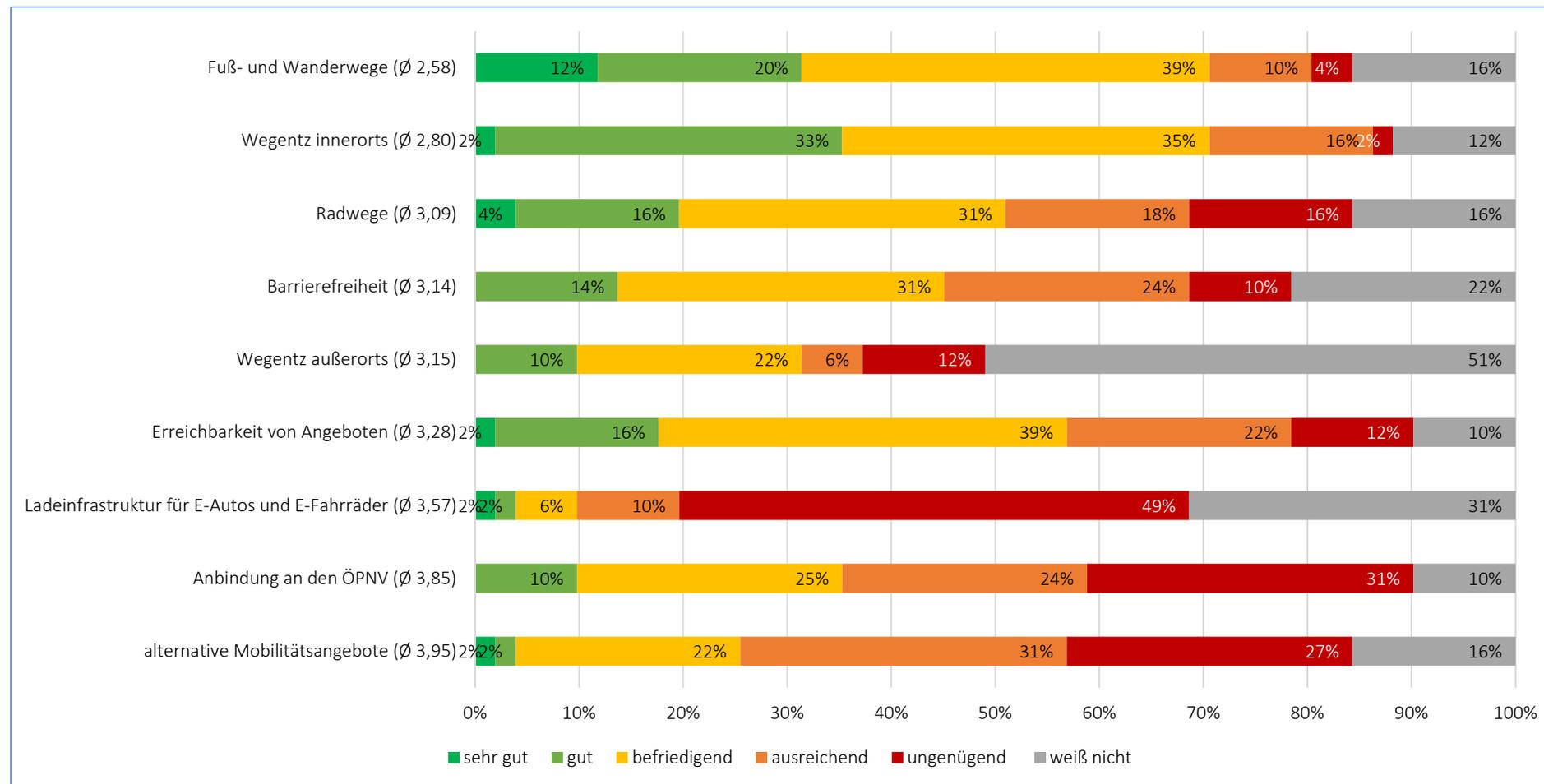


Abbildung 2: Benotung der jetzigen Verkehrssituation

Bei der Bewertung (nach der Durchschnittsnote) der einzelnen Merkmale fällt besonders auf:

- Keines der Merkmale bekam eine gute Benotung. Das Fuß- und Wegenetz ist aber knapp an einer guten Benotung vorbeigeschrammt.
- Die meisten Merkmale bekamen die Note „3“, u.a. die Radwege und die Erreichbarkeit von Angeboten.
- Die Merkmale „Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder“ ( $\bar{x}$  3,57), „Anbindung an den ÖPNV“ ( $\bar{x}$  3,85) und „alternative Mobilitätsangebote“ ( $\bar{x}$  3,95) bekamen eine ausreichende Benotung (Note „4“).
- Die Merkmale „Wegenetz außerorts“ sowie „Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder“ verzeichnen einen hohen bis sehr hohen Anteil an „weiß nicht“-Antworten, weswegen die Durchschnittsnote dieser Merkmale nicht repräsentativ beurteilt werden kann.

Die vorliegende Benotung der Wohn- und Verkehrssituation, bei der die „befriedigende“ Bewertung (Note „3“) überwiegt, ist nicht ungewöhnlich für Orte in den ländlichen Räumen. Mit der Benotung der jetzigen Wohn- und Verkehrssituation kann veranschaulicht werden, wo Bedarf ist oder was fehlt und welche Merkmale ausgebaut und gestärkt oder wiederum geschaffen werden sollen – soweit das möglich und sinnvoll ist. Aus den Bedarfen können Chancen und Potenziale für die zukünftige Entwicklung herausgearbeitet werden.

### Wo nutzen Sie überwiegend die folgenden Angebote und wie kommen Sie dorthin?

Mit dieser Frage wurden die Bürger:innen gebeten, anzugeben, wo sie zuletzt welche Angebote genutzt haben und wie sie dorthin kamen.

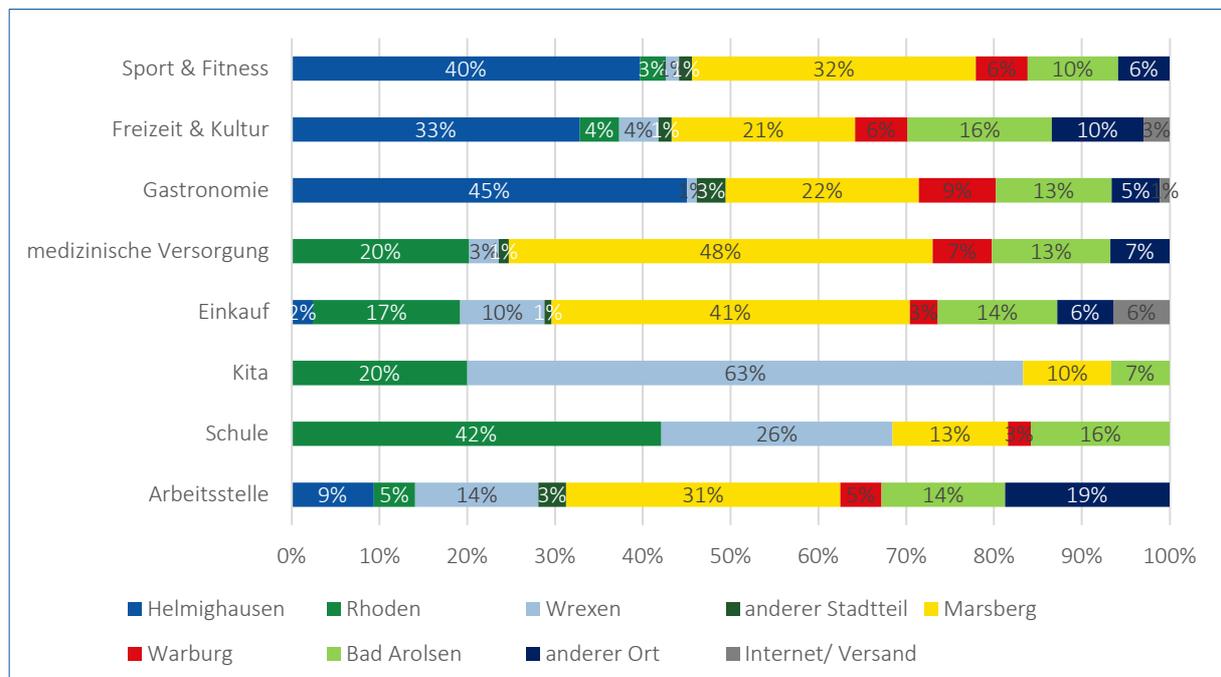


Abbildung 3: Wo werden welche Angebote genutzt?

Insgesamt zeigt sich, dass für die Bürger:innen die nahegelegene Stadt Marsberg den Schwerpunkt für ihre Tätigkeiten bildet. Bei detaillierter Betrachtung der Ergebnisse fällt auf:

- Bei den meisten Tätigkeiten überwiegt der Anteil von Marsberg als Versorgungsort deutlich. Nur bei den Schulen und Kitas ist der Anteil von Marsberg gering.
- 63 % der Kinder im Kindergartenalter in den befragten Haushalten besuchen die Kita in Wrexen. 20 % gehen im Stadtteil Rhoden in die Kita. 10 % gehen in Marsberg und weitere 7 % in Bad Arolsen in die Kita.
- Die besuchten Schulen befinden sich ebenfalls in den Stadtteilen Rhoden (42 %) und Wrexen (26 %). Weitere Schulen werden in Bad Arolsen (16 %), Marsberg (13 %) und Warburg (3 %) besucht.
- Die Arbeitsstellen verteilen sich auf verschiedene Orte. Fast ein Drittel der Berufstätigen im Stadtteil Helmighausen arbeiten in Marsberg (31 %). Jeweils 14 % arbeiten in Wrexen und Bad Arolsen. 9 % haben ihre Arbeit vor Ort im Stadtteil und weitere 5 % in Rhoden. 19 % arbeiten in anderen Orten, darunter in Diemelsee, Westheim und Korbach.
- Für den Einkauf fahren 41 % in die ca. 7 km entfernte Stadt Marsberg. 17 % nutzen die Einkaufsmöglichkeiten in Rhoden und weitere 14 % in Bad Arolsen. 6 % nutzen das Internet für ihre Einkäufe.
- Die medizinische Versorgung erfolgt ebenfalls überwiegend in Marsberg. Fast die Hälfte (48 %) nutzen dort die medizinischen Angebote. Des Weiteren werden von 20 % die medizinischen Angebote in Rhoden und von 13 % in Bad Arolsen genutzt.
- Gastronomische Angebote (45 %), Freizeit- und Kulturangebote (33 %) sowie Sport- und Fitnessangebote (40 %) werden größtenteils vor Ort im Stadtteil besucht und wahrgenommen. Aber auch die Angebote in Marsberg werden von den Bürger:innen in Helmighausen öfter genutzt.
- Neben Marsberg als überwiegender Versorgungs- und Dienstleistungsangebot werden auch viele der Angebote und Tätigkeiten in Bad Arolsen wahrgenommen und erledigt. Einige Erledigungen werden ebenfalls in Warburg getätigt.
- Die anderen Stadtteile von Diemelstadt spielen bis auf die Kita und Schule eine untergeordnete Rolle.

Obwohl die meisten Erledigungen im nahegelegenen Marsberg wahrgenommen werden, ist die Pkw-Nutzung sehr hoch:

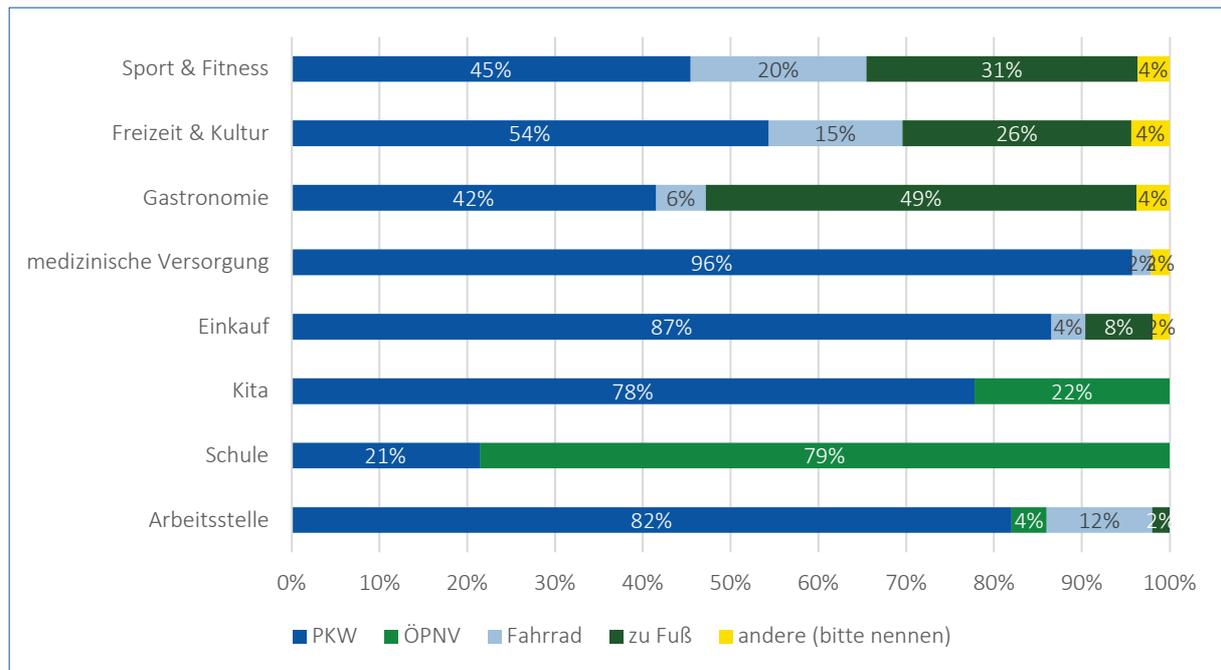


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl zu den Angeboten

- Für alle Tätigkeiten wird der Pkw genutzt.
- Der ÖPNV als Fortbewegungsmittel spielt nur für die Schüler:innen eine große (79 %) und für die Kita eine kleine Rolle (22 %). 4 % nutzen den ÖPNV für den Arbeitsweg. Für die anderen Tätigkeiten wird der ÖPNV gar nicht genutzt.
- Das Fahrrad spielt eher eine untergeordnete Rolle, wird aber für einige Erledigungen genutzt:
  - 15 % nutzen das Fahrrad für Freizeit- und Kulturangebote und 20 % für Sport- und Fitnessangebote.
  - 6 % fahren mit dem Fahrrad zu den gastronomischen und 2 % zu den medizinischen Angeboten.
  - 4 % nutzen das Fahrrad auch zum Einkaufen.
  - Zudem fahren 12 % mit dem Fahrrad zur Arbeit.
- Zu den Freizeit- und Kulturangeboten sowie Sport- und Fitnessangeboten gehen 26 % bzw. 31 % auch zu Fuß, da einige der Befragten diese Angebote im Stadtteil wahrnehmen.
- Der Anteil der zu Fuß gehenden ist bei den gastronomischen Angeboten am höchsten. Fast die Hälfte (49 %) geht zu Fuß, da sich in Helmighausen zwei Gaststätten befinden.
- Als „andere Verkehrsmittel“ werden bspw. das Motorrad oder nur für den Stadtverkehr zulässige E-autos genannt ( $\leq 45$  km/h).
- Der hohe Anteil der Pkw-Nutzung kommt daher, weil viele die Angebote außerhalb des Stadtteils wahrnehmen (s.o.).

An sich ist die hohe Pkw-Nutzung für den ländlichen Raum nicht ungewöhnlich, da sich die Versorgungs- und Dienstleistungsangebote oftmals außerhalb befinden. Ein Großteil der Erledigungen wird in Marsberg wahrgenommen, gefolgt von Bad Arolsen. Die Pkw-Nutzung könnte vermutlich noch etwas reduziert werden, indem sichere Wege zu den Versorgungsorten geschaffen werden und das ÖPNV-Angebot ausgebaut wird. Marsberg mit seinen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten liegt nur wenige Kilometer entfernt und wäre bspw. in 20 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen. Der Ausbau des ÖPNV-Angebotes (öfter und regelmäßiger) könnte eine Reduzierung der Pkw-Nutzung ebenfalls begünstigen. Bis auf den Weg zur Schule wird der ÖPNV kaum bis gar nicht genutzt.

Dass einige der Befragten bereit wären, ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, zeigt die Auswertung der folgenden Frage:

### Unter welchen Umständen, würden Sie auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen?:

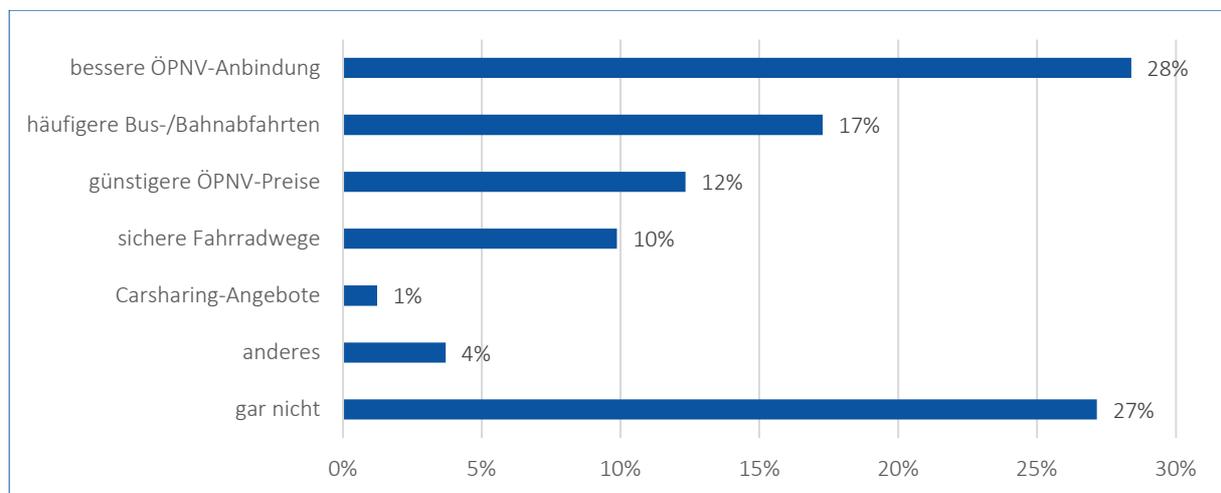


Abbildung 5: Argumente für den Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel

Zwar geben 27 % der Befragten an, gar nicht auf die Nutzung des Pkw verzichten zu wollen/können. Aber es gibt auch viele der Befragten, die die anderen Verkehrsmittel öfter nutzen würden, z.B. wenn sich die ÖPNV-Verbindung verbessern (28 %), häufiger der Bus oder Bahn fahren (17 %) und der ÖPNV günstiger werden (12 %) würde. Aber auch der Ausbau von sicheren Fahrradwegen könnte sich auf die zukünftige Verkehrsmittelwahl auswirken.

### Wie viele der folgenden Fahrzeuge / Zeitkarten gibt es in Ihrem Haushalt?

Die Befragten wurden gebeten, die Anzahl an Pkw, (E-)Fahrrädern und Zeitkarten anzugeben.

Da der Großteil der Erledigungen mit dem Pkw getätigt wird, ist die Anzahl der Pkw in den Haushalten bzw. im Stadtteil Helmighausen sehr hoch. Es gibt kein Haushalt ohne Pkw. Jeder Haushalt, der Angaben zu der Anzahl der Fahrzeuge gemacht hat, hat mindestens ein Pkw.

Bei den Fahrrädern und E-Fahrrädern ist das Bild ähnlich. Die meisten Haushalte besitzen zwei (E)-Fahrräder. Der Anteil derjenigen, die zwei E-Fahrräder besitzen ist mit 39 % sehr hoch. Mit 52 % ist der Anteil derjenigen, die kein Fahrrad besitzen, ungewöhnlich hoch.

Es gibt kaum Zeitkarten für den ÖPNV, z.B. Monatskarten, in den Haushalten. Nur 18 % besitzen eine Zeitkarte und 9 % zwei Zeitkarten. Dreiviertel der Befragten besitzen keine Zeitkarten. Es ist davon auszugehen, dass die Zeitkarten in den Haushalten mit Kindern vorhanden sind, da diese oftmals mit den ÖPNV zur Schule fahren.

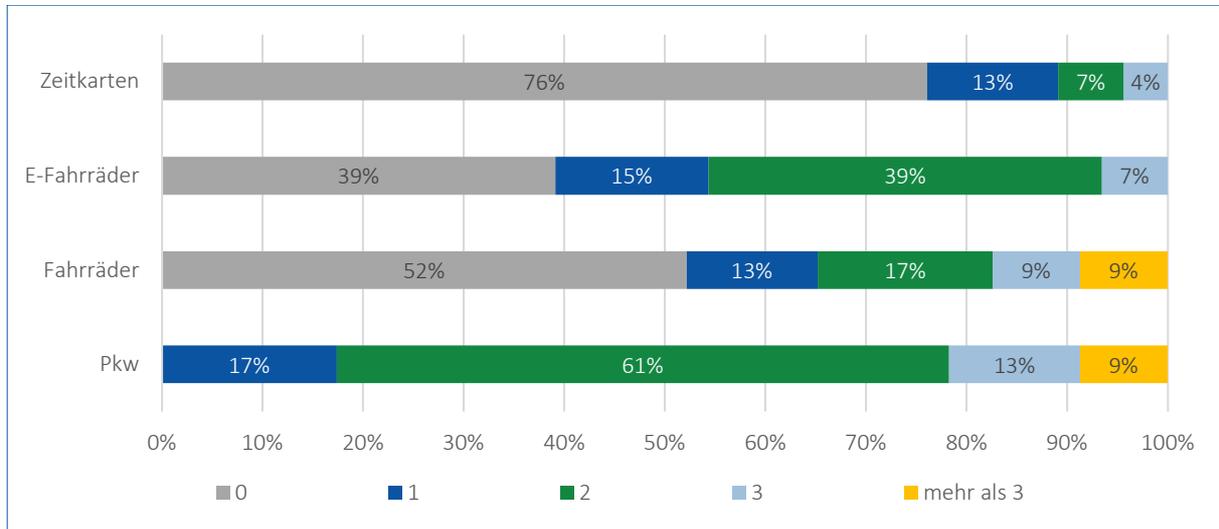


Abbildung 6: Verteilung der Fahrzeuge und Zeitkarten

## Welche Punkte wären Ihnen bei der zukünftigen Entwicklung Ihres Stadtteils besonders wichtig und welche weniger?

Hier galt es zu ermitteln, in welchen Bereichen die Bürger:innen aus dem Stadtteil Helmighausen eine Entwicklung wünschen. Die Auswertung erfolgte mit zwei Varianten:

Die erste Variante betrachtet die folgenden fünf Parameter:

sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	unwichtig	weiß nicht
--------------	--------------	----------------	-----------	------------

Die zweite Variante betrachtet die folgenden drei Parameter:

wichtig	eher unwichtig	weiß nicht
---------	----------------	------------

Bezogen auf die Benotung der jetzigen Wohnsituation (s.o.) ist i.d.R. bei den Punkten ein Handlungsbedarf erforderlich, die eher schlecht benotet wurden.

Am wichtigsten sind den Befragten der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Radwegenetzes sowie das Schaffen von Wohnraum für alle Altersgruppen und Treffpunkte und Freizeitgestaltung für Senioren.

Bei detaillierter Betrachtung fällt auf:

- Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist den Befragten mit 61 % am wichtigsten. Das Schaffen von Wohnraum für alle Altersgruppen, der Ausbau des Radwegenetzes und Treffpunkte und Freizeitgestaltung für Senioren folgen mit 59 bis 55 %.
- Ebenfalls werden Spiel- und Sportflächen (49 %), Warenangebot (49 %), Treffpunkte und Freizeitgestaltung für Kinder und Jugendliche (48 %) sowie das Dienstleistungsangebot (45 %) als sehr wichtig für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils erachtet.
- Wichtig für die zukünftige Entwicklung bewerten die Befragten Freizeit- und Kulturangebote und den Ausbau des Fuß- und Wanderwegenetzes (jeweils 41 %) sowie öffentliche Grünanlagen und Plätze (35 %).
- Bildungs- und Betreuungsangebote werden mit 28 % am wenigsten als wichtig erachtet
- Der Großteil der genannten Punkte wird als wichtig für die zukünftige Entwicklung bewertet. Nur wenige Punkte erhielten weniger als 40 % die Bewertung „wichtig“.

Es ist jedoch zu beachten, dass insgesamt betrachtet viele der Befragten keine Wünsche für die zukünftige Entwicklung ausgewählt haben. Je nach Merkmal haben mindestens 27 % keine Auswahl getroffen oder mit „weiß nicht“ geantwortet.

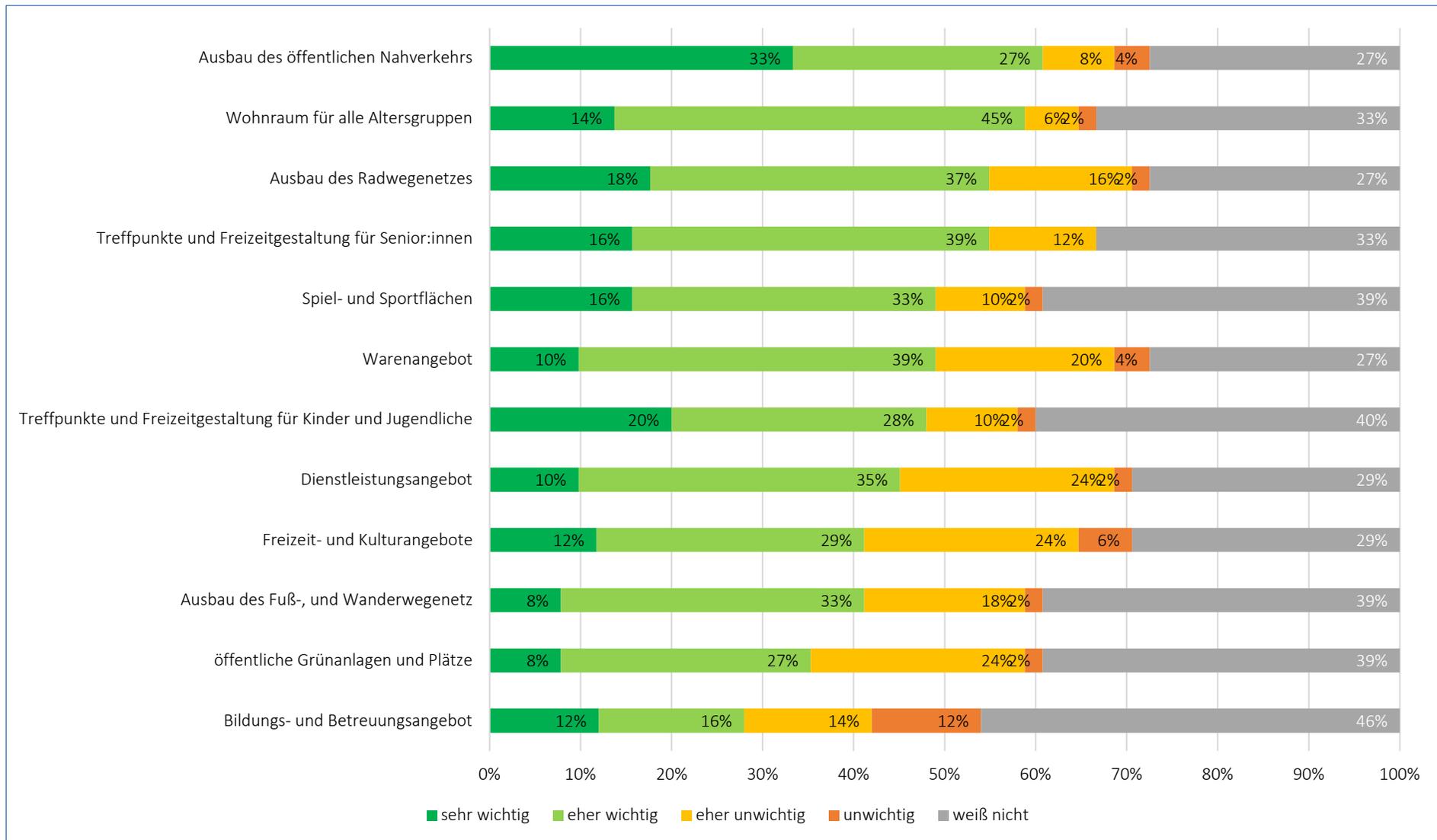


Abbildung 7: wichtige und eher unwichtige Punkte für die zukünftige Entwicklung (5-Parameter)

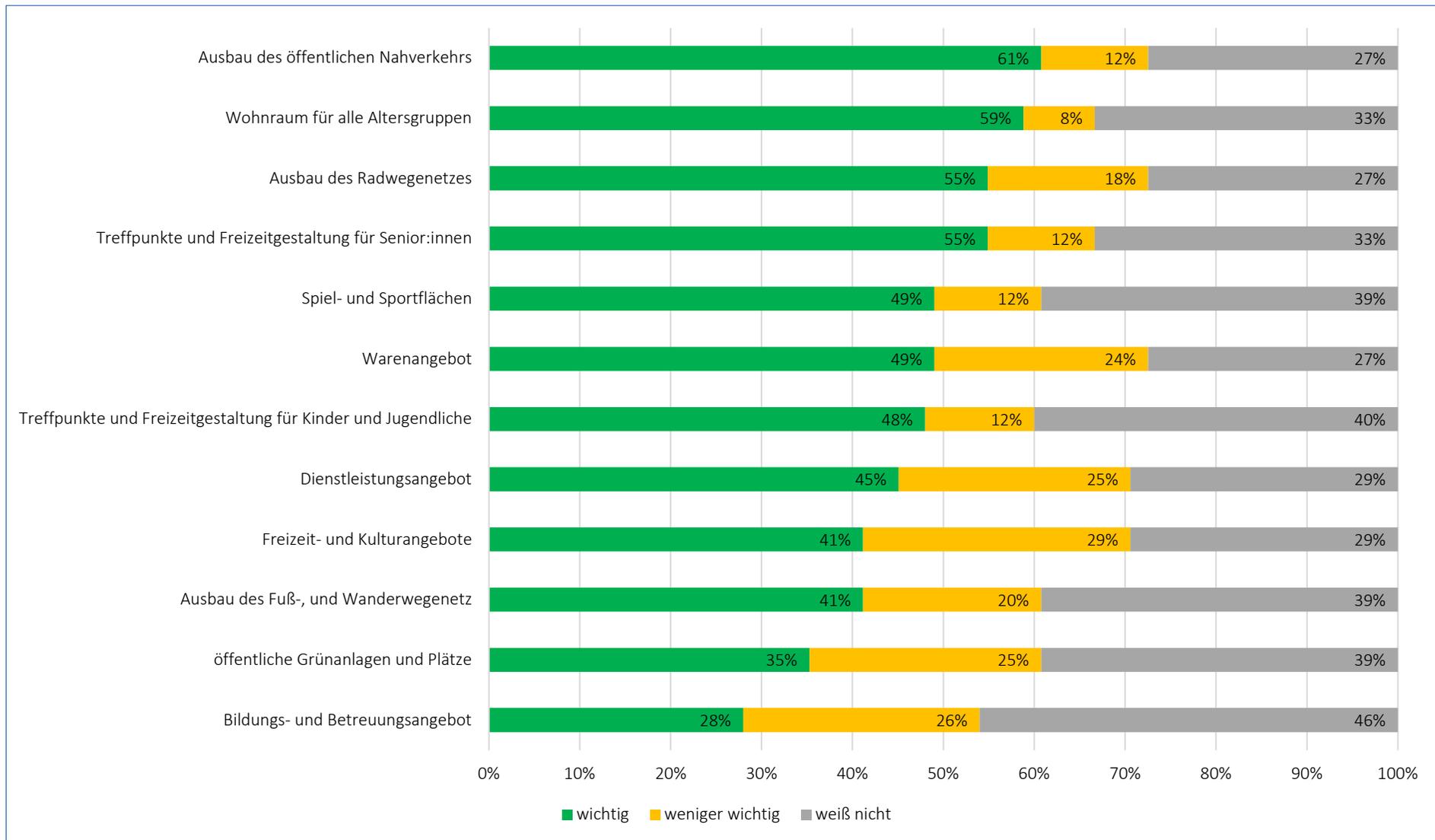


Abbildung 8: wichtige und eher unwichtige Punkte für die zukünftige Entwicklung (3-Parameter)