



Wirtschaftsplan 2022

KREIS LIPPE - EIGENBETRIEB STRASSEN

Heimat geben.
Zukunft bieten.



Inhalt

Vorwort	1
Eigenbetrieb Straßen im Überblick	2
Der fahrradfreundliche Kreis Lippe	4
Erfolgsplan	6
Investitionen	20
Finanzierung	26
Vermögensplan	30
Finanzplan	31
Stellenplan	32

Impressum

Herausgeber:
Kreis Lippe
Eigenbetrieb Straßen
Felix-Fechenbach-Str. 5
32756 Detmold

Betriebsleitung:
Rainer Huneke
Telefon: 05231 62-1420
r.huneke@kreis-lippe.de

Verfasser:
Andreas Seiferling
Telefon: 05231 62-1424
a.seiferling@kreis-lippe.de

Besucheradresse:
Braunenbrucher Weg 18
32758 Detmold

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Wirtschaftsjahr 2021 verlief trotz der allgemeinen Hemmnisse durch die Pandemie weitgehend störungsfrei. Die hinreichend bekannten Lieferengpässe in den Technikbereichen führten zwangsläufig zu Verzögerungen in Einzelprojekten und bei den Anschaffungen des Eigenbetriebs.

Die Arbeitsmarktsituation ist für Stellen die eine Hochschul- oder Fachhochschulausbildung im Technikbereich Verkehr erfordern seit 2021 derart desolat, dass eine wichtige Nachbesetzung bereits seit einem Jahr nicht gelungen ist. Da es sich hierbei um Arbeitsinhalte handelt, die von zentraler Bedeutung sind, mussten die Tätigkeiten auf mehrere Beschäftigte mit Auswirkungen auf den Arbeitsablauf verteilt werden.

Für 2022 ist mit den geplanten personellen Aufstockungen eine klare Steigerung in der Förderung des Radverkehrs vorgesehen. Ferner sollen zwei große Radwegebaumaßnahmen begonnen werden. Durch diese Maßnahmenpakete soll ein weiterer Impuls in dem Bestreben gesetzt werden - die Menschen auch im Alltagsverkehr auf das Fahrrad zu bekommen.

Darüber hinaus ist eine Fortschreibung des Mehrjahresprogramms für Radwege geplant und soll im Mai den Gremien zur Zustimmung vorgestellt werden.

Der Bauhof am Standort Wilbasen ist ein weiterer Projektansatz für dieses Jahr. Die z.T. mehr als 60 Jahre alten Einrichtungen entsprechen in keiner Weise mehr den heutigen (gesetzlichen) Anforderungen in den Bereichen Arbeitsschutz, Gebäudestruktur sowie den Raumverhältnissen im Allgemeinen. Hierzu wird der Eigenbetrieb eine Vorstudie zum Neubau ausarbeiten - als Grundlage für die entsprechenden Beschlussfassungen für den Wirtschaftsplan 2023.

Der Wirtschaftsplan 2022 des Eigenbetriebs Straßen bildet die Grundlage für das wirtschaftliche Handeln des Eigenbetriebs im Jahr 2022. Er gliedert sich in die Bereiche Erfolgsplan, Vermögens- und Finanzplan sowie Stellenplan. Zu den einzelnen Bereichen sind ebenfalls Detailmaßnahmen, Besonderheiten sowie Zukunftsperspektiven dargestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Huneke

Betriebsleiter
Eigenbetrieb Straßen



Eigenbetrieb Straßen im Überblick

Der Eigenbetrieb Straßen des Kreises Lippe wird als wirtschaftlich eigenständige Einrichtung ohne eigene Rechtspersönlichkeit nach den Vorgaben der Eigenbetriebsverordnung NRW und der eigenen Betriebsatzung geführt.

Er ist zuständig für Planungs-, Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen am lippischen Kreisstraßen- und Radwegenetz, die Förderung des Radverkehrs, den Straßenbetriebsdienst, die Wahrnehmung der Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast und den Hochwasserschutz im Rahmen des Schiedersees.

Die zu bewirtschaftenden Immobilien bzw. das zu bewirtschaftende Anlagevermögen ist zwischen der Kreisverwaltung Lippe und dem Eigenbetrieb Straßen abgestimmt. Das Anlagevermögen beinhaltet weitestgehend Verkehrsinfrastruktur, wie Straßen, Rad-/Gehwege, Bauwerke sowie den Schiedersee. Darüber hinaus noch u. a. bebaute und unbebaute Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Fahrzeuge, welche zum Erhalt des Infrastrukturvermögens eingesetzt werden. Der Erhalt und der zielgerichtete Ausbau des Infrastrukturvermögens bildet den Kernaufgabenbereich für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Betriebsausschuss, eingebettet in den *Ausschuss für Mobilität, Bauen, Planen und Betriebsausschuss Straßen*, bildet das politisch verantwortliche Gremium für den Eigenbetrieb Straßen. Dieser legt die Grundausrichtung des Eigenbetriebs fest und entscheidet über wesentliche Punkte, welche nicht dem Kreistag als oberste Instanz vorbehalten sind. Die Betriebsatzung regelt darüber hinaus die Zuständigkeiten der Betriebsleitung und überträgt dieser darin die Führung der laufenden Geschäfte.

Der Eigenbetrieb Straßen gliedert sich nach den folgenden drei Fachgebieten:



Das Fachgebiet „Verwaltung, Finanzen und Schiedersee“ deckt neben den betriebswirtschaftlichen und verwaltungsspezifischen Tätigkeiten auch die Aufgaben im Rahmen des Schiedersees ab.

Das Fachgebiet „Planung, Infra-Management und Datenbanken“ beinhaltet u. a. die Tätigkeitsfelder Planung und Bau von Straßen, Radwegen, Bauwerken sowie die technische Abwicklung des Straßenerhaltungsvertrages Lippe. Ebenfalls sind an dieser Stelle die Aufgaben der Verkehrssicherheit, die Straßen- und Kanaldatenbank sowie die Baumkontrollen integriert.

Dem dritten Fachgebiet „Betriebsdienst und Bauhöfe“ sind der Straßenbetriebsdienst mit seinen Bauhöfen, Stützpunkten und den Streckenkontrollen sowie die Werkstatt zugeordnet. Der Straßenbetriebsdienst ist sowohl im Sommer- als auch im Winterdienst im Bereich der betrieblichen Unterhaltung von Kreisstraßen tätig.

Neben den drei Fachgebieten nimmt die Stabsstelle Radverkehrsförderung eine zentrale Rolle in der Verbesserung und Erweiterung der Infrastruktur für Radfahrende ein. So wurden seit 2018 Radwege im Umfang von rund 3,1 km neu gebaut. Abzüglich von Abstufungen von Kreisstraßen und Umwidmungen ergibt sich ein Bestand von 127,4 km Radwegenetz.

Der Eigenbetrieb Straßen bewirtschaftet mit einer Bilanzsumme von ca. 188 Mio. € einen der größten Vermögenswerte des Kreises Lippe.

Im Folgenden werden einige Eckwerte des Eigenbetriebs Straßen dargestellt:

	2018	2019	2020
Bilanzsumme	193 Mio. €	191 Mio. €	188 Mio. €
davon Grundstücke u. Infrastrukturvermögen	188 Mio. €	184 Mio. €	181 Mio. €
Jahresergebnis	-1.673 T€	-1.210 T€	-1.221 T€
Anzahl der Stellen	66	68,5	68,5
Straßennetz	441 km	439 km	439 km
Geh-/Radwege	126 km	126,6 km	127,4 km



Der fahrradfreundliche Kreis Lippe

Bereits im Jahr 2004 startete die Initiative des Kreises zur Förderung des Radverkehrs. Drei Jahre später wurden die Maßnahmen mit der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) belohnt. Diese Mitgliedschaft währt nicht auf Dauer, sondern muss alle sieben Jahre in einem aufwendigen Antragsverfahren verlängert werden. Hier wird zum einen dargelegt, was in den vergangenen Jahren in der Radverkehrsförderung durchgeführt wurde, zum anderen wie sich der Kreis Lippe in den kommenden Jahren aufstellt und welche Maßnahmen beabsichtigt sind. Im Dezember 2021 wurde im Rahmen der Mitgliederversammlung dem Kreis Lippe die Verlängerungsurkunde für die Mitgliedschaft bis 2028 verliehen. Diese zweite Verlängerung ist nicht selbstverständlich, sondern eine Bestätigung für die geleistete, gute Arbeit und dient gleichzeitig als Ansporn für die Zukunft.

Neben einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit liegt der Schwerpunkt auf der Errichtung und Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrende. Im Mehrjahresprogramm für Kreisstraßen in Lippe sind in den kommenden Jahren zahlreiche Radwegebaumaßnahmen geplant, z. B. die Anlage von Geh- und Radwegen auf einer Länge von 7 Kilometern entlang der *Bad Meinberger Straße (K 92,1)*, *Dorlastraße (K 92,2)* und *Blomberger Straße (K 78,4)*. Diese wichtigen Lückenschlüsse zwischen Detmold und Blomberg sind Bestandteil des Projektes der Regionale 2022 „Radnetz OWL“. In dem Projekt haben alle OWL Kreise und die Stadt Bielefeld gemeinsam ein Pendlernetz für den Alltagsradverkehr entwickelt. Von den 1.992 Netzkilometern verlaufen 393 im Kreisgebiet. In 2022 und den kommenden Jahren gilt es, die empfohlenen Maßnahmen in hohem Qualitätsniveau zumindest in Zuständigkeit des Kreises umzusetzen.

Darüber hinaus werden auch sukzessive kurzfristig Maßnahmen an Radwegen umgesetzt. So ist der Radverkehrsbeauftragte immer häufiger beratend in den lippischen Kommunen tätig, wie z. B. zur Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen oder Lösungen zum Fahrradparken. Ein weiteres Augenmerk liegt auf den Schaltungen von Lichtsignalanlagen (LSA) für den Fuß- und Radverkehr. Durch die Koordination aller beteiligten Akteure konnte beispielsweise initiiert werden, dass sämtliche LSA-Schaltungen entlang der B 239 zwischen Detmold und Lage angepasst wurden. Das hier angewandte Vorgehen hat Modellcharakter für weitere Strecken und wird künftig noch häufiger Anwendung finden. All diese Maßnahmen dienen dem Ziel, durchgängig sichere und komfortable Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen. Denn durch ein besseres Angebot im Radwegenetz wird sich der Anteil des Fahrrades am Modal Split erhöhen und somit zur angestrebten Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl weg vom KFZ über das Fahrrad bis hin zum Umweltverbund beitragen.



Um diese Ansätze realisieren zu können, soll der Bereich Radverkehrsförderung mit diesem Wirtschaftsplan um 1,5 Stellen verstärkt werden. Das folgende Säulenmodell gibt eine vorläufige, grobe Übersicht über die Tätigkeitsschwerpunkte:

Radverkehrsförderung			
Konzeptionelle Radverkehrsförderung	Rad-Infrastruktur Impulse u. Errichtung	Projekt-Kommunikation	Verkehrssicherheit
Radverkehrskonzept LIP	Beteiligung Planung	Förderung Land/AGFS	Verkehrsbehörden
Mehrjahresprogramm	Haupt- u. Nebenrouten	Kampagnen	Polizei
RadverkehrsNetz	Büggerradwege	STADTRADELN	Kampagnen
Radnetz OWL	Sanierung / Erhaltung	Mit dem Rad zur Arbeit	Verbände
Regiopolis Konzept BI	Meldungsmanagement	Veranstaltungen	Markierungslösungen
Beratung Kommunen	Radwegweisung	Presse/Medien	Lichtsignalanlagen
Multimodaler Verkehr	Schnittstelle Radtourismus	Netzwerke AGFS/Land	Umlaufsperrn
Mobilitätskonzept Kreis	Mobilstationen	Politik/Verwaltung	Beschilderung
Betriebliche Mobilität	Fahrradparken	Großer Arbeitskreis	
	Radservice	Verbände/Ehrenamt	
	Fahrradfreundlicher Arbeitgeber	Ansprechpartner Bürger	









Erfolgsplan

Der Erfolgsplan stellt die geplante Gewinn- und Verlustrechnung dar. Darin werden alle zu erwartenden Erträge und Aufwendungen des Eigenbetriebs Straßen eines Wirtschaftsjahres abgebildet. Die Differenz aus Aufwendungen und Erträgen ergibt das Jahresergebnis.

Erträge

Die Ertragsstruktur des Eigenbetriebs Straßen gliedert sich in die Bereiche Umsatzerlöse, Erträge aus Transferleistungen, aktivierte Eigenleistungen und sonstige betriebliche Erträge sowie ergänzend dazu die Zinsen und ähnliche Erträge. Im Vergleich zum Vorjahr steigen die Gesamterträge voraussichtlich um ca. 1.147 T€. Die Hintergründe werden im Folgenden in den jeweiligen Positionen erläutert.

Veränderungen der Ertragsstruktur:

I. Erträge	IST 2020	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Veränderung 2021/2022		
Umsatzerlöse	340	349	622	273	78,0 %	
Erträge aus Transferleistungen	9.340	9.840	10.500	660	6,7 %	
Aktivierte Eigenleistungen	169	120	120	0		
Sonstige betriebliche Erträge	5.446	5.670	5.885	215	3,8 %	
Summe betr. Erträge	15.296	15.979	17.127	1.148	7,2 %	
Zinsen u. ähnliche Erträge	6	6	5	-1		 -9,1 %
Gesamterträge	15.301	15.985	17.132	1.147	7,2 %	

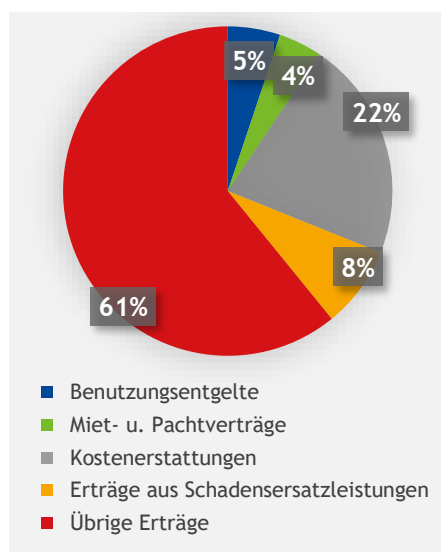
Beträge in T€

Die **Umsatzerlöse** stellen nur einen geringen Ertragsbestandteil im Eigenbetrieb Straßen dar und beinhalten im Wesentlichen Entgelte und Erstattungen. Hierzu gehören neben den Entgelten aus Sonder- und Mitbenutzung auch Erträge aus Vermietung und Verpachtung. Letzteres findet im Wesentlichen im Bereich des Schiedersees statt, wo einzelne Flächen an Dritte verpachtet sind. Zudem zählen Erstattungen von Dritten für Leistungen im Rahmen von Interkommunaler Kooperation hierzu, welche hauptsächlich durch Leistungen für das Land NRW sowie für den Kreis Lippe erzielt werden. Wie auch im Vorjahr werden die Verwaltungskosten für die gemeinsame Maßnahme an dem Geh- und Radweg der K 78 von Straßen.NRW sowie die Personalkosten für die Abbestellung von Mitarbeitern an den Bevölkerungsschutz vom Kreis Lippe erstattet.



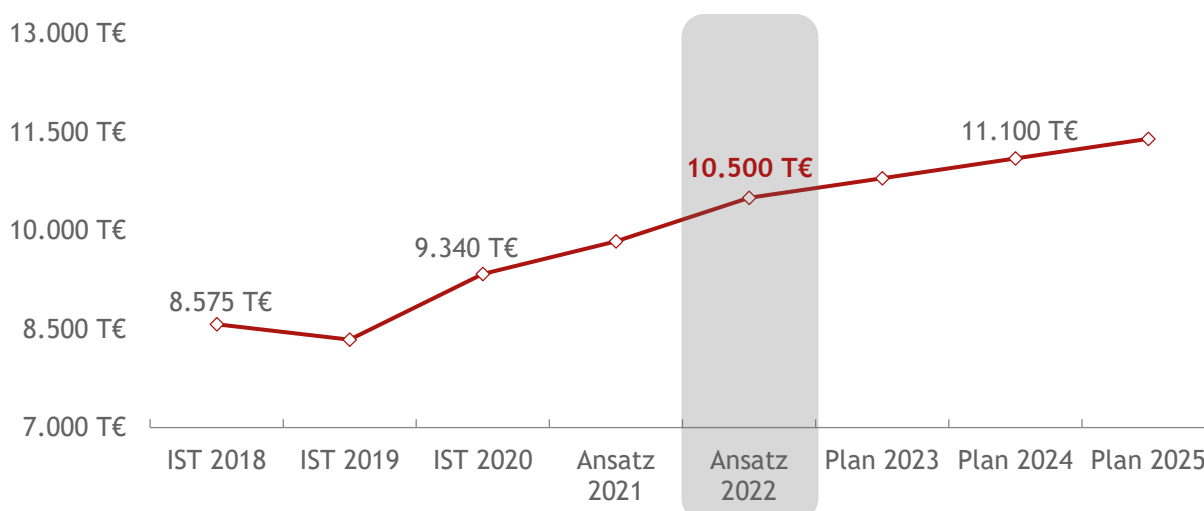
Des Weiteren fallen unter die Umsatzerlöse Zahlungen von Versicherungen für von Dritten verursachte Unfallschäden am Infrastrukturvermögen des Eigenbetriebs. Die übrigen Erträge beinhalten sonstige Erstattungen und Erträge.

Die deutliche Erhöhung in den übrigen Erträgen beruht auf einer einmaligen Erstattung in Höhe von ca. 345 T€ durch den Straßenerhaltungspartner. Diese ergibt sich aus Abbestellungen von diversen Straßenabschnitten im Rahmen des Straßenerhaltungsvertrages und wurde durch Abstufungen bzw. sonstige Veränderungen im Netz notwendig.



Die **Erträge aus Transferleistungen** beinhalten den vom Kreis Lippe gewährten **Betriebskostenzuschuss** zur Deckung der wesentlichen Aufwendungen des Eigenbetriebs. Dieser wurde gegenüber dem Vorjahr um 660 T€ erhöht. Der Betriebskostenzuschuss deckt die liquiden Aufwendungen des Eigenbetriebs ab, wobei das strukturelle Defizit des Eigenbetriebs unter Berücksichtigung von Abschreibungen und Anlageabgängen trotz erhöhtem Betriebskostenzuschuss weiterhin bestehen bleibt.

Betriebskostenzuschuss

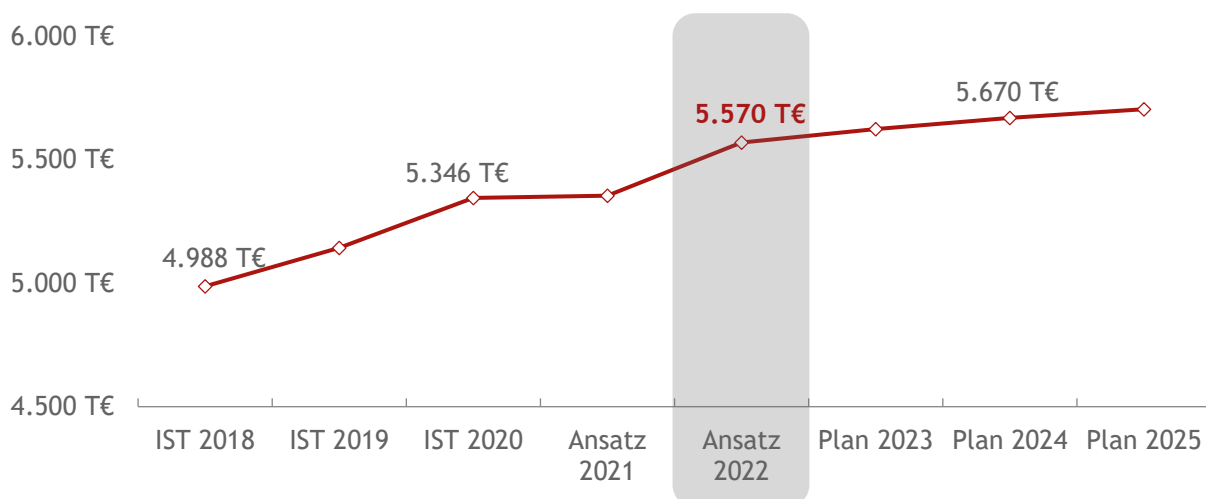


Die **aktivierten Eigenleistungen** beinhalten die vom Eigenbetrieb Straßen und seinen Mitarbeitern selbst erbrachten Leistungen im Rahmen von investiven Maßnahmen. Diese sind im Wesentlichen Planungs- und Bauleitungsaufgaben sowie Tätigkeiten des Betriebsdienstes für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen. Aufgrund der sich von Jahr zu Jahr verändernden Anzahl von Maßnahmen und der unterschiedlichen Möglichkeiten der Eigenleistung ist diese Position leicht schwankend.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind hauptsächlich von buchhalterischen Positionen geprägt, wie der Auflösung und dem Abgang von Sonderposten. Darüber hinaus beinhaltet die Position Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens. Diese entstehen durch die Veräußerung von Grundstücken und beweglichem Anlagevermögen.

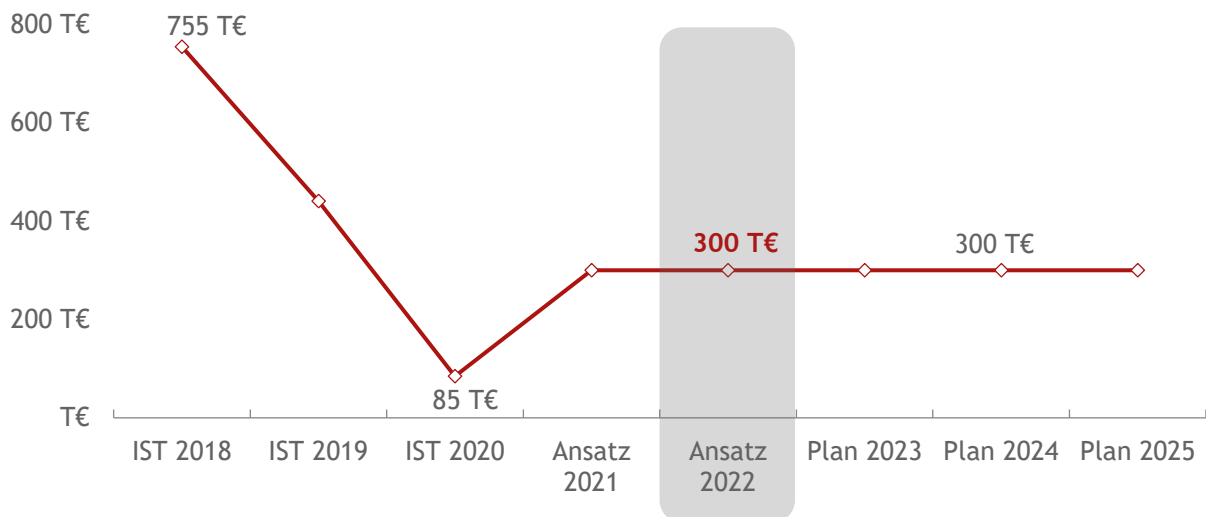
Die **Erträge aus der Auflösung von Sonderposten** stellen ein Gegenstück zu den Aufwendungen aus Abschreibungen dar. Sonderposten beinhalten Fördergelder für investive Maßnahmen und werden parallel zum zugehörigen Anlagegut „abgeschrieben“. Deren Auflösung stellt im Gegensatz zu den Abschreibungen einen Ertrag dar. Diese Ertragsposition ist an die Höhe des Zuschusses und der Nutzungsdauer des Hauptanlagegutes gebunden und kann daher nur bedingt beeinflusst werden. Die Umsetzung neuer Fördermaßnahmen lässt die Sonderposten und damit auch die jährliche Auflösung dieser stetig steigen.

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten



Die **Erträge aus dem Abgang von Sonderposten** stellen wiederum ein Gegenstück zu den Aufwendungen aus dem Abgang des Anlagevermögens dar und sind stark abhängig von den Veränderungen im Anlagevermögen durch Auf- bzw. Abstufungen von Kreisstraßen und durchgeführten Baumaßnahmen. Bei Abgang eines Anlagegutes muss auch der zugehörige Sonderposten „abgehen“. Dieser Vorgang stellt einen Ertrag dar. Sowohl für 2022 als auch für die Folgejahre sind derzeit keine Abgänge bzw. Abstufungen von Kreisstraßen geplant. Deshalb ist im Weiteren mit einem normalen Verlauf zu rechnen, welcher weitestgehend von den durchgeführten Maßnahmen des Straßenerhaltungspartners abhängig bleibt.

Erträge aus dem Abgang von Sonderposten



Aufwendungen

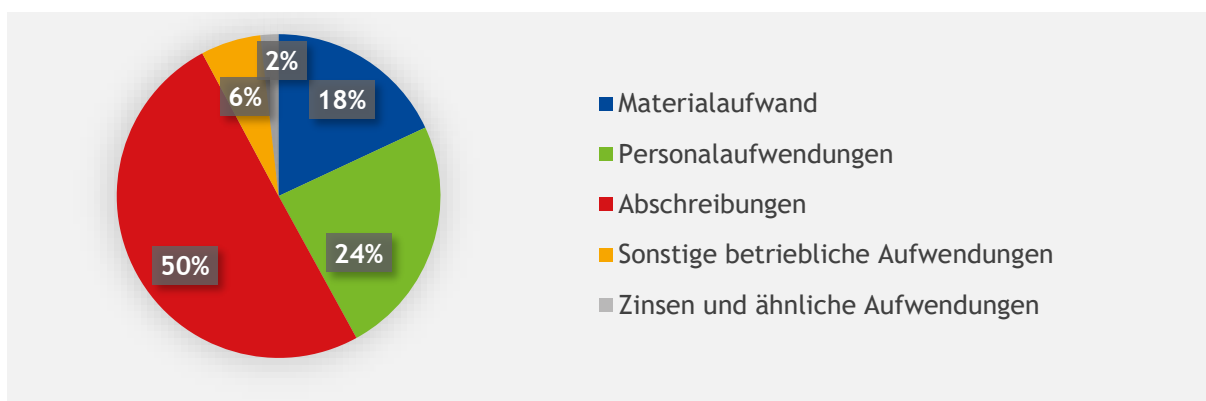
Die Aufwendungen gliedern sich in die Bereiche Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen. Ferner werden sie um die Bereiche Zinsen und ähnliche Aufwendungen sowie Steuern ergänzt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen die Gesamtaufwendungen um ca. 1.205 T€. Neben den steigenden Materialaufwendungen, ist zudem mit einer Erhöhung im Personalaufwand sowie den Abschreibungen zu rechnen. Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus sinken hingegen die Aufwendungen für Zinsen im kommenden Jahr. Die Hintergründe werden im Folgenden in den jeweiligen Positionen erläutert.

Veränderungen der Aufwandsstruktur:

II. Aufwendungen	IST 2020	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Veränderung 2021/2022		
Materialaufwendungen	2.435	2.888	3.412	524	18,1 %	■
Personalaufwendungen	3.854	4.144	4.529	385	9,3 %	■
Abschreibungen	9.084	9.083	9.484	401	4,4 %	■
Sonstige betr. Aufwendungen	749	1.177	1.137	-40		■ -3,4 %
Summe betr. Aufwendungen	16.123	17.292	18.562	1.270	7,3 %	■
Zinsen u. ähnl. Aufwendungen	398	405	340	-65		■ -16,0 %
Steuern	1	2	2	0		
Gesamtaufwendungen	16.522	17.699	18.904	1.205	6,8 %	■

Beträge in T€

Anteil am Gesamtaufwand:

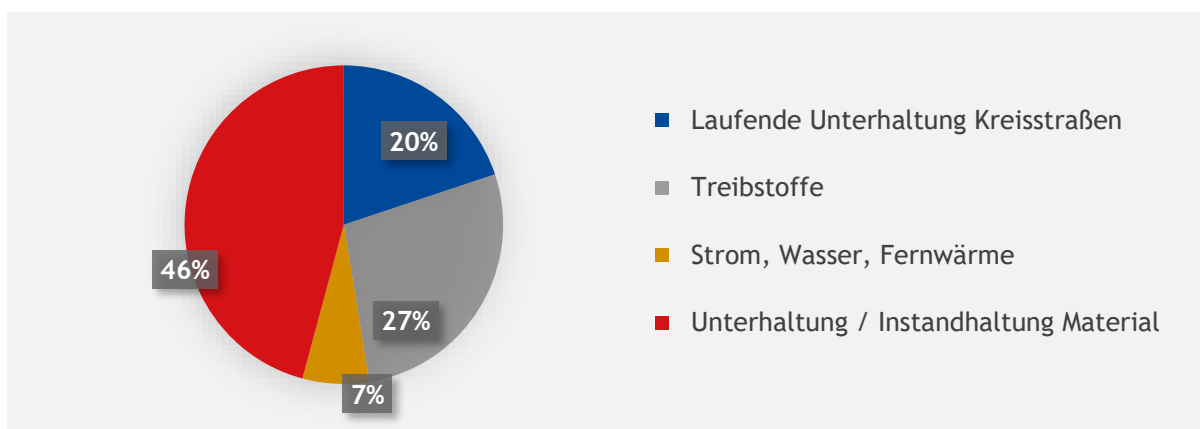


Innerhalb des **Materialaufwandes** wird zwischen den beiden Bereichen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen unterschieden. Ab dem Wirtschaftsjahr 2022 erfolgt eine Ausweisänderung, sodass die konsumtiven Kosten aus dem Straßenerhaltungsvertrag nicht mehr unter der Rubrik Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sondern als Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen werden.

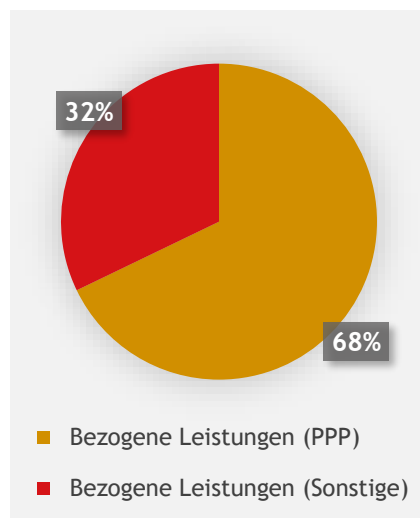
Die **Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** gliedern sich in vier Teilbereiche auf. An erster Position stehen die Streumaterialien. Dieser Verbrauchsposten hängt von Witterschwankungen ab und ist daher schwierig vorherzusagen. Bei der Planung werden Erfahrungswerte berücksichtigt und von einem Durchschnittsverbrauch ausgegangen. Grundsätzlich werden alle Lager des Eigenbetriebs Straßen mit einem günstigen Sommerbezugspreis für Salz gefüllt, welches bei einem „normalen“ Winter ausreicht. Ein Nachkauf im Winter kann die Aufwendungen deutlich in die Höhe treiben. An zweiter Stelle befinden sich die Treibstoffkosten. Durch Routenoptimierungen und verbrauchsorientiertes Fahren konnten Preisschwankungen in den letzten Jahren fast komplett aufgefangen und auf konstantem Niveau gehalten werden.

Als dritter Bestandteil werden die Energiekosten für Strom, Wasser und Heizung separat ausgewiesen. In dieser Position führen leichte Energiekostensteigerungen zu einem minimalen Anstieg.

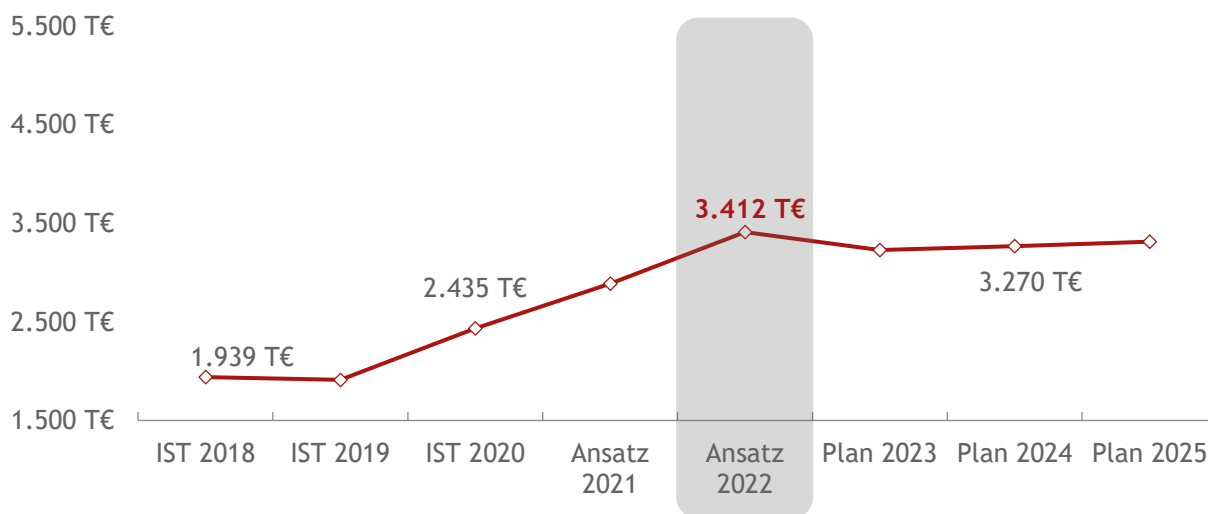
Die Materialaufwendungen für Unterhaltung und Instandhaltung bilden den letzten Bestandteil dieser Rubrik. Hierunter fallen weitestgehend Materialkosten für Instandsetzungsarbeiten durch den Straßenbetriebsdienst an. Außerdem sind in diesem Unterpunkt die Kosten für die Beschaffung von Verkehrszeichen und Leitpfosten gelistet. Die weiteren Positionen unterliegen in der Regel den Preisschwankungen im Rahmen von Ausschreibungen bzw. dem un stetigen Reparaturbedarf an Fahrzeugen, Maschinen und Geräten.



Den zweiten Block des Materialaufwandes bilden die **Aufwendungen für bezogene Leistungen**. Hierunter fallen vor allem die konsumtiven Kosten des Straßenerhaltungspartners. Diese Fremdleistungen machen einen Anteil in Höhe von rd. 1.923 T€ aus und beinhalten Kosten für Instandsetzungsarbeiten an Kreisstraßen und Radwegen sowie Ingenieurbauwerken und Entwässerungseinrichtungen. Die Erhöhung der konsumtiven Kosten aus dem Straßenerhaltungsvertrag ist auf die Erhöhung des konsumtiven Anteils (von 27 % auf 30 %) sowie auf die Steigerung des Baupreisindex (6 %) zurückzuführen. Außerdem beinhaltet die Position Entsorgungskosten für Bodenaushub, Bepflanzung sowie Schutzplanken und Fremdleistungen im Winterdienst.

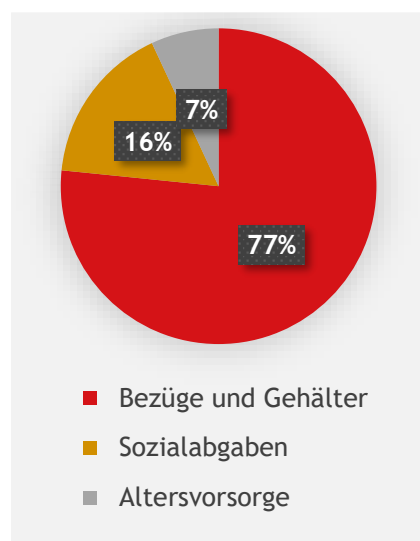


Materialaufwand

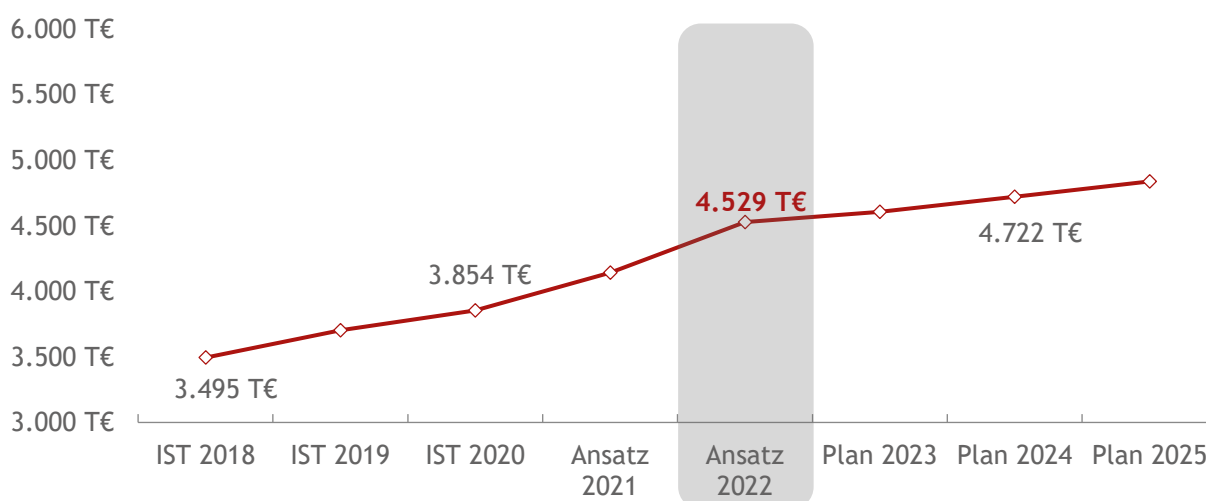


Der **Personalaufwand** beinhaltet die Bezüge und Gehälter sowie Sozialabgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Eigenbetrieb Straßen.

Die tariflich vereinbarte Entgelterhöhung zum 01.04.2022 ist in den Personalaufwendungen berücksichtigt und führt größtenteils zum Anstieg in diesem Bereich. Ergänzend kommen neben Stufenaufstiegen und Höhergruppierungen, auch Steigerungen in den Rückstellungen für Altersteilzeit sowie für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen hinzu. Darüber hinaus wurde ein Mehrbedarf an Personal festgestellt. Weitere Informationen zum Personalbereich werden im Stellenplan erläutert.

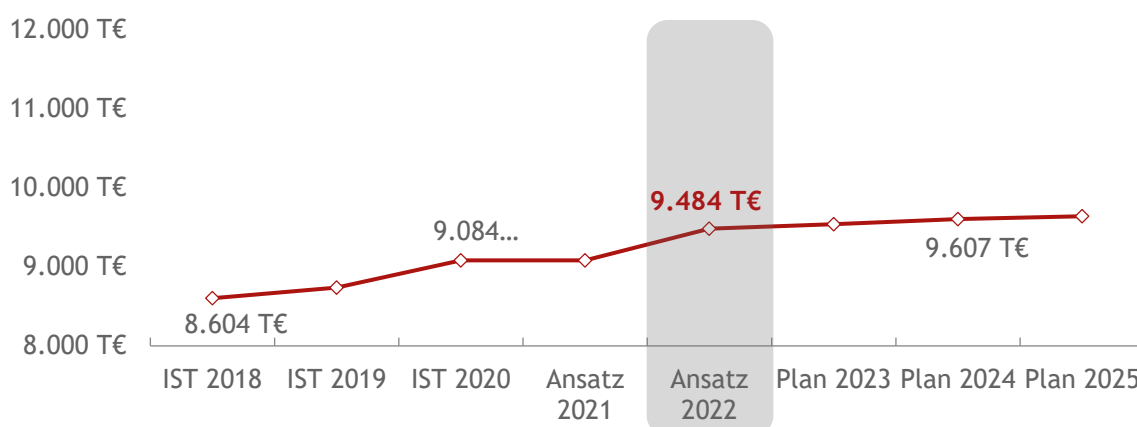


Personalaufwendungen



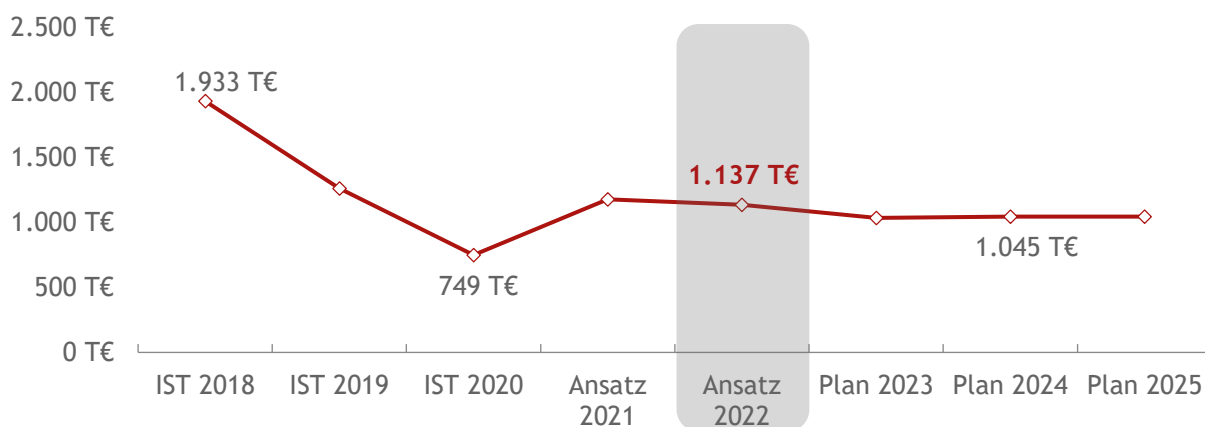
Die größte Aufwandsposition im Eigenbetrieb Straßen bilden die **Abschreibungen**. Sie stellen den Werteverzehr des Anlagevermögens dar, wovon das Infrastrukturvermögen in besonderem Maße betroffen ist. Unter Berücksichtigung des Jahresabschlusses 2020 sowie den Entwicklungen aus dem Jahr 2021 ist weiterhin mit einem Anstieg der Abschreibungen für 2022 zu rechnen. Dies liegt darin begründet, dass neben dem vorhandenen Werteverzehr für bereits bestehendes Anlagevermögen der Werteverzehr für neue Investitionsgüter anfällt. Sowohl in 2022 als auch in den Folgejahren wird weiterhin in das Anlagevermögen, insbesondere Infrastrukturvermögen, investiert. Die steigenden Investitionen führen dementsprechend zu einem Anstieg der Abschreibungen.

Abschreibungen

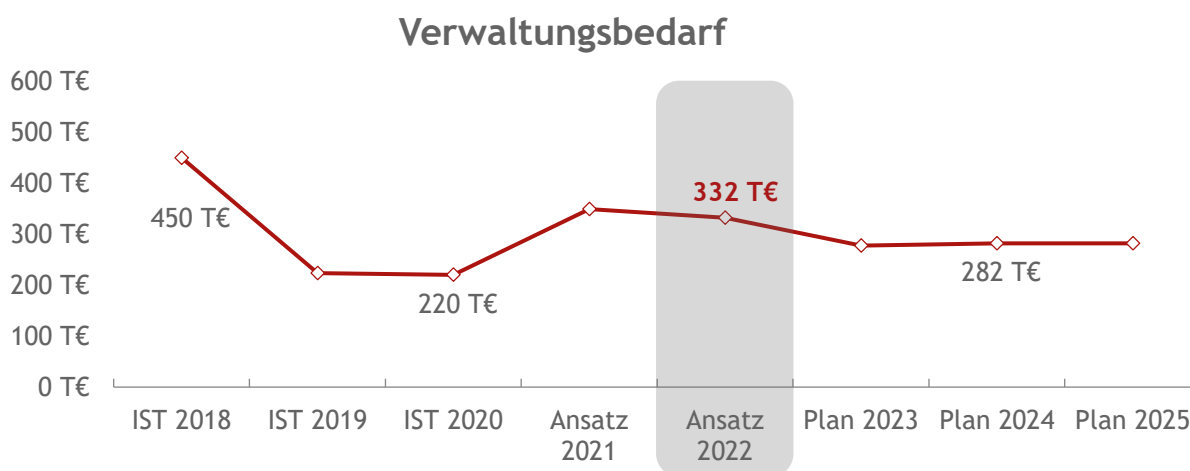


Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** beinhalten die Bereiche Verwaltungsbedarf, sonstige Instandsetzung, sonstiger ordentlicher Aufwand, Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, Aus- und Fortbildungskosten sowie Mieten und Pachten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen



Im **Verwaltungsbedarf** sind Positionen wie Büromaterial, Telefonkosten, Porto, EDV-Kosten, Jahresabschlusskosten und Aufwendungen für zentrale Dienste (Personalabteilung, Zentrale Vergabestelle, etc.) subsumiert. Darüber hinaus ist die Position Beratungskosten Bestandteil des Verwaltungsbedarfs. Diese Kosten für den Verwaltungsbedarf unterliegen in der Regel nur minimalen Preisschwankungen.

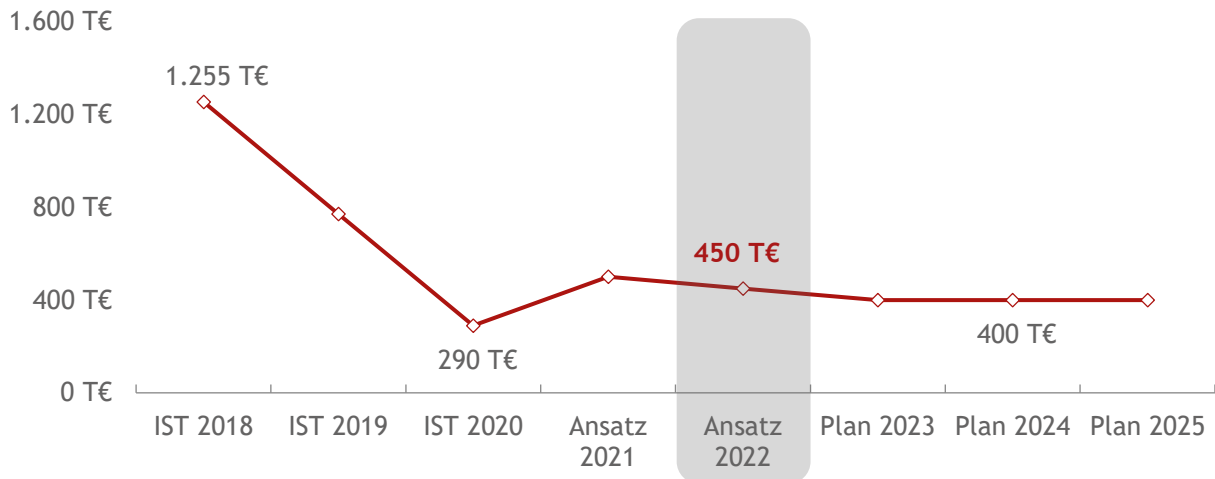


Die Positionen **Instandsetzung** und **sonstiger ordentlicher Aufwand** bewegen sich im Wesentlichen auf dem Niveau der Vorjahre. Hierein fallen unter anderem Arbeitsschutzbekleidung, Tagegelder, Versicherungen, Reinigungskosten, Wartung technischer Anlagen, etc. In der Regel unterliegen diese Positionen nur der reinen Preissteigerung bzw. Ergebnissen von Ausschreibungsverfahren. Es gibt in diesen Positionen keine außergewöhnlichen Besonderheiten gegenüber dem Vorjahr.

Der Verlust aus dem **Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens** stellt die Aufwendungen dar, die durch Minderungen im Vorfeld von Neuinvestitionen oder durch Abstufungen von Straßen entstehen. Die Position ist stark abhängig von den Restbuchwerten der abgängigen Anlagegüter sowie von Umstufungsverfahren nach Straßen- und Wegegesetz. In den Jahren 2018 und 2019 wurden Kreisstraßen umgestuft, sodass sich diese Einmaleffekte durch erhöhten Aufwendungen widerspiegelten. Für 2022 und in den Folgejahren sind derzeit keine Umstufungsverfahren von Kreisstraßen vorgesehen, daher verlaufen die Aufwendungen auf Normalniveau.

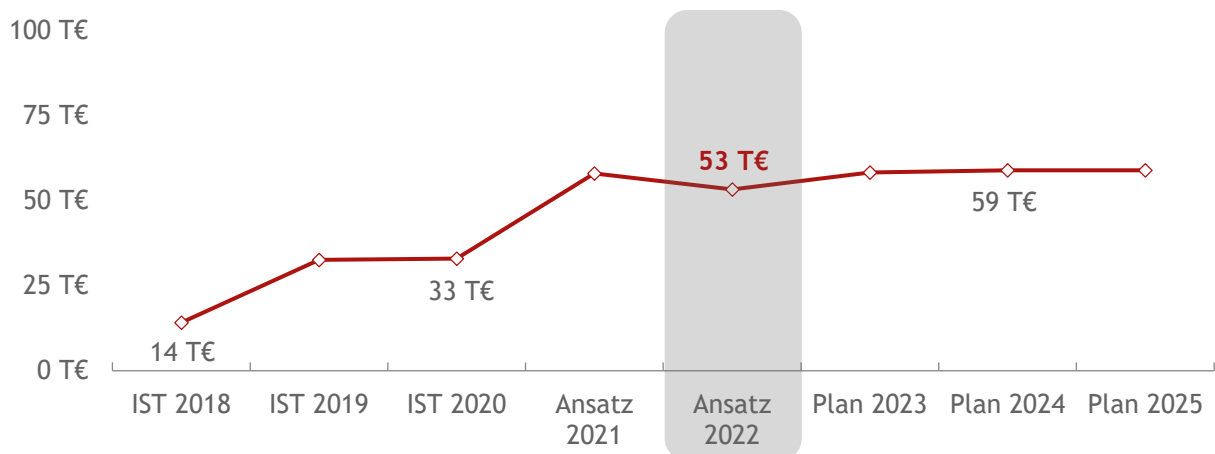


Aufwendungen aus dem Abgang von Anlagevermögen



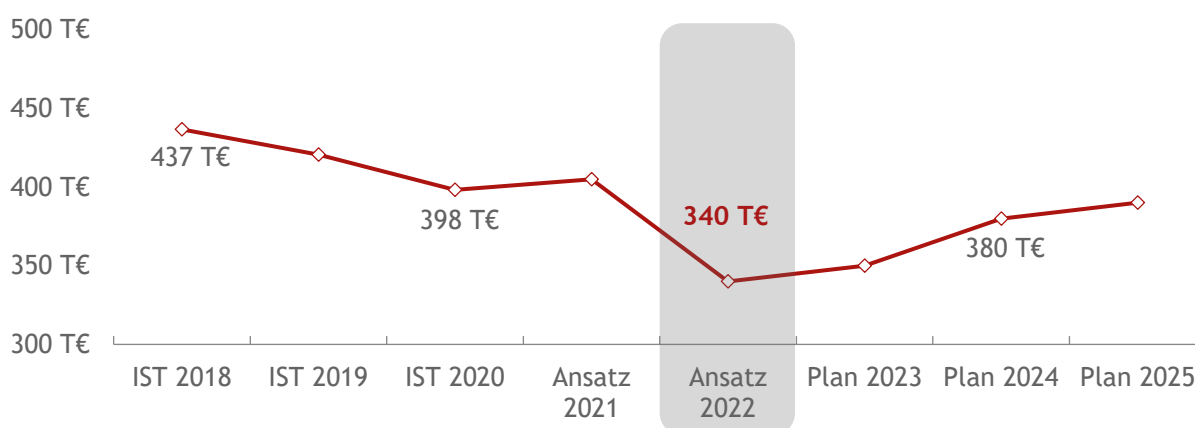
Die **Aufwendungen für Aus- und Fortbildung** verbleiben auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr. Aufgrund der Einschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie konnten Fortbildungen nur eingeschränkt durchgeführt werden. Der angestaute Fortbildungsbedarf sowie die Einstellung eines Auszubildenden (Straßenwärter) führen zu einem Seitwärtsverlauf in dieser Position. Darüber hinaus besteht kontinuierlicher Fortbildungsbedarf aufgrund stetiger gesetzlicher Neuerungen im technischen und betriebswirtschaftlichen Bereich.

Aus- und Fortbildungskosten



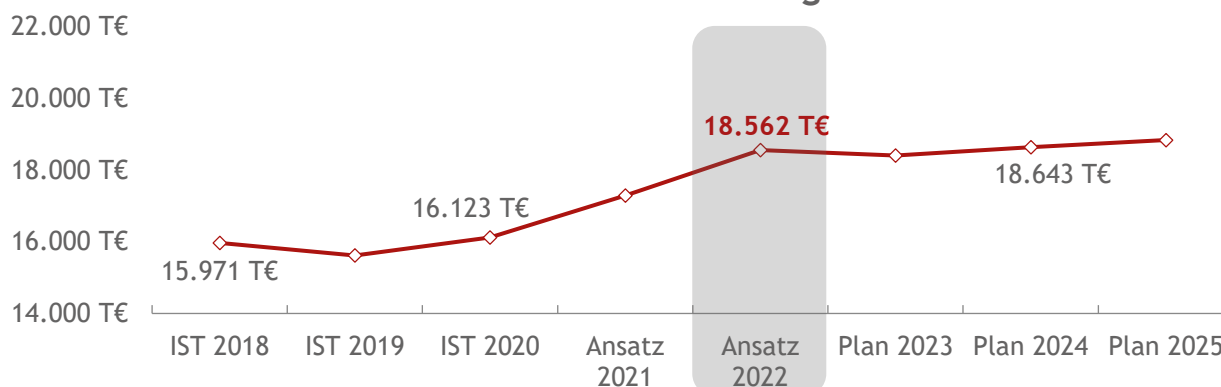
Die **Zinsen und ähnlichen Aufwendungen** beinhalten die Zinsen für Darlehen des EB Straßen. Zu Beginn des vierten Quartals des Jahres 2021 wurde ein langfristiges Darlehen (20 Jahre) in Höhe von 3 Mio. € und einer Verzinsung von 0,55 % neu aufgenommen. Dieses war zum einen erforderlich, um ein zinsteures Darlehen (3,25 % Zinsen) abzulösen und zum anderen die Kosten von Investitionsmaßnahmen zu decken. Im Jahr 2022 ist die Aufnahme eines Investitionskredits in Höhe von 4 Mio. € geplant, sodass weiterer Zinsaufwand anfällt. Darüber hinaus soll ein zinsteures Darlehen in Höhe von rd. 1 Mio. € umgeschuldet werden. Aufgrund der aktuellen Zinssituation ist mit sinkenden Zinsaufwendungen zu rechnen.

Zinsaufwendungen



Zusammenfassend sei für den Aufwandsbereich dargestellt, dass neben der buchhalterischen Position Abschreibungen, auch Preis- und Tarifsteigerungen auf alle Aufwandpositionen Einfluss haben. Darüber hinaus wirkt sich insbesondere der erhöhte konsumtive Anteil aus dem Straßenerhaltungsvertrag - inkl. der Anpassung des Baupreisindexes - deutlich auf die Aufwendungen aus. In vielen Bereichen bestehen nur geringe Einflussnahmen auf die Steigerungen. In den beeinflussbaren Bereichen werden bereits seit Jahren Optimierungen und Strukturanpassungen umgesetzt.

Betriebliche Aufwendungen Gesamt



Jahresergebnis

Die Differenz aller Erträge und Aufwendungen ergibt das Jahresergebnis. Ein negativer Jahresabschluss stellt einen Fehlbetrag und ein positiver einen Überschuss dar, der in die Kapitalrücklage vorgetragen wird.

Entwicklung der Aufwendungen und Erträge:

I. Erträge	IST 2020	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Veränderung 2021/2022		
Umsatzerlöse	340	349	622	273	78,0 %	
Erträge aus Transferleistungen	9.340	9.840	10.500	660	6,7 %	
Aktivierete Eigenleistungen	169	120	120	0		
Sonstige betriebliche Erträge	5.446	5.670	5.885	215	3,8 %	
Summe betr. Erträge	15.296	15.979	17.127	1.148	7,2 %	
Zinsen u. ähnliche Erträge	6	6	5	-1		-9,1 %
Gesamterträge	15.301	15.985	17.132	1.147	7,2 %	
II. Aufwendungen	IST 2020	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Veränderung 2021/2022		
Materialaufwendungen	2.435	2.888	3.412	524	18,1 %	
Personalaufwendungen	3.854	4.144	4.529	385	9,3 %	
Abschreibungen	9.084	9.083	9.484	401	4,4 %	
Sonstige betr. Aufwendungen	749	1.177	1.137	-40		-3,4 %
Summe betr. Aufwendungen	16.123	17.292	18.562	1.270	7,3 %	
Zinsen u. ähnl. Aufwendungen	398	405	340	-65		-16,0 %
Steuern	1	2	2	0		
Gesamtaufwendungen	16.522	17.699	18.904	1.205	6,8 %	
Jahresergebnis	-1.221	-1.714	-1.772	-58	3,4 %	

Beträge in T€

Das Jahresergebnis im Ansatz 2022 verschlechtert sich nur leicht gegenüber der Planung aus dem Vorjahr um rund 58 T€. Demnach wird von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von rund 1.772 T€ ausgegangen. Trotz Erhöhung des Betriebskostenzuschusses wirken die steigenden Aufwendungen einem positiven Jahresergebnis entgegen. Potentiale zur Einsparung von Kosten und Optimierung von Prozessen sind nur begrenzt vorhanden und können diese Effekte nur noch marginal auffangen. Zwar führt gerade der Betriebskostenzuschuss zu einem Anstieg der Erträge auf rd. 17,1 Mio. €, dennoch kann dieser die Aufwendungen in Höhe von knapp 18,9 Mio. € nicht decken.



Erfolgsplan (GuV)	IST 2020	Ansatz 2021	Ansatz 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025
I. Erträge						
Umsatzerlöse	340.498	349.400	622.000	244.000	194.000	194.000
Benutzungsentgelte	31.476	27.000	32.000	32.000	32.000	32.000
Miet- u. Pachtverträge	25.788	34.400	26.400	12.000	12.000	12.000
Kostenerstattungen	179.069	175.000	135.000	95.000	45.000	45.000
Erträge aus Schadensersatzleistungen	26.580	55.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Übrige Erträge	77.585	58.000	378.600	55.000	55.000	55.000
Zuweisung des Kreises zu den Betriebskosten	9.340.000	9.840.000	10.500.000	10.800.000	11.100.000	11.400.000
Aktivierete Eigenleistungen	169.202	120.000	120.000	125.000	125.000	125.000
Sonstige betriebl. Erträge	5.446.182	5.670.000	5.885.000	6.033.145	6.006.526	6.037.064
Erträge aus der Auflösung von SoPo	5.346.098	5.355.000	5.570.000	5.625.000	5.670.000	5.705.000
Erträge aus Abgängen von SoPo	84.557	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Erträge aus der Auflösung von Altersteilzeit			0	93.145	21.526	17.064
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen	15.527	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Summe betriebliche Erträge	15.295.881	15.979.400	17.127.000	17.202.145	17.425.526	17.756.064
II. Aufwendungen						
Materialaufwand	2.435.216	2.888.000	3.412.000	3.229.000	3.270.000	3.315.500
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.770.123	1.804.000	578.500	586.000	592.000	596.500
Aufwendungen für bezogene Leistungen	665.093	1.084.000	2.833.500	2.643.000	2.678.000	2.719.000
Personalaufwendungen	3.854.074	4.144.000	4.529.000	4.606.300	4.721.500	4.839.400
Bezüge und Gehälter	3.108.826	3.212.000	3.469.400	3.556.100	3.645.000	3.736.100
Sozialabgaben	628.826	686.000	745.400	764.000	783.100	802.600
Altersvorsorge	116.422	246.000	314.200	286.200	293.400	300.700
Abschreibungen	9.084.263	9.083.000	9.484.000	9.541.500	9.606.500	9.641.500
Immaterielle Vermögensgegenstände	17.707	16.500	18.000	20.000	20.000	20.000
Sachanlagevermögen	9.066.556	9.066.500	9.466.000	9.521.500	9.586.500	9.621.500
Sonstige betriebliche Aufwendungen	749.429	1.176.750	1.137.100	1.033.750	1.044.750	1.045.250
Verwaltungsbedarf	220.232	349.250	332.200	277.950	281.850	281.850
Instandsetzung	21.002	25.500	26.500	26.500	28.000	28.000
Sonstiger ordentlicher Aufwand	128.968	155.000	162.300	158.200	162.700	163.200
Aufwendungen aus dem Abgang AV	290.090	500.000	450.000	400.000	400.000	400.000
Aus-/Fortbildungskosten	32.999	58.000	53.300	58.300	58.900	58.900
Mieten und Pachten	56.137	89.000	112.800	112.800	113.300	113.300
Summe betriebl. Aufwendungen	16.122.982	17.291.750	18.562.100	18.410.550	18.642.750	18.841.650
Betriebsergebnis	-827.101	-1.312.350	-1.435.100	-1.208.405	-1.217.224	-1.085.586
Zinsen und ähnliche Erträge	5.552	5.500	5.000	5.000	5.000	5.000
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	398.287	405.000	340.000	350.000	380.000	390.000
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-1.219.836	-1.711.850	-1.770.100	-1.553.405	-1.592.224	-1.470.586
Steuern	920	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	-1.220.756	-1.713.350	-1.771.600	-1.554.905	-1.593.724	-1.472.086



Investitionen

Die Investitionen setzen sich zusammen aus den Investitionen in die Infrastruktur, der Anschaffung von technischen Anlagen, Maschinen und Fahrzeugen sowie Einrichtungs- und Ausstattungsgegenständen.

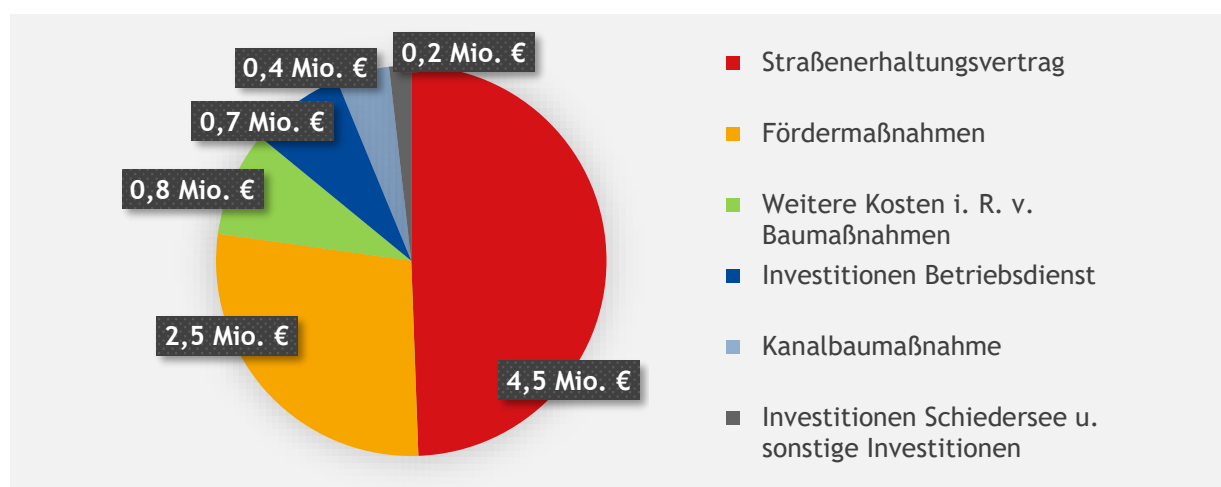
Die zentrale Aufgabe des Eigenbetriebs Straßen ist der Erhalt der Kreisstraßeninfrastruktur in Lippe mit seinen 439 km Straßen- und 127 km Geh-/Radwegenetz sowie dem Hochwasserschutz im Rahmen des Schiedersees.

Das gesamte Infrastrukturvermögen, welches im Wesentlichen das Straßennetz sowie den Schiedersee beinhaltet, hatte zum 31.12.2020 einen Wert von ca. 188 Mio. € und macht damit rund 96 % der Bilanzsumme aus. Das Vermögen Schiedersee besteht im Wesentlichen aus Grund und Boden sowie der Staumauer.

Das Anlagevermögen unterliegt durch seine Gebrauchsabnutzung einem kontinuierlichen Wertverlust. Um diesen Verfall aufzufangen, sind regelmäßige Investitionen erforderlich. Dabei können die Straßen vollständig oder nur in Teilen erneuert werden oder aber auch gänzlich neu entstehen.

Kern der Investitionen bilden die „eigenen“ Straßen- bzw. Radwegebaumaßnahmen, im Wesentlichen Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen, die durch das Land bzw. den Bund gefördert werden. Die Investitionen des Straßenerhaltungspartners erfolgen über eine jährliche pauschale Vergütung, die sich in 5 Jahres-Scheiben unterteilt. Darüber hinaus fallen Investitionen für den Hochwasserschutz am Schiedersee sowie für den Betriebsdienst an.

In 2022 ist in diesem Bereich ein Investitionsvolumen von rd. 9 Mio. € geplant. Dieses setzt sich aus den folgenden 6 Rubriken zusammen:



Der höchste Anteil entfällt auf die Vergütungsverpflichtung aus dem **Straßenerhaltungsvertrag Lippe**. Im Vergleich zum Vorjahr besteht Anpassungsbedarf hinsichtlich einer Erhöhung der Vergütung aufgrund des Baupreisindex. Des Weiteren ist die Verteilung der Vergütungssumme an Eiffage modifiziert worden. Hier wird nun von einem Anteil von 70 % investiv und 30 % konsumtiv ausgegangen, da die geplanten Baumaßnahmen von Eiffage vermehrt Instandhaltungselemente beinhalten. Für 2022 sieht der Erhaltungspartner Eiffage ungefähr 20 Baumaßnahmen vor. Diese beinhalten sowohl Straßen- als auch Radwegemaßnahmen. Zusätzlich kommen noch Markierungsarbeiten und einige Maßnahmen an Ingenieurbauwerken und Entwässerungseinrichtungen hinzu. Zur Maßnahmenplanung findet jährlich eine Bedarfsermittlung in Zusammenarbeit der Eiffage Lippe GmbH und dem Eigenbetrieb Straßen, nach den durch den Straßenerhaltungsvertrag verhandelten Bedingungen, statt. Dabei wird der Zustand des Kreisstraßennetzes untersucht und ein Handlungsbedarf mit der erforderlichen Priorität von Eiffage ausgearbeitet und dem EB Straßen zur Freigabe vorgelegt. Der daraus ermittelte Maßnahmenkatalog beinhaltet eine Bedarfsübersicht der baufälligen Straßenabschnitte sowie eine zeitliche Abfolge der durchzuführenden Straßenbaumaßnahmen.

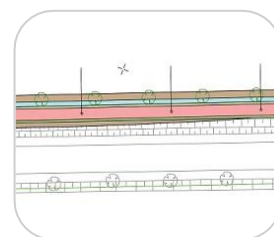
Den zweiten Bereich der geplanten Investitionen bilden die **Fördermaßnahmen**, also die geförderten Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen. Hier ist neben der Anlage eines Geh-/Radweges entlang der K 92,2 die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der K 74,7 zu nennen.

Anlage eines Geh- und Radwegs entlang der Kreisstraße 92,2 in Detmold / Ortsteil Niederschönhagen

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe. Der Geh- und Radweg schließt an den in 2020 ab Ortsausgang Diestelbruch gebauten Geh- und Radweg entlang der K 91,3 *Bad Meinberger Straße* an und wird dann, westlich der Dorlastraße, bis zur K 78 *Blomberger Straße* geführt.

Diese Strecke ist Bestandteil des Radnetzes OWL und hat als direkte Verbindung der Mittelzentren Detmold und Blomberg eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Mit dieser Maßnahme wird die vorletzte Lücke im Radwegenetz zwischen diesen beiden Mittelzentren geschlossen.

Komplett fertiggestellt werden soll das Radwegenetz dann im Folgejahr mit der Anlage eines Geh- und Radwegs entlang der K 78,4 *Blomberger Straße* und *Vahlhauser Straße* bis zum Ortseingang Brüntrup. Für diesen letzten fehlenden Radwegeabschnitt wurde bereits eine Vereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen dahingehend geschlossen, dass die Gesamtkosten von ca. 1,7 Mio. € für diese Maßnahme in voller Höhe vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen getragen werden. Der Eigenbetrieb Straßen bleibt für alles



K 92,2 Geh-/Radweg

- 1.148.000 €
- Förderquote: 95 %
- Beginn: Juni 2022
- Ende: Nov. 2022



Weitere, nämlich für die Planung, den Grunderwerb, die Ausschreibung, die Bauüberwachung, die Abrechnung und weitere Vertragsabwicklung zuständig.

Durch die Anlage des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs werden die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und die Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr wesentlich verbessert. Neben den Verkehrssicherheitsaspekten stellt der Ausbau von Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz einen wichtigen Baustein zur Radverkehrsförderung dar.

Für diese Maßnahme wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt. Der voraussichtliche Fördersatz beträgt 95 %. Ursprünglich war angedacht und mit dem Mehrjahresprogramm auch beschlossen, den Geh- und Radweg im Rahmen dieser Baumaßnahme gleich entlang der K 92,1 *Bad Meinberger Straße* bis zum Ortseingang Fissenknick weiterzubauen. Da im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen aber im Zuge dieses Streckenabschnitts mit einzelnen Grundstückseigentümern noch keine Einigung erzielt werden konnte, wurde die Maßnahme im Knotenpunkt mit der K 91 geteilt. Damit ist gewährleistet, dass die Hauptroutenverbindung zwischen Detmold und Blomberg möglichst zeitnah fertiggestellt werden kann.

Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im Zuge der Kreisstraße 74, Abschnitt 7 in Blomberg

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe. Mit der Anlage des Kreisverkehrsplatzes wird das Geschwindigkeitsniveau des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der jetzt noch vorfahrtsberechtigten Kreisstraße deutlich verringert. Neben den vier Hauptästen, die Anbindung der öffentlichen Straßen, wird ein vorhandener Parkplatz und ein Firmengebäude über einen fünften Ast an den Kreisverkehr angeschlossen. In den vier Hauptästen werden Fahrbahnteiler eingebaut und in allen fünf Ästen werden Fußgängerüberwege (umgangssprachlich Zebrastreifen) angelegt. Fußgänger können hier künftig über diese Fußgängerüberwege und Fahrbahnteiler bevorrechtigt die Straßen überqueren. Umlaufend erhält der Kreisverkehrsplatz breite Gehwege. In den vier Hauptästen werden vor dem Kreisverkehrsplatz neue barrierefreie Bushaltestellen hergestellt.



K 74,7 Kreisverkehr

- 1.375.000 €
- Förderquote: 75 %
- Beginn: Okt 2021
- Ende: Aug. 2022

Der gemeinsame Geh- und Radweg aus Richtung Schieder wird bis zum Fahrbahnteiler des Kreisverkehrsplatzes verlängert. Der Radverkehr wird im Bereich des Fahrbahnteilers gesichert auf die Fahrbahn geführt.

Aufgrund von umfangreichen und zeitaufwendigen Umlagarbeiten von Ver- und Entsorgungsleitungen, mit denen im Vorfeld zu der eigentlichen Baumaßnahme im Oktober begonnen worden ist, starten die Hauptarbeiten für den Kreisverkehrsplatz im Wesentlichen erst in 2022.



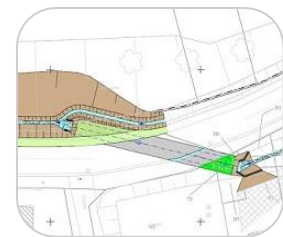
Für diese Maßnahme wurde ein Förderantrag auf Grundlage der „Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)“ gestellt. Der voraussichtliche Fördersatz beträgt 75 %.

Den dritten Block bildet die nachfolgende **Kanalbaumaßnahme**:

Ausbau des Tipper Bachs im Zuge der Kreisstraße 33,3 „Auf dem Tipp“ in Lemgo / Ortsteil Leese

Da es in der Vergangenheit bei Starkregenereignissen schon mehrmals zu Überschwemmungen im Bereich der Kreisstraße 33 „Auf dem Tipp“ und der Landesstraße 936 „Wittighöfer Straße“ in der Ortsdurchfahrt Leese kam, wurde in den Vorjahren die Notwendigkeit dieser Maßnahme festgestellt.

Zahlreiche Hemmnisse führten dazu, dass das wasserrechtliche Plangenehmigungsverfahren erst Ende April 2021 abgeschlossen und somit der Ausbau des Tipper Bachs entsprechend der eingereichten Planunterlagen genehmigt werden konnte. Im Vorfeld zu der eigentlichen Baumaßnahme haben die Stadtwerke Lemgo ihre im Wege liegende Versorgungsleitungen von August bis November 2021 umgelegt. Im Anschluss ist mit dem Ausbau des Tipper Bachs begonnen worden. Nach einer witterungsbedingten Winterpause werden die Kanalarbeiten im Frühjahr 2022 aufgenommen. Die Auftragssumme für die Gesamtmaßnahme beläuft sich auf ca. 700.000 €.



**K 33,3
Tipper Bach**

- Anteilige Baukosten EB Straßen: 400.000 €
- Beginn: Nov. 2021
- Ende: Juni 2022

Die **weiteren Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen** setzen sich neben Grunderwerbs- und Planungskosten für zukünftige Maßnahmen, auch aus Kosten für sonstige „Kleinbaumaßnahmen“ und der Übernahme von phenolhaltigem Material zusammen. Unter diese Rubrik fallen beispielsweise Kosten für externe Ingenieurleistungen, die im Rahmen der künftigen Fördermaßnahme an dem Geh-/Radweg der K 92,1 entstehen.

In den Bereich **Investitionen Betriebsdienst** fallen im Wesentlichen die Kosten für die Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen sowie für die Restabwicklung der Bauhofsanierung in Lieme an. Insgesamt sind für das Jahr 2022 Ausgaben für Fahrzeuge und Maschinen in Höhe von rd. 372 T€ eingeplant, die sich auf Ersatzbeschaffungen für abgängige Fahrzeuge beziehen. Hierzu zählen u. a. der Ersatz eines Unimogs, eines Kolonnenwagens sowie zweier Schneepflüge. Zudem soll in einen neuen *Ökomähkopf* zum umweltschonenderem Mähen investiert werden.

Der in 2020 begonnene Umbau bzw. die Erweiterung des Zentralbauhofs in Lieme ist weitestgehend abgeschlossen. Einige Gewerke wie z. B. der Einbau der Innentüren konnten aufgrund von Lieferschwierigkeiten in 2021 nicht vollständig abgeschlossen werden.



Neben den offenen Gewerken liegen noch nicht alle Schlussrechnungen vor, sodass hier Mittel in Höhe von rd. 340 T€ für das Jahr 2022 zu veranschlagen sind. Ferner soll im kommenden Jahr die alte Wagenhalle mit einem Farbanstrich versehen werden, sodass hier ein insgesamt gutes Erscheinungsbild vom Bauhof entsteht. Darüber hinaus ist die Anschaffung eines Batteriespeichers als Ergänzung zur bereits neu errichteten und im Betrieb befindlichen PV-Anlage vorgesehen.

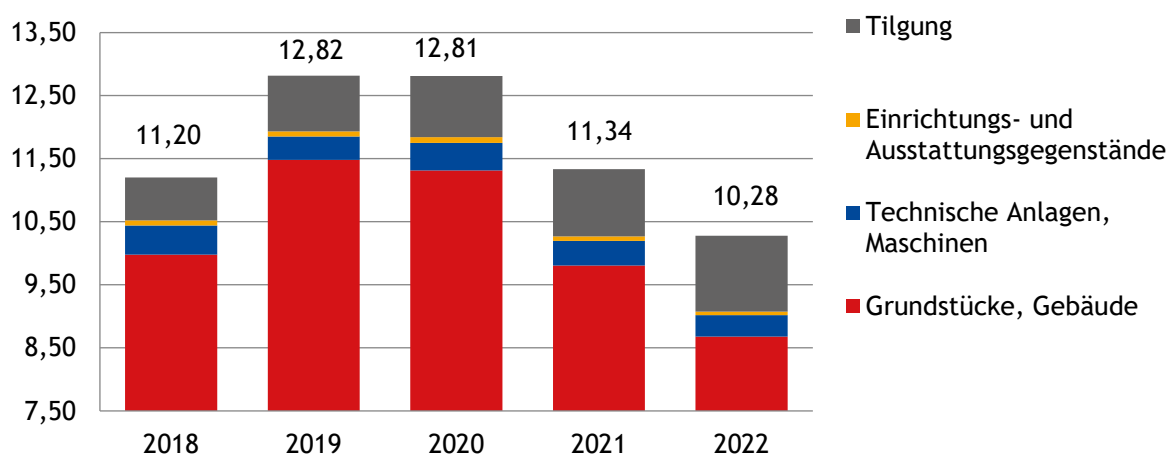
Der fünfte Block beinhaltet die Investitionen am **Schiedersee**. Die Sanierungsmaßnahme konnte aufgrund diverser Umstände nicht vollständig abgeschlossen werden. Die Arbeiten des Stahlwasserbaus, sowie die Erd- und Sanitärarbeiten wurden erfolgreich in 2021 abgeschlossen. Darüber hinaus konnte die Einhausung, welche als neuer Eingang zur Schaltwarte und als Zugang zum Notstromaggregat und zu den „Fischbauchklappen“ gilt, fertiggestellt werden. Das Absperrbauwerk konnte in 2021 aufgrund von Materialengpässen nicht abgeschlossen werden. Die Fertigstellung ist nun für Mitte 2022 vorgesehen.

Der Bereich **sonstige Investitionen** beinhaltet Kleinstinvestitionen in die Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie EDV. In 2022 fließen hier insbesondere Kosten für mobiles Absperrmaterial für den Betriebsdienst.

Insgesamt plant der Eigenbetrieb Straßen für 2022 ein Investitionsvolumen von 9,08 Mio. €. Hinzu kommen Tilgungsleistungen in Höhe von 1,20 Mio. €

Sachinvestitionen

in Millionen €



Zusammenfassend die Investitionsliste des Eigenbetriebs Straßen:

Investitionsliste 2022 - Eigenbetrieb Straßen	Beträge in €
Fördermaßnahmen	2.523.000
K 92,2 Anlage eines Geh- und Radweges	1.148.000
K 74,7 Anlage eines Kreisverkehrs	1.375.000
Kanalbaumaßnahme	400.000
K 33,3 Erneuerung der Verrohrung des Tipper Bachs - Hochwasserschutz	400.000
Straßenerhaltungsvertrag	4.485.705
Investiv (70 %)	4.485.705
Weitere Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen	791.150
Grunderwerbskosten	194.000
Externe Ingenieurleistungen	332.150
Kosten für sonstige Baumaßnahmen	165.000
Kosten für phenolhaltiges Material	100.000
Investitionen Betriebsdienst	712.000
Fahrzeuge und Maschinen	372.000
Sanierung Bauhof Lieme (Restabwicklung)	340.000
Investitionen Schiedersee	110.000
Infrastruktur Schiedersee	25.000
Sanierung Steuerungstechnik und Stahlwasserbau (Restabwicklung)	85.000
Sonstige Investitionen	55.500
Ausstattungsgegenstände	40.000
Erwerb von EDV und Software	15.500
Gesamtsumme	9.077.355



Finanzierung

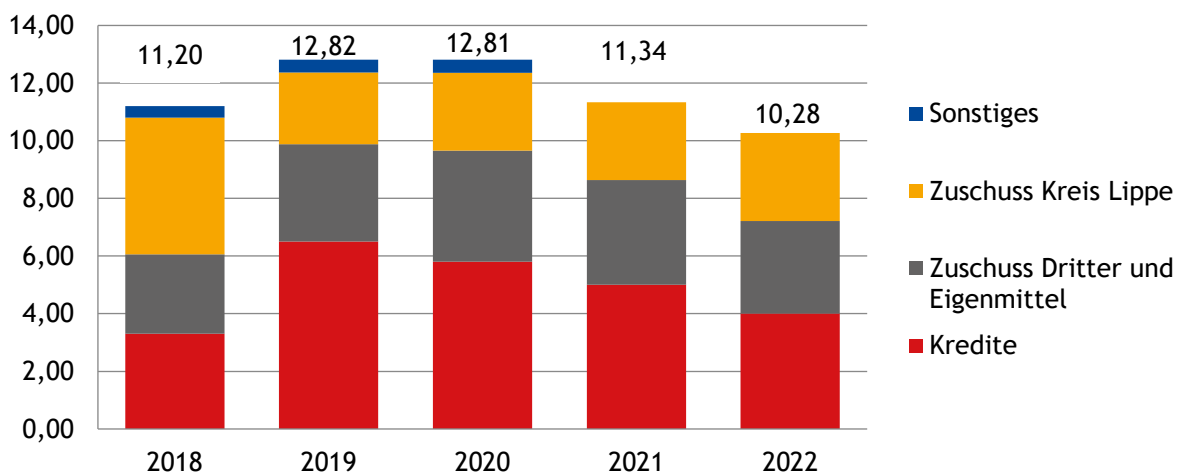
Zur Deckung der vorgenannten Investitionen werden verschiedene Finanzierungen genutzt. Diese beinhalten neben dem liquiden Überschuss aus dem Erfolgsplan und den Zuschüssen des Kreises, auch Fördergelder des Landes bzw. Bundes und weitere Fremdmittel.

Die Einnahmen im Vermögensplan setzen sich aus drei wesentlichen Bereichen zusammen. Zum einen aus der Eigenfinanzierung, welche sich aus dem liquiden Überschuss des Erfolgsplanes ergibt. Zum zweiten aus der Kreditaufnahme und zum dritten aus Fördermitteln vom Kreis Lippe bzw. sonstigen Dritten.

Die wesentlichsten Veränderungen werden im Folgenden erläutert. Aufgrund der Besonderheit der Finanzierung des Straßenerhaltungsvertrags, wird diese etwas ausführlicher separat erläutert.

Finanzierung

in Millionen €



Kredite

Zur Finanzierung der vom Eigenbetrieb Straßen durchzuführenden Investitionen ergibt sich ein Neu-Kreditbedarf in Höhe von 4 Mio. €. Zusätzlich besteht ein Bedarf in Höhe von 967.500 € zur Umschuldung eines Altkredits mit einem hohen Zinssatz.

Eigenmittel

Die Eigenmittel ergeben sich aus dem liquiden Überschuss des Erfolgsplans, bestehend aus der nicht Einbeziehung der rein bilanziellen Positionen Abschreibungen, Auflösung von Sonderposten sowie Vermögensabgänge.

Zuschüsse (Drittmittel)

Bei der Finanzierung eigener Baumaßnahmen wird zwischen den förderfähigen und nicht förderfähigen Baumaßnahmen unterschieden. Aus den vom Bund bzw. Land aufgesetzten Förderprogrammen werden Baumaßnahmen, die wesentlich zur Verkehrssicherheit und der Fahrradwegförderung dienen, gefördert. Eine förderfähige Maßnahme, kann unter bestimmten Voraussetzungen mit bis zu 95 % der Baukosten bezuschusst werden. Im Vermögensplan ist diese Förderung als „Zuschuss Dritter“ abgebildet. Den Differenzbetrag sowie die förderunfähigen Ausgaben finanziert der Eigenbetrieb Straßen aus eigenen Mitteln oder über Fremdfinanzierung. Der Zuschuss Dritter beinhaltet Fördermittel die für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen gezahlt werden. Hier ist für die Investitionsmaßnahmen des EB Straßen mit einem Anteil von 1,1 Mio. € zu rechnen.

Zuschüsse (Kreis Lippe)

Der Investitionskostenzuschuss des Kreises an den Eigenbetrieb dient der Begleichung der Zahlungsverpflichtungen aus dem Straßenerhaltungsvertrag. Die Zahlungsverpflichtung ergibt sich aus dem Vertrag über Bau und Unterhaltung der Straßen des Kreises Lippe und legt die Vergütung inkl. einer evtl. Anpassung fest. Zur Deckung dieser Verpflichtung bekommt der Eigenbetrieb Straßen vom Kreis Lippe einen anteiligen Zuschuss. Im Vergleich zu den Vorjahren wurde dieser von 2,7 Mio. € auf ca. 3,1 Mio. € erhöht.



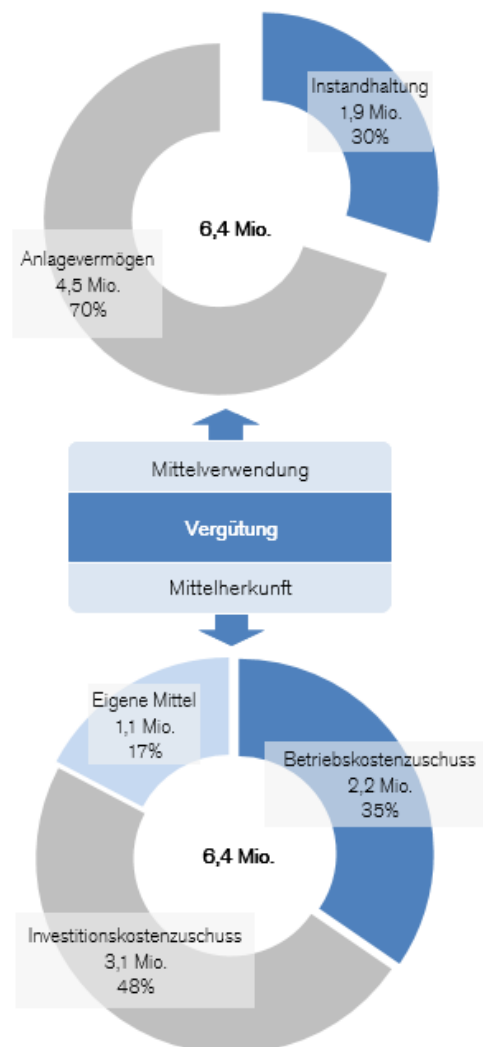
Die **Finanzierung des Straßenerhaltungsvertrages** wird zur besseren Nachvollziehbarkeit anhand einer Kurzdarstellung erläutert.

Aufgrund der Komplexität des Straßenerhaltungsvertrages wird auf eine detailliertere Darstellung der technischen Anforderungen verzichtet und rein auf die kaufmännische Umsetzung des Vertrages im Rahmen der Wirtschaftsplanaufstellung eingegangen.

Die Maßnahmen des Straßenerhaltungsvertrages werden über die pauschale Vergütung, die sich in 5-Jahres-Scheiben unterteilt, abgedeckt. Die Vergütung in 2022 beträgt insgesamt 6.408.150,40 €. Diese wird quartalsweise durch den Eigenbetrieb Straßen direkt an die Eiffrage Lippe GmbH gezahlt. Aufgrund des gestiegenen Baupreisindex wurde die Vergütungssumme um 6 % angepasst. Somit erhöht sich die Vergütung gegenüber dem Vorjahr um rd. 360 T€.

Die erbrachte Leistung wird als investiver und konsumtiver Anteil verbucht. Der investive Anteil in Höhe von 4.485.705 € (70 %) wird bilanziell im Anlagevermögen abgebildet. Nach der Legaldefinition des § 247 Abs. 2 HGB gehören zum Anlagevermögen alle Vermögensgegenstände, die dazu bestimmt sind, dauernd dem Geschäftsbetrieb zu dienen. Diese Regelung greift, sobald das Anlagegut in seiner Eigenschaft grundlegend verändert wird (z. B. Erneuerung einer Deckschicht).

Das Gegenstück bilden die konsumtiven Ausgaben, die mit 1.922.445 € (30 %) veranschlagt sind. Im vereinfachten Sinne werden diese Aufwendungen auch als Instandhaltungskosten bezeichnet, die nicht im Anlagevermögen der Bilanz, sondern als Betriebsausgaben in der Erfolgsrechnung wiederzufinden sind.



Im Erfolgsplan sind die konsumtiven Aufwendungen im Rahmen des Straßenerhaltungsvertrages mit denen des Betriebsdienstes des EB Straßen zusammengefasst. Sie beinhalten im Wesentlichen Markierungskosten, Oberflächenbehandlung, Mauerwerkssanierungen an Brücken und diverse Kleinmaßnahmen.

Die finanziellen Mittel erhält der EB Straßen vom Kreis Lippe in Form des Investitions- (IKZ) und Betriebskostenzuschusses (BKZ). Der IKZ dient der Finanzierung des Anlagevermögens, der BKZ den Aufwendungen der laufenden Unterhaltung sowie den Instandhaltungskosten. Der Kreis Lippe, wie im Vermögensplan dargestellt, gewährt dem EB Straßen einen IKZ in Höhe von ca. 3,1 Mio. €, der Anteil für den Straßenerhaltungsvertrag am BKZ beträgt 2,2 Mio. €. Hieraus ergibt sich ein Gesamtzuschuss des Kreises Lippe zur Abwicklung des Straßenerhaltungsvertrages für 2022 in Höhe von ca. 5,3 Mio. €. Die noch offenen 1,1 Mio. € trägt der Eigenbetrieb Straßen aus Einsparungen bei eigenen Instandhaltungsmaßnahmen.

Zusammenfassung der Planungen in Zahlen

	2018	2019	2020	2021	2022
Kredite	3,30	6,50	5,80	5,00	4,00
Zuschuss Dritter und Eigenmittel	2,76	3,38	3,86	3,64	3,21
Zuschuss Kreis Lippe	4,75	2,48	2,70	2,70	3,06
Sonstiges	0,40	0,45	0,45	0,00	0,00
Gesamt	11,20	12,81	12,81	11,34	10,27

Beträge in Mio. €



Vermögensplan

Die vorgenannten Investitionen und deren Finanzierung fließen im Vermögensplan zusammen. Der Vermögensplan enthält daher alle vorausschätzenden Ein- und Auszahlungen des Wirtschaftsjahres, die sich aus Investitionen (Neu-, Um- und Ausbau, Straßenerhaltungsvertrag, Modernisierung, etc.) und aus der Kreditwirtschaft ergeben. Es werden weiterhin alle notwendigen Verpflichtungsermächtigungen dargestellt. Der Vermögensplan wird als Vergleich zu den Ansätzen der vergangenen beiden Jahre dargestellt.

Vermögensplan 2022:	2020	2021	2022
Einnahmen			
Eigenfinanzierung	2.063.069	2.016.160	2.093.355
Spenden	0	0	0
Kreditaufnahmen	5.800.000	5.000.000	4.000.000
Zuschuss Dritter	1.800.000	1.620.000	1.120.000
Zuschuss Kreis Lippe	2.700.000	2.700.000	3.064.000
Sonstiges	450.000	0	0
Summe Einnahmen	12.813.069	11.336.160	10.277.355
Ausgaben			
I. Investitionen			
Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur	11.314.069	9.808.160	8.681.855
Technische Anlagen, Maschinen	435.000	390.000	340.000
Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände	94.000	68.000	55.500
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0
Sonstiges	0	0	0
Zwischensumme	11.843.069	10.266.160	9.077.355
II. Ordentliche Tilgungen			
Kredite 1994-2005	0	0	0
Kredite ab 2006	970.000	1.070.000	1.200.000
Zwischensumme	970.000	1.070.000	1.200.000
Summe Ausgaben	12.813.069	11.336.160	10.277.355

Finanzplan

Der Finanzplan stellt eine Fortschreibung des Vermögensplans dar. Er wird geplant durch Erkenntnisse aus den Vorjahren sowie bereits jetzt bekannten Werten für die Folgejahre. Der Investitionsanteil aus dem Straßenerhaltungsvertrag ist abhängig von den geplanten Baumaßnahmen des Straßenerhaltungspartners. Anhand der entworfenen Maßnahmenliste für 2022 kann die Investitionssumme relativ genau geplant werden. Allein die Preisindexanpassung stellt eine nicht kalkulierbare Größe dar. Bei anderen Positionen wird von einer Überwälzung ausgegangen. Kosten für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen werden unter Berücksichtigung von Vorplanungen ermittelt.

Finanzplan 2022:	2022	2023	2024	2025
Einnahmen				
Eigenfinanzierung	2.093.355	2.248.848	2.107.157	2.184.461
Spenden	0	0	0	0
Kreditaufnahmen	4.000.000	3.600.000	2.000.000	2.300.000
Zuschuss Dritter	1.120.000	1.370.000	2.420.000	2.570.000
Zuschuss Kreis Lippe	3.064.000	3.064.000	3.040.000	3.040.000
Sonstiges	0	0	0	0
Summe Einnahmen	10.277.355	10.282.848	9.567.157	10.094.461
Ausgaben				
I. Investitionen				
Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur	8.681.855	8.627.848	7.842.157	8.339.461
Technische Anlagen u. Maschinen	340.000	350.000	380.000	350.000
Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände	55.500	65.000	65.000	65.000
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Zwischensumme	9.077.355	9.042.848	8.287.157	8.754.461
II. Ordentliche Tilgungen				
Kredite 1994-2005	0	0	0	0
Kredite ab 2006	1.200.000	1.240.000	1.280.000	1.340.000
Zwischensumme	1.200.000	1.240.000	1.280.000	1.340.000
Summe Ausgaben	10.277.355	10.282.848	9.567.157	10.094.461



Stellenplan

Der Eigenbetrieb Straßen hat zum Stichtag 30.06.2021 insgesamt rund 64 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie vier Auszubildende beschäftigt.

Im Jahr 2021 ergaben sich einige personelle Veränderungen beim Eigenbetrieb Straßen. Ein Auszubildender zum Straßenwärter konnte im Juni seine Ausbildung erfolgreich abschließen. Aufgrund einer Langzeiterkrankung eines Mitarbeiters konnte der Auszubildende im Rahmen eines befristeten Arbeitsvertrages übernommen werden. Darüber hinaus hat ein neuer Auszubildender zum Straßenwärter seine Ausbildung im August angetreten.

Aufgrund des Fachkräftemangels hat der Eigenbetrieb Straßen erstmalig in 2021 ein duales Studium zum Bachelor of Engineering (Bauingenieurwesen - Verkehrswesen) angeboten. Ein geeigneter Bewerber konnte gefunden werden und das duale Studium im Oktober starten.

Für das Jahr 2022 wird mit 1,5 neuen Stellen geplant. Zum einen soll eine Vollzeitstelle den Radverkehrsbeauftragten in der konzeptionellen Radverkehrsförderung unterstützen und zum anderen soll sich im Rahmen einer Halbtagsbeschäftigung speziell um die Verbesserung der Qualität und Sicherheit auf Radwegen gekümmert werden.

Aufgrund der neu entwickelten OWL-weiten Konzepte und Abstimmungen haben viele lippische Kommunen Beratungsbedarf, da auch dort der Radverkehrsförderung ein stetig wachsender Stellenwert zugesprochen wird. Aber auch im multimodalen Verkehr nimmt der Radverkehr eine wachsende Bedeutung ein. Deshalb ist es zwingend erforderlich, dass der Radverkehrsbeauftragte hinsichtlich der konzeptionellen Radverkehrsförderung tiefergehend unterstützt wird.

Damit auch die Qualität und Sicherheit auf Radwegen sichergestellt und kontinuierlich verbessert wird, ist es zwingend erforderlich an einer Nachjustierung im gesamten Radwegenetz aller Baulasten zu arbeiten. Auch in eigener Baulast sind Defizite zu analysieren und mit qualifizierten Lösungsansätzen zu beheben bzw. nachrichtlich an andere Baulastträger zu kommunizieren. Nur so können Verbesserungen im Radwegenetz auch baulastträgerübergreifend erzielt werden.



Stellenübersicht des Eigenbetrieb Straßen

Entgelt-/ Besoldungsgruppe	Zahl der Stellen 2021	Zahl der tatsächlich besetzten Stellen am 30.06.2021	Zahl der Stellen 2022	Vermerke
I. Beamte (nachrichtlich)				
A 14	0	0	0	
A 13 hD	0	0	0	
A 13 gD	0	0	0	
A 12	1	1	1	
A 11	1	1	1	
A 10	0	0	1	
A 9 mD	0	0	0	
A 8	0	0	0	
Summe I	2	2	3	
II. TVöD Beschäftigte				
EG 15	1	1	1	
EG 14	1	1	1	
EG 13	1	1	1	
EG 12	0	1	1	
EG 11	6	5	7,5	
EG 10	0	0	0	
EG 9 c	0	0	0	
EG 9 b	5	5	4	
EG 9 a	4	4	4	
EG 8	1,5	1,5	0,5	
EG 7	0	0	0	
EG 6	42	41	41	zzgl. 2 Stauwärter bis 450€-Basis
EG 5	0	1	1	
EG 4	0	0	0	
EG 3	0	0	0	
EG 2	0	0	0	
EG 1	0	0	0	
Summe II	61,5	61,5	62	
Summe I - II	63,5	63,5	65	
III. Auszubildende				
Duales Studium B.Eng.	0	0	1	
Straßenwärter/in	4	3	3	
Landmaschinenmechaniker/in	1	1	1	
Summe III	5	4	5	
Summe I - III	68,5	67,5	70	

