



Entwurf
Bauhof Westerholz

Wirtschaftsplan 2025

KREIS LIPPE - EIGENBETRIEB STRASSEN

Heimat geben.
Zukunft bieten.



Inhalt

| | |
|------------------------------------|----|
| Vorwort | 1 |
| Eigenbetrieb Straßen im Überblick | 2 |
| Der fahrradfreundliche Kreis Lippe | 4 |
| Erfolgsplan | 6 |
| Investitionen | 17 |
| Finanzierung | 23 |
| Vermögensplan | 27 |
| Finanzplan | 28 |
| Stellenplan | 29 |

Impressum

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

Betriebsleitung:
Thomas Hilker
Telefon: 05231 62-1422
t.hilker@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,

aufgrund der insgesamt prekären finanziellen Lage des Kreises Lippe musste der Eigenbetrieb Straßen im Wirtschaftsjahr 2024 zusätzliche erhebliche Einsparungen gegenüber dem Wirtschaftsplan generieren. Durch Leistungsreduzierungen in den Bereichen Radverkehrsförderung und Instandhaltung des Infrastrukturvermögens sowie aufgrund von Stellenvakanzen wurden die politisch beschlossenen Einsparziele erreicht.

Die Besetzung von Stellen bleibt aufgrund des Fachkräftemangels auch in den kommenden Jahren eine große Herausforderung. Insbesondere fehlen Ingenieure auf dem Arbeitsmarkt, so dass offene technische Stellen im Eigenbetrieb Straßen nur mit erheblichem Aufwand wiederbesetzt werden können. Vor diesem Hintergrund ist der in 2021 eingeschlagene Weg, in Kooperation mit der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe ein duales Studium Bauingenieurwesen anzubieten, ein wichtiger Schritt um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Im kommenden Jahr ist geplant, einen dritten dualen Studenten einzustellen.

Die schwierige finanzielle Situation beim Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen wird sich voraussichtlich auch auf die Förderung der Nahmobilität auswirken. Nach den vorliegenden Informationen ist davon auszugehen, dass der Fördersatz im Sonderprogramm „Stadt und Land“ abgesenkt wird. Hiernach wird der Fördersatz aber mindestens bei 75 % auf dem Niveau vor Einführung dieses Sonderprogramms in 2021 verbleiben. Im kommenden Jahr ist geplant mit dem Bau von vier Fördermaßnahmen zu beginnen. So ist vorgesehen die Ortsdurchfahrt Ohrsen im Zuge der Kreisstraße 19 *Ohrser Straße* in Lage auszubauen. Darüber hinaus ist beabsichtigt mit dem Bau der Geh- und Radwege entlang der Kreisstraße 23 *Heeper Straße* in Bad Salzuflen, der Kreisstraße 57 *Hummerbrucher Straße* in Barntrop sowie der Kreisstraße 92 *Bad Meinberger Straße* in Detmold zu starten.

Auch der Baubeginn für den Neubau des Bauhofs in Blomberg im Gewerbegebiet Westerholz ist in 2025 geplant. Nach Fertigstellung in 2026 werden hier gemäß politischem Beschluss im Rahmen der Reorganisation des Betriebsdienstes die Standorte Wilbasen, Extertal und Hummersen zu einem Bezirk Süd zusammengelegt.

Der Wirtschaftsplan 2025 des Eigenbetriebs Straßen bildet die Grundlage für das wirtschaftliche Handeln des Eigenbetriebs im Jahr 2025. 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

Thomas Hilker

Betriebsleiter
Eigenbetrieb Straßen

Detmold, den 12.12.2024



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.

Zum 01.12.2024 hat ein Wechsel der Betriebsleitung und seiner Stellvertretung stattgefunden. In der Kreistagssitzung am 07.10.2024 wurde Herr Hilker als Betriebsleiter und Herr Seiferling als stellvertretender Betriebsleiter bestellt (Vorlagen-Nr. 104/2024). Die Organisationsstruktur des Eigenbetriebs Straßen ist wie folgt aufgebaut:



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

Das Fachgebiet „Planung, Bau und Erhaltung“ beinhaltet u. a. die Tätigkeitsfelder Planung und Bau von Straßen, Radwegen, Bauwerken sowie die technische Abwicklung des Straßenerhaltungsvertrages Lippe.

Der Straßenbetriebsdienst mitsamt der angegliederten Werkstatt ist dem Fachgebiet „Betrieb und Verkehr“ zugeordnet. Der Straßenbetriebsdienst ist sowohl im Sommer- als auch im Winterdienst im Bereich der betrieblichen Unterhaltung von Kreisstraßen, Radwegen und Bauwerken tätig. Ebenfalls sind an dieser Stelle die Aufgaben der Verkehrssicherheit, die Kanaldatenbank sowie die Bauwerksprüfungen integriert.

Neben den drei Fachgebieten nimmt die Radverkehrsförderung eine zentrale Rolle in der Verbesserung des Radverkehrs in Lippe ein. Aus diesen Gründen wird ab diesem Jahr ein neues Kompetenzteam „Mobilität“ beim Kreis Lippe implementiert, welches sich aus den Fachkompetenzen der Radverkehrsbeauftragten und den Mobilitätsmanagern zusammensetzen wird. Organisatorisch bleibt die Radverkehrsförderung dem Eigenbetrieb Straßen zugeordnet.

Der Eigenbetrieb Straßen bewirtschaftet mit einer Bilanzsumme von ca. 180 Mio. € einen der größten Vermögenswerte des Kreises Lippe.

Im Folgenden werden einige Eckwerte des Eigenbetriebs Straßen dargestellt:

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Bilanzsumme | 184 Mio. € | 183 Mio. € | 180 Mio. € |
| davon Grundstücke u. Infrastrukturvermögen | 179 Mio. € | 175 Mio. € | 173 Mio. € |
| Jahresergebnis | -1.460 T€ | -583 T€ | -808 T€ |
| Anzahl der Stellen | 68,5 | 70 | 71 |
| Straßennetz | 439 km | 439 km | 439 km |
| Geh-/Radwege | 127,5 km | 128 km | 129 km |



Der fahrradfreundliche Kreis Lippe

Als Baulastträger von Kreisstraßen im Kreis Lippe ist der Eigenbetrieb Straßen verantwortlich für 129 km begleitende Geh-/Radwege. Fachgebietsübergreifend ist es das Ziel, das lippische Radverkehrsnetz an Kreisstraßen auszubauen und nachhaltig zu unterhalten. Das lippische Radverkehrsnetz beinhaltet zudem auch Streckenabschnitte des OWL-weiten Radnetz OWL. Das Mehrjahresprogramm des Eigenbetriebs Straßen fördert mit seinen geplanten Radwegeanlagen den Radnetz-Lückenschluss im Kreis Lippe, aber auch zwischen den umliegenden Kreisen und der Stadt Bielefeld.

Der „fahrradfreundliche Kreis Lippe“ ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsförderung beim Kreis Lippe. Derzeit wird ein Masterplan Mobilität zur Erreichung der bundes- und landesweiten Klima- und Verkehrsziele interkommunal auf Kreisebene erstellt. Der Eigenbetrieb Straßen arbeitet im Rahmen der Steuerungsgruppe am Masterplan-Prozess mit und entwickelt mit allen Beteiligten eine Basis für eine zukunftsorientierte Verkehrswende.

Die angestrebte Verkehrswende mit dem Schwerpunkt Radverkehr gelingt auch im ländlichen Raum zum einen, über ein komfortables flächendeckendes Infrastrukturangebot und zum anderen, durch eine bewusstseinsbildende Öffentlichkeitsarbeit, die durch das Aufzeigen von Vorteilen animiert und nicht mit dem visuellen erhobenen Zeigefinger zum Radfahren bewegt.

Um die Ergebnisse des Masterplans Mobilität zielführend umsetzen zu können, wurde Ende 2024 ein Kompetenzteam Mobilität aus dem Team der Radverkehrsförderung und dem Bereich der Mobilitätskoordination im Kreishaus gebildet. Neben den vorhandenen 37 Maßnahmen, die vom Team der Radverkehrsförderung bearbeitet, begleitet und/oder umgesetzt werden, werden sich durch den Masterplanprozess rund fünf Maßnahmen ergänzen. Des Weiteren soll in 2025 eine kreisweite Modal-Split-Erhebung erstellt werden. Die kreisweite Modal-Split-Erhebung wird alle fünf bis sieben Jahre fortgeschrieben und dient als weiteres Controlling in der Radverkehrsförderung. Die Ausschreibung der Modal-Split-Erhebung erfolgt im Wechsel mit der kommunalen Verkehrsgesellschaft (KVG) und wird in 2025 durch eine Detailerhebung in der Stadt Detmold ergänzt. Die Leistungsvergabe wird in zwei Losen ausgeschrieben und vom Land NRW mit voraussichtlich 85 % im Rahmen der Förderrichtlinien „Nahmobilität“ gefördert (Gesamtsumme 130 TEUR). Die Stadt Detmold und der Kreis Lippe (Eigenanteil 12 TEUR) tragen jeweils ihre Eigenanteile für die Modal-Split-Erhebung. Dies ist ein gutes Beispiel für die interkommunale Zusammenarbeit, die im Bereich Radverkehr und der übrigen postfossilen Mobilität entwickelt werden soll.

Neben der in 2024 eigenständig durchgeführten Wegweisungskontrolle im Kreis Lippe, wird die Instandsetzung der erhobenen Mängel in 2025 mit rund 10 TEUR zuzüglich 3 TEUR für die Qualitätssicherung der Radwegweisung, neben der themenbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit in der Radverkehrsförderung, für die rund 41 TEUR eingeplant sind und von denen rd. 35 TEUR ebenfalls aus der Förderrichtlinie „Nahmobilität“ gefördert werden, eine der Hauptaufgaben im kommenden Haushaltsjahr sein. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird derzeit im Team vorbereitet und soll eigenständig erstellt werden. Eine Prüfung auf



Plausibilität wird gegebenenfalls durch ein externes Büro beauftragt und hierfür sind rd. 15 TEUR eingeplant worden.

Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft für fuß- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) ist ein wesentlicher Bestandteil der kreisweiten Radverkehrsförderung und setzt für das kommende Jahr einen Mitgliedsbeitrag von 4,5 TEUR voraus. Seit der Aufnahme in die AGFS in 2007 ist es dem Kreis Lippe gelungen, alle sieben Jahre, zuletzt in 2021, eine Rezertifizierung zum „fahrradfreundlichen Kreis“ erfolgreich zu bestehen. Das nächste Rezertifizierungsaudit ist für 2028 geplant und bedingt eine kontinuierliche, flächendeckende und vielseitige Radverkehrsförderung, die die Bereiche Infrastrukturkomfort und Bewusstseinsbildung durch Öffentlichkeitsarbeit miteinschließt. Die Mitgliedschaft in der AGFS ermöglicht die Erstattungen aus der Förderrichtlinie „Nahmobilität“ des Landes.

Zusammenfassend betrachtet fallen Aufwendungen in Höhe von rd. 204 TEUR für die Radverkehrsförderung an. Die Erhöhung dieser Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr ist überwiegend auf die Modal-Split-Erhebung zurückzuführen, welche lediglich alle fünf bis sieben Jahre erstellt wird. Im Gegenzug steigen durch die Möglichkeit der Förderungen auch die Einnahmen aus der Radverkehrsförderung deutlich auf rd. 154 TEUR an. Demzufolge beläuft sich der Eigenanteil des EB Straßen für das Jahr 2025 auf rd. 50 TEUR.

Im Folgenden werden die Maßnahmen aus der Radverkehrsförderung für das Jahr 2025 dargestellt:

| Maßnahmen/Projekte 2025 | Aufwendungen | Förderung/ Erstattungen | Eigenanteil EB Straßen |
|---|----------------|----------------------------|---------------------------|
| AGFS Mitgliedsbeitrag | 4.500 | 0 | 4.500 |
| Fortschreibung Radverkehrskonzept u. Kategorisierung Radverkehrsnetz | 15.000 | 0 | 15.000 |
| Instandsetzung aus Wegweisungskontrolle | 10.000 | 0 | 10.000 |
| Kreisweite Modal-Split Erhebung Los 1: Kreis Lippe | 80.000 | 68.000 | 12.000 |
| Kreisweite Modal-Split Erhebung Los 2: Stadt Detmold | 50.000 | 50.000 | 0 |
| Öffentlichkeitsarbeit | 41.000 | 34.850 | 6.150 |
| Schilder für Radwegweisung | 3.000 | 1.000 | 2.000 |
| Gesamt | 203.500 | 153.850 | 49.650 |



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. Im Ansatz 2024 wurden die nachträglich beschlossenen Einsparungen des globalen Minderaufwandes (Beschluss 001.8/2024) berücksichtigt.

| Erfolgsplan (GuV) | IST 2023 | Beschluss Ansatz 2024 001.8/2024 | Ansatz 2025 | Plan 2026 | Plan 2027 | Plan 2028 |
|---|-------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| I. Erträge | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 264.184 | 186.500 | 354.350 | 204.350 | 199.350 | 204.350 |
| Benutzungsentgelte | 36.057 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 | 32.000 |
| Miet- u. Pachtverträge | 20.092 | 13.500 | 16.500 | 16.500 | 16.500 | 16.500 |
| Kostenerstattungen | 123.462 | 86.000 | 243.850 | 100.850 | 95.850 | 100.850 |
| Erträge aus Schadensersatzleistungen | 39.805 | 45.000 | 42.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 |
| Übrige Erträge | 44.767 | 10.000 | 20.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Erlöse aus Transferleistungen | 11.960.000 | 12.335.000 | 12.335.000 | 12.735.000 | 13.150.000 | 13.400.000 |
| Aktivierte Eigenleistungen | 237.713 | 80.000 | 110.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 |
| Sonstige betriebl. Erträge | 6.476.032 | 6.258.500 | 6.459.500 | 6.447.000 | 6.492.000 | 6.469.000 |
| Erträge aus der Auflösung von SoPo | 5.793.586 | 5.896.400 | 5.980.000 | 6.100.000 | 6.160.000 | 6.140.000 |
| Erträge aus Abgängen von SoPo | 537.116 | 300.000 | 300.000 | 300.000 | 300.000 | 300.000 |
| Erträge aus Personalangelegenheiten | 102.981 | 47.100 | 114.500 | 37.000 | 22.000 | 19.000 |
| Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen | 42.349 | 15.000 | 65.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| Summe betriebliche Erträge | 18.937.929 | 18.860.000 | 19.258.850 | 19.516.350 | 19.971.350 | 20.203.350 |
| II. Aufwendungen | | | | | | |
| Materialaufwand | 4.078.214 | 4.356.098 | 2.491.500 | 2.485.900 | 2.550.500 | 2.652.300 |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 587.371 | 687.500 | 673.500 | 681.100 | 696.900 | 713.100 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 3.490.844 | 3.668.598 | 1.818.000 | 1.804.800 | 1.853.600 | 1.939.200 |
| Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen PPP | 2.904.988 | 2.924.598 | 952.000 | 993.800 | 1.037.600 | 1.083.200 |
| Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen Sonstige | 585.856 | 744.000 | 866.000 | 811.000 | 816.000 | 856.000 |
| Personalaufwendungen | 4.399.424 | 5.044.000 | 5.364.500 | 5.469.600 | 5.577.596 | 5.689.428 |
| Bezüge und Gehälter | 3.488.227 | 3.870.000 | 4.170.000 | 4.253.400 | 4.339.772 | 4.429.547 |
| Sozialabgaben | 709.118 | 872.000 | 894.500 | 911.600 | 928.532 | 945.803 |
| Altersvorsorge | 202.079 | 302.000 | 300.000 | 304.600 | 309.292 | 314.078 |
| Abschreibungen | 9.525.440 | 9.765.500 | 9.891.500 | 10.104.500 | 10.132.500 | 9.975.500 |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 10.228 | 18.000 | 18.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 |
| Sachanlagevermögen | 9.515.212 | 9.747.500 | 9.873.500 | 10.084.500 | 10.112.500 | 9.955.500 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 1.366.973 | 1.147.000 | 1.381.500 | 1.243.900 | 1.224.400 | 1.234.400 |
| Verwaltungsbedarf | 243.129 | 272.000 | 300.000 | 280.900 | 280.900 | 280.900 |
| Instandsetzung | 33.835 | 40.000 | 37.500 | 39.000 | 39.000 | 39.000 |
| Sonstiger ordentlicher Aufwand | 174.244 | 212.500 | 374.500 | 251.000 | 241.000 | 251.000 |
| Aufwendungen aus dem Abgang AV | 755.814 | 440.000 | 480.000 | 480.000 | 480.000 | 480.000 |
| Aus-/Fortbildungskosten | 36.505 | 56.000 | 56.000 | 59.500 | 59.500 | 59.500 |
| Mieten und Pachten | 123.446 | 126.500 | 133.500 | 133.500 | 124.000 | 124.000 |
| Summe betriebl. Aufwendungen | 19.370.051 | 20.312.598 | 19.129.000 | 19.303.900 | 19.484.996 | 19.551.628 |
| Betriebsergebnis | -432.121 | -1.452.598 | 129.850 | 212.450 | 486.354 | 651.722 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 5.430 | 0 | 8.000 | 8.000 | 8.000 | 8.000 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | 380.403 | 405.000 | 395.000 | 445.000 | 505.000 | 480.000 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | -807.095 | -1.857.598 | -257.150 | -224.550 | -10.646 | 179.722 |
| Sonstige Steuern | 995 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 1.350 | 1.350 |
| Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag | -808.090 | -1.858.948 | -258.500 | -225.900 | -11.996 | 178.372 |



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 rd. 407 TEUR. Die Hintergründe werden im Folgenden in den jeweiligen Positionen erläutert.

Veränderungen der Ertragsstruktur:

| I. Erträge | IST 2023 | Ansatz 2024 | Ansatz 2025 | Veränderung 2024/2025 | | |
|--------------------------------|---------------|----------------|----------------|-----------------------|--------------|--|
| Umsatzerlöse | 264 | 187 | 354 | 167 | 89,5 % | |
| Erträge aus Transferleistungen | 11.960 | 12.335 | 12.335 | 0 | 0,0 % | |
| Aktivierte Eigenleistungen | 238 | 80 | 110 | 30 | 37,5 % | |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6.476 | 6.259 | 6.460 | 201 | 3,2 % | |
| Summe betr. Erträge | 18.938 | 18.860 | 19.259 | 399 | 2,1 % | |
| Zinsen u. ähnliche Erträge | 5 | 0 | 8 | 8 | | |
| Gesamterträge | 18.943 | 18.860 | 19.267 | 407 | 2,2 % | |

Beträge in T€

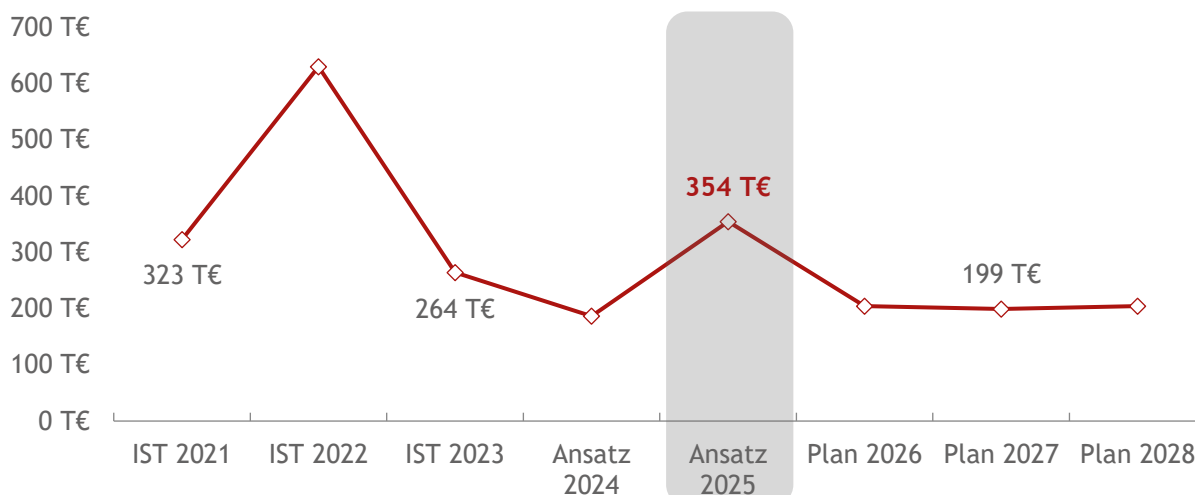
Die **Umsatzerlöse** stellen nur einen geringen Ertragsbestandteil im Eigenbetrieb Straßen dar und beinhalten im Wesentlichen Entgelte und Erstattungen. Hierzu gehören neben den Entgelten aus Sonder- und Mitbenutzung auch Erträge aus Vermietung und Verpachtung. Letzteres findet im Wesentlichen im Bereich des Schiedersees statt, wo einzelne Flächen an Dritte verpachtet sind. Zudem zählen hierzu Erstattungen von Dritten für Leistungen im Rahmen von interkommunaler Kooperation, welche hauptsächlich durch Leistungen für das Land NRW sowie für den Kreis Lippe erzielt werden.

Die höchsten Umsatzerlöse werden jedoch durch Fördermittel für die Radverkehrsförderung erzielt. Alle fünf bis sieben Jahre findet eine kreisweite Modal-Splitterhebung statt. Die dazugehörigen Aufwendungen werden vom Bund und Land mit einer voraussichtlichen Förderquote von 85 % gefördert.

Des Weiteren fallen unter die Umsatzerlöse Schadensersatzzahlungen von Versicherungen für von Dritten verursachte Unfallschäden am Infrastrukturvermögen des Eigenbetriebs.

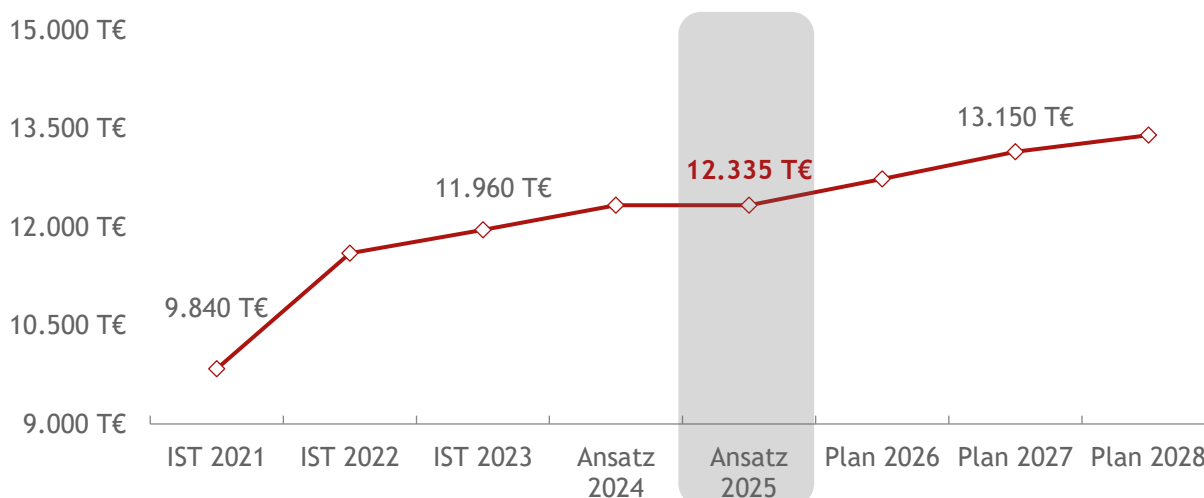


Umsatzerlöse

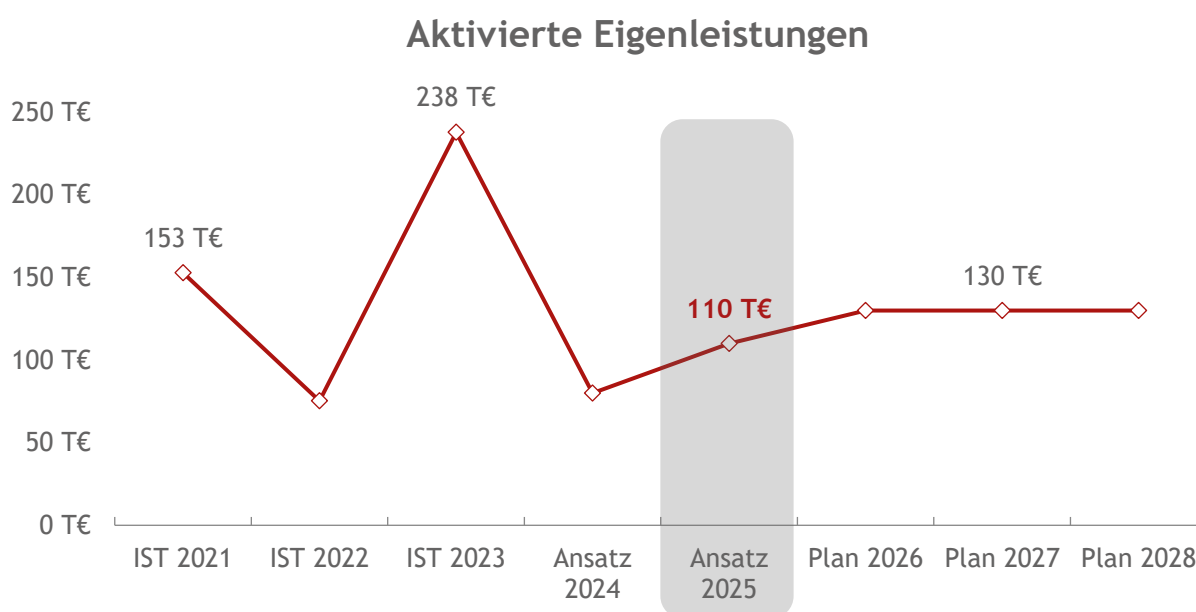


Die **Erträge aus Transferleistungen** beinhalten den vom Kreis Lippe gewährten **Betriebskostenzuschuss** zur Deckung der wesentlichen Aufwendungen des Eigenbetriebs. Dieser wurde gegenüber dem Vorjahr aufgrund der haushalterischen Lage des Kreises sowie der Einsparungen im Straßenerhaltungsvertrag nicht erhöht. Der Betriebskostenzuschuss deckt die liquiden Aufwendungen des Eigenbetriebs ab, wobei das strukturelle Defizit des Eigenbetriebs unter Berücksichtigung von Abschreibungen und Anlageabgängen weiterhin bestehen bleibt, sich jedoch deutlich reduziert.

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 des umfassenden Mehrjahresprogramms, können für die laufenden und geplanten Baumaßnahmen höhere Erträge in den Jahren 2025 bis 2028 erzielt werden.

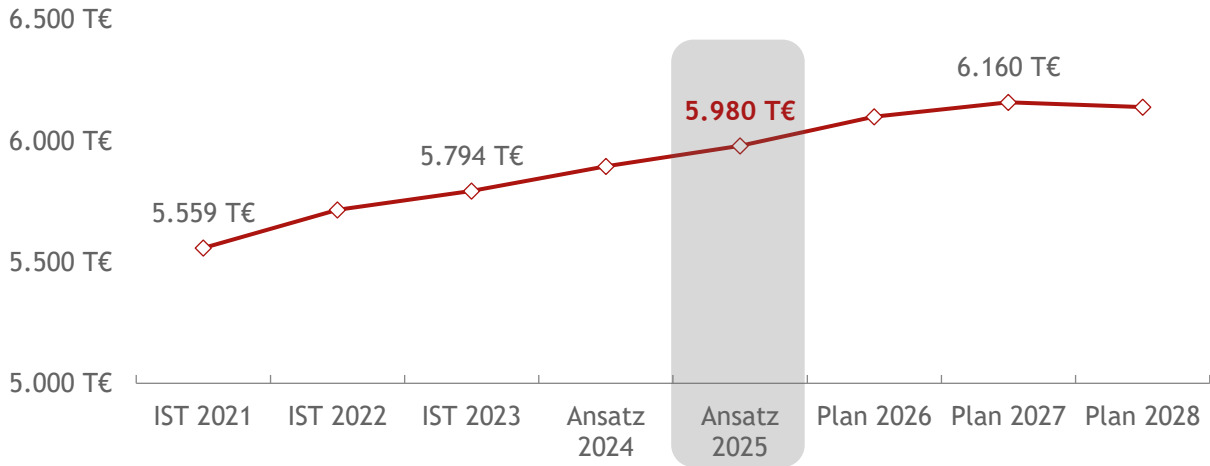


Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind hauptsächlich von buchhalterischen Positionen geprägt, wie der Auflösung und dem Abgang von Sonderposten. Darüber hinaus beinhaltet die Position Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens. Diese entstehen durch die Veräußerung von Grundstücken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

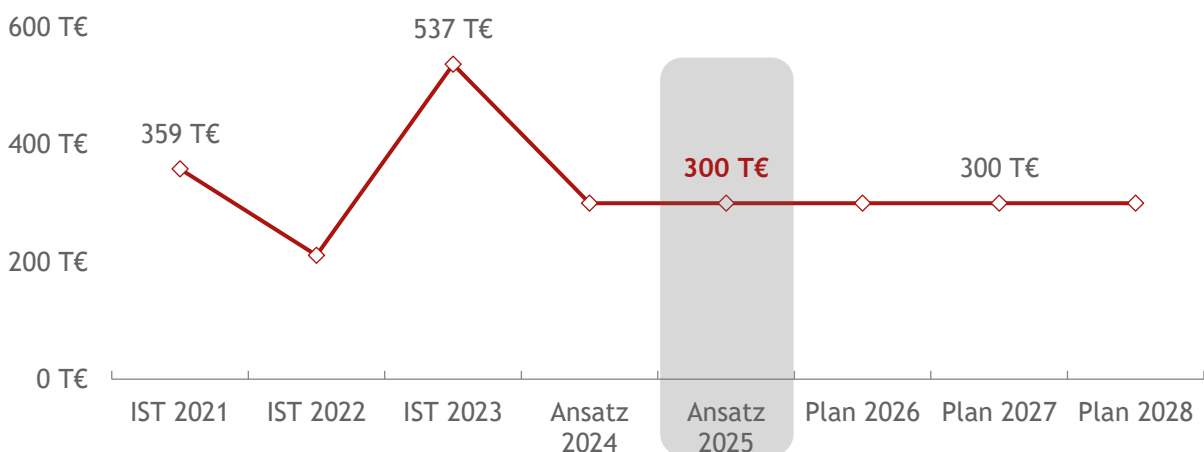


Erträge aus der Auflösung von Sonderposten



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 2025 als auch für die Folgejahre sind derzeit keine großflächigen 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



Die **Zinsen und ähnliche Erträge** wurden in den vergangenen Jahren nicht geplant. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sowie den Erfahrungswerten der letzten Jahre, ändert sich dies ab dem Ansatz 2025, sodass mit geringen Zinserträgen zu rechnen ist.

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 reduzieren sich die Gesamtaufwendungen voraussichtlich um rd. 1.194 TEUR. Die Hintergründe werden im Folgenden in den jeweiligen Positionen erläutert.

Veränderungen der Aufwandsstruktur:

| II. Aufwendungen | IST 2023 | Ansatz 2024 | Ansatz 2025 | Veränderung 2024/2025 | |
|--|---------------|----------------|----------------|-----------------------|---------------|
| Materialaufwendungen | 4.078 | 4.356 | 2.492 | -1.865 | -42,8 % |
| <i>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe</i> | 587 | 688 | 674 | -14 | -2,0 % |
| <i>Aufwendungen für bezogene Leistungen</i> | 3.491 | 3.669 | 1.818 | -1.851 | -50,4 % |
| Personalaufwendungen | 4.399 | 5.044 | 5.365 | 321 | 6,4 % |
| Abschreibungen | 9.525 | 9.766 | 9.892 | 126 | 1,3 % |
| Sonstige betr. Aufwendungen | 1.367 | 1.147 | 1.382 | 235 | 20,4 % |
| Summe betr. Aufwendungen | 19.370 | 20.313 | 19.129 | -1.184 | -5,8 % |
| Zinsen u. ähnl. Aufwendungen | 380 | 405 | 395 | -10 | -2,5 % |
| Steuern | 1 | 1 | 1 | 0 | |
| Gesamtaufwendungen | 19.751 | 20.719 | 19.525 | -1.194 | -5,8 % |

Beträge in T€

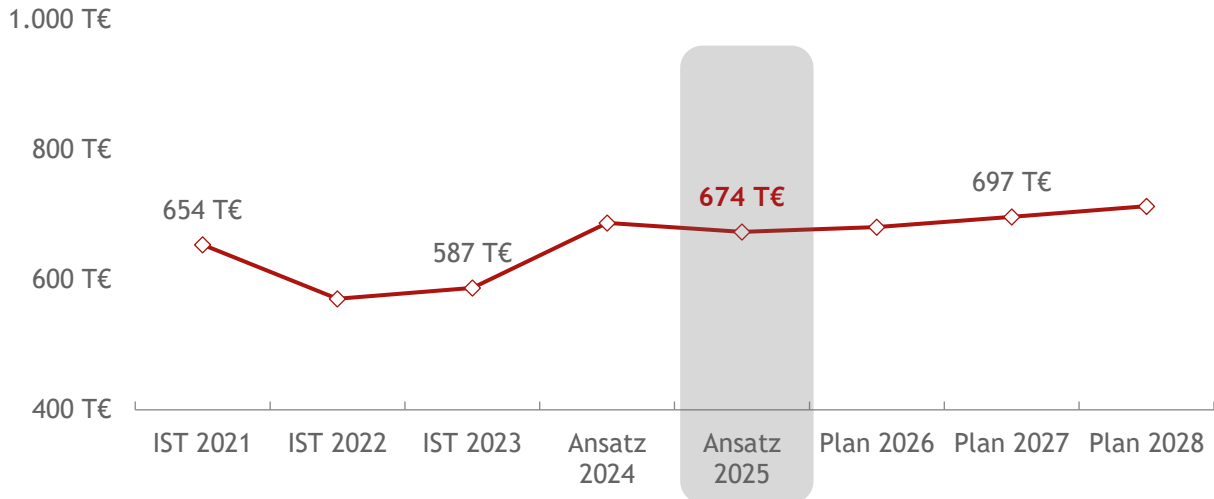
Innerhalb des **Materialaufwandes** wird zwischen den beiden Bereichen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen unterschieden.

Unter den **Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind Kosten für Streumaterialien, Treibstoffkosten für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte, Energiekosten für Strom, Wasser und Heizung sowie Materialkosten zur Instandhaltung durch den Straßenbetriebsdienst aufgeführt.

Die Schwankungen in den Vorjahren lassen sich auf die Wetterbedingungen im Winter, die gestiegenen Energie- und Materialkosten sowie erhöhte Treibstoffpreise zurückführen. In den Folgejahren pendeln sich die Kosten in diesen Positionen auf ein einheitliches Niveau ein, da weitere Preissteigerung beispielsweise durch die Zusammenlegung der Bauhöfe kompensiert werden.



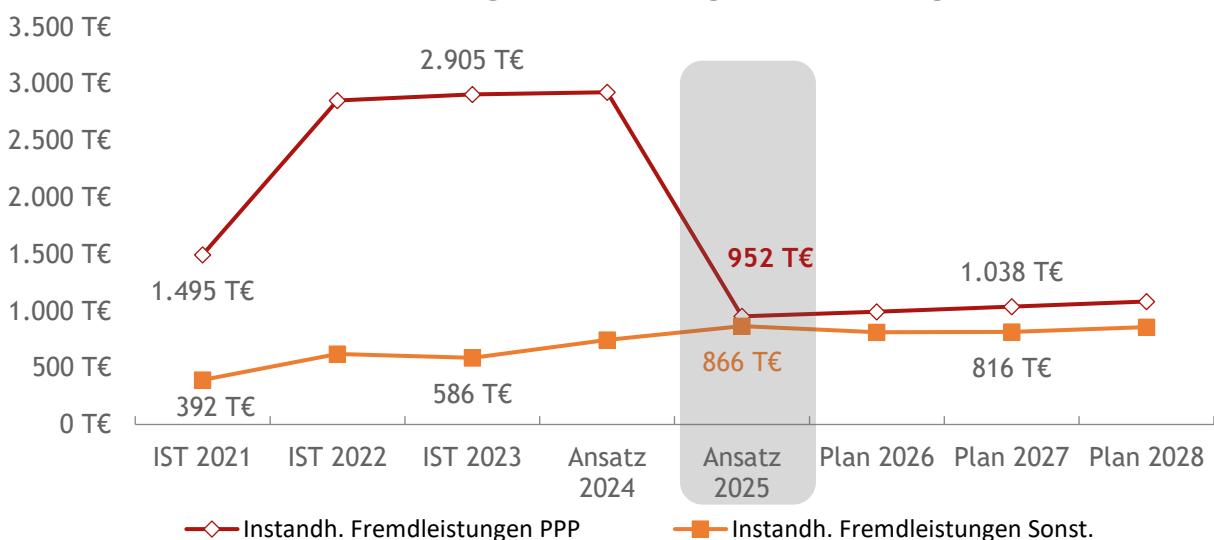
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe



Den zweiten Block des Materialaufwandes bilden die **Aufwendungen für bezogene Leistungen**. Dabei wird zwischen Fremdleistungen PPP (Straßenerhaltungsvertrag) und Fremdleistungen von Sonstigen unterschieden.

Die Aufwendungen die aus dem Straßenerhaltungsvertrag resultieren, machen einen Anteil in Höhe von 952 TEUR aus und beinhalten Kosten für Instandsetzungsarbeiten an Kreisstraßen, Radwegen, Ingenieurbauwerken sowie an Entwässerungseinrichtungen. In den Jahren 2025 bis 2028 können diese Aufwendungen reduziert werden. Nähere Erläuterungen hierzu befinden sich im Kapitel Finanzierung (Seite 23).

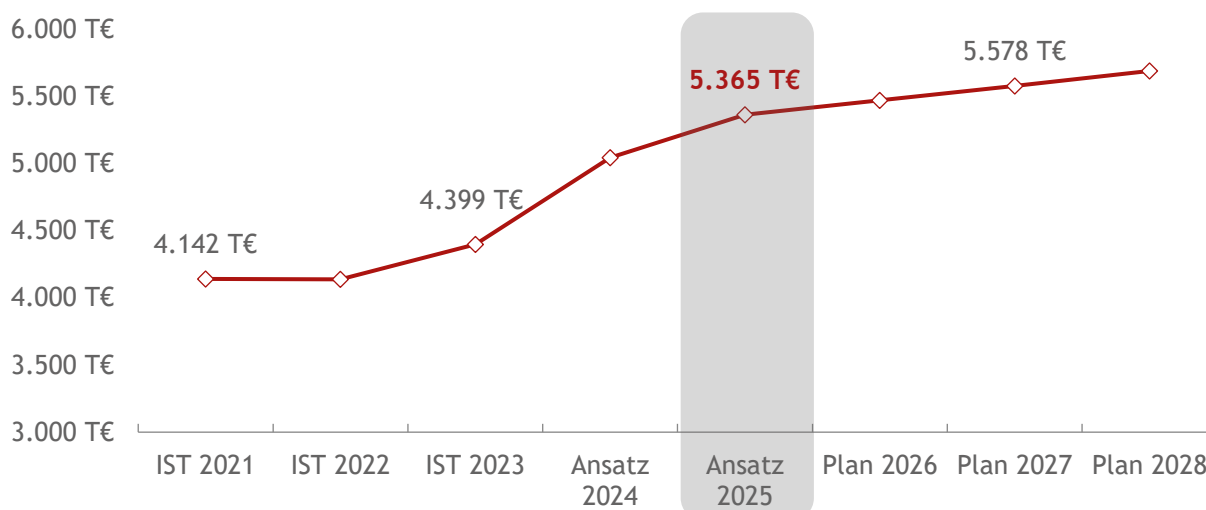
Aufwendungen für bezogene Leistungen



Unter den Fremdleistungen von Sonstigen fallen vor allem Entsorgungskosten für Bodenaushub, Bepflanzung sowie Schutzplanken und Fremdleistungen im Winterdienst. Die Steigerung im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aufgrund von Kosten für Markierungsarbeiten sowie Bodenanalysen.

Der **Personalaufwand** beinhaltet die Bezüge und Gehälter sowie Sozialabgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Eigenbetrieb Straßen. Die sich aus dem Stellenplan ergebenden Mehrbedarfe an Personal sowie geplante Tarifsteigerungen führen zu einem Anstieg der Personalkosten. Aufgrund der noch nicht finalisierten Einigung wird eine tarifliche Entgelterhöhung von 2 % angenommen. Weitere Informationen zum Personalbereich werden im Stellenplan erläutert.

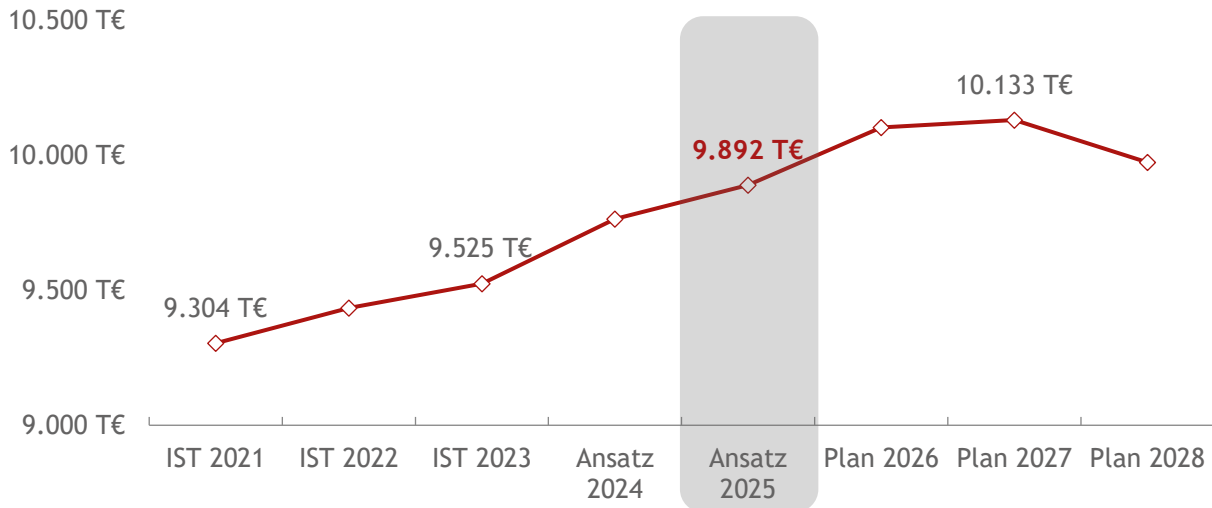
Personalaufwendungen



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 2023 sowie den Entwicklungen aus dem Jahr 2024 ist weiterhin mit einem Anstieg der Abschreibungen für 2025 zu rechnen. Dies liegt darin begründet, dass neben dem vorhandenen Werteverzehr für bereits bestehendes Anlagevermögen auch ein Werteverzehr für neue Investitionsgüter anfällt. Auch in den Folgejahren ist mit einem Anstieg zu rechnen, da weitere Investitionen - beispielsweise aus dem Mehrjahresprogramm - umgesetzt werden.

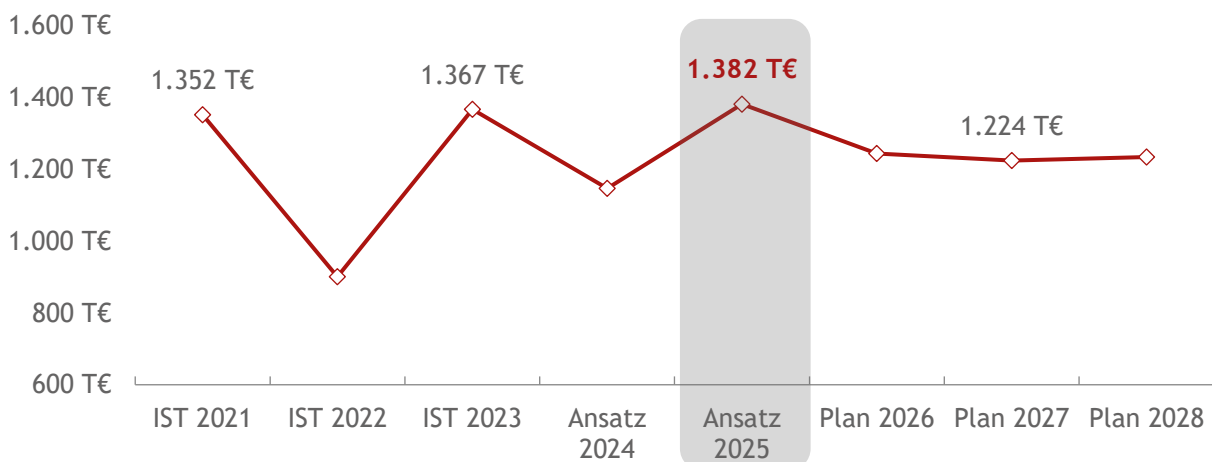


Abschreibungen

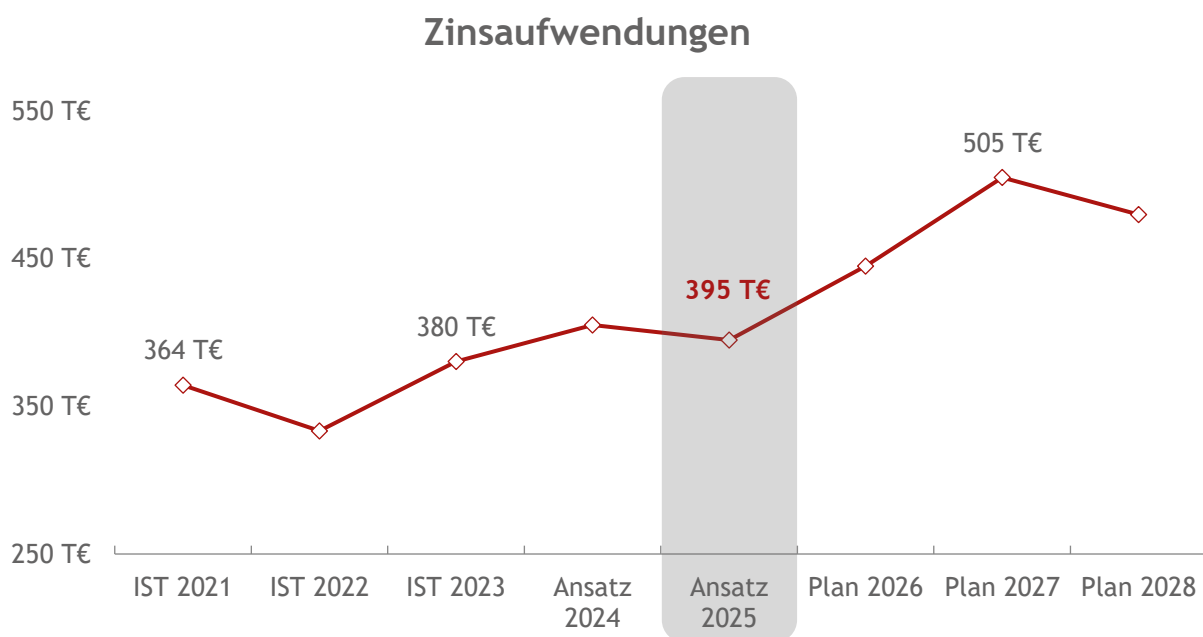


Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** beinhalten die Bereiche Verwaltungsbedarf, sonstige Instandsetzung, sonstiger ordentlicher Aufwand, Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, Aus- und Fortbildungskosten sowie Mieten und Pachten. Die meisten Positionen unterliegen in der Regel nur minimalen Preisschwankungen. Hauptursache für die Kostensteigerung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist, dass die Aufwendungen für die Radverkehrsförderung aufgrund von einmaligen Projekten deutlich auf rd. 204 TEUR ansteigen, die wiederum zum größten Teil in Form von Zuwendungen refinanziert werden. Nähere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „der fahrradfreundliche Kreis Lippe“ (Seite 4).

Sonstige betriebliche Aufwendungen



Die **Zinsen und ähnlichen Aufwendungen** beinhalten die Zinsen für Darlehen des Eigenbetrieb Straßen. Im Jahr 2024 konnte die geplante Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 1,8 Mio. € eingespart werden. Dies war nicht erforderlich, da zum einen weitere Abbestellungen im Straßenerhaltungsvertrag die Vergütungssumme reduzierten und es zum anderen zu Verschiebungen von Investitionsmaßnahmen kam. Bis in das Jahr 2027 werden die Zinsaufwendungen voraussichtlich steigen, da künftige Investitionsmaßnahmen auch weitere Darlehensaufnahmen notwendig machen. Dies hat zur Auswirkung, dass somit auch neue Zinsaufwendungen anfallen.



Zusammenfassend sei für den Aufwandsbereich dargestellt, dass neben der buchhalterischen Position Abschreibungen, auch Preis- und Tarifsteigerungen auf alle Aufwandpositionen Einfluss haben. Diese Aufwandssteigerungen führen in der Regel zu einer Erhöhung der Gesamtaufwendungen. In 2025 führt jedoch die deutliche Reduzierung des konsumtiven Anteils aus dem Straßenerhaltungsvertrag dazu, dass die Gesamtaufwendungen reduziert werden können. Im Vergleich zum Vorjahr können die Gesamtaufwendungen um rd. 1.194 TEUR eingespart werden. Weitere Einspareffekte können in den nächsten Jahren nach Fertigstellung des Bauhofes am Standort Blomberg „Westerholz“ (Beschluss 013.1/2023) erzielt werden.



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 2023 | Ansatz 2024 | Ansatz 2025 | Veränderung 2024/2025 | | |
|--|---------------|----------------|----------------|-----------------------|--------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 264 | 187 | 354 | 167 | 89,5 % | |
| Erträge aus Transferleistungen | 11.960 | 12.335 | 12.335 | 0 | 0,0 % | |
| Aktivierete Eigenleistungen | 238 | 80 | 110 | 30 | 37,5 % | |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6.476 | 6.259 | 6.460 | 201 | 3,2 % | |
| Summe betr. Erträge | 18.938 | 18.860 | 19.259 | 399 | 2,1 % | |
| Zinsen u. ähnliche Erträge | 5 | 0 | 8 | 8 | | |
| Gesamterträge | 18.943 | 18.860 | 19.267 | 407 | 2,2 % | |
| II. Aufwendungen | IST 2023 | Ansatz 2024 | Ansatz 2025 | Veränderung 2024/2025 | | |
| Materialaufwendungen | 4.078 | 4.356 | 2.492 | -1.865 | | -42,8 % |
| <i>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe</i> | 587 | 688 | 674 | -14 | | -2,0 % |
| <i>Aufwendungen für bezogene Leistungen</i> | 3.491 | 3.669 | 1.818 | -1.851 | | -50,4 % |
| Personalaufwendungen | 4.399 | 5.044 | 5.365 | 321 | 6,4 % | |
| Abschreibungen | 9.525 | 9.766 | 9.892 | 126 | 1,3 % | |
| Sonstige betr. Aufwendungen | 1.367 | 1.147 | 1.382 | 235 | 20,4 % | |
| Summe betr. Aufwendungen | 19.370 | 20.313 | 19.129 | -1.184 | | -5,8 % |
| Zinsen u. ähnl. Aufwendungen | 380 | 405 | 395 | -10 | | -2,5 % |
| Steuern | 1 | 1 | 1 | 0 | | |
| Gesamtaufwendungen | 19.751 | 20.719 | 19.525 | -1.194 | | -5,8 % |
| Jahresergebnis | -808 | -1.859 | -259 | 1.600 | | -86,1 % |

Beträge in T€

Das Jahresergebnis im Ansatz 2025 verbessert sich gegenüber der Planung aus dem Vorjahr um rund 1.600 TEUR. Diese deutliche Verbesserung ist auf die erheblichen Einsparungen von Instandhaltungsaufwendungen aus dem Straßenerhaltungsvertrag zurückzuführen. Darüber hinaus führen in den Erträgen Einmaleffekte im Bereich der Umsatzerlöse sowie buchhalterische Positionen zu einem Anstieg der Erträge auf rd. 19,3 Mio. €. Dennoch können diese die Aufwendungen in Höhe von knapp 19,5 Mio. € nicht in Gänze durch die Gesamterträge gedeckt werden. Demnach wird von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von rund 259 TEUR ausgegangen.



Investitionen

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

In 2025 ist in diesem Bereich ein Investitionsvolumen von rd. 12,5 Mio. € geplant:

| Investitionsplan 2025 | Beträge in € |
|---|-------------------|
| 1. Fördermaßnahmen | 4.430.000 |
| K 19,1 Ausbau OD Ohrsen | 1.830.000 |
| K 23,3 Lückenschluss GR u. Anlage einer Querungshilfe (Anteil 2025) | 600.000 |
| K 57,1 Fortführung GR u. Anlage einer Querungshilfe (Anteil 2025) | 500.000 |
| K 92,1 Anlage eines GRs (Anteil 2025) | 1.500.000 |
| 2. Straßenerhaltungsvertrag | 3.808.000 |
| Investitionsanteil (80 %) | 3.808.000 |
| 3. Weitere Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen | 1.097.100 |
| Grunderwerbskosten | 289.500 |
| Externe Ingenieurleistungen | 592.600 |
| Kosten für sonstige Baumaßnahmen | 115.000 |
| Übernahme phenolhaltiges Material | 100.000 |
| 4. Investitionen Betriebsdienst | 3.096.000 |
| Baukosten Bauhof Westerholz (Anteil 2025) | 2.900.000 |
| Fahrzeuge und Maschinen | 196.000 |
| 5. Sonstige Investitionen | 27.500 |
| Ausstattungsgegenstände | 22.500 |
| Erwerb von Software | 5.000 |
| Gesamtsumme | 12.458.600 |



Die zentrale Aufgabe des Eigenbetriebs Straßen ist der Erhalt und Ausbau der Kreisstraßeninfrastruktur in Lippe mit seinen 439 km Straßen- und 129 km Geh-/Radwegenetz sowie dem Hochwasserschutz im Rahmen des Schiedersees.

Das gesamte Infrastrukturvermögen, welches im Wesentlichen das Straßennetz sowie den Schiedersee beinhaltet, hatte zum 31.12.2023 einen Wert von ca. 173 Mio. € und macht damit rund 96 % der Bilanzsumme aus.

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. Darüber hinaus fallen Investitionen für den Betriebsdienst an.

Fördermaßnahmen

Ausbau der Ortsdurchfahrt Ohrsen Ohrser Straße in Lage / Ohrsen

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe.

Die bestehende Ortsdurchfahrt Ohrsen ist eng und kurvenreich. Die 4,00 m bis 4,50 m breite, abgängige und nicht frostsicher ausgebaute Fahrbahn ist gesäumt von alten Natursteinmauern und Hecken. Seitenanlagen für Fußgänger sind nicht vorhanden. Für Fußgänger besteht zurzeit nur die Möglichkeit, die Fahrbahn der Kreisstraße mitzubeneutzen. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen sind unzureichend und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik.

Im Rahmen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt auf einer Länge von ca. 630 m wird eine 4,20 m breite Kernfahrbahn hergestellt, die den eingeschränkten Begegnungsfall PKW/PKW zulässt. Auf der Nordseite wird ein 1,50 m breiter Seitenstreifen angelegt, der durch eine 0,50 m breite Natursteinrinne von der Fahrbahn abgetrennt wird. Der Seitenstreifen bietet die Möglichkeit, im seltenen Begegnungsfall PKW/LKW oder LKW/LKW bzw. in den Kurven auf diesen auszuweichen. Somit steht insgesamt eine Breite von 6,20 m zur Verfügung. Außerdem kann der Seitenstreifen vom Fußgängerverkehr als sichere und komfortable Längsführung genutzt werden. Durch die Ausbildung einer rauen Natursteinrinne als Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen wird die Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr aufgrund geringerer Geschwindigkeiten beim Überfahren erhöht. Außerdem wird im Zuge dieser Maßnahme eine richtlinienkonforme Entwässerung der Kreisstraße, einschließlich eines Regenwasserkanals hergestellt. Auf eine breitere Fahrbahn wird bewusst verzichtet, um den Charakter des Ortes mit den alten Natursteinmauern und Hecken zu erhalten.

K 19,1 - OD Ohrsen

- Baukosten: 1.830.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: Apr. 2025
- Bauende: Dez. 2025



Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Förderprogramms für den kommunalen Straßenbau gestellt. Der voraussichtliche Fördersatz beträgt 75 %. Sofern diese Maßnahme vom Fördergeber im kommenden Jahr über einen Zuwendungsbescheid bewilligt wird, ist der Baubeginn für April 2025 geplant.

Neubau eines Geh- und Radwegs Heeper Straße in Bad Salzuflen / Kusenbaum

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe. Gemeinsam mit den Städten Bielefeld und Bad Salzuflen ist geplant einen kreisübergreifenden Lückenschluss zwischen Bad Salzuflen und Bielefeld im Radwegenetz herzustellen. Diese Strecke ist Bestandteil des Radnetzes OWL. Durch diesen Lückenschluss werden die Radverkehrsnetze des Kreises Lippe und der Stadt Bielefeld mit einer durchgehenden Führung auf Radwegen verbunden. Für den Alltagsradverkehr wird hierdurch eine deutliche Steigerung der Sicherheit und des Fahrkomforts erreicht.

Die Ortsdurchfahrt Kusenbaum wird im Rahmen dieser Gemeinschaftsmaßnahme zusammen mit der Stadt Bad Salzuflen umgebaut, um hier auf der Nordseite einen einseitig geführten getrennten Geh- und Radweg anzulegen. Die Fahrbahn der Kreisstraße wird in der Ortsdurchfahrt grundhaft erneuert sowie der südliche Gehweg neu hergestellt. Am Ortseingang aus Richtung Bad Salzuflen wird ein Fahrbahnteiler als verkehrssichere Querungshilfe und als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme eingebaut. Außerhalb der Ortsdurchfahrt wird der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg entsprechend der Netzkategorie des Radnetzes OWL verbreitert. Innerhalb der Gesamtmaßnahme sind drei Bushaltestellen vorhanden, die barrierefrei ausgebaut werden. Im Anschluss plant die Stadt Bielefeld auf deren Gebiet nördlich der Kreisstraße ebenfalls einen Geh- und Radweg anzulegen.

Durch den Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs werden die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und damit die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr wesentlich verbessert, sowie der Radverkehr insgesamt gefördert.

Für die Gesamtmaßnahme auf lippischer Seite wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt. Der voraussichtliche Fördersatz beträgt 75 %. Sofern diese Maßnahme vom Fördergeber im kommenden Jahr über einen Zuwendungsbescheid bewilligt wird, ist der Baubeginn für August 2025 geplant.

K 23,3

- Baukosten: 1.200.000 €
- Anteil 2025: 600.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: Aug. 2025
- Bauende: Nov. 2026



Neubau eines Geh- und Radwegs

Hummerbrucher Straße zw. Alverdissen und Hummerbruch

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe. Zwischen Alverdissen und Hummerbruch ist der Neubau eines Geh- und Radwegs östlich der *Hummerbrucher Straße* auf einer Länge von ca. 1.800 m geplant. Im weiteren Verlauf dieser Kreisstraße ist zwischen Hummerbruch und Bösingfeld bereits ein Geh- und Radweg vorhanden. An den Querungsstellen in den Ortseingangsbereichen von Hummerbruch und im Zuge der K 59,4 *Ostersiek* werden Fahrbahnteiler eingebaut, um den erforderlichen Wechsel der Straßenseite möglichst sicher und komfortabel zu gestalten. In der Ortsdurchfahrt Hummerbruch wird der Radverkehr gemäß den technischen Regelwerken auf der Fahrbahn der Kreisstraße geführt.

Diese Strecke ist Bestandteil des Radnetzes OWL und hat eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Durch den Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs werden die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und damit die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr wesentlich verbessert, sowie der Radverkehr insgesamt gefördert.

Ursprünglich war geplant, mit dem Bau dieses Geh- und Radwegs schon im Herbst 2024 zu beginnen. Aufgrund eines personellen Engpasses im Eigenbetrieb Straßen musste der Baubeginn um ein Jahr geschoben werden.

Für den Neubau des Geh- und Radwegs und den Einbau der drei Fahrbahnteiler wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt. Der voraussichtliche Fördersatz beträgt 75 %. Sofern diese Maßnahme vom Fördergeber im kommenden Jahr über einen Zuwendungsbescheid bewilligt wird, ist der Baubeginn für Oktober 2025 geplant.

K 57,1

- Baukosten: 2.077.000 €
- Anteil 2025: 500.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: Okt. 2025
- Bauende: Okt. 2026

Neubau eines Geh- und Radwegs

Bad Meinberger Straße zw. Fissenknick und Niederschönhagen

Diese Maßnahme ist Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe. Zwischen Fissenknick und Niederschönhagen ist der Neubau eines Geh- und Radwegs westlich der *Bad Meinberger Straße* auf einer Länge von ca. 2.550 m geplant.

In 2019 wurden dem Landrat über 500 gesammelte Unterschriften von den Bürgern aus Fissenknick und Oberschönhagen für den Bau dieses Geh- und Radwegs übergeben. Trotz des Wunsches aus der Bevölkerung für diese Maßnahme waren die Grunderwerbsverhandlungen in Teilen sehr schwierig und haben sich über mehrere Jahre hingezogen. Bis zum Schluss waren einzelne Grundstückseigentümer nicht bereit Flächen zu ortsüblichen angemessenen Preisen zu verkaufen. Dennoch ist es durch Umplanungen gelungen Baureife herzustellen.

K 92,1

- Baukosten: 2.540.000 €
- Anteil 2025: 1.500.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: Juli 2025
- Bauende: Juli 2026



Der Geh- und Radweg verläuft größtenteils hinter dem Straßenseitengraben. An zwei Stellen verschwenkt dieser Weg an die Kreisstraße und der Straßenseitengraben wird hier auf einer Länge von ca. 450 m überbaut.

Durch den Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs werden die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und damit die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr wesentlich verbessert, sowie der Radverkehr insgesamt gefördert. Zudem wird der Ortsteil Fissenknick an die Haupttroutenverbindung Detmold - Blomberg des Radnetzes OWL angebunden.

Für den Neubau des Geh- und Radwegs wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ bewilligt. Der Baubeginn ist in den Sommerferien 2025 geplant.

Straßenerhaltungsvertrag Lippe

Ein hoher Anteil aus dem Investitionsvolumen entfällt auf die Vergütungsverpflichtung aus dem **Straßenerhaltungsvertrag Lippe**. Im Vergleich zum Vorjahr wird sich der investive Anteil um rd. 1,0 Mio. € auf rd. 3,81 Mio. € erhöhen. Während sich der Investitionsanteil im Vorjahr auf 45 % belief, steigt dieser im Jahr 2025 auf voraussichtlich 80 % an. Die Verschiebung ist stark von den geplanten Erhaltungsmaßnahmen abhängig. Die Vergütungssumme für das Jahr 2025 soll 4,76 Mio. € betragen.

Nähere Erläuterungen werden im Kapitel Finanzierungen (Seite 23) beschrieben.

Weitere Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen

Diese Kosten 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 auch Kosten für externe Ingenieurleistungen, die im Rahmen von künftigen Fördermaßnahmen an Geh-/Radwegen entstehen. Aufgrund von Stellenvakanzen im Fachgebiet Planung und Bauen (FG 662) und des umfassenden Mehrjahresprogramms, können die laufenden und geplanten Baumaßnahmen immer weniger durch eigene Ingenieure geplant und begleitet werden. Dies führt zur Erhöhung der Kosten für die Beauftragung externer Ingenieurbüros.



Investitionen Betriebsdienst

In den Bereich fallen zum einen Kosten für die Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen sowie zum anderen Investitionen für die Neuerrichtung des Bauhofes „Westerholz“ in Blomberg an. Insgesamt sind für das Jahr 2025 Ausgaben für Fahrzeuge und Maschinen in Höhe von rd. 196 TEUR eingeplant, die sich auf Ersatzbeschaffungen für abgängige Fahrzeuge beziehen. Hierzu zählt u.a. ein neues Multicar für den Baustellen- und vor allem Winterdienst-einsatz.

Neubau Bauhof Westerholz

Neben den Ersatzbeschaffungen wird das Neubauprojekt Bauhof „Westerholz“ weiter vorangebracht. Auf Grundlage einer betriebs-internen Aufgaben- und Strukturanalyse wurde die Reorganisation des Betriebsdienstes mit der Zusammenlegung der Standorte Wilbasen, Extertal und Hummersen politisch (Vorlagen-Nr. 013.1/2023) beschlossen.



In diesem Zuge wurde im Jahr 2023 das Grundstück im Blomberger Gewerbegebiet „Westerholz“ erworben. Außerdem wurde in 2023 ein Konzept für den Neubau des Bauhofs erstellt und von einem Planungsbüro der Kostenrahmen für diese Baumaßnahme mit 3.900 TEUR ermittelt. Dieser Kostenrahmen wurde im Wirtschaftsplan 2024 berücksichtigt und war gemeinsam mit dem Konzept Grundlage für die europaweite Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen.

BAUHOF WESTERHOLZ

- Baukosten: 4.950.000 €
- Anteil 2025: 2.900.000 €
- Beginn: Mai 2025
- Bauende: Juli 2026

Anfang Februar 2024 wurden diese Architektenleistungen beauftragt. Das Architekturbüro hat Ende September 2024 eine detaillierte Genehmigungsplanung vorgelegt. Hiernach werden sich die Baukosten auf insgesamt 4.950 TEUR belaufen. Die Baugenehmigung wurde im November 2024 erteilt.

Die aktuell vorliegende Genehmigungsplanung ist die Grundlage für die nun durchzuführende Ausführungsplanung und Ausschreibung. Der Baustart soll voraussichtlich im Mai 2025 erfolgen. Geplant wird mit einer Bauzeit von rund einem Jahr, sodass künftig am Standort „Westerholz“ ein attraktiver Standort mit sozialen, ökonomischen und ökologischen Effekten für rd. 22 Mitarbeitende entsteht.

Trotz erhöhter Baukosten können, durch die Zusammenlegung der Bauhöfe, liquiditätswirksame Aufwendungen i. H. v. durchschnittlich 130 TEUR/Jahr bis 2045 eingespart werden.

Der Bereich **sonstige Investitionen** beinhaltet Kleininvestitionen in die Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie EDV.



Finanzierung

Zur Deckung der vorgenannten Investitionen werden verschiedene Finanzierungen genutzt. Ein Teil der Investitionen kann aus Eigenmitteln finanziert werden, welche sich aus dem liquiden Überschuss des Erfolgsplanes ergeben. Des Weiteren werden zur Begleichung der Zahlungsverpflichtungen langfristige Kredite aufgenommen. Die übrigen Mittel zur Finanzierung erhält der Eigenbetrieb Straßen in Form von Zuschüssen von sonstigen Dritten (Bund und Land) sowie vom Kreis Lippe.

Übersicht der Finanzierung

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Eigenmittel | 2,02 | 2,09 | 2,11 | 1,98 | 3,41 |
| Kredite | 5,00 | 4,00 | 2,00 | 1,80 | 2,50 |
| Zuschuss Dritter | 1,62 | 1,12 | 1,27 | 1,27 | 3,80 |
| Zuschuss Kreis Lippe | 2,70 | 3,06 | 3,38 | 3,91 | 3,84 |
| Sonstiges | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Gesamt | 11,34 | 10,27 | 8,76 | 8,96 | 13,55 |

Beträge in Mio. €

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

Eigenmittel

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



Kredite

Zur Finanzierung der vom Eigenbetrieb Straßen durchzuführenden Investitionen ergibt sich ein Neu-Kreditbedarf in Höhe von 2,5 Mio. €.

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 Radwegförderung dienen, gefördert. Eine förderfähige Maßnahme kann unter bestimmten Voraussetzungen derzeit mit mind. 75 % 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 Eigenbetrieb Straßen mit einem Anteil von rd. 3,8 Mio. € zu rechnen.

Zuschüsse (Kreis Lippe)

Der Investitionskostenzuschuss des Kreises an den Eigenbetrieb dient der Begleichung der Zahlungsverpflichtungen aus dem Investitionsprogramm. Im Vergleich zum Vorjahr wurde dieser von ca. 3,91 Mio. € auf rd. 3,84 Mio. € gesenkt. Die Mittelverwendung des Investitionskostenzuschusses wird auf den Seiten 27 bis 28 näher erläutert.



Straßenerhaltungsvertrag

Die buchhalterische Abwicklung und die Finanzierung des Straßenerhaltungsvertrages wird zur besseren Nachvollziehbarkeit nachfolgend näher 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.

Durch eine Anpassung des Straßenerhaltungsvertrages, im Hinblick auf Leistungsänderungen, soll die Vergütung im Jahr 2025 auf 4,76 Mio. € (brutto) herabgesenkt werden. Für diese Vergütung schuldet der Straßenerhaltungspartner dem Kreis Lippe Bauleistungen an Kreisstraßen, Geh-/Radwegen, Ingenieurbauwerken und Entwässerungseinrichtungen. Die Bauleistungen werden, wenn es sich um eine Sanierung bzw. Erneuerung handelt, investiv¹ verbucht. In einem Wirtschaftsjahr nicht fertiggestellte Baumaßnahmen werden als Anlage in Bau bilanziert. Instandsetzungs- bzw. Reparaturarbeiten werden hingegen konsumtiv² verbucht.

Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Indexerhöhung um 4,4 % ergibt sich für die Jahre 2025 bis 2028 folgende Prognose für die Vergütung aus dem PPP-Vertrag:

| Vergütung PPP | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Investive Bauleistungen (80 %) | 3.808.000 | 3.975.200 | 4.150.400 | 4.332.800 |
| Konsumtive Bauleistungen (20 %) | 952.000 | 993.800 | 1.037.600 | 1.083.200 |
| Summe Vergütung PPP | 4.760.000 | 4.969.000 | 5.188.000 | 5.416.000 |

Die konsumtiven Aufwendungen aus dem Straßenerhaltungsvertrag sind im Erfolgsplan unter der Position „**Unterhaltung/Instandhaltung Fremdleistungen PPP**“ im Materialaufwand wiederzufinden. Sie beinhalten im Wesentlichen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen, Geh-/Radwegen, Ingenieurbauwerken und Entwässerungseinrichtungen. Die investiven Ausgaben fließen im Finanzplan unter der Investition in die Summe für „Grundstücke, Gebäude, **Infrastruktur**“ ein.

Im Rahmen der o. g. Bauleistungen aus dem PPP-Vertrag fallen weitere Kosten an, die nicht Bestandteil der Vergütung des Straßenerhaltungspartners, sondern vom EB Straßen zu zahlen sind. Im investiven Bereich umfasst dieses das *Entsorgen von phenolhaltigem Material*. Im konsumtiven Bereich fallen Kosten für *Fremdleistungen Dritter* an, welche bspw. Markierungskosten, Kosten für Bodenanalysen sowie Kosten für die messtechnische Zustandserfassung umfassen, an. Darüber hinaus fallen beim EB Straßen *Personalkosten* für die Umsetzung und Überwachung der Bauleistungen aus dem PPP-Vertrag an.

¹ 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).

² Instandsetzungskosten sind nicht im Anlagevermögen der Bilanz, sondern als Aufwendungen in der Erfolgsrechnung wiederzufinden.



In der nachfolgenden Tabelle wird ganzheitlich dargelegt, wie die Kosten aus dem PPP-Vertrages sowie die Kosten für Fremdleistungen Dritter und die Personalkosten des EB Straßen finanziert werden:

Finanzierung - konsumtiv

| Einnahmen | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Betriebskostenzuschuss Kreis Lippe | 1.432.000 | 1.480.800 | 1.531.600 | 1.655.200 |
| Summe Einnahmen | 1.432.000 | 1.480.800 | 1.531.600 | 1.655.200 |
| Ausgaben | | | | |
| Vergütung PPP | 952.000 | 993.800 | 1.037.600 | 1.083.200 |
| Fremdleistungen Dritter | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 270.000 |
| Personalkosten EB Straßen | 280.000 | 287.000 | 294.000 | 302.000 |
| Summe Ausgaben | 1.432.000 | 1.480.800 | 1.531.600 | 1.655.200 |

Finanzierung - investiv

| Einnahmen | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Investitionskostenzuschuss Kreis Lippe | 3.840.000 | 3.840.000 | 3.840.000 | 3.840.000 |
| Eigenmittel EB Straßen | 68.000 | 235.200 | 410.400 | 492.800 |
| Summe Einnahmen | 3.908.000 | 4.075.200 | 4.250.400 | 4.332.800 |
| Ausgaben | | | | |
| Vergütung PPP | 3.808.000 | 3.975.200 | 4.150.400 | 4.332.800 |
| Entsorgung phenolhaltiges Material durch Dritte | 100.000 | 100.000 | 100.000 | 100.000 |
| Summe Ausgaben | 3.908.000 | 4.075.200 | 4.250.400 | 4.332.800 |



Vermögensplan

Die vorgenannten Investitionen und deren Finanzierung fließen im Vermögensplan zusammen. Der Vermögensplan enthält daher alle voraussehbaren 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 drei Jahre dargestellt.

| Vermögensplan 2025: | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Einnahmen | | | | |
| Eigenfinanzierung | 2.093.355 | 2.107.466 | 1.981.262 | 3.413.600 |
| Spenden | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kreditaufnahmen | 4.000.000 | 2.000.000 | 1.800.000 | 2.500.000 |
| Zuschuss Dritter | 1.120.000 | 1.270.000 | 1.270.000 | 3.800.000 |
| Zuschuss Kreis Lippe | 3.064.000 | 3.385.000 | 3.911.000 | 3.840.000 |
| Angesammelte AfA | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe Einnahmen | 10.277.355 | 8.762.466 | 8.962.262 | 13.553.600 |
| Ausgaben | | | | |
| I. Investitionen | | | | |
| Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur | 8.681.855 | 6.539.935 | 5.987.262 | 6.735.100 |
| Technische Anlagen, Maschinen | 340.000 | 989.031 | 1.842.500 | 196.000 |
| Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände | 55.500 | 38.500 | 32.500 | 27.500 |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 0 | 0 | 0 | 5.500.000 |
| Sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zwischensumme | 9.077.355 | 7.567.466 | 7.862.262 | 12.458.600 |
| II. Ordentliche Tilgungen | | | | |
| Kredite 1994-2005 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kredite ab 2006 | 1.200.000 | 1.195.000 | 1.100.000 | 1.095.000 |
| Zwischensumme | 1.200.000 | 1.195.000 | 1.100.000 | 1.095.000 |
| Summe Ausgaben | 10.277.355 | 8.762.466 | 8.962.262 | 13.553.600 |



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. Anhand der entworfenen Maßnahmenliste für 2025 kann die Investitionssumme relativ genau geplant werden. Für die Jahre ab 2026 stellt die Preisindexanpassung 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 2025: | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Einnahmen | | | | |
| Eigenfinanzierung | 3.413.600 | 3.646.000 | 2.599.950 | 4.027.200 |
| Spenden | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kreditaufnahmen | 2.500.000 | 3.400.000 | 0 | 0 |
| Zuschuss Dritter | 3.800.000 | 2.900.000 | 3.500.000 | 4.300.000 |
| Zuschuss Kreis Lippe | 3.840.000 | 3.840.000 | 3.840.000 | 3.840.000 |
| Angesammelte AfA | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe Einnahmen | 13.553.600 | 13.786.000 | 9.939.950 | 12.167.200 |
| Ausgaben | | | | |
| I. Investitionen | | | | |
| Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur | 6.735.100 | 11.105.500 | 7.372.950 | 9.348.200 |
| Technische Anlagen u. Maschinen | 196.000 | 300.000 | 300.000 | 300.000 |
| Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände | 27.500 | 25.000 | 25.000 | 25.000 |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 5.500.000 | 1.200.000 | 1.000.000 | 1.250.000 |
| Sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zwischensumme | 12.458.600 | 12.630.500 | 8.697.950 | 10.923.200 |
| II. Ordentliche Tilgungen | | | | |
| Kredite 1994-2005 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kredite ab 2006 | 1.095.000 | 1.155.500 | 1.242.000 | 1.244.000 |
| Zwischensumme | 1.095.000 | 1.155.500 | 1.242.000 | 1.244.000 |
| Summe Ausgaben | 13.553.600 | 13.786.000 | 9.939.950 | 12.167.200 |



Stellenplan

| Entgelt-/ Besoldungsgruppe | Zahl der Stellen 2024 | Zahl der tatsächlich besetzten Stellen am 30.06.2024 | Zahl der Stellen 2025 | 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 | 2 | |
| A 11 | 2 | 1,76 | 1 | |
| A 10 | 0 | 0 | 1 | |
| A 9 mD | 0 | 0 | 0 | |
| A 8 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe I | 3 | 2,76 | 4 | |
| II. TVöD Beschäftigte | | | | |
| EG 15 | 1 | 1 | 1 | |
| EG 14 | 1 | 1 | 1 | |
| EG 13 | 1 | 1 | 2 | |
| EG 12 | 4 | 4 | 5 | |
| EG 11 | 4,51 | 2,51 | 3,51 | |
| EG 10 | 1 | 1 | 2 | |
| EG 9 c | 1 | 1 | 1 | |
| EG 9 b | 5 | 2,77 | 5 | |
| EG 9 a | 2 | 2 | 1 | |
| EG 8 | 0,64 | 0,64 | 0,64 | |
| EG 7 | 0 | 0 | 0 | |
| EG 6 | 40 | 40,65 | 39 | zzgl. 2 Beschäftigte bis 556€-Basis |
| EG 5 | 1 | 1 | 1 | |
| EG 4 | 0 | 0 | 0 | |
| EG 3 | 0 | 0 | 0 | |
| EG 2 | 0 | 0 | 0 | |
| EG 1 | 0 | 0 | 0 | |
| Summe II | 62,15 | 58,57 | 62,15 | |
| Summe I - II | 65,15 | 61,33 | 66,15 | |
| III. Auszubildende | | | | |
| Duales Studium B.Eng. | 2 | 2 | 3 | |
| Straßenwärter/in | 3 | 2 | 3 | |
| Landmaschinenmechatroniker/in | 1 | 0 | 1 | |
| Verwaltungsfachangestellte/r | 0 | 0 | 0 | |
| Summe III | 6 | 4 | 7 | |
| Summe I - III | 71,15 | 65,33 | 73,15 | |



Der Eigenbetrieb Straßen konnte zum Stichtag 30.06.2024 insgesamt 61,33 Stellen von geplanten 65,15 Stellen mit Beamten und tariflich Beschäftigten besetzen. Darüber hinaus waren zum Stichtag vier Stellen mit Auszubildenden und dualen Studenten besetzt.

Im Jahr 2024 ergaben sich einige personelle Veränderungen beim Eigenbetrieb Straßen. Schon zu Beginn des Jahres war es klar, dass der bisherige Betriebsleiter Herr Huneke vom aktiven Dienst zum 01.01.2025 in den passiven Teil der Altersteilzeit wechselt. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten wurde die Stelle der Betriebsleitung unterjährig ausgeschrieben. Der Kreistag hat nun am 07.10.2024 beschlossen, dass Herr Hilker als sein Nachfolger und Herr Seiferling als sein Stellvertreter zum 01.12.2024 bestellt wurden.

Im Zuge der steigenden Anforderungen an bauliche Erhaltungsmaßnahmen der Straßeninfrastruktur und um die Einsparungen aus dem Straßenerhaltungsvertrag realisieren zu können, muss der Eigenbetrieb Straßen in 2025 drei Stellen neu besetzen. Dabei handelt es sich um zwei Ingenieursstellen im Bereich Bauleitung und Planung sowie eine Technikerstelle zur Bauüberwachung von Baumaßnahmen.

Erfreulicherweise konnten im Jahr 2024 zwei Stellenvakanzen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen und der Verkehrssicherheit mit neuen Mitarbeitern besetzt werden. So konnte zum 01.08.2024 eine vakante Stelle im Bereich der Entwässerungseinrichtungen besetzt. Eine weitere Stelle konnte zum 01.09.2024 im Bereich der Verkehrssicherheit besetzt werden.

Im Betriebsdienst ergaben sich auch einige personelle Veränderungen. So haben zwei Beschäftigte im Jahr 2024 ihre Rente angetreten. Diese beiden Stellen können aufgrund der beschlossenen Reorganisation im Betriebsdienst (Vorlagen-Nr. 013.1/2023) eingespart werden. Aufgrund von Personalfluktuations mussten zwei weitere Stellen nachbesetzt werden. Hier konnte einem ehemaligen Auszubildenden ein unbefristeter Anschlussvertrag ermöglicht werden. Die zweite Stelle kann zum 01.01.2025 besetzt werden.

Im Fachgebiet „Verwaltung, Finanzen u. Schiedersee“ wurde eine frei gewordene Stelle in der Anlagenbuchhaltung lückenlos wiederbesetzt. Hier konnte ein Mitarbeiter nach Abschluss seines dualen Studium (Bachelor of Law) im Beamtenverhältnis übernommen werden.

Darüber hinaus fingen zwei Nachwuchskräfte Mitte August 2024 ihre Ausbildung zum Straßenwärter sowie Land- und Baumaschinenmechatiker an. Für das Jahr 2025 wird der EB Straßen erneut ein duales Studium zum Bachelor of Engineering (Bauingenieurwesen - Verkehrswesen) sowie eine Ausbildung zum Straßenwärter anbieten.

