



Baufortschritt 09/2025  
Bauhof Westerholz

# Wirtschaftsplan 2026

**KREIS LIPPE - EIGENBETRIEB STRASSEN**

Heimat geben.  
Zukunft bieten.





# Inhalt

<b>I. Vorbericht</b> .....	<b>1</b>
1. Vorwort.....	1
2. Eigenbetrieb Straßen im Überblick.....	2
3. Der fahrradfreundliche Kreis Lippe .....	4
4. Straßenerhaltungsvertrag.....	6
5. Umstufungsverfahren .....	7
<b>II. Erfolgsplan</b> .....	<b>7</b>
1. Übersicht des Erfolgsplans.....	8
2. Wesentliche Veränderungen 2026 gegenüber Vorjahr .....	9
3. Mittelfristige Ergebnisplanung .....	20
<b>III. Vermögensplan</b> .....	<b>21</b>
1. Übersicht der Investitionen .....	21
2. Finanzierung der Investitionsmaßnahmen.....	27
2.1 Vermögensplan .....	28
2.2 Mittelfristige Finanzplanung .....	29
<b>IV. Stellenplan</b> .....	<b>30</b>

## Impressum

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

Besucheradresse:  
Braunenbrucher Weg 18  
32758 Detmold

Betriebsleitung:  
Thomas Hilker  
Telefon: 05231 62-1422  
t.hilker@kreis-lippe.de

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

Verfasser:  
Dennis Friesen  
Telefon: 05231 62-1423  
d.friesen@kreis-lippe.de



# I. Vorbericht

## 1. Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Wirtschaftsjahr 2025 konnten nicht alle Neu- und Ausbaumaßnahmen planmäßig umgesetzt werden, da aufgrund unzureichender Mittelzuweisungen von Bund und Land Baumaßnahmen nicht in die Förderprogramme aufgenommen wurden oder deren Bewilligung zurückgestellt worden ist. Unter anderem aufgrund des Sondervermögens des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität stehen in den Folgejahren voraussichtlich wieder mehr finanzielle Mittel in den Förderprogrammen zur Verfügung. So ist im September der Zuwendungsbescheid für die Anlage des Geh- und Radwegs entlang der K 57 *Hummerbrucher Straße* in Bartrup und im Dezember für den Ausbau der Ortsdurchfahrt Ohrsen im Zuge der K 19 *Ohrser Straße* in Lage eingegangen. Mit beiden Maßnahmen kann somit in der ersten Jahreshälfte 2026 begonnen werden. Darüber hinaus ist in 2026 geplant mit dem Umbau der Ortsdurchfahrt Kusenbaum im Zuge der K 23 *Heeper Straße* in Bad Salzuflen zu beginnen, sowie einen Fahrbahnteiler als Querungshilfe im Zuge der K 74 *Blomberger Straße* in Schieder-Schwalenberg zu bauen.

Der Neubau des Bauhofs Westerholz geht gut voran und liegt im Zeitplan, so dass die Arbeiten vsl. im Sommer 2026 abgeschlossen werden. Nach Fertigstellung werden hier, gemäß des politischen Beschlusses im Rahmen der Reorganisation des Betriebsdienstes, die Standorte Wilbasen, Extertal und Lügde zu einem Bezirk Süd zusammengelegt. Die Außenstelle Lügde ist angemietet und der Mietvertrag wird, mit Ausnahme der Salzhalle, gekündigt. Zur Außenstelle Extertal besteht mit der Gemeinde Einvernehmen bzgl. des Verkaufs zum Zeitwert.

Der Fachkräftemangel war auch in 2025 eine große Herausforderung. So waren in der ersten Jahreshälfte 2025 vier technische Stellen unbesetzt. Mittlerweile konnten drei dieser Stellen erfolgreich besetzt werden. Trotz intensiver Bemühungen war die Suche nach einem Planungsingenieur zur Besetzung der vierten Stelle bislang erfolglos. 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 dauerhaft zu begegnen.

Der Wirtschaftsplan 2026 des Eigenbetriebs Straßen bildet die Grundlage für das wirtschaftliche Handeln des Eigenbetriebs im Jahr 2026. Er gliedert sich in die Bereiche Vorberichte, Erfolgs- und Vermögenplan sowie Stellenplan. Zu den einzelnen Bereichen sind ebenfalls Detailmaßnahmen, Besonderheiten sowie Zukunftsperspektiven dargestellt.

Mit freundlichen Grüßen

*Thomas Hilker*

Betriebsleiter  
Eigenbetrieb Straßen

Detmold, den 18.12.2025



## 2. 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, Geh-/Radwege, 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 Verkehr, Infrastruktur, Digitalisierung und Betriebsausschuss Straßen*, bildet das politisch verantwortliche Gremium für den Eigenbetrieb Straßen. Dieser wurde nach der Kommunalwahl 2025 für die nächsten Jahre gebildet und legt die Grundausrichtung des Eigenbetriebs fest. Des Weiteren entscheidet der Betriebsausschuss 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.

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. Dazu gehören unter anderem die Beratung der lippischen Kommunen in Radverkehrsthemen, gezielte Öffentlichkeitsarbeit zu Aktionen wie Stadtradeln und der Austausch mit Interessenverbänden. Alle Aktionen dienen dem Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr im Kreis Lippe zu erhöhen.

Der Eigenbetrieb Straßen bewirtschaftet mit einer Bilanzsumme von ca. 176 Mio. € einen der größten Vermögenswerte des Kreises Lippe.

Im Folgenden werden einige Eckwerte des Eigenbetriebs Straßen dargestellt:

	2022	2023	2024
<b>Bilanzsumme</b>	<b>183 Mio. €</b>	<b>180 Mio. €</b>	<b>176 Mio. €</b>
davon Grundstücke u. Infrastrukturvermögen	175 Mio. €	173 Mio. €	169 Mio. €
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-583 TEUR</b>	<b>-808 TEUR</b>	<b>+750 TEUR</b>
<b>Anzahl der Stellen</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>71</b>
<b>Straßennetz</b>	<b>439 km</b>	<b>439 km</b>	<b>435 km</b>
<b>Geh-/Radwege</b>	<b>128 km</b>	<b>129 km</b>	<b>130 km</b>



### 3. Der fahrradfreundliche Kreis Lippe

Als Baulastträger von Kreisstraßen im Kreis Lippe ist der Eigenbetrieb Straßen verantwortlich für 130 km begleitende 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. Im Juni 2025 wurde der Masterplan Mobilität zur Erreichung der bundes- und landesweiten Klima- und Verkehrsziele mit 41 erarbeiteten Maßnahmen im Kreistag beschlossen. Der Eigenbetrieb Straßen arbeitete im Rahmen der Steuerungsgruppe am Masterplan-Prozess mit und setzt die, in der eigenen Verantwortung liegenden, Maßnahmen um.

Parallel zur Umsetzung des Masterplans wird in 2026 das Radverkehrskonzept, welches 2013 in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro PGV aus Hannover fertiggestellt wurde, überarbeitet, aktualisiert und ergänzt. Hierzu wird das Team der Radverkehrsförderung das bestehende Konzept auf Aktualität prüfen und entsprechend notwendige Anpassungen durchführen. Ein externes Planungsbüro wird für die anschließende Plausibilitätsprüfung (15 TEUR) hinzugezogen. Ebenso wird eine regelmäßige Katasteraktualisierung vorgenommen (3 TEUR).

Für ein gelingendes Qualitätsmanagement in dem Bereich der Radverkehrsförderung und die Re-Zertifizierung in der AGFS, ist eine regelmäßige Erhebung des Modal Split (2026: 10 TEUR; 2027: 70 TEUR) im Kreisgebiet notwendig. Diese wird nun gemeinsam mit der Stadt Bielefeld und den Kreisen Herford und Gütersloh in 2026 ausgeschrieben und im Frühjahr 2027 nach AGFS-Standard durchgeführt.

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 (Mitgliedsbeitrag: 4,5 TEUR). Seit der Aufnahme in die AGFS in 2007 ist es dem Kreis Lippe gelungen, alle sieben Jahre, zuletzt in 2021, eine Re-Zertifizierung zum „fahrradfreundlichen Kreis“ erfolgreich zu bestehen. Das nächste Re-Zertifizierungsaudit ist für 2028 geplant und bedingt eine kontinuierliche, flächendeckende und vielseitige Radverkehrsförderung, die die Bereiche Infrastrukturkomfort und Bewusstseinsbildung durch Öffentlichkeitsarbeit miteinschließt.

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 (38,5 TEUR), die durch das Aufzeigen von Vorteilen animiert und nicht mit dem visuellen erhobenen Zeigefinger zum Radfahren bewegt.

Besondere Aktionen und Angebote sollen in 2026 dabei unterstützen die Freude am Radfahren zu steigern. Neben dem allbewerten kreisweiten STADTRADELN, wird im Mai 2026 auf Wunsch der Kommunen die Cargo Bike Road Show vsl. in Bad Salzuflen präsentiert. Ergänzt wird das Programm durch das Angebot „Stabil mobil“ welches speziell für Senioren entwickelt worden ist. Besuchende können die zwei- und dreirädrigen E-Lastenräder testen und



sich dabei vom Fahrspaß und den variablen Einsatzmöglichkeiten der Räder überzeugen und begeistern lassen. Neben der Beratung und Begleitung beim Testfahren werden in Form von Themenwelten umfassende Informationen zum Thema „Radfahren für alle“, Tipps zur Sicherheit im Radverkehr und Verkehrsregeln für Radfahrende jeden Alters angeboten.

Die Plattform BIKE MONITOR (rd. 8 TEUR) stellt die aufbereiteten Daten des jährlichen STADTRADELNs bereit. Datengrundlage sind die per STADTRADELN-App aufgezeichneten Fahrten der Radelnden. Die bisherige Datenplattform „Ride-Portal“ wurde seitens des Anbieters gegen die Software BIKE MONITOR ersetzt. Neben Daten zu Verkehrsmengen werden auch Geschwindigkeiten, Wartezeiten an Knotenpunkten, der Unfallatlas und Weiteres zugänglich sein.

Der Zugang ist essentiell für die Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden z.B. für die Analyse von Querungsstellen, Konfliktpotentialen, Verhalten von Radfahrenden in Bezug auf die vorhandene Infrastruktur, Änderungen von Beschilderung, Identifizierung möglicher Umleitungsstrecken, Optimierung der Verkehrssicherheit, etc. und für die Analyse in Bezug auf potentielle Baumaßnahmen, Markierungslösungen, Sperrungen und Netzänderungen. Die Identifizierung von Problemstellen, Netzlückenanzeige und die Verfügbarkeit von objektiven Daten, um subjektive Eindrücke prüfen zu können, sowie die Unterstützung bei konzeptionellen Projekten, wie z.B. bei der Aktualisierung des Kreis-Radverkehrskonzeptes oder von kommunalen Konzepten, ergeben hier den essentiellen Nutzen.

Zusammenfassend betrachtet fallen Aufwendungen in Höhe von rd. 79 TEUR für die Radverkehrsförderung an. Im Gegenzug beteiligen sich die Stadt Bielefeld und die Kreise Herford und Gütersloh an den Aufwendungen der Modal-Split Erhebung. Ebenso refinanziert sich die Öffentlichkeitsarbeit mit Fördergeldern vom Land NRW (Förderrichtlinie Nahmobilität) für die Radverkehrsförderung. Demzufolge beläuft sich der Eigenanteil des EB Straßen nach Abzug der Einnahmen in Höhe von rd. 24 TEUR für das Jahr 2026 auf rd. 55 TEUR. Im Folgenden werden die Maßnahmen für das Jahr 2026 dargestellt:

Maßnahmen/Projekte 2026	Aufwendungen	Förderung/ Erstattungen	Eigenanteil EB Straßen
AGFS Mitgliedsbeitrag	4.500	0	4.500
Bike Monitor	8.330	0	8.330
Fortschreibung Radverkehrskonzept u. Kategorisierung Radverkehrsnetz	15.000	0	15.000
Katasteraktualisierung	3.000	0	3.000
Kreisweite Modal-Split Erhebung in Koopera- tion mit der Stadt Bielefeld	10.000	5.500	4.500
Öffentlichkeitsarbeit	38.500	18.425	20.075
<b>Gesamt</b>	<b>79.330</b>	<b>23.925</b>	<b>55.405</b>



## 4. 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, wurde die Vergütung im Jahr 2025 auf 4,76 Mio. € (brutto) herabgesenkt. 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, investiv<sup>1</sup> verbucht. In einem Wirtschaftsjahr nicht fertiggestellte Baumaßnahmen werden als Anlage in Bau bilanziert. Instandsetzungs- bzw. Reparaturarbeiten werden hingegen konsumtiv<sup>2</sup> verbucht.

Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Indexerhöhung um 4,4 % ergibt sich für das Jahr 2026 sowie die kommenden Jahre folgende Prognose für die Vergütung aus dem PPP-Vertrag:

Vergütung PPP	2026	2027	2028	2029
Investive Bauleistungen (80 %)	3.975.200	4.150.400	4.332.800	4.523.200
Konsumtive Bauleistungen (20 %)	993.800	1.037.600	1.083.200	1.130.800
<b>Summe Vergütung PPP</b>	<b>4.969.000</b>	<b>5.188.000</b>	<b>5.416.000</b>	<b>5.654.000</b>

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* und Markierungen für Sanierungs-/Neubaumaßnahmen. Im konsumtiven Bereich fallen Kosten für *Fremdleistungen Dritter* an, welche bspw. Kosten für Unterhaltungsmarkierungen und Bodenanalysen sowie Kosten für die messtechnische Zustandserfassung umfassen. Darüber hinaus fallen beim EB Straßen *Personalkosten* für die Umsetzung und Überwachung der Bauleistungen aus dem PPP-Vertrag an.

<sup>1</sup> 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).

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



## 5. Umstufungsverfahren

Die Kriterien zur Einteilung von öffentlichen Straßen in die jeweilige Straßengruppe und das Verfahren zur Umstufung bei Änderung der Verkehrsbedeutung sind im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen geregelt. Im Gebiet der **Stadt Horn-Bad Meinberg** wurde ein Umstufungsverfahren zu folgenden Straßen eingeleitet:

- Aufstufung der Gemeindestraße *Hessenring* zu einer Landesstraße
- Abstufung der Landesstraße 954,19 *Nordstraße*, zwischen *Hessenring* und *Wilberger Straße*, zu einer Kreisstraße
- Abstufung der Landesstraße 828,16 *Potthof* und *Mittelstraße* zu einer Gemeindestraße
- Wechsel der Straßenbaulast der ehemaligen Kreisstraße 93,2 *Fromhausener Straße* vom Kreis Lippe auf die Stadt Horn-Bad Meinberg

Die ehemalige Kreisstraße 93,2 *Fromhausener Straße* ist eine sonstige öffentliche Straße im Eigentum des Kreises Lippe. Diese Straße wurde 2013 aufgrund des Wegfalls der überörtlichen Verkehrsbedeutung teileingezogen und die ursprüngliche Widmung als Kreisstraße auf den örtlichen Anliegerverkehr beschränkt. Mit dem Wechsel der Straßenbaulast übernimmt die Stadt Horn-Bad Meinberg nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen alle Rechte und Pflichten, die mit dieser Straße im Zusammenhang stehen.

Über die Umstufungen verfügt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Seitens der betroffenen Straßenbaulastträger besteht zu den Umstufungen einvernehmen.

Die buchhalterischen Einmaleffekte, die durch das Umstufungsverfahren ausgelöst werden, sind in den jeweiligen Positionen im Erfolgsplan aufgeschlüsselt.

## II. 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. Zum besseren Vergleich sind die Zahlen des Erfolgsplans des laufenden Jahres und die Zahlen des Vorjahres gegenübergestellt.



## 1. Übersicht des Erfolgsplans

Erfolgsplan (GuV)	IST 2024	Ansatz 2025	Plan 2026	Veränderung 2025 / 2026
<b>I. Erträge</b>				
Umsatzerlöse	330.911	354.350	293.425	-60.925
Benutzungsentgelte	40.832	32.000	36.000	4.000
Miet- u. Pachtverträge	12.936	16.500	16.500	0
Kostenerstattungen	180.189	243.850	173.925	-69.925
Erträge aus Schadensersatzleistungen	42.670	42.000	42.000	0
Übrige Erträge	54.284	20.000	25.000	5.000
Erlöse aus Transferleistungen	12.335.000	12.335.000	12.000.000	-335.000
Aktivierete Eigenleistungen	196.241	110.000	300.000	190.000
Sonstige betriebl. Erträge	7.114.105	6.459.500	7.955.500	1.496.000
Erträge aus der Auflösung von SoPo	5.917.607	5.980.000	6.120.000	140.000
Erträge aus Abgängen von SoPo	759.147	300.000	645.000	345.000
Erträge aus Personalangelegenheiten	45.331	114.500	37.500	-77.000
Erträge aus der Aktivierung unentg. erworbener VG	370.470	0	1.120.000	1.120.000
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen	21.551	65.000	33.000	-32.000
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>19.976.257</b>	<b>19.258.850</b>	<b>20.548.925</b>	
<b>II. Aufwendungen</b>				
Materialaufwand	2.661.018	2.491.500	2.650.300	158.800
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe</b>	<b>540.393</b>	<b>673.500</b>	<b>674.500</b>	<b>1.000</b>
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen</b>	<b>2.120.625</b>	<b>1.818.000</b>	<b>1.975.800</b>	<b>157.800</b>
Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen PPP	1.601.942	952.000	993.800	41.800
Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen Sonstige	518.683	866.000	982.000	116.000
Personalaufwendungen	4.789.289	5.364.500	5.442.000	77.500
Bezüge und Gehälter	3.704.885	4.170.000	4.204.000	34.000
Sozialabgaben	813.125	894.500	941.000	46.500
Altersvorsorge	271.279	300.000	297.000	-3.000
Abschreibungen	9.627.547	9.891.500	10.201.500	310.000
Immaterielle Vermögensgegenstände	10.643	18.000	20.000	2.000
Sachanlagevermögen	9.616.904	9.873.500	10.181.500	308.000
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.834.476	1.381.500	1.926.830	545.330
Verwaltungsbedarf	246.893	300.000	322.000	22.000
Instandsetzung	29.350	37.500	38.000	500
Sonstiger ordentlicher Aufwand	181.597	374.500	267.330	-107.170
Aufwendungen aus dem Abgang AV	1.215.736	480.000	1.109.000	629.000
Aus-/Fortbildungskosten	34.108	56.000	55.000	-1.000
Mieten und Pachten	126.791	133.500	135.500	2.000
<b>Summe betriebl. Aufwendungen</b>	<b>18.912.330</b>	<b>19.129.000</b>	<b>20.220.630</b>	<b>1.091.630</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>1.063.927</b>	<b>129.850</b>	<b>328.295</b>	<b>198.445</b>
Zinsen und ähnliche Erträge	30.335	8.000	8.000	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	343.179	395.000	330.000	-65.000
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>751.083</b>	<b>-257.150</b>	<b>6.295</b>	<b>263.445</b>
Sonstige Steuern	767	1.350	1.350	0
<b>Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag</b>	<b>750.315</b>	<b>-258.500</b>	<b>4.945</b>	<b>263.445</b>

## 2. Wesentliche Veränderungen 2026 gegenüber Vorjahr

### 2.1 Veränderungen der Ertragspositionen

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

I. Erträge	IST 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Veränderung 2025/2026
Umsatzerlöse	331	354	293	-61
Benutzungsentgelte	41	32	36	4
Miet- u. Pachtverträge	13	17	17	0
Kostenerstattungen	180	244	174	-70
<i>davon Erstattung aus Radverkehrsförderung</i>	21	154	24	-130
Erträge aus Schadensersatzleistungen	43	42	42	0
Übrige Erträge	54	20	25	5
Erträge aus Transferleistungen	12.335	12.335	12.000	-335
Aktivierte Eigenleistungen	196	110	300	190
Sonstige betriebliche Erträge	7.114	6.460	7.956	1.496
Erträge aus der Auflösung von SoPo	5.918	5.980	6.120	140
Erträge aus Abgängen von SoPo	759	300	645	345
Erträge aus Personalangelegenheiten	45	115	38	-77
Erträge aus der Aktivierung unentg. erworbener VG	370	0	1.120	1.120
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen	22	65	33	-32
<b>Summe betr. Erträge</b>	<b>19.976</b>	<b>19.259</b>	<b>20.549</b>	<b>1.290</b>
Zinsen u. ähnliche Erträge	30	8	8	0
<b>Gesamterträge</b>	<b>20.007</b>	<b>19.267</b>	<b>20.557</b>	<b>1.290</b>

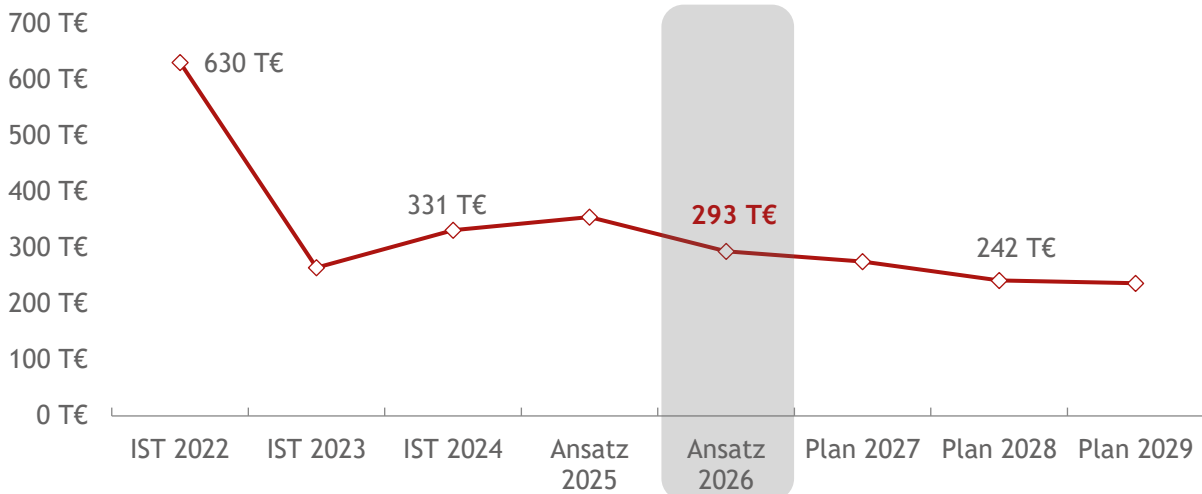
Beträge in T€

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. Im Vergleich zum Vorjahr findet die wesentlichste Veränderung im Bereich der Radverkehrsförderung statt, welche im Kapitel „der fahrradfreundliche Kreis Lippe“ (Seite 4) detaillierter beschrieben wird.

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

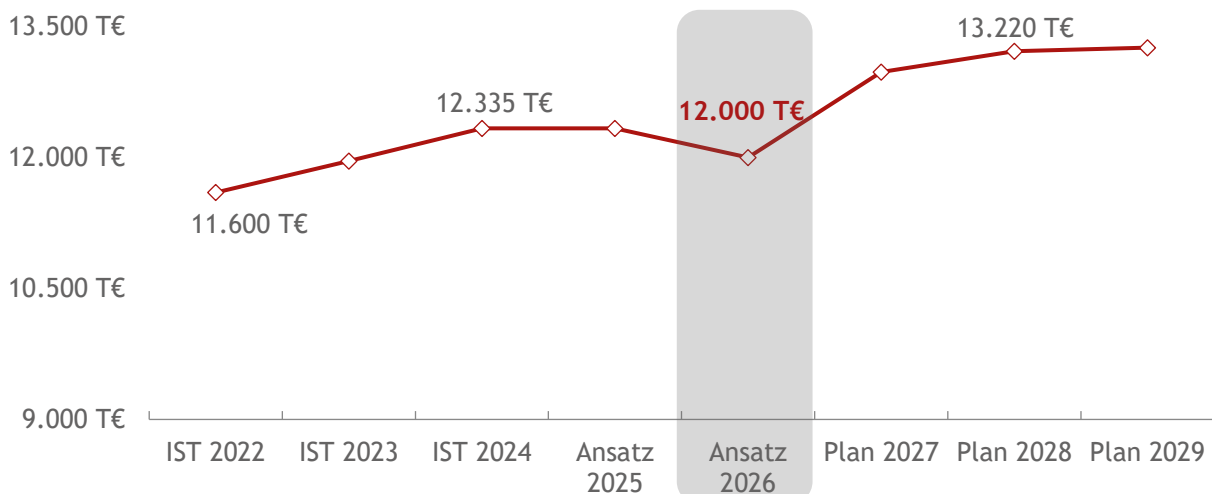


### Umsatzerlöse



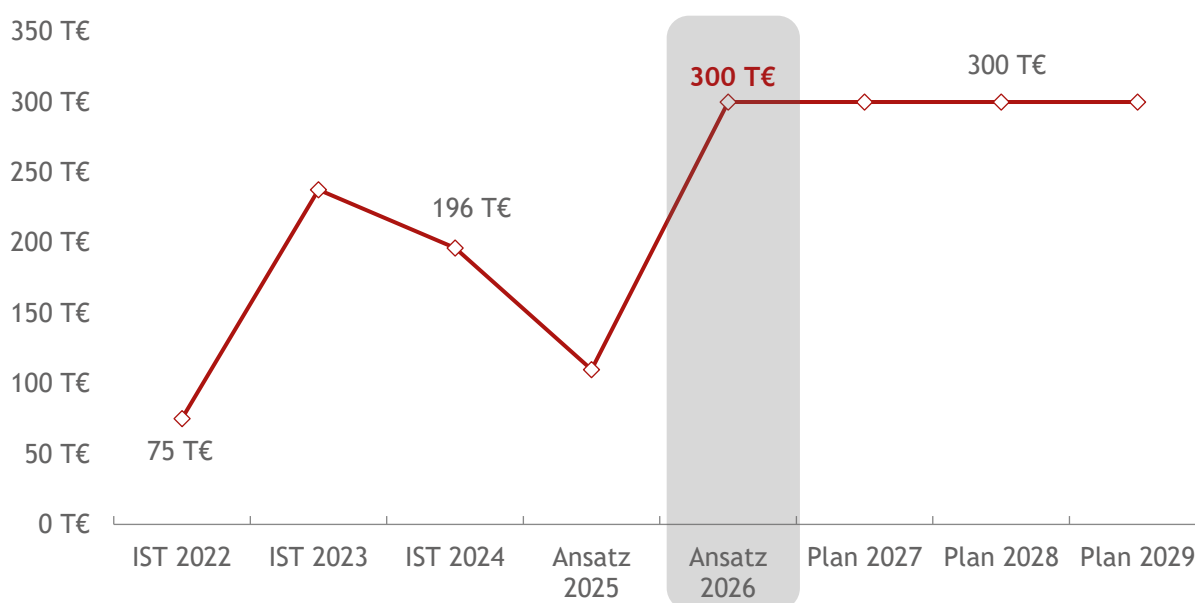
Die **Erträge aus Transferleistungen** beinhalten den vom Kreis Lippe gewährten **Betriebskostenzuschuss** zur Deckung der wesentlichen Aufwendungen des Eigenbetriebs. Dieser wurde gegenüber dem Vorjahr aufgrund der finanziellen Lage des Kreises und der positiven Einmaleffekte beim Eigenbetrieb um 335 TEUR gesenkt. Dennoch deckt der Betriebskostenzuschuss die Aufwendungen des Eigenbetriebs ab, sodass erstmals im Vergleich zu den Vorjahren mit keinem strukturellen Defizit im Eigenbetrieb geplant wird.

### Betriebskostenzuschuss



Die **aktivierten Eigenleistungen** beinhalten die vom Eigenbetrieb Straßen und seinen Mitarbeitenden selbst erbrachten Leistungen im Rahmen von investiven Maßnahmen. Diese sind im Wesentlichen Planungs- und Bauleitungsaufgaben sowie Tätigkeiten des Betriebsdienstes für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen. Durch die Umstellung des Straßenerhaltungsvertrages werden auch die hierfür erbrachten Leistungen aktiviert, sodass für die laufenden und geplanten Baumaßnahmen höhere Erträge in den Jahren 2026 bis 2029 erzielt werden können.

### Aktivierte Eigenleistungen

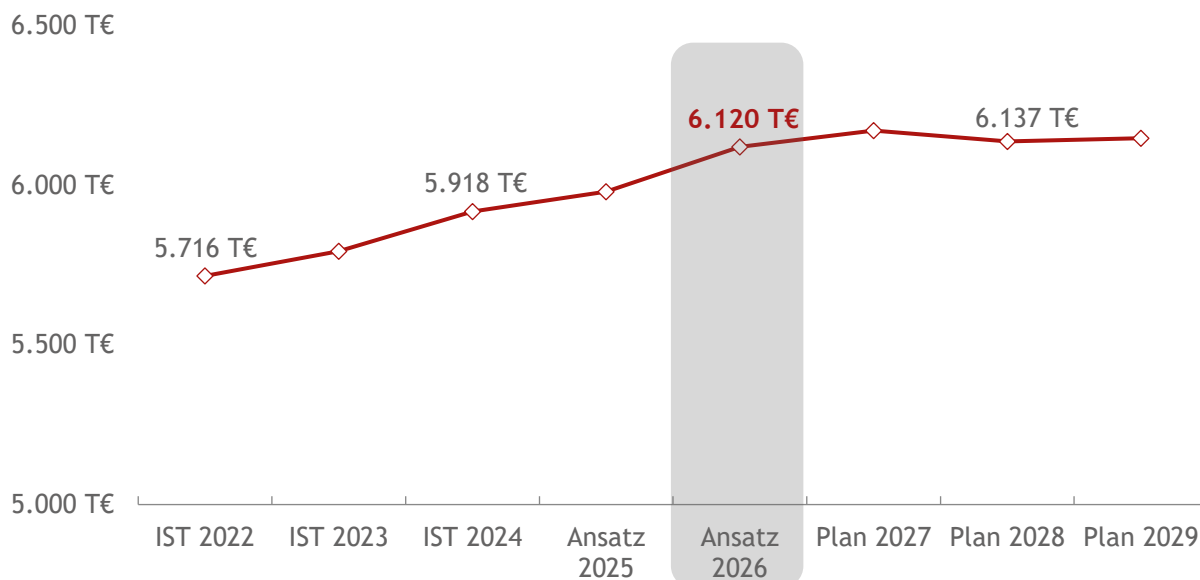


Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind hauptsächlich von buchhalterischen Positionen geprägt, wie der Auflösung und dem Abgang von Sonderposten sowie der Aktivierung von unentgeltlich erworbener Vermögensgegenstände. Darüber hinaus beinhaltet die Position Erträge aus dem Abgang von Gegenständen 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.

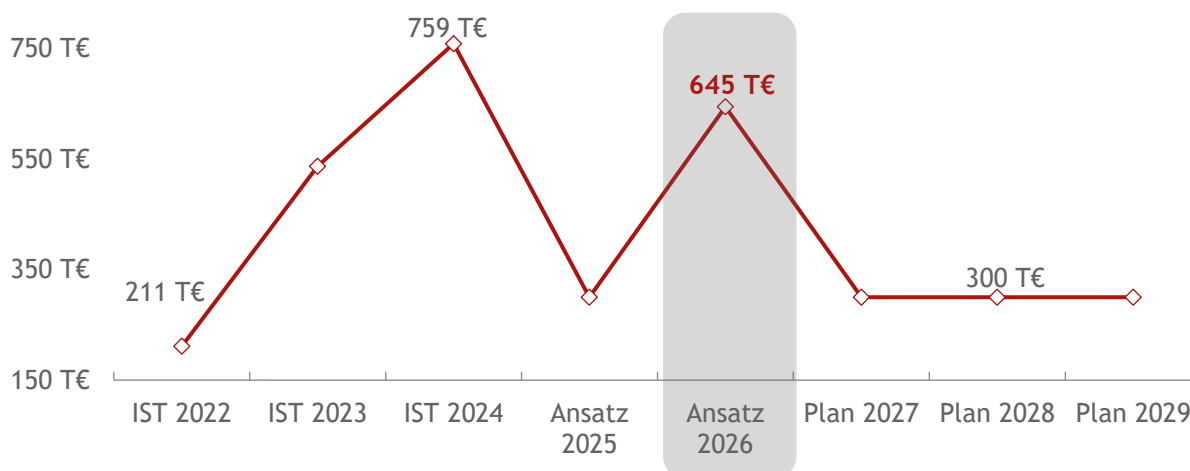


### Erträge aus der Auflösung von Sonderposten



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. 2024 waren die Mehrerträge auf die Ausbuchung von Ortsdurchfahrten innerhalb der Stadt Detmold zurückzuführen, die vorher in der Baulast des Eigenbetriebs waren. Aufgrund des Wechsels der Straßenbaulast der ehemaligen K 93,2 *Fromhausener Str.* sind analog zu den Anlagenwerten die Sonderposten in Höhe von 345 TEUR auszubuchen. Zu diesem Einmaleffekt finden sich auf Seite 7 unter dem Kapitel „1.5 Umstufungsverfahren“ nähere Informationen wieder.

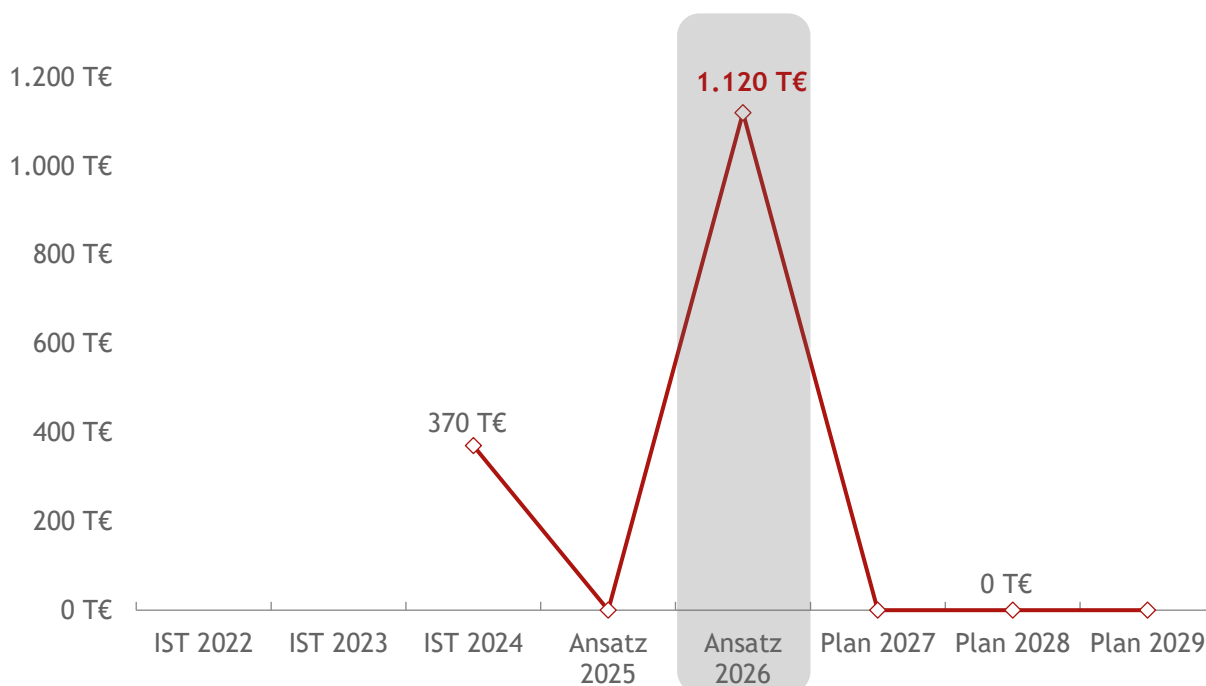
### Erträge aus dem Abgang von Sonderposten



Auch die **Erträge aus der Aktivierung unentgeltlich erworbener Vermögensgegenstände** sind rein buchhalterische Erträge. Diese entstehen, wenn Kommunen gem. StrWG NRW auf eigene Kosten Kreisstraßen umbauen müssen, um beispielsweise neue Gewerbegebiete verkehrssicher anbinden zu können. Die daraus resultierenden Baukosten sowie Ingenieurleistungen müssen aktiviert werden. So wurde im Jahr 2024 zum Anschluss einer neuen Feuerwache an die K 87,1 *Brokhauser Straße* auf Kosten der Stadt Detmold eine Linksabbiegespur gebaut. Darüber hinaus hat die Stadt Blomberg auf eigene Kosten an der K 73,8 *Feldohlentrup* zur verkehrssicheren Anbindung des Gewerbegebietes Westerholz eine neue Linksabbiegespur errichtet. Für das Jahr 2026 ist die Erschließung des Wohngebietes Südfeld von der Stadt Bad Salzuflen vorgesehen. In diesem Zuge wird an der K 4,7 *Lockhauser Straße* ein neuer Kreisverkehr errichtet und die dafür erbrachten Leistungen und Baukosten seitens der Stadt Bad Salzuflen als Ertrag beim Eigenbetrieb aktiviert. Für die Folgejahre ist derzeit keine weitere Maßnahme einer Kommune bekannt.

Auch die Eigentumsübertragung der Landesstraße L954,19 an den Eigenbetrieb im Rahmen des Umstufungsverfahrens kann vsl. in Höhe von 370 TEUR aktiviert werden. Detailliertere Ausführungen befinden sich in Kapitel „1.5 Umstufungsverfahren“ (Seite 7).

### Erträge aus der Aktivierung unentgeltl. erworb. VG



In den **Zinsen und ähnliche Erträgen** werden geringe Zinserträge erwartet, die sich wiederum auf dem Niveau des Vorjahres befinden.



## 2.2 Veränderungen der Aufwandspositionen

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 erhöhen sich die Gesamtaufwendungen voraussichtlich um rd. 1.027 TEUR. Die Hintergründe werden im Folgenden in den jeweiligen Positionen erläutert.

II. Aufwendungen	IST 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Veränderung 2025/2026
<b>Materialaufwendungen</b>	<b>2.661</b>	<b>2.492</b>	<b>2.650</b>	<b>159</b>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe	540	674	675	1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.121	1.818	1.976	158
<i>Unterhaltung/Instandh. Straßenerhaltungsvertrag</i>	1.602	952	994	42
<i>Unterhaltung/Instandh. Sonstige Dritte</i>	519	866	982	116
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>4.789</b>	<b>5.365</b>	<b>5.442</b>	<b>78</b>
Bezüge und Gehälter	3.705	4.170	4.204	34
Sozialabgaben	813	895	941	47
Altersvorsorge	271	300	297	-3
<b>Abschreibungen</b>	<b>9.628</b>	<b>9.892</b>	<b>10.202</b>	<b>310</b>
<b>Sonstige betr. Aufwendungen</b>	<b>1.834</b>	<b>1.382</b>	<b>1.927</b>	<b>545</b>
Verwaltungsbedarf	247	300	322	22
Instandsetzung	29	38	38	1
Sonstiger ordentlicher Aufwand	182	375	267	-107
<i>davon Aufw. zur Radverkehrsförderung</i>	31	204	79	-124
Aufwendungen aus dem Abgang AV	1.216	480	1.109	629
Aus-/Fortbildungskosten	34	56	55	-1
Mieten und Pachten	127	134	136	2
<b>Summe betr. Aufwendungen</b>	<b>18.912</b>	<b>19.129</b>	<b>20.221</b>	<b>1.092</b>
<b>Zinsen u. ähnl. Aufwendungen</b>	<b>343</b>	<b>395</b>	<b>330</b>	<b>-65</b>
<b>Steuern</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Gesamtaufwendungen</b>	<b>19.256</b>	<b>19.525</b>	<b>20.552</b>	<b>1.027</b>

Beträge in T€

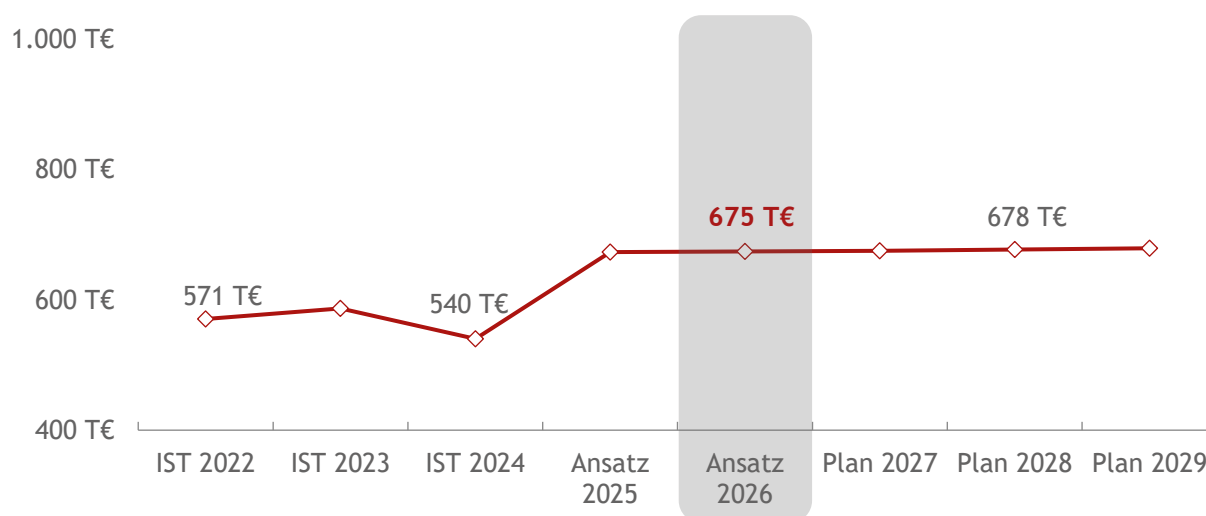
Innerhalb des **Materialaufwandes** wird zwischen den beiden Bereichen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Aufwendungen für bezogene Leistungen unterschieden.

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

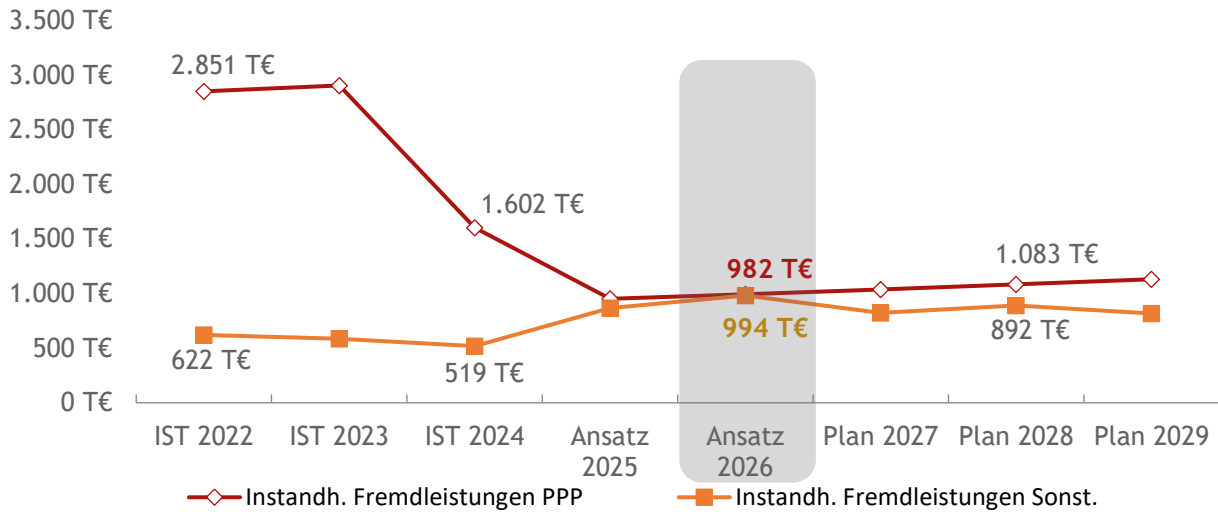


Den zweiten Block des Materialaufwandes bilden die **Aufwendungen für bezogene Leistungen**. Dabei wird zwischen Fremdleistungen PPP (Straßenerhaltungsvertrag) und Fremdleistungen von Sonstigen unterschieden.

Die Aufwendungen die aus dem Straßenerhaltungsvertrag resultieren, machen einen Anteil in Höhe von 982 TEUR aus und beinhalten Kosten für Instandsetzungsarbeiten an Kreisstraßen, Radwegen, Ingenieurbauwerken sowie an Entwässerungseinrichtungen. Nähere Erläuterungen hierzu befinden sich im Kapitel „1.4 Straßenerhaltungsvertrag“ (Seite 6).



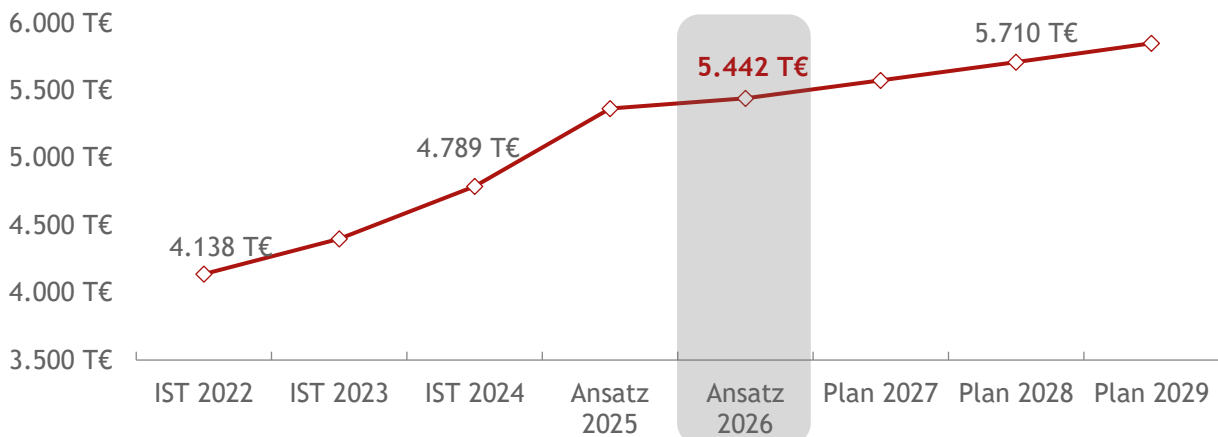
### Aufwendungen für bezogene Leistungen



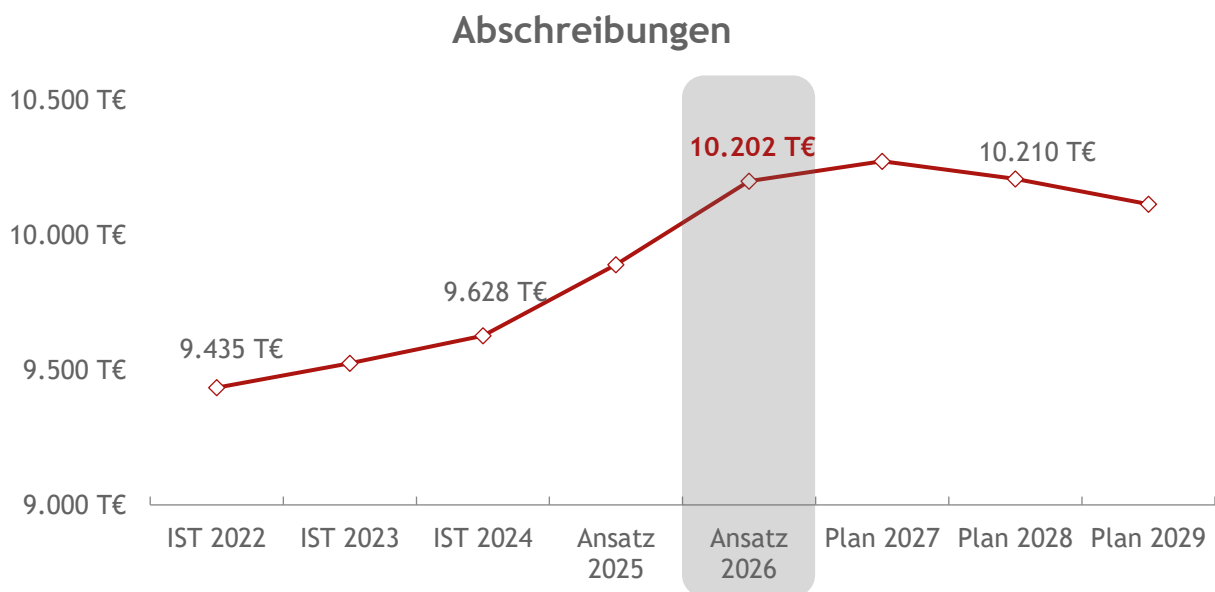
Unter den Fremdleistungen von Sonstigen fallen vor allem Entsorgungskosten für Bodenaushub, Bepflanzung sowie Schutzplanken und Fremdleistungen im Winterdienst und am Schiedersee. Die Steigerung im Jahr 2026 gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aufgrund von Kosten für einen vertieften Sicherheitsbericht für die Stauanlage am Schiedersee. Dieser ist alle 10 Jahre gesetzlich vorgeschrieben.

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 01.05.2026 in Höhe von 2,8 % ist in den Personalaufwendungen berücksichtigt und führt größtenteils zum Anstieg in diesem Bereich. Ergänzend kommt neben Stufenaufstiegen und Höhergruppierungen eine weitere Stelle im Bereich der Bauleitung hinzu. Weitere Informationen zum Personalbereich werden im Stellenplan erläutert.

### Personalaufwendungen



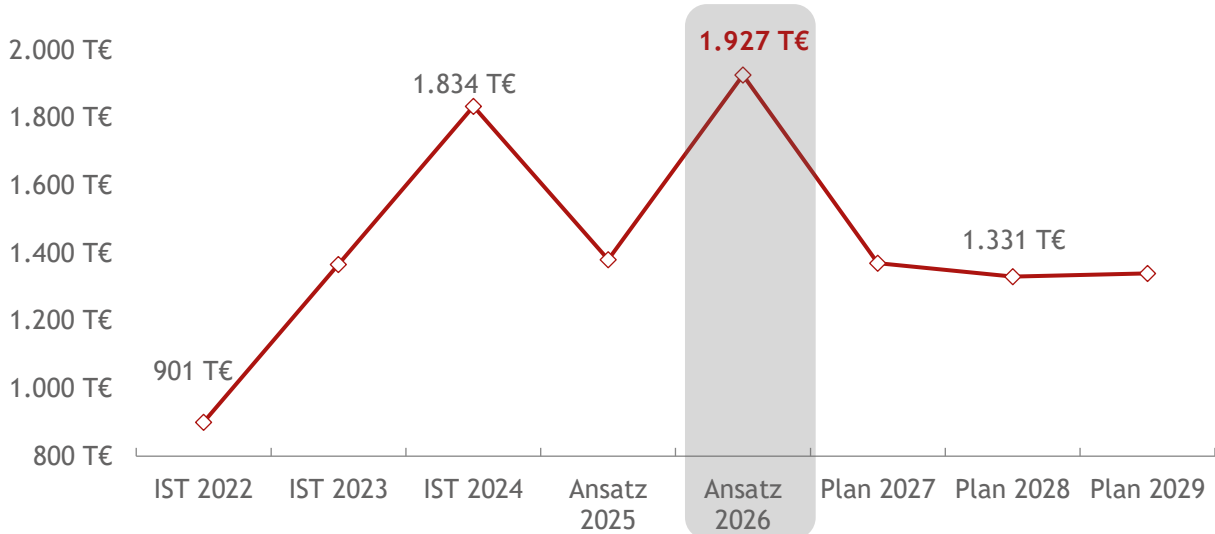
Die größte Aufwandsposition im Eigenbetrieb Straßen bilden die **Abschreibungen**. Sie stellen den Werteverzehr des Anlagevermögens dar, wovon das Infrastrukturvermögen in besonderem Maße betroffen ist. Unter Berücksichtigung des Jahresabschlusses 2024 sowie den Entwicklungen aus dem Jahr 2025 ist weiterhin 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. In den Folgejahren pendeln sich die Abschreibungen auf dem Niveau von diesem Jahr größtenteils ein.



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 aus dem Abgang von Anlagevermögen aufgrund des Wechsels der Straßenbaulast der ehemaligen K 93,2 in Horn-Bad Meinberg deutlich um 501 TEUR ansteigen. Die dazugehörigen Sonderposten stellen wiederum einen sonstigen betrieblichen Ertrag dar, sodass die Aufwendungen um rd. 345 TEUR kompensiert werden. Nähere Informationen sind auf Seite 7 unter dem Kapitel „1.5 Umstufungsverfahren“ zu finden.

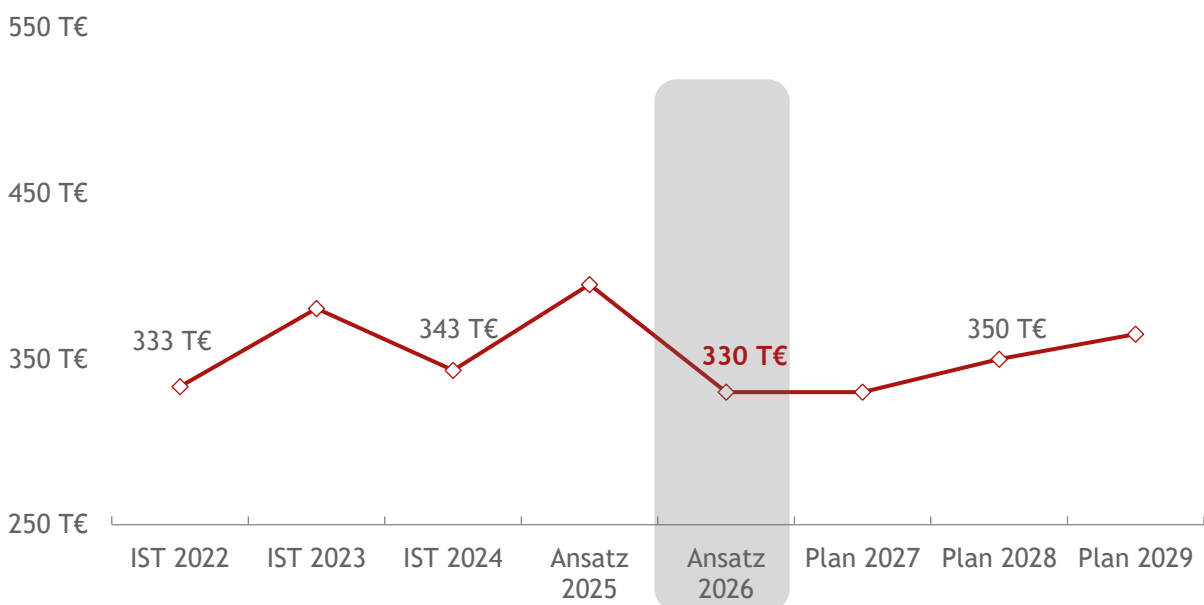


### Sonstige betriebliche Aufwendungen



Die **Zinsen und ähnlichen Aufwendungen** beinhalten die Zinsen für Darlehen des Eigenbetrieb Straßen. Im Jahr 2025 konnte die geplante Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 2,5 Mio. € eingespart werden. Dies war nicht erforderlich, da es zu Verschiebungen von mehreren Investitionsmaßnahmen aufgrund ausbleibender Förderzusagen seitens des Landes kam. Die Zinsaufwendungen verlaufen in den nächsten beiden Jahren auf gleichbleibenden Niveau, da keine Aufnahme von Neudarlehen notwendig ist. Ab dem Jahr 2028 werden voraussichtlich wieder Darlehen aufgenommen, sodass auch die Zinsaufwendungen steigen werden.

### Zinsaufwendungen



## 2.3 Entwicklung des Jahresergebnisses

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.

I. Erträge	IST 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Veränderung 2025/2026
Umsatzerlöse	331	354	293	-61
Erträge aus Transferleistungen	12.335	12.335	12.000	-335
Aktivierete Eigenleistungen	196	110	300	190
Sonstige betriebliche Erträge	7.114	6.460	7.956	1.496
<b>Summe betr. Erträge</b>	<b>19.976</b>	<b>19.259</b>	<b>20.549</b>	<b>1.290</b>
Zinsen u. ähnliche Erträge	30	8	8	0
<b>Gesamterträge</b>	<b>20.007</b>	<b>19.267</b>	<b>20.557</b>	<b>1.290</b>

II. Aufwendungen	IST 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Veränderung 2025/2026
Materialaufwendungen	2.661	2.492	2.650	159
Personalaufwendungen	4.789	5.365	5.442	78
Abschreibungen	9.628	9.892	10.202	310
Sonstige betr. Aufwendungen	1.834	1.382	1.927	545
<b>Summe betr. Aufwendungen</b>	<b>18.912</b>	<b>19.129</b>	<b>20.221</b>	<b>1.092</b>
Zinsen u. ähnl. Aufwendungen	343	395	330	-65
Steuern	1	1	1	0
<b>Gesamtaufwendungen</b>	<b>19.256</b>	<b>19.525</b>	<b>20.552</b>	<b>1.027</b>

<b>Jahresergebnis</b>	<b>750</b>	<b>-259</b>	<b>5</b>	<b>263</b>
-----------------------	------------	-------------	----------	------------

Beträge in T€

Das Jahresergebnis im Ansatz 2026 verbessert sich gegenüber der Planung aus dem Vorjahr um rund 263 TEUR. Diese deutliche Verbesserung ist im Wesentlichen auf die buchhalterischen Einmaleffekte in den sonstigen betrieblichen Erträgen zurückzuführen. Durch diese Einmaleffekte kann der Betriebskostenzuschuss des Kreises einmalig reduziert werden, was zu einer Entlastung und Verbesserung der Haushaltslage beim Kreis Lippe beiträgt.



### 3. Mittelfristige Ergebnisplanung

Erfolgsplan (GuV)	IST 2024	Ansatz 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
<b>I. Erträge</b>						
Umsatzerlöse	330.911	354.350	293.425	275.050	241.550	236.550
Benutzungsentgelte	40.832	32.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Miet- u. Pachtverträge	12.936	16.500	16.500	45.000	45.000	45.000
Kostenerstattungen	180.189	243.850	173.925	127.050	93.550	88.550
Erträge aus Schadensersatzleistungen	42.670	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000
Übrige Erträge	54.284	20.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Erlöse aus Transferleistungen	12.335.000	12.335.000	12.000.000	12.980.000	13.220.000	13.260.000
Aktiviere Eigenleistungen	196.241	110.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Sonstige betriebl. Erträge	7.114.105	6.459.500	<b>7.955.500</b>	<b>6.513.500</b>	<b>6.476.500</b>	<b>6.486.500</b>
Erträge aus der Auflösung von SoPo	5.917.607	5.980.000	6.120.000	6.171.000	6.137.000	6.147.000
Erträge aus Abgängen von SoPo	759.147	300.000	645.000	300.000	300.000	300.000
Erträge aus Personalangelegenheiten	45.331	114.500	37.500	22.500	19.500	19.500
Erträge aus der Aktivierung unentg. erworbener VG	370.470	0	1.120.000	0	0	0
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen	21.551	65.000	33.000	20.000	20.000	20.000
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>19.976.257</b>	<b>19.258.850</b>	<b>20.548.925</b>	<b>20.068.550</b>	<b>20.238.050</b>	<b>20.283.050</b>
<b>II. Aufwendungen</b>						
Materialaufwand	2.661.018	2.491.500	2.650.300	2.535.400	2.652.900	2.627.400
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe</b>	<b>540.393</b>	<b>673.500</b>	<b>674.500</b>	<b>675.800</b>	<b>677.700</b>	<b>679.600</b>
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen</b>	<b>2.120.625</b>	<b>1.818.000</b>	<b>1.975.800</b>	<b>1.859.600</b>	<b>1.975.200</b>	<b>1.947.800</b>
Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen PPP	1.601.942	952.000	993.800	1.037.600	1.083.200	1.130.800
Unterhaltung / Instandh. Fremdleistungen Sonstige	518.683	866.000	982.000	822.000	892.000	817.000
Personalaufwendungen	4.789.289	5.364.500	5.442.000	5.574.000	5.710.000	5.849.000
Bezüge und Gehälter	3.704.885	4.170.000	4.204.000	4.309.000	4.417.000	4.527.000
Sozialabgaben	813.125	894.500	941.000	963.000	985.000	1.008.000
Altersvorsorge	271.279	300.000	297.000	302.000	308.000	314.000
Abschreibungen	9.627.547	9.891.500	<b>10.201.500</b>	<b>10.275.500</b>	<b>10.209.500</b>	<b>10.116.500</b>
Immaterielle Vermögensgegenstände	10.643	18.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Sachanlagevermögen	9.616.904	9.873.500	10.181.500	10.255.500	10.189.500	10.096.500
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.834.476	1.381.500	1.926.830	1.370.830	1.330.830	1.340.830
Verwaltungsbedarf	246.893	300.000	322.000	322.000	322.000	322.000
Instandsetzung	29.350	37.500	38.000	30.000	30.000	30.000
Sonstiger ordentlicher Aufwand	181.597	374.500	267.330	337.830	277.830	267.830
Aufwendungen aus dem Abgang AV	1.215.736	480.000	1.109.000	500.000	520.000	540.000
Aus-/Fortbildungskosten	34.108	56.000	55.000	55.000	55.000	55.000
Mieten und Pachten	126.791	133.500	135.500	126.000	126.000	126.000
<b>Summe betriebl. Aufwendungen</b>	<b>18.912.330</b>	<b>19.129.000</b>	<b>20.220.630</b>	<b>19.755.730</b>	<b>19.903.230</b>	<b>19.933.730</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>1.063.927</b>	<b>129.850</b>	<b>328.295</b>	<b>312.820</b>	<b>334.820</b>	<b>349.320</b>
Zinsen und ähnliche Erträge	30.335	8.000	8.000	25.000	25.000	22.000
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	343.179	395.000	330.000	330.000	350.000	365.000
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>751.083</b>	<b>-257.150</b>	<b>6.295</b>	<b>7.820</b>	<b>9.820</b>	<b>6.320</b>
Sonstige Steuern	767	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
<b>Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag</b>	<b>750.315</b>	<b>-258.500</b>	<b>4.945</b>	<b>6.470</b>	<b>8.470</b>	<b>4.970</b>

## III. Vermögensplan

### 1. Übersicht der 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 2026 ist in diesem Bereich ein Investitionsvolumen von rd. 14,1 Mio. € geplant:

Investitionsplan	Ansatz 2026	Verpflichtungs- ermächtigungen
<b>1. Fördermaßnahmen Mehrjahresprogramm</b>	<b>5.450.745</b>	<b>7.524.162</b>
K 19,01 Ausbau OD Ohrsen	1.350.000	480.000
K 23,03 Rückbau OD; Lückenschluss GR u. Querungshilfe	600.000	600.000
K 57,01 Fortführung GR u. Anlage einer Querungshilfe	1.677.000	400.000
K 74,07,2 Anlage einer Querungshilfe	405.000	0
K 92,01 Anlage eines GR	1.150.000	0
Bepflanzungen für Fördermaßnahmen	110.000	0
Grunderwerb für Fördermaßnahmen	158.745	654.162
Weitere Baumaßnahmen Mehrjahresprogramm	0	5.390.000
<b>2. Straßenerhaltungsvertrag</b>	<b>3.975.200</b>	<b>0</b>
Investitionsanteil (80 %)	3.975.200	0
<b>3. Sonstige Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen</b>	<b>744.000</b>	<b>569.100</b>
Grunderwerbskosten	16.000	0
Externe Ingenieurleistungen	513.000	569.100
Kosten für sonstige Baumaßnahmen	65.000	0
Markierungen für Sanierungsmaßnahmen	50.000	0
Übernahme phenolhaltiges Material	100.000	0
<b>4. Investitionen Betriebsdienst</b>	<b>3.875.000</b>	<b>0</b>
Baukosten Bauhof Westerholz	3.500.000	0
Fahrzeuge und Maschinen	375.000	0
<b>5. Sonstige Investitionen</b>	<b>52.000</b>	<b>0</b>
Ausstattungsgegenstände	12.000	0
Erwerb von Software	40.000	0
<b>Gesamtsumme</b>	<b>14.096.945</b>	<b>8.093.262</b>



Die zentrale Aufgabe des Eigenbetriebs Straßen ist der Erhalt und Ausbau der Kreisstraßeninfrastruktur in Lippe mit seinem 435 km Straßen- und 130 km Geh-/Radwegenetz sowie dem Hochwasserschutz im Rahmen des Schiedersees.

Das gesamte Infrastrukturvermögen, welches im Wesentlichen das Straßennetz sowie den Schiedersee beinhaltet, hatte zum 31.12.2024 einen Wert von ca. 169 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.

## 1.1 Fördermaßnahmen Mehrjahresprogramm

Die nachfolgenden Baumaßnahmen sind Bestandteil des politisch beschlossenen Mehrjahresprogramms für Kreisstraßen in Lippe (Vorlagen-Nr. 109/2024; letzte Fortschreibung am 07.10.2024).

### Ausbau der Ortsdurchfahrt Ohrsen

#### Ohrser Straße in Lage

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 mitzubedenken. 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

#### K 19,1 - OD Ohrsen

- Baukosten: 1.830.000 €
- Anteil 2026: 1.350.000 €
- Förderung: 75 %
- Beginn: Frühjahr / Sommer 2026
- Bauende: Winter 2026 / Frühjahr 2027



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.

Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Förderprogramms für den kommunalen Straßenbau gestellt. Im Dezember 2025 erfolgte der Zuwendungsbescheid mit einem Fördersatz von 75 % der Baukosten, so dass der Baubeginn im Frühjahr/Sommer 2026 geplant ist.

### Neubau eines Geh- und Radwegs

Heeper Straße in Bad Salzuflen / OT Kusenbaum

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.

#### K 23,3

- Baukosten: 1.200.000 €
- Anteil 2026: 600.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: frühestens Sommer 2026
- Bauende: Ende 2027

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 Förderprogrammes des kommunalen Straßenbaus gestellt, was voraussichtlich einen Fördersatz von 75 % beinhalten würde. Auf Grund der im Juni 2025 erhaltenen Mitteilung der Nichtaufnahme in das Förderprogramm, ist die Maßnahmenrealisierung zunächst zeitlich unklar. Sofern dann ein positiver Bescheid zu dieser Maßnahme folgt, ist der Baubeginn für August 2026 geplant.



### Neubau eines Geh- und Radwegs Hummerbrucher Straße zw. Alverdissen und Hummerbruch

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.

Für den Neubau des Geh- und Radwegs und den Bau der drei Fahrbahnteiler wurde ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt. Der Zuwendungsbescheid erfolgte im September 2025 mit einem Fördersatz von 95 % der Baukosten. Der Baubeginn ist im Frühjahr 2026 geplant.

#### K 57,1

- Baukosten: 2.077.000 €
- Anteil 2026: 1.677.000 €
- Förderung: 95 %
- Beginn: Frühjahr 2026
- Bauende: Winter 2026

### Neubau einer Querungshilfe Blomberger Straße zw. Blomberg und Schieder

Die Strecke an der K 74 ist Bestandteil im Radnetz OWL und hat daher eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

Der bestehende Geh-/Radweg auf der rechten Seite von Blomberg kommend endet kurz hinter der Einmündung der Stadtstraße *Blomberger Straße*. Ab hier verläuft er bis Schieder auf der linken Seite weiter. Die vorhandenen Sichten zum Queren sind allerdings nicht ausreichend, eine sichere Querungsstelle ist in diesem Bereich nicht vorhanden.

Die Planung sieht die Anlage einer 2,50 m breiten und 6,00 m langen Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr vor. Im Rahmen der Anlage dieses Fahrbahnteilers wird der Einmündungsbereich der Stadtstraße den aktuellen technischen Regelwerken entsprechend mit Linksabbiegestreifen in der Kreisstraße umgebaut. Dadurch ergibt sich eine Sperrfläche in der Rückverziehung, welche für die Errichtung der Querungshilfe genutzt werden kann. Zur Herstellung dieser Anlagen ist auf der ca. 175 m langen Baustrecke eine Aufweitung zur linken Fahrbahnseite und damit eine einhergehende Verschiebung des Geh-/Radweges geplant.

Anpassungen des vorhandenen Straßenseitengrabens, Verlängerung des vorhandenen Durchlasses, sowie die Verlängerung der Längsverrohrung sind zur weiteren Sicherstellung der Oberflächenentwässerung ebenfalls Bestandteil dieser Maßnahme.

#### K 74,7.2

- Baukosten: 405.000 €
- Förderung: mind. 75 %
- Beginn: frühestens Sommer 2026
- Bauende: Winter 2026

Für die geplante Maßnahme wurde Ende Mai 2025 ein Förderantrag auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt, welcher einen Fördersatz von voraussichtlich 75 % beinhalten würde. Eine Mitteilung über die Bewilligung der Fördermaßnahme wird für das zweite Quartal 2026 erwartet. Sofern diese positiv ausfällt, ist der Baubeginn für Sommer/Herbst 2026 geplant.

### Neubau eines Geh- und Radwegs

#### Bad Meinberger Straße zw. Fissenknick und Niederschönhagen

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.

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 Hauptroutenverbindung Detmold - Blomberg des Radnetzes OWL angebunden.

Für den Neubau des Geh- und Radwegs werden Fördermittel auf Grundlage des Sonderprogramms „Stadt und Land“ eingesetzt. Der Baubeginn fand im Sommer 2025 statt, die Fertigstellung ist im Sommer 2026 geplant.

**K 92,1**

- Baukosten: 2.540.000 €
- Anteil 2026: 1.150.000 €
- Förderung: 95 %
- Beginn: Juli 2025
- Bauende: Juli 2026

### Weitere Maßnahmen aus dem Mehrjahresprogramm

Mit dem Kreistagsbeschluss vom 08.06.2015 wurde der Eigenbetrieb Straßen beauftragt, ein Mehrjahresprogramm für Kreisstraßen in Lippe aufzustellen. Anhand von objektiven Kriterien wie beispielweise die Verkehrssicherheit und Nutzungsqualitäten wurde das Mehrjahresprogramm für Kreisstraßen in Lippe entwickelt und stetig fortgeschrieben. Die letzte Fortschreibung wurde im Kreistag am 07.10.2024 beschlossen (Vorlagen-Nr. 109/2024) und beinhaltete insgesamt 16 Fördermaßnahmen - inklusive der zuvor beschriebenen Maßnahmen - bis zum Jahr 2028. Aufgrund des politischen Beschlusses befinden sich in der Investitionsliste die dazu notwendigen Verpflichtungsermächtigungen für die Maßnahmen des kommenden Jahres. Nähere Informationen finden Sie unter dem Kapitel „2.1 Vermögensplan“ (Seite 28).



## 1.2 Straßenerhaltungsvertrag Lippe

Aufgrund der Komplexität des Straßenerhaltungsvertrages befinden sich ausführliche Erläuterungen unter dem Kapitel „1.4 Straßenerhaltungsvertrag“ (Seite 6).

## 1.3 Sonstige Kosten im Rahmen von Baumaßnahmen

Diese Kosten setzen sich neben Grunderwerbs- und Planungskosten für künftige 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 des umfassenden Mehrjahresprogramms können die laufenden und geplanten Baumaßnahmen immer weniger alleinig durch eigene Ingenieure geplant und begleitet werden. Dies führt zur Erhöhung der Kosten für die Beauftragung externer Ingenieurbüros.

## 1.4 Investitionen Betriebsdienst

### Neubau Bauhof Westerholz

Das Neubauprojekt Bauhof „Westerholz“ wird in 2026 weiter voran gebracht. Auf Grundlage einer betriebsinternen Aufgaben- und Strukturanalyse wurde die Reorganisation des Betriebsdienstes mit der Zusammenlegung der Standorte Wilbasen, Extertal und Lügde politisch beschlossen (Vorlagen-Nr. 013.1/2023).

Der Baustart erfolgte im Mai diesen Jahres. Aktuell ist mit einer Fertigstellung im Sommer 2026 zu rechnen. Die Baukosten belaufen sich auf insgesamt 4.950 TEUR. Von dieser Summe sind bereits rd. 1.450 TEUR abgeflossen, sodass folglich mit weiteren Investitionskosten in Höhe von 3.500 TEUR für das Jahr 2026 zu rechnen ist.

Die Baumaßnahme ist weiterhin im vorgesehenem Zeitplan von rund einem Jahr Bauzeit, sodass künftig am Standort „Westerholz“ ein attraktiver Standort mit sozialen, ökonomischen und ökologischen Effekten für rd. 22 Mitarbeitende ab Sommer 2026 entsteht.

### BAUHOF WESTERHOLZ

- Baukosten: 4.950.000 €
- Anteil 2026: 3.500.000 €
- Beginn: Mai 2025
- Bauende: Sommer 2026

### Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen

Insgesamt sind für das Jahr 2026 Ausgaben für Fahrzeuge und Maschinen in Höhe von rd. 375 TEUR eingeplant, die sich auf Ersatzbeschaffungen für abgängige Fahrzeuge beziehen. Hierzu zählen u.a. ein Unimog sowie ein Elektro-Kolonnenwagen mit Doppelkabine und Pritsche.



## 1.5 Sonstige Investitionen

Der Bereich sonstige Investitionen beinhaltet Kleinstinvestitionen in die Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie EDV. Im Betriebsdienst steht im Zuge der Digitalisierung die Umstellung der Bauhofssoftware bevor. Hierfür werden einmalige Beschaffungskosten in Höhe von rd. 35 TEUR fällig.

## 2. Finanzierung der Investitionsmaßnahmen

Zur Deckung der vorgenannten Investitionen werden verschiedene Finanzierungen genutzt. Ein Teil der Investitionen kann aus Eigenmitteln finanziert werden. 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. Die wesentlichsten Veränderungen werden im Folgenden näher erläutert.

### 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. Darüber hinaus sind auch aus dem Erfolgsplan des Vorjahres erübrigte Mittel eingeflossen (Cashflow des Vorjahres).

### Kredite

Für die Vorhaben in 2026 besteht aufgrund der auskömmlichen Mittel kein Kreditbedarf.

### 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. Hier ist für die Investitionsmaßnahmen des Eigenbetrieb Straßen mit einem Anteil von rd. 4 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 verändert sich dieser nicht, sodass weiterhin 3,84 Mio. € fließen werden.



## 2.1 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. Für Auszahlungen in künftigen Haushaltsjahren werden Verpflichtungsermächtigung (VE) ausgewiesen.

Vermögensplan 2026:	2024	2025	2026	
<b>Einnahmen</b>				
Eigenfinanzierung	1.981.262	3.413.600	7.301.945	
Spenden	0	0	0	
Kreditaufnahmen	1.800.000	2.500.000	0	
Zuschuss Dritter	1.270.000	3.800.000	4.000.000	
Zuschuss Kreis Lippe	3.911.000	3.840.000	3.840.000	
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>8.962.262</b>	<b>13.553.600</b>	<b>15.141.945</b>	
<b>Ausgaben</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>VE</b>
<b>I. Investitionen</b>				
Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur	5.987.262	6.735.100	10.042.945	8.093.262
Technische Anlagen, Maschinen	1.842.500	196.000	375.000	0
Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände	32.500	27.500	52.000	0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	5.500.000	3.627.000	0
Sonstiges	0	0	0	0
<b>Zwischensumme</b>	<b>7.862.262</b>	<b>12.458.600</b>	<b>14.096.945</b>	<b>8.093.262</b>
<b>II. Ordentliche Tilgungen</b>				
Kredite ab 2008	1.100.000	1.095.000	1.045.000	0
<b>Zwischensumme</b>	<b>1.100.000</b>	<b>1.095.000</b>	<b>1.045.000</b>	<b>0</b>
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>8.962.262</b>	<b>13.553.600</b>	<b>15.141.945</b>	<b>8.093.262</b>

Übersicht über die aus Verpflichtungsermächtigungen voraussichtlich fällig werden-  
den Auszahlungen:

Verpflichtungsermächtigungen 2026:	Gesamt	2027	2028	2029
<b>Investitionen</b>				
<b>Fördermaßnahmen Mehrjahresprogramm</b>	<b>7.524.162</b>	<b>5.352.262</b>	<b>1.861.100</b>	<b>310.800</b>
<i>K19,01 Ausbau OD Ohrsen</i>	<i>480.000</i>	<i>480.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>K23,03 Rückbau OD; Lückenschluss GR</i>	<i>600.000</i>	<i>600.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>K57,01 Fortführung GR</i>	<i>400.000</i>	<i>400.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>K74,07,2 Anlage einer Querungshilfe</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>K92,01 Fortführung GR</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Grunderwerb für Fördermaßnahmen</i>	<i>654.162</i>	<i>382.262</i>	<i>211.100</i>	<i>60.800</i>
<i>Weitere Fördermaßnahmen Mehrjahresprogramm</i>	<i>5.390.000</i>	<i>3.490.000</i>	<i>1.650.000</i>	<i>250.000</i>
<b>Sonstige Kosten i.R.v. Baumaßnahmen</b>	<b>569.100</b>	<b>358.500</b>	<b>162.000</b>	<b>48.600</b>
<b>Summe</b>	<b>8.093.262</b>	<b>5.710.762</b>	<b>2.023.100</b>	<b>359.400</b>

## 2.2 Mittelfristige Finanzplanung

Die mittelfristige Finanzplanung stellt eine Fortschreibung des Vermögensplans dar. Diese 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 2026 kann die Investitionssumme relativ genau geplant werden. Für die Jahre ab 2027 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 2026:	2026	2027	2028	2029
<b>Einnahmen</b>				
Eigenfinanzierung	7.301.945	4.081.162	4.101.300	3.803.400
Spenden	0	0	0	0
Kreditaufnahmen	0	1.300.000	1.400.000	700.000
Zuschuss Dritter	4.000.000	3.100.000	3.000.000	3.000.000
Zuschuss Kreis Lippe	3.840.000	3.840.000	3.840.000	3.840.000
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>15.141.945</b>	<b>12.321.162</b>	<b>12.341.300</b>	<b>11.343.400</b>
<b>Ausgaben</b>				
<b>I. Investitionen</b>				
Grundstücke, Gebäude, Infrastruktur	10.042.945	7.586.162	8.596.300	8.608.400
Technische Anlagen u. Maschinen	375.000	300.000	300.000	300.000
Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände	52.000	35.000	35.000	35.000
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.627.000	3.340.000	2.300.000	1.250.000
Sonstiges	0	0	0	0
<b>Zwischensumme</b>	<b>14.096.945</b>	<b>11.261.162</b>	<b>11.231.300</b>	<b>10.193.400</b>
<b>II. Ordentliche Tilgungen</b>				
Kredite ab 2008	1.045.000	1.060.000	1.110.000	1.150.000
<b>Zwischensumme</b>	<b>1.045.000</b>	<b>1.060.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>1.150.000</b>
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>15.141.945</b>	<b>12.321.162</b>	<b>12.341.300</b>	<b>11.343.400</b>



## IV. Stellenplan

Entgelt-/ Besoldungsgruppe	Zahl der Stellen 2025	Zahl der tatsächlich besetzten Stellen am 30.06.2025	Zahl der Stellen 2026	Vermerke
<b>I. Beamte (nachrichtlich)</b>				
A 14	0	0	0	
A 13 hD	0	0	0	
A 13 gD	0	0	0	
A 12	2	2	3	
A 11	1	0,8	0	
A 10	1	0	1	
A 9 mD	0	1	0	
A 8	0	0	0	
<b>Summe I</b>	<b>4</b>	<b>3,8</b>	<b>4</b>	
<b>II. TVöD Beschäftigte</b>				
EG 15	1	1	1	
EG 14	1	1	1	
EG 13	2	1	2	
EG 12	5	3	5	
EG 11	3,51	3,51	4,51	1 x EG 11 kw
EG 10	2	2	2	
EG 9 c	1	1	1	
EG 9 b	5	2,77	5	
EG 9 a	1	1,64	1,64	
EG 8	0,64	0	0	
EG 7	0	0	0	
EG 6	39	39,87	39	zzgl. 2 Beschäftigte bis 603€-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	
<b>Summe II</b>	<b>62,15</b>	<b>57,79</b>	<b>63,15</b>	
<b>Summe I - II</b>	<b>66,15</b>	<b>61,59</b>	<b>67,15</b>	
<b>III. Auszubildende</b>				
Duales Studium B.Eng.	3	2	2	
Straßenwärter/in	3	2	3	
Landmaschinenmechatroniker/in	1	1	1	
<b>Summe III</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	
<b>Summe I - III</b>	<b>73,15</b>	<b>66,59</b>	<b>73,15</b>	



Der Eigenbetrieb Straßen konnte zum Stichtag 30.06.2025 insgesamt 61,59 Stellen von geplanten 66,15 Stellen mit Beamten und tariflich Beschäftigten besetzen. Darüber hinaus waren zum Stichtag fünf Stellen mit Auszubildenden und dualen Studenten besetzt.

Im Jahr 2025 ergaben sich einige personelle Veränderungen beim Eigenbetrieb Straßen.

Im Zuge der steigenden Anforderungen an bauliche Erhaltungsmaßnahmen der Straßeninfrastruktur musste der Eigenbetrieb Straßen in 2025 drei Stellen neu besetzen. Zudem war die Fachgebietsleitungsstelle im Fachgebiet „Planung, Bau und Erhaltung“ vakant. Erfreulicherweise konnten drei der vier Stellen - teils nach mehrfachen Ausschreibungen - im Laufe des Jahres besetzt werden. Im Bereich der Erhaltungsmaßnahmen handelte es sich um eine Ingenieursstelle im Bereich der Bauleitung sowie eine Technikerstelle zur Bauüberwachung von Baumaßnahmen. Lediglich die Ingenieursstelle im Bereich der Planung ist noch vakant. Viele Formen der Personalbeschaffung wurden bereits ohne Erfolg bedient, sodass nun ein „Headhunter“ für die Suche beauftragt wird.

Für das Jahr 2026 wird eine neue Stelle im Bereich der Bauleitung von Fördermaßnahmen geschaffen. Diese Stelle wird durch den dualen Studenten (Bachelor of Engineering) intern besetzt, welcher zu Beginn des Jahres das duale Studium abschließen wird. Diese Stelle gilt als sogenannte KW-Stelle, die schon als Vorgriff für den altersbedingten Austritt des derzeitigen Bauleiters erfolgen wird. Somit kann hier vom Wissensmanagement profitiert werden.

Darüber hinaus fingen insgesamt vier Nachwuchskräfte Mitte August 2025 ihre Ausbildung zum Straßenwärter sowie das duale Studium zum Bachelor of Engineering an. Erstmals wurden im Bereich des dualen Studiums gleich drei Nachwuchskräfte für die gesamte Kreisverwaltung eingestellt. Nach dem ersten Hochschuljahr sowie den Praxisphasen innerhalb der Kreisverwaltung werden die drei dualen Studenten voraussichtlich Ende 2026 fest einem Fachbereich zugeordnet. Demzufolge ist lediglich eine Stelle zunächst im Stellenplan aufgeführt. Für das Jahr 2026 wird der EB Straßen erneut eine Ausbildung zum Straßenwärter anbieten.

