



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Landtag
Nordrhein-Westfalen
17. Wahlperiode

**Vorlage
17/5543**

alle Abg.

August 2021

Seite 1 von 1

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

I.1

Telefon 0211 3843-1264

**Beratungen zum Haushaltsplanentwurf 2022
Erläuterungsband zum Haushaltsplanentwurf des Einzelplans 09**

Anlagen: 50 Exemplare

Sehr geehrter Herr Präsident,

für die Beratungen des Haushaltsplanentwurfs für das Jahr 2022 im

- Verkehrsausschuss
- Haushalts- und Finanzausschuss

sowie zur Unterrichtung der Fraktionen, der Landtagsverwaltung und des Archives übersende ich Ihnen fristgerecht 50 Exemplare des Erläuterungsbandes zum Entwurf des Einzelplans 09.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732



Erläuterungen zum Haushaltsplan 2022 für den
Einzelplan 09.

	Kapitel	Seite
A. Eckpunkte des Einzelplans 09		
1.1 Einführung und Eckwerte		3
1.2 Grafische Übersicht des Einzelplans 09 nach Aufgabenbereichen		9
B. Sach- und Investitionshaushalt		
1. Verwaltungskapitel		
1.1 Ministerium	09 010	13
1.2 Allgemeine Bewilligungen	09 020	17
2. Verkehr		
2.1 Allgemeine Bewilligungen	09 100	18
2.2 Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs	09 110	19
2.3 Luftfahrt	09 120	31
2.4 Schifffahrt	09 130	37
2.5 Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau	09 140	39
2.6 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	09 150	46
2.7 Angelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung	09 160	50
C. Personalhaushalt		
1. Ministerium für Verkehr	09 010	57
2. Erledigung von Aufgaben nach dem ÖPNVG NRW durch kommunale Stellen	09 111	60
3. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	09 150	61
4. Versorgung der Beamten und Hinterbliebenen des Epl. 09	09 900	64
D. Abkürzungsverzeichnis		65

A. Eckpunkte des Einzelplans 09

1.1 Einführung und Eckwerte

Bei all den Herausforderungen, vor die uns die Covid-19-Pandemie stellt, haben Krisen das Potenzial, Innovationen und einen Technologiehochlauf zu beschleunigen. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen geht mit dem neuen Haushalt 2022 die Schritte, die unser Land erfolgreich in ein Modernisierungsjahrzehnt führen. Die Mobilität der Zukunft ist digital, vernetzt und immer öfter auch automatisiert. Zu guter Mobilität gehören eine leistungsfähige Infrastruktur ebenso wie zuverlässige öffentliche Verkehre und innovative Mobilitätsangebote. Die Landesregierung investiert deshalb auch im Haushalt 2022 weiter Rekordsummen in die Infrastrukturen aller Verkehrsträger, für ein besseres Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für die Mobilität der Zukunft. So schaffen wir bessere, sicherere und sauberere Mobilität in Nordrhein-Westfalen, die alltagstauglich ist für alle Menschen in Stadt und Land.

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

Eine moderne Verkehrspolitik ist der beste Klimaschutz. Deutschland hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Auch deshalb treibt Nordrhein-Westfalen den Ausbau von komfortablen und sicheren Radwegen voran. Wir denken Radwege als regionales Radwegenetz im ganzen Land, weil mit Pedelecs und E-Bikes auch längere Strecken bequem bewältigt und zurückgelegt werden können und Radfahren auch in bewegter Topographie erleichtert wird.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz wurde im Juni 2021 in den Landtag eingebracht. Damit wird Nordrhein-Westfalen das erste deutsche Flächenland, in dem die Förderung des Rad- und Fußverkehrs Gesetzeskraft erlangt. Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz werden Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern. Ziel ist die Erreichung eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent am Modal Split der Verkehrswege.

Dafür fließen weiterhin Rekordsummen in den Ausbau von Radwegen. Zur weiteren Förderung und Ausweitung des Rad- und Fußverkehrs werden die Mittel von 54,5 Millionen Euro im Jahr 2021 auf gut 102 Millionen Euro im Jahr 2022 nahezu verdoppelt, insbesondere für Maßnahmen der Nahmobilität sowie für Radwege an Landesstraßen. Das Land stellt zudem für Maßnahmen aus dem neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz im Haushalt 2022 insgesamt 40 Millionen Euro bereit, das ist ein Plus von knapp 30 Millionen Euro.

Die Landesregierung will damit die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs weiter steigern. Für Investitionen in den Bau, den Grunderwerb und die Erhaltung von Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes stehen im kommenden Jahr 10 Millionen Euro zur Verfügung; dies sind nochmal 2,5 Millionen Euro mehr als in 2021. Für Investitionen der Kommunen in Radschnellwege stehen weitere 18 Millionen Euro und damit 13,5 Millionen Euro mehr als im Vorjahr zur Verfügung. Für die Planung und die Unterhaltung sind im nächsten Jahr 2 Millionen Euro für die Gemeinden und Gemeindeverbände vorgesehen.

Gut 19,6 Millionen Euro sind für das kommunale Programm zur Förderung weiterer Projekte der Nahmobilität eingeplant. Der Ansatz wurde um 2,5 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Mit dem Geld werden unter anderem Geh- und Radwege sowie Fahrradabstellanlagen gefördert.

Für den Radwegebau an Landesstraßen sind außerdem weitere 30 Millionen Euro eingeplant. Dies entspricht einer Ansatzerhöhung um 12,6 Millionen Euro.

Auf Grundlage der zurzeit laufenden Landesverkehrsuntersuchung mit der Aufstellung des Landesverkehrsmodells soll auf Basis der daraus gewonnenen Daten eine Potenzialanalyse für Hauptachsen des Radverkehrs als Voraussetzung für die Definition eines Radvorrangnetzes beziehungsweise eines Bedarfsplanes für Radschnellverbindungen des Landes erstellt werden. Dafür sind im Haushalt 2022 als neuer Ansatz 200.000 Euro vorgesehen.

Die Förderung von Gemeinden und Institutionen, wie etwa der Landesverkehrswacht, für Maßnahmen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung und zur Ausrichtung von Verkehrssicherheitstagen wird kontinuierlich fortgesetzt.

Neue Formen der Mobilität/Digitalisierung

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat die Verantwortung angenommen, die Weichen der Verkehrspolitik für die nächste Generation neu zu stellen. Pragmatische Politik der Mitte denkt die alltägliche Mobilität der Menschen in Stadt und Land weiter. Digitalisierung und Vernetzung geben uns die Chance, Mobilität besser, sicherer und sauberer zu machen. Nordrhein-Westfalen ist bereits heute Vorreiter bei vielen Innovationen der Mobilität der Zukunft. Wir fördern die Erforschung und Entwicklung aller Verkehrsträger. Seit 2019 stellt die Landesregierung Mittel für die Mobilität der Zukunft zur Verfügung. Im Haushalt 2022 werden diese Mittel um 5,4 Millionen Euro auf insgesamt 25,9 Millionen Euro angehoben.

Automatisiertes Fahren bietet große Chancen, Mobilität besser und sicherer zu machen. In Nordrhein-Westfalen werden automatisierte Fahrzeuge nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene, im Wasser und künftig in der Luft getestet. Unser Ziel ist es, dass Mobilität der Zukunft in Nordrhein-Westfalen in vielen Bereichen schnell erlebbar wird.

Zur Erforschung des autonomen Schienenverkehrs fördert die Landesregierung das Projekt „Brain Train“ zwischen Jülich und Aachen auch im Haushalt 2022 mit 2,5 Millionen Euro.

Sowohl in den Ballungsräumen als auch in ländlichen Regionen sollen neue Formen der Mobilität erprobt und etabliert werden. Mit Landeswettbewerben fördert das Ministerium für Verkehr die besten Ideen und Vorhaben für einen modernen innovativen ÖPNV. Für diesen Teilbereich der ÖPNV-Offensive sind bis 2031 insgesamt 120 Millionen Euro eingeplant. In einem ersten Wettbewerb für die Jahre 2020 bis 2023 wird der ländliche Raum in den Fokus genommen. Im Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ werden innovative Konzepte gefördert, die Mobilität

in Innenstädten, Nebenzentren und Wohnquartieren besser machen. Für die Umsetzung des Wettbewerbs hat das Ministerium für Verkehr insgesamt bis zu 100 Millionen Euro vorgesehen.

Strukturwandel

Das Rheinische Revier ist eine leistungsstarke Industrieregion. Ziel der Landesregierung ist es, das Rheinische Revier verkehrstechnisch noch besser zu erschließen. Nur mit einer guten Anbindung und leistungsfähigen Mobilität kann ein erfolgreicher Strukturwandel gelingen. Zu guter Mobilität im Rheinischen Revier gehört ein direkter Anschluss an das Oberzentrum Köln.

Dem Projekt „Westspange“ kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Der Bau der Westspange sorgt im gesamten nordrhein-westfälischen Schienennetz für eine zuverlässige Anbindung des Rheinischen Reviers an das Oberzentrum Köln. Der Bund hat sich bereit erklärt, 75 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten der Westspange aus Bundesmitteln zu finanzieren. Die übrigen 25 Prozent übernimmt das Land, wofür bis zu 900 Millionen Euro eingeplant sind. Diese 900 Millionen Euro sichert die Landesregierung mit dem Haushaltsgesetz 2022. Diese Summe wird voraussichtlich erst ab 2025 abgerufen werden.

ÖPNV-Offensive - Bahnland Nordrhein-Westfalen

Deutschland hat sich ambitionierte Klimaziele gesetzt. Deswegen muss Deutschland wieder Bahnland werden. Damit mehr Reisende vom Auto auf die Schiene umsteigen, machen wir den ÖPNV einfacher zugänglich, leistungsstärker, verlässlicher, flexibler, vernetzter und innovativer. Im Haushalt 2022 sind daher mehr Mittel für den Aufbau eines Planungsvorrats vorgesehen, mit dem künftig noch mehr GVFG-Bundesmittel abgerufen werden sollen. Das Land investiert zudem weiter in Barrierefreiheit, die grundhafte Erneuerung der Stadt- und Straßenbahnsysteme, in Schnellbusse, On-Demand-Verkehre und die Erprobung autonomen Fahrens auf der Schiene. Zur Verlagerung von mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene wird außerdem der Etat für die NE-Bahn-Förderung erhöht.

Rekordinvestitionen in unser Straßennetz

Die Kosten der Mobilität sind auch eine soziale Frage der kommenden Jahrzehnte – gerade in einem Flächenland wie Nordrhein-Westfalen. Gute Mobilität ist Standortfaktor und sichert Wohlstand, soziale Sicherheit und Teilhabe. Zu guter Mobilität gehört auch eine leistungsfähige und gut ausgebaute Straßeninfrastruktur. Wurden für den Neu- und Ausbau von Landesstraßen in 2016 und 2017 lediglich 32 Millionen Euro bereitgestellt, so stiegen die verfügbaren Mittel kontinuierlich auf 62 Millionen Euro im Jahr 2021. Die Mittel für Neu- und Ausbau von Landesstraßen steigen auch 2022 weiter auf 72 Millionen Euro. Von diesen Mitteln können insbesondere Ortsumgehungen im Rahmen der jährlichen Landesstraßenbauprogramme finanziert werden. Durch Ortsumgehungen werden Durchgangsverkehre verlagert. Weniger Verkehr im Ort bedeutet saubere Luft durch weniger Schadstoffe, mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, weniger Verkehrslärm und mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im Ort. Nach der Devise „Verkehr raus – Lebensqualität rein!“ gibt die Landesregierung den Anwohnerinnen und Anwohnern ein Stück Heimat zurück. Darüber hinaus schafft dieser Ansatz ganz neue städteplanerische Möglichkeiten. So wird auch in diesem Bereich Mobilität in Nordrhein-Westfalen besser, sicherer und sauberer.

Auch beim Erhalt von Landesstraßen steigen die Mittel stetig. Standen hierfür 2017 127,5 Millionen Euro, 2018 160,9 Millionen Euro und 2019 175 Millionen Euro bereit, so stiegen diese 2020 um 10 Millionen Euro auf 185 Millionen Euro und 2021 um 20 Millionen Euro auf insgesamt 205 Millionen Euro. Auch im Haushalt 2022 stehen 8,4 Millionen Euro mehr als im Vorjahr – insgesamt 213,4 Millionen Euro – zur Verfügung.

Neuausrichtung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Auf Grund einer Änderung des Grundgesetzes im Jahr 2017 ist seit 1. Januar 2021 nun der Bund für Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung der Bundesautobahnen zuständig. Umso wichtiger ist es, den Kapazitäts- und Bauhochlauf zu verstetigen.

Das Land erwartet vom Bund, dass dieser bei den Autobahnprojekten für Transparenz sorgt und dass die Modernisierung der Autobahnen weiter vorangetrieben wird. Wir

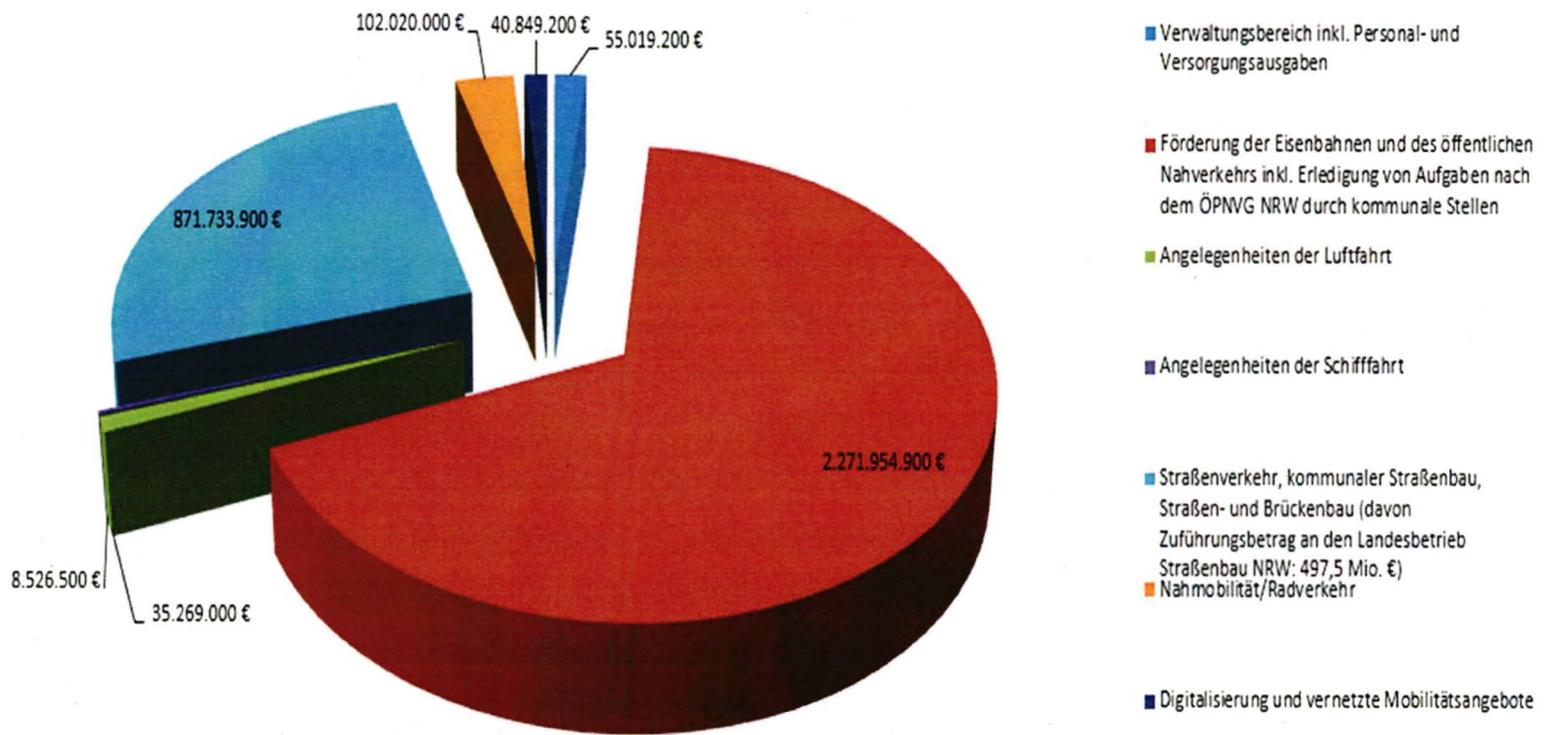
wollen auch in Zukunft wissen, wie es und dass es bei den Autobahnprojekten in Nordrhein-Westfalen vorangeht.

Schwerpunkte der Arbeit des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen seit 2021 sind die Betreuung der Bundes- und Landesstraßen des nordrhein-westfälischen Straßennetzes. Mit Hochdruck wird, wie oben erwähnt, auch am Ausbau des Radwegenetzes des Landes gearbeitet. Im Bereich Planung sind derzeit 300 Beschäftigte beim Landesbetrieb Straßenbau tätig, von denen mindestens jeder Dritte zeitweilig oder sogar gänzlich Radverkehrsprojekte plant.

1.2 Grafische Übersicht des Einzelplans 09 nach Aufgabenbereichen

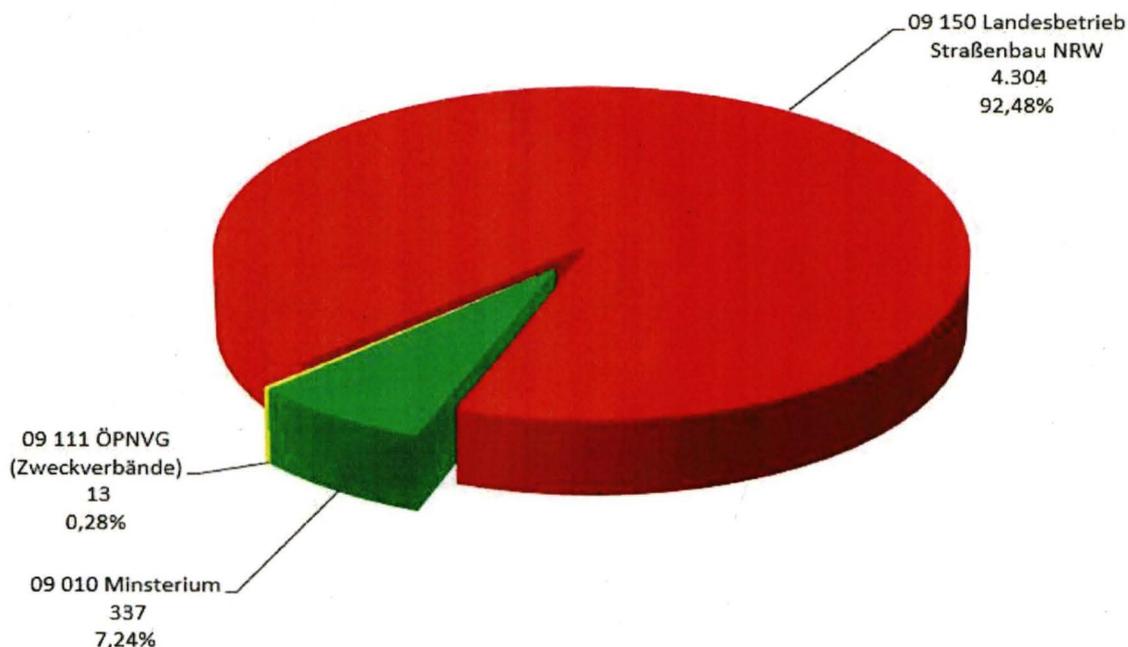
Grafische Übersicht des Einzelplans 09 nach Aufgabenbereichen

Übersicht über den Einzelplan 09 nach Aufgabenbereichen im Haushaltsjahr 2022
 Summe des Einzelplans 09: 3.385.372.700 €



Personalübersicht Epl. 09 für 2022

Gesamt: 4.654



Der Haushaltsplanentwurf 2022 weist für den Einzelplan 09 ein **Stellensoll von 4.654** Planstellen und Stellen aus. Die Personalentwicklung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2022	2021	+/-
Beamtinnen und Beamte	372	-1	756	-4	34	-4	-	-	1.162	1.171	-9
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	41	-21	1.020	-218	2.428	-184	3	-	3.492	3.915	-423
Insgesamt:	413	-22	1.776	-222	2.462	-188	3	-	4.654	5.086	-432
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	34	-	28	+18	2	+2	-	-	64	44	+20
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									244	298	-54

Gesamteinnahmen

Aufgabenbereich	HH 2022	HH 2021	Veränderungen HH 2022 gegenüber HH 2021		Anteil an den Gesamteinnahmen 2022	Anteil an den Gesamteinnahmen 2021
			absolut Mio. €	in v. H.	in v. H.	in v. H.
	Mio. €	Mio. €				
Sächliche Verwaltungseinnahmen	30,29	26,44	3,85	14,6	1,56	1,55
Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	1.656,63	1.613,04	43,59	2,7	85,53	94,64
Zuweisungen für Investitionen	250,00	65,00	185,00	284,6	12,91	3,81
Sonstige (HG 35-38)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Gesamtsumme</i>	1.936,92	1.704,48	232,44	13,64	100,00	100,00

Grafische Übersicht des Einzelplans 09 nach Aufgabenbereichen

Gesamtausgaben

Aufgabenbereich	HH 2022	HH 2021	Veränderungen HH 2022 gegenüber HH 2021		Anteil an den Gesamtausgaben 2022	Anteil an den Gesamtausgaben 2021
			absolut Mio. €	in v. H.	in v. H.	in v. H.
	Mio. €	Mio. €				
Personalausgaben	56,50	51,97	4,53	8,72	1,67	1,73
Sächliche Verwaltungsausgaben	50,15	43,16	6,99	16,20	1,48	1,43
Schuldendienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zuweisungen und Zuschüsse	1.542,33	1.424,63	117,70	8,26	45,56	47,35
Bauausgaben	360,00	308,40	51,60	16,73	10,63	10,25
Ausgaben für Investitionen	1.390,80	1.199,45	191,35	15,95	41,08	39,87
Besondere Finanzierungsausgaben	-14,41	-18,90	4,49	23,76	-0,42	-0,63
<i>Gesamtsumme</i>	3.385,37	3.008,71	376,66	12,52	100	100

B. Sach- und Investitionshaushalt

1. Verwaltungskapitel

1.1 Ministerium (Kapitel 09 010)

In diesem Kapitel sind die Personal- und Sachkosten (einschl. Geschäftsbedarf) des Ministeriums veranschlagt.

Titel 261 10 (neu) Erstattung von Umsatzsteuer

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
- €	- €	- €

Dieser neu aufgenommene Einnahmetitel korrespondiert mit dem ebenfalls neu ausgebrachten Ausgabetitel 546 11 und wurde – ebenso wie dieser – vorsorglich ausgebracht.

Titel 443 01 Fürsorgeleistungen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
44.700 €	45.000 €	39.929 €

Das VM ist nach dem Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit verpflichtet, Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit schriftlich zu bestellen. Weil die entsprechenden Aufgaben gesetzlich vorgegeben sind und nicht mit eigenen Mitteln geleistet werden können, müssen diese Leistungen extern eingekauft werden. Hierzu wurde ein entsprechender Dienstleistungsvertrag geschlossen. Aus dem Titel werden auch Maßnahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements gezahlt.

Titel 526 01 Sachverständige

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.448.500 €	1.328.500 €	513.626 €

Die Haushaltsmittel für Gutachter, Sachverständige, Untersuchungen und ähnliche Kosten sind zentral für sämtliche Fachbereiche des Ministeriums veranschlagt. Nicht zuletzt aufgrund der Corona-Pandemie und der in diesem Zeitraum verzerrten Datenlage, haben sich einzelne Untersuchungsvorhaben verzögert, weshalb sich auch die entsprechenden Kosten in das Jahr 2022 verschieben.

Titel 546 11 (neu) Abführung geschuldeter Umsatzsteuer

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
- €	- €	- €

Der bereits eingeführte und ab dem 01.01.2023 anzuwendende neue § 2b Umsatzsteuergesetz weitet die für juristische Personen des öffentlichen Rechts umsatzsteuerpflichtigen Geschäftsvorfälle voraussichtlich erheblich aus. Die Prüfungen, ob und inwiefern auch Geschäftsvorfälle des VM durch die Änderungen umsatzsteuerpflichtig werden, dauern noch an. Insofern wurde dieser Titel vorerst prophylaktisch und ohne Ansatz eingerichtet.

Titel 547 10 Ausgaben für Leistungen des Landesbetriebs IT.NRW

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
696 000 €	821.000 €	502.098 €

Die Mittel für Leistungen des Landesbetriebs IT.NRW waren zuletzt vorübergehend erhöht, da die klassische ISDN-Telefonanlage des VM durch eine zukunftssichere Voice over IP Anlage ersetzt werden musste. Nach der erfolgreichen Umstellung verringert sich der Mittelbedarf entsprechend wieder.

In dem Ansatz sind weiterhin u.a. die Kosten für das IT-Verfahren „Kommunales Zuschusswesen (KomZu)“ etatisiert. Mit diesem Verfahren werden die Bedürfnisse der Förderbereiche „Kommunaler Straßenbau“ bei den Bezirksregierungen und „ÖPNV“ bei den Nahverkehrszweckverbänden unterstützt. Die typischen Schritte bei einem Förderverfahren werden hier abgebildet und mit IT-Unterstützung abgewickelt: Vorbereitung von Fördermaßnahmen, das Bewilligungsgeschäft mit dem gesamten Schriftverkehr und die Kontrolle der Mittelverwendung.

Titelgruppe 60 Angelegenheiten der Informationstechnik

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
878.000 €	878.000 €	422.442 €

Veranschlagt sind die Kosten insbesondere für die Beschaffung von IT-Programmen, die Anpassung vorhandener Programme an den aktuellen Stand und Updatekosten. Hinzu kommen Kosten im Rahmen des DV-Supports sowie für die Ersatzbeschaffung von IT-Geräten im Arbeitsplatz Umfeld. Des Weiteren sind Kosten für Wartungsverträge sowie für die Beschaffung von Verbrauchsmaterialien für die Informationstechnik zu berücksichtigen. Die Kosten der Mobilfunknutzung sind ebenfalls hier verortet.

Darüber hinaus fallen Kosten durch die Inanspruchnahme von Leistungen des Landesbetriebes IT.NRW im Rahmen von Hosting, IT-Unterstützung und dem steigenden Einsatz von mobilen Lösungen (Telearbeit, Airwatch für IOS-Systeme und der IOS-Infrastruktur) an. Hier finden in den Planungen auch bereits erste Abschätzungen bzgl. des Einkaufes von Infrastrukturdiensten von IT.NRW oder Lizenzen von externen Anbietern für das E-Governmentgesetz Nordrhein-Westfalen Beachtung.

Durch den Wechsel auf Windows10 / Office 2016 im Rahmen des landesweit genutzten EA-Vertrages mit Microsoft fallen dauerhaft Lizenzkosten an. (Nutzung von Software Assurance bei Microsoft-Lizenzen).

Auch werden erneut einige Server des VM aktualisiert werden müssen.

Ferner ist mit steigenden Kosten bei der Inanspruchnahme von externen Leistungen im Rahmen des Aufbaus eines IT-Sicherheitsmanagementsystems zu rechnen, bspw. bei der Durchführung von Sensibilisierungsmaßnahmen der Beschäftigten, für Audierungen und als allgemeine Unterstützung, sowie im Bereich E-Government.

1.2 Allgemeine Bewilligungen (Kapitel 09 020)

In diesem Kapitel sind die auf den Einzelplan 09 entfallenden Globalen Minderausgaben veranschlagt, die sich für das Haushaltsjahr 2022 auf rd. 15,3 Mio. € belaufen.

2. Verkehr

2.1 Allgemeine Bewilligungen (Kapitel 09 100)

Titel 686 10 Untersuchungen auf allen Gebieten der Landesverkehrsplanung

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
67.500 €	67.500 €	0 €

Die Haushaltsmittel dienen der Beauftragung gezielter Untersuchungen zu offenen verkehrspolitischen Fragen, die nicht zuletzt im Zusammenhang mit zahlreichen verkehrspolitisch relevanten Initiativen der EU zu klären sind.

Es werden Untersuchungen im Rahmen der Landesverkehrsplanung finanziert, sowie Ausarbeitungen zu allen Verkehrsträgern, zu planerischen, rechtlichen und weiteren fachlichen Fragen gefördert. Der Landesverkehrsplanung obliegt es, die Grundlagen für die Bewertungen von wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahmen bereit zu halten, insbesondere für die Prüfung von möglichen Vorhaben des Infrastrukturaus- bzw. -neubaus. Dazu gehören landesweite empirisch basierte Verkehrsmodelle, Langfristprognosen zur Verkehrsabwicklung und qualifizierte Bewertungsinstrumente. Diese Instrumente müssen stetig fortentwickelt und aktualisiert werden, was nur durch Beauftragung externer Berater möglich ist.

Aus den Mitteln können im Rahmen der Landesverkehrsplanung auch die Kosten für die Veröffentlichung von Untersuchungs- und Arbeitsergebnissen (Broschüren, elektronische Medien, Veranstaltungen, Pläne) gedeckt werden.

2.2 Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 09 110)

Titel 541 00 Aufwendungen für den Vorsitz des Länderausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB)

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
20.000 €	20.000 €	-

Bei dem Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen handelt es sich um eines der ständigen Fachgremien im Bereich der Verkehrsministerkonferenz (VMK). Der LAEB ist der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) zugeordnet und arbeitet mittelbar der VMK in fachtechnischen sowie rechtlichen Fragestellungen zum Thema „Eisenbahn“ zu. Für die Jahre 2021 und 2022 geht der Vorsitz turnusmäßig auf Nordrhein-Westfalen über.

Titelgruppe 60 Sozialticket

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
40.000.000 €	40.000.000 €	39.991.077 €

Die Landesregierung unterstützt nach den Richtlinien vom 08.08.2011, mit Runderlass vom 26.11.2019 verlängert, die Kreise und kreisfreien Städte, die ein Sozialticket eingeführt haben bzw. einführen wollen. Im Fall der Übertragung der Abwicklung dieser Förderung auf die zum Zwecke des ÖPNV/SPNV gebildeten Zweckverbände oder auf eine gemeinsame Anstalt werden diese zum entsprechenden Zuwendungsempfänger. Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung von Sozialtickets im ÖPNV, es besteht jedoch kein Ausgleichsanspruch.

Titelgruppe 62 Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene öffentliche Eisenbahnen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
12.000.000 €	7.000.000 €	5.080.478 €

Nachdem für die Förderung der NE-Bahnen von der Vorgängerregierung keine Mittel etatisiert wurden, hat die jetzige Landesregierung die Förderung mit dem Haushalt 2018 wiederaufgenommen.

In Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl nicht bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU) mit einer entsprechenden Anzahl von zum Teil weit verzweigten und engmaschigen Streckennetzen. Von diesen dienen rd. 40 NE-Bahnen allein in Nordrhein-Westfalen dem öffentlichen Verkehr. Die NE-Bahnen sind sowohl in den Randzonen der Ballungsgebiete als auch in den Ballungsgebieten selbst von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil sie dem Trend entgegenwirken, den Güterverkehr immer mehr auf die Straße zu verlagern. Die Schienen der NE-Bahnen sind entscheidend für die lückenlose Anbindung von Industriegebieten an die Hauptstrecke der Bahn und schließen so die Lücke „letzte Meile“ vieler Hafen- und Logistikzentren an das Eisenbahnnetz.

Titelgruppe 65 Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
34.000.000 €	7.500.000	-

Die Mittel dienen der Förderung von Planungsleistungen für Schieneninfrastrukturvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Aufbau eines Planungsvorrates im Rahmen der Förderung gemäß des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sowie gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Vor der Einführung der Titelgruppe mussten Zuwendungsempfänger bei der Finanzierung von Planungsleistungen in Vorleistung gehen und setzten sich so einem erheblichen finanziellen Risiko aus, da nur bei tatsächlicher Durchführung der Maßnahme eine anteilige Kompensation der Planungskosten in Form einer von den zuwendungsfähigen Baukosten abhängigen Planungskostenpauschale erfolgte. Dies stellte in vielen Fällen ein entscheidendes Hindernis bei der Planung neuer Maßnahmen dar. Insbesondere visionäre, neuartige und innovative Projekte wurden aus diesem Grund häufig nicht in Angriff genommen, obwohl diese möglicherweise förderfähig gewesen wären.

Durch die Erhöhung des Ansatzes und die Ausbringung einer Verpflichtungsermächtigung bis 2025 wird auf den enormen Bedarf reagiert, der sich bereits infolge des ersten Förderaufrufs Ende 2020 gezeigt hat. Dieser Bedarf wird weiter zunehmen, da die Antragsteller zukünftig mehr Zeit für die Ausarbeitung der Anträge haben, die höhere Mittelausstattung mehr potentielle Antragsteller aktivieren wird und der längere Bewilligungszeitraum die Förderung größerer Vorhaben mit mehrjährigen Planungszeiträumen ermöglicht.

Damit leistet die Förderung von Planungsleistungen einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Verdopplung des Anteils des ÖPNV am Modal Split, die zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor erforderlich ist.

Titelgruppe 69 Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
2.000.000 €	2.000.000 €	435.239 €

Die Anordnungsbehörde soll den Kreuzungsbeteiligten für Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) Zuschüsse gewähren. Kreuzungsbeteiligte sind die nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen (NE) als Schienenbaulastträger sowie Gemeinden, Kreise und kommunale Zusammenschlüsse, die an Stelle von Gemeinden und Kreisen Straßenbaulastträger sind.

Weil die Erhöhung der Sicherheit an der Gefahrenstelle Bahnübergang ein wichtiges verkehrstechnisches Anliegen bleibt, fördert das Land die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen und von Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen dienen.

Titelgruppe 70 Ausgleichszahlungen an nicht bundeseigene öffentliche Eisenbahnen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
11.650.800 €	11.311.200 €	10.728.132 €

Die nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen (NE) tragen Belastungen,

- die ansonsten vom Staat zu übernehmen wären oder
- die von ihnen unter anderen Bedingungen als für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten zu erbringen sind.

Um die dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsarten zu beheben, wurde die gesetzliche Voraussetzung für den Ausgleich betriebsfremder Lasten geschaffen. Ausgeglichen werden:

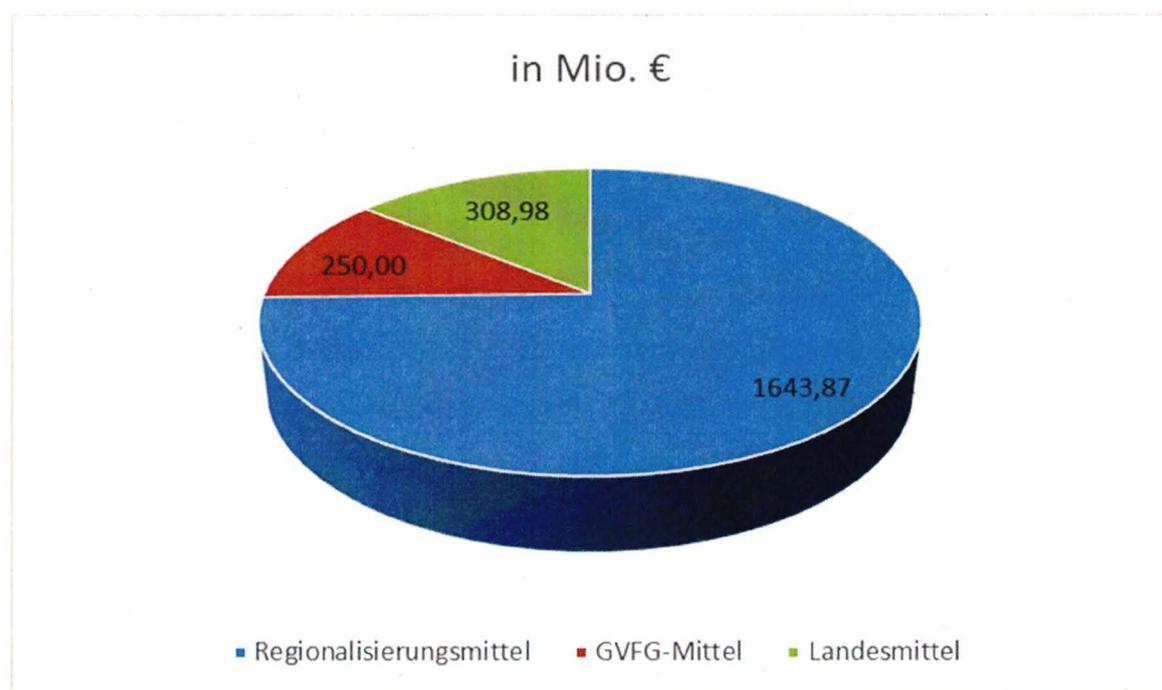
- Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. In den übrigen Verkehrsbereichen (Straßen und Wasserwege) kommt hierfür der Staat auf.
- Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind. Der Ansatz wurde an den erhöhten Bedarf angepasst.

Die NE haben im Wesentlichen eine Versorgungsregelung, die der des öffentlichen Dienstes gleichgestellt ist. Jede Belastung der NE, die über die gesetzliche Rentenversicherungspflicht hinausgeht, erfüllt den oben genannten Tatbestand und wird ausgeglichen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Mittelpunkt der Nahverkehrspolitik des Landes stehen die Kundinnen und Kunden. Sie wollen schnell und sicher in attraktiven Fahrzeugen und von nutzerfreundlichen Bahnhöfen und Haltestellen aus ihr Ziel erreichen. Voraussetzungen hierfür sind vertaktete Verkehre mit einfachen Fahrplänen und sicheren Anschlüssen (nicht nur innerhalb des ÖPNV, sondern auch zu den anderen Verkehrsträgern), ein einfaches Ticket-system und umfassende Kundeninformationen.

Im Haushalt 2022 sind für den ÖPNV Mittel in Höhe von insgesamt rd. 2,2 Mrd. € veranschlagt, die unterschiedlichen Finanzquellen entstammen:



Regionalisierungsmittel (Titel 526 10, 546 01, 671 12 sowie TG. 71 bis 73, 75, 79 und 80)

Nach dem Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz des Bundes) stellt der Bund aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV gebundene Finanzmittel zur Verfügung. Nordrhein-Westfalen erhält im Jahr 2022 rd. **1,64 Mrd. €**.

GVFG-Mittel (Titelgruppe 68)

Für Großvorhaben im Bereich der ÖPNV-Schieneninfrastruktur stellt der Bund Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung und hat für

diese Maßnahmen auch die Programmkompetenz. Sowohl für entsprechende, im Bau befindliche Maßnahmen (z.B. Kölner Nord-Süd-Stadtbahn, Regiobahn, Euregiobahn, Wehrhahnlinie, Verlängerung der U 81 bis zum Düsseldorfer Flughafen) als auch für neu zu bewilligende Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen sind Bundesmittel in Höhe von **250 Mio. €** vorgesehen. Insbesondere ist ein hoher Anteil der Mittel für die Grunderneuerung der Stadt- und Straßenbahnnetze in Nordrhein-Westfalen zu nennen. Der Bund hat u. a. die Grunderneuerung nach der Novelle des GVFG in 2020 als neuen Fördertatbestand aufgenommen.

Landesmittel für Investitionsförderung nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW (TG 67)

Nach dem Entflechtungsgesetz erhielt Nordrhein-Westfalen bis 2019 Bundesmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden in Höhe von insgesamt 259,52 Mio. €, von denen **129,76 Mio. €** für den ÖPNV bereitgestellt wurden. Nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes werden die Finanzmittel für den ÖPNV seit 2020 in voller Höhe durch das Land Nordrhein-Westfalen fortgeführt. Zur Abgrenzung von den auslaufenden Bundesentflechtungsmitteln, die in TG 66 etatisiert waren, wurden die Landesmittel ab 2020 in eine eigene neugeschaffene TG 67 eingestellt. Die TG 66 dient weiterhin der Abwicklung. Hieraus werden ferner alle bereits bestehenden Rechtsverpflichtungen bis zur völligen Ausschöpfung der vorhandenen Reste und Rückerstattungen bedient.

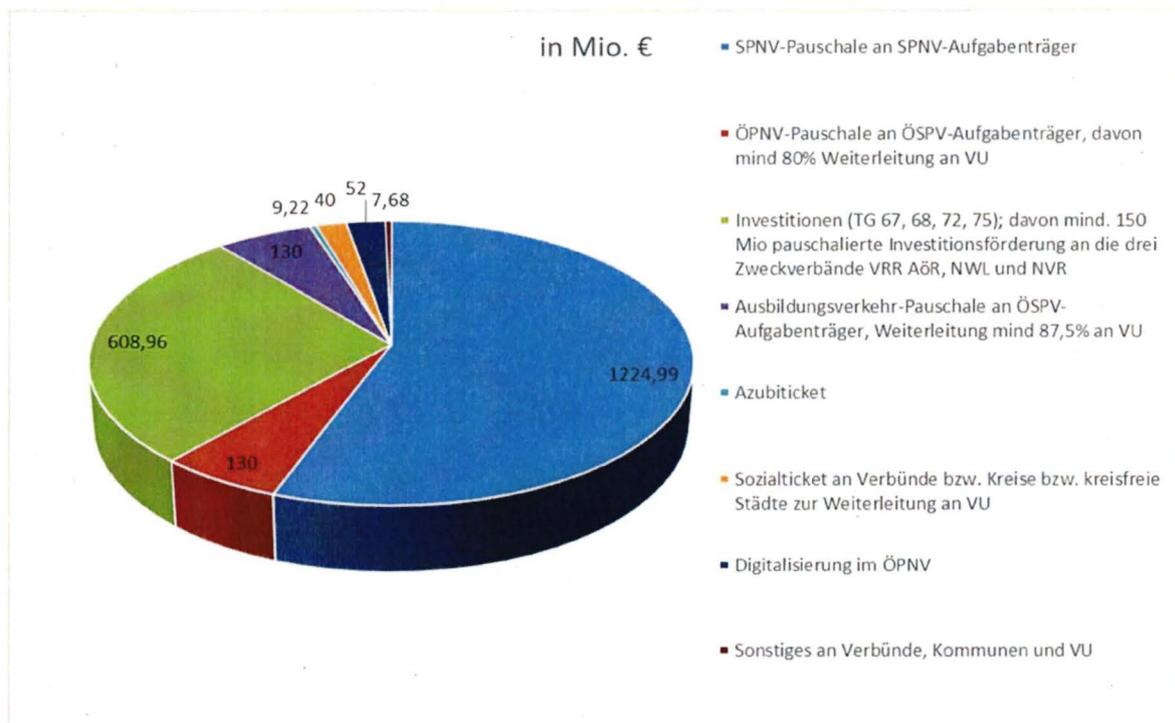
Übrige Landesmittel (Titelgruppen 60 und 74)

Die für den ÖPNV veranschlagten übrigen **Landesmittel** in Höhe von **179,22 Mio. €** werden im Umfang von 139,22 Mio. € für die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW und das Azubiticket eingesetzt. Darüber hinaus sind Mittel zur Förderung von Sozialtickets in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen.

Mittelverwendung und Rechtsgrundlagen

Die für den ÖPNV zu treffenden Regelungen sind im ÖPNVG NRW enthalten, das u.a. die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV regelt. Träger der ÖPNV-Aufgaben sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte. Diese haben zur Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr Zweckverbände bzw. Anstalten des öffentlichen Rechts gegründet.

Der Landtag hat im Jahr 2007 die Novellierung des ÖPNVG NRW mit der Neuordnung der ÖPNV-Förderung beschlossen, die zum 1. Januar 2008 wirksam geworden ist und deren Struktur im Haushalt abgebildet ist. Die ÖPNV-Förderung ist weitgehend pauschaliert. Mit der zum 01. Januar 2011 in Kraft getretenen Änderung des ÖPNVG NRW wurde an Stelle der allgemeinen Pauschalierung der bisherigen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr eine Ausbildungsverkehr-Pauschale an die kommunalen Aufgabenträger eingeführt, die hauptsächlich zur Finanzierung der Tarifangebote des Ausbildungsverkehrs an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten ist. Die Grundstruktur der Förderung des ÖPNV wird hierdurch nicht verändert.



Titelgruppen 66, 67, 68, 72 und 75 Förderung von ÖPNV-Investitionen (Bundes- und Landesmittel)

Zur Förderung von Investitionen insbesondere in die ÖPNV-Infrastruktur stehen zweckgebundene Bundes- und Landesmittel zur Verfügung:

- Die bisherige Investitionsförderung aus Bundesentflechtungsmitteln (Titelgruppe 66) ist Ende 2019 ausgelaufen und wird in gleicher Höhe

Kapitel 09 110 Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

aus Landesmitteln fortgesetzt. Bestehende Rechtsverpflichtungen werden bis zur völligen Ausschöpfung der vorhandenen Reste der TG 66 und Rückerstattungen bedient.

- Entsprechend enthält die neue Titelgruppe 67 Landesmittel für Investitionsförderungen § 12, § 13 ÖPNVG NRW
in Höhe von 129,76 Mio. €
- Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Titelgruppe 68)
in Höhe von 250,00 Mio. €
- Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für ÖPNV-Maßnahmen (Titelgruppe 72)
in Höhe von 114,60 Mio. €
- Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für SPNV-Maßnahmen (Titelgruppe 75)
in Höhe von 114,60 Mio. €

Hiervon fließen die Landesmittel grundsätzlich in voller Höhe sowie zusätzlich anteilig Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz mit insgesamt mindestens 150 Mio. € in die pauschalierte Investitionsförderung ein, die an die drei Zweckverbände bzw. Anstalten öffentlichen Rechts gewährt (§ 12 ÖPNVG NRW) wird. Die Regionen entscheiden selbst, für welche konkreten Investitionsmaßnahmen die Finanzmittel eingesetzt werden. Auf die Pauschalmittel werden allerdings die Mittel angerechnet, die zur Finanzierung der vor dem 01. Januar 2008 begonnenen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind sowie die Mittel nach § 13 Abs. 2 ÖPNVG NRW, soweit es sich nicht um Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse handelt.

Die übrigen Mittel werden zur Förderung von Investitionen im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW) verwendet.

Titelgruppe 71 SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.224.991.000 €	1.200.043.500 €	1.175.621.012 €

Die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erhalten im Jahr 2022 eine Pauschale (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW) i. H. v. rd. 1.224 Mio. €, die insbesondere zur Sicherstellung eines angemessenen SPNV-Angebots zu verwenden ist, aber auch für andere Zwecke des ÖPNV eingesetzt werden kann. Die konkrete Höhe der Mittelverteilung ist in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung festgelegt. Nach § 1 Abs. 2 der vorgenannten Verordnung erhöht sich der Betrag je Zweckverband bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen in den Jahren ab 2020 um einen Pauschalbetrag je zusätzlichem Zug-Kilometer gegenüber dem Fahrplanjahr 2019.

Aus der Pauschale ist das vom Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den SPNV-Aufgabenträgern und dem Verkehrsausschuss des Landtags festzulegende SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW) zu sichern und zu finanzieren. Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse umfasst SPNV-Linien, die für die Erschließung aller Landesteile von erheblicher Bedeutung sind. Der Umfang darf hierbei nicht mehr als 40 Mio. Zug-Kilometer betragen.

Titelgruppe 73 ÖPNV-Pauschale

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
130.000.000 €	130.000.000 €	129.908.143 €

Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV (Kreise, kreisfreie Städte sowie einzelne kreisangehörige Städte) erhalten nach der im Dezember 2016 verabschiedeten Revision des ÖPNVG NRW eine erhöhte gesetzliche Pauschale (§ 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW) in Höhe von 130 Mio. €, die für Zwecke des ÖPNV zu verwenden ist. Mindestens 80 % der Pauschale sind an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.

**Titelgruppe 74 Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW
und Azubi-Ticket**

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
139.223.500 €	139.060.200 €	138.899.808 €

Die Pauschale an die Aufgabenträger ersetzt die bis 2010 an die Unternehmen gerichteten Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG. Die Aufgabenträger haben mindestens 87,5 % der Pauschale zur Finanzierung der abgesenkten Tarife im Ausbildungsverkehr, wie zum Beispiel die Schüler- und Semestertickets, auf der Grundlage der von den Verkehrsunternehmen erzielten Erträge an die Unternehmen weiterzuleiten. Die übrigen Mittel sind insbesondere für Qualitätsverbesserungen und zusätzliche Angebote im Ausbildungsverkehr einzusetzen.

Der Ansatz übersteigt die gesetzliche Höhe der Ausbildungsverkehr-Pauschale. Mit den darüberhinausgehenden Mitteln wird das im August 2019 eingeführte Azubiticket finanziert.

**Titelgruppe 79 Zuwendungen nach § 14 ÖPNVG NRW zur Digitalisierung im
ÖPNV**

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
52.000.000 €	22.800.000 €	8.289.418 €

Vor dem Hintergrund der „Strategie für das digitale Nordrhein-Westfalen“ ("Digitalstrategie NRW") der Landesregierung kommt der Digitalisierung und Vernetzung ein besonderer Stellenwert zu.

Angesichts einer stetig steigenden Zahl von Projekten insb. in den Bereichen „Förderangebot Mobilitätswende“, „Hintergrundsysteme/Standardisierung/Daten-Marktplatz“ und „eTarif Nordrhein-Westfalen“ wurde der Ansatz der Titelgruppe 79 zur haushalterischen Abbildung der Digitalisierungs- und Vernetzungsmaßnahmen im Bereich des ÖPNV erhöht. Die Finanzierung erfolgt aus dem Deckungskreis der Regionalisierungsmittel.

Nach § 14 ÖPNVG NRW fördert das Land sonstige Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, die dem ÖPNV dienen. Hierzu gehören u.a. Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV sowie Bürgerbusvorhaben (Organisationsausgaben und Bürgerbusfahrzeuge). Die qualitätsverbessernden Maßnahmen in dieser Titelgruppe haben einen Digitalisierungs- und Vernetzungsschwerpunkt. Darüber hinaus werden aus der Titelgruppe die Verpflichtungen des Landes gemäß Beitritt zur Konvention über das Zusammenwirken von Bund und Ländern für eine deutschlandweite Fahrgastinformation (DELFi) beglichen. Für die Umsetzung von DELFI sind Mitgliedsbeiträge sowie weitere Kosten zu leisten. Ebenso werden aus dieser Titelgruppe die landesweiten Kompetenzcenter Digitalisierung und Marketing gefördert. Hier sind auch die Mittel zur Vermarktung der Dachkampagne „mobil.nrw“ veranschlagt.

Titelgruppe 80 Zuwendungen nach § 14 ÖPNVG NRW zur Förderung sonstiger Maßnahmen im besonderen Landesinteresse

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
7.400.000 €	7.400.000 €	7.254.134 €

Veranschlagt sind die Mittel zur Förderung weiterer Maßnahmen im besonderen Landesinteresse mit Ausnahme digitaler Projekte (§ 14 ÖPNVG NRW), wie zum Beispiel die landesweiten Kompetenzcenter Sicherheit und Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service im ÖPNV.

Titelgruppe 81 Autonomes Fahren auf der Schiene

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
2.500.000 €	2.500.000 €	-

Auch im Schienenverkehr gilt es, die Potentiale der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung bestmöglich zu nutzen. Um eine innovative und zukunftssträchtige Technik zur Erforschung autonomer Schienenverkehre voranzutreiben, sollen in einem Testbetrieb auf einem Streckenabschnitt der Ruhrtalbahn sukzessive Automatisierungsstufen stattfinden. Geplant ist ein Testbetrieb unter Realbedingungen in den Nachtstunden oder am Wochenende. Für 2022 werden daher weiterhin Mittel zur technischen Umrüstung des Streckenabschnitts etatisiert.

2.3 Luftfahrt (Kapitel 09 120)

Nordrhein-Westfalen braucht eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur. Dabei ist die Einbindung der Regionen in das weltweite Liniennetz des Luftverkehrs von erheblicher Bedeutung. Die Luftverkehrspolitik des Landes verfolgt die Ziele

- der Erfüllung der Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung nach Luftverkehrsleistungen,
- der Sicherung der Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor und
- der Wahrung der Schutzinteressen von Anwohnern und Natur.

Flughafen Düsseldorf:

Der Flughafen operiert auf der Grundlage der Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.06.2015 wurde zuletzt die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände zugelassen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) hat am 27.02.2015 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (PFV) für die Erweiterung von Flugbetriebsflächen und die Änderung der Betriebsregelung des Verkehrsflughafens Düsseldorf beantragt. Zum April 2016 hat die FDG alle erforderlichen Pläne, Fachgutachten und sonstigen Antragsunterlagen eingereicht. Mit der Abgabe des Verfahrens seitens der Bezirksregierung Düsseldorf ist die öffentliche Anhörung im Frühjahr 2017 abgeschlossen worden. Die Sachprüfung und Entscheidungsvorbereitung durch das VM laufen seitdem. Als Ergebnis der behördlichen Prüfung der Einwendungen und Stellungnahmen liegen dem VM - von der Antragstellerin nachgereichte – umfangreiche Gutachten, Stellungnahmen und Erklärungen vor. Diese geänderten, ergänzten bzw. ergänzenden Unterlagen wurden in der Zeit vom 04.05.2020 bis einschließlich 12.06.2020 bei den Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen in Düsseldorf, Duisburg, Essen, Heiligenhaus, Kaarst, Krefeld, Meerbusch, Moers, Mülheim, Neuss, Ratingen, Tönisvorst, Korschenbroich und Willich sowie zum Abruf im Internet für Jedermann zur Einsicht öffentlich ausgelegt. Seit dem Abschluss der öffentlichen Auslegung durch die Bezirksregierung Düsseldorf erfolgt die weitere Sachprüfung und Vorbereitung der Entscheidung unter Einbeziehung der eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen. Hierzu wird ggf. die Einschaltung von „Drittgutachtern“ (s.u.) erforderlich.

Flughafen Köln/Bonn:

Der Flughafen Köln/Bonn hat am 09.12.2016 einen förmlichen Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt.

Antragsgegenstand ist – neben der förmlichen Zulassung des schon erweiterten Vorfelds A – die Arrondierung von Betriebsflächen zur Einrichtung weiterer Vorfeldpositionen. Zudem sollen Flächen für die Bestandssicherung bzw. Entwicklung baulicher Anlagen für die Luftfracht sowie für weitere Hochbauten mit flughafenaffinen Nutzungen fachplanerisch festgesetzt werden.

Die öffentliche Auslegung der Unterlagen fand im November 2017 statt. Die mündliche Erörterung der 15.800 Einwendungen sowie 43 behördlichen Stellungnahmen wurde von der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) im September 2018 durchgeführt. Mit der Abgabe des Verfahrens seitens der Bezirksregierung Düsseldorf ist die öffentliche Anhörung im Dezember 2018 abgeschlossen worden. Die Sachprüfung und Entscheidungsvorbereitung durch das VM läuft gegenwärtig.

Dem VM obliegt als zuständige Landesluftfahrtbehörde die Zuständigkeit für die Genehmigung der Flughafenentgeltordnungen der Großflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück nach § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Der jeweiligen Genehmigung vorangestellt ist ein verwaltungsrechtliches Verfahren mit rechtlicher und wirtschaftswissenschaftlicher Prüfung, insbesondere im Hinblick auf die Kostenbezogenheit und Diskriminierungsfreiheit aller Kostenpositionen im sog. Aviationbereich eines Flughafens.

Das VM ist gemäß § 19c LuftVG bzw. nach der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) zudem zuständige Luftfahrtbehörde für die Auswahlentscheidung bei der Vergabe von Lizenzen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten. Die Auswahl unter den interessierten Bewerbern ist in einem aufwändigen, zweistufigen Auswahlverfahren zu treffen. Für das Verfahren ist es unverzichtbar – insbesondere wegen der zeitlichen Vorgaben, des hohen Aufwands bei der Prüfung der Mustermengenkalkulationen sowie der Komplexität der Rechtsmaterie – einen rechtlich und wirtschaftswissenschaftlich spezialisierten externen Verwaltungshelfer mit der Entscheidungsvorbereitung zu beauftragen.

**Titel 526 12 Kosten für Genehmigungs-, Planfeststellungs- und
Zertifizierungsverfahren**

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
550.000 €	500.000 €	377.875 €

Zur behördlichen Durchführung großer Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren für den Ausbau von Flughäfen oder deren Betriebsänderung - mit regelmäßig bis zu 40.000 (oder mehr) Einwendungen und Stellungnahmen - sind externe Verwaltungshelfer für das „Beteiligungsmanagement“ und die Entscheidungsvorbereitung unverzichtbar.

Darüber hinaus ist in diesen Zulassungsverfahren die Beauftragung externer Sachverständiger erforderlich, wenn gegen die das Vorhaben begründenden Fachgutachten der Flughafenbetreiberin entsprechende widerstreitende Fachgutachten anderer Beteiligter (Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Kommunen) vorgebracht werden und so keine abschließende (Plausibilitäts-)Prüfung durch die Zulassungsbehörde möglich ist.

Die Erforderlichkeit einer externen Fachbeurteilung stellt sich im Einzelfall auch bei der Zertifizierung von Flughäfen betreffend die Betriebssicherheit von Anlagen, Organisation und Verkehrsabläufen.

Da damit zu rechnen ist, dass sowohl die Entscheidungen über die Genehmigungen der Flughafenentgeltordnungen als auch die Auswahlentscheidungen für die Vergabe von Bodenabfertigungslizenzen auch in Zukunft mit großer Wahrscheinlichkeit beklagt werden, ist aufgrund der Komplexität und Spezialität der Rechtsmaterie eine externe, fachlich versierte Vorbereitung und Prozessvertretung unabdingbar. Mit Blick auf die Flughafenentgelte hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Urteil vom 21. November 2019 (C-379/18) entschieden, dass die Airlines wegen der Drittwirkung der Genehmigungsentscheidungen klagebefugt sind und ihnen der Verwaltungsrechtsweg offensteht. Für das VM bedeutet dies wesentlich aufwändigere Prüfungsverfahren und umfangreichere Genehmigungsbescheide.

EASA-Zertifizierung von Flughäfen

Für die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück wurden die Sicherheitszeugnisse nach den unionsrechtlichen Vorgaben zum 31.12.2017 erteilt. Gleichwohl ergibt sich auch „im Nachgang“ der Zeugniserteilung, nämlich für die gesetzlich gebotene fortlaufende Kontrolle der Einhaltung relevanter Sicherheitsbestimmungen, das Erfordernis gutachterlicher Risikobetrachtungen (in Bezug auf bestimmte, betriebsrelevante Infrastrukturanlagen).

Entgeltordnung/Bodenverkehrsdienste

Für das Jahr 2022 sollen nach den Plänen der Flughafenbetreiber der Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn jeweils neue Entgeltordnungen in Kraft treten. Aufgrund der erwarteten umfangreichen Änderungen ist in beiden Fällen mit Klagen gegen die Entscheidung des VM zu rechnen, für die eine Prozessvertretung vor den Verwaltungsgerichten erforderlich sein wird.

Darüber hinaus steht für den Flughafen Düsseldorf eine Neuvergabe der Zulassungen für die Bodenabfertigungsdienste an, die die Durchführung eines Auswahlverfahrens nach BADV durch das VM erfordert. Hier bedarf es externer Verwaltungshilfe insbes. zur wirtschaftswissenschaftlichen Prüfung und Bewertung der Angebote und der Mustermengenkalkulationen der Bewerber.

Titel 536 10 Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsflughäfen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.200.000 €	1.200.000 €	430.000

Das Ministerium des Innern (IM) leistet derzeit für das VM als Luftsicherheitsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen Amtshilfe an den Landesflughäfen für Sicherheitsmaßnahmen nach § 5 Abs.1 Satz 3 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG). Da diese Amtshilfe aus Kapazitätsgründen reduziert werden musste, wird zur ergänzenden Bestreifung des Terminals sowie für die Bestreifung des Vorfeldes und der Umzäunung ein privater Wachdienst beauftragt.

Titelgruppe 63 Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit, zur Wahrnehmung der Luftaufsicht und zur Erfüllung der EU-Vorgaben für die Luftfahrtverwaltung

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
945.000 €	945.000 €	339.028 €

Die Mittel sind u. a. bestimmt für die Beschaffung von landeseigenen Funksprech-, Navigations- und Überwachungsgeräten zur Verbesserung der Flugsicherheit oder zur Bezuschussung, für die Erstattung von Personal- und Sachkosten, für die notwendigen Fachfortbildungen der Fachkräfte für die Luftfahrtverwaltung, für Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit und zur Sicherstellung der ständigen Besetzung der Luftaufsicht auf den Flugplätzen.

Titelgruppe 64 Transfermittel zur Verbesserung der Flugsicherheit, des Umweltschutzes und der Infrastruktur zur Entwicklung innovativer Luftfahrttechnologien

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
4.745.000 €	4.745.000 €	3.355.642 €

Neben der Verbesserung der Flugsicherheit und des Umweltschutzes im Luftverkehr dient die Titelgruppe insbesondere der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele zu neuen Antriebstechnologien und zur Energieforschung, denn neue Technologien bestimmen zunehmend auch die Zukunft des Luftverkehrs. Dazu gehören nicht nur Drohnen, die u.a. zum Warentransport, in der Landwirtschaft, im Katastrophenschutz oder in der Notfallmedizin eingesetzt werden, sondern auch Luftfahrzeuge zum Transport von Menschen (sog. Lufttaxis u.ä.), um zum Beispiel die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Nordrhein-Westfalen zu sichern, sind zahlreiche Maßnahmen erforderlich, um den Flughäfen Hilfestellungen für die Zukunft zu geben, abseits der Flughäfen aber

auch Maßnahmen zu ergreifen, damit diese neuen Techniken auch in Nordrhein-Westfalen erforscht, getestet und entwickelt werden können und darüber hinaus auch für Industrieunternehmen ein Entscheidungskriterium für die Standortwahl werden. Für diese neuen Technologien wird aber auch ähnlich dem Flugsicherungssystem in der Großluftfahrt ein elektronisches Kollisionsvermeidungs- und Fluginformationssystem benötigt, um Risiken in einem zunehmend stärker genutzten unteren Luftraum zu reduzieren sowie Schnittstellen zur Kollisionsvermeidung mit Luftfahrzeugen der Großluftfahrt (z.B. in der Nähe von Regionalflughäfen) herzustellen. Hier muss das Verkehrsministerium durch entsprechende Fördermaßnahmen unterstützen bzw. mitwirken, um Entwicklern und Industrieunternehmen die rechtlich notwendigen Rahmenbedingungen zu bieten.

Titelgruppe 68 Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
27.490.000 €	23.370.000 €	14.362.917 €

Das Land Nordrhein-Westfalen nimmt Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach dem Luftsicherheitsgesetz an den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Niederrhein wahr. Damit sollen die Flughäfen vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen geschützt werden. Sobald die pandemiebedingten Einschränkungen entfallen können, wird mit einer Normalisierung des Passagieraufkommens, ggf. sogar mit zusätzlichen Nachholeffekten gerechnet. Durch die Ansatzentwicklung werden hierfür entsprechende Vorkehrungen getroffen.

2.4 Schifffahrt (Kapitel 09 130)

Titel 881 10 und 881 11 Baumaßnahmen an Kanälen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
8.000.000 €	11.000.000 €	5.999.000 €

Die 120 Häfen Nordrhein-Westfalens leisten als Schnittstelle der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung von Gütertransporten auf Wasserstraßen und Schienen.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein gut ausgebautes Binnenwasserstraßennetz mit insgesamt etwa 720 Kilometern Länge. Davon entfallen rund 240 Kilometer auf den Rhein und 480 Kilometer auf das Kanalnetz mit: Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal und die Weststrecke des Mittelland-Kanals, Ruhr und Weser.

Der Ausbau und die Verbesserung der Binnenschifffahrtswege, aber auch der Einsatz von modernen Techniken im Güterverkehr führen dazu, dass zunehmend auch im Binnenland Aktivitäten stattfinden, die bisher von den Seehäfen wahrgenommen worden sind.

Neben dem nach wie vor starken Massengutgeschäft richtet sich die Binnenschifffahrt verstärkt auf das Containergeschäft aus. Hier sind in Zukunft große Zuwächse zu erwarten, die neue Anforderungen an die Infrastruktur stellen. Als Teil der Transportkette im kombinierten Verkehr kann die Binnenschifffahrt durch Verlagerungsprozesse zur Entlastung der Straßen beitragen.

Die Höhe der Ansätze richtet sich nach dem Umfang der jährlichen Bautätigkeit des Bundes im jeweiligen Haushaltsjahr. Das Land beteiligt sich aufgrund von Regierungsabkommen bereits seit 1965 fortlaufend an den Ausbaurkosten.

Titelgruppe 70 Testgebiet Rhein-Ruhr für autonome Binnenschifffahrt

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
500.000 €	1.000.000 €	1.437.337 €

Die Entwicklung innovativer, marktfähiger Verfahren und Technologien für eine sichere und effiziente Binnenschifffahrt hat ein erhebliches Potenzial zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiff. Um den wachsenden Herausforderungen für den Menschen als Entscheider, den sich verschärfenden Vorschriften und dem erhöhten Verkehrsaufkommen zu begegnen, müssen vorhandene Chancen und Potenziale der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung genutzt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen kann seine bundesweite Vorreiterrolle auf dem Gebiet der automatisierten Binnenschifffahrt und Binnenhäfenlogistik hierdurch weiter ausbauen.

Die Mittel dienen der Binnenschifffahrt als Anfangsfinanzierung für die Einrichtung eines Testfelds für die autonome Binnenschifffahrt, das Hafenelemente, Flussläufe, Kanalstücke, Schleusen, etc. aufweist und mit den modernsten technischen Kommunikationselementen ausgestattet wurde. Mit der Einrichtung anwendungsnahe F&E-Projekte zur autonomen Binnenschifffahrt können technische Möglichkeiten unmittelbar genutzt und sichtbar gemacht werden. Die Mittel sind weiterhin zur Ausfinanzierung bestimmt.

2.5 Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau (Kapitel 09 140)

In diesem Kapitel werden die durch das VM zu bewirtschaftenden Mittel für den „Straßenverkehr und den kommunalen Straßenbau“ veranschlagt.

Titel 526 12 Verkehrszählung an Kreisstraßen und Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen als Teil der bundesweiten Straßenverkehrszählung

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
100.000 €	500.000 €	0 €

Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken sollte die turnusmäßig alle 5 Jahre stattfindende bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) ursprünglich im Jahr 2020 durchgeführt werden. Auf Grund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen deutlichen Reduzierung des Straßenverkehrs im 1. Halbjahr 2020 wurde die SVZ in das Jahr 2021 verschoben. Unverändert besteht ein großes Interesse des Landes, dass neben den Straßenabschnitten des überörtlichen Verkehrs im Zuge von Bundesfern- und Landesstraßen in erheblichem Umfang auch an Kreisstraßen und Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden gezählt wird. Damit die Verkehrsstärken dort analog zur Vorgehensweise bei der bundesweiten SVZ erhoben werden können, wird ein finanzieller Vorteil für die betroffenen Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden geschaffen, indem das Land die entsprechenden Zählstellen in Abhängigkeit vom Zählumfang mit maximal je 300,- € bezuschusst und die Auswertekosten für diese Zählstellen übernimmt. Die auf der Grundlage der einheitlichen Auswertung ermittelten Ergebnisse werden für die Umgebungslärmkartierung verwendet und in die Verkehrsstärkenkarte Nordrhein-Westfalen aufgenommen.

**Titel 535 10 Weiterentwicklung der nordrhein-westfälischen Straßenin-
formationsbank (NWSIB)**

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
69.500 €	69.500 €	66.352 €

Auf der Grundlage bundeseinheitlicher technischer Standards ist unter Berücksichtigung heutiger Anforderungen in den vergangenen Jahren die nordrhein-westfälische Straßeninformationsbank – kurz NWSIB – als bundesweit richtungweisendes Straßeninformationssystem für das Land Nordrhein-Westfalen entwickelt worden. Um die wertvollen Straßeninformationen der NWSIB für verschiedenste Aufgabenbereiche der Landesverwaltung zu erschließen und somit ressortübergreifende Prozesse zu optimieren, werden Maßnahmen unterstützt, um das Informationsmanagement mit der NWSIB sukzessive weiter zu entwickeln. Weitere für Wirtschaft und Verwaltung wertvolle straßenbezogene Inhalte und Funktionalitäten werden bedarfsweise ergänzt.

Titel 536 10 Unfallkommissionen in Nordrhein-Westfalen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
30.000 €	30.000 €	1.213 €

Die Reduzierung von Verkehrsunfällen und die Minderung entsprechender Folgen sowie regelmäßige Verkehrsunfalluntersuchungen sind gemeinsame Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbau- und Polizeibehörden in Nordrhein-Westfalen. Nach der Verwaltungsvorschrift (VV) zu § 44 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind hierzu Unfallkommissionen einzurichten. Zur Sicherstellung der Qualität der Unfallkommissionsarbeit bietet die Landesregierung allen Mitgliedern der Unfallkommissionen, Gremien aus Vertretern der Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden in Nordrhein-Westfalen, Qualifizierungsseminare an. Die Qualifizierungsseminare sind vorrangig für neue Teilnehmende der Unfallkommissionen bestimmt. Die Haushaltsmittel werden benötigt, um neben den Qualifizierungsseminaren auch Weiterbildungsschulungen erfahrener Unfallkommissionsmitglieder zu ermöglichen.

Darüber hinaus werden sie beansprucht, um sämtliche Aufwendungen für die Betreuung, technische Ausstattung und Weiterqualifizierung der Seminarleitenden sicherzustellen und um deren Vor- und Nachbereitungstreffen für die Organisation und Durchführung der Seminare sowie deren Teilnahme an dem jährlich stattfindenden bundesweiten Dozententreffen zum Erfahrungsaustausch der Länder zu ermöglichen.

Titel 536 11 Qualifizierungsmaßnahmen für Seminare zur Fahrschulüberwachung

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
3.000 €	3.000 €	-

Die Mittel dienen der Sicherstellung der Fahrschulüberwachung nach § 51 Fahrlehrergesetz durch Schulungen von Sachverständigen.

Titel 537 10 Erhebung und Auswertung von Daten zur Verkehrs- und Unfallentwicklung sowie Auswertung von Verkehrserhebungen

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
225.000 €	225.000 €	68.918 €

Mit diesen Mitteln wird die Erarbeitung und Publikation statistischer Grunddaten für Planungen (Analysedaten für Prognosen) und für die Verkehrssicherheitsarbeit finanziert werden.

Die Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen wird seit 1975 permanent durch Dauerzählstellen an den „freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs“ erfasst und ausgewertet, wobei das Zählstellennetz kontinuierlich weiterentwickelt worden ist. Die gewonnenen Informationen stellen die einzige permanente Datenquelle zur Verkehrsentwicklung im nordrhein-westfälischen Straßennetz dar.

Die ermittelten Verkehrsstärken dienen als Grundlage für Verkehrsprognosen und Verkehrsmodellrechnungen, aber auch zur Koordination der betrieblichen Arbeiten und

Erhaltungsmaßnahmen. Sie sind zwingende Voraussetzung für die europaweit stattfindenden Straßenverkehrszählungen, da nur mit Hilfe von Dauerzählstellen Hochrechnungen der im Rahmen manueller bzw. automatisierter Kurzzeitmessungen erhobenen Zählraten (z. B. auf Jahresmittelwerte) möglich sind.

Titel 537 11 (neu) Potenzialanalyse Radverkehr, Ingenieuraufträge

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
200.000 €	-	-

Um den Bedarf für regionale Radwegenetze in Ergänzung zu den überregionalen Radwegen (Radschnellwege, Radvorrangrouten, etc.) zu ermitteln, soll eine „Potenzialanalyse Radverkehr“ durch ein Ingenieurbüro erstellt werden, aufbauend auf den Grundlagedaten des Landesverkehrsmodells. Die so ermittelten Potenziale für den Radverkehr dienen zusammen mit dem Landesverkehrsmodell, das verkehrsträgerübergreifend aufgestellt wird, u. a. dazu, Vernetzungsstellen zu anderen Verkehrsträgern wie ÖPNV, SPNV und MIV zu identifizieren. Als Ergebnis daraus können Hinweise auf die Standorte von Mitfahrerparkplätzen, P+R-Anlagen oder auch neuen ÖPNV-Haltestellen gewonnen werden.

Titel 537 20 Erbringung von Planungs- und Baumanagementleistungen durch die DEGES „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
3.815.000 €	3.815.000 €	20.600.000 €

Die jetzige Landesregierung hat die Investitionen in die Straßeninfrastruktur erheblich erhöht. Um die bereitgestellten Mittel in eine verbesserte Straßeninfrastruktur umzusetzen, sind entsprechende Planungs- und Bauhochläufe notwendig. Diese werden vorwiegend vom Landesbetrieb Straßenbau durchgeführt, der dafür entsprechend mit Mehrmitteln und zusätzlichem Personal verstärkt wurde.

Zur Sicherstellung der vollständigen Abnahme der vom Bund zugewiesenen Mittel für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen ist - zusätzlich zu den Kapazitäten des Landesbetriebs Straßenbau - eine Beauftragung der DEGES erforderlich. Da der Bund seit 2021 für Planung, Bau und Erhalt der Bundesautobahnen zuständig ist, verbleiben die Aufgaben, die die DEGES für die Bundesstraßen leistet.

Zuweisungen an Gemeinden und Kreise für kommunalen Straßenbau

Titel	Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
883 13	139.260.500 €	135.860.500 €	124.758.568 €
883 14	-	-	- 9.435.484 €
883 15	-	-	1.157.155 €

Die in Titel 883 14 veranschlagten Entflechtungsmittel des Bundes liefen zum 31.12.2019 aus. Parallel zu den Entflechtungsmitteln des Bundes hatte auch das Land Mittel für den kommunalen Straßenbau im Titel 883 15 etatisiert. Seit dem Haushaltsjahr 2020 wird die Förderkulisse für den kommunalen Straßenbau aus Landesmitteln finanziert. Hierzu wurde der Haushaltstitel 883 13 eingerichtet, der im Haushaltsjahr 2021 mit den bestehenden inhaltsgleichen Landesmitteln des Titels 883 15 in Höhe von 6,1 Mio. € zusammengeführt wurde. Die Kontinuität in der kommunalen Straßenbauförderung bleibt damit gewährleistet.

Zentrales Ziel der Förderung des kommunalen Straßenbaus des Landes Nordrhein-Westfalen ist die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der stadt- und umweltverträglichen Gestaltung dieser Mobilität. Eine in diesem Sinne leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wird auch in Zukunft zu den Standortvorteilen Nordrhein-Westfalens zählen. Der Haushalt 2022 sieht zur Finanzierung entsprechender kommunaler Vorhaben insgesamt Ausgabemittel i.H.v. insgesamt rd. 139,3 Mio. € vor.

Kommunaler Straßenbau

Bei der Straßenbauförderung stehen Ausbau und Sanierung vorhandener verkehrswichtiger Straßen einschließlich der im Zuge dieser Straßen liegenden Brücken im Vordergrund. Der stadtverträgliche Umbau des Straßenraums erhöht die Wohn- und

Lebensqualität in den betroffenen Bereichen und trägt zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei. Der Neubau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen kommt dort in Frage, wo eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zur Attraktivitätssteigerung von Ortskernen oder Stadtteilzentren sinnvoll ist.

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr bleibt eine wichtige Aufgabe der kommunalen Straßenbauförderung. Neben der sicherheitstechnischen Nachrüstung von Straßentunneln genießen in diesem Zusammenhang die Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen sowie die Schulwegsicherung einen besonderen Stellenwert.

Verkehrstelematik

Verkehrsentlastung auf der einen und optimale Nutzung / Auslastung des vorhandenen Straßennetzes auf der anderen Seite sind Ziele der Straßenbauförderung. Der Einsatz der Verkehrstelematik trägt dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr ohne vermeidbare Umwege und unnötige Belastungen von Wohngebieten und innerstädtischen Ruhezeiten auf leistungsfähigen Straßen sein Ziel erreicht. Mit der Bereitstellung von Fördermitteln wird der Vorreiterrolle des Landes im Bereich Verkehrstelematik Rechnung getragen.

Titel 883 16 Kostenbeiträge des Landes für Maßnahmen an Bahnübergängen nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
2.500.000 €	2.500.000 €	3.149.567 €

Gemäß den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) war das Land bisher verpflichtet, sich an den Kosten für die Beseitigung, Änderung oder zusätzliche Sicherung von Bahnübergängen an nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit einem Drittel zu beteiligen. Das vom Land in diesem Zusammenhang bislang geförderte Kostendrittel der als Straßenbaulastträger beteiligten Kreise, Städte und Gemeinden erhöht sich nach einer Änderung des § 13 Absatz 2 EKrG zukünftig auf zwei Drittel. Zudem

ist das Land künftig mit einem Sechstel an den Maßnahmenkosten beteiligt (§ 13 Absatz 2 Satz 1 EKrG). Die aus diesen gesetzlichen Verpflichtungen entstehenden Mehrkosten können durch einen neu aufgenommenen Deckungsvermerk aus Titel 883 13 bedient werden.

Titel 883 18 Förderung an Kreise und Kommunen für investive Mehraufwendungen bei baulichen Maßnahmen an Großraum- und Schwertransportrouten zur Verbesserung der Befahrbarkeit durch Schwertransporte

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.000.000 €	1.000.000 €	200.000 €

Die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten außerhalb der Bundesautobahnen ist maßgeblich abhängig von leistungsfähigen Straßen. Im Bereich der kommunalen Straßen stellen Knotenpunkte, Kreisverkehre und Brückenbauwerke für Großraum- und Schwertransporte häufig Hindernisse dar, die nur mit großem technischen Aufwand überwunden werden können oder weiträumig umfahren werden müssen. Mit diesem Titel werden kommunale Baumaßnahmen zur Verbesserung der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten gefördert.

2.6 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Kapitel 09 150)

Investitionen in das Landesstraßennetz

Titel	Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
777 11	213.400.000 €	205.000.000 €	186.062.258 €
777 12	14.000.000 €	10.000.000 €	8.421.894 €
777 13	72.000.000 €	62.000.000 €	57.022.412 €
777 14	30.000.000 €	17.400.000 €	9.882.131 €
777 15	1.600.000 €	1.600.000 €	1.416.221 €
777 16	1.000.000 €	400.000 €	-

Zu Titel 777 11, 777 12, 777 13, 777 14, 777 15, 777 16

Um den Investitionsstau der letzten Jahre vor 2017 aufzubrechen und die Behebung der dadurch entstandenen Defizite in der Straßensubstanz möglichst zügig anzugehen, sind die für Investitionen vorgesehenen Haushaltsmittel in den vergangenen Jahren stetig angestiegen. In 2021 wurden bereits rd. 296,4 Mio. € angesetzt, die in 2022 auf insgesamt 332,0 Mio. € angehoben werden.

Ein wesentliches Ziel im Landesstraßenbau ist die in den Koalitionsvereinbarungen der Landesregierung hervorgehobene **Substanzerhaltung** des etwa 13.100 km umfassenden Landesstraßennetzes, u. a. mit Deckenerneuerungen und Brückensanierungen. Mit dem Ansatz in Höhe von **213,4 Mio. €** wird auf einem angehobenen Niveau der weiteren Verschlechterung der Qualität des Straßennetzes deutlich entgegengewirkt. Weiterhin wird eine Zustandsverbesserung des Landesstraßennetzes mit privater Unterstützung erprobt.

Dazu ist in 2010 ein ÖPP-Projekt (Pilotvorhaben) in Südwestfalen vergeben worden, bei dem Private über einen Zeitraum von 16 Jahren die betreffenden Landesstraßenabschnitte entsprechend vorgegebener Qualitätsmerkmale erhalten sollen. Die Kosten

des Projekts über die Gesamtlaufzeit betragen rd. 29,7 Mio. €. Beim Titel 777 15 ist für 2022 eine Zahlungsrate in Höhe von 1,6 Mio. € veranschlagt.

Auch die für den **Neu- und Ausbau** größerer Vorhaben im Landesstraßennetz zur Verfügung stehenden Mittel werden von 62 Mio. € in 2021 um 10 Mio. € auf **72 Mio. €** in 2022 angehoben. Diese Mittel dienen maßgeblich der Weiterfinanzierung der im Landestraßenbauprogramm enthaltenen bereits begonnenen und noch in Bau gehender Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans. Das Landestraßenbauprogramm wird von der Landesregierung im Benehmen mit dem Ausschuss für Verkehr des Landtags beschlossen und ist Bestandteil des Haushaltsplans.

Mit den Finanzmitteln für **kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen** i. H. v. 14 Mio. € können im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten erforderliche Maßnahmen, insbesondere innerhalb von Ortsdurchfahrten, für die Regierungsbezirke entsprechend der Priorisierung durch die Regionalräte finanziert werden. Auch diese Maßnahmen haben i. d. R. einen erheblichen Erhaltungsanteil.

Mit den Mitteln für **Radwege** an Landesstraßen i. H. v. **30,0 Mio. €** wird der Neu- und Ausbau sowie die Erhaltung von Radwegen finanziert. Aus diesem Haushaltstitel werden auch die Modellprojekte des „Bürgerradweges“ und die „Radwege auf stillgelegten Bahntrassen“ sowie die komplementären Anteile des Landes am Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes finanziert. Die Zusammenfassung der Radwegeinvestitionen an Landesstraßen zu einem Haushaltstitel erfolgt erstmalig, um eine bessere Übersicht über die erheblich verstärkten Aktivitäten der Landesregierung im Bereich Radverkehrsmobilität zu gewährleisten.

Aufgrund des Übergangs der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen von den Ländern an die Autobahn GmbH des Bundes ist ab dem 01.01.2021 auch die unmittelbare Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Planung und den Ausbau von **Rastanlagen und Lkw-Parkplätzen** an den Autobahnen im Land entfallen. Der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen für Lkw-Fahrer zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten ist jedoch weiterhin sehr hoch, weswegen die Aktivitäten des Bundes auch zur Stärkung der Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen durch das Land ergänzend

unterstützt werden sollen. Nach Anlaufen der Aktivitäten im Vorjahr sind hierfür im **Titel 777 16 Mittel i.H.v. 1,0 Mio. €** vorgesehen.

Titelgruppe 80 / 81 Private Vorfinanzierungen von Landesstraßenmaßnahmen

Titelgruppe	Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
80	2.226.300 €	5.988.000 €	5.744.103 €
81	2.463.000 €	2.418.000 €	2.837.702 €

Angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit ist für zwei Landesstraßenmaßnahmen mit Tunneln, die L 418 (Ortsumgehung Wuppertal) und die L 697 (Ortsumgehung Plettenberg), das Modell einer privaten Vorfinanzierung gewählt worden. Die Realisierung dieser Projekte wäre bei einer Finanzierung aus den vorhandenen Investitionsmitteln erst wesentlich später möglich gewesen. Veranschlagt sind die Beträge für die Rückzahlungsverpflichtungen, die für die L 418 bis 2022 und für die L 697 bis 2025 laufen. Die Rückzahlungsbeträge nebst Zinsen sind in den Titelgruppen 80 und 81 veranschlagt.

Titelgruppe 90 Landesbetrieb Straßenbau

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
415.326.600 €	395.070.000 €	477.822.984 €

Der Landesbetrieb Straßenbau versteht sich als modernes Dienstleistungsunternehmen, das seine Leistungen kundenorientiert, bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbringt. Er hat seine Aufgaben mit dem Ziel einer betriebswirtschaftlichen Optimierung durchzuführen und leistet dabei folgende Dienstleistungen für die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen:

- Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen in Bundesauftragsverwaltung,
- Planung, Bau und Betrieb der Landesstraßen einschließlich des Um- und Ausbaus,

- Planung, Bau und Betrieb der Kreis- und Gemeindestraßen einschließlich des Um- und Ausbaus, soweit ihm diese Aufgaben nach § 56 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetzes übertragen worden sind.

Zum 01.01.2021 endete die Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen. Damit ist ab diesem Zeitpunkt nicht mehr der Landesbetrieb Straßenbau, sondern die Autobahngesellschaft des Bundes für die nordrhein-westfälischen Bundesautobahnen zuständig. Die Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen bleibt unverändert bestehen.

Zur Erledigung der ihm übertragenen Aufgaben finanziert sich der Landesbetrieb Straßenbau im Wesentlichen durch Zuführungen aus dem Landeshaushalt, soweit er nicht Mittel von Dritten - z.B. vom Bund - erhält. Im Haushaltsplan ist in der Titelgruppe 90 der Finanzbedarf für den laufenden Betrieb und die betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen sowie für betriebliche Investitionen veranschlagt. Der Zuführungsbetrag aus dem Landeshaushalt sank in 2021 gegenüber dem Ist-Ergebnis 2020 um rd. 83 Mio. € auf rd. 395 Mio. €. Diese Absenkung war der Tatsache geschuldet, dass der Aufwand für die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen ab dem 01.01.2021 entfällt. In 2022 steigt die Zuführung im Vergleich zum Haushaltsjahr 2021 um 20,3 Mio. € auf 415,3 Mio. €. Von den geplanten Mehraufwendungen entfallen:

- 9,7 Mio. € auf den erhöhten Personalaufwand, vor allem aufgrund von Tarifierhöhungen für Beschäftigte des Landesbetriebs Straßenbau,
- 3,1 Mio. € auf den höheren Sachaufwand im Bereich IT,
- 2,5 Mio. € auf den gestiegenen Bedarf an externen Ingenieurleistungen,
- 2,3 Mio. € auf den geplanten Ausbau der Landesmobilitätszentrale und den hieraus resultierenden Sachaufwendungen für die Lichtsignal- und die Tunnelleitzentrale sowie
- 2,7 Mio. € auf gestiegene Abschreibungen, Kostensteigerungen im Straßenbetriebsdienst und sonstige Aufwandspositionen.

2.7 Angelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung (Kapitel 09 160)

Titel 537 10 Untersuchungen auf allen Gebieten der Landesverkehrsplanung

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.550.000 €	1.400.000 €	597.680 €

Es werden Untersuchungen im Rahmen der Landesverkehrsplanung finanziert. Der Landesverkehrsplanung obliegt es, die Grundlagen für die Bewertungen von wesentlichen verkehrspolitischen Maßnahmen bereit zu halten, insbesondere für die Prüfung von möglichen Vorhaben des Infrastrukturaus- bzw. -neubaus. Dazu gehören landesweite empirisch basierte Verkehrsmodelle und Potenzialanalysen, Langfristprognosen zur Verkehrsabwicklung und qualifizierte Bewertungsinstrumente. Diese Instrumente müssen stetig fortentwickelt und aktualisiert werden, was aus Kapazitätsgründen und aufgrund der notwendigen, speziellen Expertise externe Unterstützung erfordert.

Aktuell befindet sich das Landesverkehrsmodell 2035 im Aufbau. Auf dessen Grundlage sollen u.a. die Bedarfspläne für den schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Landesstraßen einschließlich Radschnellwegen erstellt werden. Die Bedarfspläne sind wesentliche Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Durch pandemiebedingte Verzögerungen haben sich bereits für 2021 eingeplante Kosten in das Jahr 2022 verschoben.

Titelgruppe 61 Nahmobilität

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
32.020.000 €	26.770.000 €	26.770.000 €

Die Mittel der Titelgruppe 61 sind vorgesehen für Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität (nicht motorisierter Verkehr). Gefördert werden kommunale Bau- und

Ausbauvorhaben von Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Das Land finanziert Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes. Dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden hierzu Mittel sowohl für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Radschnellverbindungen zur Verfügung gestellt.

Die Mittel werden weiter dafür eingesetzt, die Bundesfinanzhilfen für die Planung und den Bau von Radschnellwegen und für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufzustoßen.

Daneben werden noch die Webauftritte „Radroutenplaner NRW“, „Radverkehrsnetz NRW“ und „Wanderrouutenplaner NRW“ finanziert.

Titelgruppe 62 Zuweisungen des Bundes für den Fuß- und Radverkehr

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
-	-	-

Der Bund gewährt auf Grundlage von geschlossenen Verwaltungsvereinbarungen Finanzhilfen für die Planung und den Bau von Radschnellwegen und für das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Die bereitgestellten Bundesmittel werden in der Titelgruppe 62 vereinnahmt und für die Planung und den Bau von Radschnellwegen sowie für die Förderung kommunaler Radverkehrsprojekte verausgabt.

Titelgruppe 63 Maßnahmen Radverkehr

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
40.000.000 €	10.320.000 €	-

In der Titelgruppe 63 werden Mittel für Maßnahmen zur Umsetzung des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes bereitgestellt. Gefördert und finanziert werden Publikationen wie der zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz zugehörige Aktionsplan Nahmobilität, gutachterliche Untersuchungen, Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit, Rad- und Fußwegebau an kommunalen und überörtlichen Straßen in der Baulast der

Kommunen, Radschnellwege in der Baulast des Landes sowie die institutionelle Förderung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS).

Titelgruppe 64 Einführung E-Government

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
800.000 €	300.000 €	2.226 €

Die TG 64 dient einerseits als haushaltstechnische Vorkehrung für eine mögliche unterjährige Umsetzung von zentral etatisierten Mitteln an das VM und beinhaltet andererseits Mittel für Ressortspezifika im Kontext des E-Governments sowie der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes, die dezentral zu finanzieren sind.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bekennt sich zu den Prinzipien des E-Government und des Open Government und hat diesbezüglich bereits verschiedene Projekte initiiert. Nach dem Rollout der Komponenten E-Akte und E-Laufmappe im VM sind für die weitere Einführung der E-Verwaltungsarbeit die Vorarbeiten für das ersetzende Scannen und die Migration auf einen hohen Schutzbedarf zu leisten. Weiterhin sind im Zuge der Umsetzung des EGovG die Geschäftsprozesse zu optimieren und zu digitalisieren sowie die Fachverfahren des Ressorts anzubinden. Zudem beginnt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Einführung der Komponenten der elektronischen Personalverwaltung (my.NRW). Weiterhin sind im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die gesetzlichen Vorgaben im Rahmen von Open Data (§16a EGovG NRW) und Onlinezugangsgesetz (OZG) zu erfüllen. Auch wenn die Haushaltsmittel für Projekte des E-Government grds. zentral im Einzelplan des MWIDE etatisiert sind, ist davon auszugehen, dass insbesondere fachspezifische Anbindungen und sonstige Besonderheiten durch die Ressorts selber getragen werden müssen.

Titelgruppe 65 Mobilitätskonzepte und verkehrsmittelübergreifende Mobilität

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
25.900.000 €	20.500.000 €	5.944.135 €

Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz des Mobilitätsmanagements wird maßgeblich durch das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bearbeitet. Es stellt mit seinem Beratungsangebot zum kommunalen Mobilitätsmanagement ein wichtiges Unterstützungsnetzwerk für die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote und eine Prozessberatung und -begleitung in den Kommunen dar. Es ist daher vorgesehen, das Zukunftsnetz Mobilität NRW möglichst um noch weitere Träger zu erweitern.

Die Richtlinie zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements unterstützt den Auftrag des Koalitionsvertrages, Nordrhein-Westfalen zur Modellregion für Mobilität 4.0 zu entwickeln und damit auch innovative und vernetzte Mobilitätsangebote zu fördern.

In der Förderrichtlinie sind die folgenden vier Fördergegenstände berücksichtigt:

- Umsetzungsorientierte Mobilitätskonzepte mit regionalen Bezügen und Studien zu Zukunftsfragen der Mobilität,
- Digitale Informations-, Buchungs- und Zahlungssysteme, sowie die Schaffung von Schnittstellen zwischen verschiedenen Systemen,
- Mobilstationen als physische Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel und -angebote und
- Maßnahmen des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements (z. B. Schulen, Betriebe).

In dem Ansatz ist ebenfalls ein Kofinanzierungsanteil zum Programm „Smart Cities“ aus dem Konjunkturprogramm des Bundes enthalten. Das vom Bundesministerium des Innern initiierte Programm sieht eine Eigenbeteiligung interessierter Kommunen von bis zu 35 % der Projektkosten vor. Durch zusätzliche Landesmittel soll mehr Kommunen eine Partizipation ermöglicht werden.

Titelgruppe 66 Bündnis für Mobilität

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.250.000 €	1.250.000 €	945.991 €

Das Bündnis für Mobilität wurde von der jetzigen Landesregierung erst in 2018 als Weiterentwicklung des vorherigen Bündnisses für Infrastruktur initiiert. Mit dem Haushalt 2019 ist die Titelgruppe 66 für das Bündnis für Mobilität eingerichtet worden. Die Titelgruppe dient der Finanzierung von Veranstaltungen und Aktionen des Bündnisses für Mobilität.

Titelgruppe 70 Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
1.747.000 €	1.427.000 €	1.466.625 €

Der Haushaltsansatz aus dieser Titelgruppe dient in erster Linie der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm des Landes. Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist eine Daueraufgabe aller staatlichen und nicht-staatlichen Akteure. Um die Verkehrssicherheitsarbeit effektiver zu gestalten, müssen die Verantwortlichen in den Kommunen verstärkt zusammenarbeiten. Überwiegend werden Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung für eine sichere, eigenständige und komfortable Mobilität aller Verkehrsteilnehmer gefördert. Dafür werden zusammen mit Kooperationspartnern auch Aufklärungsaktionen und Verkehrssicherheitsprojekte für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durchgeführt. Oberstes Ziel aller Verkehrssicherheitsaktivitäten ist es, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu reduzieren sowie das soziale Klima im Verkehr zu verbessern.

Der Haushaltsansatz des Titels 685 70 „Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Einrichtungen“ in Höhe von 320.000 € wird zum Haushalt 2022 neu aufgenommen. Mit den Mitteln wird ein für 2021 erstmals in der Titelgruppe 63 verortetes Programm fortgesetzt, in dessen Rahmen Schulkindern – nach Absolvierung der Radfahrprüfung -

zusätzliche Speichenreflektoren übergeben werden und somit die Verkehrssicherheit gefördert wird.

Titelgruppe 71 Zuschüsse zur Umsetzung des Europäischen Fonds Regionale Entwicklung (EFRE) - Landesanteil (2014 -2020)

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
5.024.600 €	5.024.600 €	3.087.185

Eines der Ziele des EFRE ist es, die nordrhein-westfälische Wirtschaft und Wissenschaft dabei zu unterstützen, Innovationen in den Bereichen Mobilität und Logistik zu entwickeln, Lösungen für aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu finden und somit ihre Wettbewerbsvorteile weiter auszubauen. Digitale und vernetzte Lösungsansätze im Bereich der Mobilität und Logistik leisten dabei einen wichtigen Beitrag. So will Nordrhein-Westfalen u. a. bei Themen der Mobilität 4.0, wie bspw. „Automatisiertes und vernetztes Fahren“, „Mobilitätsmanagement“, „autonome Binnenschifffahrt“ und „multimodaler, nachhaltiger Güterverkehr und Logistik“ eine Vorreiterrolle im Bund und der EU einnehmen.

Das Ressort hat daher ein hohes Interesse daran, herausragende Projekte und Maßnahmen mit dem Schwerpunkt der aufgeführten Themen mit Kofinanzierungsmitteln fachlich und finanziell zu unterstützen. Im Jahr 2020 wurden zwei neue Projekte unter Leitung der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe sowie der Hochschule Niederrhein gestartet. Aus organisatorischen und haushaltstechnischen Gründen wurde die Titelgruppe aus dem Kapitel 09 010 in das Kapitel 09 160 umgesetzt.

Titelgruppe 72 Zuschüsse zur Umsetzung des Europäischen Fonds Regionale Entwicklung (EFRE) - Landesanteil (2021 -2027)

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
6.024.600 €	-	-

In der neuen Titelgruppe 72 werden Mittel zur Umsetzung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bereitgestellt. In der EFRE-Förderperiode 2021–2027 gilt es, einen Beitrag zum übergeordneten Ziel der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts der Union zu leisten. Das Ressort stärkt die systematische inhaltliche Beteiligung in Nordrhein-Westfalen im Bereich Mobilität gemäß dem in Erarbeitung befindlichen Operationellen Programm EFRE.NRW 2021–2027. Beabsichtigt ist u.a. die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen, multimodalen städtischen Mobilität, zur Nutzung der Vorteile der Digitalisierung sowie zur Entwicklung und zum Ausbau von Forschungs- und Innovationskapazitäten. Es werden daher Kofinanzierungsmittel i.H.v. 6.024.600 € etatisiert.

Titelgruppe 73 Entwicklung und Pflege des Datenraums Mobilität

Ansatz 2022	Haushalt 2021	Ist-Ergebnis 2020
300.000 €	-	-

Die neu geschaffene Titelgruppe 73 unterstützt den Aufbau des Datenraums Mobilität sowie den Anschluss nordrhein-westfälischer Mobilitätssysteme an den Datenraum Mobilität mit den jeweils zuständigen Trägern. Der Datenraum Mobilität ist eine Initiative der Bundesregierung unter Einbezug der föderalen Ebenen, der Wissenschaft und der Wirtschaft. Ziel ist die Nutzbarmachung von Mobilitätsdaten für intermodale (verkehrsträgerübergreifende) Wegekettten. Nordrhein-Westfalen bietet hervorragende Voraussetzungen für die Umsetzung des Datenraum Mobilität, weil hier in den letzten Jahren Kompetenzen rund um die Digitalisierung und Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern aufgebaut worden sind. Durch den Datenraum Mobilität sollen gemäß des Open-Data-Prinzips Mobilitätsdaten einer breiten Öffentlichkeit diskriminierungsfrei zugänglich gemacht werden.

C. Personalhaushalt

1. Ministerium für Verkehr (Kapitel 09 010)

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2022	2021	+/-
Beamtinnen und Beamte	157	+22	65	+7	2	-	-	-	224	195	+29
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	11	+5	49	+3	50	+3	3	-	113	102	+11
Insgesamt:	168	+27	114	+10	52	+3	3	-	337	297	+40
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									4	4	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Es ist ein kw-Vermerk zum 31.12.2021 für eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW realisiert worden.

Bei einer Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW, drei Planstellen der Bes.Gr. A 12 LBesO A NRW sowie 2 Planstellen der Bes.Gr. A 8 LBesO A NRW sind die kw-Vermerke ab 01.01.2023 in kw-Vermerke zum 31.12.2023 umgewandelt worden.

Im Nachzug sind gem. § 6 Abs. 7 Haushaltsgesetz 2021 fünf Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.2, drei Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.1 und 2 Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 1.2 aus dem Kapitel 09 150 umgesetzt worden.

Für die Umsetzung von Open Data ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW aus dem Kapitel 14 200 umgesetzt worden.

Im Nachzug sind gem. § 6 Abs. 7 Haushaltsgesetz 2021 im Rahmen des Strukturwandels im Rheinischen Braunkohlerevier drei Stellen der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW, eine Stelle der Bes.Gr. A 13 BA LBesO A NRW sowie eine Stelle der Bes.Gr. A 12 LBesO A NRW aus dem Kapitel 14 010 umgesetzt worden.

Für die Umsetzung des „Mobilitätsrevier der Zukunft“ im Rahmen des Strukturwandels im Rheinischen Braunkohlerevier sind eine Planstelle der Bes.Gr. B 2 LBesO B NRW, sieben Planstellen der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW sowie eine Planstelle der Bes.Gr. A 11 LBesO A NRW eingerichtet worden. Außerdem ist für den Strukturwandel im Rheinischen Revier zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Schienenverkehr eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Zur Umsetzung des EGovG NRW ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Zur Umsetzung der GVFG-Novelle ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW und eine Planstelle der Bes.Gr. A 11 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Für den Klimaschutz im Luftverkehr ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Für die Luftsicherheit hinsichtlich von Drohnen und Lufttaxis ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Zur Steuerung und Begleitung der Einführung von BIM ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW ist zur Ausweitung des Radwegebaus eingerichtet worden.

Eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW ist für den Auf- und Ausbau der im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung im Bereich der Bauwerkserhaltung und des Straßenbetriebes erforderlichen Grundlagen und Verfahren eingerichtet worden.

Für den Bereich Straßenverkehrsrecht und Digitalisierung im verkehrsrechtlichen Bereich ist jeweils eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Für die Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW eingerichtet worden.

Für die Einrichtung einer Scanstelle ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 11 LBesO A NRW und eine Stelle für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 1.2 eingerichtet worden.

Für Aufgaben im Bereich der IT-Sicherheit sind zwei Planstellen der Bes.Gr. A 11 LBesO A NRW eingerichtet worden.

**2. Erledigung von Aufgaben nach dem ÖPNVG NRW
durch kommunale Stellen (Kapitel 09 111)**

Landesbeschäftigte:

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2022	2021	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1	-	11	-2	1	-1	-	-	13	16	-3
Insgesamt:	1	-	11	-2	1	-1	-	-	13	16	-3

Nach der am 01.01.2008 in Kraft getretenen Novellierung des ÖPNVG NRW erfolgte eine Aufgabenverlagerung der Infrastrukturförderung von den Bezirksregierungen zu den kommunalen Zweckverbänden. Im Rahmen dieser Aufgabe folgte das Personal der Aufgabe. Der Personalübergang ist in § 15 a ÖPNVG NRW geregelt.

Beamtinnen und Beamte wurden versetzt. Tarifbeschäftigte sind den Zweckverbänden/Anstalten des öffentlichen Rechts im Wege der Personalgestellung zur Verfügung gestellt worden.

Die Personalveränderungen ergeben sich durch das Ausscheiden von drei Beschäftigten. Hierdurch sind drei kw-Vermerke realisiert worden.

3. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Kapitel 09 150)

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2022	2021	+/-
Beamtinnen und Beamte	215	-23	691	-11	32	-4	-	-	938	976	-38
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	29	-26	960	-219	2.377	-186	-	-	3.366	3.797	-431
Insgesamt:	244	-49	1.651	-230	2.409	-190	-	--	4304	4773	-469
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	34	-	28	+18	2	+2	-	-	64	44	+20
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									240	294	-54

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Es sind zwei kw-Vermerke zum 31.12.2021 für Planstellen der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW und drei kw-Vermerke zum 31.12.2021 für Planstellen der Bes.Gr. A 12 LBesO A NRW realisiert worden. Außerdem ist ein kw-Vermerk zum 31.12.2021 für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.2 realisiert worden.

Bei einer Planstelle der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW und vier Planstellen der Bes.Gr. A 12 LBesO A NRW sind die kw-Vermerke ab 01.01.2023 in kw-Vermerke zum 31.12.2023 umgewandelt worden.

Im Nachzug sind gem. § 6 Abs. 7 Haushaltsgesetz 2021 fünf Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.2, drei Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.1 und 2 Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 1.2 in das Kapitel 09 010 umgesetzt worden.

Für den Bauhochlauf sind 20 Planstellen der Bes.Gr. A 13 BA LBesO A NRW eingerichtet worden.

Zur Ausweitung des Radwegebaus bzw. der E-Mobilität sind 15 Stellen der Bes.Gr. A 13 BA LBesO A NRW eingerichtet worden.

15 Planstellen der Bes.Gr. A 13 BA LBesO A NRW sind für die Bauwerksprüfung bzw. Bauwerksüberwachung eingerichtet worden.

Im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung zum 01.01.2021 und der damit verbundenen Versetzungen zum Fernstraßen-Bundesamt bzw. Übergang zur Autobahn GmbH des Bundes sind folgende Plan-/Stellen in Abgang gestellt worden:

- 9 Planstellen der Bes.Gr. A 15 LBesO A NRW
- 10 Planstellen der Bes.Gr. A 14 LBesO A NRW
- 2 Planstellen der Bes.Gr. A 13 EA LBesO A NRW

- 12 Planstellen der Bes.Gr. A 13 BA LBesO A NRW

- 31 Planstellen der Bes.Gr. A 12 LBesO A NRW
- 13 Planstellen der Bes.Gr. A 11 LBesO A NRW
- 2 Planstellen der Bes.Gr. A 10 LBesO A NRW
- 4 Planstellen der Bes.Gr. A 9 LBesO A NRW
(Laufbahngruppe 1.2)
- 20 Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.2.
- 216 Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 2.1.
- 184 Stellen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vgl. Laufbahngruppe 1.2.

Für Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst sind zusätzlich 18 Stellen für Regierungsinspektoranwärterinnen/Regierungsinspektoranwärter sowie zwei Stellen für Regierungssekretäranwärterinnen/Regierungssekretäranwärter eingerichtet worden.

Im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung zum 01.01.2021 und den damit verbundenen Übergang zur Autobahn GmbH des Bundes sind 54 Stellen für Auszubildende in Abgang gestellt worden.

**4. Versorgung der Beamtinnen und Beamten des Einzelplans
sowie ihrer Hinterbliebenen**

(Kapitel 09 900)

Die Ausgaben dieses Kapitels umfassen die Versorgung der Beamtinnen und Beamten des Landes, der früheren Länder Preußen und Lippe, des früheren Reiches und deren Hinterbliebenen, soweit sie auf den Einzelplan 09 entfallen. Für Versorgungsbezüge, Beihilfen und Fürsorgeleistungen sind im Haushaltsentwurf 2022 insgesamt 35.227.800 € veranschlagt.

Die Gesamtzahl der Versorgungsempfänger/innen im Einzelplan 09 beträgt nach dem Haushaltsplan 2022:

Ist-Stand im Dezember 2020: 592

voraussichtlich Stand Ende 2022: 603.

D. Abkürzungsverzeichnis und Glossar

Abs	Absatz
ÄöR	Anstalt öffentlichen Rechts
BADV	Bodenabfertigungsdienstverordnung
Bes.Gr.	Besoldungsgruppe
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH
DELFI	DELFI 2020 – deutschlandweite Fahrgastinformation
DV	Datenverarbeitung
EA	Enterprise Agreement
EASA	European Union Aviation Safety Agency
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EGoVG	E-Government-Gesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
Epl.	Einzelplan
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FDG	Flughafen Düsseldorf GmbH
F&E	Forschung und Entwicklung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GKVS	Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HG	Hauptgruppe (kamerale Gliederung)
HH	Haushalt
i.d.H./ i.H.v	In der Höhe / in Höhe von
IM	Ministerium des Innern des Landes NRW
IOS	Betriebssystem der Firma Apple
IT	Informationstechnik
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik NRW
KomZu	„kommunales Zuschusswesen NRW“ (IT-Anwendung)
Kw	Künftig wegfallend
LAEB	Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen

LBesO	Landesbesoldungsordnung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MWIDE	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde(n)
NE	nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen
NE-EIU	nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
NWSIB	nordrhein-westfälische Straßeninformationsbank
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OZG	Onlinezugangsgesetz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PFV	Planfeststellungsverfahren
P+R	Park and Ride Anlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
TG	Titelgruppe
VM	Ministerium für Verkehr des Landes NRW
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VoIP	Voice over IP
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschrift