

umwelt.nrw

#haushalt

HAUSHALTSENTWURF 2023 – ERLÄUTERUNGSBAND

Einzelplan 10 – Geschäftsbereich des
Ministeriums für Umwelt, Naturschutz
und Verkehr



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

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



Oliver Krischer
04.11.2022
Seite 1 von 1

Aktenzeichen I-4
01.05.03.05.
bei Antwort bitte angeben

Otto Apel
Telefon: 0211 4566-207
Telefax: 0211 4566-
otto.apel@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Entwurf des Haushaltsplans 2023 Erläuterungsband des Einzelplans 10

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

für die Beratungen des Haushaltsplanentwurfs 2023

- im Haushalts- und Finanzausschuss (HFA),
- im Ausschuss für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume (AULNV) sowie
- im Verkehrsausschuss (VA)

übersende ich 60 Exemplare des Erläuterungsbandes zum Entwurf des Einzelplanes 10.

Ich bitte Sie, die Unterlagen an die Mitglieder der o.g. Ausschüsse weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

	Inhalt		
		Kapitel	Seite
A. Eckpunkte des Einzelplans 10			
1.1 Einführung MUNV – Einzelplan 10			3
B. Sach- und Investitionshaushalt - Schwerpunkte			7
1. Umwelt			7
1.1 Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz, Wasserwirtschaft	10 050		
• Wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – insbesondere Klimaresilienter Hochwasserschutz / 10-Punkte Arbeitsplan			
• Vorgezogener Braunkohleausstieg und Strukturwandel im Rheinischen Revier			
• Abfallwirtschaft			
1.2 Immissionsschutz, Umwelt und Gesundheit, Gentechnik	10 060		12
• Luftreinhaltung			
• Umwelt und Gesundheit			
• Überprüfung von Chemiepark Strukturen			
1.3 Umweltberichterstattung, Umweltrechtsfragen, Europa, International	10 060		17
• Effizienz-Agentur NRW (EFA)			
• Ressourceneffizienz, Circular Economy und Umweltmanagementsysteme			
1.4 Nachhaltige Entwicklung, Klimawandel, Umweltwirtschaft	10 060		19
• Klimaresilienz			
2. Naturschutz			22
2.1 Naturschutz und Landschaftspflege	10 030		
• Landesprogramm zum Erhalt der Biologischen Vielfalt			
3. Verkehr			23
3.1 Luftverkehr, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahnen, ÖPNV			

		Inhalt
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr	10 110 23
	• Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats	
3.3	Schienengüterverkehr	10 110 24
	• Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene öffentliche Eisenbahnen (NE-Bahnen) im Schienengüterverkehr	
3.4	Angelegenheiten der Luftfahrt	10 120 25
	• Luftverkehr	
3.5	Angelegenheiten der Schifffahrt	10 130 26
	• Wasserstraßen	
3.6	Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau	10 140 27
	• Nahmobilität und Verkehrssicherheit	
3.7	Straßen- und Brückenbau (Landesbetrieb Straßen NRW)	10 150 29
	• Investitionen des Landesstraßennetz	
3.8	Angelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung	10 160 31
	• Digitalisierung	
	• Vernetzung	
	• Grundsatzangelegenheiten der Mobilität	
C.	Personalhaushalt	35
1.	Aufgliederung	EP 10 35
2.	Ministerium	10 010 36
3.	Erledigung von Umweltaufgaben durch kommunale Stellen	10 011 38
4.	Erledigung von Aufgaben nach dem ÖPNVG NRW durch kommunale Stellen	10 111 39
5.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	10 150 40
6.	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz	10 400 41
D.	Abkürzungsverzeichnis	43

A. Eckpunkte des Einzelplans 10

1.1 Einführung

Der Haushalt für 2023 steht unter den Vorzeichen einer sich rasant wandelnden Zeit – die sich verändernde Weltlage stellt nicht nur uns als Gesellschaft, sondern auch jegliches politische Handeln vor große Herausforderungen. Die hohe Inflation, sowie die Entwicklungen der Energiepreise und die damit verbundene Notwendigkeit zur Schaffung weiterer Entlastungen, schränken die finanziellen Spielräume der Gestaltung weiter ein. Zeitgleich blicken wir zurück auf ein Jahr mit Überschwemmungen, Starkregen, historisch niedrige Rheinpegel, lange Trockenphasen und überhitzte Innenstädte: Der Klimawandel ist längst in Nordrhein-Westfalen angekommen und wirkt sich bereits spürbar auf unseren Alltag aus. Zusätzlich schreitet der Verlust der Artenvielfalt trotz aller bisher ergriffenen Maßnahmen nahezu ungebremst voran. Klima- und Biodiversitätskrise sind nicht nur vielfältig miteinander verbunden, beide haben uns mit ihren heute schon spürbaren Auswirkungen längst erreicht. Nordrhein-Westfalen resilienter zu machen für die Folgen der Klimakrise, eine Transformation der Mobilität zu schaffen und die Vielfalt von Flora und Fauna zu erhalten und zu steigern – das ist unser Ziel, auch in diesen turbulenten Zeiten.

Mit der Bildung der neuen Landesregierung, hat sich auch der Zuschnitt des Ministeriums verändert. Der Einzelplan 10 zeigt die vielen bedeutsamen Aufgaben auf, die das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) nun als Einheit erfüllt. Dazu gehört die Bewahrung unserer Natur und Artenvielfalt sowie den verantwortungsvollen Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen Wasser, Boden und Luft. Aber auch der Erhalt und die Stärkung der blauen, grünen und grauen Infrastruktur unseres Landes.

Es gilt nun Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu machen und mit einer ambitionierten Kreislauf- und Umweltwirtschaft neue Wege aufzuzeigen, wie zukünftig noch innovativer und ressourcenschonender produziert und gearbeitet werden kann.

Die Klimakrise hat bereits jetzt verheerende Wirkungen auf NRW. Die Flutkatastrophe 2021 hat uns auf dramatische Weise verdeutlicht, dass es

erforderlich ist, die Hochwasservorsorge zu modernisieren und zu verbessern. Daher werden die Mittel für den Hochwasserschutz deutlich erhöht. Darüber hinaus unterstützt das MUNV auch weiterhin Kommunen darin, durch Klimaanpassungsmaßnahmen klimafest zu werden.

Der Erhalt der Artenvielfalt ist eine ebenso essentielle Aufgabe. Daher wird ein Landesprogramm zum Erhalt der Biodiversität aufgelegt, um gezielt Artenschutzmaßnahmen unterstützen und ausbauen zu können. Außerdem wird das MUNV die Biodiversitätsstrategie Nordrhein-Westfalen fortschreiben und noch enger auf konkrete Schutzmaßnahmen für den Schutz der Arten und ihrer Lebensräume ausrichten. Wir müssen aber auch schauen, wo wir weitere Räume für den Schutz von Natur und Landschaft zur Verfügung stellen können. Ein zweiter Nationalpark in Nordrhein-Westfalen wird ein großflächiges Schutzgebiet für Tiere und Pflanzen bieten – den Prozess dazu wird das MUNV zeitnah beginnen. Um diese und andere Anstrengungen zu finanzieren, werden wir den Naturschutzhaushalt im kommenden Jahr deutlich erhöhen.

NRW wird einen maßgeblichen Beitrag zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen leisten. Als bevölkerungsreichstes, industriell geprägtes und global vernetztes Land sind wir uns unserer Mitverantwortung bewusst. Das MUNV wird die Nachhaltigkeitsstrategie NRW fortschreiben und einen verpflichtenden Nachhaltigkeitscheck für Gesetzesinitiativen einführen.

Die Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) ist eine wichtige Grundlage und soll gestärkt werden. Dazu werden wir die BNE-Strategie fortschreiben und das erfolgreiche Netz der BNE-Regionalzentren landesweit ausbauen.

Neben den Herausforderungen im Natur- und Umweltschutz gilt es die Verkehrswende weiter voranzutreiben. Der Radverkehr hat für die Mobilität der Menschen in Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren eine hohe Bedeutung gewonnen. Dem wird unsere bestehende Infrastruktur nicht überall im Land gerecht. Um den Radverkehr weiter attraktiv und verkehrssicher zu gestalten, ist der Ausbau der Radinfrastruktur erklärtes Ziel der Landesregierung. Um dieses zu erreichen, werden auch im kommenden Jahr für Bau und Erhalt der Radwege Mittel zur Verfügung gestellt.

Mit einer Ausbildungsoffensive beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) verstärken wir die Kompetenz des Landes beim Straßen- und Radwegebau und können so die Kompetenz des Landes sichern und Fachkräftemangel frühzeitig vorbeugen.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein gutes Straßennetz, das stellenweise aber in die Jahre gekommen ist und somit einen erheblichen Investitionsbedarf aufweist. Daher werden wir das bestehende Straßennetz ertüchtigen, unsere Straßen und Brückenbauwerke zukunftsfest und klimaresilient aufstellen und unser bestehendes Landesstraßen- und Bundesstraßennetz - inklusive der Radwege - in den kommenden fünf Jahren mit Hochdruck modernisieren. Auch wenn Mobilität sich stark verändert: Straßen sind und bleiben auch künftig wichtige Lebensadern für die Menschen in unserem Land und einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort.

Sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum müssen der Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) und der Öffentliche Personen Nahverkehr (ÖPNV) ausgebaut, optimiert und intelligent miteinander verknüpft werden. Wir werden – gemeinsam mit dem Bund – in Neu- und Ausbaumaßnahmen investieren. Und wir prüfen, wo Streckenreaktivierungen sinnvoll sind und sorgen zugleich für sichere und barrierefreie Bahnhöfe überall in NRW.

Weiterhin sorgen wir dafür, dass wir vernetzte und nutzerfreundliche Mobilität in NRW lebbar machen – mit dem Mobidrom schaffen wir eine Agentur, die die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln voranbringen wird, sodass zukünftig Planen, Buchen und Bezahlen von Mobilitätsdienstleistungen einfach und komfortabel aus einer Hand möglich werden.

Das Themenspektrum des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr befasst sich mit zentralen gesellschaftlichen Fragestellungen. Aktiver Umweltschutz und Bewahrung des Naturerbes, die Abfederung der Klimakrise, sowie die Umsetzung und Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität – all diese Bereiche des Ministeriums sind eng mit dem Alltag der Menschen in Nordrhein-Westfalen verbunden. Entsprechend der politischen Schwerpunktsetzung wurden die Mittel geplant, um diesen Zielen gerecht zu werden.

B. Sach- und Investitionshaushalt

1. Umwelt

Abteilung – Wasserwirtschaft, Kreislaufwirtschaft und Bodenschutz (Kapitel 10 050)

Titelgruppe 66 Hochwasserschutz und wasserwirtschaftliche Vorarbeiten, Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie, Überschwemmungsgebiete, naturnaher Wasserbau, Ökologische Verbesserung im Emscher-Lippe-Raum

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
89.968.500 EUR	76.704.200 EUR	58.458.200 EUR

Wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – insbesondere Klimaresilienter Hochwasserschutz / 10-Punkte-Arbeitsplan

Der 10-Punkte-Arbeitsplan "Hochwasserschutz in Zeiten des Klimawandels" fasst die wesentlichen Maßnahmen zur Verbesserung des vorsorgenden Hochwasserschutzes in Zeiten des Klimawandels zusammen. Die Folgen des Hochwasserereignisses 2021 haben eindeutig gezeigt, dass der Hochwasserschutz in Nordrhein-Westfalen zu verbessern ist. Die Wahrscheinlichkeit für Niederschläge wie im Juli 2021 wird sich durch den Klimawandel weiter erhöhen. Die Folgen eines solchen Hochwassers dürfen sich nicht wiederholen und können durch verbesserten Hochwasserschutz auch erheblich gemindert werden. Abgesehen von der nicht hinnehmbaren Anzahl der Toten, zeigen die hohen Schadenssummen in Folge des Hochwassers 2021, dass ein wirksamer Hochwasserschutz sich stets volkswirtschaftlich auszahlt.

Die Umsetzung des 10-Punkte-Arbeitsplans erfordert jedoch eine ausreichende Personal- und Finanzausstattung. Finanzmittel alleine reichen dabei nicht aus, die Maßnahmen erfordern alle auch Personal. So sind ein Hochwasservorhersagesystem sowie ein verbesserter Hochwasserinformationsdienst nur mit zusätzlichem Personal zu erarbeiten, zu betreiben und ständig auf Stand zu halten. Nordrhein-Westfalen als am dichtesten besiedeltes Flächenbundesland in Deutschland kann es sich nicht länger

leisten, keine ausreichenden Hochwasservorhersagesysteme zu betreiben. Für weitere technische Maßnahmen des Hochwasserschutzes wie die Ertüchtigung von Hochwasserschutzanlagen, mehr Rückhaltebecken oder Hochwasserrückhaltung durch Gewässerrenaturierung auch an kleineren Gewässern muss in Gesprächen mit den hochwasserschutzpflichtigen Kommunen geworben werden. Mit einer ausreichend ausgestatteten Landesförderung muss die Umsetzung dieser Maßnahmen befördert werden. Die Hochwasservorsorge an kleineren Gewässern ist in Nordrhein-Westfalen angesichts ausgebliebener großer Hochwässer vor 2021 wenig im Fokus gewesen. Dafür sind Personal und Mittel sowohl im MUNV als auch im nachgeordneten Bereich erforderlich.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Anpassung der Siedlungswasserwirtschaft an die Folgen des Klimawandels. Die Städte und Gemeinden müssen insbesondere bei der Anpassung der kommunalen Regenwasserbewirtschaftung an häufigere und intensivere Starkregenereignisse und Hitzeperioden unterstützt werden.

Aus der Ruhrkonferenz ist das Modellprojekt "Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft" hervorgegangen, mit dem eine wassersensible Stadtentwicklung im bevölkerungsreichen und stark versiegelten Ruhrgebiet gefördert wird. Das Projekt verfolgt zwei Ziele: Abkopplung von befestigten Flächen von der Mischkanalisation und Steigerung der Verdunstungsrate. Damit das Projekt beiden Zielen gerecht werden kann, braucht es weitere Fördermittel für Verdunstungsmaßnahmen. Allein mit Abkopplungsmaßnahmen, die aus der zweckgebundenen Abwasserabgabe (Titelgruppe 71) gefördert werden, lässt sich Klimaresilienz nicht erreichen.

Im Koalitionsvertrag 2022 – 2027 wurde vereinbart, ein vergleichbares Projekt zur Klimaanpassung in einer weiteren Region umzusetzen. Nach der Identifikation einer potenziellen Region soll eine Förderrichtlinie erarbeitet und so bald wie möglich mit der Förderung begonnen werden. Ein weiteres großes Förderprojekt kann nicht aus den bestehenden Haushaltsansätzen finanziert werden. Daher ist die Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel erforderlich.

Titel 893 84

JTF - Just Transition Fund (Kapitel 10 090)

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
12.044.300 EUR	11.064.700 EUR	-

Vorgezogener Braunkohlenausstieg und Strukturwandel im Rheinischen Revier

Das Rheinische Revier unterliegt seit Jahrzehnten dem Einfluss des Braunkohlenabbaus mit seinen massiven Folgen für den Wasserhaushalt der Region. Mit dem sukzessiv vollständigen Ausstieg aus der Kohleverstromung und damit die vorgezogene Beendigung des Braunkohlenabbaus entsteht erheblicher Anpassungsbedarf für den Wasserhaushalt des Rheinischen Reviers. Ziel der aktuellen Landeregierung ist es, den Braunkohlenausstieg bis 2030 umzusetzen. Verschiedene Aspekte der Wasserwirtschaft sind im Zusammenhang mit dem Strukturwandel zu betrachten: insbesondere die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung und der Wasserversorgung der Feuchtgebiete, sowie die benötigten Anpassungen der Abwasserbehandlung und der Umbau der Erft. Hierzu bedarf es eines gesamträumlichen Wasserkonzepts.

Im Einzelnen:

Die bereits zeitlich sehr eng gestrickten Planungen des Perspektivkonzepts Erft waren bislang auf einen Ausstieg im Jahr 2038 ausgerichtet. Die vorgezogene Beendigung der Braunkohlenverstromung und die damit einhergehende sukzessive Beendigung der Sümpfungen erhöhen den Druck auf das Projekt abermals und es bedarf einer weiteren Anpassung. Neben der Erft sind auch die Gewässer der Einzugsgebiete von Niers, Rur und Schwalm zu beachten. Zudem muss der Maßnahmenbedarf bei der Abwasserbeseitigung und Wasserversorgung auch in Abhängigkeit vom Strukturwandel identifiziert werden, u.a. sind weitere Reinigungsstufen in den Kläranlagen oder Bodenretentionsfilter im stärkeren Maße erforderlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Strukturwandel in der Region nicht an fehlenden Rahmenbedingungen für die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung scheitert. Dazu kommt, dass die Natur im Rheinischen Revier stark durch die sich ändernden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse beeinflusst werden wird. Wasserabhängige Feuchtgebiete, die derzeit über Infiltration von Sümpfungswasser gestützt werden, müssen auch in der Übergangsphase bis zum Grundwasserwiederanstieg gesichert werden.

Der Zeitplan eines Ausstiegs 2030 bei gleichzeitigem Strukturwandel ist ambitioniert und ohne die Erarbeitung von Grundlagen sowie einer massive Planungs- und Ver-

fahrensbeschleunigung durch ein abgestimmtes und kommunikatives gesamtträumliches Wasserkonzept nicht zu erreichen. Dies wiederum erfordert neben Finanzmitteln, die aus europäischen oder nationalen Fördermitteln zu beschaffen sind, auch eine personelle Verstärkung auf Ebene des Ministeriums und der Bezirksregierungen.

Titel 537 11 Untersuchungen im Rahmen der Marktüberwachung im Abfallbereich

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
25.000 EUR	25.000 EUR	14.044 EUR

Titel 537 12 Grundlagen der Abfallwirtschaftsplanung

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
214.000 EUR	214.000 EUR	-

Abfallwirtschaft

Auf der europäischen Ebene werden die Regelungen der Kreislaufwirtschaft durch den Green Deal ständig weiterentwickelt, um den Übergang zu einer modernen ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu beschleunigen. Angesichts des hohen Ressourcenverbrauchs und des immensen Abfallaufkommens ist die Ressourcenwende in der Bauwirtschaft eine wichtige Aufgabe. Mineralische Bau- und Abbruchabfälle stellen den größten Abfallmengenstrom dar. Große Potenziale bestehen in der Entwicklung von innovativen Wiederaufbereitungsverfahren für teerhaltigen Straßenaufbruch. Die neue Ersatzbaustoffverordnung ist als Baustein zur Reduzierung des Verbrauchs an mineralischen Primärbaustoffen ordnungsgemäß umzusetzen. Hierzu wird u.a. ein landesweites Monitoringprogramm durchgeführt. Dadurch fallen neue Verwaltungsaufgaben an, die u. a. auf Ebene der obersten Landesbehörde wahrzunehmen sind.

Der Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen ist regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Er setzt die strategischen Ziele der europäischen Abfallrahmenrichtlinie auf Ebene des Landes um. Durch erweiterte Vorgaben sind u. a. Maß-

nahmen zur Abfallvermeidung und Wiederverwendung, zur Verhinderung der Vermüllung jeglicher Art und zur Vermeidung von Einträgen von Kunststoffabfällen in die Umwelt, zum Ablagerungsverbot für verwertbare Abfälle und zur Rückgewinnung kritischer Rohstoffe darzulegen. Zudem stellt der Abfallwirtschaftsplan für die Entsorgungspflichtigen wesentliche Datengrundlagen zur Sicherstellung und Aufrechterhaltung der Entsorgungssicherheit bereit.

Phosphor ist ein unverzichtbarer Zusatzstoff für Futter- und Düngemittel und wird daher als kritischer Rohstoff betrachtet. Ab 2029 sind die Betreiber von kommunalen Abwasserbehandlungsanlagen verpflichtet, Phosphor aus Klärschlammen zurückzugewinnen. Hierzu ist ein erheblicher Umbau der gesamten Infrastruktur der Klärschlammentsorgung notwendig.

Bioabfälle sind laut Kreislaufwirtschaftsgesetz getrennt zu sammeln. Da noch erhebliche Mengen von Bioabfällen mit dem Restmüll entsorgt werden, muss die getrennte Sammlung weiter ausgebaut werden. Hierbei ist neben der Quantität auch auf die Qualität zu achten, damit Komposte guter Qualität produziert werden können.

Im Bereich der Ressourcenschonung hat das verstärkte Recycling von Kunststoffen wachsende Bedeutung. Grundsätzlich gewinnt auch das chemische Recycling von Kunststoffen zunehmend an Bedeutung, obwohl hier noch erheblicher Forschungs- und Entwicklungsbedarf besteht.

Durch die Novellierung der EU-Abfallverbringungsverordnung soll die Verbringung von recyclingfähigen Abfällen innerhalb der EU und der EU-Binnenmarkt bzw. der europäische Recyclingsektor gestärkt werden. Die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen zur Beseitigung, insbesondere in Drittländer, soll dagegen erschwert werden. Ein wesentliches Ziel ist es, illegale Abfallexporte zukünftig noch effektiver zu verhindern.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben ist eine Weiterentwicklung landesrechtlicher Regelungen erforderlich. Die EU-Richtlinie 2000/59/EG, die mit dem Landesschiffsabfallgesetz NRW umgesetzt wird, wurde durch die Nachfolgerichtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen vom 17.04.2019 aufgehoben. Diese Richtlinie (EU) 2019/883 soll das Einbringen von Schiffsabfällen auf See, insbesondere das illegale Einbringen durch Schiffe verhindern, die Häfen in der Europäischen Union anlaufen und ist entsprechend in nordrhein-westfälisches Landesrecht umzusetzen.

**Abteilung - Immissionsschutz, Umwelt und Gesundheit,
Gentechnik (Kapitel 10 060)**

**Titelgruppe 60 Maßnahmen auf dem Gebiet des Immissionsschutzes zur
Umsetzung der "Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Par-
laments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und
saubere Luft für Europa" und weiterer Luftreinhaltevorschrif-
ten**

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
1.060.000 EUR	1.060.000 EUR	444.363 EUR

Luftreinhaltung

Die Erfassung und Beurteilung der Luftqualität ist eine Pflichtaufgabe der Bundesländer zur Umsetzung der EU-Vorgaben. Dafür sind Messungen, Modellrechnungen und Trendabschätzungen notwendig. Die Beurteilung der Luftqualität bildet die Grundlage der Luftreinhalteplanung. In den bei Grenzwertüberschreitungen aufzustellenden Luftreinhalteplänen müssen Maßnahmenkonzepte bzw. Strategien zur Sicherstellung einer nachhaltig positiven Entwicklung der Luftqualität aufgezeigt und zur Sicherstellung der Grenzwerteinhaltung festgelegt werden.

Um die Luftqualität kontinuierlich zu erfassen, besteht in Nordrhein-Westfalen ein Luftqualitätsüberwachungssystem (LUQS), das vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) betrieben wird. Dazu gehören Messstationen, an denen die Konzentrationen von verschiedenen Luftschadstoffen - unter anderem von Feinstaub und Stickstoffdioxid - erfasst werden. Dieses Überwachungssystem muss fortwährend weiterentwickelt werden, um den Anforderungen zur Qualitätssicherung und dem Stand der Messtechnik gerecht werden zu können.

2021 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen neue Empfehlungen für Grenzwerte herausgegeben. Diese neuen Empfehlungen sind deutlich ambitionierter als die bisher geltenden gesetzlichen Grenzwerte. Die EU-Kommission hat angekündigt, bei der anstehenden Novellierung

der Luftqualitätsrichtlinie die darin enthaltenen Grenzwerte stärker an den Empfehlungen der WHO auszurichten. Damit verbunden sind neue Herausforderungen für die Luftqualitätsüberwachung. Die vorhandenen Messnetze sollen daher im Hinblick auf neue Metriken und Messtechniken weiterentwickelt sowie Modellrechnungen eingesetzt werden. Haushaltsmittel aus Titelgruppe 60 sind dafür vorgesehen, für relevante Stoffe neue Messverfahren zu etablieren und neuartige Messgeräte zu beschaffen sowie Untersuchungsvorhaben zur Weiterentwicklung des Messnetzes durchführen zu können. Zu den relevanten Stoffen für die Luftqualität gehören z. B. Partikel, Stickstoffoxide, Benzol, Quecksilber, Bioaerosole, Nanopartikel, PCB und andere.

Titelgruppe 64 Umwelt und Gesundheit, Gentechnik

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
865.300 EUR	865.300 EUR	284.357 EUR

Umwelt und Gesundheit in NRW – Masterplan Umwelt und Gesundheit NRW

Die Menschen in Nordrhein-Westfalen sind vielfältigen Umwelteinflüssen ausgesetzt. Dazu zählen zum Beispiel Luftverunreinigungen, Lärm, Strahlung und Schadstoffe z. B. in Lebensmitteln, Textilien, Kosmetika oder auch Baustoffen. Ebenso hat der Klimawandel vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt und wirkt sich mittelbar und unmittelbar auf die Gesundheit aus. Die Zusammenhänge zwischen diesen Umwelteinflüssen und den Wirkungen auf die menschliche Gesundheit sind hinreichend belegt: Feinstaub und Stickoxide können Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen verursachen. Hohe Lärmbelastungen sind laut WHO das zweitgrößte Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen sowie Schlafstörungen und Stress. Aktuell sind in NRW ca. 1,5 Millionen Menschen gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt. Schwermetalle können auf das Nervensystem wirken oder sind teilweise krebserzeugend. Weichmacher und Bisphenol A, die vielen Kunststoffen zugesetzt sind, können auf das Hormonsystem wirken. Nach wie vor befinden sich persistente Stoffe wie PCB, PFAS, Dioxine und dioxinähnliche Stoffe in der Umwelt, die bereits in sehr geringen Konzentrationen die menschliche Gesundheit beeinträchtigen können. Ebenfalls nachgewiesen ist eine sozialräumliche Ungleichverteilung der Umweltbelastungen und der daraus resultierenden Gesundheitsbelastungen. Um die gesundheitlichen Folgen des Klimawandels einzudämmen, wie z. B. eine erhöhte Morbidität durch Hitzeperioden oder Extremwetterereignisse, sind Maßnahmen erforderlich.

terereignisse, sind fachübergreifende Ansätze, unter anderem zwischen Umwelt, Gesundheit und Stadtplanung erforderlich. Der umweltbezogene Gesundheitsschutz hat in Nordrhein-Westfalen aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsdichte und der großen Zahl an Industrieanlagen eine hohe Bedeutung. Es gilt, die umweltbedingten Gesundheitsrisiken zu minimieren.

Die Haushaltsmittel dienen der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten mit dem Ziel, den umweltbezogenen Gesundheitsschutz in Nordrhein-Westfalen zu verbessern und den Masterplan Umwelt und Gesundheit weiterzuentwickeln.

Dazu gehören unter anderem die Human-Biomonitoring (HBM)-Untersuchungen an Kita-Kindern in NRW. Regelmäßig werden Kita-Kinder auf ausgewählte Schadstoffe aus verbrauchernahen Produkten im Urin untersucht. Diese HBM-Untersuchungen dienen als "Warnsystem", das Hinweise darauf gibt, ob sich die Belastung mit Schadstoffen in eine ungünstige Richtung entwickelt und ggf. aus gesundheitlicher Sicht weitergehende regulatorische Eingriffe erforderlich werden. Weitere Schwerpunkte sind die Stärkung der umweltmedizinischen Strukturen in NRW und die Entwicklung und Bereitstellung von Informationsangeboten zur Unterstützung der umweltmedizinischen Beratungstätigkeit der unteren Gesundheitsbehörden.

Unter dem Leitbild "Umweltschutz ist Gesundheitsschutz" werden ressortübergreifend Projekte initiiert und umgesetzt mit dem Ziel, den umweltbezogenen Gesundheitsschutz auf Landes- und kommunaler Ebene zu stärken. Dazu gehört beispielsweise die Fortführung der Dialogreihe "Zielkonflikte in innerstädtischen Quartieren aus Sicht des Immissionsschutzes" mit dem Ziel Handlungsansätze aus der Praxis für die Praxis zum Umgang mit Zielkonflikten im Kontext der urbanen Verdichtung zu erarbeiten. Im Handlungsfeld "Klimawandel, Umwelt und Gesundheit" sollen Maßnahmen zur Unterstützung der Kommunen in NRW insbesondere zur Hitzeanpassung und für die Hitzeaktionsplanung entwickelt werden. Das erfolgreiche Fachportal Innenraumluft wird fortentwickelt. Zu den weiteren Themenfeldern gehören der One-Health-Ansatz zur Bekämpfung von Antibiotikaresistenzen oder die Rolle von Grün oder Bildung im Kontext des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes. Ein Fokus liegt dabei auf integrierten Ansätzen und einer stärkeren Verknüpfung von Umwelt, Gesundheit und Sozialem.

Darüber hinaus sind in der Titelgruppe 64 Ausgaben für Untersuchungsvorhaben zur Folgenabschätzung bei Anwendung der Gentechnik sowie für den Themenbereich Trinkwasser der Abteilung IV eingeplant.

Titel 537 00 Durchführung von Untersuchungsvorhaben, Entwicklungsaufgaben sowie Planungs- und Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Luftverunreinigungen, Geräuschen und Erschütterungen und auf dem Gebiet des allgemeinen Umweltschutzes

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
290.000 EUR	120.000 EUR	47.701 EUR

Überprüfung von Chemiepark-Strukturen

Die chemische Industrie ist mit rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei einem Umsatz von ca. 50 Mrd. EUR pro Jahr eine der Schlüsselindustrien in Nordrhein-Westfalen. Zwischen einem Viertel und einem Drittel der Wertschöpfung der chemischen Industrie in Deutschland wird in Nordrhein-Westfalen erwirtschaftet.

Chemieparks als Sonderformen der produzierenden chemischen Industrie sind inhomogene Zusammenschlüsse, die häufig aus der Aufspaltung eines großen Konzerns in Kombination mit der Neuansiedlung von Unternehmen am Standort entstanden sind und profitieren besonders von der engen räumlichen und produktionstechnischen Vernetzung.

Nordrhein-Westfalen ist stark durch ein enges Nebeneinander von produzierender Industrie sowie Gewerbe- und Wohnbebauung geprägt. Dies gilt ebenso für die chemische Industrie, die an ihren historisch gewachsenen Standorten eine Nähe zu der vor Ort wohnenden Bevölkerung aufweist. Hierbei ist eine wesentliche Voraussetzung dieser gegensätzlichen Nutzungen, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Der sichere Anlagenbetrieb und die Berücksichtigung der wechselseitigen Auswirkungen von Ereignissen auf weitere Anlagenbetreiber sind ein zentraler Baustein für den Schutz der Bevölkerung und die Akzeptanz gegenüber der chemischen Industrie.

Zwischenfälle in und im Umfeld von Chemieparks, wie z. B. die Explosion in einem Tanklager einer Sondermüllverbrennungsanlage im Sommer 2021, verdeutlichen die Notwendigkeit der Anlagensicherheit. Der sichere Anlagenbetrieb ist somit auch zentral für die Sicherung der Standorte der chemischen Industrie in Nordrhein-Westfalen und entsprechend von hoher industriepolitischer Bedeutung.

Ziel der vorgesehenen Untersuchung ist eine systematische Überprüfung der Strukturen von Chemieparcs mit dem Ziel, tragfähige, zukunftsweisende Konzepte für Sicherheitsmanagement-Strukturen sowie die organisatorischen Strukturen zu erarbeiten bzw. weiter zu entwickeln. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen die bestehende behördliche Überwachung der Industrieanlagen unterstützen.

Das vorgesehene Untersuchungsvorhaben ergänzt die verpflichtende behördliche Überwachung, identifiziert mögliche Risiken und stellt die systematische Untersuchung der übergreifenden organisatorischen Strukturen in Chemieparcs – insbesondere an den sich durch die Vielzahl der Anlagenbetreiber ergebenden Schnittstellen, beispielsweise in der Ver- und Entsorgung von Betriebsmitteln, aber auch bei der Gefahrenabwehr und in der Kommunikation – sowie den Vergleich der gewonnenen Erkenntnisse zwischen den in den Chemieparcs jeweils implementierten Systemen in den Vordergrund.

**Abteilung - Umweltberichterstattung, Umweltrechtsfragen,
Europa, Internationales (Kapitel 10 060)**

Titelgruppe 68 Ressourceneffizientes Wirtschaften

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
6.850.000 EUR	5.850.000 EUR	5.004.390 EUR

Effizienz-Agentur NRW (EFA)

Die EFA NRW unterstützt insbesondere kleine und mittlere produzierende Unternehmen (KMU) in Nordrhein-Westfalen bei der Entwicklung von Maßnahmen und Strategien zur Steigerung der Ressourceneffizienz und Umsetzung der Circular Economy in der Produktion, bei Produkten und bei Dienstleistungen. Die EFA NRW bietet den mittelständischen Unternehmen ihr Fachwissen, ihre Beratungs- und Förderangebote über ihre Regionalbüros ortsnah und bedarfsorientiert an und sichert so die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfestigkeit der Unternehmen. Durch ihre Tätigkeit nimmt die EFA NRW eine Schnittstellenfunktion zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft wahr und bringt die Akteure entlang der Wertschöpfungskette zusammen.

Entwicklungsfelder sind:

- Ressourceneffizienz und Circular Economy sowie
- Ressourceneffizienz und Digitalisierung/Industrie 4.0

Ressourceneffizienz, Circular Economy und Umweltmanagementsysteme

Ressourceneffizienz und Circular Economy bieten die Chance, erfolgreiche Wirtschaftsentwicklung und den Schutz der Umwelt miteinander zu verknüpfen. Ein schonender und effizienter Umgang mit Ressourcen und die Schließung von Stoffkreisläufen ist angesichts knapper werdender Rohstoffe auf dem Weltmarkt nicht nur eine ökologische, sondern auch eine ökonomische Notwendigkeit.

Die EU strebt mit dem zweiten Circular Economy Action Plan eine Steigerung von Investitionen, Wachstum und Beschäftigung in Richtung einer wettbewerbsfähigen und CO₂-neutralen Wirtschaft an. Dies geschieht im Rahmen des European Green Deal, der die neue Wachstumsstrategie der EU umschreibt: er will eine Veränderung des "EU-Raums in eine faire und wohlhabende Gesellschaft auf Basis einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft" bewirken. Ziel der angestrebten Circular Economy ist es, sowohl Rohstoffe als auch Produkte so lange wie möglich in der technischen Nutzung und somit im Wirtschaftsprozess zu halten.

Die Landesregierung setzt in NRW als hoch industrialisierter Region mit einem hohen Ressourcenbedarf seit langem auf eine Steigerung der Ressourceneffizienz und fördert den Übergang zu einer Circular Economy.

Die Umsetzung erfolgt unter anderem durch die Finanzierung/Förderung von Projekten im Bereich Circular Economy und ressourceneffizientes Wirtschaften. Umweltmanagementsystemen für den betrieblichen Umweltschutz, wie z. B. ÖKOPROFIT, bieten Unternehmen den Einstieg in das Thema. Diese Ansätze werden im Rahmen eines Zero-Waste-Impulsprogramms und einer Landeskreislaufwirtschaftsstrategie zusammengeführt und erweitert.

**Abteilung – Nachhaltige Entwicklung, Klimawandel,
Umweltwirtschaft (Kapitel 10 060)**

**Titelgruppe 75 Anpassung an den Klimawandel, Flächenschutz, Nachhaltige
Infrastrukturen**

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
1.515.000 EUR	515.000 EUR	331.600 EUR

Klimaresilienz

Der Klimawandel ist in Nordrhein-Westfalen angekommen. Mit einem Jahresmittelwert von 11,1 °C übertraf das Jahr 2020 erneut die bisherigen Rekordjahre 2014 und 2018 und war deutlich 2,1 °C wärmer als der langjährige Mittelwert von 9,0 °C der Klimanormalperiode 1961 bis 1990. Die regionalen Klimaprojektionen für Nordrhein-Westfalen zeigen, dass bis Mitte dieses Jahrhunderts mit einer weiteren Erwärmung und deutlichen Niederschlagsänderungen zu rechnen ist. Eine frühzeitige Anpassung an die nicht mehr abwendbaren Folgen dieser klimatischen Entwicklungen gilt daher neben dem Klimaschutz als zweite wichtige Säule der Klimapolitik des Landes.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr als federführendes Ressort koordiniert die Fragen der Klimaanpassung innerhalb der Landesregierung. Basierend auf dem Klimaanpassungsgesetz (KIAnG) des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine Förderung und Finanzierung von Vorhaben vorgesehen, die einen Beitrag zur Erreichung der Klimaanpassungsziele leisten. Gleichzeitig geht es um die Umsetzung und Begleitung der im KIAnG festgeschriebenen gesetzlichen Neuerungen. Dazu gehört vor allem die Sensibilisierung und Unterstützung der Akteure im Bereich Klimaanpassung durch Information, Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Netzwerkarbeit, Bildung (z. B. auch mit Unterstützung der aus der Titelgruppe 77 geförderten BNE-Regionalzentren des BNE Landesnetzwerkes NRW und die wichtigen Klimabeiträge der Umweltwirtschaft aus der Titelgruppe 63 gefördert). Das gilt auch für die Finanzierung von Klimamaßnahmen aus dem aktuellen EFRE/JTF-Programm NRW aus der Titelgruppe 83.

Die Erarbeitung von fehlenden Grundlageninformationen über Studien und Pilotprojekte auf Landesebene und die Weitergabe gewonnener Erkenntnisse und Erfahrun-

gen an relevante Akteure auf der kommunalen und regionalen Umsetzungsebene sollen ebenso wie die Weiterentwicklung der Landesstrategie zur Klimaanpassung finanziert werden.

Eine weitere Leitschnur der Landespolitik ist das Prinzip der Flächensparsamkeit. Der Flächenverbrauch soll zeitnah auf 5 Hektar pro Tag und perspektivisch auch weitergehend durch konkrete Maßnahmen reduziert werden. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche hat im Jahr 2020 um 5,7 ha täglich zugenommen. Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie sieht bis 2050 eine Flächenkreislaufwirtschaft vor.

Die Initiativen aus dem "Maßnahmenpaket intelligente Flächennutzung" sollen fortgeführt werden und müssen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, um das Ziel konsequent und langfristig zu erreichen. Dazu gehören Initiativen für flächenschonendes Bauen, die Wiedernutzung vorhandener Industrie- und Gewerbeflächen, eine gezielte Umsetzung eines Flächenmanagements durch die Kommunen und Kommunikationspolitik sowie Beratung und Schulung. Unter Berücksichtigung der Klimafolgenanpassung soll die Innenentwicklung flächensparend gestaltet werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein neben diesen Themen ist die Grüne Infrastruktur. Die Kommunen sind besonders von den Folgen des Klimawandels und der weiter steigenden Flächeninanspruchnahme betroffen. Daher kommt den nordrhein-westfälischen Städten bei der Anpassung an den Klimawandel und Flächenschutz eine besondere Verantwortung zu. Die grüne Stadt zeichnet sich unter anderem durch eine verantwortungsbewusste Inanspruchnahme von Flächen, den Einsatz erneuerbarer Ressourcen, ein gesundes Lebensumfeld geprägt durch grüne und blaue Infrastrukturen, eine hohe Biodiversität und nachhaltige Mobilität aus. Vor diesem Hintergrund muss den Kommunen die Möglichkeit eröffnet werden, ihren Anteil der Grünen Infrastruktur an der städtischen Gesamtfläche zu erhöhen. Es ist wichtig, die Kommunen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre zukünftigen Aufgaben qualifiziert zu schulen und beratend zu unterstützen. Hierfür bedarf es der Unterstützung des Landes. Insgesamt dienen intelligente nachhaltige städtebauliche und verkehrstechnische Maßnahmen, Instrumente und Konzeptionen dazu, einen stringenten nachhaltigen Flächenschutz in den Kommunen zu betreiben sowie auf den Klimawandel zu reagieren.

Die aktuelle NRW-Nachhaltigkeitsstrategie ist dabei eine zentrale Leitplanke, damit Nordrhein-Westfalen klimafreundlicher, ressourceneffizienter und nachhaltiger seiner Verantwortung gerecht wird. Sie leistet damit einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Mit Blick auf die Fortschreibung der NRW-

Nachhaltigkeitsstrategie werden (aus der Titelgruppe 66) eine wissenschaftliche Begleitung sowie Partizipations- und Beteiligungsprozesse gefördert. Für Einrichtungen der Landesverwaltung eröffnet der ÖKOPROFIT®-Konvoi erste systematische Schritte zur Verbesserung der betrieblichen Umwelt- und Klimaschutzleistungen.

Die Kommunen sind auch für die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Landes unabdingbare Partner. Daher werden kommunale Nachhaltigkeitsaktivitäten unterstützt (aus der Titelgruppe 66), insbesondere durch Förderung und Begleitung von Netzwerkprojekten.

2. Naturschutz

Abteilung – Naturschutz und Landschaftspflege (Kapitel 10 030)

Titelgruppe 82 Naturschutz und Landschaftspflege, Kooperationsprojekte

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
45.665.200 EUR	37.908.600 EUR	33.751.328 EUR + 747.361 EUR <small>(Deckung nach Titelgruppe 87)</small>

Landesprogramm zum Erhalt der Biologischen Vielfalt

Der rasante Klimawandel und der dramatische Verlust der biologischen Vielfalt stellen derzeit die größten gesellschaftlichen Herausforderungen für Nordrhein-Westfalen dar. Der Rückgang der Insekten, die Verarmung der Fauna und Flora und die Folgen des Klimawandels sind für alle spürbar. Die Landesregierung hat sich daher zur Aufgabe gemacht, Maßnahmen zum Erhalt der Artenvielfalt und Schutz der Lebensräume zu ergreifen und damit die Biodiversitätskrise als neben dem Klimawandel zweite große ökologische Krise unserer Zeit wirksam zu bekämpfen. Als Grundlage dafür wird die Biodiversitätsstrategie Nordrhein-Westfalen fortgeschrieben und konkrete Schutzmaßnahmen umgesetzt. Ein besonderes Augenmerk gilt den Mooren und Feuchtgebieten in Nordrhein-Westfalen, deren Schutz und Revitalisierung gleichzeitig dem natürlichen Klimaschutz dienen. Auch der Vernetzung der bestehenden Schutzgebiete als Lebensraum für eine vielfältige Fauna und Flora kommt eine besondere Bedeutung beim Erhalt der Biodiversität zu.

3. Verkehr

**Abteilung - Luftverkehr, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahnen, ÖPNV
(Kapitel 10 110, 10 120, 10 130)**

Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 10 110)

Mit einem Haushaltsvolumen von insgesamt rd. 2.309,9 Mrd. EUR unterstützt das Land den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen.

Über die Gewährung von Pauschalen und pauschalierten Förderungen für den Betrieb und Investitionen hinaus wird die ÖPNV-Offensive des Landes weiter fortgeführt, mit der bis 2031 rd. 4 Mrd. Euro für die weitere Verbesserung des ÖPNV des Landes eingesetzt werden. Daraus werden insbesondere zusätzliche Angebote im Schienenpersonennahverkehr, regionale Schnellbusverkehre, der Neu- und Ausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken, die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, der Ausbau und die Erneuerung der Stadtbahninfrastruktur und ein robustes Netz der Eisenbahn für den Nahverkehr finanziert. Daneben fördert das Land Elektro- und Wasserstoffbusse und die dafür erforderliche Lade- und Werkstattinfrastruktur. Auch die Förderungen des Sozial- und des Azubitickets werden in 2023 fortgeführt.

Titelgruppe 65 Zuwendungen für Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
23.543.100 EUR	34.000.000 EUR	7.437.000 EUR

Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

Die Mittel dienen der Förderung von Planungsleistungen für Schieneninfrastrukturvorhaben zum Aufbau eines Planungsvorrates. Vor der Einführung der Titelgruppe muss-

ten Zuwendungsempfänger bei der Finanzierung von Planungsleistungen in Vorleistung gehen. Dies stellte in vielen Fällen ein entscheidendes Hindernis bei der Planung neuer Maßnahmen dar. 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.

Schienengüterverkehr (Kapitel 10 110, TG 62, 69, 70)

Titelgruppe 62 NE-Infrastrukturförderung

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
7.000.000 EUR	12.000.000 EUR	6.213.000 EUR

Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene öffentliche Eisenbahnen (NE-Bahnen) im Schienengüterverkehr

In Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen (NE), die besonders in wirtschafts- und strukturschwachen Gebieten eine erhebliche Bedeutung für den regionalen Güterverkehr haben, weil sie innerhalb der infrastrukturellen Ausgestaltung die Qualität des jeweiligen Standorts positiv beeinflussen. Eine Vielzahl angeschlossener Produktionsunternehmen ist von der Aufrechterhaltung des Betriebes dieser Bahnen und der damit verbundenen Bedienung der Gleisanschlüsse abhängig. Das Land fördert daher Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen in die Infrastruktur der NE-Bahnen, sofern sie vorrangig dem Güterverkehr dienen.

Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 10 120)

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

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
4.745.000 EUR	4.745.000 EUR	3.833.000 EUR

Luftverkehr

Luftverkehr soll möglichst schon 2040 klimaneutral sein. Der Schlüssel hierzu ist effektive Lärminderung und verbesserter Klimaschutz. Neben der Verbesserung der Flugsicherheit und des Umweltschutzes im Luftverkehr dient die Titelgruppe insbesondere der Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele der weiteren Erforschung und Entwicklung von Innovationen im Luftverkehr. Zur Keimzelle innovativen Luftverkehrs kann Nordrhein-Westfalen durch Innovationen sowohl für den Flugzeugbetrieb als auch für die Infrastruktur werden.

Grundlage für den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen bildet das dezentrale Luftverkehrssystem. Bei der Neukonzeptionierung der Luftverkehrsförderung sollen hierfür auch regionale Flughafenstandorte im Land eingebunden werden, u. a. um die Errichtung eines E-Flugnetzes voranzutreiben. Neue Technologien bestimmen zunehmend auch die Zukunft des Luftverkehrs: Jedoch wird auch hier 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 herzustellen, da Groß- und Kleinluftfahrt zunehmend den selben Luftraum nutzen. Hier will das Ministerium durch entsprechende Fördermaßnahmen unterstützen bzw. mitwirken, um Entwicklern und Industrieunternehmen die rechtlich notwendigen Rahmenbedingungen hier in Nordrhein-Westfalen zu bieten und die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes weiter zu festigen.

Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 10 130)

Titel 881 10 und 881 11 Baumaßnahmen an Kanälen

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
8.000.000 EUR	8.000.000 EUR	8.300.000 EUR

Wasserstraßen

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. Als Teil der Transportkette im kombinierten Verkehr kann die Binnenschifffahrt durch Verlagerungsprozesse zur Entlastung der Straßen beitragen.

Es ist ein Anliegen der Landesregierung, nicht nur die Häfen an der Rheinschiene, sondern auch die Kanalhäfen als Logistikstandorte zu unterstützen. Dies erfolgt unter anderem durch eine Kostenbeteiligung am Ausbau von Kanälen im westdeutschen Kanalgebiet. 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.

Abteilung - Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau (Kapitel 10 140)

Titelgruppe 61 Nahmobilität

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
32.520.000 EUR	32.020.000 EUR	28.271.005 EUR

Titelgruppe 70 Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
1.747.000 EUR	1.747.000 EUR	1.406.824 EUR

Nahmobilität und Verkehrssicherheit

Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist der beste Umwelt- und Klimaschutz. Deutschland hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Auch deshalb treibt Nordrhein-Westfalen den Ausbau von komfortablen und sicheren Radwegen voran. Wir denken Radwege als landesweites Netz. Durch Pedelecs werden mittlerweile auch Wege in bewegter Topographie bequem bewältigt und längere Strecken zurückgelegt.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) trat am 01. Januar 2022 in Kraft. Damit ist Nordrhein-Westfalen das erste deutsche Flächenland, in dem die Förderung des Rad- und Fußverkehrs verpflichtend ist und Gesetzeskraft erlangt hat. Mit dem FaNaG werden Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern. Ziel ist die Erreichung eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent am Modal Split der zurück gelegten Wege. Der im Frühjahr 2022 erschienene Aktionsplan der Landesregierung ergänzt das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz.

Zur Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs werden im Jahr 2023 32,5 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Die Mittel stehen für das kommunale Programm zur Förderung von Projekten der Nahmobilität und für Investitionen in den Bau, den

Grunderwerb und die Erhaltung von Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes bereit.

Die für Maßnahmen aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz im Haushalt 2022 etatisierten 40 Mio. EUR stehen als Selbstbewirtschaftungsmittel für die Haushaltsjahre bis einschließlich 2024 weiterhin zur Verfügung.

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

Straßen- und Brückenbau (Landesbetrieb Straßen NRW) (Kapitel 10 150)

Titel 777 11, 777 12, 777 13 und 777 14

Titel	Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
777 11	213.400.000 EUR	213.400.000 EUR	195.392.280 EUR
777 12	14.000.000 EUR	14.000.000 EUR	7.078.651 EUR
777 13	69.000.000 EUR	72.000.000 EUR	45.454.691 EUR
777 14	33.000.000 EUR	30.000.000 EUR	15.104.548 EUR

Investitionen in das Landesstraßennetz

Gute Mobilität ist Standortfaktor und sichert Wohlstand, soziale Sicherheit und Teilhabe. Zu guter Mobilität gehört auch eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur.

Nur durch die stetige Steigerung der für den Erhalt der Straßensubstanz vorgesehenen Haushaltsmittel in den vergangenen Jahren, konnte der Verschlechterung der Landesstraßeninfrastruktur entgegengewirkt werden. So stiegen die im Haushalt für die **Erhaltung** angesetzten Mittel von 127,5 Mio. EUR in 2017, über 160,8 Mio. EUR in 2018 und 175 Mio. EUR in 2019 auf 185 Mio. EUR in 2020. In 2021 wurden die Investitionsansätze noch einmal um 20 Mio. EUR auf insgesamt 205 Mio. EUR erhöht. Auch zukünftig soll in erheblichen Umfang in die Sanierung von Straßen und Ingenieurbauwerken investiert werden, um die Infrastruktur zukunftsfest zu machen. Der Zustand ist insgesamt in den kommenden Jahren kontinuierlich zu verbessern und die Mittel werden entsprechend priorisiert. So wurden bereits in 2022 **213,4 Mio. EUR** angesetzt. Dieses Niveau wird in 2023 gehalten.

Mit den Finanzmitteln für **kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen** i. H. v. **14 Mio. EUR** 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.

Die für den **Neu- und Ausbau** größerer Vorhaben im Landesstraßennetz zur Verfügung stehenden Mittel dienen der Weiterfinanzierung der im Landestraßenbauprogramm enthaltenen bereits begonnenen und noch in Bau gehenden Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans.

Um auch die Qualität des Radwegenetzes in Nordrhein-Westfalen zu verbessern und damit der Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilität noch stärker Rechnung zu tragen, werden die **Mittel für Radwege** erhöht. Hierbei wird nicht nur der **Bau** neuer, sondern auch der **Erhalt** bestehender Radwege in den Fokus genommen. So wie bei den Landesstraßen wird von Straßen.NRW auch für die Erhaltung der Radwege an Landesstraßen eine systematische und standardisierte Erfassung des Zustands etabliert werden als Grundlage für eine bedarfsgerechte NRW-weite Mittelverteilung. Durch die Verschiebung von 3 Mio. EUR aus dem Titel 777 13 (Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans) können bereits 2023 Mehrbedarfe im Bereich des Radwegebaus abgedeckt werden. So steigen die Mittel für Radwege von ursprünglich 30,0 Mio. EUR auf **33,0 Mio. EUR** für 2023. 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. So können die Aktivitäten im Bereich Radverkehrsmobilität verstärkt werden. Die Zusammenfassung der Radwegeinvestitionen an Landesstraßen zu einem Haushaltstitel erfolgte ab 2022 und dient der besseren Übersicht über die erheblich verstärkten Aktivitäten der Landesregierung im Bereich Radverkehrsmobilität.

Abteilung – Angelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung (Kapitel 10 160)

Die Schwerpunkte "Digitalisierung" und "Vernetzung" sind in Ergänzung zu den hier aufgeführten Titelgruppen in der Titelgruppe 79 (Kapitel 10 110) im Rahmen von Förderungen nach § 14 ÖPNVG NRW berücksichtigt.

Titelgruppe 74 NRW.Mobidrom

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
3.000.000 EUR	-	-

Titelgruppe 73 Entwicklung und Pflege des Mobility Data Space (Datenraum Mobilität)

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
300.000 EUR	300.000 EUR	-

Digitalisierung

Als Vorreiter der Mobilität 4.0 werden die Chancen und Potentiale der Digitalisierung in Nordrhein-Westfalen für ein flächendeckendes, klimafreundliches und einfach zugängliches Mobilitätsangebot konsequent genutzt und die Ziele des Koalitionsvertrages umgesetzt.

Das Landesprogramm "Mobility as a Service" (MaaS NRW) wird gemäß den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag fortgesetzt und weiter gefördert. Ein wesentlicher Schritt auf diesem Weg ist die Gründung der Landesagentur NRW.Mobidrom als Landesgesellschaft. Die Funktionen der "mobil.nrw App" werden gemeinsam mit den Aufgabenträgern ausgebaut. Zudem bietet Nordrhein-Westfalen mit dem durch Digitalisierung ermöglichten eTarif eezy.nrw einen landesweit einfachen, einheitlichen Zugang zum ÖPNV und ist damit führend im bundesweiten Vergleich. So wird den Menschen in Nordrhein-Westfalen mittels Digitalisierung, beispielsweise über die Verknüpfung von

Hintergrundsystemen, ein möglichst nahtloses Planen, Buchen und Bezahlen verkehrsträgerübergreifender und nachhaltiger Reiseketten ermöglicht werden.

Gleichzeitig werden innovative Entwicklungen zur Digitalisierung der Mobilität im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen – etwa im Rahmen der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW – aktiv unterstützt und Anbieter neuer Mobilität in den institutionalisierten Austausch integriert, denn digitalisierte und vernetzte Mobilität wird als Teamleistung verstanden.

Auf Grundlage der innerhalb Nordrhein-Westfalens fortschreitenden Digitalisierung und Vernetzung der Mobilitätsangebote soll die Vernetzung auch über die Landesgrenzen hinaus ausgebaut werden, etwa über den Anschluss nordrhein-westfälischer Mobilitätsysteme an bundes- und europaweite Initiativen wie dem Mobility Data Space. Hierbei steht die Berücksichtigung des Open-Data-Prinzips im Vordergrund, wenn Mobilitätsdaten einer breiten Öffentlichkeit diskriminierungsfrei zugänglich gemacht werden.

**Titelgruppe 65 Mobilitätskonzepte und verkehrsmittelübergreifende
Mobilität**

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
19.400.000 EUR	25.900.000 EUR	9.358.259 EUR

Vernetzung

Die Richtlinie zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements unterstützt den Auftrag des Koalitionsvertrages, Nordrhein-Westfalen als Vorreiter der Mobilität 4.0 zu entwickeln und damit auch innovative und vernetzte Mobilitätsangebote zu fördern. Die Förderrichtlinie ist im Jahr 2022 maßgeblich erweitert worden und unterstützt mehrere Ziele des Koalitionsvertrages, nämlich die flächendeckende Einführung von Sharing-Angeboten, die Errichtung von 1000 Mobilstationen, die Stärkung des kommunalen Mobilitätsmanagements sowie die konsequente Vernetzung der Mobilitätsformen. Die Titelgruppe dient zur Finanzierung der Vorhaben dieser Förderrichtlinie.

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. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde um weitere Partner erweitert, die Netzwerkbüros bei den Industrie- und Handelskammern sowie den Handwerkskammern betreiben und damit das betriebliche Mobilitätsmanagement in Nordrhein-Westfalen unterstützen.

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.

Titel 537 10 Untersuchungen auf allen Gebieten der Landesverkehrsplanung

Ansatz 2023	Haushalt 2022	Ist-Ergebnis 2021
1.300.000 EUR	1.550.000 EUR	715.868 EUR

Grundsatzangelegenheiten der Mobilität

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, Langfrist-prognosen zur Verkehrsabwicklung und qualifizierte Bewertungsinstrumente. Diese Instrumente müssen stetig fortentwickelt und aktualisiert werden, was aus Kapazitätsgründen und aufgrund der notwendigen, speziellen Expertise externe Unterstützung erforderlich macht.

Aktuell befindet sich das multimodale Landesverkehrsmodell 2035 im Aufbau. Auf dessen Grundlage sollen u. a. die gesetzlich geforderten Bedarfspläne für den schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die Landesstraßen und die

Radschnellverbindungen erstellt werden. Die Bedarfspläne sind wesentliche Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Ferner bildet das Landesverkehrsmodell 2035 die Grundlage für diverse verkehrliche Untersuchungen, z. B. die Betrachtung von Szenarien. Hierfür ist eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln über mehrere Jahre hinweg erforderlich.

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. Ferner können aus dem Ansatz Untersuchungen zu offenen verkehrspolitischen Fragen beauftragt werden und dienen der Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten der Mobilität. Dies trägt den vielseitigen Anforderungen z. B. auch aus von der EU initiierten Fragestellung Rechnung.

C. Personalhaushalt

1. Einzelplan 10

Aufgliederung

des Personals 2023 gegenüber 2022

Kapitel	Titel ¹⁾ 422 01	Titel 422 02	Titel ¹⁾ 428 01	Gesamt 2023	Gesamt 2022	+/-
	Beamtinnen und Beamte	Beamtinnen und Beamte im Vorb.-Dienst	Arbeitnehme- rinnen und Arbeitnehmer			
10 010	410	-	181	591	575	16
10 011	-	-	25	25	30	-5
10 111	-	-	10	10	13	-3
10 150	937	66	3.344	4.347	4.388	-41
10 400	475	80	930	1.485	1.456	29
Insgesamt	1.822	146	4.490	6.458	6.462	-4
Vorjahr	1.784	143	4.535	6.462		
+/- zum Vorjahr	38	3	-45	-4		

¹⁾ einschließlich Titelgruppen

1. Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (Kapitel 10 010)

Bezeichnung	Laufbahngruppe										Insgesamt		
	AT	+/-	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2023	2022	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	287	+8	122	+6	1	-	-	-	410	396	+14
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	2	-	46	+1	56	+1	72	-	5	-	181	179	+2
Insgesamt:	2	-	333	+9	178	+7	73	-	5	-	591	575	+16
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz											12	12	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Für den Bereich Naturschutz sind 4 Planstellen der Bes.Gr. 1 x B2, 1 x A15, 1 x A12 und 1 x A11 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Immissionsschutz und Transformation sind 4 Planstellen der Bes.Gr. 1 x B2, 1 x A15, 1 x A14, 1 x A12 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Nachhaltige Entwicklung ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 15 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Klimaanpassung ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 15 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Circular Economy / Zero Waste ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 15 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Verkehr ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 13 BA LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Personalauswahlverfahren ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 12 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Ministerbüro ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 13 BA LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Medien und Kommunikation ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 15 LBesO NRW eingerichtet worden.

Erfüllung KW-Vermerk zum 31.12.2022 für eine Planstelle der Bes.Gr. A 12 LBesO NRW.

Für die Abwicklung von Strukturfonds ist eine Stelle Laufbahngruppe 2.2, kw zum 31.12.2029, eingerichtet worden.

Für die Abwicklung von Strukturfonds ist eine Stelle Laufbahngruppe 2.1, kw zum 31.12.2029, eingerichtet worden.

3. Erledigung von Umweltaufgaben durch kommunale Stellen (Kapitel 10 011)

Landesbeschäftigte:

Bezeichnung	Laufbahngruppe								Insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2023	2022	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1	-	18	-4	6	-1	-	-	25	30	-5
Insgesamt:	1	-	18	-4	6	-1	-	-	25	30	-5

Die Personalveränderungen ergeben sich durch das Ausscheiden von 5 Beschäftigten. Hierdurch sind fünf kw-Vermerke realisiert worden.

**4. Erledigung von Aufgaben nach dem ÖPNVG NRW
durch kommunale Stellen (Kapitel 10 111)**

Landesbeschäftigte:

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2023	2022	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1	-	8	-3	1	-	-	-	10	13	-3
Insgesamt:	1	-	8	-3	1	-	-	-	10	13	-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.

5. Landesbetrieb Straßenbau NRW (Kapitel 10 150)

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2023	2022	+/-
Beamtinnen und Beamte	214	-1	691	-	32	-	-	-	937	938	-1
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	121	+92	1.245	+265	1.978	-399	-	-	3.344	3.386	-42
Insgesamt:	335	+91	1.936	+265	2.010	-399	-	-	4.281	4.324	-43
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	34	-	30	-2	2	-	-	-	66	64	-2
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									240	240	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

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

Für zusätzliche 34 Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz wurden entsprechende Haushaltsmittel vorgesehen.

**6. Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
(Kapitel 10 400)**

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2023	2022	+/-
Beamtinnen und Beamte	268	+17	159	+8	48	-	-	-	475	450	+25
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	107	+7	354	-1	468	-3	1	-	930	927	+3
Insgesamt:	375	+24	513	+7	516	-3	1	-	1.405	1.377	+28
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	78	-	2	+1	-	-	-	-	80	79	+1
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									179	179	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Für den Bereich Naturschutz und Transformation sind 5 Planstellen der Bes.Gr. 1 x A14, 1 x A13 EA, 1 x A13 BA, 1 x A12 und 1 x A11 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Immissionsschutz und Transformation sind 5 Planstellen der Bes.Gr. 2 x A14, 1 x A13 BA und 2 x A11 LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Klimaanpassung sind 3 Planstellen Bes.Gr. 2 x A14 und 1 x A13 EA LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich BNE-Agentur ist eine Planstelle Bes.Gr. 1 x A13 EA LBesO NRW eingerichtet worden.

Für den Bereich Nachhaltige Landesverwaltung ist eine Planstelle Bes.Gr. 1 x A13 EA LBesO eingerichtet worden.

Für den Bereich Klimaschutz / Energiewende sind 10 Planstellen Bes.Gr. 2 x A14, 6 x A13 EA und 2 x A11 LBesO NRW eingerichtet worden.

D. Abkürzungsverzeichnis und Glossar

Abs	Absatz
ÄöR	Anstalt öffentlichen Rechts
BADV	Bodenabfertigungsdienstverordnung
Bes.Gr.	Besoldungsgruppe
BNE	Bildung für nachhaltige Entwicklung
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH
DELFI	DELFI 2020 – deutschlandweite Fahrgastinformation
DV	Datenverarbeitung
EA	Enterprise Agreement
EASA	European Union Aviation Safety Agency
eezy.nrw	Mobile NRW App
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EGoVG	E-Government-Gesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
Epl.	Einzelplan
EU	Europäische Union
EUR	Euro
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

KIAnG	Klimaanpassungsgesetz
KomZu	"kommunales Zuschusswesen NRW" (IT-Anwendung)
Kw	Künftig wegfallend
LAEB	Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen
LBesO	Landesbesoldungsordnung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW
MWIKE	Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz 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
PCB	Polychlorierte Biphenyle
PFV	Planfeststellungsverfahren
P+R	Park and Ride Anlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
TG	Titelgruppe
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VoIP	Voice over IP

Abkürzungsverzeichnis und Glossar

VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschrift
WHO	Weltgesundheitsorganisation

umwelt.nrw.de

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de