



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
08.08.2024
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 2024
Erläuterungsband des Einzelplans 10

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

für die Beratungen des Haushaltsplanentwurfs 2024

- 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

	Kapitel	Seite
A. Eckpunkte des Einzelplans 10		
1.1 Einführung MUNV – Einzelplan 10		3
B. Sach- und Investitionshaushalt - Schwerpunkte		9
1. Umwelt		
1.1 Wasserwirtschaft und Bodenschutz	10 050	9
<ul style="list-style-type: none"> • Wasserwirtschaftliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – insbesondere Klimaresilienter Hochwasserschutz / 10-Punkte Arbeitsplan • Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie, Anpassung der Oberflächengewässer beim Strukturwandel im Rheinischen Revier • Abwasser 		
1.2 Immissionsschutz, Umwelt und Gesundheit, Gentechnik	10 060	14
<ul style="list-style-type: none"> • Luftreinhaltung • Lärmaktionsplanung 		
1.3 Nachhaltige Entwicklung, Klimawandel, Circular Economy, Transformation	10 060	17
<ul style="list-style-type: none"> • Förderprogramm BNE-/ Umweltbildungseinrichtungen • Klimaresilienz • Effizienz-Agentur NRW • Flächenschutz • Ressourceneffizienz, Circular Economy und Umweltmanagementsysteme • Umweltwirtschaft 		
2. Naturschutz		
2.1 Naturschutz und Landschaftspflege	10 030	23
<ul style="list-style-type: none"> • Landesprogramm zum Erhalt der Biologischen Vielfalt 		
3. Verkehr		
3.1 Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs	10 110	25
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV 		

		Inhalt
3.2	Angelegenheiten der Luftfahrt	10 120 27
	• Luftverkehr	
3.3	Angelegenheiten der Schifffahrt	10 130 29
	• Wasserstraßen	
3.4	Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau	10 140 30
	• Nahmobilität	
3.5	Straßen- und Brückenbau (Landesbetrieb Straßen NRW)	10 150 32
	• Investitionen in das Landesstraßennetz	
3.6	Angelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung	10 160 34
	• Vernetzung	
	• Digitalisierung	
	• Grundsatzangelegenheiten der Mobilität	
4.	Transformative Strukturpolitik	
4.1	Transformation Strukturpolitik	37
	• EFRE und JTF	10 090
	• Rheinisches Revier	10 060
C.	Personalhaushalt	39
1.	Aufgliederung	EP 10 39
2.	Ministerium	10 010 40
3.	Erledigung von Umweltaufgaben durch kommunale Stellen	10 011 41
4.	Erledigung von Aufgaben nach dem ÖPNVG NRW durch kommunale Stellen	10 111 42
5.	Landesbetrieb Straßenbau NRW	10 150 43
6.	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz	10 400 44
D.	Abkürzungsverzeichnis	47

A. Eckpunkte des Einzelplans 10

1.1 Einführung und Eckwerte

Die anhaltenden wirtschaftlichen Herausforderungen, bedingt durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine, stellen die finanzielle Ausgestaltung von Politik immer noch vor große Herausforderungen. Die Landesregierung stellt sich diesem Ziel und gestaltet auch den Haushalt für das Jahr 2024 so, dass keine neuen Schulden aufgenommen werden müssen. Das bedeutet auch für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, dass Einsparungen erfolgen müssen. Trotzdem gelingt es, im Rahmen der bestehenden Handlungsspielräume bedeutende Impulse zur Zukunftsfähigkeit unseres Landes zu setzen. Wir ermöglichen, Nordrhein-Westfalen resilienter zu machen für die Folgen der Klimakrise, eine Transformation der Mobilität zu gestalten und die Biodiversitätskrise zu bekämpfen.

Somit behält auch der Einzelplan 10 die Ziele des Zukunftsvertrages fest im Blick und zeigt die vielen bedeutsamen Aufgaben auf, die das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr erfüllt: die Bewahrung unserer Natur und Artenvielfalt und den verantwortungsvollen Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen Wasser, Boden und Luft. NRW nachhaltig zu machen, mit der Kreislauf- und der Umweltwirtschaft neue Wege aufzuzeigen, wie innovativ und ressourcenschonend produziert und gearbeitet werden kann und die Verkehrswende voranzutreiben, das sind Ziele, die wir zielstrebig verfolgen.

Die Klimakrise und die Klimaveränderungen mit ihren heute bereits spürbaren Folgen sind längst in NRW angekommen. Daher werden wir weiterhin Kommunen unterstützen, die sich bereits heute intensiv mit Klimaanpassungsmaßnahmen beschäftigen und somit dazu beitragen, unsere Städte als Lebensraum klimafest aufzustellen. Um parallel die Modernisierung der Hochwasservorsorge fortzusetzen, werden wir im Jahr 2024 zusätzlich Mittel bereitstellen. Wasser ist eine unentbehrliche Ressource für jegliches Leben auf der Erde und verdient daher einen besonderen Schutz. Dazu werden wir für die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie und der Düngeverordnung den Mittelansatz erhöhen.

Neben der Klimakrise ist der anhaltend hohe Verlust an Biodiversität die zweite große ökologische Krise unserer Zeit. Um dem etwas wirksam entgegen zu setzen, gilt es,

insbesondere die vielen Projekte vor Ort zu unterstützen, die – oftmals ehrenamtlich getragen – einen unersetzlichen Beitrag zum Natur- und Artenschutz leisten. Auch im kommenden Haushaltsjahr setzen wir die Erhöhung der Mittel für den Naturschutzhaushalt fort. So erreichen wir das Ziel, die Mittel bis zum Ende der Legislaturperiode zu verdoppeln. Diese Mittel werden wir nutzen, um Biologische Stationen und andere Akteure vor Ort zu unterstützen, aber auch um ein Landesprogramm zum Erhalt der Biologischen Vielfalt aufzusetzen und eine Stärkung des natürlichen Klimaschutzes voranbringen.

Als bevölkerungsreichstes, industriell geprägtes und global vernetztes Land sind wir uns unserer Mitverantwortung zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele bis 2030 bewusst. Damit dies gelingt, wird NRW die Nachhaltigkeitsstrategie NRW fortschreiben und einen verpflichtenden Nachhaltigkeitscheck einführen. Zudem werden wir Regionalzentren für Bildung für nachhaltige Entwicklung finanziell besser ausstatten.

Im Bereich der Kreislauf- und der Umweltwirtschaft sollen mit zusätzlichen Programmen neue Wege aufgezeigt werden, wie innovativ und ressourcenschonend produziert und gearbeitet werden kann.

Das Deutschlandticket hat den Tarif-Dschungel gelichtet und die Ticket-Beschaffung im öffentlichen Nahverkehr revolutioniert. Um diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen, hat die Landesregierung zuletzt mit der Ergänzungsvorlage zum Haushaltsplanentwurf 2023 insgesamt 560 Mio. EUR aufgenommen. Die Mittel dienen zur jeweils hälftigen Finanzierung des auf das Land entfallenden Anteils infolge der Einführung des bundesweit gültigen und monatlich kündbaren Abonnements des Deutschlandtickets, welches zum Einführungspreis von 49 EUR im Monat angeboten wird. Des Weiteren konnten wir die Mittel des Sozialtickets dazu nutzen, auch hier einen Zugang zum Deutschlandticket zu ermöglichen. Die Landesregierung hat sich außerdem auf die Einführung eines Schüler- und des Sozialtickets verständigt. Mit attraktiven Preisen von 39 EUR für das Sozialticket und 29 EUR für das Schülerticket gehen wir einen bedeutenden Schritt in Richtung erschwingliche Mobilität. Dazu haben wir die rechtlichen Grundlagen geschaffen, mit der Schulträgern das Schülerticket ohne zusätzliche Kosten umsetzen können. Dem Ziel, Mobilität unabhängig von der persönlichen finanziellen Situation für alle zugänglich zu machen, sind wir damit einen bedeutenden Schritt nähergekommen.

Weiterhin sorgen wir dafür, dass wir vernetzte und nutzerfreundliche Mobilität in NRW lebbar machen. Mit den vorgesehenen Mitteln werden neben Vernetzungs- und Digitalisierungsprojekten im Bereich der Mobilität auch Vorhaben unterstützt, mit denen die verkehrlichen Effekte von Automatisierung und Digitalisierung untersucht,

Kommunen bei der Digitalisierung von Mobilitätsdaten unterstützt und die Kooperation unterschiedlicher Partner befördert werden.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist auch der beste Umwelt- und Klimaschutz für unser Land. Deutschland hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt, auch deshalb treibt Nordrhein-Westfalen den Ausbau von komfortablen und sicheren Radwegen voran. Die Investitionsmittel für den Bau und Erhalt von Radwegen werden wir weiterhin erhöhen. Auch für die Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz stehen Mittel zur Selbstbewirtschaftung zur Verfügung.

Neben dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr ist der Schienenverkehr das Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität. Sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum müssen der SPNV und ÖPNV ausgebaut, optimiert und intelligent miteinander verknüpft werden. Um die Planung und Umsetzung neuer Projekte voranzubringen, baut die Landesregierung ihr Engagement zur Förderung von Planungsleistungen zum Aufbau eines Planungsvorrats für Schieneninfrastrukturprojekte aus. Die Realisierung der Wiederherstellung der "Eifelstrecke" Hürth – Kalscheuren – Kall – Landesgrenze Rheinland-Pfalz, aber auch der "Erftbahn" von Euskirchen nach Bad Münstereifel, sind ebenfalls im Haushalt abgesichert. Beide Strecken sind im Zuge der Hochwasserkatastrophe 2021 zerstört worden.

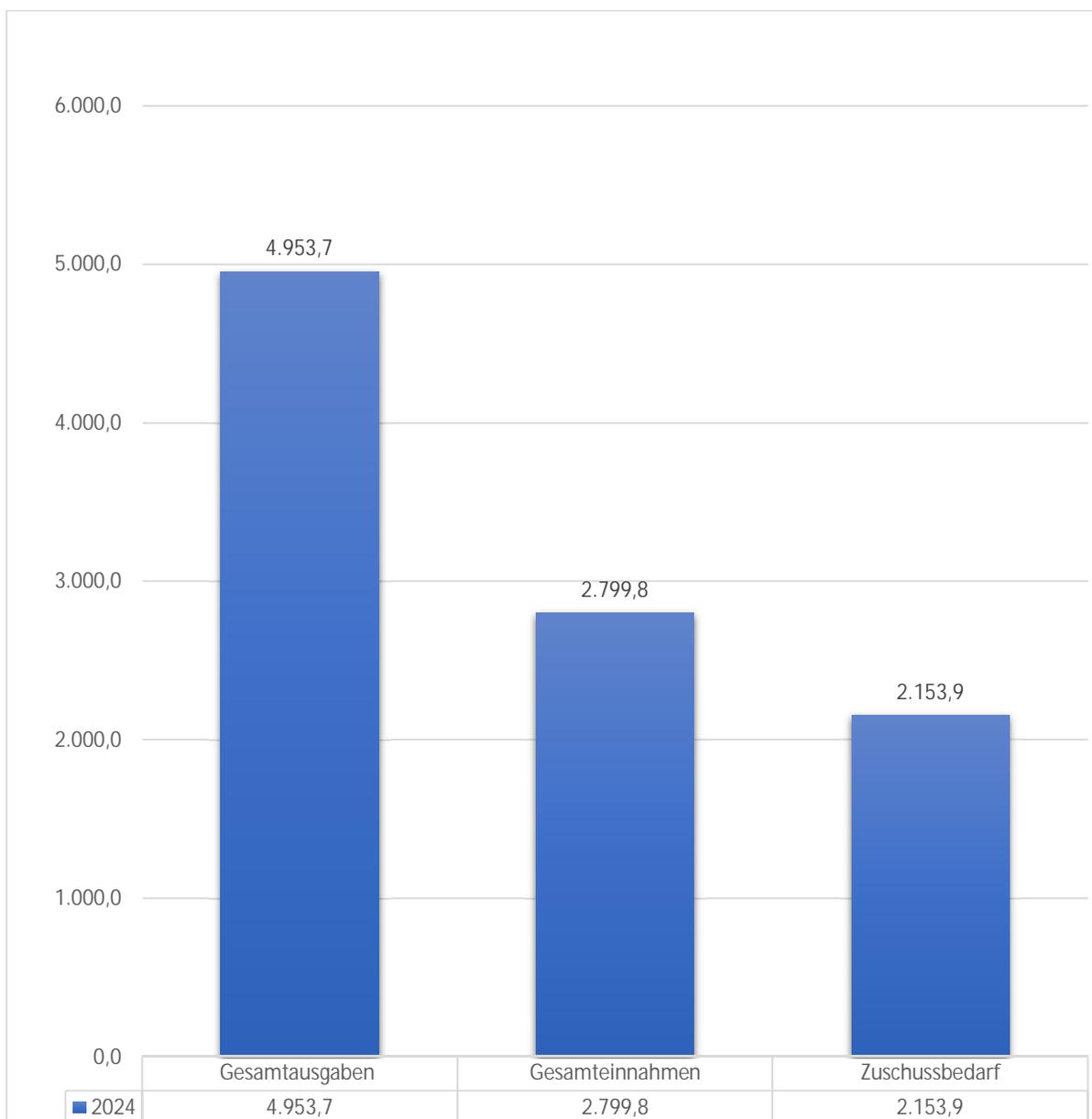
Auch wenn wir Mobilität verändern wollen: Straßen sind und bleiben auch künftig wichtige Lebensadern für die Menschen in unserem Land. NRW verfügt über ein gutes Straßennetz, das allerdings an vielen Stellen in die Jahre gekommen ist. Mit dem Haushalt 2024 setzt die Landesregierung die Modernisierung der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen fort. Ebenso wird der Etat für den Um- und Ausbau von Landesstraßen fortgesetzt.

Trotz der anhaltenden Herausforderungen und der engen Handlungsspielräume gelingt es uns durch eine gezielte Prioritätensetzung, wichtige Projekte der zukunftsorientierten Transformation unseres Bundeslandes weiter voranzutreiben.

1.2 Gesamtansätze des Einzelplans 10

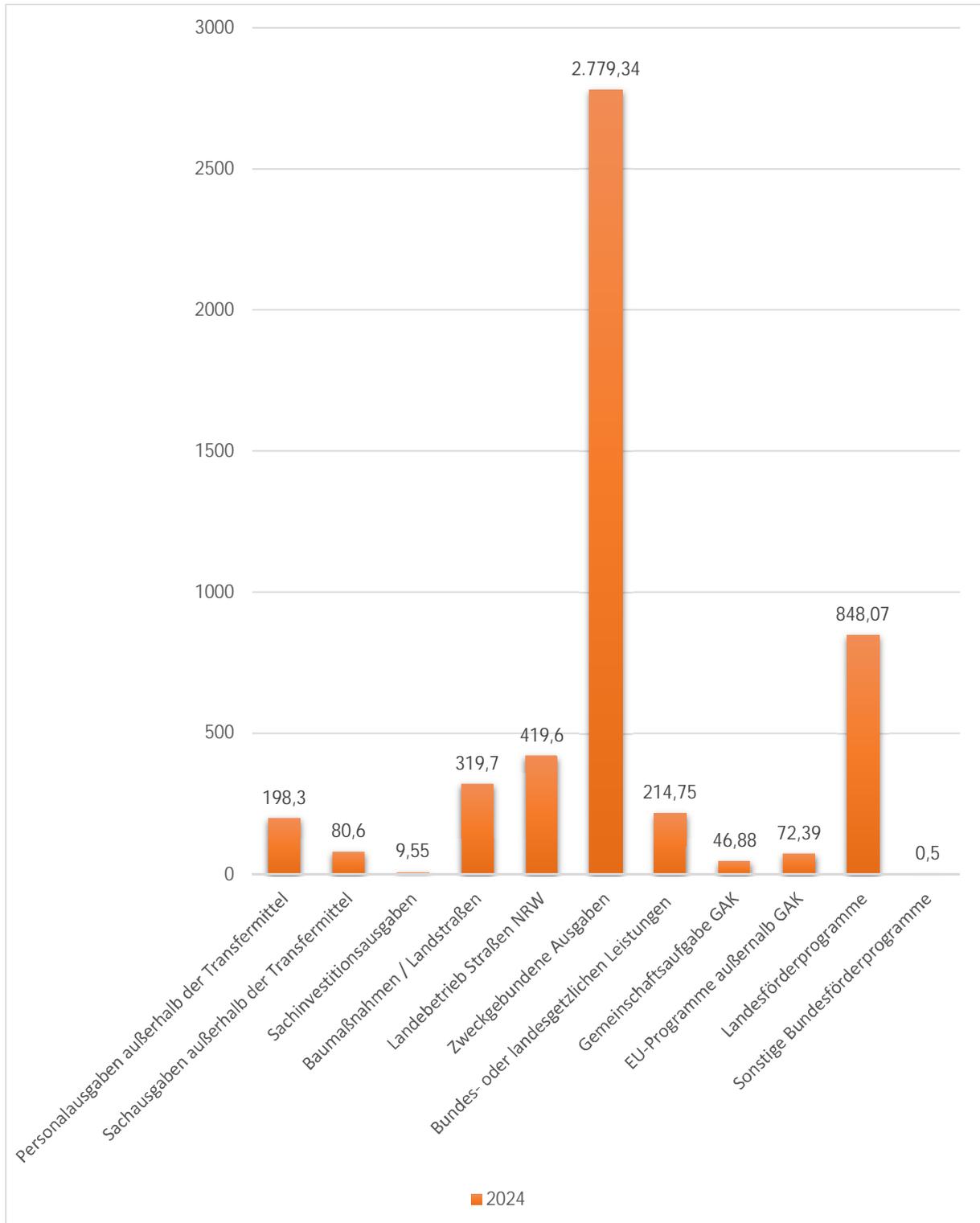
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Einzelplan 10 (in Mio. EUR)

Ansätze 2024



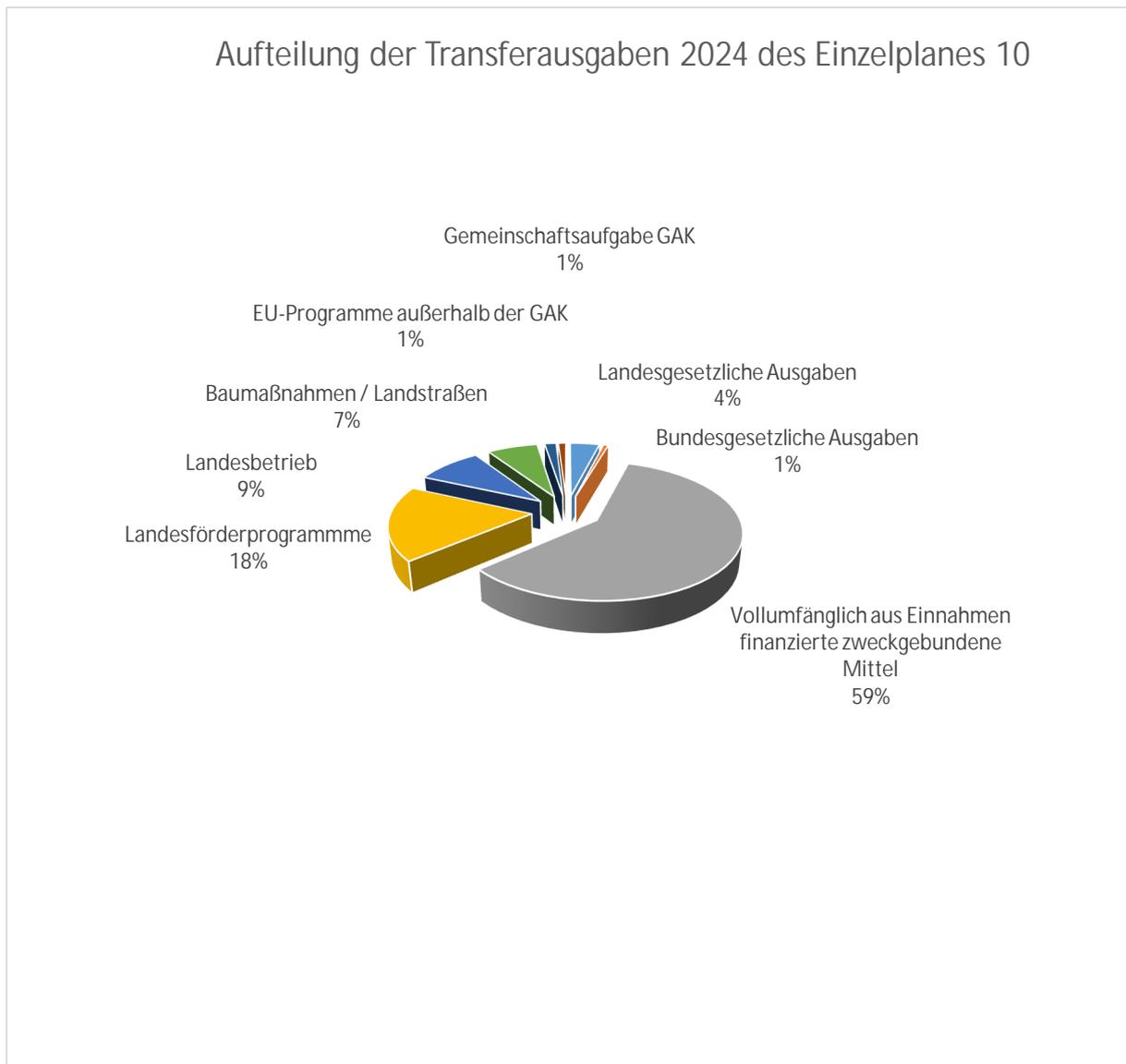
Die Mittelveränderungen der unterschiedlichen Ausgabenbereiche stellen sich wie folgt dar:

Ansätze 2024 der einzelnen Ausgabenbereiche des Einzelplanes 10 (in Mio. EUR)



Grafische Übersicht des Einzelplans 10 nach Aufgabenbereichen

Schwerpunkt des Einzelplanes 10 bilden die Transferausgaben, also die Mittel, die aufgrund freiwilliger oder gesetzlicher Regelungen an Dritte verausgabt werden, insbesondere Fördermaßnahmen. Insgesamt sind im Haushalt 2024 hierfür Mittel mit einem Volumen von 4.665,3 Mio. EUR eingestellt, das ist ein Anteil von 94 v. H. der Gesamtausgaben. Die Transferausgaben teilen sich wie folgt auf die einzelnen Bereiche auf:



B. Sach- und Investitionshaushalt

1. Umwelt

Wasserwirtschaft 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 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
83.780.800 EUR	89.968.500 EUR	76.804.200 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 Finanzausstattung. Derzeit werden vielerorts kommunale sowie überregionale Hochwasserschutzkonzepte erstellt. Diese beinhalten auf Grundlage der lokalen und regionalen Gegebenheiten notwendige Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes, die nach Konzepterstellung in die Umsetzung gehen sollen. Hierzu gehören insbesondere auch kostenintensive technische Maßnahmen des Hochwasserschutzes wie die Ertüchtigung und der Neubau von Hochwasserschutzanlagen, der Bau von

Rückhaltebecken oder Hochwasserrückhaltung durch Gewässerrenaturierung auch an kleineren Gewässern. Mit einer ausreichend ausgestatteten Landesförderung muss die Umsetzung dieser Maßnahmen befördert werden. Darüber hinaus werden landeseigene Maßnahmen, wie z. B. der dringend notwendige Pegelnetzausbau, finanziert.

Titelgruppe 70 Erhebung des Wasserentnahmeentgeltes und Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
67.250.000 EUR	64.330.000 EUR	56.022.978 EUR

Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie, Anpassung der Oberflächengewässer beim Strukturwandel im Rheinischen Revier

Mit der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind für alle Gewässer Ziele bezüglich der ökologischen Funktionsfähigkeit, des Stoffhaushalts und des mengenmäßigen Zustands zu erreichen. Die Ziele werden über Bewirtschaftungspläne definiert. Der dritte Bewirtschaftungsplan umfasst den Zeitraum 2022 bis 2027. Die Pläne und die Fortschritte bei der Erreichung der Ziele sind der EU-Kommission regelmäßig zu berichten.

Im Jahr 2024 wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele fortgesetzt. Dazu werden insbesondere Maßnahmen zur ökologischen Gewässerentwicklung und zur Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit durch das Land gefördert bzw. an bestimmten Gewässern selbst durchgeführt.

Zur Erfolgskontrolle und Steuerung der ökologischen Maßnahmen wie der weiteren zur Umsetzung der WRRL erforderlichen Maßnahmen sind kontinuierlich ein Gewässermonitoring und eine aktivierende Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Im Einzelnen:

Die ökologische Verbesserung des Gewässerzustands erfolgt im Rahmen des Programms "Lebendige Gewässer". Der Umfang der erforderlichen Maßnahmen, der die hohe Bevölkerungsdichte und den hohen Nutzungsdruck auf die Gewässer in Nordrhein-Westfalen widerspiegelt, wird inklusive Kostenschätzungen im dritten Bewirtschaftungsplan für den Zeitraum 2022 bis 2027 umfassend beschrieben. Zur Umsetzung von Maßnahmen der ökologischen Gewässerentwicklung oder der Verbesserung

der Gewässerdurchgängigkeit ist eine Unterstützung der zuständigen Maßnahmenträger durch Fördermittel des Landes sowie die Durchführung solcher Maßnahmen an Gewässern in Zuständigkeit des Landes vorgesehen. Der weit überwiegende Teil der Haushaltsmittel wird zur konkreten ökologischen Umgestaltung der Gewässer verwendet, welche sich positiv auf die Biodiversität auswirkt und einen weiteren Beitrag zur Steigerung und Erhaltung der Artenvielfalt (im und am Gewässer) sowie auch zum Hochwasserschutz und zum Klimaschutz darstellt.

Wo Unsicherheiten über die Ursache von Gewässerbelastungen bestehen, sind Sonderuntersuchungsprogramme bzw. Modellierungen oder Gutachten erforderlich.

Bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sind im Bereich des Rheinischen Rheivers in den nächsten Jahren auch die weiteren Landesplanungen zum Strukturwandel zu berücksichtigen, die in der Leitentscheidung vom 23.03.2021 beschrieben sind. Auch der Umbau der Erft ist als wichtiges Thema in der Leitentscheidung mit einem eigenen Entscheidungssatz 12 thematisiert: "Es müssen die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um die Erft in einen naturnahen sowie chemisch und ökologisch guten Zustand zu bringen. Gleichzeitig ist ihre Leistungsfähigkeit für die Entwicklung der Region zu erhalten".

Durch das Ende der Abbautätigkeiten im Tagebau Hambach werden die aktuellen Einleitungen von Sumpfungswasser in die Erft mittelfristig entfallen. Dadurch wird vor allem eine Anpassung des Abflussprofils der Unteren Erft an die deutlich geringeren Wassermengen erforderlich. Angesichts des massiven Maßnahmenbedarfs an der Unteren Erft wurde ein "Perspektivkonzept Erft" für den Unterlauf der Erft ab Bergheim entwickelt, das diese Änderung der Wassermengen berücksichtigt und gleichzeitig die Renaturierung der Erft im Sinne der EG-Wasserrahmenrichtlinie beschreibt. Zur Gewährleistung eines erfolgreichen Strukturwandels ist das Konzept in den nächsten Jahren prioritär umzusetzen.

Titelgruppe 71 Verwendung der Abwasserabgabe

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
45.580.000 EUR	45.580.000 EUR	37.694.847 EUR

Abwasser

Nach dem Abwasserabgabengesetz (AbwAG) ist seit dem 01.01.1981 für das Einleiten von Abwasser in ein Gewässer im Sinne des § 3 Nr. 1 bis 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) eine Abgabe zu entrichten. Die Höhe der Abgabe richtet sich nach der Schädlichkeit und der Menge des eingeleiteten Abwassers und stellt damit ein verursachergerechtes Äquivalent zur nachteiligen Inanspruchnahme der Umwelt dar. Die Abwasserabgabe ist ein flankierendes Instrument der Wassergesetze. Sie dient einer weitergehenden Verminderung bis hin zur Vermeidung von Schadstoffen im Abwasser. Zum einen schafft sie einen Anreiz für den Abwassereinleiter, die Menge und Schädlichkeit seines Abwassers, und damit die Höhe der Abwasserabgabe, zu vermindern. Zum anderen unterliegen die Mittel der Abwasserabgabe nach § 13 Abs. 2 AbwAG einer Zweckbindung. Sie sind lenkungsorientiert für Maßnahmen einzusetzen, die der Erhaltung oder Verbesserung der Gewässergüte dienen. Die Einnahmen aus der Abwasserabgabe werden dem entsprechend zur Entwicklung fortschrittlicher Verfahren zur Vermeidung und Behandlung von Abwasser sowie für deren Einführung in die Praxis verwendet.

Auch wenn die Qualität vieler Gewässer in Nordrhein-Westfalen durch Abwassermaßnahmen in den vergangenen Jahren bereits deutlich verbessert werden konnte, besteht weiterhin Handlungsbedarf – insbesondere mit Blick auf die Folgen des Klimawandels. Eine besondere Herausforderung für die Abwasserbeseitigung und damit ein Schwerpunkt für die Verwendung von Mitteln aus der Abwasserabgabe ergibt sich aus der Belastung der aquatischen Umwelt mit Mikroschadstoffen wie Arzneimittelresten, Bioziden oder Industriechemikalien – Handlungsbedarf ergibt sich insbesondere mit Blick auf die zunehmenden Trockenzeiten und der damit verbundenen geringeren Wasserführung im Gewässer. Neben Spurenstoffen sind Fragestellungen zu Belastungen mit Mikroplastik und multiresistenten Keimen im Fokus. Daneben haben auch die diskontinuierlichen Misch- und Regenwassereinleitungen erhebliche Bedeutung für die Gewässergüte.

Wesentliches Element der Verwendung der Abwasserabgabe stellt die Förderrichtlinie "Zukunftsfähige und nachhaltige Abwasserbeseitigung NRW" (ZunA) dar. Über die

Richtlinie ZunA werden neben Maßnahmen zur Verbesserung der o. g. Problembereiche insbesondere auch Energiesparmaßnahmen auf öffentlichen Abwasseranlagen und Maßnahmen zur Anpassung der Siedlungsentwässerung an den Klimawandel gefördert.

Aus der Ruhr-Konferenz ist das Projekt "Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft" (KRiS) hervorgegangen. Mit der gleichnamigen Förderrichtlinie KRiS wird speziell das Ruhrgebiet als am dichtesten besiedelte Region Deutschlands bei der Anpassung an den Klimawandel unterstützt. Ziel ist die Minderung von Überflutungen durch Starkregenereignisse und die Senkung von Hitzebelastungen. Dabei orientiert sich das Projekt an der Idee der wasserbewussten Stadtentwicklung bzw. am Konzept der Schwammstadt.

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 Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa" und weiterer Luftreinhaltevorschriften

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
1.060.000 EUR	1.060.000 EUR	537.896 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.

Im 2022 veröffentlichten Entwurf der EU-Kommission zur Novellierung der Luftqualitätsrichtlinie werden deutlich abgesenkte Grenzwerte vorgeschlagen, die sich näher an den 2021 veröffentlichten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation orientieren. Parallel sollen auch die Zahl der Probennahmestellen sowie der Messumfang erweitert werden. Auch für die Modellierungen der Luftqualität sollen die Qualitätsanforderungen erhöht und der Umfang erweitert 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. Feinstaub, Stickstoffoxide, Benzol, Quecksilber, Ultrafeine Partikel, PCB und andere.

Titelgruppe 61 Maßnahmen auf dem Gebiet des Immissionsschutzes zur Umsetzung der "Richtlinie 2002/49/EG des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 25.06.2002 (Umgebungslärmrichtlinie) und weitere Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz von anderen physikalischen Einwirkungen

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
545.000 EUR	545.000 EUR	268.044 EUR

Lärmaktionsplanung

Ein zentraler Baustein des Handelns beim Lärmschutz ist die kommunale Lärmaktionsplanung gemäß der europäischen Umgebungslärmrichtlinie. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Sie verpflichtet die Kommunen, die Lärmbelastung in Ballungsräumen, an wichtigen Verkehrswegen und an großen Flughäfen zu erfassen und darauf aufbauend Lärmaktionspläne aufzustellen.

Der Lärmaktionsplan zielt darauf ab, ein Konzept zur Minderung des Lärms in den Städten zu entwickeln, das dann Schritt für Schritt umgesetzt wird. Damit haben die Kommunen die Möglichkeit, umfassenden Lärmschutz auf gesamtstädtischer Ebene zu betreiben. Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgt federführend durch das MUNV. Bei den Arbeiten werden die Kommunen durch das Land finanziell und personell unterstützt. In den ersten drei Runden der Lärmaktionsplanung gab es große Umsetzungsdefizite bei den Kommunen, so dass derzeit noch ein Vertragsverletzungsverfahren durch die Kommission anhängig ist. Für die zurzeit laufende 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde daher das Konzept durch das MUNV überarbeitet, um weitere Defizite unbedingt zu vermeiden. Das neue Konzept sieht nun vor,

die Kommunen zusätzlich zur Datenerhebung und Lärmkartierung durch eine zentrale Stelle bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne, der Öffentlichkeitsbeteiligung und Berichterstattung an die Kommission zu unterstützen. Die vierte Runde ist bis Ende 2024 umzusetzen. Zentrale Arbeiten stehen daher noch im Jahr 2024 an.

Insbesondere der Weiterbetrieb des neuen Umgebungslärmportals zur Bereitstellung der Lärmkarten und des Öffentlichkeitsbeteiligungsportals zur Lärmaktionsplanung, sowie die Projekte "Anpassung Formularserver und Datenberichterstattung" und "Neuberechnung Straßenverkehrslärm für Gesamt-NRW" sind für das Jahr 2024 geplant. Darüber hinaus werden die Kommunen durch Workshops und Informationsveranstaltungen unterstützt. Ebenso gibt das MUNV weiterhin Zuwendungen an die Kommunen zur Umsetzung von Maßnahmen und Förderung besonderer Projekte.

Nachhaltige Entwicklung, Klimawandel, Circular Economy, Transformation (Kapitel 10 060)

Um einen substantiellen Beitrag aus Nordrhein-Westfalen zur Erreichung der Ziele der Agenda 2030 zu leisten, sind verstärkte Anstrengungen und ein koordiniertes und auf allen Ebenen konsistentes und ambitioniertes Vorgehen nötig. Im Kapitel 10 060 mit den Titelgruppen 66, 75 und 77 setzt die Landesregierung dazu unter dem Dach der nachhaltigen Entwicklung Schwerpunkte in der Stärkung der Bildung für Nachhaltige Entwicklung, der Klimaresilienz und des Flächenschutzes.

Titelgruppe 66 Nachhaltige Entwicklung

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
2.681.600 EUR	2.763.600 EUR	1.126.190 EUR

Titelgruppe 75 Anpassung an den Klimawandel, Flächenschutz, Nachhaltige Infrastrukturen

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
1.515.000 EUR	1.515.000 EUR	1.057.488 EUR

Titelgruppe 77 Umweltbildungseinrichtungen und Bildung für nachhaltige Entwicklung

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
3.794.500 EUR	3.475.100 EUR	2.499.407 EUR

Dazu werden die NRW-Nachhaltigkeitsstrategie und die BNE-Strategie aktuell in enger Abstimmung, mit wissenschaftlicher Beratung, fortgeschrieben und durch die Fortführung und den Ausbau geeigneter Partizipationselemente (insbesondere NRW-Nachhaltigkeitsbeirat, Einbindung der jüngeren Generation, Fortführung der NRW-Nachhaltigkeitstagungen und des BNE-Festivals NRW) und Kommunikationsinstrumente (u. a. Webseiten nachhaltigkeit.nrw.de und bne.nrw.de) unterstützt und begleitet.

Zur eigenen Zielerreichung zählt auch die Etablierung einer nachhaltigen Landesverwaltung bis 2030. Die Vorarbeiten und bestehenden Aktivitäten des Landesumweltamts (u. a. das "Netzwerk Nachhaltige Landesverwaltung") sollen dazu ausgebaut und in die Fläche aller Behörden und Einrichtungen der Landesverwaltung getragen werden. Die Kommunen sind für die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele des Landes weiterhin unabdingbare Partner. Bestehende Maßnahmen und Angebote sollen fortgesetzt und zu einem Angebot für ein ambitioniertes und systematisches kommunales Nachhaltigkeitsmanagement ausgebaut werden.

Förderprogramm BNE-/Umweltbildungseinrichtungen

Der Ausbau des landesweiten Netzwerks der BNE-Regionalzentren ist im KoaV vereinbart worden. Die Landesregierung plant daher einen sukzessiven Anstieg der zu fördernden Einrichtungen, um das zurzeit noch in einigen Kreisen lückenhafte Landesnetzwerk zu schließen. Zudem soll der Förderhöchstbetrag pro Einrichtung ggü. dem Vorjahr dynamisch gesteigert werden, um die Mehrkosten aufgrund von steigenden Preisen und Löhnen etc. zu kompensieren und langfristig qualitativ-hochwertige BNE-Angebote sicherzustellen.

Klimaresilienz

Basierend auf dem Klimaanpassungsgesetz (KIAnG) des Landes ist eine Förderung und Finanzierung von Vorhaben vorgesehen, die einen Beitrag zur Erreichung der Klimaanpassungsziele leisten. Gleichzeitig geht es um die Umsetzung und Fortführung der im KIAnG festgeschriebenen Unterstützungsleistungen (§ 5 (2) KIAnG). Dazu gehört vor allem die Sensibilisierung und Unterstützung der Akteure im Bereich Klimaanpassung durch Information, Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Netzwerkarbeit, Bildung und Finanzierung von Klimamaßnahmen. Finanziert werden unter anderem die gezielte Beratung von Kommunen zur Klimaanpassung sowie Prozesse zur Steigerung der betrieblichen Klimaresilienz von Unternehmen. Auch die Zielgruppe der Bürgerinnen und Bürger wird zu Anpassungsmaßnahmen im privaten Wohnumfeld adressiert. Einen weiteren Schwerpunkt stellt die Weiterentwicklung der Landesstrategie zur Klimaanpassung dar.

Flächenschutz

Der Flächenverbrauch soll zeitnah auf 5 Hektar pro Tag und perspektivisch auch weitergehend durch konkrete Maßnahmen reduziert werden. 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 flächeneffizientes Bauen, die Erfassung von Flächen des Siedlungsbereichs, mit einer gewerblich-industriellen, verkehrlichen oder sonstigen baulichen Vornutzung (Brachflächen) als Potentiale für neue Nutzungen, die Erfassung von versiegelten Flächen, eine gezielte Umsetzung der flächensparenden Innenentwicklung unter Berücksichtigung der Klimafolgenanpassung durch die Kommunen und Kommunikationspolitik sowie Beratung und Schulung.

Als verknüpfender Baustein zwischen den Themen Klimaanpassung und Flächenschutz werden Vorhaben durchgeführt, die zum Ziel haben den Anteil der Grünen Infrastruktur an der städtischen Gesamtfläche zu erhöhen.

Titelgruppe 68 Ressourceneffizienz, Circular Economy und Umweltmanagementsysteme

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
6.800.000 EUR	6.850.000 EUR	4.773.932 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 mit dem Ziel Ressourcen einzusparen, Materialkreisläufe zu schließen und die Umwelt zu schützen. Dabei fokussiert sie auf die Produktion(-prozesse), auf die Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen und Geschäftsmodellen – in Einzelbetrieben und entlang von Wertschöpfungsketten. Die EFA NRW bietet Akteuren in NRW, insbesondere KMU ihr Fachwissen, ihre Beratungs- und Förderangebote über ihre Regionalbüros bedarfsorientiert an. So sichert sie die Nachhaltigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit

der Unternehmen und nimmt durch ihre Tätigkeit eine Schnittstellenfunktion zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft wahr.

Entwicklungsfelder sind:

- Ressourceneffizienz und Circular Economy (Gestaltung von Produkten, Dienstleistungen und Geschäftsmodellen der CE) sowie
- Digitalisierung und Industrie 4.0
- Vorgaben der EU für ein grünes Europa z. B. Nachhaltigkeitsberichterstattung

Ressourceneffizienz, Circular Economy und Umweltmanagementsysteme

Ressourceneffizienz und Circular Economy tragen wesentlich zum Schutz der Umwelt, der Biodiversität und des Klimas bei und befördern damit insgesamt eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Ein schonender und effizienter Umgang mit Ressourcen und die Schließung von Stoffkreisläufen ist angesichts weltweit knapper werdender Rohstoffe nicht nur eine ökologische, sondern auch eine ökonomische Notwendigkeit.

Die EU strebt mit dem zweiten Circular Economy Action Plan im Rahmen des EU-Green Deals (GND) eine Steigerung von Investitionen, Wachstum und Beschäftigung in Richtung einer wettbewerbsfähigen und CO₂-neutralen Wirtschaft an. Der GND will eine Zero Waste Society etablieren und 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, den Einsatz von Materialien sofern möglich beispielsweise durch Circular Design zu begrenzen und die Nutzungsdauer von Rohstoffe und Produkte so lange wie möglich ausdehnen.

Die Landesregierung setzt in NRW als hoch industrialisierter Region mit einem hohen Ressourcenbedarf 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.

Die Transformation der Abfallwirtschaft zu einer Circular Economy (umfassenden Kreislaufwirtschaft) erfordert eine effektive Implementierung der gesetzlichen Grundlagen des EU-Rechts und des nationalen Rechts. Um eine ordnungsgemäße und schadlose Kreislaufwirtschaft, die auf der Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Abfallhierarchie basiert, sicherzustellen, ist ein einheitlicher Vollzug der Vorschriften notwendig. Hierzu müssen die Umweltbehörden über die erforderliche personelle und materielle Ausstattung verfügen. Die Sicherstellung der Einhaltung der rechtlichen Regelungen für industrielle und gewerbliche Anlagen hat großen Anteil an der Gewährleistung eines wirksamen Schutzes der Menschen und der Umwelt vor den Emissionen industrieller und gewerblicher Anlagen.

Titelgruppe 63 Umweltwirtschaft

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
2.981.100 EUR	3.063.100 EUR	1.019.327 EUR

Die Umweltwirtschaft entwickelt und vermarktet Produkte und Dienstleistungen mit unmittelbarem Nutzen für Umwelt und Klima. Sie verbindet wirtschaftliches Wachstum und einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen. Ziel ist es, diese weiter voranzutreiben und Innovationen sowie deren Diffusion in den Markt sicherzustellen.

2. Naturschutz

Naturschutz und Landschaftspflege (Kapitel 10 030)

Titelgruppe 82 Naturschutz und Landschaftspflege, Kooperationsprojekte

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
52.384.800 EUR	45.665.200 EUR	34.789.265 EUR

Titelgruppe 84 Landesprogramm Biologische Vielfalt

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
2.000.000 EUR	5.000.000 EUR	-

Landesprogramm zum Erhalt der Biologischen Vielfalt

Der Erhalt der Biodiversität ist neben dem Schutz des Klimas von herausragender Bedeutung und gehört damit auch für die Landesregierung zu den wichtigsten Herausforderungen unserer Zeit. Der Rückgang der biologischen Vielfalt wurde zuletzt auf der Weltnaturkonferenz in Montreal im Dezember 2022 als bedeutende ökologische Krise hervorgehoben.

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.

Mit den Mitteln des Landesnaturschutzhaushalts werden in Umsetzung des Landesprogramms zum Erhalt der Biologischen Vielfalt Naturschutzmaßnahmen gefördert, die dem Biotop- und Artenschutz in Nordrhein-Westfalen dienen. Wichtige Akteure sind in diesem Zusammenhang die unteren Naturschutzbehörden bei den Kreisen und kreisfreien Städten sowie die landesweit ca. 40 Biologischen Stationen, die als Gebietsexperten vor Ort mit den Landbewirtschaftenden und anderen wichtigen Akteuren in engem Austausch stehen und eine Vielzahl von naturverbessernden Maßnahmen

und Projekten initiieren und begleiten. Die Landesregierung will daher die Ausstattung der Biologischen Stationen verbessern und die Finanzierung von Naturschutzprojekten durch das Prinzip der Mehrjährigkeit langfristig absichern.

Die Finanzierung der Umsetzung von Maßnahmen zum Erhalt der Biologischen Vielfalt erfolgt nicht nur im Rahmen von reinen Landesförderungen aus dem Landesnaturschutzhaushalt. Aus diesem werden auf dem Zuwendungswege auch Landeskofinanzierungen zu Projektförderungen z. B. der EU aus LIFE und des Bundes aus dem Bundesprogramm Biologische Vielfalt sowie dem Bundesprogramm zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung finanziert, die im Rahmen von Naturschutzgroßprojekten ebenfalls dem Erhalt der Artenvielfalt und dem Schutz der Lebensräume in Nordrhein-Westfalen dienen.

3. Verkehr

Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 10 110)

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
3.238.615.800 EUR	3.148.872.400 EUR	2.579.644.919 EUR

ÖPNV

Mit einem Haushaltsvolumen von insgesamt rund 3,3 Mrd. EUR fördert das Land die Eisenbahnen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen.

Einen Schwerpunkt bildet hierbei die Gewährung von Pauschalen für den SPNV, den übrigen ÖPNV sowie für Investitionen im ÖPNV. Für den SPNV sind im Haushalt 2024 mindestens 1,581 Mrd. EUR (§ 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW), für den übrigen ÖPNV 130 Mio. EUR (§ 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW), für die Ausbildungsverkehr-Pauschale 130 Mio. Euro (§ 11a ÖPNVG NRW) und für die pauschalierte Investitionsförderung mindestens 150 Mio. EUR (§ 12 ÖPNVG NRW) vorgesehen. Über die Gewährung von Pauschalen hinaus wird die ÖPNV-Offensive des Landes weiter fortgeführt, mit der bis 2031 rund 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. Neben Investitionen in die Infrastruktur von Stadt- und Eisenbahnen für den Nahverkehr fördert das Land auch Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen in die Infrastruktur von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, sofern sie vorrangig dem Güterverkehr dienen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Fortführung des im Jahr 2023 eingeführten Deutschlandtickets. Das Deutschlandticket ermöglicht den Kundinnen und Kunden des ÖPNV nicht nur landes- sondern bundesweite Mobilität zu einem günstigen Preis im monatlich kündbaren Abonnement. Zur Finanzierung stehen für das Jahr 2024 561,6 Mio. EUR zur Verfügung.

Außerdem fördert das Land Elektro- und Wasserstoffbusse und die dafür erforderliche Lade- und Werkstattinfrastruktur. Auch die Förderungen des Sozial- und des nun durch das Deutschlandticket abgelösten Azubitickets werden in 2024 fortgeführt. Gleiches gilt für die Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats. Für den SPNV ist die Bildung eines Planungsvorrates im Zusammenspiel mit der Infrastrukturförderung im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW zu sehen. Schwerepunktmäßig sollen hier die wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung der SPNV Zielnetzkonzeption 2032/2040 des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert und gezielt priorisiert vorangetrieben werden. Dies auch vor dem Hintergrund, möglichst zeitnah Projekte ins GVFG-Bundesprogramm aufzunehmen.

Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen im besonderen Landesinteresse mit 7,4 Mio. EUR gefördert, hierzu zählen insbesondere Zuwendungen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service im ÖPNV. Rund 2,5 Mio. EUR sind für die Einrichtung eines Testbetriebs für autonome Schienenfahrzeuge vorgesehen.

Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 10 120)

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

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
4.245.000 EUR	4.745.000 EUR	1.575.512 EUR

Luftverkehr

Mit Blick auf die internationalen Verflechtungen und die Mobilitätsbedürfnisse ist der Luftverkehr ein wichtiger Bestandteil für die Bürgerinnen und Bürger wie auch für die Wirtschaft. So bietet die Luftfahrt Lösungen im Mobilitätsbereich, die alternativlos und unverzichtbar sind. In diesem Kontext ist zu berücksichtigen, dass Mobilität zukünftig stärker verkehrsträgerübergreifend gestaltet werden soll und alle Verkehrsträger, sowohl die bodengebundenen als auch die Luftfahrt, besser miteinander vernetzt werden sollen, um Nutzerinnen und Nutzern eine möglichst lückenlose und störungsfreie multimodale und möglichst emissionsarme Mobilitätskette anbieten zu können.

Den national, europäisch und international vereinbarten Klimaschutzziele kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Hierfür gilt es, eine Neuausrichtung hin zu einem klimaneutralen - mit dem Zwischenziel klimafreundlicherem - Fliegen aktiv mitzugestalten und zu forcieren. Ziel der Landesregierung ist daher, den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen so weiter zu entwickeln, dass er neben den Bedürfnissen der Reisenden und der nordrhein-westfälischen Wirtschaft vor allem dem Klimaschutz und den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner nach Lärmschutz stärker Rechnung trägt.

Vor diesem Hintergrund wird die bereits bestehende Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit, des Umweltschutzes und der Infrastruktur zur Erforschung neuer Luftfahrttechnologien auf Flugplätzen um weitere standortunabhängige Fördertatbestände ergänzt. Zukünftig sollen insbesondere Investitionen für innovative Produkte und Verfahren in der Luftfahrt unterstützt werden, die den Klimaschutz voranbringen und dazu beitragen, den Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen zukunftssicher zu gestalten und die Lärm- und Luftschadstoffemissionen durch die Etablierung moderner technischer An- und Abflugverfahren weiter zu verringern. Konkret gefördert werden sollen die Entwicklung und

Erprobung von neuen Optionen und umsetzungsorientierten Strategien für die zukünftige Mobilität von Personen, Gütern oder Luftarbeit sowie von neuartigen beziehungsweise optimierten Vernetzungsmöglichkeiten des Luftverkehrs mit anderen Verkehrsträgern. Die Forschungsmittel sollen neben Forschungsinstituten auch in Nordrhein-Westfalen angesiedelten luftfahrtaffinen Unternehmen zugutekommen. Damit werden die in Nordrhein-Westfalen vorhandenen Kompetenzen im Bereich Forschung und Entwicklung besser gebündelt und der Klimaschutz im Luftverkehr hin zu einem klimaneutraleren Luftverkehr – in Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie – aktiv vorangetrieben.

Bei der Erforschung der innovativen Technologien müssen stets die entsprechenden sicherheitsrelevanten Aspekte berücksichtigt werden. Dies betrifft vielfach die bestehenden Luftverkehrsinfrastrukturen. Auch insofern sind die Bestandsflugplätze in einem sicheren Zustand zu erhalten.

Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 10 130)

Titel 881 10 und 881 11 Baumaßnahmen an Kanälen

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
5.367.000 EUR	8.000.000 EUR	8.000.000 EUR

Wasserstraßen

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein Binnenwasserstraßennetz mit insgesamt etwa 720 Kilometern Länge. Davon entfallen rund 240 Kilometer auf den Rhein und etwa 480 Kilometer auf das Westdeutsche Kanalnetz. An den Binnenwasserstraßen liegen etwa 120 Häfen; davon sind 23 öffentliche Häfen. Sie leisten als Schnittstelle der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung von Gütertransporten auf Wasserstraßen und Schienen.

Es ist ein Anliegen der Landesregierung nicht nur die Häfen der Rheinschiene, sondern auch die Anbindung der Kanalhäfen als Logistikstandorte zu stärken. Dies erfolgt unter anderem durch eine Kostenbeteiligung am Ausbau von Kanälen im westdeutschen Kanalgebiet (insbesondere Rhein-Herne-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal), die aufgrund von Regierungsabkommen bereits fortlaufend seit 1965 geleistet wird. Die Höhe der Ansätze richtet sich nach dem Umfang der jährlichen Bautätigkeit des Bundes im jeweiligen Haushaltsjahr. Sie lag in der Vergangenheit bei durchschnittlich 7 Mio. EUR. Hieran wird sich in den nächsten Jahren kaum etwas ändern, da der Handlungsbedarf unverändert groß ist.

Zu den Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen gehören z. B. die Sanierung der Schleusen, der Schiffsanlegestellen und der Poller entlang der Kanalstrecken. Aber auch die Brücken werden im Zuge dieser Maßnahmen saniert und, wenn erforderlich, auf eine Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m angehoben um eine leistungsfähige Infrastruktur mit verlässlich nutzbaren Wasserstraßen auch für den zweilagigen Containerverkehr zu schaffen.

Straßenverkehr und kommunaler Straßenbau (Kapitel 10 140)
--

Titelgruppe 61 Nahmobilität

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
32.950.000 EUR	47.520.000 EUR	35.248.758 EUR

Nahmobilität

Das Land gewährt nach Maßgabe der Förderrichtlinien Nahmobilität Zuwendungen an Gemeinden und Gemeindeverbände für Investitionen und Planungen, Service sowie Kommunikation und Informationen zur Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität. Förderfähig sind Bau- und Ausbauprojekte, grundlegende Sanierung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, ein umweltschonendes, sicheres und nutzerorientiertes Angebot der Nahmobilität zu schaffen und motorisierten Individualverkehr auf die Nahmobilität zu verlagern.

Gefördert werden neben Radwegen, Fahrradabstellanlagen und Gehwegen auch Querungseinrichtungen, die den Verkehr sicherer machen. Außerdem sind neue Wegweiser, Ladestationen für Pedelecs, Öffentlichkeitsarbeit und Modal-Split-Erhebungen Bestandteil der Programme. Die hier geförderten Neubau-, Ausbau- oder grundlegende Sanierungsmaßnahmen wirken für die Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort und dienen überwiegend den Alltagsverkehren.

Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen werden die Maßnahmen aus Landesmitteln und ggf. Bundesfinanzhilfen (Verwaltungsvereinbarungen Sonderprogramm "Stadt und Land" oder Radschnellwege 2017 – 2030) unter Berücksichtigung der haushaltsmäßigen Rahmenbedingungen mit einem maximalen Fördersatz von 95 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Die Förderung der Fuß- und Radinfrastruktur erfreut sich einer sehr großen Beliebtheit auf kommunaler Ebene. Dies wird durch die hohe Anzahl an geförderter Maßnahmen in den Nahmobilitätsprogrammen der letzten Jahre verdeutlicht.

Durch die Aktualisierung der Förderrichtlinien Nahmobilität können ab dem Jahr 2024 auch die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden auf bedeutenden Alltags- und Schulwegrouten durch (nachträgliche) Beleuchtung unter Beachtung des Tier- und Artenschutzes erhöht werden. Bushaltestellen sollen sicher und barrierefrei an das Fußverkehrsnetz angebunden werden. Weiter wird die Erfassung des Zustandes der Radverkehrsanlagen und Nahmobilitätskonzepte gefördert.

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

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

Titel	Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
777 11	317.300.000 EUR	213.400.000 EUR	211.306.370 EUR
777 12	0 EUR	24.000.000 EUR	8.421.173 EUR
777 13	0 EUR	69.000.000 EUR	37.517.159 EUR
777 14	0 EUR	43.000.000 EUR	27.825.146 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 160,8 Mio. EUR in 2018, über 175 Mio. EUR in 2019 und 185 Mio. EUR in 2020 auf 205 Mio. EUR in 2021. In 2022 wurden die Investitionsansätze noch einmal um 8,4 Mio. EUR auf insgesamt 213,4 Mio. EUR erhöht. Dieser Mittelansatz wurde in 2023 beibehalten. 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.

Mit den Finanzmitteln für **kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen** 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.

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

Um auch die Qualität des Radwegenetzes in Nordrhein-Westfalen weiterhin zu verbessern und damit der Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilität noch stärker Rechnung zu tragen, werden **für Radwege an Landesstraßen** 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 Mittel 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.

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 z. T. berücksichtigt. Die u. a. Erläuterungen beziehen sich daher ebenso auf diese Titelgruppe.

Titelgruppe 65 - Mobilitätskonzepte und verkehrsmittelübergreifende Mobilität

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
19.400.000 EUR	19.400.000 EUR	10.384.427 EUR

Vernetzung

Aus der Titelgruppe 65 wird maßgeblich die Förderrichtlinie für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) finanziert. Diese ist im Jahr 2022 umfassend überarbeitet worden, wobei mehrere neue Fördergegenstände hinzugekommen sind. Es werden aktuell integrierte kommunale oder regionale Mobilitätskonzepte nach dem SUMP-Standard der europäischen Kommission sowie wissenschaftliche Studien zu aktuellen Fragestellungen und Zukunftsfragen der Mobilität gefördert. Außerdem werden Maßnahmen zur Digitalisierung oder zum betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement, Mobilstationen und Quartiersgaragen sowie Sharing-Dienste und Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtlogistik gefördert. Zu den Fördergegenständen gehört auch die Evaluation von Maßnahmen, die nach der FöRi-MM gefördert wurden. Aus der Titelgruppe wird zudem das Zukunftsnetz Mobilität NRW gefördert. Weiterhin werden Mittel zur Kofinanzierung des "Smart Cities"-Programms des Bundesministeriums des Innern und für die Förderung von Projekten aus Landeswettbewerben zur Mobilität bereitgestellt. Hier läuft aktuell der Wettbewerb ways2work, der betriebliches Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit von Kommunen und Unternehmen fördert.

Titelgruppe 74 - NRW.Mobidrom

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
5.000.000 EUR	3.000.000 EUR	-

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

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
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 Etablierung der Landesagentur NRW.Mobidrom als zentrale operative Organisation. 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 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.

Titel 537 10 - Untersuchungen auf allen Gebieten der Landesverkehrsplanung

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
1.300.000 EUR	1.300.000 EUR	140.679 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.

4. Transformative Strukturpolitik

Megatrends wie der Klimawandel, Ressourcenknappheit, Artensterben, Digitalisierung oder Pandemien erfordern einen grundlegenden Umbau (=Transformation) ganzer Wirtschaftssektoren. Diese historisch beispiellosen Herausforderungen brauchen das neue Konzept der transformativen Strukturpolitik. Die transformative Strukturpolitik ist ein proaktiver und steuernder Kanon von (wirtschafts-, umwelt- und sozialpolitischen) Maßnahmen für die ökologisch-soziale Transformation, die darauf abzielen, die Entwicklung von regionalen Strukturen, Wirtschaft und deren Gesellschaften umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Ziele einer transformativen Strukturpolitik sind die Förderung klimaneutraler und kreislauforientierter Geschäftsmodelle, der Aufbau resilienter Strukturen sowie der Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und die sozialverträgliche Gestaltung des Wandels. Instrumente der transformativen Strukturpolitik sind insbesondere Strukturförderprogramme auf europäischer (EFRE, JTF, ESF+, ETZ / INTERREG) und regionaler Ebene (Rheinisches Revier).

Prioritäre **Entwicklungsfelder** im Geschäftsbereich des MUNV sind folgende Querschnittsthemen: Umweltinnovationen, Klimaanpassung, Circular Economy und Ressourceneffizienz, nachhaltige Mobilität, Umweltwirtschaft, grün-blaue Infrastruktur und Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Im Folgenden sind die Themen und Titelgruppen dargestellt, die maßgeblich zur transformativen Strukturpolitik beitragen.

4.1 Transformation Strukturpolitik (Kapitel 10 060, 10 090)

Zuschüsse der Europäischen Union (Kapitel 10 090)

Titelgruppe 83 Kofinanzierung für EFRE.NRW 2021 – 2027 (Landesanteil)

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
58.648.800 EUR	31.260.600 EUR	15.012.300 EUR

Titelgruppe 82 Kofinanzierung für EFRE.NRW 2014 – 2020 (Landesanteil)

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
0 EUR	30.540.700 EUR	26.811.264 EUR

Titelgruppe 84 JTF - Just Transition Fund (Landesanteil)

Ansatz 2024	Haushalt 2023	Ist-Ergebnis 2022
12.044.300 EUR	12.044.300 EUR	0 EUR

Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) / Just Transition Fund

Das EFRE/JTF-Programm.NRW ist Teil der Strukturförderung und ein Förderinstrument der Europäischen Kommission. Die Programme unterstützen Projekte in den Feldern Innovation, Nachhaltigkeit, Mittelstandsförderung, Lebensqualität und Mobilität. Insbesondere plant das MUNV in der Förderperiode 2021 bis 2027 ein Fördervolumen von ca. 900 Mio. EUR umzusetzen (EU- und Landesmittel). Der JTF hat zum Ziel die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen des Übergangs zu einer klimaneutralen Wirtschaft in der NRW-Gebietskulisse, dem Rheinische Revier (ohne Euskirchen) und dem nördlichen Ruhrgebiet (Bottrop, Dorsten, Gladbeck und Marl) zu bewältigen.

Rheinisches Revier (Kapitel 10 060)

Für einen nachhaltigen Strukturwandel setzt sich das MUNV im Zuge des Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung 2030 für die Förderung von Projekten in folgenden Themenbereichen der Transformativen Strukturpolitik ein:

- Green Economy mit Umweltwirtschaft, grüne Gründungen, Kreislaufwirtschaft und nachhaltiger Bioökonomie
- Nachhaltige Raumentwicklung mit grün-blauer Infrastruktur, Klimaanpassung, Flächenschutz und der Beseitigung von Altlasten
- Bildung für nachhaltige Entwicklung und bürgerschaftliches Engagement
- Mobilität und Verkehr mit Verkehrsinfrastruktur und innovativen Mobilitätslösungen.

Für diese Themenbereiche in Zuständigkeit des MUNV stehen ca. 5 Mrd. EUR zur Verfügung. Die Mittel sind zentral beim MWIKE, Kapitel 14 300 Titelgruppen 81, 82 und 83 veranschlagt und können im Einzelplan 10, im Kapitel 10 060 Titelgruppen 79, 80 und 81 verausgabt werden.

C. Personalhaushalt

1. Einzelplan 10

Aufgliederung

des Personals 2024 gegenüber 2023

Kapitel	Titel ¹⁾ 422 01	Titel 422 02	Titel ¹⁾ 428 01	Gesamt 2024	Gesamt 2023	+/-
	Beamtinnen und Beamte	Beamtinnen und Beamte im Vorb.-Dienst	Arbeitnehme- rinnen und Arbeitnehmer			
10 010	411	-	184	595	585	10
10 011	-	-	25	25	25	0
10 111	-	-	10	10	10	0
10 150	937	102	3.343	4.382	4.365	+17
10 400	485	80	933	1.498	1.485	+13
Insgesamt	1.833	182	4.495	6.510	6.470	+40
Vorjahr	1.816	164	4.490	6.470	6.510	
+/- zum Vorjahr	+17	+18	+5	+40		

¹⁾ einschließlich Titelgruppen

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

Bezeichnung	AT	+/-	Laufbahngruppe								insgesamt		
			2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2024	2023	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	283	+1	127	+6	1	-	-	-	411	404	+7
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	2	-	49	+3	56	0	72	-	5	-	184	181	+3
Insgesamt:	2	-	332	+4	183	+6	73	-	5	-	595	585	+10
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz											12	12	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Für den Bereich Datenqualität Wasserbuch sind 3 Planstellen der Bes.Gr. 1 x A 14 und 2 x A13 BA LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 050 Titelgruppe 70, eingerichtet worden.

Für den Bereich Naturschutz sind 3 Planstellen der Bes.Gr. 3 x A13 BA LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 030 Titelgruppe 82, eingerichtet worden.

Für den Bereich Nahmobilität ist eine Planstelle der Bes.Gr. A 13 BA LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 140 Titelgruppe 61, eingerichtet worden.

Für den Bereich Naturschutz sind 3 Stellen Laufbahngruppe 2.2, gegenfinanziert aus Kapitel 10 030 Titelgruppe 82, eingerichtet worden.

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

Landesbeschäftigte:

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2024	2023	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1	-	18	-	6	0	-	-	25	25	0
<u>Insgesamt:</u>	1	-	18	-	6	0	-	-	25	25	0

**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	+/-	2024	2023	+/-
Beamtinnen und Beamte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1	-	8	-	1	-	-	-	10	10	0
Insgesamt:	1	-	8	-	1	-	-	-	10	10	0

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.

5. Landesbetrieb Straßenbau NRW (Kapitel 10 150)

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2024	2023	
Beamtinnen und Beamte	214	-	691	-	-	-	-	-	937	937	-
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	121	-	1.245	-	1.977	-1	-	-	3.343	3.344	-1
Insgesamt:	335	-	1.936	-	1.977	-1	-	-	4.280	4.281	-1
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst	34	-	66	+18	2	-	-	-	102	84	+18
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									274	274	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

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

Realisierung eines kw-Vermerks zum 31.12.2023 LG 1.2.

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

Bezeichnung	Laufbahngruppe								insgesamt		
	2.2	+/-	2.1	+/-	1.2	+/-	1.1	+/-	2024	2023	+/-
Beamtinnen und Beamte	273	+5	161	+2	51	+3	-	-	485	475	+10
Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	109	+2	357	+3	466	-2	1	-	933	930	+3
Insgesamt:	382	+7	518	+5	517	+1	1	-	1.418	1.405	+13
Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdiens	78	-	2	-	-	-	-	-	80	80	-
Auszubildende nach dem Berufsbildungsgesetz									179	179	-

Erläuterungen zu den Planstellen-/Stellenveränderungen:

Für den Bereich Wildmanagement und Verbissgutachten ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A14 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 15 010 Titel 537 65, eingerichtet worden.

Für den Bereich Artenschutz und Windenergie sind 2 Planstellen der Bes.Gr. 2 x A14 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 030 Titelgruppe 82, eingerichtet worden.

Für den Bereich Abwasserabgabe ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A14 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 050 Titelgruppe 71, eingerichtet worden.

Für den Bereich Naturparke und Moorschutz ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A14 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 030 Titelgruppe 82, eingerichtet worden.

Für den Bereich Überwachung Natura 2000 Gebiete ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A14 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 10 030 Titelgruppe 82, eingerichtet worden.

Für den Bereich Fischereiprüfungsbehörde sind 2 Planstellen der Bes.Gr. 2 x A12 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 15 010 Titel 111 20, eingerichtet worden.

Für den Bereich Wildmanagement und Verbissgutachten ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A12 LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 15 010 Titel 537 65, eingerichtet worden.

Für den Bereich Wildgesundheit und ASP ist eine Planstelle der Bes.Gr. 1 x A9 BA LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 15 030 Titel 537 12, eingerichtet worden.

Für den Bereich Fischereiprüfungsbehörde sind 2 Planstellen der Bes.Gr. 2 x A8 BA LBesO NRW, gegenfinanziert aus Kapitel 15 010 Titel 111 20, eingerichtet worden.

Für den Bereich BNE-Landesnetzwerk ist eine Stelle Laufbahngruppe 2.2, gegenfinanziert aus Kapitel 10 060 Titelgruppe 77, eingerichtet worden.

Für den Bereich Erhebung Wasserentnahmeentgelt sind 2 Stellen Laufbahngruppe 2.1, gegenfinanziert aus Kapitel 10 050 Titelgruppe 70, eingerichtet worden.

Realisierung eines kw-Vermerks im Bereich Gifttiergesetz zum 31.12.2023 der Bes.Gr. A 15 LBesO NRW.

Realisierung eines kw-Vermerks im Bereich Gifttiergesetz zum 31.12.2023 der Bes.Gr. A 11 LBesO NRW.

D. Abkürzungsverzeichnis und Glossar

Abs	Absatz
AbwAG	Abwasserabgabengesetz
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
IOS	Betriebssystem der Firma Apple
IT	Informationstechnik
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik NRW

JTF	Just Transition Fund
KIAnG	Klimaanpassungsgesetz
KomZu	"kommunales Zuschusswesen NRW" (IT-Anwendung)
Kw	Künftig wegfallend
LAEB	Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LBesO	Landesbesoldungsordnung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MI	Ministerium für Inneres
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
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verwaltungsvorschrift
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WHO	Weltgesundheitsorganisation
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

umwelt.nrw.de

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



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf
Telefon 0211 45 66-0
Telefax 0211 45 66-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de