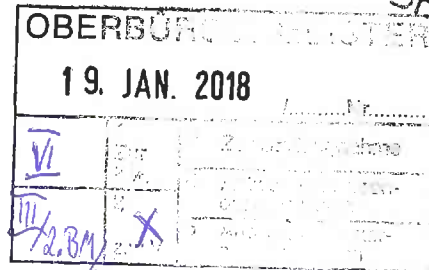




Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg



Prof. Dr. Helge Braun MdB
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

HAUSANSCHRIFT
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

POSTANSCHRIFT
11012 Berlin

TEL +49 30 18 400-2800
FAX +49 30 18 400-1860

helge.braun@bk.bund.de

Berlin, 16. Januar 2018
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Maly,

ich möchte mich auch im Namen der Bundeskanzlerin für Ihre Teilnahme bei der zweiten Besprechung über Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität am 28. November 2017 im Bundeskanzleramt bedanken.

Mit dem dabei verabschiedeten „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ ist es möglich, zeitnah Maßnahmen einzuleiten, die zu einer Verbesserung der Luftqualität in betroffenen Kommunen führen sollen. Ich wäre deswegen dankbar, wenn Sie die von der Bundesregierung eröffneten Fördermöglichkeiten umfassend nutzen und Förderungen zügig beantragen. Bei Fragen im Zusammenhang mit der Beantragung und Umsetzung der Programme steht Ihnen die beim BMVI eingerichtete Lotsenstelle zur Verfügung. Die für die jeweiligen Kommunen zuständigen Lotsen werden in Kürze auf Sie zukommen. Auch möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im Januar fünf verschiedene regionale Informationsveranstaltungen der Lotsenstelle stattfinden. Bitte wenden Sie sich an LoMo@bmvi.bund.de, um Zeit und Ort in Erfahrung zu bringen.

Bei der Besprechung mit der Bundeskanzlerin hatten die Teilnehmer eine Reihe von Fragen zu den Förderprogrammen, zur Umsetzung und zur Finanzierung der Maßnahmen gestellt und Prüfbitten zu diesen Themenkomplexen an die Bundesregierung gerichtet. Zur Beantwortung dieser Fragen und Prüfbitten füge ich Ihnen ein von allen beteiligten Bundesministerien erarbeitetes Antwortdokument bei.

Den Vertretern der Länder und der kommunalen Spitzenverbände sende ich die Antworten zeitgleich zu.

Seite 2 von 2

Ich gehe davon aus, dass Ihnen damit die gewünschten Informationen zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. The name 'Helge Braun' is clearly legible, with 'Helge' on the top line and 'Braun' on the bottom line, connected by a fluid stroke.

Helge Braun

Antworten zu Fragen von Kommunen und Ländern aus dem Kommunalgipfel

Während des zweiten Kommunalgipfels haben die Teilnehmer verschiedene Fragen aufgeworfen und Prüfbitten an die Bundesregierung gerichtet. Nachfolgend sind die Antworten und Prüfergebnisse zu diesen Punkten dargestellt.

1. Ist eine Vereinfachung bei der Zuweisung von Mitteln an die Kommunen möglich (analog Konjunkturprogramm II bzw. Zukunftsinvestitionsgesetz)?

Antwort:

Mehrere Teilnehmer des zweiten Kommunalgipfels haben vorgeschlagen, finanzielle Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 – 2020“ pauschal zur Verfügung zu stellen. Die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes für bedeutsame Investitionen der Gemeinden an die Länder ist in Art. 104b Abs. 1 GG geregelt. Finanzhilfen können nur den Ländern gewährt werden, die diese im Rahmen ihrer Förderprogramme entsprechend der Zweckbestimmung an die Kommunen weitergeben können. Ferner sind solche Finanzhilfen nur zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts, zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums möglich. Diese Voraussetzungen sind – anders als im Fall des Zukunftsinvestitionsgesetzes – im vorliegenden Fall nicht gegeben. Hier geht es konkret um die zielgerichtete Mittelverwendung zur Verminderung der Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid in den betroffenen Kommunen.

Daher ist aus Sicht der Bundesregierung nur die Gewährung von Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt (§§ 23, 24 BHO) möglich und sinnvoll; dies setzt die entsprechende Finanzierungskompetenz, einen Haushaltsansatz, einen auf einem Antrag des Zuwendungsempfängers beruhenden Zuwendungsbescheid und einen Bedarf des Zuwendungsempfängers voraus.

2. Inwieweit kann das bestehende Kumulierungsverbot bei der Förderung durch Bund und Land bei den Förderrichtlinien des Sofortprogramms und des Umweltbonus aufgehoben werden bzw. unter welchen Bedingungen (z.B. erneute

Notifizierung) ist dies möglich?

Antwort:

Regelungen zur Kumulierung von Fördermitteln sind im EU-Beihilferecht verankert. Es handelt sich demnach um die Förderung von denselben förderfähigen Kosten mit mehreren verschiedenen staatlichen Beihilfen. Einschränkungen bei der Kumulierung sind wichtig, um eine Überförderung zu vermeiden. Aus Sicht der Bundesregierung spricht grundsätzlich nichts gegen eine Kumulierung von Bundes- und Landesfördermitteln. Wichtig ist, dass nach dem EU-Beihilferecht die Gesamtförderung (bezogen auf sich teilweise oder vollständig überschneidende beihilfefähige Kosten) nicht den jeweils zulässigen Förderhöchstsatz der jeweiligen beihilferechtlichen Rechtsgrundlage überschreitet. Es ist aus Sicht der Bundesregierung notwendig, die beihilferechtlichen Möglichkeiten mit dem zuständigen Bundesministerium zu klären, wenn eine ergänzende und kumulierende Förderung auf Landesebene angestrebt wird. Anders ist die Sachlage bei der Förderung der Beschaffung von Elektrofahrzeugen mit dem sog. „Umweltbonus“. Dabei handelt es sich nach Einschätzung der Bundesregierung, aber auch der Europäischen Kommission, in der aktuellen Ausgestaltung nicht um eine staatliche Beihilfe. Eine Förderung zusätzlich zum Umweltbonus mit weiteren staatlichen Mitteln ist grundsätzlich möglich. Die Bundesregierung beabsichtigt, das derzeit in der Förderrichtlinie stehende Kumulierungsverbot zu streichen und damit eine ergänzende Landesförderung zu ermöglichen. Etwaige Förderprogramme, die kumulativ zum Umweltbonus aufgelegt werden sollen, müssen jeweils beihilferechtlich geprüft werden.

3. Inwieweit ist eine Erhöhung der Fördersätze (d.h. Reduzierung der Eigenfinanzierung der Kommunen) grundsätzlich möglich, insbesondere für finanzschwache Kommunen bzw. wie lange würde eine Notifizierung hierfür dauern?

Antwort:

Die für die jeweiligen Förderrichtlinien zuständigen Bundesministerien prüfen Möglichkeiten zur Erhöhung der Fördersätze für finanzschwache Kommunen. Auf dieser Grundlage konnten bereits erste Verbesserungen erreicht werden.

- So ist für die „Förderrichtlinie Elektromobilität“ des BMVI eine Aufstockung der Förderquote auf 75 Prozent der Mehrkosten für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen in nicht wettbewerblichen Bereichen bzw. 90 Prozent für finanzschwache Kommunen bereits veranlasst.
- Für die Förderung von Batteriebusen durch das BMUB ist bereits eine Förderquote von bis zu 80 Prozent der Investitionsmehrkosten vorgesehen. Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMUB räumen Förderrichtlinien Förderquoten von bis zu 90 Prozent für finanzschwache Kommunen ein.

Soweit es sich bei der Förderung um staatliche Beihilfen im Sinne des EU-Rechts handelt, ist eine Erhöhung der Fördersätze grundsätzlich nur im Rahmen der geltenden Beihilfeshöchstintensitäten möglich. Diese richten sich nach der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) bzw. den Umweltschutz- und Energiebeihilfeleitlinien (UEBLL). Um diese Höchstwerte zu überschreiten, ist es notwendig, dass die Bundesregierung dies bei der Europäischen Kommission genehmigen lässt. Hierfür ist jedoch jeweils eine überzeugende Begründung notwendig. Es müssen nachvollziehbar außergewöhnliche Umstände vorliegen, die höhere Fördersätze erforderlich, angemessen und verhältnismäßig machen, um das Umweltschutzziel zu erreichen und das Marktversagen zu beheben.

Entscheidend ist jedoch hierbei der Zeitaspekt, gerade weil es sich im vorliegenden Fall um ein Sofortprogramm handelt. Beihilferechtliche Genehmigungsverfahren dauern in der Regel mindestens sechs, aber durchaus auch bis zu 18 Monate. Notifizierungsverfahren sollen deswegen für das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ auf das absolut notwendige Maß beschränkt werden.

Jenseits der Unterstützung durch den Bund spricht sich die Bundesregierung für eine Länderbeteiligung bei der Finanzierung der Maßnahmen aus. Dabei sollte immer ein Eigenanteil der Kommunen verbleiben. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass sinnvolle Projekte ausgewählt werden und eine breite Wirksamkeit erreicht wird.

4. Wie wird die Lotsenstelle zur Unterstützung der Kommunen fortentwickelt?

Antwort:

Die Lotsenstelle der Bundesregierung hat am 20. November ihre Arbeit aufgenommen. Derzeit wird sie als koordinierende Kontaktstelle personell und organisatorisch deutlich erweitert. Um eine qualitativ hochwertige Beratung sicherzustellen, werden die beauftragten Projektträger der einzelnen Förderprogramme aus den verschiedenen Ressorts sukzessive in das Lotsenprogramm einbezogen. Dabei wird auch die Zusage der Bundeskanzlerin umgesetzt, dass jede Kommune einen Ansprechpartner bekommt, der die Vorbereitung und insbesondere die Antragstellung unterstützt (ein Lotse kann mehrere Kommunen unterstützen). Die Lotsen sollen bereits Anfang Januar 2018 benannt werden. Zusätzlich wird auch eine internetbasierte Informationsmöglichkeit für die Kommunen vorbereitet. Für eine proaktive Beratung der Kommunen ist außerdem die Durchführung von insgesamt fünf regionalen Informationsveranstaltungen im Januar 2018 geplant.

Der vom BMVI eingesetzte „Sonderbeauftragte Sofortprogramm Saubere Luft“ (Oberbürgermeister a.D. Dr. Siegfried Balleis) soll die Lotsenstelle zudem beraten.

5. Wie kann sichergestellt werden, dass Kommunen, die vor dem vorgesehenen Termin zur Abgabe der Masterpläne (Juli 2018) mit der Erarbeitung fertig sind, zügig mit ihren Maßnahmen gefördert werden?

Antwort:

Für Kommunen, die bereits einen Masterplan haben bzw. die diesen kurzfristig fertigstellen können, wird das BMVI im Frühjahr einen Förderaufruf mit einem Mittelvolumen von bis zu 50 Mio. Euro starten. Für Sofortmaßnahmen ohne Masterplan plant BMVI bereits einen vorgezogenen Förderaufruf Anfang 2018, für den 100 Mio. Euro bereitgestellt werden sollen. Kommunen, die einen Masterplan noch erstellen müssen, haben diese Möglichkeit bis zum 31.07.2018. Eine Fristverkürzung hierfür ist nicht vorgesehen, auch weil für viele Kommunen die Frist zur Erarbeitung der Masterpläne anspruchsvoll ist. Das Gros der

Mittel soll dann auf Basis der Mitte des Jahres vorgelegten Pläne verausgabt werden.

6. Wie können die Antragsverfahren für die Förderrichtlinien des Sofortprogramms vereinfacht werden?

Antwort:

Möglichst einfache Antragsverfahren sind angesichts der ohnehin schon bestehenden Anforderungen, die Antragsteller zu bewältigen haben, für die Bundesregierung Handlungsleitlinie.

Für bereits bestehende Programme haben die Ressorts weitere Vereinfachungsmöglichkeiten identifiziert, die kurzfristig umgesetzt werden sollen. Dies sind u.a. die Verwendung vereinfachter Antragsformulare, das Vorausfüllen von Formularen, die Einführung einer Förderung auf Grundlage pauschalierter Differenzkosten zwischen konventionellen und elektrischen Fahrzeugen (gilt für Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI und das Programm „Erneuerbar Mobil“ des BMUB) sowie die Minimierung der Berichtspflichten der Antragsteller bzw. Fördernehmer.

Für neue Förderprogramme werden die Bundesministerien alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für die Vereinfachung von Antragsverfahren nutzen.

7. Wann werden die noch ausstehenden Förderrichtlinien des Sofortprogramms veröffentlicht?

Antwort:

Folgende Zeitplanung ist für die noch ausstehenden Förderrichtlinien vorgesehen.

- a) Die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (BMVI) soll Anfang Januar 2018 (gemeinsam mit dem ersten Förderaufruf) veröffentlicht werden.
- b) Die Förderrichtlinie zur Nachrüstung von Dieselmotoren des ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen (BMVI) wird derzeit innerhalb der Experten-

gruppe I des Nationalen Forums Diesel inhaltlich diskutiert und voraussichtlich im Februar 2018 veröffentlicht.

- c) Für die Förderrichtlinie zur Beschaffung von Elektrobussen (BMUB) steht das Notifizierungsverfahren unmittelbar vor dem Abschluss. Mit einer Genehmigung wird bis Ende Januar gerechnet. Anschließend soll die Förderrichtlinie veröffentlicht werden und in Kraft treten. Förderaufrufe sind für Frühjahr und Herbst 2018 geplant.
- d) Die Förderung für klimafreundliche, intelligente Verkehrssteuerung im Rahmen der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative soll im Herbst 2018 veröffentlicht werden.
- e) Das BMUB bereitet derzeit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative eine Förderung für gewerblich genutzte Schwerlastfahräder vor, die in der ersten Jahreshälfte 2018 veröffentlicht werden soll.
- f) Die Förderrichtlinie „Elektro-Mobil“ (BMW, gemeinsam mit BMUB) ist am 15.12.2017 veröffentlicht worden. Der darauf aufbauende Förderaufruf „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low-Cost-Infrastruktur und Mobile-Metering-Ladepunkten“ ist am 4. Januar 2018 veröffentlicht worden.

8. Wie wird das Monitoring über Mittelabfluss und Inanspruchnahme der Programme erfolgen?

Antwort:

Ziel des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 – 2020“ ist die schnelle Verbesserung der Luftqualität in den Kommunen, bei denen der Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxide überschritten wird. Die Bundesregierung setzt sich deswegen dafür ein, dass ein zielgerichteter und schneller Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgt.

Zu diesem Zweck wird die Bundesregierung den Stand der Förderanträge, der geplanten Durchführung von Maßnahmen und der Inanspruchnahme der Mittel frühzeitig und effektiv überwachen und koordinieren. Es soll gewährleistet sein, dass die Umsetzung der Maßnahmen zügig vorgebracht und etwaige Probleme schnell beseitigt werden. Zudem wird durch ein derartiges Monito-

ring die Grundlage dafür geschaffen, dass die Mittel flexibel und bedarfsgerecht für die Förderprogramme bereitgestellt werden.

Die Umsetzung des Programms wird Kernthema des von der Bundeskanzlerin angekündigten dritten Kommunalgipfels sein.

9. Vertreter der Länder hatten gebeten zu prüfen, inwieweit Anforderungen an die einfahrenden Touristenbusse und Taxis hinsichtlich der Fahrzeugemissionen gestellt werden können.

Antwort:

Derzeit existierende Rechtsgrundlagen im Immissionsschutzrecht und im Straßenverkehrsrecht erfordern, dass die Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit getroffen werden. Selektive Verkehrsbeschränkungen für Taxen und Touristenbusse können deshalb, soweit sie gänzlich unabhängig vom Verursachungsbeitrag gelten sollen, nicht auf bestehende umwelt- oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungsmöglichkeiten für Verkehrsbeschränkungen gestützt werden. Darüber hinaus gibt es gegen eine entsprechende gesetzliche Neuregelung im Immissionsschutzrecht oder Straßenverkehrsrecht verfassungsrechtliche Bedenken. Im Bereich des Immissionsschutzrechts sind außerdem europarechtliche Vorgaben zu beachten. Auch hier gilt grundsätzlich das Verursacherprinzip, das eine unverhältnismäßig hohe Belastung einzelner Gruppen ausschließt. Die selektive Belastung einer bestimmten Gruppe unabhängig vom Verursachungsbeitrag dürfte, soweit eine Abgrenzung gegenüber anderen Gruppen überhaupt möglich ist, zudem mit dem Gleichheitsgrundsatz gemäß Art. 3 GG nicht vereinbar sein.

Die Länder haben bereits 2016 durch entsprechende Beschlüsse in der VMK und UMK eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gefordert mit dem Ziel, bei der Genehmigung von gewerblichen Verkehren zur Personenbeförderung die Einhaltung höherer Emissionsstandards – bis hin zu Null-Emissionen – verlangen zu können. Diesem Anliegen könnte im Hinblick auf Taxen und Mietwagen durch eine Klarstellung im PBefG Rechnung getragen werden, dass dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen Vorschriften der Länder nicht entgegenstehen, die

den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln.

Diese Klarstellung könnte ausdrücklich Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs zulassen, wenn diese Vorschriften den Betrieb des Verkehrs mit Taxen und Mietwagen in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln. Die Länder können dadurch selbst festlegen, unter welchen Voraussetzungen besondere Emissionsgrenzen für Taxen und Mietwagen als geeignetes Mittel erscheinen, die Luftqualität merklich zu verbessern. Dabei kann es unter Beachtung des geltenden Rechtsrahmens möglich, aber ggfs. zur Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen auch erforderlich sein, bei technischen Vorgaben eine Spreizung nach dem Schadstoffausstoß vorzusehen und dies zur Berücksichtigung entstehender wirtschaftlicher Belastungen mit Bestimmungen zu Übergangsfristen oder zum Ausgleich von Mehrkosten zu verbinden.

Bei den ebenfalls genannten „Touristenbussen“ ist nicht festgelegt, welche Verkehre hiermit gemeint sind, denn dieser Begriff orientiert sich nicht an den im PBefG definierten Verkehrsarten und -formen.

10. Vertreter der Länder baten um Prüfung von möglichen Maßnahmen des Bundes zur Luftreinhaltung bei Schiffen/Häfen und inwieweit Förderprogramme zu Landstromeinrichtungen für Schiffe aufgelegt werden können.

Antwort:

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, die zu einer Reduzierung der in verschiedenen Städten erheblichen Luftschadstoffbelastungen durch Schiffe / Hafenbetriebe führen. Die Zuständigkeit für Infrastrukturmaßnahmen und damit für die Errichtung und den Betrieb von Landstromanlagen in Binnen- und Seehäfen liegt bei den Ländern sowie den Hafenbetreibern. Es sollten deswegen Anreizprogramme durch die Länder etabliert werden. Wegen der bestehenden Zuständigkeitsverteilung hat die Bundesregierung nur begrenzte Möglichkeiten für eine entsprechende Förderung. Es können bordseitige oder mobile Stromversorgungsanlagen unterstützt werden. Hierfür kommt insbesondere eine Förderung von Pilotprojekten in Betracht.

Im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ hatte die Bundesregierung zugesagt, weitere Pilotprojekte zur alternativen Stromversorgung von Schiffen zur Verbreitung der Landstromversorgung zu fördern. Förderungen erfordern allerdings innovative Projektideen und -konzepte. Eine Förderung konventioneller Landstromanlagen ist nicht möglich.

Die Bundesregierung fördert LNG als Schiffstreibstoff. Zu diesem Zweck hat das BMVI am 13.12.2017 den ersten Förderaufruf zur im August 2017 veröffentlichten „Richtlinie über Zuwendungen über die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff“ veröffentlicht. Um die Schadstoffemissionen auch durch die bordseitige Stromerzeugung zu verringern, prüft die Bundesregierung, diese Richtlinie zu ändern. Dies soll die LNG-basierte Stromversorgung über die Hilfsmaschinen ohne die bislang erforderliche Förderung des Hauptantriebs ermöglichen.

Vorbehaltlich einer Zuständigkeit des Bundes prüft die Bundesregierung die Erarbeitung einer Förderrichtlinie zur Beschaffung mobiler Landstromversorgungsanlagen, die auf alternativen Energien beruhen. Weiterhin hat die Bundesregierung im Rahmen der Förderbekanntmachung „Energiewende im Verkehr: Sektorkopplung durch die Nutzung strombasierter Kraftstoffe“ u.a. „Smart Microgrids in Hafengebieten“ als Forschungsschwerpunkt adressiert. Ziel ist die Entwicklung und Demonstration eines Konzeptes, das sowohl zentrale als auch dezentrale regenerative Energiequellen berücksichtigt und durch eine sichere, intelligente Steuerung und Regelung auf Hafenquartiers-ebene eine klimaneutrale Landstromversorgung der Schiffe gewährleisten kann. Es wurde dazu eine Projektskizze mit einem Fördervolumen von ca. 1,2 Mio. Euro eingereicht, die auch priorisiert wurde.

Um einen ökonomischen Anreiz für die Nutzung von Landstrom zu schaffen und damit Vorteile für die Umwelt zu generieren, hatte sich die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission für einen reduzierten Satz bei der Stromsteuer eingesetzt. Deswegen unterliegt nach § 9 Abs. 3 Stromsteuergesetz der hierfür genutzte Strom einem reduzierten Steuersatz von 0,5 Euro pro MWh für die gewerbliche Schifffahrt.

Für die Wirtschaftsministerkonferenz im Frühjahr 2018 wird die Bundesregierung zu einem Prüfauftrag zu „Luftreinhaltung und Landstrom“ aus der Amtschefkonferenz Stellung nehmen.

11. Wann genau ist der förderunschädliche vorzeitige Maßnahmenbeginn bei den einzelnen Förderrichtlinien des Sofortprogramms möglich?

Antwort:

Der vorzeitige förderunschädliche Maßnahmenbeginn ist bei folgenden Förderprogrammen bereits jetzt schon möglich:

- Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI
- Förderprogramm Erneuerbar Mobil des BMUB
- Förderprogramm Elektro-Mobil des BMWi

Bei den folgenden Förderprogrammen ist der vorzeitige förderunschädliche Maßnahmenbeginn **ab deren Veröffentlichung** [geplantes Veröffentlichungsdatum in Klammern] möglich:

- Förderprogramm Nachrüstung von Dieselmotoren (BMVI) [voraussichtlich Februar 2018]
- Förderprogramm Elektrobusse des BMUB [voraussichtlich Ende Januar/Anfang Februar 2018]
- Förderprogramm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI) [Januar 2018]

Konkrete Einzelheiten zum Verfahren bezüglich des förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginns, z.B. zu möglichen Anforderungen aus dem EU-Beihilferecht, ergeben sich aus den jeweiligen Förderrichtlinien bzw. Förderaufrufen und den Hinweisen der Lotsenstelle.