

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

### Modul F: Nachhaltige Mobilität - Technische Mindestanforderungen

291  
Kredit

Förderfähig sind Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge und Schiffe sowie in Infrastruktur, die für eine klimaneutrale Mobilität erforderlich ist, wie z.B.

- Elektro-Autos, E-LKW und E-Busse
- Elektrisch betriebene Züge, Straßen- und U-Bahnen
- CO<sub>2</sub>-arme Passagier- und Güterschiffe
- Ladestationen, Wasserstofftankstellen
- Radwege, Schienen, Fußwege



#### F 1 Nachhaltige Mobilität - Fahrzeuge

Förderfähig sind Fahrzeuge, die die folgenden Anforderungen erfüllen:

Nr.	Aktivität	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 1.1	<b>Personen- und Güterbeförderung im Eisenbahnfernverkehr</b> Zum Beispiel: Elektro-, Wasserstoffantrieb	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.1 6.2
F 1.2	<b>Fahrzeuge für den Orts- und Nahverkehr</b> Zum Beispiel: U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.3 a
F 1.3	<b>Fahrzeuge der Klasse M2 und M3 zur Personenbeförderung im Straßenfernverkehr</b> Zum Beispiel: Überlandbusse	Euro-Norm	Euro-VI-Norm	6.3 b
F 1.4	<b>Geräte zur aktiven Mobilität</b> (unter Nutzung eigener Muskelkraft und/oder einem Motor ohne direkte Emissionen) Zum Beispiel: Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Bikes, E-Tretroller	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.4

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

Nr.	Aktivität	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 1.5	<b>Fahrzeuge der Klasse M1 (PKW) und N1 (Personenbeförderung)</b> Zum Beispiel: E-Autos, Plug-in-Hybride, Brennstoffzellen-Fahrzeuge, Hybrid-Kleintransporter	spezifische CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	< 50 gCO <sub>2</sub> /km	6.5 a
F 1.6	<b>Fahrzeuge der Klasse N1 für die Güterbeförderung (leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5t) sowie Fahrzeuge der Kategorie L</b> Zum Beispiel: E-Motorräder, E-Kleintransporter	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.6 a 6.5 b
F 1.7	<b>Schwere Nutzfahrzeuge ≤ 7,5 t</b> Zum Beispiel: E-LKWs	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	< 1g CO <sub>2</sub> /kWh oder 1g CO <sub>2</sub> /km	6.6
F 1.8	<b>Schwere Nutzfahrzeuge &gt; 7,5 t</b>	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	< 1g CO <sub>2</sub> /kWh oder 1g CO <sub>2</sub> /km oder < 50% des Bezugswertes	6.6

### Zu F 1.1:

Förderfähig sind auch Züge und Reisezugwagen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und einen herkömmlichen Motor einsetzen, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebswagen).

### Zu F 1.3:

Fahrzeug entspricht der Klasse M2 oder M3 und die Aufbauart ist als „CA“ (Eindeckfahrzeug), „CB“ (Doppeldeckfahrzeug), „CC“ (Eindeck-Gelenkfahrzeug) oder „CD“ (Doppeldeck-Gelenkfahrzeug) eingestuft. Ist eine EURO-VI-Norm für den Fahrzeugtyp nicht verfügbar, müssen die direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen gleich Null sein.

### Zu F 1.4:

Geräte müssen zur Nutzung auf öffentlichen Geh- oder Fahrwegen zugelassen sein.

### Zu F 1.5:

Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für Fahrzeuge der Klasse M1 sind die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der entsprechenden Durchführungsverordnungen gemessenen und als CO<sub>2</sub>-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Zu F 1.6:

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

Die direkten Emissionen für Fahrzeuge der Klasse L sind gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zu berechnen.

### Zu F 1.7:

Die spezifische Emission von schweren Nutzfahrzeugen  $\leq 7,5$  t ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bzw. nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (16) und ihren Durchführungsmaßnahmen zu bestimmen.

### Zu F 1.8:

Förderfähig sind schwere Nutzfahrzeuge  $> 7,5$  t, deren nach Anhang I Nummer 2.3.3 der Verordnung (EU) 2019/1242 bestimmte spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen weniger als die Hälfte der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe, zu denen das schwere Fahrzeug gehört, betragen (Bezugswerte gemäß Durchführungsbeschluss 2021/785 der EU-Kommission [L\\_2021167DE.01004701.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:01004701) ).

### Zu F 1.1, F 1.6, F 1.7, F 1.8:

Nicht förderfähig sind Nutzfahrzeuge, die ausschließlich zum Transport von fossilen Brennstoffen bestimmt sind.

## F 2 Nachhaltige Mobilität: Schiffe

Förderfähig sind Schiffe, die die folgenden Anforderungen erfüllen:

Nr.	Maßnahme	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 2.1	Schiffe für die Personenbeförderung auf Binnengewässern	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.7
F 2.2	Schiffe für die Güterbeförderung auf Binnengewässern	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.8
F 2.3	Nachrüstungen, die zu einer Minderung des Kraftstoffverbrauchs bei Binnenschiffen führen.	Verringerung des Kraftstoffverbrauchs pro Tonnenkilometer	$\geq 10$ %	6.9
F 2.4	See- und Küstenfrachtschiffe	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.10
F 2.5	See- und Küstenpassagierschiffe Zum Beispiel Fährschiffe, Wassertaxis, Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffe	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen	Null	6.11

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

Nr.	Maßnahme	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 2.6	Nachrüstungen, die zu einer Minderung des Kraftstoffverbrauchs bei See- und Küstenschiffen führen.	Verringerung des Kraftstoffverbrauchs in Gramm Treibstoff pro Tragfähigkeitstonne pro Seemeile	≥ 10%	6.12

Nicht förderfähig sind Schiffe bzw. Nachrüstungen an Schiffen, die ausschließlich zum Transport von fossilen Brennstoffen bestimmt sind.

### Zu F 2.1:

Förderfähig sind auch Hybridschiffe, die im Normalbetrieb ihre Energie zu mindestens 50 % aus Batteriestrom oder aus Kraftstoffen beziehen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen.

### Zu F 2.2:

Förderfähig sind auch Schiffe, deren direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen pro Tonnenkilometer (gCO<sub>2</sub>/tkm) den durchschnittlichen Bezugswert für CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Fahrzeuguntergruppe 5- LH) gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 um 50% unterschreiten. (Bezugswerte gemäß Durchführungsbeschluss 2021/785 der EU-Kommission [L\\_2021167DE.01004701.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32021R0785) ).

### Zu F 2.3:

Die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ist für die repräsentativen Navigationsbereiche (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Schiff betrieben werden soll, zu ermitteln.

### Zu F 2.4:

Förderfähig sind auch Schiffe, die eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- Hybride Schiffe, die im üblichen Betrieb zu mindestens 25 % mit Kraftstoffen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasmissionen verursachen, oder mit Batteriestrom betrieben werden.
- Schiffe zur Erbringung von Küstendiensten mit dem Zweck der Verlagerung von derzeit auf dem Landweg beförderten Gütern auf den Seeweg, deren direkte CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen gemäß der Berechnung anhand des Energieeffizienz-Kennwertes (Energy Efficiency Design Index, EEDI) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) 50 % unter dem durchschnittlichen Bezugswert für CO<sub>2</sub>-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge (Fahrzeuguntergruppe 5-LH) gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/1242 liegen (Bezugswerte gemäß Durchführungsbeschluss 2021/785 der EU-Kommission [L\\_2021167DE.01004701.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32021R0785) )
- Schiffe mit einem EEDI-Wert, der 10 % unter den ab dem 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen liegt, wenn das Schiff mit Kraftstoffen betrieben werden kann, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen oder aus erneuerbaren Quellen stammen.

Förderfähig sind auch Schiffe, die für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten erforderlich sind, z. B. Schleppschiffe, Festmacherboote, Lotsenschiffe, Rettungsschiffe und Eisbrecher.

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

### Zu F 2.5:

Förderfähig sind auch Schiffe, die eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- a) Hybride Schiffe, die im üblichen Betrieb zu mindestens 25 % mit Kraftstoffen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasmissionen verursachen, oder mit Batteriestrom betrieben werden.
- b) Schiffe mit einem EEDI-Wert, der 10 % unter den ab dem 1. April 2022 geltenden EEDI-Anforderungen liegt, wenn das Schiff mit Kraftstoffen betrieben werden kann, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasmissionen verursachen oder aus erneuerbaren Quellen stammen.

### F 3 Nachhaltige Mobilität – Infrastruktur

Gefördert wird der Bau oder die Modernisierung von Infrastruktur, die für den Betrieb eines emissionsarmen Straßen- und Schienenverkehrs erforderlich ist, wie z.B. Wege, Brücken, Ladestationen, Tunnel, Signalsysteme, Terminals, Haltestellen.

Infrastruktur, die ausschließlich zum Transport und Lagerung von fossilen Brennstoffen bestimmt ist, ist nicht förderfähig.

Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein:

Nr.	Maßnahme	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 3.1	Infrastruktur für aktive Mobilität Zum Beispiel. Gehwege, Fahrradwege, Stromladestationen für E-Bikes	keine	keine	6.13
F 3.2	Infrastruktur für elektrifizierten Zugverkehr	keine	keine	6.14
F 3.3	Infrastruktur für Fahrzeuge ohne CO <sub>2</sub> -Abgasmissionen (zum Beispiel Stromladestationen, Wasserstofftankstellen)	keine	keine	6.15 a
F 3.4	Infrastruktur für den Güterumschlag auf ein emissionsarmes Transportmittel	keine	keine	6.15 b
F 3.5	Infrastruktur für ÖPNV und Regionalverkehr sowie für das Umsteigen von Passagieren von der Schiene auf die Schiene oder von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene	keine	keine	6.14 c 6.15 c

# Anlage zum Merkblatt

## KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation

Nr.	Maßnahme	Art der Anforderung	Anforderung	Bezug Taxonomie
F 3.6	Infrastruktur für CO <sub>2</sub> -freien Schiffsverkehr, zum Beispiel. Ladestationen und Wasserstofftankstellen	keine	keine	6.16
F 3.7	Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen für Luftfahrzeuge	direkte CO <sub>2</sub> -Abgasemissionen der betankten Luftfahrzeuge	Null	6.17 a
F 3.8	Infrastruktur für ortsfeste Versorgung der Luftfahrzeuge mit Bodenstrom und vorkonditionierter Luft	keine	keine	6.17 b
F 3.9	Elektrische Ladestationen inklusive Ausbau des Stromnetzes sowie Wasserstofftankstellen für den Betrieb des Flughafens	keine	keine	6.17 c