

# Grünes Rahmenwerk



## Inhalt

1. Einleitung .....	1
2. Region Hannover und der ÖPNV .....	1
3. Das Rahmenwerk für grüne Finanzierungen der ÜSTRA .....	4
3.1. Verwendung der Emissionserlöse .....	4
3.2. Prozess der Projektbewertung und –auswahl .....	7
3.3. Management der Erlöse .....	7
3.4. Reporting .....	8
4. Prüfung .....	9

## 1. Einleitung

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (im weiteren ÜSTRA genannt) plant ein umfangreiches Investitionsprogramm in die Verkehrswende und entsprechend die Aufnahme von „grünen Finanzierungsdarlehen“. Gemäß der Green Green Loan Principles (GLP) der Loan Market Association (LMA) sollen die Investitionen und die Finanzierung einen klaren ökologischen Nutzen aufweisen.

Ein nachhaltiges und attraktives Angebot an Mobilitätsdiensten mit ausreichender Kapazität ist ein Schlüsselfaktor für eine Verkehrsverlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern. Es trägt zu den globalen Bemühungen zum Klimaschutz bei und hilft, die Lebensqualität in einer wachsenden Stadt wie Hannover zu erhalten.

Die grüne Finanzierung der ÜSTRA widmet sich der Förderung der nachhaltigen Mobilität und wird dazu beitragen, die strategischen Ziele der ÜSTRA sowie der Stadt und Region Hannover zu erreichen. Weiterhin wird durch eine grüne Finanzierung ein erweiterter Investorenkreis, welcher besonderen Wert auf das Thema Nachhaltigkeit legt, angesprochen.

## 2. Region Hannover und der ÖPNV

### Vorstellung ÜSTRA:

Die ÜSTRA ist ein börsennotiertes Verkehrsunternehmen in Hannover. Sie betreibt die Stadtbahn sowie das Stadtbusliniennetz in Stadt Hannover sowie deren Umland.

Im Jahr 2021 wurden über 106 Millionen Fahrgästen auf einem Busliniennetz von 560 km und einem Stadtbahnnetz von 184 km transportiert. Somit erbringt die ÜSTRA einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistung in Hannover. Weiterhin ist sie mit fast 2.300 Mitarbeitenden ein wichtiger Arbeitgeber für die Region.

Die ÜSTRA ist in öffentlicher Hand der Stadt Hannover sowie der Region Hannover. Als Aufgabenträger fungiert die Region Hannover. Diese plant, finanziert und organisiert den Nahverkehr der Region und legt somit fest, welchen Umfang und Qualität dieser aufweist. Mit Wirkung zum 25.09.2015 wurde die ÜSTRA in Form der Direktvergabe erneut mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis zum 24.03.2038 betraut.

### Klimaschutz der Region Hannover:

Die Bundesregierung hat im Jahr 2010 das Klimaschutzziel verabschiedet, die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu senken. Auch die Stadt und Region Hannover bekennen sich zu ihrer Verantwortung, ihre Strategien und Maßnahmen gegen den globalen Treibhauseffekt weiterzuentwickeln. In den kommenden Jahrzehnten wollen sie eine Vorreiterrolle in Deutschland einnehmen, um das Ziel der Klimaneutralität insbesondere durch eine regionale Energiewende zu erreichen. Die Regionsversammlung und der Rat der Stadt

Hannover haben daher beschlossen, bis spätestens zum Jahr 2050 die Treibhausgas-Emissionen um 95 Prozent und den Endenergiebedarf um 50 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken.

Die Ziele des „Masterplan 100% für den Klimaschutz“ für das Jahr 2050 sollen nun auf das Jahr 2035 vorgezogen werden. Es besteht das Ziel, dass Hannover bereits 15 Jahre früher klimaneutral wird. Ein Sofortprogramm "Klimaschutz Hannover 2035" befindet sich derzeit in der Erarbeitung.

Der Maßnahmenkatalog für das Programm „Klimaschutz Hannover 2035“ wird sich in fünf Handlungsfelder gliedern. Die fünf Handlungsfelder „Wärme“, „erneuerbare Energieerzeugung“, „Verkehr“, „natürliche Kohlenstoffspeicher“ sowie „klimaneutrale Stadtverwaltung 2035“ stellen Bereiche mit quantifizierbaren Treibhausgasemissionen bzw. Kohlenstoffspeichern dar.

Für das Erreichen der Klimaziele in Hannover stellt die Mobilitätswende die größte Herausforderung dar. Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen ist der motorisierte, fossil angetriebene Pkw-Personenverkehr. Eine Verringerung und Verlagerung des privaten Auto- und Straßengüterverkehrs, die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe sowie die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbands müssen deutlich intensiviert werden, damit eine Trendumkehr gelingen kann. Gleichzeitig besteht die Chance, die Aufenthaltsqualität in Hannover durch Neuordnung der Verkehrsflächen deutlich zu erhöhen.

Aus dem Szenario „Klimaschutz 2035“ lassen sich für das Jahr 2035 folgende Ziele ableiten:<sup>1</sup>

- Reduzierung Energieverbrauch Verkehr: Der verkehrsbedingte Endenergieverbrauch muss bis zum Jahr 2035 um über 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2015 auf rund 1.200 Gigawattstunden reduziert werden. Die Verbrauchsreduzierung ist insbesondere durch Reduzierung der Fahrleistung des Pkw-Personenverkehrs, Begrenzung des Lkw-Verkehrsanstiegs sowie effizientere und kleinere Fahrzeuge erreichbar.
- Umstellung Antriebsart: Im Jahr 2035 sollen knapp zwei Drittel der Pkw und drei Viertel der Fahrzeuge in ÖPNV und Logistik mit den Antrieben Batterie, Plug-in Hybrid oder Brennstoffzelle ausgestattet sein.

#### Nachhaltigkeitsstrategie ÜSTRA:

Nachhaltiges wirtschaftliches, ökologisches und soziales Handeln ist im ÜSTRA-Konzern ein wesentliches Grundprinzip der Unternehmensführung und bildet den Gradmesser bei den strategischen Handlungsfeldern. Nachhaltiges Handeln bedingt ein Zusammenspiel von wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit mit sozialer und ökologischer Verantwortung. Als Mobilitätsdienstleister für den öffentlichen Nahverkehr gehört es zum Selbstverständnis im ÜSTRA-Konzern, dass alle Konzernunternehmen ihre Leistungen wirtschaftlich erbringen, umweltfreundlich denken und handeln und Verantwortung für ihre Kunden sowie für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

---

<sup>1</sup> Quelle: Sofortprogramm „Klimaschutz Hannover 2035“ der Landeshauptstadt Hannover

übernehmen. Der ÜSTRA Konzern leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, sondern auch zum Klima- und Gesundheitsschutz in der Region Hannover.

Die ökologische Nachhaltigkeit umfasst eine Weiterentwicklung der ÜSTRA zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Unternehmen bis 2050.

Jeder Fahrgast im ÖPNV trägt aktiv zum Klimaschutz bei und verbessert die Umweltbilanz. Deshalb verfolgt die ÜSTRA das Ziel, Fahrgäste zu gewinnen und zu binden, um einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen zu leisten. Weiterhin wird die Energie von den Fahrzeugen und Betriebsanlagen so effizient wie möglich genutzt werden, um Kosten und Emissionen zu senken.

Für die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes findet ein Ausbau der Hybrid- und Elektrobusflotte und der damit verbundenen Infrastruktur statt. Zusätzlich wird die Fahrzeugflotte der Stadtbahnen vergrößert, die bereits seit 2015 CO<sub>2</sub>-neutral mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben wird und somit auf Nachhaltigkeitsaspekte achtet. Ein weiteres Beispiel ist die Bremsenergieerückspeisung.

Auch das Abfallaufkommen wird, differenziert nach den Abfallarten, betrachtet. Bereits drei Betriebshöfe haben einen zentralen Recyclinghof realisiert und ermöglichen eine deutliche Verbesserung bei der Sammlung von Wertstoffen wie Metalle, Altpapier oder Elektroschrott ermöglicht. Die Recyclingquote kann somit deutlich erhöht werden.

Weiterhin plant die ÜSTRA in den Gleichrichterwerken den Einsatz von alten Busbatterien, um zurück gespeisten Strom zwischenspeichern und bei Bedarf in die Energieversorgung von Bus und Stadtbahn zurückzuführen. Die Nutzung der zurückgespeisten Energie der Stadtbahnen kann somit um ca. 5 GWh/Jahr verbessert werden. Die Busbatterien, die für den Buseinsatz über nicht mehr ausreichende Kapazität verfügen, erhalten damit eine wirtschaftliche Nachnutzung.

Viele weitere Projekte und Investitionen führen die ÜSTRA zu ihrem Ziel, 2050 ein Klimaneutrales Unternehmen zu sein. Die Ziele werden mit Verabschiedung des Programms „Klimaschutz Hannover 2035“ angepasst, sodass auch bei der ÜSTRA eine Klimaneutralität bis 2035 angestrebt wird.

Das größte Einsparungspotential und damit ein wichtiger Faktor für die Erreichung des globalen Ziels stellt der Busbereich dar. Hier soll bis zum Jahr 2023 der Busbetrieb in der Umweltzone Hannover CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen. Eine gesamte CO<sub>2</sub>-Neutralität des Busbetriebes wird angestrebt.

Durch den Einsatz von 100%-Ökostrom ist der Straßenbereich bereits zum heutigen Zeitpunkt CO<sub>2</sub> neutral.

### 3. Das Rahmenwerk für grüne Finanzierungen der ÜSTRA

Die Erstellung dieses grünen Rahmenwerks erfolgt unter Einbeziehung der Green Loan Principles (Stand: Februar 2021) der LMA (Loan Market Association).

Die vier Kernkomponenten für die Übereinstimmung mit den GLP sind:

1. Verwendung der Erlöse (Use of Proceeds)
2. Prozess der Projektbewertung und -auswahl (Process for Project Evaluation & Selection)
3. Management der Erlöse (Management of Proceeds)
4. Berichterstattung (Reporting)

#### 3.1. Verwendung der Emissionserlöse

Eine nachhaltige Investition nach den GLP liegt bei Erfüllung eines der folgenden Projektkategorien vor:

1. Erneuerbare Energien
2. Energieeffizienz
3. Verschmutzungsprävention und -kontrolle
4. Ökologisch nachhaltiges Management von lebenden natürlichen Ressourcen und Landnutzung
5. Erhaltung der terrestrischen und marinen Artenvielfalt
6. Sauberer Transport
7. Nachhaltiges (Ab-)Wassermanagement
8. Anpassung an den bereits existierenden Klimawandel
9. Für die Kreislaufwirtschaft geeignete Produkte, Produktionstechnologien und Prozesse und/oder zertifizierte ökoeffiziente Produkte
10. Umweltfreundliche Gebäude

Die ÜSTRA tätigt durch ihren originären Geschäftsgegenstand in der Kategorie 6. (sauberer Transport) die wesentlichen Investitionen. Dazu gehören u.a. die Beschaffung neuer Stadtbahnen des Modells TW 4000, die Beschaffung von Elektrobussen sowie die Elektrifizierung der Busflotte mit der zugehörigen Ladeinfrastruktur. Auch bei dem Bau von neuen Betriebshöfen werden Nachhaltigkeitsstandards eingehalten (Kategorie 10).

## Übersicht über wesentliche Investitionskategorie der ÜSTRA:

Investitionsprojekt	Impact/ Ziele	Kennzahlen
Modernisierung und Erweiterung unserer Stadtbahnflotte: TW4000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Kapazität (Sitzplatzkilometer)</li> <li>- Reduzierung des Energieverbrauchs pro gefahrenen Kilometer</li> <li>- Erhöhung des Fahrgastkomforts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CO2-Austoß gesamt; Bereich Stadtbahn</li> <li>- kWh pro gefahrenen km (Spezifischer Energieverbrauch)</li> <li>- Sitzplatzkilometer</li> </ul>
Umstellung auf eine emissionsfreie Busflotte (Elektrobusse, Ladeinfrastruktur, Wasserstoffbusse)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Kapazität (Sitzplatzkilometer)</li> <li>- Vermeidung von Emission im Vergleich zu Autos oder Dieselnissen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CO2-Ausstoß gesamt; Bereich Bus</li> <li>- Dieserverbrauch gesamt</li> <li>- kWh pro gefahrenen km (Spezifischer Energieverbrauch)</li> <li>- Sitzplatzkilometer</li> </ul>
Umbau und Neubau der Betriebsstandorte Glocksee und Lahe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anpassung an geänderte Ansprüche des ÖPNVs</li> <li>- Verbesserung von Handlungsabläufen und Sicherheitsrisikos</li> <li>- Erhöhung der Energieeffizienz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einhaltung der KfW-Standards</li> </ul>

### TW4000

Die angestrebte Verkehrswende und die damit einhergehende steigende Anzahl an Fahrgästen führen zu einem Ausbau des Angebotes im ÖPNV von Hannover. Für die Deckung des erhöhten Transportkapazitätsbedarfs sowie zum Ersatz vorhandener Fahrzeuge der Serien TW 2000 und TW 6000, die sich am Ende Ihrer Nutzungsdauer befinden, erfolgt die Neuanschaffung über den Stadtbahntyp TW 4000. Für die Jahre 2022-2026 sind zunächst Beschaffungen von 42 Fahrzeugen geplant. Bis zum Jahr 2035 sollen voraussichtlich in insgesamt 275 Stadtbahnen des genannten Typs investiert werden.

Neben den oben genannten Aspekten werden auch Nachhaltigkeitsziele mit der Investition verfolgt. Zwei der drei Drehgestelle einer Stadtbahn sollen mit Drehstrommotoren angetrieben werden, welche von IGBT-Leistungselektroniken gespeist werden sollen. Wie beim TW 3000 sollen über 50 % der Antriebsenergie beim Bremsen wieder in das Fahrleistungsnetz zurückgespeist werden können. Darüber hinaus wird bei der Konstruktion des Fahrzeuges besonderes Augenmerk auf das Gewicht gelegt, welches unter dem des TW 3000 liegen soll.

Derzeit wird aufgrund des geringeren Gewichtes mit einer Energieeinsparung des Antriebs von ca. 10 % gerechnet.

Weiterhin sollen die Fahrzeuge mit einer Wärmepumpe ausgestattet werden. Diese ermöglicht eine weitere Einsparung im Nebenverbrauch von ca. 30 %. Eine endgültige Betrachtung kann jedoch erst stattfinden, wenn der Ausschreibungsprozess und somit die Wahl des Herstellers getroffen ist.

### Elektromobilität

Die ÜSTRA sieht vor, die mit der Einführung des Pilotprojektes „Elektrobusse“ entwickelte Unternehmenspolitik für eine saubere Umwelt konsequent weiterzuführen und die derzeit gebotene Förderkulisse zu nutzen. Ziel ist es, langfristig in Hannover einen emissionsfreien Nahverkehr für Stadt und Region zu ermöglichen. Die ÜSTRA hat sich zum Ziel gesetzt, das Konzept für den Betrieb mit Batteriebussen so weiter auszubauen, dass voraussichtlich 2023 der gesamte Innenstadtbereich mit Elektrobussen betrieben werden kann. Langfristiges Ziel ist es, den gesamten Busbetrieb der ÜSTRA zu elektrifizieren und ohne den Einsatz von fossilen Brennstoffen zu betreiben sowie durch den Einsatz von CO<sub>2</sub> freiem Strom ein Unternehmen mit null CO<sub>2</sub>-Emission und reduzierten Lärm, Stickoxid und Feinstaub zu werden. Durch konduktives Laden an den Endpunkten und dem Einsatz von Standards bei Elektrobussen sollen die derzeitigen Einsatzpläne weiter bespielt werden. Die Elektrifizierung der Busflotte bedarf einer hohen Investitionstätigkeit in Elektrobusse und der benötigten Infrastruktur. Dies beinhaltet die Lademöglichkeiten auf der Strecke sowie den Ausbau der Betriebshöfe. Analog zur Elektrifizierung des Busangebotes in der Innenstadt soll eine Ausstattung mit Ladeinfrastruktur voraussichtlich bis 2023 stattfinden.

### Wasserstoffbus

Zusätzlich zur Elektrobuseinführung wird an dem Einsatz weiterer alternativer Energieträger gearbeitet. Es ist geplant, den Energieträger Wasserstoff, im Einsatzgebiet anhand von Wasserstoffbussen zu erproben.

### Betriebshöfe

Aufgrund der deutlichen Vergrößerung der Fahrzeugflotte und der benötigten Abstellkapazitäten sowie den geänderten Anforderungen an die Betriebshöfe wird der Betriebshof Glocksee grunderneuert. Weiterhin wird ein neuer Standort für den Betrieb von Stadtbahnen im Stadtteil Lahe gebaut. Diese Investitionen stellen die Voraussetzung für die Vergrößerung der Fahrzeugflotte im Bereich Stadtbahnen dar. Auch bei dem Bau von Liegenschaften werden energetische Themen berücksichtigt und die Einhaltung von KfW-Standards geprüft. Aufgrund der Anforderungen an Werkstätten wird ein KfW-Standard55 angestrebt.

### 3.2. Prozess der Projektbewertung und –auswahl

Der Projektbewertungs- und Auswahlprozess stellt sicher, dass die Erlöse aus den im Rahmen dieses Rahmenwerks eingeworbenen Finanzierungsmittel den in 3.1 genannten Projektkategorien zugeordnet werden können.

Die Auswahl der Projekte und Zuordnung zu grünen Finanzierungen erfolgt in der Abteilung Corporate Treasury Management unter Kontrolle des Nachhaltigkeitsbeauftragten. Hier werden auf Grundlage des aktuellen Wirtschaftsplans und der zugehörigen Investitionsplanung die nachhaltigen Investitionen nachfolgenden Kriterien identifiziert. Die Zuordnung wird dem Vorstand zur Kenntnis vorgelegt werden. Eine weitere externe Prüfung erfolgt nicht.

Die zu finanzierenden Projekte werden strukturiert und klassifiziert in der Fremdkapitalausschreibung den potenziellen Finanzierungspartnern vorgelegt.

Projektkategorie		Kriterium
Saubere Mobilität	Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baujahr ab 2022</li> <li>- Gewicht mind. 5% unter dem TW3000 (derzeit ca. 43 Tonnen)</li> <li>- Ausstattung: Wärmepumpe</li> </ul>
	Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baujahr ab 2022</li> <li>- Fahrzeuge ohne fossile Brennstoffe: z.B. Elektro oder Wasserstoff</li> <li>- Infrastruktur für Fahrzeuge zum Austausch fossiler Brennstoffe</li> </ul>
Umweltfreundliche Gebäude		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. KfW55-Standard</li> </ul>

### 3.3. Management der Erlöse

Eine Verknüpfung von Finanzierung und Investition ermöglicht eine strikte Verwendung der Erlöse aus der grünen Finanzierung in die Projekte, die die Projektkategorie laut 3.1 erfüllen.

Eine Verwendung der Erlöse erfolgt nach Auszahlung der Finanzierungsmittel spätestens innerhalb der vorgegebenen Fristen der (Förder-)Banken. Weiterhin wird der Einsatz der Finanzierungsmittel laut Verwendungszweck bei Kreditfinanzierung durch die jeweilige Bank nachgehalten, sodass keine anderweitige Nutzung der Mittel stattfinden kann und eine Verwendung in nachhaltige Projekte gewährleistet ist.

Sollten die Finanzierungsbeträge abgerufen und nicht direkt verwendet werden, werden die Mittel auf ein separates Konto transferiert, um hier eine Abgrenzung zu anderen Investitionsprojekten und dem laufenden Geschäft zu gewährleisten.

Das Management der Erlöse erfolgt in der Abteilung Corporate Treasury Management. Die einzelnen Projekte werden im Buchhaltungssystem erfasst und überwacht. Dies erfolgt im Fachbereich Controlling.

Die Überprüfung der Mittelverwendung erfolgt durch die finanzierenden (Förder-) Banken. Weiterhin werde diese im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch einen externen Wirtschaftsprüfer geprüft.

### 3.4. Reporting

Durch die Wichtigkeit der Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz erfolgt eine umfängliche Analyse der Betriebsmittel und Emissionen. Hierfür wurde in der Abteilung Arbeitssicherheit, Qualitätsmanagement und Umweltschutzmanagement ein Nachhaltigkeitsbeauftragter ernannt.

Im Rahmen des integrierten Managementsystems wird quartalsweise bzw. für Umweltthemen jährlich ein Kennzahlenbericht zum Thema Qualität und Umwelt erstellt. Im jährlichen Managementreview findet eine genauere Betrachtung der Umweltauswirkungen in Form einer Input-Output-Bilanz statt. In dieser Bilanz werden auf der Input-Seite die verschiedenen Energiearten (Gas, Strom, Fernwärme, Kraftstoffe, spezifischer Energieverbrauch von Fahrzeugen, Fahrzeugflotte, Wagenkilometer, Personenkilometer) betrachtet. Auf der Output-Seite werden die erbrachte Fahrleistung, Abfälle, Emissionen, Abwasser, Kreislaufwirtschaft usw. betrachtet. Das Kennzahlensystem wurde im Rahmen der Einführung eines Energiemanagementsystems in 2013/14 weiter ausgebaut. Weiterhin findet jedes Jahr eine externe Testierung der personenkilometerbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen statt. Ein Auszug des CO<sub>2</sub>-Testates wird im Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht.

Der Nachhaltigkeitsbericht der aggregierten Daten wird jährlich auf der Internetseite der ÜSTRA veröffentlicht und ist somit für jeden zugänglich. Hier finden auch das grüne Rahmenwerk und die grünen Finanzierungen sowie die Verwendung der grünen Finanzierungsmittel Beachtung.

Weiterhin findet eine umfassende Darstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Strom- und Dieselverbräuche sowie Emission von Fernwärme und Gas, Wasser und Abwasser und Abfallmengen statt.

Hier findet eine Darstellung der Sparten Bus und Bahn statt, sodass im Jahresverlauf der Nutzen der grünen Investitionstätigkeit sichtbar wird. Hier findet eine Betrachtung des Stromverbrauchs sowie die Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes pro Personenkilometer statt. Die Veröffentlichung der Daten erfolgt über den jährlichen Nachhaltigkeitsbericht.

Zukünftig wird außerdem im Rahmen der EU-Taxonomie über die taxonomiefähigen Investitionsausgaben gemäß EU-Umweltziele im jeweiligen Jahr berichtet. Dieser wird im Nicht-finanziellen Konzernbericht auf der ÜSTRA-Internetseite veröffentlicht.

Hier wird außerdem eine detaillierte Berichterstattung der grünen Finanzierungstätigkeit stattfinden.

Es werden zusätzlich folgende Informationen jährlich berichtet:

- Höhe des Gesamtbeitrages der grünen Finanzierungsdarlehen
- Verwendungszweck des grünen Finanzierungsdarlehens
- Refinanzierungsanteil
- Fremdkapitalanteil der grünen Finanzierung des nachhaltigen Investitionsgutes

Eine Betrachtung findet hier bis zur vollständigen Allokation statt.

#### **4. Prüfung**

Die ÜSTRA wird ein unabhängiges Gutachten (Second Party Opinion) von einer Nachhaltigkeitsratingagentur einholen, um zu bestätigen, dass das Rahmenwerk für Grüne Finanzierung den LMA-Green Loan Principles [2021] entsprechen.

Die Second Party Opinion wird zusammen mit diesem Rahmenwerk auf der Internetseite der ÜSTRA veröffentlicht werden.