

IKI-Projektevaluierungsbericht Nr. P-083

Transfer klimafreundlicher Transporttechnologien und -maßnahmen (TRANSfer II)

Durchgeführt durch das unabhängige, vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
nukleare Sicherheit (BMU) beauftragte Konsortium



arepo consult

CEval GmbH

FAKT Consult for Management,
Training and Technologies

GOPA
WORLDWIDE CONSULTANTS

2. Evaluierungszyklus 2017-2021 der Internationalen Klimaschutzinitiative (IKI)

Die in dem IKI-Projektevaluierungsbericht vertretenen Auffassungen sind die Meinung unabhängiger Gutachterinnen und Gutachter des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zur Durchführung von IKI-Einzelprojektevaluierung beauftragten Konsortiums bestehend aus adelphi consult GmbH, arepo consult, CEval GmbH, FAKT Consult for Management, Training and Technologies, und GOPA Gesellschaft für Organisation, Planung und Ausbildung mbH und entsprechen nicht notwendigerweise der Meinung des BMU, der Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH oder der GFA Consulting Group GmbH.

Innerhalb des zur Durchführung von IKI-Einzelprojektevaluierung beauftragten Konsortiums ist sichergestellt, dass keine Firma und keine unabhängigen Gutachterinnen und Gutachter in die Planung und / oder Durchführung des zu evaluierenden Projekts involviert waren und sind.

Ansprechpartner:

Evaluierungsmanagement der Internationalen Klimaschutzinitiative (IKI) – im Auftrag des BMU
GFA Consulting Group GmbH
Internationales Handelszentrum (IHZ) Büro 4.22
Friedrichstr. 95
10117 Berlin

E-mail: info@iki-eval-management.de



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	1
Projektbeschreibung	1
Ergebnisse der Evaluierung	1
Lessons learned und Empfehlungen	2
SUMMARY	4
Project description	4
Evaluation findings	4
Lessons learned and recommendations	5
1 PROJEKTBESCHREIBUNG	7
1.1 Rahmenbedingungen und Bedarfsanalyse	7
1.2 Interventionsstrategie und/oder Theory of change	7
2 EVALUIERUNGSDESIGN UND METHODOLOGIE	8
2.1 Evaluierungsdesign	8
2.2 Evaluierungsmethodologie	8
2.3 Datenquellen und -qualität	8
3 ERGEBNISSE DER EVALUIERUNG	9
3.1 Relevanz	9
3.2 Effektivität	10
3.3 Effizienz	11
3.4 Impakt	12
3.5 Nachhaltigkeit	14
3.6 Kohärenz, Komplementarität und Koordination	16
3.7 Projektplanung und -steuerung	16
3.8 Zusätzliche Fragen	18
3.9 Ergebnisse der Selbstevaluierung	19
4 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	20
5 ANNEXE	23
5.1 Abkürzungen	23
5.2 Aufstellung der Outcomes/Outputs	24
5.3 Theory of change	26

ZUSAMMENFASSUNG

Projektsignatur		13_I_212_Global_G_Transfer II	
Projekttitle		Transfer klimafreundlicher Transporttechnologien und -maßnahmen (TRANSfer II)	
Partnerland		Indonesien, Kolumbien, Philippinen, Südafrika, Peru, Tunesien, China	
Durchführungsorganisation		Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH	
Politischer Projektpartner		Verkehrsministerien und Umweltministerien der Partnerländer	
Projektbeginn	01.10.2013	Projektende	30.09.2018
Fördervolumen IKI	6.475.000,00 €	Fördervolumen anderer Quellen	nicht vorhanden

Projektbeschreibung

Der Transportsektor trägt maßgeblich zu den weltweiten Kohlenstoffdioxid (CO2)-Emissionen bei, ein weiterer Anstieg ist vor allem in Schwellen- und Entwicklungsländern zu erwarten. Das durch die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH von Oktober 2013 bis September 2018 in Indonesien (IDN), Kolumbien (COL), Peru (PER), den Philippinen (PHL), Südafrika (RSA), China (CHN) und Tunesien (TUN) durchgeführte Projekt „TRANSfer klimafreundlicher Transporttechnologien und -maßnahmen (TRANSfer II)“ (im Folgenden „das Projekt“ genannt) plante, durch verkehrsbezogene national angemessene Klimaschutzmaßnahmen (Nationally Appropriate Mitigation Actions, NAMAs) den Beitrag der Projektländer zum Klimaschutz im Verkehrssektor zu stärken. Dafür sollten Partnerinstitutionen in den Ländern bei der Erarbeitung von Verkehrs-NAMAs bzw. ähnlicher Konzepte beraten werden und bei der Umsetzung unterstützt werden. TRANSfer II ist ein Folgeprojekt von TRANSfer I (durchgeführt von 2010 bis 2013), in dem Aktivitäten in IDN, COL und RSA fortgesetzt wurden, das aber auch durch die oben genannten Länder ergänzt wurde. Weiterhin sollte das Thema klimafreundlicher Verkehr auch auf internationaler Ebene durch das Projekt weiter vorangetrieben werden.

Ergebnisse der Evaluierung

Das Projekt steht in hohem Maße im Einklang mit den Zielen der Internationalen Klimaschutzinitiative (IKI) und der Partnerländer. Bei durchschnittlichem Projekterfolg ist mit Emissionsminderung in der Größenordnung mehrerer Dutzend Megatonnen (Mt) CO2 in einem Zeitraum von zehn Jahren in allen Partnerländern zu rechnen. Die Aktivitäten auf internationaler Ebene sind dazu geeignet, Impulse zu Emissionsminderungen in anderen Ländern zu geben. Das Projekt konnte alle seine Outcomes erreichen, einige Outputs wurden übertroffen. In drei Partnerländern befanden sich bereits während des Projektes NAMAs in der Umsetzung (PER, COL, IDN), Emissionsminderungen waren in COL bereits während des Projektes nachweisbar, in den PHL wurden inzwischen erste Emissionsminderungen erzielt. Zur Erreichung dieser Outcomes wurden die zugehörigen geplanten Outputs erreicht. Auf internationaler Ebene wurde die Partnerschaft für Nachhaltigen und Kohlenstoffarmen Verkehr (Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport, SLOCAT) erfolgreich gestärkt. Zudem wurde in größerem als geplantem Umfang international Know-how zum Thema nachhaltiger Verkehrskonzepte vermittelt. Das Projekt war effizient. Das Budget war angesichts der erreichten Fortschritte angemessen. Budgeterhöhungen wurden vorgenommen, jedoch nur im Zusammenhang mit zusätzlichen, ursprünglich nicht geplanten Aktivitäten. Das Projekt trug wesentlich dazu bei, dass in einigen Ländern internationale Klimafinanzierungsmittel und nationale Ressourcen mobilisiert werden konnten. Das Projekt konnte in hohem Maße und nachhaltig klimarelevante Wirkungen erzielen. Es kann festgestellt werden, dass das Projekt über die NAMAs Verkehrskonzepte einführen konnte, die in den meisten Partnerländern Teil der nationalen Verkehrspolitiken sind. Durch die in einigen Ländern erfolgte bzw. erwartbare Umsetzungs-Finanzierung rücken Emissionsminderungen auch in Partnerländern in greifbarere Nähe, für die während des Projektes noch keine Minderungen zu erwarten waren. Eine wichtige Rolle hierbei spielt die Tatsache, dass die Umsetzung der NAMAs auch in der Folgephase III des Projektes weiter unterstützt wird. Durch die gute Zugänglichkeit zu Wissensprodukten und die Fortführung der Arbeit von SLOCAT ist es sehr wahrscheinlich, dass das Projektes auch international indirekt positive Impulse setzen kann. Das Projekt war kohärent und komplementär/additiv zu

anderen IKI-Vorhaben und den Vorhaben anderer Organisationen. Die stärksten Komplementaritäten bzw. Synergien sind in der Finanzierung der NAMAs zu erkennen. Die Qualität der Planung, der Projektmanagements und des Projektmonitorings wird insgesamt als überwiegend den Erwartungen entsprechend eingestuft.

Lessons learned und Empfehlungen

Das Projekt bzw. die TRANSfer-Initiative insgesamt ist ein Beispiel, das zeigt, dass sich dauerhaftes Engagement auszahlt. Dies gilt insbesondere für Themen wie den Verkehr, die einen hohen Innovationscharakter aufweisen und sehr komplex sind. Durch die langfristige Zusammenarbeit ist es gelungen, zunächst mit den Partnerländern solide Konzepte zu entwickeln, Kapazitäten aufzubauen, Institutionen nachhaltig zu stärken und die vorgeschlagenen Konzepte in den nationalen Politiken zu verankern. Die konkrete Aussicht auf Finanzierung, deren Erschließung das Projekt mit Nachdruck verfolgt hat, schuf schließlich eine sehr konkrete Umsetzungsperspektive. Nicht zu unterschätzen ist auch der Aufbau von Vertrauen in die Durchführungsorganisation (DO). Als weiterer wichtiger Erfolgsfaktor ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrsministerien zu nennen, die einerseits einen hohen Reformdruck im Bereich Verkehr haben und andererseits über regulatorische und auch finanzielle Mittel verfügen, um Maßnahmen auch umzusetzen. Trotz dieser Erfolge fiel auf, dass zunächst leichter umsetzbare Maßnahmen implementiert wurden oder es bei vermeintlichen Nebenthemen wie Messung, Verifizierung und Berichterstattung (Measurement, Reporting and Verification , MRV) nur geringe Fortschritte gibt. Es sollte daher darauf geachtet werden, dass die breit angelegten Maßnahmenbündel weiter als Ganzes umgesetzt werden. Hier fiel positiv auf, dass das Projekt in der Folgephase III in den bisherigen Partnerländern darauf bedacht ist, nicht nur die angestoßenen Entwicklungen weiter zu unterstützen, sondern auch die bisher unbearbeiteten Teilmaßnahmen in den Fokus zu rücken.

Empfehlungen an die IKI/an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU):

- Es wird empfohlen, den dauerhaft angelegten Kooperationsansatz weiterzuverfolgen, um die angestrebten transformativen Verkehrsreformen realisieren zu können.
- MRV: Im Rahmen dieser Evaluation wurde angemerkt, dass das Thema Datenstandardisierung für Treibhausgas (THG)-Inventare im Verkehrsbereich noch ein großes Problem für die Einführung relevanter MRV-Systeme darstellt. Heute erfasste Daten seien häufig nicht miteinander vergleichbar. Es wird daher empfohlen, dieses Thema weiter mit Nachdruck zu verfolgen, um Schritt für Schritt zu einem international konsistenten System zu gelangen.
- Es sollte geprüft werden, ob und wie in CHN das Thema Leichtlaufreifen wieder auf die Agenda genommen werden sollte bzw. könnte.

Empfehlungen an die DO:

- Es wird empfohlen, den Stand des Fortschritts im Bereich MRV zu überprüfen und hier ggf. weitere Unterstützung zu leisten. Zumindest in einem Partnerland wurde hier ein konkreter Unterstützungsbedarf geäußert und die Evaluator*in nimmt an, dass der Bedarf in anderen Stellen entsprechend bestehen dürfte, da keine konkreten Hinweise auf signifikante Fortschritte in diesem Bereich gefunden wurden.
- Die erzielten Fortschritte zeigen, dass die Interventionsstrategie des Projektes zur Zielerreichung geeignet war. Nur an wenigen Stellen kommt es zu Verzögerungen bei der Umsetzung bzw. waren die Ergebnisse nicht wie gewünscht. Es wird daher empfohlen, insbesondere in schwierigeren Kontexten intensiver auf das Instrument der Theory of Change (ToC) zurückzugreifen, um auch hier zu einer möglicherweise erfolgversprechenderen Interventionsstrategie zu gelangen.
- Da es insbesondere im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einige relevante Ansatzpunkte zum Thema Gender und zu benachteiligten Personengruppen gibt, sollten künftig Analysen und Aktionspläne erstellt werden, die dafür sorgen, dass entsprechende Themen bereits in der Konzeptionsphase in geeigneter Form (z.B. in Entscheidungsprozessen, die zu nationalen Verkehrspolitiken führen) Berücksichtigung finden.
- Es ist klar, dass es in den Partnerländern weiter den Bedarf an Wissens- und Know-how-Entwicklung gibt, im Projekt wurden Studien v.a. durch internationale Partner erstellt. Um Wissen im Land zu verankern, sollte die DO bei künftigen Interventionen prüfen, ob auch vermehrt mit nationalen Institutionen zusammengearbeitet werden kann. Weiterhin könnten u.U. Hochschulen und andere Wissensverbreiter fachlich gestärkt werden.

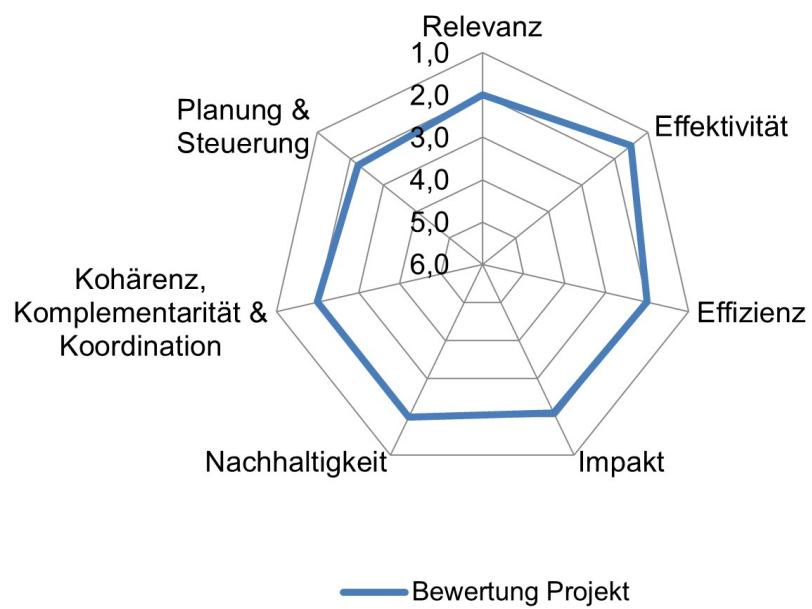


Abbildung 1: Netzdiagramm

SUMMARY

Project number		13_I_212_Global_G_Transfer II	
Project name		Towards Climate-Friendly Transport Technologies and Measures (TRANSfer II)	
Country of implementation		Indonesia, Colombia, Philippines, South Africa, Peru, Tunisia, China	
Implementing agency		Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH	
Political project partner		Ministries of Transport and Environment of the partner countries	
Project start	01.10.2013	Project end	30.09.2018
Project IKI budget	€6,475,000.00	Project budget from non-IKI sources	none

Project description

The transport sector is a major contributor to global carbon dioxide (CO2) emissions. In 2016, its share was 24% and a further increase is expected, especially in emerging and developing countries. The project "TRANSfer climate-friendly transport technologies and measures (TRANSfer II)" (hereinafter referred to as "the project"), implemented by the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH from October 2013 to September 2018 in Indonesia (IDN), Colombia (COL), Peru (PER), the Philippines (PHL), South Africa (RSA), China (CHN) and Tunisia (TUN), aimed at strengthening the contribution of the partner countries to climate protection in the transport sector through transport-related Nationally Appropriate Mitigation Actions (NAMAs). To this end, partner governments were to be advised on the development and implementation of transport NAMAs or similar concepts. TRANSfer II is a follow-up project to TRANSfer I (implemented from 2010 to 2013), in which activities in IDN, COL and RSA were continued, and which was complemented by the above-mentioned countries. Furthermore, the topic of climate-friendly transport should also be promoted by the project on an international level.

Evaluation findings

The project is highly consistent with the objectives of the International Climate Initiative (ICI) and the partner countries. Assuming average project success, emission reductions in the order of several dozen megatons (Mt) of CO2 can be expected in all partner countries over a ten-year period. The activities at the international level are likely to provide impetus for emission reductions in other countries. The project was able to achieve all of its outcomes, and some outputs were exceeded. In three partner countries, NAMAs were already being implemented during the project (PER, COL, IDN), emission reductions were verifiable in COL during the project, and initial emission reductions have been achieved in PHL in the meantime. To achieve these outcomes, the associated planned outputs were reached. At the international level, the Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SLOCAT) was successfully strengthened. In addition, know-how on the topic of sustainable transport concepts was transferred internationally to a greater extent than planned. The project was efficient. The budget was appropriate given the progress made. Budget increases were made, but only in connection with additional activities not originally planned. The project contributed significantly to mobilizing international climate finance and national resources in some countries. The project was able to achieve climate-relevant impacts to a high degree and in a sustainable manner. The project was able to introduce transport concepts through the NAMAs, which are now part of the national transport policies in most partner countries. Due to the implementation financing that has taken place or can be expected in some countries, emission reductions are also becoming more tangible in partner countries for which no reductions were expected during the project. The fact that the implementation of the NAMAs will continue to be supported in the follow-up phase III of the project plays an important role here. Due to the good accessibility to knowledge products and the continuation of SLOCAT's work, it is very likely that the project was able to indirectly generate positive impulses internationally as well. The project was coherent and complementary/additive to other IKI projects and the projects of other organizations. The strongest complementarities or synergies can be seen in the funding of the NAMAs. Overall, the quality of planning, project management, and project monitoring is rated as mostly meeting expectations.

Lessons learned and recommendations

The project, or the TRANSfer programme as a whole, is an example that shows that sustained commitment pays off. This is particularly true for topics such as transport, which have a highly innovative character and are very complex. Long-term cooperation has made it possible to first develop solid concepts with the partner countries, build capacity, sustainably strengthen institutions and anchor the proposed concepts in national policies. Finally, the concrete prospect of funding, which the project has vigorously pursued, created a very concrete implementation perspective. The building of trust in the implementing agency should also not be underestimated. Another important success factor is the cooperation with the ministries of transport, which on the one hand have a high pressure to reform in the area of transport and on the other hand have regulatory and also financial resources to also implement measures. Despite these successes, it was noticeable that measures that were initially easier to implement were implemented or that there was little progress on supposedly ancillary topics such as measurement, reporting and verification (MRV). Care should therefore be taken to ensure that the broad bundle of measures continues to be implemented as a whole. In this regard, it was noticeable in a positive way that the project in the ongoing phase III is concerned not only to continue to support the developments that have already been initiated, but to also focus on other aspects and measures that have not yet been worked on.

Recommendations to the IKI/the Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (BMU):

- It is recommended that the permanent cooperation approach be pursued in order to be able to realize the intended transformative transport reforms.
- MRV: It was noted in this evaluation that the issue of data standardization for greenhouse gas (GHG) inventories in the transport sector is still a major problem for the implementation of MRV systems. It was reported that data collected today are often not comparable with each other. It is therefore recommended to continue to pursue this issue with vigor in order to achieve an internationally consistent system step by step.
- It should be examined whether and how the topic of low rolling resistance tires should or could be put back on the agenda in CHN.

Recommendations to the implementing agency:

- It is recommended to review the status of progress in the field of MRV and to provide further support here if necessary. At least in one partner country a concrete need for support was expressed and the evaluator assumes that the need should exist accordingly in other countries, as no concrete evidence of significant progress in this area was found.
- The progress made shows that the project's intervention strategy was suitable for achieving the objectives. Only in a few places are there delays in implementation or were the results not as desired. It is therefore recommended to make more intensive use of the Theory of Change (ToC) instrument, especially in more difficult contexts, in order to arrive at a possibly more promising intervention strategy here as well.
- Since there are some relevant starting points on the topic of gender and disadvantaged groups of people, especially in the field of urban public transport, analyses and action plans should be drawn up in the future to ensure that these aspects are taken into account in an appropriate form (e.g. in decision-making processes leading to national transport policies) as early as the conception phase.
- It is clear that there is a continuing need for knowledge and know-how development in the partner countries; in the project, studies were prepared mainly by international partners. In order to anchor knowledge in the country, the implementing agency should examine in future interventions whether it is also possible to cooperate more with national institutions. Furthermore, universities and other knowledge disseminators could be involved and strengthened.

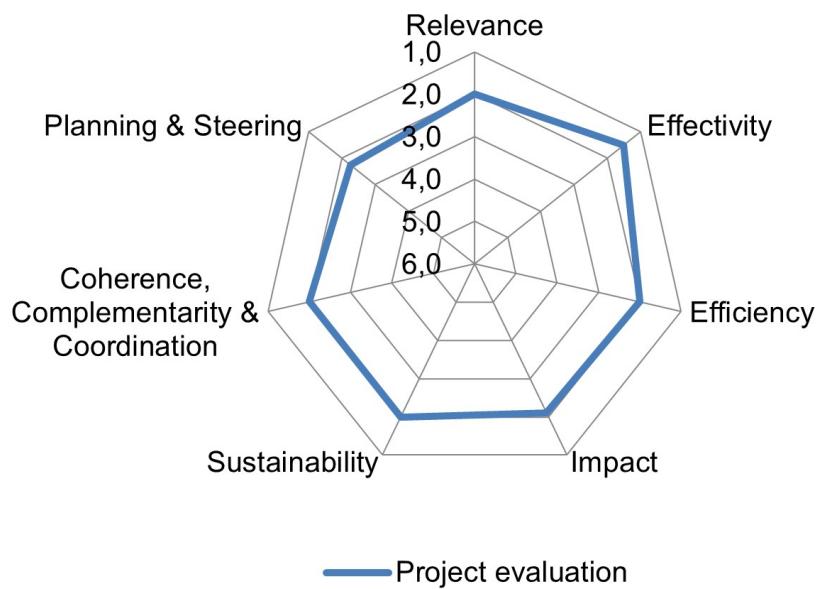


Figure 1: Spider web diagram

1 PROJEKTBESCHREIBUNG

1.1 Rahmenbedingungen und Bedarfsanalyse

Der Verkehrssektor verursacht etwa ein Viertel der weltweiten energiebezogenen Kohlenstoffdioxid (CO2)-Emissionen mit steigender Tendenz, da die Motorisierung des Verkehrs vor allem in Schwellen- und Entwicklungsländern weiter zunimmt. Die Förderung von nachhaltigen Verkehrslösungen, die große Mengen an Treibhausgasen (THG) einsparen können, wurde jedoch wenig forciert. Zur Zeit des Projektantrags boten sich als Instrument des internationalen Klimaregimes national angemessene Klimaschutzmaßnahmen (Nationally Appropriate Mitigation Actions, NAMAs) an. In einigen Partnerländern wurde an das Vorgängerprojekt TRANSfer I angeknüpft (Indonesien (IND), Kolumbien (COL) Südafrika (RSA)). In Peru (PER), den Philippinen (PHL) und China (CHN) gab es politische Überlegungen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrssektors, die vom Projekt aufgegriffen wurden.

1.2 Interventionsstrategie und/oder Theory of change

Die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH führte das Projekt von Oktober 2013 bis September 2018 in IDN, COL, PER, den PHL, der RSA, CHN und Tunesien (TUN) durch. Partner für die Umsetzung des Projektes waren insbesondere die Verkehrs- und Umweltministerien der Partnerländer. TRANSfer II ist ein Folgeprojekt von TRANSfer I (durchgeführt von 2010 bis 2013), in dem die Zusammenarbeit in IDN, COL und RSA fortgesetzt wurden, das durch weitere Länder ergänzt wurde. Im Projektvorschlag (PV) wurde folgendes Outcome formuliert: Entwicklungs- und Schwellenländer tragen durch NAMAs im Verkehrssektor verstärkt zum internationalen Klimaschutz bei. Dieses Outcome wurde über folgende drei Indikatoren weiter spezifiziert:

1. Anzahl der (im NAMA-Register der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen; Anmerkung der Evaluatoren*in) registrierten und in Umsetzung befindlichen verkehrsbezogenen NAMAs in den TRANSfer Partnerländern (Zielwert: 3; Basiswert: 0)
2. In TRANSfer Partnerländern wurden im Rahmen der erarbeiteten NAMAs (bzw. Minderungsmaßnahmen im Verkehr in CHN) nachweislich Emissionsminderungen (gegenüber Business-as-usual) realisiert (Zielwert: 2; Basiswert: 0)
3. Gesamtanzahl der umsetzungsreifen verkehrsbezogenen NAMA-Proposals in Entwicklungs- und Schwellenländern (Zielwert: 15; Basiswert: 10)

Um das Outcome zu erzielen, sollten folgende Outputs generiert werden:

1. NAMA-Entwicklung: In mindestens sechs TRANSfer Partnerländern sind insgesamt sieben zusätzliche Verkehrs-NAMAs (bzw. Minderungs- oder Messung, Verifizierung und Berichterstattung (Measurement, Reporting and Verification, MRV)-Konzepte in CHN bzw. TUN) bis zur Umsetzungsreife entwickelt.
2. NAMA-Finanzierung: In mindestens zwei ausgewählten TRANSfer Partnerländern sind finanzielle Mittel zur NAMA-Umsetzung vorhanden.
3. NAMA-Umsetzungsbegleitung: In ausgewählten TRANSfer Partnerländern wurde die pilothafte Umsetzung von mindestens drei verkehrsbezogenen NAMAs (bzw. Minderungsmaßnahmen im Verkehr in CHN) fachlich unterstützt.
4. Internationale Ausstrahlung und Rückkopplung in den UNFCCC Verhandlungsprozess: TRANSfer fördert den internationalen Lernprozess zu verkehrsbezogenen NAMAs und zur verkehrsbezogenen Ausgestaltung des internationalen Klimaregimes durch die Erarbeitung von Informationsmaterialien und Studien, Kommunikations- und Vernetzungsmaßnahmen, Kapazitätsentwicklung und gemeinsames Lernen sowie die Stärkung der Partnerschaft für nachhaltigen und kohlenstoffarmen Transport (Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport, SLOCAT).
5. Begleitung und Etablierung der Deutschen Partnerschaft für Nachhaltige Mobilität (German Partnership for Sustainable Mobility, GPSM)

Das Projekt folgte dieser Interventionsstrategie, in jedem Partnerland wurden die Aktivitäten individuell je nach Bedarf im Detail geplant. In IDN, den PHL, COL, PER und der RSA bestand der Ansatz darin, breit angelegte NAMAs vorzubereiten, Finanzierungsquellen zu identifizieren und möglichst weit in die Umsetzung zu bringen. In CHN war das Ziel, Verkehrs- und MRV-Strategien zu unterstützen, die aber nicht unter dem Begriff NAMA firmierten. TUN wurde 2016 dem Projekt als weiteres Partnerland hinzugefügt, hier beschränkte sich die Intervention (wie geplant) auf vorbereitende Maßnahmen zur Erstellung einer NAMA im ÖPNV. Ergebnisse wurden dann wie vorgesehen an die Französische Entwicklungsagentur (Agence Française de Développement, AFD) zur Weiterführung übergeben.

2 EVALUIERUNGSDESIGN UND METHODOLOGIE

2.1 Evaluierungsdesign

Die Evaluierung dieses Einzelprojektes ist eine ex-Post Evaluierung etwas über zwei Jahre nach Projektende und folgt dem standardisierten Evaluierungsdesign der Internationale Klimaschutzinitiative (IKI)-Einzelprojektevaluierung (IKI EPE). Im Mittelpunkt der Evaluierung steht das Ziel eine einheitliche Bewertung aller Projekte durchzuführen, um Aussagen sowohl über das Gesamtprogramm der IKI als auch über die individuellen Projekte treffen zu können.

Hierfür wurde ein Standard-Bewertungsschema durch das Evaluierungsmanagement (EM) der IKI entwickelt, welches die Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleisten soll. Dieses wird ergänzt durch die Analyse der Evaluator*innen. Der Bewertungsrahmen basiert auf den Kriterien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung/Ausschuss für Entwicklungszusammenarbeit (Organisation for Economic Cooperation and Development/Development Assistance Committee, OECD/DAC). Auf der Basis dieses einheitlichen Schemas können die Projekte gemäß der Kriterien Relevanz, Effektivität, Effizienz, Impakt, Nachhaltigkeit, Kohärenz, Komplementarität und Koordination sowie Projektplanung und -steuerung beurteilt werden.

Die Bewertungen für den vorliegenden Evaluierungsbericht werden mittels Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) vergeben und auf die jeweiligen Leitfragen und zugeordneten Teilaufgaben bezogen.

Generell wird in diesem Evaluierungsbericht die gendergerechte Sprache mit der Schreibweise „-*innen“ verwendet. Hierbei wird für die verbesserte Lesbarkeit die feminine Form, z.B. „die Vertreter*in“, angewandt und umschließt alle Geschlechter. Bei Textstellen, wo der/die Autor*in des Evaluierungsberichts genannt wird, wird die Form „die Evaluator*in“ angewandt.

2.2 Evaluierungsmethodologie

Methodisch wurde bei der vorliegenden Deskstudie zunächst die Projektdokumentation herangezogen, auf deren Basis sich weiterführende Fragestellungen ergaben.

Bei der vorliegenden Deskstudie wurden die Dokumentationsinhalte anhand von weiterführender Analyse mittels Triangulation und Interviews mit Akteur*innen des Projekts und Zielgruppenvertreter*innen wie folgt ergänzt: Interviews mit Vertreter*innen der Durchführungsorganisation (DO) und mit Vertreter*innen von Partnerministerien, der Hauptzielgruppe.

Außerdem wurde eine individuelle Literaturrecherche vor allem zu den Kriterien Effektivität (Kapitel 3.2), Impakt (Kapitel 3.4), Nachhaltigkeit (Kapitel 3.5) und Kohärenz, Komplementarität und Koordination (Kapitel 3.6) durchgeführt.

2.3 Datenquellen und -qualität

Die jeweiligen Hinweise zur wirkungsorientierten Projektplanung und zum Monitoring der IKI sowie die IKI-Förderinformationen wurden je nach Jahr der Beantragung bzw. Durchführung mit einbezogen.

Die Datenqualität wird folgendermaßen beurteilt: Die Verfügbarkeit und Qualität von Projektdokumenten (im Sinne von Projektprodukten) waren sehr gut. Durch die Verlinkung vieler wesentlicher Projektdokumente in den Fußnoten des Schlussberichts (SB) und die gute Verfügbarkeit dieser und weiterer Dokumente und Informationen auf der Projektwebsite (bzw. der Website des Folgeprojektes) war der Evaluationsprozess sehr effizient und eine hohe Datenverfügbarkeit und -qualität gegeben. Die Tatsache, dass es ein Vorgänger- und Folgeprojekt gab bzw. gibt, führte dazu, dass eine exakte Zuordnung zu diesem Projekt nicht immer eindeutig möglich war. Die Interview-Partner*innen konnten sich gut an das Projekt erinnern.

3 ERGEBNISSE DER EVALUIERUNG

3.1 Relevanz

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Relevanz	1.1 Grad des Projektbeitrages zu den Programmzielen der IKI	60 %	2,0
	1.2 Relevanz des Projekts für Erreichung der Klimaziele des Landes	25 %	2,0
	1.3 Relevanz des Projekts für die Zielgruppe	15 %	2,0
Gesamtnote der Relevanz			2,0

LF1.1: Das Projekt trägt in hohem Maße zur Erreichung signifikanter Emissionsreduktionen bei. Zieht man die Minderungsschätzungen aus den Konzepten der entwickelten NAMAs heran, so ergibt sich ein Minderungspotential zwischen 41 und 71 Megatonnen (Mt) Kohlendioxid (CO2) kumuliert über 10 Jahre nach Umsetzungsbeginn. Die DO selbst geht im SB daher von einem Minderungspotential von 50 Mt CO2 über 10 Jahre aus, die auf TRANSfer II zurückzuführen wären. Weiterhin wäre denkbar, dass in CHN der vermehrte Einsatz von Leichtlaufreifen im Güterverkehr große CO2-Mengen einsparen könnte. Die im Projekt erstellte Potentialstudie schätzt das Einsparpotential hier auf 67 Mt im Jahr 2030 bei einer freiwilligen Reifenkennzeichnung bzw. 218 Mt bei verpflichtenden Mindeststandards. Das Projekt erstellte hier jedoch nur die Minderungsstudie, eine weitere Umsetzungsbegleitung war nicht geplant. In CHN sollte der Übergang zu einer klimafreundlicheren Mobilität überdies dadurch unterstützt werden, dass Minderungsmaßnahmen im Stadtverkehr entwickelt werden sollten. TUN wurde 2016 dem Projekt als weiteres Partnerland hinzugefügt, hier beschränkte sich die Intervention (wie geplant) auf vorbereitende Maßnahmen zur Erstellung einer NAMA im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV), Zahlen zu möglichen Emissionsreduktionen lagen zum Zeitpunkt der Evaluation in TUN jedoch nicht vor. Nun sind dies selbstverständlich theoretische Werte und es war zu erwarten, dass die Umsetzung in einigen Ländern langsamer als erhofft stattfand oder auch nicht alle Vorschläge umgesetzt würden. Dennoch war die Interventionsstrategie des Projektes geeignet, Regierungen zu motivieren, sich konkret und umsetzungsorientiert mit der Thematik auseinanderzusetzen, und - wie sich zeigte - in zwei Ländern (PHL und COL) auch mit Erfolg, da dort begonnen wurde, die Vorschläge umzusetzen und das Reduktionspotenzial zu erschließen (siehe auch LF 2.2). Bei durchschnittlichem Projekterfolg ist mittel- bis langfristig also durchaus mit Emissionsreduktionen in der Größenordnung mehrerer Dutzende Mt CO2 zu rechnen. Hinzu kommen mögliche Emissionsreduktionen in anderen Ländern, unterstützt durch die geplante politische Arbeit auf Ebene der UNFCCC sowie weiteren internationalen Vernetzungs- und Austauschaktivitäten.

LF1.2: Die geplanten Projektaktivitäten und -ergebnisse stimmten in hohem Maße mit den nationalen Klima- und Verkehrspolitiken der Partnerländer überein. Alle Partnerländer hatten nationale Ziele bzw. Strategien für Klimaschutz bzw. nachhaltigen Verkehr entwickelt, auf denen das Projekt aufbaute. In den TRANSfer I-Partnerländern IDN und COL wurden die in dieser ersten Phase entwickelten NAMAs aufgegriffen, die seinerseits bereits Bestandteil der nationalen Verkehrspolitiken waren (TRANSfer I konzentrierte sich auf die Erarbeitung der NAMAs, noch nicht auf deren Umsetzung). In COL knüpfte das Projekt zudem an lokalen Programmen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs an, aus denen schließlich die NAMA für Aktive Mobilität und Verkehrsnachfrage-Management (NAMA TAnDem) hervorging. In PER – dem ersten neuen TRANSfer-Partnerland - griff das Projekt Vorarbeiten aus dem interministeriellen Planungsprojekt Klimawandel (Proyecto Planificación ante el Cambio Climático, PlanCC) auf, in dem u.a. für den Verkehrssektor verschiedene Maßnahmen u.a. im Bereich des städtischen Verkehrs identifiziert wurden. Die Kooperation mit PER war auch deswegen geschickt gewählt, da das Land Gastgeber der UNFCCC Konferenz der Vertragsparteien (Conference of Parties, COP) 2014 war und daher ein starker politischer Wille, im Klimaschutz aktiv zu werden, vorhanden war. Die PHL wurden 2014 als zweites neues Partnerland ausgewählt, wo der Reform und Modernisierung des öffentlichen städtischen Nahverkehrs eine sehr hohe Priorität seitens der Regierung eingeräumt wurde. In der RSA – auch ein TRANSfer I-Partnerland, indem es aber noch keine umsetzbare NAMA aus dieser Phase gab – trug das Projekt zur Umsetzung des sog. Transport Flaggschiff Programms bei, einem von acht Unterprogrammen zur kurzfristigen Umsetzung, die im Weißbuch Nationale Antwort auf den Klimawandel (White Paper National Climate Change Response) definiert wurden.

LF1.3: Die Ergebnisse bzw. geplante Aktivitäten des Projektes stimmten in hohem Maße mit den

Bedürfnissen und der Akzeptanz der Zielgruppe der Entscheidungsträger*innen aus den Ministerien überein. Da das Projekt in allen Partnerländern vor allem direkt mit den Verkehrsministerien zusammenarbeitete, wurde die Einführung ambitionierter NAMAs bzw. Verkehrskonzepte an genau der Stelle angestoßen, wo die größte Aussicht auf konkrete Wirkungen bestand. Das Vorhaben des Projekts, die Regierungen beim Einwerben von Finanzierung der Konzepte zu unterstützen, trug zur Akzeptanz des Vorhabens in der Zielgruppe bei.

3.2 Effektivität

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Effektivität	2.1 Realistische Outcomes aus heutiger Sicht	-	2,0
	2.2 Grad der Erreichung der Outcomes	50 %	2,0
	2.3 Grad der Erreichung der Outputs	50 %	1,0
Gesamtnote Effektivität			1,5

LF2.1: Die geplanten Outcomes des Projektes werden rückblickend als realistisch und erreichbar eingestuft. Das Projekt konnte in IDN, COL und RSA auf den Ergebnissen aus Phase I aufbauen und das sich abzeichnende Momentum in den neuen Partnerländern PER, PHL und CHN (und zum Projektende hin auch in TUN) aufgreifen. Mit der Erfahrung aus Phase I konnten hier jeweils machbare Ziele für die Entwicklung umsetzungsreifer NAMAs, die Anzahl registrierter und sich in Umsetzung befindlicher NAMAs und die Anzahl der Länder, in denen Emissionsminderungen realisiert wurden, definiert werden. Diese Abstufung war auch deshalb sinnvoll, da sie den Stand der Entwicklungen in den Partnerländern widerspiegelt. Bezüglich der Emissionsminderungen wurde realistischerweise bereits im PV darauf hingewiesen, dass diese unter Umständen auch erst nach Projektende nachweisbar sein könnten.

LF2.2: Das Outcome wurde vollständig erreicht. So befanden sich wie geplant insgesamt drei NAMAs in COL (Lastkraftwagen-Abwrackprogramm), PER (Stadtverkehrsreform TRANSPerú) und IDN (Sustainable Urban Transport Program, SUTRI NAMA) in der Umsetzung. Nachweislich gibt es Emissionsminderungen in den PHL, wo inzwischen Jeepneys (Kleinbusse mit einer Kapazität von ca. 15-30 Passagieren) durch moderne Fahrzeuge ersetzt wurden und in COL wo das Abwrackprogramm bereits während der Projektumsetzung Emissionsminderungen generierte. Leider liegen in beiden Fällen keine Zahlen zu erreichten Emissionsminderungen vor. Nicht zuletzt konnten 18 (geplant: 15) umsetzungsreife verkehrsbezogene NAMAs gezählt werden.

LF2.3: Die geplanten Outputs wurden durch das Projekt erreicht und zum Teil übertroffen. Zusätzlich zu den drei in TRANSfer I entwickelten NAMAs wurden sieben Verkehrs-NAMAs bzw. Minderungs- oder MRV-Konzepte entwickelt. Dabei handelt es sich um anwendungsspezifische NAMAs (Jeepney+ in den PHL und das NAMA TAnDem zu nicht-motorisiertem Verkehr) sowie NAMAs zur Reform von städtischem Verkehr (TRANSPerú NAMA und das nationale Stadtverkehrsprogramm in der RSA, genannt Tsamaya NAMA). Hinzu kommen in CHN je ein MRV-Konzept für eine Stadtverkehrs-NAMA und eine Studie zum Emissionsminderungspotential durch den Einsatz von Leichtlaufreifen im Schwerlastverkehr. In TUN wurden im Projekt ein THG-Inventar und zugehörige Projektionen bis 2030 bzw. 2050 für den städtischen Verkehr sowie ein Entwurf eines ersten NAMA-Dokuments erstellt. Für TUN ist anzumerken, dass das Projekt unter dem Dach der Mobilisiere deine Stadt (MobiliseYourCity, MYC)-Partnerschaft mit der AFD kooperierte, die sich auf institutionelle, rechtliche und finanzielle Aspekte konzentrierte. AFD führte die Aktivitäten nach Projektende weiter, der angestrebte Nationale Städtische Mobilitätsplan (National Urban Mobility Plan, NUMP) sollte 2020 fertiggestellt werden, lag zum Zeitpunkt der Evaluation (Dezember 2020) noch nicht vor, war aber auch kein geplanter Output von TRANSfer II. Neben China wurden MRV-Konzepte in COL im Kontext des Abwrackprogramms weiterentwickelt, ansonsten wird das Thema MRV zwar in den jeweiligen NAMAs bzw. Programmen als notwendiges Element der Verkehrskonzepte erwähnt und methodisch erläutert, ein genauer Plan zur Umsetzung bzw. tatsächlich umgesetzte MRV-Systeme lassen sich nicht identifizieren, was auch an der noch nicht erfolgten Implementierung der meisten NAMAs liegt.

Weiterhin wurden drei Partnerländer (Zielwert: zwei) bei der Erarbeitung eines Finanzierungsplans und teilweise die Einwerbung finanzieller Mittel unterstützt. In COL wurden während des Projektes bzw. kurz nach dessen Ende in Phase III ein Runder Tisch für Geber initiiert und Finanzierungsoptionen für das NAMA TAnDem identifiziert. Das Vorhaben wurde an das kolumbianische Zentrum für fortgeschrittenen Verkehrsentwicklung im städtischen Bereich (Centro para Intervenciones Urbanas de Desarrollo Avanzado al Transporte, CIUDAT), einen interministeriellen Steuerungskreis für Klimaschutz im Verkehr auf

Vizeministerebene samt korrespondierenden Arbeitsgruppen, dessen Sekretariat die nationale Entwicklungsbank Findeter (Financiera De Desarrollo Territorial) stellt, zur weiteren Umsetzung übergeben. In PER und IDN konnten Mittel aus der NAMA Fazilität gesichert werden, in PER zudem Mittel aus der Deutschen Klima- und Technologieinitiative (DKTI), von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und in signifikantem Umfang aus dem öffentlichen Haushalt des Landes. Auf den PHL unterstützt die Regierung heute mit eigenen Mitteln den Ersatz von alten bzw. die Beschaffung neuer Jeeps mit eigenen Mitteln, das Projekt hat hierfür die Regierung bei der Erstellung eines geeigneten Finanzierungsmechanismus unterstützt. Die Umsetzung des Ersatzprogramms für Güterfahrzeuge (NAMA Carga) in COL wird ebenfalls aus nationalen Mitteln bestritten.

In sechs der Partnerländer (Zielwert: 3) wurde die Umsetzung verkehrsbezogener NAMAs bzw. Minderungskonzepte fachlich unterstützt. Weiterhin förderte das Projekt den internationalen Lernprozess zu verkehrsbezogenen NAMAs durch die Erstellung von 14 öffentlich zugänglichen Dokumenten und Instrumenten (Zielwert: 6), die Durchführung von 23 internationalen Seminaren und UNFCCC-bezogenen Veranstaltungen (Zielwert: 14), die institutionelle Stärkung von SLOCAT sowie die Erstellung und Vorstellung von Informationsprodukten im Umfeld von COP 21. Der Output zur Etablierung und Begleitung der GPSM wurde teilweise erreicht. Hauptgrund hierfür ist der Rückzug des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) aus dieser Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)-geführten Initiative. (Details zu den zugehörigen Indikatoren: siehe Auflistung der Outputs im Anhang).

3.3 Effizienz

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Effizienz	3.1 Grad der Angemessenheit des eingesetzten Aufwandes im Vergleich mit dem Referenzrahmen	40 %	2,0
	3.2 Grad der Notwendigkeit des eingesetzten Aufwandes für die Erreichung der Projektziele	25 %	2,0
	3.3 Grad der tatsächlichen Verwendung der Projektleistungen (z.B. Kapazitäten, Wissen, Ausrüstung)	35 %	2,0
Gesamtnote Effizienz			2,0

LF3.1: Die Kosten des Projektes waren (in Relation zu vergleichbaren Maßnahmen) in Bezug auf seine Ergebnisse angemessen. Das Projekt hatte ein geplantes Budget von insgesamt 5.500.000 Euro (EUR). Über Änderungsanträge wurde das Budget um insgesamt 975.000 UR auf 6.475.000 EUR aufgestockt für a) die Unterstützung der GPSM (+450.000 EUR), b) die Förderung der Stiftung SLOCAT (+175.000 EUR) und c) die Aufnahme TUN als Partnerland (+350.000 EUR). Der tatsächliche finanzielle Gesamtaufwand des Projekts lag bei 6.470.074,90 EUR und damit mit 4.925,10 EUR minimal unter dem geplanten Budget. Alle Outputs wurden mit dem genannten Budget erreicht und teilweise leicht übertroffen.

Ein Vergleich mit anderen Entwicklungs- und Umsetzungsprojekten in den Bereichen NAMAs und/oder Verkehrskonzepten zeigt, dass das Projekt sich kostenmäßig im erwartbaren Bereich bewegt. So fällt beispielsweise auf, dass vergleichbare Maßnahmen bei bilateralen Verkehrsprojekten des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (United Nations Development Programme, UNDP) Kosten in der Größenordnung von 1,5 bis 2 Mio. USD aufweisen. In diesem Projekt liegen die Kosten geschätzt bei knapp unter 1 Mio. EUR (etwa 1,2 Mio. USD) pro Land (in denen NAMAs bzw. Verkehrskonzepte entwickelt wurden) für diese Projektphase II bzw. grob 1,5 Mio. EUR (etwa 1,8 Mio. USD) pro Land, wenn man Phase I mit einbezieht. Es gibt mit dem IKI-Projekt Klimaschutzmaßnahmen Implementierungs-Netzwerk (MAIN I und II) ein weiteres ähnliches Projekt, das mit 4 Mio. EUR über zwei Phasen acht Länder (von insgesamt 15) intensiver bei der NAMA-Entwicklung betreut hat. Dies ist zwar wesentlich günstiger, allerdings gelangten dort nur zwei NAMAs in die Umsetzung.

Das Projekt hat dazu beigetragen, in signifikantem Umfang Mittel zur Umsetzung der NAMAs bzw. entwickelten Konzepte zu hebeln. Laut SB konnten mit Unterstützung des Projektes 330 Mio. EUR an internationaler Klimafinanzierung gehebelt werden. Weiterhin haben die Länder selbst eigene Mittel in Höhe von 700 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Diese Werte wurden im Rahmen dieser Evaluation überprüft und sind in dieser Größenordnung plausibel nachzuvollziehen. Eine quantitative Bewertung der Kosten pro Emissionsreduktion ist nicht möglich, da die entwickelten NAMA-bzw. Verkehrs-Konzepte bislang nur teilweise umgesetzt wurden. Zudem wäre die Aussagekraft beschränkt, da die Umsetzung

selbst Kosten verursacht, die in der Regel deutlich höher sind als die eines technischen Unterstützungsprojektes wie diesem.

LF3.2: Insgesamt können die Maßnahmen als überwiegend notwendig betrachtet werden, der Aufwand ist gerechtfertigt, um die Projektziele zu erreichen.

LF3.3: Die Zielgruppe der politischen Entscheider*innen nutzt die Ergebnisse in erwartbarem Maße. In den Hauptpartnerländern COL, PER, IDN und PHL sind die entwickelten NAMAs de facto fester Bestandteil der nationalen Verkehrspolitiken geworden und werden weiter umgesetzt. In der RSA wird die entwickelte NAMA zwar nicht umgesetzt, dennoch ist mit der Unterstützung des Projekts eine nationale Grüne Transport-Strategie entstanden, die 2018 auch offiziell von der Regierung verabschiedet wurde. Die Ergebnisse in TUN wurden wie vorgesehen von der AFD übernommen, die dann ergänzend zum NAMA-Entwurf eine NUMP unter dem Dach der MYC-Partnerschaft entwickelte. Lt. MYC Monitor besteht das Hauptproblem für deren Umsetzung jedoch in der mangelnden Rückendeckung durch die tunesische Regierung, sodass hier noch keine wesentlichen Fortschritte erzielt werden konnten. In China lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob die Ergebnisse weitergenutzt werden. Dies liegt daran, dass China im Kontext dieses Programmes ein Sonderfall ist, da hier eher punktuell durch Maßnahmen zum Kapazitäts- und Wissensaufbau unterstützt wurde (Erstellung einer Potenzialstudie zur Einführung von Lkw-Leichtlaufreifen, Studie und Beratung zu Parkraumbewirtschaftung in Shenzhen, Unterstützung bei der Modellierung eines Messsystems für Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr). Nach Auskunft der DO wurden diese Maßnahmen gezielt nach Bedarf der jeweiligen Stakeholder vor Ort ergriffen, sodass von einer Nutzung im Land ausgegangen werden kann. Inwiefern aktuelle Aktivitäten in den genannten Bereichen auf dieses Projekt zurückzuführen sind, lässt sich indes nicht eindeutig feststellen, allerdings ist CHN heute noch in all diesen Bereichen aktiv. Die Nutzung auf internationaler Ebene ist zwar nicht direkt nachweisbar. Dennoch erscheint es plausibel, dass die vom Projekt bereitgestellten Informationen (z.B. auf den Veranstaltungen der UNFCCC und die vom Projekt erstellten Analysen) auch genutzt und berücksichtigt werden. Hinzu kommt die Stärkung der SLOCAT-Partnerschaft, die heute ein anerkannter Akteur in der internationalen verkehrsbezogenen Politikberatung ist. SLOCAT bestätigte in einem Gespräch, dass die Unterstützung durch das Projekt SLOCAT inhaltlich und organisatorisch handlungsfähiger gemacht hat.

3.4 Impakt

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Impakt	4.1 Grad der Erreichung qualitativer und quantitativer klimarelevanter Wirkungen	80 %	2,0
	4.2 Grad der Erzielung nicht intendierter relevanter Wirkungen	0 %	0,0
	4.3 Grad der Erreichung von Scaling-Up / Replikation / Multiplikatorenwirkungen hinsichtlich der Verbreitung der Ergebnisse	20 %	2,5
Gesamtnote Impakt			2,1

LF4.1: Das Projekt konnte auf qualitativer und teilweise auch auf quantitativer Ebene Wirkungen erzeugen. Auf qualitativer Ebene kann zunächst festgestellt werden, dass das Projekt in allen Partnerländern NAMAs bzw. Verkehrskonzepte aufsetzen und einführen konnte.

Die Wirkungen wurden zunächst anhand der Frage beurteilt, inwiefern Emissionsreduktionen realisiert wurden bzw. ob eine konkrete Aussicht besteht, dass die NAMAs/Verkehrskonzepte umgesetzt werden. In den PHL ist der Ersatz von Jeeps inzwischen ein fester Bestandteil des NUMP (der Fahrzeugsatz führt zu Emissionsminderungen, zu denen jedoch leider keine Daten vorliegen), landeseigene Investitionsbanken bieten dort inzwischen entsprechende Kredite an und selbst während der Corona-Krise wurden nach Auskunft einer Regierungsvertreter*in Kreditanträge gestellt. In COL wurde 2019 ein neues Frachtfahrzeug-Modernisierungsprogramm mit einer Laufzeit bis 2025 aufgesetzt, sodass hier weitere, über die erste Frachtfahrzeug-NAMA hinausgehende Emissionsreduktionen aufgrund des erfolgenden Fahrzeugtauschs festzustellen (leider liegen keine Emissionsminderungsdaten vor) und weiter zu erwarten sind. Dann gibt es die Länder, in denen für die Umsetzung der NAMAs/Verkehrskonzepte Finanzierung zur Umsetzung gesichert werden konnte, in denen aber noch keine Emissionsreduktionen feststellbar sind. Allen voran steht hier PER. Hier konnten einerseits im Rahmen eines NAMA-Förderprojekts Mittel durch die

NAMA Facility gesichert werden (5 Mio. EUR als Zuschuss und 40 Mio. EUR in Form von zinsgünstigen Krediten). Zudem stellte die KfW im Rahmen des DKTI-Programms Nachhaltige Städtische Mobilität in Sekundarstädten Förderkredite i.H.v. 40 Mio. EUR bereit und stellte im Oktober 2020 weitere 80 Mio. EUR in Aussicht. Zudem forderte die Lateinamerikanische Investitions-Fazilität (Latin American Investment Facility, LAIF) der europäischen Kommission, eine Machbarkeitsstudie für ein Bus Rapid Transit (BRT)-System in der Stadt Trujillo. Auch stellte die peruanische Regierung selbst ca. 500 Mio. EUR in ein Förderprogramm für nachhaltigen Stadtverkehr ein. Erste Emissionsminderungen gegenüber BAU dürften sich in PER inzwischen ebenfalls eingestellt haben, da die Regierung in der Umsetzung der NAMA 2018 den Euro 4-Emissionsstandard eingeführt hat und einige Busse und Taxis auf komprimiertes Erdgas umgestiegen sind. In IDN sind die Fortschritte zwar nicht so schnell wie in PER, allerdings gibt es auch hier Fortschritte: So stellte die NAMA-Fazilität 14 Mio. EUR für die Umsetzung der SUTRI NAMA zur Verfügung, ergänzt durch Regierungsmittel i.H.v. 17 Mio. EUR (bereitgestellt durch das Transportministerium) sowie die Förderung durch die Schweizer Staatsekretariat für Wirtschaft (SECO) zur Unterstützung der SUTRI NAMA-Komponente INDOBUS (bis zu 7 Mio. EUR), die sich auf die Einführung von BRT-Systemen konzentriert. Hier konnten inzwischen auch alle 5 Pilotstädte identifiziert werden, zudem hat PT SMI Ende 2018 erfolgreich einen Antrag zur Förderung durch den Grünen Klimafonds (Green Climate Fund, GCF)-Projektvorbereitungs-Fazilität eingereicht zur Vorbereitung der Entwicklung eines integrierten BRT-Systems in der Stadt Semarang.

Bei diesen Fortschritten ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der NAMAs in diesen Partnerländern über TRANSfer III wo möglich und nötig weiter unterstützt wird. Diese Beobachtung ist wichtig, da sie zeigt, dass transformativer Wandel auch und insbesondere bei komplexen Verkehrssektor-Reformen dauerhaftes Engagement erfordert. Gleichzeitig hat dies aber auch Auswirkungen auf die Zurechenbarkeit der Projektwirkungen.

Die zum Teil bereits erfolgende Umsetzung der NAMAs bzw. Verkehrskonzepte kann in hohem Maße positive sozioökonomische Wirkungen erzielen. Projekte, die den öffentlichen Nahverkehr stärken, sind auf mehreren Ebenen wirksam: sie können Zeitverluste sowie Gesundheits- und Unfallrisiken der Bürger*innen reduzieren oder ermöglichen potenziell einen besseren Zugang zu wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Möglichkeiten. Für alle Transporttätigkeiten sind durch Energieeffizienzgewinne Minderungen der Betriebskosten zu erwarten. Auch können neuartige Ansätze und Technologien neue Arbeitsplätze schaffen, z.B. im Fahrzeugbau, dem Bau und Betrieb von öffentlicher Verkehrsinfrastruktur oder auch durch das Angebot neuartiger Mobilitäts- und Transportdienstleistungen.

LF4.2: Wesentliche mögliche positive sozioökonomische Nebeneffekte wurden bereits unter Leitfrage 4.1 beschrieben und bewertet, zusätzliche nicht-intendierte relevante positive Nebeneffekte waren nicht erkennbar, daher wird dieser Indikator nicht bewertet.

Im Transportsektor sind theoretisch nicht-intendierte negative Wirkungen denkbar. Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs kann beispielsweise Arbeitsplätze im Taxisektor gefährden, der Bau neuer ÖPNV-Trassen kann zu Landnutzungskonflikten führen, Fuhrparkmodernisierungen können zu einer finanziellen Überforderung von Transportunternehmen führen, um nur einige mögliche Risiken bzw. Herausforderungen zu nennen. Zwar liegen aus den PHL Informationen vor, dass Unternehmer*innen und Fahrer*innen aus dem stark informell geprägten Jeepney-Sektor gegen das Jeepney-Modernisierungsprogramm protestiert haben. Kritisiert wurde z.B., dass die Anforderung des zugehörigen Kreditprogramms, sich an einem Routen-gebundenem System zu beteiligen, nicht machbar sei. Auch befürchten einige Fahrer*innen, dass die Reorganisation des ÖPNV-Systems ihre bisherigen Jobs gefährden könnte. Auf der anderen Seite gibt es auch erste Berichte, dass Fahrer von Unternehmen, die sich am Modernisierungsprogramm beteiligt haben, vergleichsweise höhere Einkommen (inkl. Sozialleistungen) erzielen oder Fälle, die zeigen, dass die Investitionen für die Betreiber rentabler sind als der Weiterbetrieb alter Fahrzeuge. Da sich die meisten NAMAs bzw. Verkehrskonzepte gerade im Beginn der Umsetzung befinden, konnten derartige Effekte – außer diesen ersten Eindrücken aus den PHL – nicht festgestellt werden. Auch das Abwrackprogramm in KOL scheint so ausgewogen zu sein, dass keine Hinweise auf etwaige Verwerfungen vorliegen. Da nicht-intendierte negative Effekte zwar theoretisch denkbar sind, jedoch solche beobachtbar waren, wird dieser Indikator nicht bewertet.

LF4.3: Der Projektansatz war von vorneherein auf ein Scaling-up angelegt, diese Strategie konnte auch in den meisten Ländern erfolgreich umgesetzt werden. Eine Replikation in anderen Ländern erfolgte nicht.

Ausgangspunkt sind die im Projekt mit den Partnerregierungen entwickelten NAMAs. Diese sind in den Hauptpartnerländern integraler Bestandteil von Verkehrssektor-Politiken geworden und werden in PER, IDN, COL und den PHL von den Regierungen entweder aktiv vorangetrieben oder befinden sich in der Umsetzung. Von entscheidender Bedeutung war hier, dass insbesondere mit den Verkehrsministerien kooperiert wurde. So konnte direkt an den richtigen Stellen interveniert werden. In diesen Ländern konnten Finanzmittel Dritter und z.T. auch nationale Mittel zur weiteren Umsetzung nicht nur identifiziert, sondern auch mobilisiert werden (mehr Details hierzu unter LF4.1), was die Erfolgsaussichten substanzial stärkt. Das Projekt stärkte gezielt den institutionellen Rahmen, indem es zum einen Wissen und Know-how bei Ministeriumsmitarbeiter*innen und anderen wichtigen Stakeholdern aufbaute. Die interviewten Regierungsvertreter*innen aus zwei Partnerländern hoben ausdrücklich hervor, dass die Projektinterventionen (insbesondere Schulungen, Studienreisen und direkte fachliche Beratungen) fachlich von hoher Qualität und nützlich waren. In Peru konnte die Städtische Transportbehörde für Lima und Callao (Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, ATU), gegründet werden. Eine peruanische* Regierungsvertreter*in nannte dies eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Entwicklung des städtischen Verkehrs im Großraum Lima und führte diesen Erfolg insbesondere auf die Intervention durch das Projekt zurück. Auf internationaler Ebene wurde mit SLOCAT eine Institution gestärkt, die den Diskurs zum Thema Transport einerseits durch die Erarbeitung von Informationen verschärflichen konnte und die auf dieser Ebene auch Gehör findet. Auch trug das Projekt international zum Wissensaufbau bei durch Fachpublikationen und Seminare und Veranstaltungen, aber auch Beiträge im Rahmen der UNFCCC. Aus PER wurde berichtet, dass auch der vom Projekt ermöglichte Austausch mit anderen Ländern wichtige Impulse geben konnte. Zudem wurde im Bereich des städtischen Personenverkehrs darauf geachtet, dass angestrebte Pilotierungen nicht nur in einer Pilotstadt, sondern von vorneherein in mehreren Städten umgesetzt werden.

Wichtig für eine breite, transformative Wirkung ist, dass die NAMAs sich nicht nur auf einen Teilbereich konzentrieren, sondern integrierte Verkehrslösungen fördern. So umfasst beispielsweise die Jeepney+NAMA nicht nur eine Flottenerneuerung, sondern strebte strukturelle Reformen an, beispielsweise die Reform der Verkehrs-Planung und -Regulierung, ein besseres Flottenmanagement oder eine Konsolidierung des stark informell geprägten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPVN). Bei den Recherchen fiel jedoch auf, dass konkrete Fortschritte vor allem in den Bereichen erkennbar waren, die leicht zu erschließen sind, weil sie z.B. ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen oder der Reformstau besonders hoch ist. Erkennbar sind daher vor allem Anstrengungen in den Bereichen Flottenerneuerung (COL, PHL) und Massentransport-Systeme (Fokus v.a. auf INDOBUS in IDN, PER). Auch fällt auf, dass vermeintliche Nebenthemen wie MRV-Systeme nicht oder kaum fortgeschritten sind. So wurde in den PHL von Regierungsseite mitgeteilt, dass noch keine systematische Erfassung der Emissionsminderungen aus dem Jeepney-Flottenerneuerungsprogramm erfolgt, hier aber weiterer Beratungsbedarf besteht. Auch für COL waren entsprechende Daten nicht verfügbar, was auf ein ähnliches Problem schließen lässt. Eine Internet-Recherche in den anderen Partnerländern (außer China) ergab ebenfalls, dass es zwar Vorarbeiten zum Thema MRV gibt, aber konkrete Informationen zu Instrumenten (oder gar Daten), die die Programmwicklung messen, sind öffentlich nicht verfügbar. In CHN fiel weiterhin auf, dass die Leichtlaufreifenthematik im Güterverkehr nicht weiter unterstützt wurde, das enorme CO2-Einsparpotential aber durchaus entsprechende weitere Interventionen rechtfertigen würde.

3.5 Nachhaltigkeit

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Nachhaltigkeit	5.1 Grad der Nachweisbarkeit der Projektwirkungen über das Projektende hinaus	25 %	2,0
	5.2 Grad der Fähigkeiten zur Fortführung und zum Erhalt der positiven Projektergebnisse durch nationale politische Träger, Partner und Zielgruppen nach Projektende	30 %	2,0
	5.3 Grad der Weiterführung der Beiträge des Projekts durch nationale Träger/Partner/Zielgruppen und/oder Dritten nach Projektende mit eigenen Mitteln	20 %	2,0
	5.4 Grad der ökologischen, sozialen, politischen und ökonomischen Stabilität im Projektumfeld	25 %	2,0
Gesamtnote Nachhaltigkeit			2,0

LF5.1: Positive Projektwirkungen waren über das Projektende hinaus mit hoher Wahrscheinlichkeit zu

erwarten und sind nach Projektende sichtbar. Das Projekt hat einen Prozess angestoßen bzw. weiter unterstützt, der es den Partnerländern ermöglicht hat, nachhaltige Verkehrs- und MRV-Maßnahmen zu planen, zu finanzieren und umzusetzen. Wie bereits weiter oben erläutert, werden inzwischen nachweislich in einigen Partnerländern Emissionsminderungen erzielt, in einigen konnten Finanzierungen gesichert werden und in allen Hauptpartnerländern sind die Verkehrskonzepte fester Bestandteil der Verkehrspolitiken mit guten Aussichten auf eine weitere Umsetzung. Auch auf internationaler Ebene kommt dem Verkehrssektor inzwischen eine größere Aufmerksamkeit zu, auch wenn eine direkte Wirkung sicher nicht diesem Projekt allein zugeordnet werden kann. Aufgrund der intensiven Arbeit dieses Projektes auf dieser Ebene erscheint es aber plausibel, dass das Vorhaben hier relevanten Input liefern und Impulse setzen konnte.

Dabei ist es sehr wahrscheinlich, dass die Fortschritte nur erzielt werden konnten, weil das Projekt über drei Phasen dauerhaft Unterstützung leistete und aktuell noch leistet (in IDN und COL über alle drei Projektphasen, in PER und den PHL über die Phasen II und III, in der RSA wurde die Unterstützung nach Phase II wegen geringer Erfolgsaussichten eingestellt; CHN und TUN sind Sonderfälle, da hier nur unterstützend interveniert wurde und Aktivitäten von anderen Initiativen weitergetrieben wurden). Dauerhafte Ansätze bergen das Risiko, dass Länder sich nur pro forma engagieren, aber kein echter Wandel eintritt. Durch seinen erkennbaren Zug hin zu Finanzierung und Umsetzung und auch durch eine geschickte Länderauswahl ist es dem Projekt aber gelungen, die Partnerregierungen wirklich zu mobilisieren, sicherlich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, aber überall mit sichtbarem Fortschritt. Gelingt es in den Partnerländern nun die nötige Finanzierung der Maßnahmen endgültig zu sichern, so ergibt sich eine realistische Exit-Option für die IKI bzw. die Möglichkeit, den Fokus dann auf andere Themenfelder zu richten, wie es im Rahmen von TRANSfer III bereits geschieht.

LF5.2: Nationale politische Träger und Partner haben mit hoher Wahrscheinlichkeit die nötigen Fähigkeiten, positive Projektergebnisse zu erhalten und fortzuführen.

LF5.3: Wie aus den Erläuterungen weiter oben bereits deutlich wird, werden Projektergebnisse durch nationale Träger, Partner und Dritte nach Projektende in den meisten Partnerländern in hohem Maße mit eigenen und/oder Dritt-Mitteln weitergeführt.

LF5.4: Das Eintreten politischer, sozialer, ökonomischer oder ökologischer Risiken, die die Nachhaltigkeit der Projektergebnisse negativ beeinflussen könnten, wird insgesamt als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt. Das am ehesten zu erwartende Risiko ist sicherlich das politische. Schon im Projekt zeigte sich z.B. in KOL, dass ein Führungswechsel im Partnerministerium zu Verzögerungen führt, auch Strategiewechsel der im Land betrauten nationalen Umsetzungsagenturen (ebenfalls beobachtet in KOL im Zusammenhang mit der Tandem-NAMA) bergen das Risiko, dass bestimmte NAMAs oder Verkehrskonzepte nicht weiterverfolgt werden. Auch berichtete die DO, dass der politische Wille z.B. in der RSA oder in IDN nicht so stark wie in anderen Ländern sei, sodass der Fortschritt eher gering oder langsamer ist. Dennoch ist festzustellen, dass in den Partnerländern der Reformdruck im Verkehrssektor so hoch ist und Reformen Nutzen auf so vielen Ebenen stiften können, dass es in den meisten Fällen eher unwahrscheinlich ist, dass die entwickelten NAMAs und Verkehrskonzepte in großem Umfang aufgegeben werden. Dieses Risiko wird auch durch erfolgte oder in Aussicht gestellte Finanzierung gemindert, auf deren Erschließung das Projekt starken Wert gelegt hat.

Soziale und ökonomische Risiken sind denkbar, da Verkehrssektor-Reformen Auswirkungen z.B. auf bestehende Geschäftsmodelle haben. Es ist aber zu erwarten, dass der soziale und ökonomische Nutzen der Reformen diese Risiken deutlich aufwiegen, sodass diese Risiken, insbesondere, wenn sie adäquat adressiert werden, eher gering sind.

Ökologische Risiken sind ebenfalls als eher gering zu bewerten, das Projekt trägt eher dazu bei, ökologische Risiken zu reduzieren als neue zu schaffen.

3.6 Kohärenz, Komplementarität und Koordination

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Kohärenz, Komplementarität und Koordination	6.1 Grad der Kohärenz und Komplementarität des Projektes zu den Vorhaben anderer Geber (inkl. Anderer Bundesressorts) und des Partnerlandes	50 %	2,0
	6.2 Grad der Angemessenheit der ausgewählten Kooperationsformen während der Projektdurchführung für die Sicherstellung einer ausreichenden Koordination mit anderen Gebern und deutschen Ressorts	25 %	2,0
	6.3 Grad der Angemessenheit der ausgewählten Kooperationsformen während der Projektdurchführung für die Sicherstellung einer ausreichenden Koordination mit nationalen Ressorts und Stakeholdergruppen	25 %	2,0
Gesamtnote Kohärenz, Komplementarität und Koordination			2,0

LF6.1: Das Projekt war kohärent und komplementär/additiv zu anderen IKI-Vorhaben und den Vorhaben anderer Organisationen. Die stärksten Komplementaritäten bzw. Synergien sind in der Finanzierung der NAMAs zu erkennen. So kann das Projekt zunächst als Katalysator für Finanzierungsmöglichkeiten für deutsche und internationale Klimafinanzierung gesehen werden. Weiterhin ergänzte es bestehende Initiativen wie z.B. das Weltbank-finanzierte PER Lima Metro-Linie 2 Projekt oder die ebenfalls durch die IKI geförderte Chinesisch-Deutsche Kooperation zu kohlenstoffarmem Transport oder kooperierte in COL im Zusammenhang mit der Entwicklung der Tandem NAMA mit dem von USAID durchgeführten Programm zur kohlenstoffarmen und klimaresilienten Entwicklung (Low Carbon Resilient Development Program, LCRD). Die Aktivitäten in TUN waren Teil einer Kooperation mit der AFD, in der die GIZ zur Vorbereitung für eine NAMA NUMP die THG-Inventarisierung vornahm, Szenarien für mögliche Minderungsmaßnahmen entwickelte und einen ersten NAMA-Konzeptentwurf vorlegte. In Abstimmung zwischen dem BMU und dem BMZ wurde dem Projekt zur Schaffung eines internationalen Marktplatzes für Mobilitätslösungen während des Projektes der zusätzliche Output 5 (Begleitung der GPSM) hinzugefügt und der GPSM zugearbeitet (Unterstützung bei der Mitgliederakquise, Bereitstellung von Informationsangeboten, Unterstützung von Vernetzungsangeboten). Nicht zuletzt trug das Projekt durch sein Netzwerk und die Erfahrungen in PER, IDN und auf den PHL zur Gründung der MYC-Partnerschaft bei, über die Städte Unterstützung bei der städtischen Mobilitätsplanung erhalten können.

LF6.2: Die gewählten Kooperationsformen in der Projektdurchführung gewährleisteten einen angemessen Grad der Koordination mit anderen Gebern und deutschen Ressorts. Eine ausreichende Koordination mit anderen Gebern war, wie bereits geschildert, bereits im Projektansatz angelegt.

LF6.3: Die gewählten Kooperationsformen in der Projektdurchführung gewährleisteten einen angemessen Grad der Koordination mit nationalen Ressorts und Stakeholdergruppen. Das Projekt setzte auf Ebene der Regierungsbeamt*innen vor allem in den Transportministerien der jeweiligen Länder an, die dementsprechend eng in das Projekt eingebunden waren.

3.7 Projektplanung und -steuerung

Kriterium	Leitfrage	Gewichtung	Benotung
Projektplanung & Steuerung	7.1 Grad der Qualität der Projektplanung	50 %	2,5
	7.2 Grad der Qualität der Projektsteuerung	50 %	2,0
Gesamtnote Projektplanung & Steuerung			2,3

LF7.1: Die Qualität der Planung wird insgesamt als überwiegend voll den Erwartungen entsprechend eingestuft.

Die (ökologischen, sozialen, institutionellen und ökonomischen) Rahmenbedingungen und Risiken wurden adäquat analysiert und in der Planung berücksichtigt. Der PV beschreibt die Rahmenbedingungen in den Partnerländern nachvollziehbar und übersetzt diese in sinnvoller Weise in den Aktivitätenplan. Für jedes der Partnerländer wird das Synergiepotential mit anderen (vor allem GIZ-) Vorhaben im Verkehrssektor

bzw. im Bereich der Entwicklung von Klimaschutzplänen wie NAMAs dargestellt, in diesem Kontext werden auch mögliche Anknüpfungspunkte zu Finanzierungsquellen zur NAMA-Umsetzung genannt. Relevante Projektrisiken sind aufgeführt und werden durch geeignete risikomindernde Maßnahmen ergänzt.

Die Interventionslogik ist konsistent und schlüssig, die gesetzten Ziele sind realistisch. Eine detaillierte Theory of Change (ToC) liegt nicht vor, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die DO in den Partnerländern auch aufgrund der Erfahrung aus Phase I ein klares Bild davon hatte, wie wirkungsvoll interveniert werden sollte. Die im PV dargestellten Wirkungshypothesen zeugen von diesem Verständnis, auch die gute Zielerreichung spricht dafür. Weiterhin wurden nach Auskunft der DO auf Länderebene detaillierte Interventionsplanungen vorgenommen, Instrumente hierfür waren z.B. kollegiale Beratung oder die Erstellung von Wirkungsbäumen. Dennoch lässt sich in der Nachsicht feststellen, dass der Fortschritt in einzelnen Ländern etwas hinter den Erwartungen zurückblieb (z.B. in IDN, wo der Fortschritt eher langsam ist) oder in der RSA, wo während des Projektes kein klarer Roter Faden in der Interventionsstrategie erkennbar wurde. In beiden Ländern hätte u.U. eine Planung basierend auf einer detaillierten ToC Erkenntnisse für eine veränderte und möglicherweise erfolgversprechendere Interventionsstrategie gebracht.

Die Aktivitäten- und Budgetplanung des Projekts ist ausreichend aussagekräftig. Die Aktivitäten des Projekts wurden vollständig, klar und verständlich beschrieben (einschließlich der Anknüpfungsmöglichkeiten aus Phase I des Projektes) und in einem groben Arbeitsplan in Form eines Gantt-Plans hinterlegt, eine Feinplanung für die Aktivitäten in den einzelnen Ländern erfolgte lt. DO vor Ort. Die Budgetplanung enthält ein Mengengerüst, das nach den Kategorien Personal (eigenes und fremdes), Reisekosten, Sachbeschaffungen, sonstige Einzelkosten und andere – nicht bestückte - Positionen gegliedert ist. Es gibt jedoch keine Darstellung der Kosten nach Aktivitäten und/oder je Land (außer kumulierte nationale Personalkosten), was die Nachvollziehbarkeit und Analyse des Budgets stark erschwert.

Die Indikatoren für die Messung der Zielerreichung sind SMART (spezifisch, messbar, erreichbar – Englisch: attainable, relevant, termingebunden) und aussagekräftig formuliert und sind mit vertretbarem Aufwand messbar. Die Messbarkeit wird durch die Angabe von möglichen Verifikationsquellen zusätzlich unterstützt. Zwar wurde für die Outcome-Indikatoren kein Zeitrahmen angegeben, aber es wird implizit im PV deutlich, dass das Projekt diese vor Projektende anstrebte. Die Zeitplanung für die Outputs lässt sich aus dem groben Projektablaufplan ableiten. In Bezug auf seine Relevanz ist der dritte Outcome-Indikator (Gesamtanzahl der umsetzungsreifen verkehrsbezogenen NAMA-Vorschläge in Entwicklungs- u. Schwellenländern) etwas fraglich, da die Wirkungskette zwischen dem Projekt und diesen Ergebnissen kaum nachvollziehbar ist und der Wert auch zufällig erreicht werden kann.

Der vorgesehene Implementierungszeitraum wurde teilweise realistisch eingeschätzt. Ursprünglich geplant war eine Laufzeit von 3 Jahren und 3 Monaten, schlussendlich dauerte das Projekt 5 Jahre, es wurde einmal um 1 Jahr und 3 Monate verlängert und einmal um weitere 6 Monate. Die Hauptgründe für die Verzögerungen liegen in der verzögerten völkerrechtlichen Absicherung in IND (hier konnte erst Mitte 2017 mit den geplanten Hauptarbeiten begonnen werden), in einem Regierungswechsel in KOL mit signifikantem Personalwechsel und in Verzögerungen bei der Beauftragung von Unterauftragnehmern in RSA (erste Laufzeitverlängerung). Die zweite Laufzeitverlängerung um 6 Monate ergab sich v.a. aus der separaten Beauftragung des optionalen Partnerlandes TUN im Juni 2017 (beantragt in einem Änderungsangebot von Juli 2016), um hier die geplanten Aufgaben abschließen zu können.

Eine Exitstrategie war bereits im Projektansatz selbst angelegt, vor allem, indem es zum Ziel hatte, dass die Regierungen finanziert-fähige NAMAs bzw. Verkehrskonzepte erstellen. Nun ist es, wie weiter oben erläutert, gelungen in den meisten Ländern in Verkehrsteilbereichen Fortschritte zu machen. Andere Teilbereiche, die ebenfalls in den NAMAs bzw. Verkehrskonzepten Berücksichtigung fanden, konnten jedoch während Phase II nicht weiterbearbeitet werden. Aus diesem Grund wurde rechtzeitig ein Folgeprojekt beantragt, sodass mit diesen Partnerländern nahtlos weiter zusammenarbeitet werden konnte. Zudem setzt TRANSfer III die Arbeiten auf internationaler Ebene fort, insbesondere durch die Weiterentwicklung von Fachinformationen und die Organisation von Austauschmöglichkeiten für die internationale Transport-Gemeinschaft.

LF7.2: Im Projekt gab es ein geeignetes Monitoringsystem. Das Werkzeug für das Monitoring der Projektergebnisse waren die Zwischenberichte und der SB, die einen für die Leser*innen gut nachvollziehbaren Stand des Projektes wiedergeben. Die Informationen für diese Berichte speisten sich

aus einem detaillierten Excel-basierten Monitoringsystem. Laut DO wurde zusätzlich mit separaten Operationsplänen in jeder Komponente des Projekts gearbeitet. Die von der IKI vorgegebene Tabelle zur Projektplanung und zum Projektmonitoring lag vor (Anlage 3 des PV).

3.8 Zusätzliche Fragen

LF8.1: Das Projekt trägt in hohem Maße zur Erreichung der IKI-Nebenziele in Bezug auf Replikationspotentiale, den Beitrag zum internationalen Klimaregime, Innovation und Fähigkeiten zum Monitoring von Emissionen bei. Alle diese Aspekte waren von vorneherein im Projekt angelegt: Das Replikationspotential ergibt sich aus a) der stark standardisierten Methode zur Erstellung von NAMAs bzw. analog strukturierten Verkehrskonzepten und MRV-Verfahren, b) der sehr guten öffentlichen Zugänglichkeit zu Handbüchern, Mustertexten und anderen Werkzeugen, c) der intensiven Information auf internationaler Ebene (im Rahmen der UNFCCC aber auch durch den im Projekt ermöglichten fachlichen Austausch zwischen Stakeholdern der Länder und Experten) und d) den Ansatz in den meisten Ländern auf nationaler Ebene über die NAMAs und Verkehrskonzepte einen Rahmen zu schaffen, der dann vor allem in anderen Städten umsetzbar ist. Der Beitrag zum internationalen Klimaregime war – wie bereits weiter oben erläutert – deutlich erkennbar, aber auch durch die institutionelle Stärkung von SLOCAT von Dauer. Die eingeführten Verkehrskonzepte mögen in einigen Industrieländern Stand der Technik sein, sind aber in den Partnerländern häufig Neuland. Auch ist zu erwarten, dass zur vollständigen Umsetzung der NAMAs, der Verkehrs- und MRV-Konzepte über kurz oder lang innovative Verkehrs- und Stadtplanungskonzepte und neuartige Verkehrsmittel eingeführt werden müssen. Grundlegende Fähigkeiten zum Monitoring von verkehrsbedingten Emissionen sind durch die Erstellung der THG-Inventare in den Partnerländern entstanden. Einschränkend ist hier jedoch festzustellen, dass keine öffentlich zugänglichen Informationen zum verkehrsbedingten TGH-Monitoring in den Partnerländern gibt. Der/die Vertreter*in eines Partnerlandes erwähnte in diesem Kontext, dass die institutionellen und technischen Gegebenheiten für ein regelmäßiges Monitoring noch nicht ausreichten und weiterzuentwickeln seien und die Priorität der Regierung vor allem zunächst auf der Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen läge. Es erscheint plausibel, dass dies in einen Großteil der Partnerländer der Fall ist.

LF8.2: Es gab nur einen sehr geringen Budgetüberschuss. Der Indikator zur Frage, ob ein Budgetüberschuss auf die Qualität der Projektplanung und/oder des Projektmanagements zurückzuführen sind, wird daher nicht bewertet.

LF8.3: Bei der Entwicklung der NAMAs spielen die vier Nachhaltigkeitsebenen (Soziale Verantwortung, Ökologie, Politik, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit) für die Realisierung von nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrskonzepten eine große Rolle und wurden daher in hohem Maße vom Projekt berücksichtigt.

LF8.4: Eine Projektstartverzögerung aufgrund einer verspäteten Unterzeichnung der völkerrechtlichen Absicherung hatte teilweise Konsequenzen für die Projektplanung und –umsetzung. Die völkerrechtliche Absicherung in IDN wurde erst im Dezember 2016 erreicht, sodass die Hauptaktivitäten des Projektes dort erst 2017 bzw. 2018 durchgeführt werden konnten. Das Projekt nutzte die Wartezeit jedoch für vorbereitende Tätigkeiten. Zudem gelang es, 2016 eine Kofinanzierung des Schweizer Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) i.H.v. EUR 7 Mio. für ein komplementäres Projekt zur Einführung von BRT-Systemen in 5 ausgewählten Partnerstädten einzuwerben (INDOBUS).

LF8.5: Das Projekt hat nach Auskunft der DO die seinerzeit gültigen Richtlinien zu sozialen und ökologischen Safeguards der GIZ in der Projektplanung und -umsetzung angewendet. Eine entsprechende Analyse und Risikovermeidungsplan zur Sicherstellung derselben liegt jedoch nicht vor. Dies erscheint jedoch auch nicht zwingend notwendig, da es sich bei den Interventionen vor allem um vorbereitende konzeptionelle Maßnahmen handelte, in der der Eintritt entsprechender Risiken noch nicht zu erwarten war. Hinzu kommt, dass insbesondere im Rahmen der Finanzierung der vom Projekt vorgeschlagenen Maßnahmen (z.B. der NAMAs) strenge soziale und ökologische Safeguard-Standards angesetzt werden, sodass das Eintreten solcher Risiken als sehr unwahrscheinlich betrachtet werden kann. (Hinweis: Die GIZ hat 2016 ein Safeguard- und Gender-Managementsystem eingeführt, dass für alle Aufträge ab einer Million EUR angewendet wird.)

LF8.6: Gender-Aspekte und/oder Aspekte zu benachteiligten Personengruppen wurden nicht explizit berücksichtigt, entsprechende Analysen oder Aktionspläne wurden nicht entwickelt. Die Durchsicht der im Projekt entwickelten NAMAs ergab zudem, dass diese Aspekte auch dort nicht erwähnt werden, obwohl z.B. insbesondere im Bereich des öffentlichen städtischen Verkehrs diese eine große Rolle spielen. Ähnlich wie bei den sozialen und ökologischen Safeguards ist zwar auch in diesem Bereich zu erwarten, dass spätestens im Zuge einer internationalen Umsetzungsfinanzierung entsprechende Analysen und Planungen erfolgen müssen. Dennoch werden in der Konzeptionsphase Weichenstellungen vorgenommen, die durchaus Auswirkungen auf die Gleichstellung von Menschen haben können, sodass bereits hier auch dieser Aspekt in der Entscheidungsfindung wünschenswert gewesen wäre.

LF8.7: Es fanden keine periodischen Evaluierungen statt. Der Projektfortschritt wurde laufend durch das Projektmanagement überwacht und in den Zwischenberichten dokumentiert.

LF8.8: Die Frage zur Eignung des Durchführungskonstrukts zwischen Auftraggeber und Durchführungsorganisation(en) (inkl. Unterauftragnehmer) und Vergabe-/Durchführungsrichtlinien für ein effizientes Arbeiten wird zu einem späteren Zeitpunkt und in einem anderen Format von der DO beantwortet.

LF8.9: Das Projekt hatte in hohem Maße Einfluss auf die Verbesserung der Kapazitäten, Organisationsentwicklung bzw. auf die Nutzung von Projektprodukten für die Formulierung von Strategien, Gesetzen, etc., da diese Aspekte Kern des Projektes waren und erfolgreich umgesetzt werden konnten.

3.9 Ergebnisse der Selbstevaluierung

Die DO kommt in ihrer Selbstevaluation zu Bewertungen, die in den meisten Fällen mit denen der vorliegenden Evaluation übereinstimmen. Die DO hat in einigen Fällen die Note „sehr gut“ vergeben, wo der Evaluation nur die Note „gut“ als maximale Bewertung zur Verfügung stand. Im Falle von Abweichungen gab es meist nur einen Unterschied um eine Note. Abweichungen um mehr als eine Note oder sonstige wesentlich abweichende Schlussfolgerungen werden nachfolgend kurz erläutert:

- Leitfrage (LF) 4.2 - Indikator zu nicht-intendierten negativen Nebeneffekten: Die DO gibt an, dass es im Rahmen des Abwrack-Programms in COL zu einem Korruptionsvorfall kam, wodurch Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß verschrottet wurden und eine Bereicherung durch unrechtmäßige Prämienzahlungen stattfand. Dies stelle aber eine Ausnahme im Projektkontext dar. Der Evaluation war dieser Vorfall nicht bekannt.
- Die DO bewertet die Nachhaltigkeit (LF 5.2 und 5.3) in punkto Fähigkeit zur und Grad der Weiterführung mit befriedigend, die Evaluation mit gut. Die DO argumentiert hier, dass die Fortführung der Ergebnisse in manchen Ländern abhängig von weiterer Förderung sei. Die Evaluation merkt diesen Punkt ebenfalls an, hat aber keine Abwertung vorgenommen, da es aus Sicht der Evaluator*in erwartbar war, dass eine umfassende Umsetzung der NAMAs bzw. Verkehrskonzepte komplex ist und es einer längeren Unterstützung bedarf.
- Die DO bewertet die Aussagekraft der Aktivitäten- und Budgetplanung (Indikator 7.1.3) mit sehr gut, die Evaluation mit ausreichend. Die DO gibt an, dass für jedes Leistungspaket eine Aktivitäten- und Budgetplanung erfolgte, die regelmäßig gemonitort wurde. Die Evaluation hat dies ebenfalls gewürdigkt, jedoch unter dem Indikator zur Umsetzung des Monitoringsystems. Die Evaluation hat für den hier betrachteten Indikator 7.1.3 die vorliegenden Antragsdokumente herangezogen und diese in ihrer Aussagekraft bewertet.
- Die Zusatzfragen wurden von der DO nicht bewertet, jedoch kommentiert. Die Kommentare entsprechen in den meisten Teilen den Erkenntnissen der Evaluation.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Das Projekt zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass es im Großteil der Partnerländer gelungen ist, die NAMAs bzw. Verkehrskonzepte soweit voranzutreiben, dass sie ein fester Bestandteil der nationalen Verkehrspolitiken geworden sind. Ein Teil der Länder setzt Minderungsmaßnahmen mit eigenen und Drittmitteln um (PHL, COL). Insbesondere in PER und – wenn auch (noch) in geringerem Maße – in IDN konnten Drittmittel zur weiteren Umsetzung eingeworben werden, hier rückten realisierbare Emissionsminderungen in greifbare Nähe. Lediglich in der RSA sind die Ergebnisse eher abstrakt und der Fortschritt weniger konkret. Dennoch konnte auch hier mit der Unterstützung der Entwicklung der Grünen Transportstrategie RSA eine übergeordnete politische Grundlage für eine geschaffen werden, von der weitere Schritte unternommen werden können. In CHN konnten durch Kapazitäts- und Wissensaufbau Beiträge zu bestehenden Verkehrsinitiativen in verschiedenen Bereichen (Lastverkehr, städtischer Verkehr, Emissionsmonitoring) geleistet werden. In TUN gelang es durch eine Kooperation mit einem anderen Entwicklungspartner, erste Schritte in Richtung einer öffentlichen Verkehrspolitik zu gehen.

Es gibt mehrere Gründe für das Erreichte: Zuallererst ist die Langfristigkeit der Initiative zu nennen. Da das Projekt umfassende Maßnahmenbündel und Reformvorschläge entwickelte, war davon auszugehen, dass deren breite Umsetzung Zeit in Anspruch nehmen würde. Durch die dauerhafte Zusammenarbeit konnten zunächst auf soliden Daten fußende Konzepte entwickelt, notwendige Kapazitäten im Land aufgebaut und die Konzepte in die nationalen Verkehrspolitiken überführt werden. Die konkrete Aussicht auf Finanzierungsmöglichkeiten, deren Erschließung das Projekt mit Nachdruck verfolgt hat, schuf schließlich eine sehr konkrete Umsetzungsperspektive. Diese Finanzierung dann auch wirklich einzuholen erfordert dann wiederum leider immer noch sehr viel Zeit. Die dauerhafte Kooperation hatte den positiven Nebeneffekt, dass Vertrauen zwischen der DO und den Partnerländern aufgebaut werden konnte, was in den im Rahmen dieser Evaluation geführten Interviews auch immer wieder betont wurde.

Ein weiterer entscheidender Erfolgsfaktor war die enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsministerien. Das mag offensichtlich erscheinen, ist aber nicht selbstverständlich. Der Reformdruck auf diese Ministerien ist hoch, zwar vermutlich nicht in erster Linie aufgrund des Klimawandels, aber aufgrund der sonstigen erheblichen verkehrsbedingten volkswirtschaftlichen Probleme und Umweltprobleme, die mit der stark ansteigenden Motorisierung, aber auch der fehlenden Modernisierung von Flotten einhergehen. Neben den Möglichkeiten der unmittelbaren Politikgestaltung verfügen die Verkehrsministerien häufig auch über substanzielle Mittel, um die Umsetzung der Konzepte zu finanzieren, wie es u.a. in COL und den PHL auch erfolgt ist. Nicht zuletzt hilft das Projekt dann auch dabei, Bewusstsein für Klimathemen zu schaffen, was dann wiederum zu Ausstrahlungseffekten an anderer Stelle führen kann.

Wie bereits erwähnt war es dem Projekt ein Anliegen, umfassende Maßnahmenbündel zu konzipieren und nicht nur Einzelmaßnahmen umzusetzen. Damit wurde im Projektansatz das Up-Scaling von vorneherein angelegt. Dies ist in der Sache sinnvoll, ist aber auch für die Partnerländer attraktiv, da über diesen systemorientierten Ansatz auch insgesamt ein größerer Nutzen zu erwarten ist und das Feld der Interventionsmöglichkeiten ungleich größer ist. Dennoch ließ sich in TRANSfer II durchaus beobachten, dass zunächst leichter umsetzbare Maßnahmen implementiert wurden (wie z.B. Fuhrparkerneuerungen oder die Einführung von BRT-Systemen). Um zu verhindern, dass es unbeabsichtigt zu einer Reduzierung der Ambition (also einem Down-Scaling) kommt, sollten die Kooperationen aufrechterhalten werden. In diesem Zusammenhang fiel positiv auf, dass das Projekt in der laufenden Folgephase III in den bisherigen Partnerländern darauf bedacht ist, nicht nur die angestoßenen Entwicklungen weiter zu unterstützen, sondern die bisher unbearbeiteten Maßnahmen in den Fokus zu rücken.

Eine weitere Stärke des Projektes ist die Bereitstellung von Wissensprodukten und Werkzeugen im öffentlichen Raum. Handbücher, Konzepte, MRV-Blaupausen etc. sind leicht über die Projektwebsite zugänglich, die inzwischen erfolgte Zusammenführung mit Wissensprodukten anderer Initiativen auf der Website Changing-transport.org erscheint der Evaluator*in nützlich, da auf diese Weise interessierten Stellen weltweit ein zentraler Zugang zu relevanten Informationen ermöglicht wird.

Aber auch auf internationaler Ebene hat das Projekt geschickt agiert. Anstatt „nur“ während des Projektes international zu berichten, wurde mit SLOCAT eine Organisation gestärkt, die die Beratung auf internationaler Ebene auch über das Projekt hinaus zum Thema z.B. im Rahmen des internationalen Klimaprozesses intervenieren kann. Die durch das Projekt von SLOCAT entwickelten Projektprodukte (z.B. THG-Emissionsdatenbank oder verkehrsbezogenen INDC-Analysen) dürften mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Versachlichung der Diskussionen im Rahmen des internationalen Klimaprozesses, aber auch zu

einer stärkeren Sichtbarkeit des Themas auf dieser Ebene beigetragen haben.

Das Vorgehen in CHN wich vom Vorgehen in den anderen Partnerländern ab, da eher punktuell durch Wissens- und Kapazitätsaufbau ein Beitrag zu bestehenden Initiativen geleistet wurde. Dies wird jedoch nicht nachteilig bewertet, sondern als geeignetes Vorgehen in einem Land, das im Bereich Verkehr bereits selbst über größeres Know-how verfügt und entsprechend auch nur punktuelle Beratung benötigt.

Das Projekt hatte nur geringfügige Defizite: Es gab kein Konzept zur Schaffung von Chancengleichheit für Frauen und die Berücksichtigung von besonderen Bedürfnissen benachteiligter Mobilitätsnutzer*innen, in der RSA schien das Projekt keinen richtigen Roten Faden gefunden zu haben, der zu einem umsetzungsfähigen Verkehrskonzept geführt hätte. In CHN wurden die in diesem Projekt höchsten Minderungspotentiale im Bereich der Leichtlaufreifen für Schwerlastverkehr festgestellt, allerdings blieb es bei der Studie, aufgrund des großen Potentials hätte es sich u.U. gelohnt, hier stärker zu intervenieren.

Empfehlungen an die IKI/an das BMU:

- Es wird klar empfohlen, den dauerhaft angelegten Kooperationsansatz weiterzuverfolgen, um die angestrebten transformativen Verkehrsreformen realisieren zu können. Die IKI könnte z.B. langfristige sektorspezifische Programme fördern, wenn zu erwarten ist, dass umfassende Reformen und die Umsetzung derselben viel Zeit beanspruchen werden. In den jeweiligen Partnerländern könnte - ähnlich der NAMAs - ein langfristiger Entwicklungs- und Investitionsplan erstellt werden. Die IKI könnte die Umsetzung des Planes durch Zuschüsse für Beratungsleistungen (Technical Assistance) unterstützen. Diese Beratungen sollten immer auch die Finanzierung von resultierenden Investitionen im Blick haben, um eine konkrete Umsetzungsperspektive zu schaffen. In solchen langfristigen Programmen müsste natürlich darauf geachtet werden, dass möglichst rasch Ergebnisse (z.B. Emissionsminderungen) erzielt werden. Gute Monitoringsysteme, eine regelmäßige Berichterstattung und ggf. nötige Nachjustierungen der Interventionsstrategien und -pläne wären für den Erfolg solcher Programme von entscheidender Bedeutung.
- MRV: Im Rahmen dieser Evaluation wurde angemerkt, dass das Thema Datenstandardisierung für THG-Inventare im Verkehrsbereich noch ein großes Problem für die Einführung relevanter MRV-Systeme darstellt. Heute erfasste Daten seien häufig nicht miteinander vergleichbar. Es wird daher empfohlen, dieses Thema weiter mit Nachdruck zu verfolgen, um Schritt für Schritt zu einem international konsistenten System zu gelangen.
- Es sollte geprüft werden, ob und wie in CHN das Thema Leichtlaufreifen wieder auf die Agenda genommen werden sollte bzw. könnte.

Empfehlungen an die DO:

- Es wird empfohlen, den Stand des Fortschritts im Bereich MRV zu überprüfen und hier ggf. weitere Unterstützung zu leisten. Zumindest in einem Partnerland wurde hier ein konkreter Unterstützungsbedarf geäußert und die Evaluator*in vermutet, dass der Bedarf an anderen Stellen entsprechend auch bestehen dürfte, da auch nach einer vertieften Recherche in den Zielländern keine konkreten Hinweise auf signifikante Fortschritte in diesem Bereich gefunden wurden (häufig sind Vorarbeiten zu finden, entsprechende MRV-Systeme, die systematisch klimabezogene Verkehrsdaten erheben, ließen sich nicht identifizieren). Zudem werden in den NAMA-Dokumenten MRV-Systeme zwar methodisch beschrieben, allerdings werden in der Regel nur erste Hinweise zur möglichen Umsetzung derselben gegeben (z.B. zur möglichen institutionellen Verankerung).
- Es wird empfohlen, den gewählten integrierten und breiten Ansatz stringent weiterzuverfolgen, um zu verhindern, dass nur einzelne Bestandteile der NAMAs bzw. Verkehrskonzepte umgesetzt werden. Es sollte überprüft werden, wo weiterer Unterstützungsbedarf besteht, um sicherzustellen, dass die Wirkungen der eingeführten Transportinnovationen einen stetig ansteigenden Nutzen stiften.
- Die erzielten Fortschritte zeigen, dass die Interventionsstrategie des Projektes zur Zielerreichung geeignet war. Nur an wenigen Stellen kommt es zu Verzögerungen bei der Umsetzung bzw. waren die Ergebnisse nicht wie gewünscht. Es wird daher empfohlen insbesondere in schwierigeren Kontexten intensiver auf das Instrument der ToC zurückzugreifen, um zu einer möglicherweise noch erfolgversprechenderen Interventionsstrategie zu gelangen.

-
- Da es insbesondere im Bereich ÖPNV einige relevante Ansatzpunkte zum Thema Gender und zu benachteiligten Personengruppen gibt, sollten künftig Analysen und Aktionspläne erstellt werden, die dafür sorgen, dass entsprechende Themen bereits in der Konzeptionsphase in geeigneter Form (z.B. in Entscheidungsprozessen, die zu nationalen Verkehrspolitiken führen) Berücksichtigung finden.
 - Es ist klar, dass es in den Partnerländern weiter den Bedarf an Wissens- und Know-how-Entwicklung gibt, im Projekt wurden Studien v.a. durch internationale Partner erstellt. Um Wissen im Land zu verankern sollte die DO bei künftigen Interventionen prüfen, ob auch vermehrt mit nationalen Institutionen zusammengearbeitet werden kann. Weiterhin könnten u.U. Hochschulen und andere Wissensverbreiter fachlich gestärkt werden.

5 ANNEXE

5.1 Abkürzungen

AFD	Agence Française de Développement
ATU	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BRT	Bus Rapid Transit
CHN	China
CIUDAT	Centro para Intervenciones Urbanas de Desarrollo Avanzado al Transporte
CO2	Kohlenstoffdioxid
COL	Kolumbien
COP	Conference of Parties
DAC	Development Assistance Committee
DKTI	Deutsche Klima- und Technologieinitiative
DO	Durchführungsorganisation
EM	Evaluierungsmanagement
EUR	Euro
GCF	Green Climate Fund
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GPSM	German Partnership for Sustainable Mobility
IKI	Internationale Klimaschutzinitiative
IKI EPE	IKI-Einzelprojektevaluierung
IND	Indonesien
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
LAIF	Latin American Investment Facility
LCRD	Low Carbon Resilient Development Program
MRV	Measurement, Reporting and Verification
Mt	Megatonnen
MYC	MobiliseYourCity
NAMA	Nationally Appropriate Mitigation Action
NAMA Carga	Ersatzprogramms für Güterfahrzeuge, Kolumbien
NAMA TAnDem	NAMA für Aktive Mobilität und Verkehrsnachfrage-Management
NUMP	National Urban Mobility Plan
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
ÖPNV	öffentlichen Personennahverkehrs
PER	Peru
PHL	Philippinen
PlanCC	Proyecto Planificación ante el Cambio Climático
PV	Projektvorschlag
RSA	Südafrika
SB	Schlussbericht
SECO	Schweizer Staatsekretariat für Wirtschaft
SLOCAT	Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport
SMART	Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound Spezifisch, Messbar, Aktivierend, Realistisch, Terminiert
SUTRI	Sustainable Urban Transport Program
THG	Treibhausgase
ToC	Theory of Change
TRANSfer II	TRANSfer klimafreundlicher Transporttechnologien und -maßnahmen
TRANSPerú	Stadtverkehrsreform, Peru
Tsamaya NAMA	Nationale Stadtverkehrsprogramm, Südafrika
TUN	Tunesien

UNDP	United Nations Development Programme
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
USD	United States Dollar

5.2 Aufstellung der Outcomes/Outputs

Ziel	Indikator	Erreichungsgrad
Outcome 1: Entwicklungs- und Schwellenländer tragen durch NAMAs im Verkehrssektor verstärkt zum internationalen Klimaschutz bei.	Anzahl der registrierten und in Umsetzung befindlichen verkehrsbezogenen NAMAs in den TRANSfer Partnerländern (Zielwert: 3)	100%
	In mindestens 2 TRANSfer Partnerländern wurden im Rahmen der erarbeiteten NAMAs (bzw. Minderungsmaßnahmen im Verkehr in China) nachweislich Emissionsminderungen (gegenüber Business-as-usual) realisiert. (Zielwert: 2)	100%
	Gesamtanzahl der umsetzungsreifen verkehrsbezogenen NAMA-Proposals in Entwicklungs- u. Schwellenländern Zielwert: 15 (ZB.: 30.04.2014)	100%
Output 1: In jedem der insgesamt mindestens 5 TRANSfer Partnerländer ist mindestens eine Verkehrs-NAMA (bzw. Minderungsmaßnahme im Verkehr in China) bis zur Umsetzungsreife entwickelt (NAMA-Proposal).	Anzahl der umsetzungsreifen Verkehrs-NAMA-Proposals in den TRANSfer Partnerländern (bzw. Minderungs- oder MRV-Konzepte in China bzw. in Tunesien). Zielwert 10: Davon 2 in China und 1 in Tunesien.	100%
	Anzahl der TRANSfer Partnerländer mit mindestens einem umsetzungsreifen Verkehrs-NAMA-Proposal (bzw. Minderungs- oder MRV-Konzepte in China bzw. in Tunesien). (Zielwert: mind. 6)	100%
Output 2: In ausgewählten TRANSfer Partnerländern sind finanzielle Mittel zur NAMA-Umsetzung vorhanden.	Bei mindestens 2 NAMAs wurden die Partner bei Erarbeitung und Umsetzung eines Finanzierungsplans inklusive der Einwerbung finanzieller Mittel unterstützt.	>100%
Output 3: In ausgewählten TRANSfer Partnerländern wurde die pilothafte Umsetzung verkehrsbezogener NAMAs fachlich unterstützt.	Die Umsetzung mindestens 3 verkehrsbezogener NAMAs (bzw. Minderungsmaßnahmen im Verkehr in China) wurde unterstützt (Fachberatung in der Umsetzung einzelner Minderungsmaßnahmen, Anwendung des MRV-Ansatzes in der Praxis).	>100%

Ziel	Indikator	Erreichungsgrad
Output 4: TRANSfer fördert den internationalen Lernprozess zu verkehrsbezogenen NAMAs und zur Ausgestaltung des künftigen Klimaregimes zwischen Partnerländern, weiteren Stakeholdern (u.a. Vertreter weiterer Länder, Entwicklungsbanken und Verkehr-/Klimaschutz-Netzwerken, insb. SLoCaT Foundation mit seinen über 90 Mitgliedsorganisationen und Think Tanks) sowie dem UNFCCC Verhandlungsprozess.	Anzahl der Dokumente / Instrumente, in denen Lernerfahrungen und Empfehlungen zu Verkehrs-NAMAs insbesondere zu Finanzierung und MRV aufbereitet wurden (bestimmt für internationale Ebene / UNFCCC und Netzwerke, nationale Ebene / Partnerländer, BMU, Knowhow-Träger und/oder Multiplikatoren). Zielwert: 6	>100%
	Anzahl der von TRANSfer durchgeführten, internationalen Seminare oder UNFCCC-bezogenen Veranstaltungen zum künftigen Klimaregime oder spezifisch zu (verkehrsbezogenen) NAMAs mit aktiver Teilnahme. Zielwert: 14, mind. 3 mit inhaltlichen Beiträgen aus China	>100%
	Anzahl der zusätzlichen Dokumente zur Regelung von Verfahrensabläufen innerhalb der SLoCaT Foundation, die bis 12/2016 mit dem Board abgestimmt sind und zur Beschlussfassung vorliegen. Zielwert: 2	100%
	Anzahl der zusätzlichen, durch die SLoCaT Foundation erstellten Informationsprodukte zur Analyse des Beitrags des Verkehrssektors zum Klimaschutz, die im Vorfeld der COP 21 und im Nachgang publiziert und in relevanten, öffentlichen Veranstaltungen bis 12/2016 vorgestellt werden. Zielwert: 3	>100%
Output 5: Die „German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM)" ist etabliert und wird begleitet.	Anzahl der pro Jahr gewonnenen neuen Mitglieder der GPSM Zielwert: 100 pro Jahr in 2015 und 2016	keine Bewertung, siehe Kommentar
	Anzahl der erstellten und international verbreiteten Informationsangebote (Publikationen) zu relevanten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus Deutschland. Zielwert: 4 pro Jahr, davon eine zu Finanzierungsoptionen	100%
	Anzahl der unterstützten oder organisierten Vernetzungsangebote (z.B. Workshops, Studienreisen) in Deutschland sowie Vernetzungsangebote (z.B. Workshops, Präsentationen) weltweit. Zielwert: 4 in Deutschland, 3 Angebote Weltweit pro Jahr	100%

5.3 Theory of change

Es sind keine Angaben zur Theory of change getätigt worden.