



**Zwischenevaluierung des IKI Projekts
“Mobilize Net-Zero - Facilitating the
global transport transformation”**

(22_I_477_Global_G_MobilizeNetZero)

Zusammenfassung

info@arepo-consult.com
www.arepo-consult.com

6. Februar 2026



Arepo GmbH

Albrechtstraße 22

10117 Berlin

Tel.: +49 30 220 124 48

E-Mail: info@arepo-consult.com

AREPO GmbH | Registered Office: Berlin

Managing Directors: Dr. Christine Wörten

Registered at: Amtsgericht Charlottenburg, Berlin | Registration No.: HRB 219 349 B

VAT.-ID: DE 332 314 373

Zusammenfassung

Arepo GmbH wurde von der Zukunft-Umwelt-Gesellschaft gGmbH (ZUG) mit der Mid-term Evaluierung (MTE) des Projekts „Mobilize Net-Zero – Facilitating the global transport transformation“ (MNZ) beauftragt. Diese liefert wichtige Erkenntnisse über die Fortschritte und Herausforderungen der Initiativen im Rahmen der Internationalen Klimaschutzinitiative (IKI). Die zwischen April und Dezember 2025 durchgeführte Evaluierung bewertet das Projekt nach Relevanz, Wirksamkeit, Planung, Steuerung und Kohärenz, transformative Wirkung und Nachhaltigkeit sowie der Anwendung der IKI-Safeguards und IKI-Standardindikatoren auf formative Weise, mit Blick auf mögliche Verbesserungen in der Projektumsetzung in der zweiten Hälfte seiner Laufzeit. Die vorliegende Kurzzusammenfassung erläutert die wichtigsten Ergebnisse, die Bewertungsmethodik und die strategischen Empfehlungen zusammen und bietet einen prägnanten Überblick für die an der Umsetzung und Steuerung beteiligten Akteure, aber auch für die Ministerien sowie die breite Öffentlichkeit.

Projektbeschreibung

Das Projekt adressiert die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, indem es darauf abzielt, dass nationale Regierungen ihre Klimaambitionen mit Unterstützung internationaler Partnerschaften erhöhen. In vielen Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen steigen die verkehrsbedingten Emissionen rapide an, da Städte wachsen, der Motorisierungsgrad zunimmt und Paratransit- sowie informelle Verkehrssysteme Lücken im formellen öffentlichen Verkehr schließen. Ruanda veranschaulicht diesen Trend: Der Verkehrssektor ist für rund 13 % der nationalen Emissionen verantwortlich, wobei der Straßenverkehr den Großteil der sektoralen CO₂-Emissionen verursacht, angetrieben durch eine stark wachsende Motorrad- und Paratransit-Flotte. In Lateinamerika, wo die Stromerzeugung oft vergleichsweise emissionsarm ist, hat sich der Verkehr zu einer der größten Quellen energiebedingter Emissionen entwickelt und ist für rund ein Drittel der regionalen CO₂-Emissionen verantwortlich. MNZ zielt darauf, Partnerschaften aufzubauen und Peer-to-Peer-Austausch sowie Wissensvermittlung zu ermöglichen und gleichzeitig ausgewählte Partnerländer bei der Planung und Umsetzung nachhaltiger, kohlenstoffarmer Mobilitätslösungen zu unterstützen.

Das Projekt läuft von Dezember 2022 bis Dezember 2030, nach einer Verlängerung über das ursprünglich vorgesehene Enddatum 2028 hinaus. Es ist mit 28,87 Mio. € ausgestattet, darunter 4,27 Mio. € vom Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN, ehemals BMWK) und 24,6 Mio. € an externer Kofinanzierung durch die Agence Française de Développement (AFD) und die Entwicklungsbank für Lateinamerika und die Karibik (CAF) über den Green Climate Fund (GCF). MNZ umfasst eine globale Komponente sowie Länderkonzepte in Ostafrika und Lateinamerika. Es verfolgt auf globaler und nationaler Ebene einen Mehrebenen- und Multi-Stakeholder-Ansatz, koordiniert von der GIZ, die für die Gesamtumsetzung und das Finanzmanagement verantwortlich ist. Agora Verkehrswende ist als über GIZ finanzierter Durchführungspartner eingebunden, leistet insbesondere Beiträge zur globalen Wissens- und Politikarbeit unter Output I und berät die Bundesregierung zu internationalen Partnerschaften im Bereich Verkehr und Klima. Das Projekt richtet sich an nationale Regierungen und subnationale Behörden (Ressorts für Verkehr, Infrastruktur, Finanzen, Wirtschaft, Umwelt und Klima sowie Stadtverwaltungen) in den beteiligten Ländern. In Ruanda liegt der Fokus auf der Dekarbonisierung des Paratransits und der Vorbereitung einer großflächigen Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs.

In Lateinamerika unterstützt MNZ zehn Länder (Argentinien, Brasilien, Kolumbien, Costa Rica, die Dominikanische Republik, Mexiko, Peru, Panama, Paraguay und Uruguay), die mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind, wie ein hoher Motorisierungsgrad und dieselbasierter Güterverkehr. Eine zweite zentrale Zielgruppe ist die internationale Verkehrsgemeinschaft: Privatwirtschaft, Finanzinstitutionen, internationale Organisationen, Think Tanks, Wissenschaft sowie andere GIZ-Verkehrsprojekte. Das BMUKN ist dabei ein wichtiger politischer Partner, der strategische und technische Beratung erhält. Frauen gelten als besonders betroffene Nutzerinnen; das Projekt reagiert darauf mit geschlechtersensiblen Verkehrsdaten und -planung. Auf globaler Ebene zielt MNZ darauf ab, eine internationale Community zur klimakompatiblen Transformation des Verkehrs aufzubauen und Transparenz über verkehrsbezogene Zusagen in NDCs und Langfriststrategien zu erhöhen. Dadurch sollen Länder ermutigt werden, ihre Ambitionen anzuheben und stärkere Maßnahmen im Verkehrssektor umzusetzen. Auf Länderebene will MNZ Kofinanzierungen mobilisieren, Institutionen und Planungskapazitäten stärken und konkrete Netto-Null-Verkehrsinvestitionen vorbereiten, insbesondere im Bereich Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs und nachhaltiger Reform des Paratransits.

Es gibt fünf zentrale Outputs: zwei globale Outputs und drei Länderkomponenten. Output I baut ein internationales Netzwerk und eine Peer-Learning-Plattform auf, die sich um die „Transport & Climate Change Week“ (TCCW) und verwandte Veranstaltungen gruppiert, und erarbeitet strategische Analysen und Politikempfehlungen für die Bundesregierung; die Ziele bei Teilnahme und Reichweite wurden bereits übertroffen. Output II entwickelt und betreibt den „NDC Transport Tracker“ weiter; obwohl die Zahl der analysierten Dokumente noch deutlich unter dem Ziel liegt, übertrifft die Nutzung des Dashboards die Erwartungen. Output III ist die Ruanda-Komponente zur Dekarbonisierung des Paratransits; trotz politischer und vergaberechtlicher Verzögerungen wurden zentrale Wissensprodukte erstellt, Workshops organisiert und vorbereitende Finanzmittel mobilisiert, das angestrebte Volumen vorbereiteter Klimainvestitionen wurde jedoch noch nicht erreicht. Output IV und V sind die lateinamerikanischen Flagship-Komponenten, die mit AFD und CAF über den Green Climate Fund (GCF) umgesetzt werden: ein investitionsorientiertes Teilprogramm in sieben Ländern mit Fokus auf nachhaltige Mobilitätsökosysteme und Elektrifizierung sowie ein zweites Teilprogramm in drei Ländern, das mit Schulungen zur Elektromobilität und Peer-Learning gestartet ist. Aufgrund späterer Starttermine und komplexer Kofinanzierungsstrukturen befindet sich die Umsetzung von Output V noch in einer frühen Phase, während Output IV voraussichtlich erst Anfang 2026 beginnt. Mit der Skalierung beider Komponenten werden die Anforderungen an Monitoring und Koordination voraussichtlich zunehmen.

Evaluierungsziele

Das Hauptziel dieser MTE ist es, den Stand der Umsetzung, die Erreichung der Ziele und die Herausforderungen des MNZ Projekts anhand der folgenden Bewertungskriterien zu bewerten: Relevanz, Planung und Steuerung, Kohärenz, Wirksamkeit, transformative Wirkung und Nachhaltigkeit, Angemessenheit der sozialen und ökologischen Safeguards und Einhaltung der IKI-Standardindikatoren. Die Ergebnisse der MTE fließen in die strategische Ausrichtung und operative Anpassungen des Projektes ein. Für die GIZ, das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) und das IKI-Büro bei Zukunft – Umwelt – Gesellschaft gGmbH (ZUG) bietet die Evaluierung eine umfassende Bewertung des bisherigen Projekterfolgs und

gibt Empfehlungen, wie die bei der Projektumsetzung identifizierten Herausforderungen angegangen werden können.

Methodik

Die Evaluierung verwendete einen robusten, theoriegeleiteten Mixed-Methods-Ansatz, um ein umfassendes und differenziertes Verständnis der Projektleistung zu gewährleisten. Dieser Ansatz umfasste eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden, darunter Dokumentenanalyse, Internetrecherche, Beitrags- und Themenanalyse von Interviews sowie ein World Café. Ein zentraler Aspekt der Methodik war die Rekonstruktion der Theory of Change (ToC) des Projekts. Die rekonstruierte ToC liefert eine detailliertere und genauere Darstellung der kausalen Zusammenhänge zwischen den Projektaktivitäten, den Outputs und den Ergebnissen und ermöglicht so eine tiefere Analyse ihrer logischen Kohärenz und Wirksamkeit. Zur Validierung der Ergebnisse wurden Belege aus einer Vielzahl von Quellen gesammelt, darunter interne Projektdokumente, Interviews und Validierungen anhand von allgemeiner Literatur und Internetquellen. Das Evaluierungsteam führte insgesamt 42 Interviews (davon 13 während der Ruanda-Mission) und Fokusgruppendifkussionen mit insgesamt 14 Personen durch: vor, während und nach der Berliner Transport and Climate Change Week (TCCW) im September 2025 mit weltweiten politischen Vertreterinnen und Vertretern, während einer einwöchigen Feldmission mit Stakeholdern in Ruanda sowie Remote-Interviews mit der GIZ, weiteren Konsortialpartnern und politischen Partnern. Diese Interviews lieferten reichhaltige qualitative Daten, die durch quantitative Auswertungen aus Projektdokumenten und Berichten sowie internetbasierte Recherchen zu spezifischen Aspekten ergänzt wurden. Der Evaluierungsprozess war iterativ und umfasste mehrere Runden der Datenerhebung, Triangulation, Analyse und Validierung. Dieser Ansatz stellte sicher, dass die Ergebnisse nicht nur evidenzbasiert waren, sondern auch die komplexen Realitäten widerspiegelten, mit denen die Projekte konfrontiert waren. Die Evaluationsergebnisse aus der Feldmission wurden in einem Debriefing mit dem Ruanda-Projektteam diskutiert, um sicherzustellen, dass Schlussfolgerungen und Empfehlungen auf korrekten Fakten beruhen.

Wichtigste Ergebnisse pro Bewertungskriterium

Relevanz: MNZ ist hoch relevant für die Dekarbonisierungsprioritäten der Partnerregierungen und steht im Einklang mit dem Pariser Abkommen und den verkehrsbezogenen SDGs. Das Projekt adressiert zentrale Hemmnisse wie begrenzten Zugang zu Finanzierung, schwachen politischen Willen, autozentrierte Planung, Datenlücken und fragmentierte Zuständigkeiten durch Peer-Learning, Kapazitätsaufbau und analytische Instrumente. Die Transport & Climate Change Week (TCCW) gilt als besonders nützlich für den Austausch zu Elektrifizierung, öffentlichem Verkehr und Finanzierungsmodellen und fließt in NDC-Updates ein. Der NDC Transport Tracker reagiert auf den Bedarf an Benchmarking und Transparenz, ist jedoch noch wenig bekannt. In Ruanda ist Output III eng an NDC-Prioritäten, saubere städtische Mobilität und die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs gekoppelt. MNZ ist gender-responsive konzipiert, nutzt sein gender-transformatives Potenzial aber noch nicht voll. Relevanzlücken betreffen vor allem die begrenzte Einbindung hochrangiger politischer Entscheidungsträgerinnen und -träger sowie schwache Verknüpfungen zu konkreten Finanzierungs- und Investitionspipelines.

Planung, Steuerung und Kohärenz: Die Planung ist für die globalen Komponenten (Outputs I–II) solide: Reichweiten, Arbeitspakete, Zeitpläne und Risiken sind klar definiert, und die rekonstruierte Theory of Change bildet die Kausalzusammenhänge inzwischen besser ab. Für die umsetzungsorientierten Komponenten (III–V) ist die Planung schwächer: Das Paratransit-Konzept für Output III wurde entwickelt, bevor Ruanda als Partnerland feststand, was zu einem Missverhältnis und einem späteren Shift hin zur Bus-Elektrifizierung führte. Outputs IV und V werden durch komplexe, langsame Kofinanzierungsvereinbarungen mit Entwicklungsbanken begrenzt. Der Ergebnisrahmen ist überwiegend SMART, es fehlen jedoch Jahressollwerte, und einige Indikatoren sind vage. Das Monitoring ist auf Output-Ebene gut organisiert, erfasst Aktivitäten aber nicht systematisch. Die Steuerung ist insgesamt wirksam: zentrale Koordination, vierteljährliche globale Teamtreffen und ein gemeinsames Monitoringsystem stützen wirkungsorientiertes Management. Kooperationsformate verbinden bilaterales und multilaterales Engagement und nutzen die komplementären Rollen von GIZ und Agora; TCCW fungiert als wichtiger Knotenpunkt. Die Anbindung an hochrangige politische Akteurinnen und Akteure und Finanzinstitutionen bleibt jedoch schwächer als nötig.

Effektivität: Die Projektlogik ist weiterhin gültig und erforderte lediglich moderate Anpassungen von Indikatoren und Outputs. Die Output-Performance ist vor allem für Outputs I und II stark (drei TCCWs, zahlreiche Fachformate sowie der etablierte NDC Transport Tracker und die Transport Data Commons Initiative); Output III in Ruanda hat trotz Verzögerung den Großteil der strategischen Vorarbeiten umgesetzt, während Outputs IV und V noch zu früh für eine fundierte Bewertung sind. Outcome-Evidenz ist bislang begrenzt und überwiegend indirekt; der NDC Transport Tracker hat zwar klares Wirkungspotenzial, wird aber noch wenig genutzt. Insgesamt liefert MNZ seine Outputs wirksam und stößt vielversprechende Veränderungsprozesse an, doch messbare Outcome-Veränderungen sind erst in Ansätzen sichtbar.

Transformative Wirkung und Nachhaltigkeit: Der wichtigste transformative Beitrag von MNZ liegt in der Stärkung von Rahmenbedingungen (Governance, Datensysteme, Peer-Learning und internationale Kooperation) statt in direkten, quantifizierbaren Emissionsminderungen. Die TCCW und verwandte Formate fördern regionsübergreifendes Lernen, Peer-Druck und gemeinsame Narrative; Output III unterstützt institutionelles Lernen und Investitionspipelines in Ruanda. Mehrere Faktoren begrenzen jedoch das transformative Potenzial: Hochrangige politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger werden nicht systematisch einbezogen, die Koordination zwischen Klima- und Verkehrsressorts ist schwach, und die Anbindung an konkrete Finanzierungsmechanismen und Geschäftsmodelle bleibt lückenhaft. Gender-Aspekte werden zwar berücksichtigt, aber noch nicht als Hebel für tiefgreifende Veränderungen genutzt. MNZ trägt dazu bei, Strukturen wie Datenpraktiken, Peer-Learning-Routinen, Netzwerke und Verbindungen zwischen deutschen und internationalen Debatten aufzubauen, deren Verstetigung jedoch von weiterer Finanzierung, klarer institutioneller Verankerung und stärkerer politischer Ownership abhängt – insbesondere für den NDC Transport Tracker und wiederkehrende Formate wie die TCCW.

Safeguards: Die Einstufung von MNZ mit einem geringen Risiko (Kategorie C) ist plausibel. Identifizierte Risiken betreffen vor allem Arbeitsbedingungen, Sicherheit vulnerabler Gruppen im öffentlichen Verkehr sowie potenzielle Auswirkungen auf indigene und marginalisierte Gemeinschaften in künftigen Umsetzungsphasen. Die Minderung stützt sich auf die Verfahren von GIZ/Agora und inklusive Konsultationen. Das Reporting ist knapp, aber regelmäßig; bislang wurden keine negativen Umwelt- oder Sozialwirkungen beobachtet.

IKI-Standardindikatoren: Die aktuellen IKI-Standardindikatoren erfassen den Beitrag von MNZ nur teilweise. SI 1 (Minderung) ist auf null gesetzt, da sich die ermöglichende Rolle des Projekts nicht direkt in zurechenbare THG-Reduktionen übersetzen lässt, auch wenn das Minderungspotenzial eindeutig erhöht wird. SI 4 (Kapazität) ist passend; das Projekt hat sein Ziel hinsichtlich der Zahl unterstützter Personen durch Trainings und Veranstaltungen bereits übertroffen. Potenzielle Beiträge zu SI 3 (Anpassung) und SI 5 (mobilisierte Finanzmittel) werden derzeit nicht berichtet, würden aber die Arbeit von MNZ zu resilienten Verkehrssystemen und Investitionsvorbereitung besser widerspiegeln.

Wichtigste Empfehlungen

Die Empfehlungen zielen darauf ab, die strategische Ausrichtung, Umsetzungskapazität und Sichtbarkeit von Mobilize Net Zero zu stärken.

Strategische Ausrichtung und Projektplanung: Output III sollte über Juni 2026 hinaus mit klar definierten Ausstiegsriterien verlängert und durch ein Paratransit-Projekt in einem weiteren ostafrikanischen Land ergänzt werden, um die angestrebten Ergebnisse zu erreichen. Die GIZ sollte weiterhin Mittel des Grünen Klimafonds (GCF) mit einer klaren Skalierungslogik nutzen, flexibel gegenüber IKI-Gelegenheiten bleiben und in eine verstetigte Zusammenarbeit sowie internes Lernen zu GCF-Prozessen investieren. Die Finanzierungsdimension ist zu stärken durch engere Verknüpfungen zu Finanzierungsakteuren und Investitionspipelines sowie durch eine systematischere Bearbeitung rechtlicher und regulatorischer Reformen zur Elektrifizierung. Die Kooperation mit Entwicklungsbanken und Initiativen wie dem City Climate Finance Gap Fund sollte ausgebaut werden.

Koordination, Partnerschaften und Synergien: Das politische Profil der TCCW sollte als hochrangiges Flaggschiff-Event geschärft werden, das regelmäßig Ministerinnen/Minister und hochrangige politische Entscheidungsträgerinnen/-träger über zielgruppengerechte Formate einbindet. In Ruanda sollte die GIZ eine Synergien mit anderen Gebern ausbauen und die Koordination mit Kigali City sowie weiteren Städten (gemeinsam mit MININFRA) für Umsetzung und Problemlösung verstetigen..

Projektaktivitäten, Instrumente und Kapazitätsaufbau: Den NDC Transport Tracker nutzerfreundlicher und stärker umsetzungsorientiert machen (bessere Usability, Praxisbeispiele, Fortschrittsverfolgung) und systematisch mit der Changing-Transport-Website verknüpfen, um die Nutzung zu erhöhen. Der Trainingsbedarf soll durch aufbauende Folgeformate gedeckt und der Wissenstransfer durch institutionalisierte Communities of Practice über TCCW hinaus gesichert werden.

Monitoring, Indikatoren und Transparenz: Das Monitoring sollte durch stärkere Mechanismen zur Nachverfolgung der MNZ-Ergebnisse verbessert werden, einschließlich einer Überarbeitung zentraler Indikatoren (insbesondere 4.2 und 5.1) und einer breiteren Berichterstattung zu relevanten IKI-Standardindikatoren.

Öffentlichkeitsarbeit und Verbreitung: Die Outreach-Arbeit sollte durch eine strukturierte Disseminationsstrategie für MNZ-Produkte und -Aktivitäten gestärkt werden. Implementierungspartner sollten ermutigt werden, technische Berichte auf der GIZ-Website zu veröffentlichen, um Lernerfahrungen zu teilen, Transparenz zu erhöhen und die Mittelmobilisierung für Folgeaktivitäten zu unterstützen.