

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrich Oehme, Dietmar Friedhoff,  
Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/24071 –**

### **Strategie für nachhaltige Mobilität der deutschen Entwicklungszusammen- arbeit – IV (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/22044)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Studium der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/22044 ergibt sich für die Fragesteller ein weitergehendes Informationsbedürfnis.

1. Welche Maßnahmen wurden im Rahmen des Moduls „Nachhaltige Mobilität 2.0“ (Antwort zu den Fragen 5 bis 9 auf Bundestagsdrucksache 19/22044) bereits abgeschlossen (bitte nach Handlungsfeld, Maßnahme, Modulziel, Modulzielindikatoren, Output- und Inputebene und Kosten aufschlüsseln)?

Die in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/22044 (Fragen 5 bis 9) dargestellten laufenden Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Sektorvorhabens Nachhaltige Mobilität 2.0. Es handelt sich um nicht abgeschlossene Vorhaben der bilateralen staatlichen Entwicklungszusammenarbeit.

Informationen über das Sektorvorhaben Nachhaltige Mobilität 2.0 sind öffentlich auf der Internetseite der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH einsehbar (<https://www.giz.de/de/weltweit/82039.html>). Es handelt sich um ein laufendes Vorhaben; insofern wird im Übrigen verwiesen auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/21800.

- a) Welche Maßnahmen befinden sich in Planung (bitte nach Handlungsfeld, Maßnahme, Output, Input und Kosten aufschlüsseln)?
- b) Gedenkt die Bundesregierung, nach Ablauf des Projekts dieses fortzuführen, wenn ja, wie (bitte begründen), und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?

Die Fragen 1a und 1b werden gemeinsam beantwortet.

Planungen stehen unter dem Vorbehalt künftiger Haushaltsaufstellungen. Diesbezügliche Fragen können daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Ergänzend wird verwiesen auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/21800.

2. Welche Antriebssysteme, Transportmittel und Infrastruktur sind nach Auffassung der Bundesregierung als nachhaltig und welche als nicht nachhaltig zu bewerten (bitte begründen und nach Antriebssystemen, Transportmitteln und Art der Infrastruktur differenzieren)?
3. Fördert die Bundesregierung ihrer Auffassung nach nicht nachhaltige Antriebssysteme, Transportmittel und Infrastruktur, wenn sich diese gegenüber einer nachhaltigen Variante besser für einen speziellen Kontext eignen (z. B. Verkehr in ländlichen Gebieten)?

Wenn ja, welche entsprechenden Antriebssysteme, Transportmittel und welche Infrastruktur fördert die Bundesregierung in welchen Kontexten?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die deutsche Entwicklungszusammenarbeit fördert Mobilitätsvorhaben und Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die zur globalen Verkehrswende und zu einer nachhaltigen Mobilität in Partnerländern beitragen. Insbesondere zählen dazu Vorhaben, die zur Erreichung der internationalen Klima- und Entwicklungsziele beitragen.

Bei der Planung und Umsetzung von Vorhaben werden Antriebssysteme, Transportmittel und Infrastruktur bedarfsorientiert, d. h. entsprechend dem jeweiligen lokalen Kontext und im politischen Dialog mit der Partnerregierung bewertet. Diese kontextbezogene Prüfung beinhaltet neben ökologischen auch ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsaspekte. Einzelne Antriebssysteme, Transportmittel und Infrastrukturen werden daher nicht pauschal bewertet, priorisiert oder ausgeschlossen.

4. Welchen eigenen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leistet die Bundesregierung, im Speziellen das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und ihm unterstellte Durchführungsorganisationen, bei ihrer Zusammenarbeit in den Partnerländern (z. B. Entsendung von Personal, Art der verwendeten Transportmittel vor Ort etc.)?

Im Rahmen des Projektes „Klimaneutrales BMZ“ hat sich das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) im Dezember 2019 als erstes Bundesressort klimaneutral gestellt. Dabei folgt es dem Prinzip „Vermeiden. Reduzieren. Kompensieren“. Zu diesem Zweck setzt es einen umfangreichen Maßnahmenkatalog u. a. im Bereich Mobilität um. Verbleibende Emissionen werden über Klimaprojekte nach anspruchsvollen Standards in Entwicklungsländern kompensiert (siehe Bericht „Klimaneutrales

BMZ 2020“: [http://www.bmz.de/de/zentrales\\_downloadarchiv/Ministerium/BMZ\\_Massnahmenliste\\_Klimaneutralitaet\\_2020.pdf](http://www.bmz.de/de/zentrales_downloadarchiv/Ministerium/BMZ_Massnahmenliste_Klimaneutralitaet_2020.pdf)).

Die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH stellt sich im Inland seit dem Berichtsjahr 2013 klimaneutral, für das Gesamtunternehmen inklusive der Auslandsstandorte strebt sie Klimaneutralität ab dem Berichtsjahr 2020 an. In diesem Rahmen gleicht sie u. a. alle verbleibenden Emissionen aus Dienststreifen nach international anerkannten Nachhaltigkeits- und Qualitätsstandards aus.

Die KfW Entwicklungsbank führt im Auftrag der Bundesregierung Vorhaben der finanziellen Zusammenarbeit durch. Die im Rahmen des Reisebetriebs entstehenden Treibhausgasemissionen werden seit 2006 kompensiert.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Risiken der Förderung von Technologien zur Verkehrssteuerung und Überwachung im Rahmen der deutschen Entwicklungszusammenarbeit in Staaten, in denen die Regierung diese Systeme zur politischen Kontrolle und Einschränkung von Freiheitsrechten ihrer Bürger verwendet bzw. verwenden könnte (s. z. B. [https://www.bmz.de/de/mediathek/publikationen/reihen/infobroschuere\\_n\\_flyer/infobroschueren/Materialie285\\_urbane\\_mobilitaet.pdf](https://www.bmz.de/de/mediathek/publikationen/reihen/infobroschuere_n_flyer/infobroschueren/Materialie285_urbane_mobilitaet.pdf), S. 22)?

Europarechtliche Vorgaben verpflichten die Bundesregierung dazu, keine Vorhaben zu fördern, die z. B. zu einer unzulässigen Überwachung von Bürgerinnen und Bürgern führen könnten.

Bei Vorhaben im Bereich Mobilität, die eine Technologie zur Anwendung bringen, die potentiell zu den genannten Zwecken entfremdet werden könnte, wird zudem das „Do-no-harm“-Prinzip angewandt und eine Technologiefolgenabschätzung vorgenommen, die eine menschenrechtswidrige Nutzung bestmöglich ausschließt.

6. Hat die Bundesregierung jemals einen Fördervorschlag eines Partners im Bereich der (nachhaltigen) Mobilität als nicht förderungswürdig abgewiesen?  
Wenn ja, was war der konkrete Grund der Abweisung wegen Förderwürdigkeit (bitte nach Jahr, Partnerstaat und Inhalt des abgewiesenen Fördervorschlags aufschlüsseln)?

Fördervorschläge der Partner erreichen die deutsche Entwicklungszusammenarbeit auf verschiedenen Wegen und werden nicht zentral erfasst. Es kann daher nicht ermittelt werden, welche Vorschläge im Sinne der Fragestellung als nicht förderungswürdig abgewiesen wurden.

7. Welche Strategie als globaler Partner in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Föderativen Republik Brasilien (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
  - a) Welchen Anteil an der gesamten technischen und finanziellen Entwicklungszusammenarbeit mit der Föderativen Republik Brasilien hat nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
  - b) Welche Projekte zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Föderativen Republik Brasilien (bitte nach Projekten, Ober- und Unterzielen, deren Umsetzungsstatus, Projektkosten und ggf. Evaluationsergebnis aufschlüsseln)?

- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Föderativen Republik Brasilien in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
8. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Föderativen Republik Brasilien (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Föderativen Republik Brasilien hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Föderativen Republik Brasilien (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Föderativen Republik Brasilien in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
9. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Volksrepublik China (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Volksrepublik China hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Volksrepublik China (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Volksrepublik China in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
10. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Indien (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Indien hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Republik Indien (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?

- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Republik Indien in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
11. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Indonesien (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Indonesien hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Republik Indonesien (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Republik Indonesien in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
12. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in den Vereinigten Mexikanischen Staaten (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in den Vereinigten Mexikanischen Staaten hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit den Vereinigten Mexikanischen Staaten (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit den Vereinigten Mexikanischen Staaten in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
13. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Peru (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Peru hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Republik Peru (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?

- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Republik Peru in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
14. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Südafrika (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Republik Südafrika hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Republik Südafrika (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Republik Südafrika in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?
15. Welche Ziele und Handlungsfelder in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Infrastruktur verfolgt die Bundesregierung mit der Länderstrategie für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Sozialistischen Republik Vietnam (s. [https://www.bmz.de/de/laender\\_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf](https://www.bmz.de/de/laender_regionen/laenderliste/laenderliste.pdf))?
- a) Welchen Anteil an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit mit und in der Sozialistischen Republik Vietnam hat der Sektor nachhaltige Mobilität und Infrastruktur?
- b) Welche laufenden Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität und Infrastruktur stehen exemplarisch für die Entwicklungszusammenarbeit mit der Sozialistischen Republik Vietnam (bitte nach Programm, Modul, Programmzielen, Modulzielen, Auftragswert, Laufzeit, Eigenanteilen, Förderbereichsschlüssel, Durchführer und Durchführungspartner aufschlüsseln)?
- c) Wenn keine Zusammenarbeit mit der Sozialistischen Republik Vietnam in dem Bereich nachhaltige Mobilität und Infrastruktur besteht, warum sind diese nicht Teil der Strategie als globaler Partner (bitte begründen)?

Die Fragen 7 bis 15c werden gemeinsam beantwortet.

„Infrastruktur“ wird hier aufgrund des Zusammenhangs als Verkehrsinfrastruktur verstanden.

Ziele, Handlungsfelder und exemplarische Maßnahmen sind tabellarisch in der Anlage aufgeführt. Die dort dargelegten Informationen beziehen sich auf das bestehende Portfolio der bilateralen staatlichen Entwicklungszusammenarbeit im Bereich nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. Eine exemplarische Auswahl von Maßnahmen wird hier verstanden und dargelegt als beispielhafte Darstellung, nicht jedoch im Sinne einer qualitativen Bewertung. Eine solche wäre nicht möglich, da es sich um laufende Maßnahmen handelt, die erst nach Abschluss vollumfänglich und aussagekräftig bewertet werden können. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/21800 verwiesen.

Bezüglich des Anteils des Sektors nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur an der gesamten Entwicklungszusammenarbeit wird auf die entsprechenden öffentlichen Entwicklungsleistungen (Official Development Assistance; ODA) verwiesen. Diese sind in der Datenbank der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ([https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CRS1\\_GREQ](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CRS1_GREQ)) veröffentlicht. Der deutsche Beitrag kann durch einen entsprechenden Filter unter „Donor“ dargestellt werden. Öffentliche deutsche Entwicklungsleistungen, deren Hauptziel im Bereich nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur liegt, lassen sich durch Auswahl des Hauptförderbereichs (DAC 5 Code) 210 (Transport und Lagerhaltung) darstellen. Der ODA-Leitfaden mit weiteren Erläuterungen zu den Förderbereichen sowie weitere Informationen sind unter [http://www.bmz.de/de/ministerium/zahlen\\_fakten/oda/hintergrund/index.html](http://www.bmz.de/de/ministerium/zahlen_fakten/oda/hintergrund/index.html) einsehbar. Der Vergleich der gesamten ODA-Leistungen (Hauptförderbereich 1000: Total All Sectors) mit den ODA-Leistungen im Bereich nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (Hauptförderbereich 210 Transport & Storage) ergibt für das jeweilige Partnerland und Jahr (bis einschließlich 2019) den gefragten Anteil. Die Daten für 2020 werden voraussichtlich Ende 2021 vorliegen.

Kooperationspartner leisten angemessene Eigenanteile an einer Maßnahme gemäß Ziffer 28 der Leitlinien für finanzielle und technische Zusammenarbeit ([www.bmz.de/de/mediathek/publikationen/reihen/strategiepapiere/konzept165.pdf](http://www.bmz.de/de/mediathek/publikationen/reihen/strategiepapiere/konzept165.pdf)). Die Anteile können sich im Maßnahmenverlauf verändern, werden nicht zentral erfasst und können daher für laufende Vorhaben nicht ausgewiesen werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/21800 verwiesen.

Über die Berücksichtigung des Bereichs nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur als Bestandteil der bilateralen staatlichen Entwicklungszusammenarbeit wird im politischen Dialog mit der jeweiligen Partnerregierung entschieden.

## Anlage

Land	Ziel	Handlungsfelder	Programm	Programmziel	Beispielmaßnahmen	Modulziel	Auftragswert (TZ) / Außen-darlehen (FZ) (in Mio. EUR)	Laufzeit	Förderbereichs-schlüssel	Durchführungs-organisa-tion	Durchführungspartner
Brasilien	Förderung von energieeffizienten Antriebssystemen	Energiepolitik und Verwaltung	23 - Erneuerbare Energien und Energieeffizienz	Durch eine klimafreundliche und nachhaltige Energiepolitik, die ökologische, ökonomische und soziale Belange berücksichtigt, werden Treibhausgasemissionen bei der Energieerzeugung reduziert und die Effizienz der Energienutzung erhöht.	Energieeffiziente Antriebssysteme (PRO-MOB-e) (Deutsche Klima- und Technologieinitiative (DKTI))	Die Voraussetzungen für eine breitenwirksame Nutzung energieeffizienter Antriebssysteme sind verbessert.	5,0	2017 - 2021	-23110*	GIZ	Ministerium für Wirtschaft in Brasilien

China	Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs und ein Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastungen	Transport und Kommunikation	Entfällt	Entfällt	Nanchang Metro Linien 2 Nanchang Metro Linien 2	Beitrag zur Finanzierung der Metro Nanchang	100,0	2016 - laufend	21081	KfW	VR China / Group	Nanchang Rail Transit
					Lanzhou Metro Linien 2	Beitrag zur Finanzierung der Metro Lanzhou.	200,0	2019 - laufend	21030	KfW	VR China/ Lanzhou Rail Transit Company	
Indien	Stärkere und nachhaltige Nutzung energieeffizienten, integrierten ÖPNV-Systems in ausgewählten Programmsstandorten	Nachhaltiger Stadtverkehr	Nachhaltige Stadtentwicklung in Indien	Nachhaltige, sozial ausgewogene und inklusive Urbanisierung (SDG 11) durch die Verbesserung des städtischen und industriellen Umweltschutzes und der Infrastruktur in urbanen Gebieten, insbesondere hinsichtlich der Umwelt- und Klimaaspekte sowie der Verbesserung der Lebensbedingungen der	Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung - ausgewählten Integrierte Städte Indiens sind verbessert.	Planung und Umsetzung eines nachhaltigen Stadtverkehrs in ausgewählten Städten Indiens	9,0	2017 - 2021	21010	GIZ	Stadtentwicklungsministerium	
					Klimafreundliche Modernisierung des öffentlichen Verkehrs in Tamil Nadu	Stärkere nachhaltige Nutzung eines energieeffizienten, integrierten ÖPNV-Systems in Tamil Nadu	200,0	2019 - laufend	21020	KfW	Abteilung für Transport der Regierung Tamil Nadu	

Entfällt												
							armen Stadtbevölkerung					
Indonesien												
Mexiko	Reduzierung von Treibhausgasen und Luftschadstoffen im Verkehrssektor	Verkehrspolitik und Verwaltung	Entfällt	Entfällt	Umsetzung der nationalen Klimaschutzziele im Verkehrssektor sind durch staatliche und nicht-staatliche Akteure umgesetzt.	Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasen und Luftschadstoffen im Verkehrssektor sind durch staatliche und nicht-staatliche Akteure umgesetzt.		4,00	2019 - 2022	21010	GIZ	Umweltministerium Mexico (SEMARNAT) Ministerium für Kommunikation und Verkehr Mexico (SCT)
Peru	Förderung eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs	Nachhaltiger Stadtverkehr	Entfällt	Entfällt	Städtischer ÖPNV Lima (Metrolinie 2)	Bau der Metrolinie 2		192,27	2016 - laufend	21030	KfW	Finanzministerium
			252 - Nachhaltige Stadtentwicklung in Zeiten des Klimawandels	Die Versorgung der wachsenden städtischen Bevölkerung in Peru mit Gütern und Dienstleistungen (Wasser, Mobilität, Energie und Abwasser-/Abfallentsorgung) erfolgt umwelt- und	Nachhaltige urbane Mobilität in Sekundärstädten	Die Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen städtischen, nachhaltigen, emissionsarmen Transports und Mobilität in mittelgroßen Städten sind verbessert.		5,50	2017 - 2020	21010	GIZ	Ministerium für Verkehr und Kommunikation (MTC)

Südafrika	Beitrag zur Implementierung eines energieeffizienten, nachhaltigen und sicheren Verkehrs in Südafrika und in süd-afrikanischen Städten	Transport	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Finanzierung von Lokomotiven	Erhöhung der Kapazität, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit im Schienenverkehr	200,00	2015 - laufend	21030	KfW	Transnet
		Stadtentwicklung	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Green Programm Nicht Motorisierter Transport	Förderung von NMT-Infrastruktur	10,00	2011 - laufend	41010*	KfW	Ministerium für Umwelt, Forst und Fischerei
Vietnam	Förderung des Wirtschaftswachstums und Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehrssektor	Transport und Kommunikation	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Modernisierung der Betriebszentrale von Vietnam Railways (BLZ)	Verbesserte Disposition, Betriebsplanung und Steuerung von rollendem Material und Personaleinsatz bei der vietnamesischen Bahn.	10,92 Mio.	2006 - laufend	21030	KfW	Verkehrsministerium

\* Das Hauptziel der genannten Maßnahme liegt nicht im Bereich nachhaltige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (Hauptförderbereich 210 Transport und Lagerhaltung). Die aufgeführte Maßnahme leistet gleichwohl einen Beitrag zu dem Bereich und wird daher hier genannt.

