

Indiens Eisenbahnmarkt: Chancen für deutsche Unternehmen



Indiens erster eigenentwickelter Halbhochgeschwindigkeitszug Vande Bharat

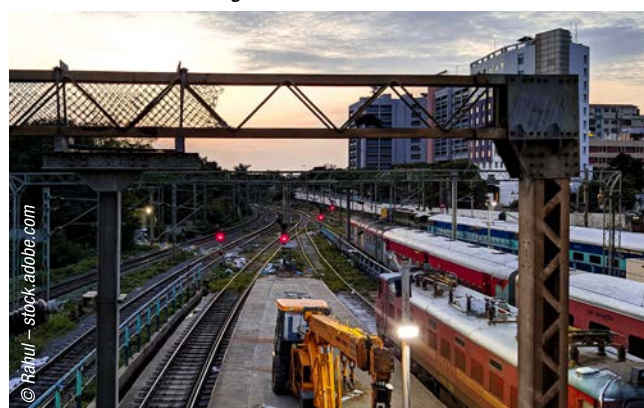
Indien verfügt mit einer Streckenlänge von über 68.000 Kilometern über das viertgrößte Schienennetz der Welt und zählt damit zu den zentralen Pfeilern des nationalen Personen- und Güterverkehrs. Jährlich werden mehr als acht Milliarden Passagiere und rund 1,5 Milliarden Tonnen Fracht befördert – ein eindrucksvoller Beleg für die immense Bedeutung der Eisenbahn in einem Land mit über 1,4 Milliarden Einwohnern. Das Passagieraufkommen hat sich nach den Rückgängen während der Corona-Pandemie rasch erholt und liegt heute wieder nahe am Vorkrisen-niveau. Zudem verfügt Indien über ein Metro-Schienennetz von etwa 810 Kilometern, das in 20 Städten in Betrieb ist und damit das fünftgrößte Metro-Netz der Welt darstellt. Auffällig ist, dass der Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehr, der auch Kurzstrecken und städtischen Transport umfasst, nur bei etwa zehn Prozent liegt; im Frachtbereich beträgt der Marktanteil rund 35 Prozent – gegenüber dem dominanten Straßenverkehr mit etwa 70 Prozent im Personen- und einem Großteil im Güterverkehr. Im Geschäftsjahr 2024/25 erzielte Indian Railways mit 30,6 Milliarden US-Dollar einen Rekordumsatz, was die robuste finanzielle Leistungsfähigkeit unterstreicht.

Struktur und Organisation des Eisenbahnmarktes

Die Organisation des Sektors ist klar staatlich geprägt. Federführend agiert das Ministry of Railways (MoR), das als oberste nationale Behörde strategische Weichenstellungen, den Rechtsrahmen und Großinvestitionen verantwortet. Auf der zweiten Leitungsebene ist das Railway Board angesiedelt, das operative Richtlinien ausarbeitet und als Schaltstelle zur zentralen Regierung in Neu-Delhi (Hauptstadt von Indien) fungiert. Die staatliche

Gesellschaft Indian Railways (IR) betreibt nicht nur das gesamte Netz und die Fahrzeugflotte, sondern zählt mit über 1,2 Millionen Beschäftigten zu den weltweit größten Arbeitgebern. Die Verwaltung ist dezentral in 17 Railway Zones untergliedert, denen wiederum 68 Regionaldivisionen untergeordnet sind. Weitere entscheidende Akteure sind spezialisierte Behörden wie die Central Organisation for Railway Electrification (CORE), die für die Umsetzung von Elektrifizierungsprojekten verantwortlich ist und bereits eine Elektrifizierungsquote von rund 94 Prozent erreicht hat, sowie die Indian Railway Finance Corporation (IRFC), die sich mit der Beschaffung von Finanzmitteln für Ausbau und Betrieb der Indian Railways beschäftigt. Die staatliche Steuerung, ergänzende branchenspezifische Regulatorik sowie strenge Vorgaben beim Import und der Produktion von Schienenfahrzeugtechnik prägen das Marktumfeld maßgeblich.

Bahnhof und Gleisanlagen in Chennai



Reformen und Zukunftsausrichtung

Aktuelle Reformbemühungen der Zentralregierung verfolgen das Ziel, das Schienensystem im Sinne eines nachhaltigen, multimodalen und klimaschonenden Transportnetzes weiterzuentwickeln. Um die große Bevölkerung und die wachsende Wirtschaft zu unterstützen, werden neben Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur auch Hochgeschwindigkeitsprojekte, leistungsstarke Güterverkehrskorridore sowie eine vollständige Elektrifizierung vorangetrieben. All diese Faktoren machen deutlich: Wer sich im indischen Eisenbahnmarkt engagieren möchte, sollte die Komplexität von Struktur, Rechtsrahmen und administrativen Voraussetzungen kennen – eine fundierte Markteintrittsstrategie ist unerlässlich.

Großprojekte als Chancen für deutsche Unternehmen

Die außergewöhnliche Dynamik im indischen Eisenbahnsektor zeigt sich exemplarisch an mehreren Großprojekten, die nicht nur ambitionierte Ziele verfolgen, sondern auch zahlreiche Chancen für technikführende deutsche Unternehmen eröffnen. Im Rahmen der 2019 initiierten National Infrastructure Pipeline (NIP) entfallen bis Ende 2025 Investitionen in Höhe von über 160 Milliarden US-Dollar auf den Bahnsektor, was zwölf Prozent der im Rahmen des NIP geplanten Gesamtinvestitionen entspricht. Projekte im Wert von knapp 20 Milliarden US-Dollar sollen in Kooperation mit dem privaten Sektor umgesetzt werden. Zudem ist der Eisenbahnsektor einer der wenigen Bereiche, in denen 100 Prozent ausländische Direktinvestitionen (FDI) erlaubt sind; Darüber hinaus sieht der Entwurf des nationalen Eisenbahnplans bis 2050 Investitionen in Höhe von ca. 460 Milliarden US-Dollar im Eisenbahnsektor vor. Aktuell befinden sich mehr als 200 Eisenbahnprojekte in ganz Indien im Bau, weitere rund 250 in verschiedenen Umsetzungsphasen. Einige der wichtigsten Projekte sind:

Hochgeschwindigkeitsstrecke Mumbai–Ahmedabad

Dieses Leuchtturmprojekt mit einem Gesamtbudget von rund 12 Milliarden US-Dollar soll bis 2027 die erste Shinkansen-basierte Hochgeschwindigkeitsverbindung Indiens in Betrieb nehmen. Die Strecke wird japanische Hochgeschwindigkeitszüge mit bis zu 320 Kilometern pro Stunde nutzen und soll bis 2031 bis nach Delhi verlängert werden, um die wichtigsten Wirtschafts- und Finanzzentren des Landes effizient zu verbinden. Mit Stand November 2025 ist das Projekt zu etwa 50 Prozent umgesetzt und Probefahrten sind für das kommende Jahr geplant. Für deutsche Unternehmen ergeben sich hier vielfältige Möglichkeiten in den Bereichen Fahrzeugsysteme, Signal- und Sicherungstechnik, Fahrwegkomponenten, Bahnhofsmmodernisierung sowie Elektrifizierung mit Fokus auf Nachhaltigkeit und Energieeffizienz.

North-South Dedicated Freight Corridor (NSDFC)

Ein etwa 2.300 Kilometer langer Güterverkehrskorridor soll entstehen zwischen Delhi und Chennai mit einem Investitionsvolumen von zwölf Milliarden US-Dollar. Das Projekt befindet sich in der Planungsphase, die Detailplanung (DPR) wurde im Juli



Bahnstation in Chennai

2024 eingereicht. Die Umsetzung erfolgt unter Public-Private-Partnership (PPP) mit ausländischen Direktinvestitionen (FDI). Deutsche Unternehmen können Ausschreibungen über die offiziellen Portale der Indian Railways verfolgen. Die Dedicated Freight Corridors (DFC) insgesamt sind ein zentraler Baustein zur Steigerung des Schienenanteils im Güterverkehr, der bis 2030 auf 45 Prozent erhöht werden soll.

Bilaspur-Manali-Leh New Broad Gauge Railway Line Project

Eine strategisch wichtige 476 Kilometer lange Bahnstrecke soll gebaut werden in den nordindischen Bundesstaaten Himachal Pradesh und Jammu und Kashmir mit einem Budget von rund 15 Milliarden US-Dollar. Das Projekt befindet sich in der Genehmigungsphase, Ausschreibungen sind noch nicht veröffentlicht, können aber über das Northern Railways Portal verfolgt werden. Deutsche Firmen mit Expertise in Tunnelbau, Brückenbau und Hochgebirgsbahn können sich hier engagieren.

Hochbahnstation der U-Bahn in Delhi



Ausbau und Modernisierung von Metronetzen

Neben bestehenden Metronetzen sind weitere 26 neue Metro-netze in Planung oder Bau, darunter die zweite Phase der Chennai Metro mit drei Korridoren und 128 Stationen (Investitionsvolumen ca. acht Milliarden US-Dollar). Diese Projekte werden überwiegend als Engineering, Procurement and Construction (EPC)-Projekte umgesetzt und bieten Chancen für Unternehmen mit Know-how in städtischen Bahnsystemen, Fahrgastinformationssystemen und Rollmaterial. Die wachsende Urbanisierung und Bevölkerungszunahme treiben die Nachfrage nach Stadtbahnen und Regionalverbindungen weiter an.

Elektrifizierungs- und Infrastrukturprojekte

Mit über 94 Prozent Streckenelektrifizierung und einem Fokus auf nachhaltige Mobilität werden umfangreiche Investitionen in Elektrifizierung, Gleisverdopplung, Brückenbau und Spurweitenanpassung getätigt. CORE ist hier ein zentraler Akteur. Der aktuelle indische Bundeshaushalt für 2024/25 legt einen Schwerpunkt auf Kapazitätssteigerungen im Personen- und Güterverkehr sowie auf die Verbesserung der Sicherheitssysteme, was zu einem verbesserten Verkehrsfluss, höheren Geschwindigkeiten und besserer Kundenzufriedenheit führen soll. Deutsche Unternehmen können sich in der Lieferung von Elektrolokomotiven, Signaltechnik und Instandhaltung engagieren.

Engagementmöglichkeiten und Zugang zu Ausschreibungen

Für deutsche Unternehmen, die sich im indischen Eisenbahnmarkt engagieren möchten, ist es essentiell, die komplexen Ausschreibungs- und Tenderverfahren zu verstehen und frühzeitig geeignete Zugänge zu finden. Die meisten Großprojekte wer-

den im Rahmen der NIP und des National Rail Plan 2030 ausgeschrieben, wobei ein Großteil der Projekte als EPC-Projekte vergeben wird. Zudem gewinnen Public-Private-Partnerships (PPP) an Bedeutung.

Ausschreibungsunterlagen und Tenderinformationen sind in der Regel über offizielle Plattformen der Indian Railways, des Ministry of Railways sowie der jeweiligen Railway Zones und spezialisierten Behörden wie CORE zugänglich. Darüber hinaus veröffentlichen viele Projekte ihre Ausschreibungen auf nationalen E-Procurement-Portalen, die für registrierte Unternehmen zugänglich sind. Eine frühzeitige Registrierung und kontinuierliche Marktbeobachtung sind daher unerlässlich.

Deutsche Unternehmen profitieren zudem von der Zusammenarbeit mit lokalen Partnern, die nicht nur bei der Navigation durch regulatorische Anforderungen und Lokalisierungspflichten unterstützen, sondern auch den Zugang zu Ausschreibungen erleichtern können. Die Teilnahme an Fachveranstaltungen, Delegationsreisen und Präsentationsveranstaltungen, die von Institutionen, wie bspw. der Deutsch-Indischen Handelskammer, organisiert werden, bietet wertvolle Netzwerkmöglichkeiten und Einblicke in aktuelle Projekte und Ausschreibungen.

Der indische Eisenbahnsektor eröffnet mit seinen umfangreichen Modernisierungs- und Ausbauplänen ein attraktives Umfeld für deutsche Unternehmen mit technologischem Know-how und Innovationskraft. Die Kombination aus staatlich gesteuerten Großprojekten, wachsendem Privatsektor und nachhaltigkeitsorientierten Initiativen schafft vielfältige Chancen in den Bereichen Hochgeschwindigkeit, Güterverkehr, Elektrifizierung, Digitalisierung und Bahnhofsmmodernisierung. Ein erfolgreicher Markteintritt erfordert jedoch ein tiefes Verständnis der komplexen Strukturen, rechtlichen Rahmenbedingungen und Ausschreibungsverfahren sowie eine strategische Partnerschafts- und Finanzierungsplanung. Ab einem Kreditvolumen von rund 40 bis 50 Millionen Euro unterstützt die KfW IPEX-Bank dabei mit maßgeschneiderten Finanzierungslösungen und einem starken internationalen Netzwerk, um deutsche Exporteure im indischen Eisenbahnmarkt zu stärken und langfristig erfolgreich zu machen. ECA-gestützte Finanzierungen (Export Credit Agencies) sind hierbei ein zentrales Instrument.

Markus Krätzer / KfW

DEMU-Personenzug im ländlichen Andhra Pradesh für Kurz- und Mittelstrecken



KONTAKT

Markus Krätzer

Director

Mobility – Structuring

KfW IPEX-Bank GmbH

mobility@kfw.de