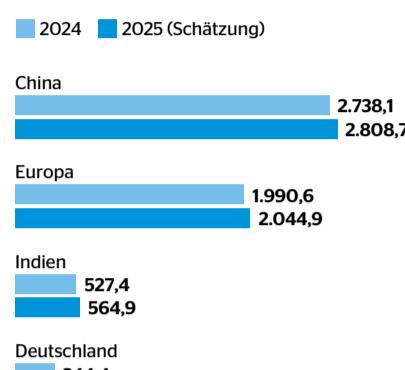


Aufstrebender Markt

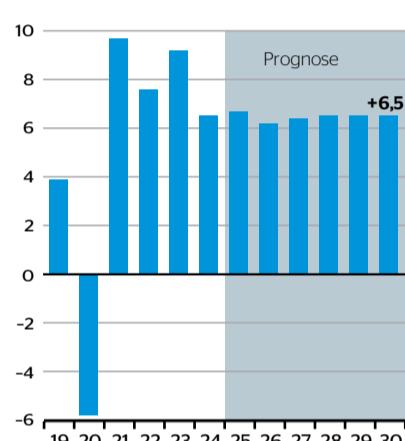
Logistikkosten nach Ländern/Regionen in Mrd. USD



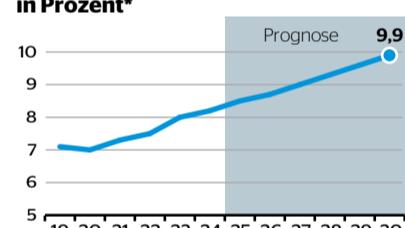
Quelle: Armstrong & Associates / Grafik: DVZ

Stabiles Wachstum

Veränderung des indischen BIPs ggü. dem Vorjahr in Prozent



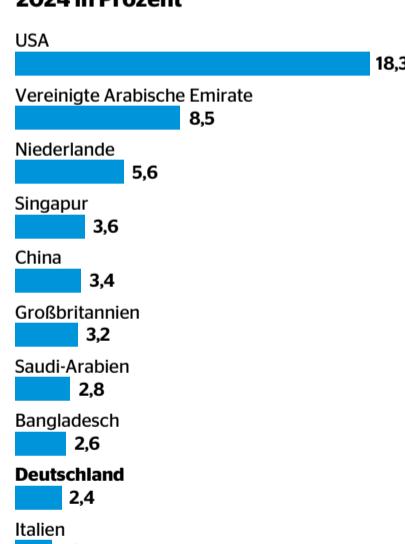
Anteil Indiens am globalen BIP in Prozent*



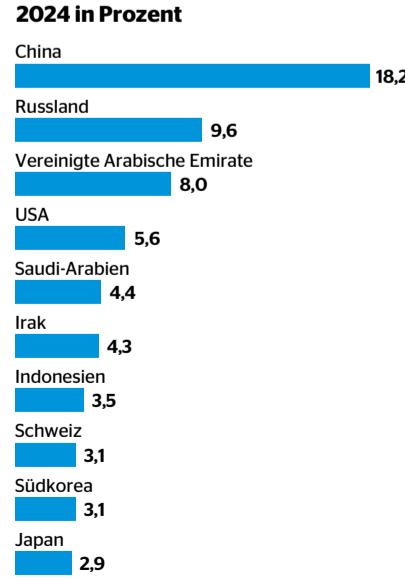
Quelle: IWF / Grafik: DVZ

EU-Indien-Handel ist noch ausbaufähig

Wichtigste Exportländer für Indien 2024 in Prozent



Wichtigste Importländer Indiens 2024 in Prozent



Quelle: UN Comtrade / Grafik: DVZ

Vom Emerging Market zum strategischen Hub

Indien entwickelt sich zum ökonomischen Schwergewicht. Zahlreiche Logistikunternehmen investieren daher kräftig. Das absehbare Freihandelsabkommen zwischen dem Subkontinent und der EU dürfte zusätzlichen Schub bringen.

Von Eli Hamacher

It und für Lufthansa reist Kevin Markette seit fast 26 Jahren um die Welt: Allein der Job führte den gebürtigen Bonner in die USA, nach Ghana, Dubai, Pakistan, Südafrika und zuletzt Kenia. Seit Juli 2025 steuert der Lufthansa-Manager aus Neu-Delhi das Passagiergeschäft in Südostasien. In Indien war er vorher noch nie. Lange überlegen musste Markette trotzdem nicht. Ihn begeistert beispielsweise der Airport im südindischen Bengaluru. „Für mich ist dies der weltbeste Flughafen“, sagt er. Die Infrastruktur, die an den Airports aufgebaut werde, sei Weltklasse. Die neuen Drehkreuze in Noida bei Delhi und in Navi Mumbai könnten noch besser werden.

Mit Wachstumsraten von jährlich rund 7 Prozent liegt Indien unter den großen Wirtschaftsnationen klar vorn, verfügt über eine breite industrielle Basis, ein westlich orientiertes Rechtssystem, wettbewerbsfähige Löhne und eine reformwillige Regierung. Das bevölkerungsreichste Land der Welt punktet zudem mit einem riesigen Absatzmarkt, einer jungen konsumfreudigen Mittelschicht, lockt mit Investitionsanreizen neue Industrieanstaltungen in den noch produktivitätsschwachen Sektor und pumpt Milliarden in die Modernisierung seiner Infrastruktur.

Auch in diesem Jahr sorgt der umtriebige Premierminister Narendra Modi dafür, dass die inzwischen viertgrößte Volkswirtschaft auf der Weltbühne sehr präsent bleibt. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen und EU-Ratspräsident António Costa waren am Montag Modis Gäste bei den Feierlichkeiten anlässlich des Tags der Republik. Es war der Aufgalopp für den Dienstag verkündeten Abschluss der Verhandlungen zum EU-Indien-Freihandelsabkommen. Am 1. Januar hat Indien zudem die BRICS-Präsidentenschaft übernommen und wird Gastgeber des 18. BRICS-Gipfels sein. Als Schwerpunkte für seine Amtszeit plant Indien, die multilateralen Beziehungen zu stärken und die globalen Diskussionen über KI zu gestalten.

Für die Lufthansa zählt das Land, das sich laut der „Times of India“ zum fünftgrößten Luftfahrtmarkt der Welt entwickelt hat, bereits zu den wichtigsten Märkten. Zu den Wachstumstreibern gehören die konsumfreudige Mittelschicht sowie internationale Unternehmen. Letztere haben in ihre Global Capability Center auf dem Subkontinent, also Offshore-Service-Einheiten, Unternehmensfunktionen wie Finanzen, Personalwesen, Buchhaltung, Compliance, Vertriebsunterstützung oder auch Software- und Produktentwicklung ausgelagert. „Jetzt geht es darum, unsere Position zu stärken, indem wir unsere Flugkapazität von Lufthansa und Swiss in den fünf Metropolen Neu-Delhi, Mumbai, Hyderabad, Chennai und Bengaluru weiterhin an die steigende Nachfrage anpassen und somit wachsen können“, sagt Markette.

Zweistufiges Cargo-Wachstum

Neben steigenden Passagierzahlen profitiert die Lufthansa vom Transportboom infolge des anhaltend starken Wirtschaftswachstums. Die Nachfrage nach Luftfrachtkapazitäten aus Indien steigt kontinuierlich mit einer jährlichen Wachstumsrate von 10 bis 15 Prozent. Für Lufthansa Cargo, unter den Top-Ten-Anbietern in der Region, gehören zu den wichtigsten Transportgütern Pharmazeutika, Maschinenbauprodukte, industrielle Vorprodukte, Schmiedeteile, Automobilteile, Smartphones, Bekleidung sowie Obst und Gemüse. „Die Erweiterung der bestehenden Flughäfen in Bengaluru und Hyderabad sowie die Eröffnung der neuen Airports in Noida bei Delhi und Navi Mumbai wird

sich voraussichtlich bereits kurzfristig positiv auf die Region auswirken“, sagt Shankar Iyer, Head of Sales & Handling South Asia bei Lufthansa Cargo.

Um das Potenzial auszuschöpfen, brauchen Logistikmanager allerdings viel Geduld und gute Nerven. Gut beurteilen kann das Jan Nöther, der im August 2025 die Hauptgeschäftsleitung der Indo German Chamber of Commerce (IGCC) übernahm. „Gereizt hat mich vor allem die Dynamik des Landes“, sagt der gebürtige Schwabe, der von 1997 bis 1999 in Mumbai für die Deutsche Bank arbeitete. Seine erste Bilanz: Die seit 2014 amtierende Regierung Modi habe zwar Strukturen rund um die Administration vereinfacht, etwa Anlaufstellen für Investoren geschaffen und die Digitalisierung des Antragwesens forciert, aber die bürokratischen Herausforderungen blieben groß. Zu den Schwächen zählen Experten zudem die oftmals immer noch verbesserungsbedürftige Infrastruktur und die bisweilen langwierige Rechtsdurchsetzung. Risiken birgt auch die erratische US-Zollpolitik.

Die IGCC begrüßt das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Indien. Aber Nöther gibt zu bedenken: „Die Frage ist, ob Zeit vor Qualität geht, im Moment dominiert der Zeitfaktor.“ Ihm zufolge ist es indes wichtig, dass das Abkommen europäischen Unternehmen echte Anreize bietet, damit sie in Indien aktiv werden oder Aktivitäten ausbauen. Um die Vernetzung der deutschen Unternehmen vor Ort zu fördern, will die IGCC künftig mit neuen Industrieausschüssen, etwa in der Logistik, die jeweiligen Branchenvertreter zusammenbringen. „Ziel ist es, Empfehlungen abzugeben, wie die deutsche Industrie einen Beitrag zur Entwicklung des Sektors in Indien liefern kann.“

Wer Anish Jha besuchen will, muss Neu-Delhi verlassen und in die National Capital Region (NCR) fahren, mit rund 46 Millionen Einwohnern einer der größten Ballungsräume der Welt. An schnell wachsenden Standorten wie in Gurugram leuchten hier auf vollverglasten Hochhäusern bekannte Namen wie Kühne + Nagel (KN). Schon seit 1997 ist der Logistikdienstleister in Indien aktiv, aktuell mit 7.800 Beschäftigten. „In den vergangenen Jahren hat sich unser Wachstum deutlich beschleunigt“, sagt der KN-Indien-Geschäftsführer.

Zu den Wachstumstreibern gehört auch der boomende Onlinehandel. Landesweit wird Jha deshalb fünf neue Fulfillment-Zentren mit insgesamt 100.000 Quadratmetern zusätzlicher Fläche errichten. Damit wächst die Gesamtfläche in Indien auf fast 500.000 Quadratmeter, 1 Million Quadratmeter sollen es bis 2030 werden. Im Oktober 2025 wurde ein neues Gateway in Bengaluru eröffnet, das unter anderem Konsolidierung, Zollabwicklung und temperaturgeführte Logistik umfasst. Zudem will das Unternehmen in Tier-2- und Tier-3-Städte expandieren sowie in Automatisierung und Talententwicklung investieren.

„Indien entwickelt sich von einem reinen Emerging Market zu einem strategischen Hub für nationale Distribution wie auch für globale Lieferketten. Besonders in den Bereichen Automotive, Pharma, E-Commerce und industrielle Fertigung steigt die Nachfrage nach durchgängigen, technologiegestützten Logistiklösungen“, beobachtet Jha. Regierungsinitiativen wie Make in India, die National Logistics Policy und multimodale Infrastrukturprogramme würden ein zunehmend effizientes Logistikumfeld schaffen. Zu den Herausforderungen zählt er steigende Betriebskosten, regionale Infrastrukturunterschiede und den kaum zu deckenden Bedarf an digital qualifizierten Arbeitskräften.

Ein weiterer Hoffnungsträger: Dank der jüngsten Reform der indischen Umsatzsteuer GST sind die im internationalen Vergleich hohen Logistikkosten spürbar gesunken. Während die GST für Güter des täglichen Bedarfs bei 5 Prozent bleibt, wurde der Satz auf wesentliche Betriebsmittel

wie Nutzfahrzeuge, Reifen und Ersatzteile im September 2025 von 28 auf 18 Prozent gesenkt. „Das entlastet uns und verbessert die Wettbewerbsfähigkeit. Verbesserte Vorsteuergutschriften erleichtern zudem Investitionen in elektrische und energieeffiziente Fahrzeuge“, unterstreicht Jha.

Für Vivek Arya, Regional CEO bei Rhenus Logistics India, zählt Indien ebenfalls zu den wichtigsten Wachstumsmärkten. „Der Ausbau der lokalen Produktion internationaler Hersteller führt zu einem höheren Bedarf an Just-in-Time-Logistik und an temperaturgeführten Transporten“, betont er. So hätten zum Beispiel die I-Phone-Exporte aus Indien inzwischen die aus China übertroffen. Künftig will die Indien-Tochter ihre End-to-End-Lösungen weiter ausbauen und in Automatisierung, nachhaltige Transporte und moderne Infrastruktur investieren sowie die Kompetenz in 4PL und Automotive-Logistik stärken.

Zudem sieht Arya großes Potenzial für Transporte auf Wasserstraßen des Landes. „Noch wird die Binnenschiffahrt wenig genutzt. Aber das Land verfügt über mehr als 14.500 Kilometer schiffbare Wasserwege, darunter 111 National Waterways.“ Das Frachtaufkommen auf den Wasserwegen sei von 30 Millionen Tonnen im Jahr 2014 auf mehr als 145 Millionen Tonnen im Jahr 2024 gestiegen. Die Maritime India Vision 2030 sieht zudem weitere Ausbauschritte vor. In einem ersten Schritt will Rhenus laut Arya 100 Barge einsetzen, vor allem im Norden, Osten und Nordosten des Landes, später auch in benachbarten Ländern. Um auch bei geringem Wasserstand operieren zu können, wird das Unternehmen eine Kombination aus Schubschiffen und Leichtern nutzen. „Der operative Start ist für das zweite Quartal geplant“, so der Indien-CEO.

Ein integriertes Datensystem

Grund für Optimismus liefert laut Arya auch die Digitalisierung im Logistiksektor. Elektronische Transportdokumente, Mautsysteme und digitale Zollverfahren hätten die Abfertigungszeiten beschleunigt. Die „Unified Logistics Interface Platform“ (ULIP) schaffe einheitliche Logistikschmittstellen, wodurch ein integriertes Datenetz für multimodale Logistik entstehe. Diese Initiative der indischen Regierung zielt darauf ab, verschiedene Regierungs- und private Systeme über Schnittstellen zu verbinden und Warenbewegungen in Echtzeit sichtbar zu machen.

Auch für die Deutsche Bahn, die mit ihrer Tochter DB International Operations die erste Schnellbahn des Landes betreibt, zählt Indien mit seinem großen Nachholbedarf in Sachen Infrastruktur zu den ganz heißen Wetten. „Indien ist ein strategisch wichtiger Markt, in dem wir unser Geschäft weiter ausbauen wollen, dabei behalten wir grundsätzlich auch Chancen im Güterverkehr im Blick“, sagt Niko Warbanoff, Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB E.C.O. Group, zu der das internationale Geschäft der Deutschen Bahn gehört und die in Indien bereits mehr als 2.000 Beschäftigte hat. Bei DB International Operations wiederum planen in Bengaluru rund 400 Ingenieure primär für den deutschen Markt Bahnprojekte wie Brücken und Infrastruktur. Der deutsche Logistiksektor profitiert damit auch hierzulande von Indien. (sr)

MEINUNG SEITE 2





Dicke Luft in der Hauptstadt Delhi:
Der Air Quality Index stuft die Luftverschmutzung schon heute als gefährlich ein. Und der Straßenverkehr wächst weiter rasant.



Der Ausbau lokaler Produktion führt zu Logistikbedarf.

Vivek Arya, Regional CEO
Rhenus Indien



Unser Wachstum hat sich in den vergangenen Jahren deutlich beschleunigt.

Anish Jha, Geschäftsführer
Kühne + Nagel Indien



Oben: Die Transportmittel sind mitunter noch etwas anders als hierzulande. Und auch für die Zuladung gibt es andere Vorgaben als in Deutschland.



Rhenus ist in Indien mit eigenen Lagerstandorten vertreten und erbringt dort auch Mehrwertdienstleistungen.
Oben: Selbst kleinste Beträge können Inder mit einer App bezahlen.

**Nachgefragt
„Es wächst ein Ökosystem für Logistik“**



Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DLSV Bundesverband Spedition und Logistik

Welche Rolle spielt Indien für die deutsche Logistikbranche?

Als Wachstumsmarkt, als politisch berechenbarer Partner und als logistischer Knotenpunkt rückt der indo-pazifische Wirtschaftsraum in den Fokus. Indien wird zum Bestandteil des Risikomixes und der China+Strategie. 79 Prozent der deutschen Unternehmen planen laut einer KPMG-Umfrage, bis 2030 in Indien zu investieren - ausdrücklich als Reaktion auf geopolitische Spannungen und zur Risikostreuung.

Wie rüsten sich deutsche Logistiker konkret?

Sie investieren verstärkt in lokale leistungsfähige Logistiknetzwerke - in Partnerschaften mit lokalen Dienstleistern und auch in eigene Assets. Zoll- und Compliance-Services werden ausgebaut, Logistik-, Lager- und Distributionszentren entstehen. Diese Präsenz schafft die operative Verlässlichkeit, die deutsche Industrie- und Handelskunden für eine erfolgreiche Expansion in Indien benötigen.

Und wie stärkt Indien im Gegenzug seine Infrastruktur?

Der Subkontinent selbst investiert massiv in seine Infrastruktur. Allein im indischen Haushalt 2025/2026 sind hierfür 129 Milliarden US-Dollar vorgesehen. Besonders dynamisch entwickelt sich die maritime Logistik. Mit der Maritime India Vision 2030 plant Delhi Investitionen von knapp 40 Milliarden Dollar für die Modernisierung von Häfen und Umschlagprozessen. Dadurch sollen 2 Millionen Arbeitsplätze geschaffen werden.

Gibt es schon sichtbare Effekte?

Der direkte Containerverkehr zwischen Indien und dem Hamburger Hafen stieg etwa in den ersten drei Quartalen 2025 um 45,5 Prozent - auf 214.000 TEU. Parallel dazu entstehen Pilotprojekte, in denen indische Städte deutsche Logistik- und Lieferkettenmodelle adaptieren. Schritt für Schritt wächst so ein deutsch-indisches Ökosystem für Logistik, getragen von Know-how-Transfer, Datenintegration und gemeinsamen Standards.

Und trotzdem bleibt Indien ein anspruchsvoller Markt, oder?

Die Realität ist heterogener, als es makroökonomische Wachstumszahlen vermuten lassen. Denn neben modernen Hochleistungskorridoren gibt es in vielen Regionen erhebliche infrastrukturelle Engpässe. Zudem ist der Markteintritt kapitalintensiv. Regulatorische Komplexität - insbesondere bei Zoll, Steuern und föderalen Zuständigkeiten - erfordert lokales Know-how und belastbare Partnernetzwerke. (eh/sr)