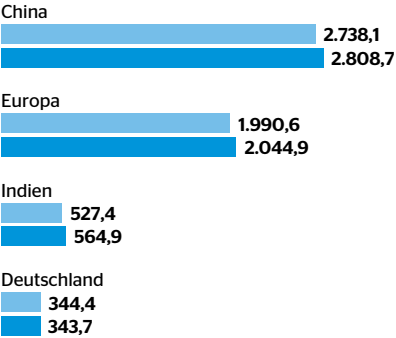


Aufstrebender Markt

Logistikkosten nach Ländern/
Regionen in Mrd. USD

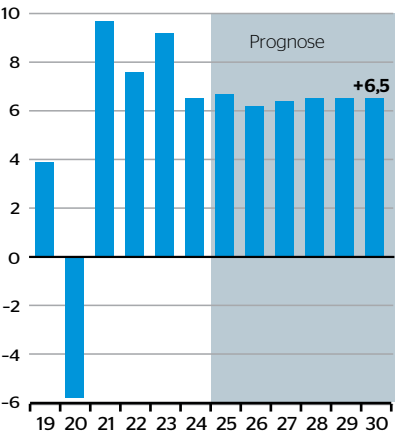
2024 2025 (Schätzung)



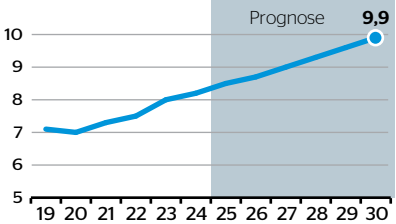
Quelle: Armstrong & Associates / Grafik: DVZ

Stabiles Wachstum

Veränderung des indischen BIPs
ggü. dem Vorjahr in Prozent



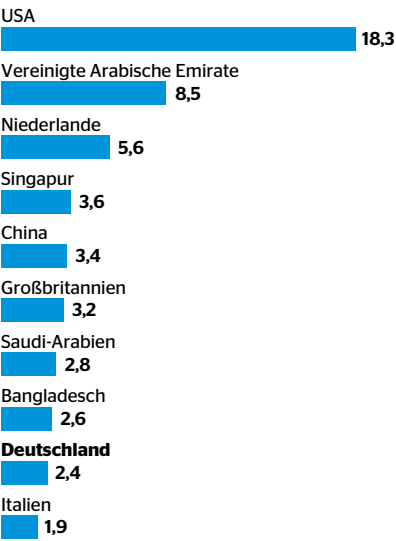
Anteil Indiens am globalen BIP
in Prozent*



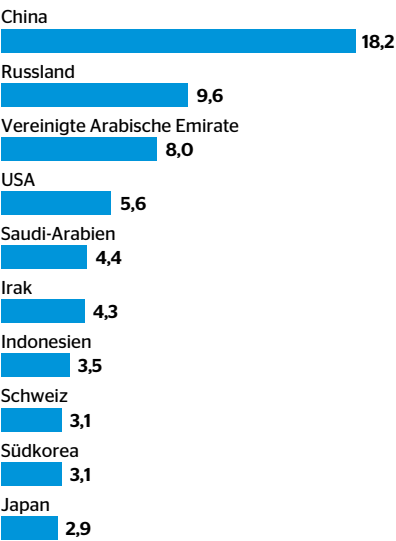
Quelle: IWF / Grafik: DVZ

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

Mit 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 Süd-asien. 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 Wirtschaftsna-tionen klar vorn, verfügt über eine breite industri-elle Basis, ein westlich orientiertes Rechtssystem, wettbewerbsfähige Löhne und eine reformwil-lige Regierung. Das bevölkerungsreichste Land der Welt punktet zudem mit einem riesigen Ab-satzmarkt, einer jungen konsumfreudigen Mit-telschicht, lockt mit Investitionsanreizen neue Industrieansiedlungen in den noch produktivi-tätsschwachen 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-Kommissions-präsidenten Ursula von der Leyen und EU-Rats-präsident António Costa waren am Montag Mo-dis Gäste bei den Feierlichkeiten anlässlich des Tags der Republik. Es war der Aufgalopp für den Dienstag verkündeten Abschluss der Verhand-lungen zum EU-Indien-Freihandelsabkommen. Am 1. Januar hat Indien zudem die BRICS-Prä-sidentschaft übernommen und wird Gastgeber des 18. BRICS-Gipfels sein. Als Schwerpunkte für seine Amtszeit plant Indien, die multilateralen Beziehungen zu stärken und die globalen Diskus-sionen über KI zu gestalten.

Für die Lufthansa zählt das Land, das sich laut der „Times of India“ zum fünftgrößten Luftfahrt-markt 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 Subkonti-nent, also Offshore-Service-Einheiten, Unterneh-mensfunktionen wie Finanzen, Personalwesen, Buchhaltung, Compliance, Vertriebsunterstüt-zung oder auch Software- und Produktentwick-lung ausgelagert. „Jetzt geht es darum, unsere Position zu stärken, indem wir unsere Flugkapa-zität von Lufthansa und Swiss in den fünf Metro-polen Neu-Delhi, Mumbai, Hyderabad, Chennai und Bengaluru weiterhin an die steigende Nach-frage anpassen und somit wachsen können“, sagt Markette.

Zweistelliges Cargo-Wachstum

Neben steigenden Passagierzahlen profitiert die Lufthansa vom Transportboom infolge des an-haltend starken Wirtschaftswachstums. Die Nach-frage 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 Vorproduk-te, Schmiedeteile, Automobilteile, Smartphones, Bekleidung sowie Obst und Gemüse. „Die Erwei-terung 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 Hauptgeschäftsführung der Indo German Chamber of Commerce (IGCC) übernahm. „Gereizt hat mich vor allem die Dy-namik 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 Struk-turen rund um die Administration vereinfacht, etwa Anlaufstellen für Investoren geschaffen und die Digitalisierung des Antragwesens forciert, aber die bürokratischen Herausforderungen blie-ben groß. Zu den Schwächen zählen Experten zudem die oftmals immer noch verbesserungs-bedürftige Infrastruktur und die bisweilen lang-wierige 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 Un-ternehmen vor Ort zu fördern, will die IGCC künf-tig mit neuen Industrieausschüssen, etwa in der Logistik, die jeweiligen Branchenvertreter zusam-menbringen. „Ziel ist es, Empfehlungen abzuge-ben, 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 be-kannte Namen wie Kühne + Nagel (KN). Schon seit 1997 ist der Logistikdienstleister in Indien aktiv, aktuell mit 7.800 Beschäftigten. „In den vergan-gen Jahren hat sich unser Wachstum deutlich be-schleunigt“, sagt der KN-Indien-Geschäftsführer.

Zu den Wachstumstreibern gehört auch der boomende Onlinehandel. Landesweit wird Jha deshalb fünf neue Fulfillment-Zentren mit insge-samt 100.000 Quadratmetern zusätzlicher Flä-che errichten. Damit wächst die Gesamtfläche in Indien auf fast 500.000 Quadratmeter, 1 Million Quadratmeter sollen es bis 2030 werden. Im Ok-tober 2025 wurde ein neues Gateway in Bengaluru eröffnet, das unter anderem Konsolidierung, Zoll-abwicklung und temperaturgeführte Logistik um-fasst. Zudem will das Unternehmen in Tier-2- und Tier-3-Städte expandieren sowie in Automatisie-rung 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 Auto-motive, Pharma, E-Commerce und industrielle Fertigung steigt die Nachfrage nach durchgängi-gen, technologiegestützten Logistiklösungen“, beobachtet Jha. Regierungsinitiativen wie Make in India, die National Logistics Policy und mul-timodale Infrastrukturprogramme würden ein zunehmend effizientes Logistikumfeld schaffen. Zu den Herausforderungen zählt er steigende Be-triebskosten, regionale Infrastrukturunterschie-de und den kaum zu deckenden Bedarf an digital qualifizierten Arbeitskräften.

Ein weiterer Hoffnungsträger: Dank der jünge-sten Reform der indischen Umsatzsteuer GST sind die im internationalen Vergleich hohen Logistik-kosten 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 Sep-tember 2025 von 28 auf 18 Prozent gesenkt. „Das entlastet uns und verbessert die Wettbewerbs-fähigkeit. Verbesserte Vorsteuergutschriften er-leichtern zudem Investitionen in elektrische und energieeffiziente Fahrzeuge“, unterstreicht Jha.

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

Zudem sieht Arya großes Potenzial für Transporte auf den Wasserstraßen des Lan-des. „Noch wird die Binnen-schifffahrt wenig genutzt. Aber das Land verfügt über mehr als 14.500 Kilometer schiffbare Wasserwege, darunter 111 National Waterways.“ Das Frachtauf-kommen auf den Wasserwegen sei von 30 Millionen Tonnen im Jahr 2014 auf mehr als 145 Millio-nen Tonnen im Jahr 2024 gestie-gen. Die Maritime India Vision 2030 sieht zudem weitere Aus-bauschritte vor. In einem ersten Schritt will Rhenus laut Arya 100 Barges einsetzen, vor allem im Norden, Osten und Nord-osten des Landes, später auch in benachbarten Ländern. Um auch bei geringem Wasserstand operieren zu können, wird das Unternehmen eine Kombina-tion aus Schubschiffen und Leichtern nutzen. „Der operati-ve Start ist für das zweite Quar-tal geplant“, so der Indien-CEO.

Ein integriertes Datensystem

Grund für Optimismus liefert laut Arya auch die Digitalisie-rung im Logistiksektor. Elektro-nische Transportdokumente, Mautsysteme und digitale Zollverfahren hätten die Abfertigungszei-ten beschleunigt. Die „Unified Logistics Interface Platform“ (ULIP) schaffe einheitliche Logistik-schnittstellen, wodurch ein integriertes Daten-netz für multimodale Logistik entstehe. Diese Initiative der indischen Regierung zielt darauf ab, verschiedene Regierungs- und private Systeme über Schnittstellen zu verbinden und Warenbe-wegungen in Echtzeit sichtbar zu machen.

Auch für die Deutsche Bahn, die mit ihrer Toch-ter DB International Operations die erste Schnell-bahn 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 grundsätz-lich auch Chancen im Güterverkehr im Blick“, sagt Niko Warbanoff, Vorsitzender der Geschäfts-leitung der DB E.C.O. Group, zu der das internatio-nale 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 pro-fitiert damit auch hierzulande von Indien. (sr)

MEINUNG SEITE 2



Persönliche Ausgabe, Frau Hamacher, Berlin, Kd.Nr.: 90787570, Abo-Nr.: 28135. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.



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



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



**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

Nachgefragt

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



Frank Huster, Hauptgeschäftsführer
des DSLV Bundesverband Spedition
und Logistik

**Welche Rolle spielt Indien für die
deutsche Logistikbranche?**

Als Wachstumsmarkt, als politisch
berechenbarer Partner und als logis-
tischer Knotenpunkt rückt der indo-
pazifische Wirtschaftsraum in den
Fokus. Indien wird zum Bestandteil
des Risikomixes und der China+1-
Strategie. 79 Prozent der deutschen
Unternehmen planen laut einer
KPMG-Umfrage, bis 2030 in Indien
zu investieren - ausdrücklich als
Reaktion auf geopolitische Spannun-
gen 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 As-
sets. Zoll- und Compliance-Services
werden ausgebaut, Logistik-, Lager-
und Distributionszentren entstehen.
Diese Präsenz schafft die operative
Verlässlichkeit, die deutsche Indus-
trie- und Handelskunden für eine
erfolgreiche Expansion in
Indien benötigen.

**Und wie stärkt Indien im Ge-
genzug seine Infrastruktur?**

Der Subkontinent selbst in-
vestiert massiv in seine Infra-
struktur. 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 Umschlagprozes-
sen. Dadurch sollen 2 Millio-
nen 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 Pilotpro-
jekte, in denen indische Städte deu-
tsche Logistik- und Lieferkettenmo-
delle adaptieren. Schritt für Schritt
wächst so ein deutsch-indisches
Ökosystem für Logistik, getragen von
Know-how-Transfer, Datenintegra-
tion und gemeinsamen Standards.

**Und trotzdem bleibt Indien ein
anspruchsvoller Markt, oder?**

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



Rhenus ist in Indien mit eigenen Lager-
standorten vertreten und erbringt dort
auch Mehrwertdienstleistungen.
Oben: Selbst kleinste Beträge können
inder mit einer App bezahlen.

FOTOS: RHENUS (5); ELI HAMACHER (3); KÜHNE+NAGEL (1); DSLV (1)