

Der Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa:

Ein Katalysator für regionale Integration und globalen Wohlstand

Asher Fredman und Joseph Rozen

Juni 2025



Eröffnungsbrief des Misgav Instituts für nationale Sicherheit und der Konrad-Adenauer-Stiftung Israel

Der Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa (India-Middle East-Europe Corridor, IMEC), offiziell auf dem G20-Gipfel im September 2023 ins Leben gerufen, ist eine transformative Initiative mit dem Potenzial, das globale Wirtschaftswachstum zu beschleunigen, die Resilienz Europas zu stärken und die Kooperation im Nahen Osten voranzutreiben. Unterstützt von der EU, Deutschland, Frankreich, Italien, den VAE, Saudi-Arabien, Indien und den Vereinigten Staaten sowie unter Beteiligung von Israel, Jordanien, Griechenland, Zypern und weiteren Ländern, zielt IMEC darauf ab, ein integriertes, multimodales Transportnetz zu schaffen, das Indien mit Europa verbindet. Im Zentrum der Vision von IMEC steht der Bau eines Landbahnnetzes, das die Golfstaaten mit Israel verbindet, ergänzt durch Infrastruktur für digitale Konnektivität, Stromübertragung und grünen Wasserstoff.

Trotz ihres immensen Versprechens wurde die IMEC-Initiative bislang kaum hinsichtlich detaillierter Auswirkungen, Kosten-Nutzen-Analysen und Umsetzungsstrategien untersucht. Diese Studie, ein gemeinsames Projekt des Misgav Instituts für nationale Sicherheit und des Israel-Büros der Konrad-Adenauer-Stiftung, soll diese Lücke schließen und bietet eine fundierte Untersuchung der potenziellen Vorteile, wirtschaftlichen Auswirkungen, logistischen Anforderungen und Umsetzungs Herausforderungen von IMEC. Um das volle Potenzial von IMEC auszuschöpfen, schließt die Studie mit fünfzehn konkreten Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Initiative.

Unsere Forschung zeigt, dass IMEC die Transitzeiten zwischen Indien und Europa um mehr als 50 % verkürzen könnte (eine noch größere Zeitersparnis als bisher angenommen) und die Effizienz des Handels im Nahen Osten dramatisch verbessern würde. Angesichts des rasanten Wachstums des Handelsvolumens zwischen Europa und Indien sowie zwischen den VAE und Israel ist die potenzielle wirtschaftliche Auswirkung von IMEC erheblich. Selbst bei moderaten Nutzungsraten könnten beträchtliche direkte wirtschaftliche Vorteile, Beschäftigungsmöglichkeiten, Infrastrukturinvestitionen und technologische Fortschritte in den beteiligten Ländern entstehen. Darüber hinaus bietet IMEC strategische Vorteile, indem es dem Westen ermöglicht, kritische Lieferketten von Abhängigkeiten gegenüber China, Russland und Iran zu diversifizieren.

Neben den allgemeinen Vorteilen bietet IMEC auch spezifische Vorteile für jedes der beteiligten Länder. Für Israel könnte IMEC ein zentraler Weg zur Förderung der regionalen Integration im Geiste der Abraham-Abkommen sein. Für Deutschland kann IMEC als zentrales Instrument zur Stärkung der zunehmend wichtigen deutsch-indischen Partnerschaft dienen und zahlreiche Chancen für deutsche Exporteure und Unternehmen schaffen, insbesondere angesichts der deutschen Expertise in den

Bereichen Transport, Logistik und Infrastruktur. IMEC würde außerdem Deutschlands Nationale Wasserstoffstrategie unterstützen sowie die außenpolitischen Ziele Deutschlands, Frieden im Nahen Osten zu fördern und Israels Sicherheit zu gewährleisten.

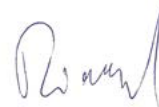
Angesichts des immensen Versprechens von IMEC zur Förderung tieferer regionaler Integration, nachhaltigen Wirtschaftswachstums und erhöhter geopolitischer Resilienz freuen sich das Misgav Institut und die Konrad-Adenauer-Stiftung, diese gemeinsame Studie vorzulegen – im Dienst unseres gemeinsamen Ziels, regionale Zusammenarbeit, Frieden und Wohlstand zu fördern. Wir hoffen, dass diese Studie als grundlegende Referenz und Katalysator für eine proaktive Zusammenarbeit von politischen Entscheidungsträgern und Interessengruppen dient, die sich für die erfolgreiche Umsetzung des visionären Potenzials von IMEC einsetzen.



Asher Fredman

Geschäftsführer

Misgav Institut für nationale Sicherheit



Dr. Michael Rimmel

Leiter

Konrad-Adenauer-Stiftung Israel

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
Einleitung	8
IMEC: Geschichte und Entwicklungen	10
IMEC-Handelskorridor: Zentrale Infrastruktur und Knotenpunkte	13
Zentrale Seehäfen entlang der IMEC-Route	13
Grenzübergänge	14
Überland-Eisenbahnstrecke	14
Erwartete Vorteile von IMEC	16
Offizielle Aussagen zu den erwarteten Vorteilen von IMEC	
für den EU-Indien-Handel	17
Erkenntnisse aus anderen Asien-Europa-Landrouten	17
Transitzeit: IMEC vs. Seeweg	18
Intra-Nahost-Handel	20
Güterarten, die voraussichtlich IMEC nutzen werden	20
Auswirkungen auf das Wachstum des EU-Indien-Handels	23
Auswirkungen des EU-Indien-Handelswachstums auf alle IMEC-Partnerländer	26
Länderspezifische Vorteile von IMEC	28
VAE	28
Saudi-Arabien	29
Jordanien	29
Israel	30
Deutschland	31
IMEC: Geschätzte Kosten	33
IMEC: Finanzierungsquellen	35
Geopolitische Herausforderungen	38
Empfehlungen	40
Über die Autoren	42

Zusammenfassung

- Die Initiative des Wirtschaftskorridors Indien-Naher Osten-Europa (IMEC) hat das Potenzial, den Welthandel zu transformieren, die regionale Zusammenarbeit zu stärken und das internationale Wirtschaftswachstum anzukurbeln.
- Laut dem IMEC-Memorandum of Understanding (MOU) vom September 2023, unterzeichnet von der EU, Deutschland, Frankreich, Italien, den VAE, Saudi-Arabien, Indien und den USA, wird der Korridor „die Effizienz steigern, Kosten senken, die wirtschaftliche Einheit fördern, Arbeitsplätze schaffen und Treibhausgasemissionen reduzieren – was zu einer transformativen Integration von Asien, Europa und dem Nahen Osten führt.“
- IMEC ist als zwei getrennte Korridore geplant – der Ostkorridor verbindet Indien mit dem Arabischen Golf, der Nordkorridor verbindet den Arabischen Golf mit Europa.
- Neben einer See-Schienen-Handelsroute umfasst IMEC auch transregionale Infrastruktur für Strom, grünen Wasserstoff und digitale Konnektivität.
- Trotz des enormen Potenzials gibt es bislang nur wenige detaillierte Studien zu den Komponenten, erwarteten Vorteilen, Kosten und Hindernissen von IMEC. Diese Studie will diese Lücke schließen und konkrete Empfehlungen zur Umsetzung geben.
- Aufbauend auf Vorbildern wie der Hedschasbahn und Israels „Tracks for Regional Peace“-Vorschlag, gewann IMEC nach den Abraham-Abkommen 2020 an Dynamik. Trotz regionaler Spannungen nach dem Terroranschlag der Hamas am 7. Oktober 2023 treiben die IMEC-Partnerländer die Initiative weiter voran.
- Die Bedeutung von IMEC ist durch das Wachstum des EU-Indien-Handels, das Bestreben der EU und der USA, die Abhängigkeit von China zu verringern, und Störungen der Schifffahrt im Roten Meer gestiegen.
- Nach der Rückkehr von Präsident Trump ins Weiße Haus hat IMEC neuen Schwung erhalten.
- Während offizielle Aussagen eine Zeitersparnis von 40 % beim Transit von Indien nach Europa angeben, zeigt diese Studie, dass die erwartete Zeitersparnis sogar über 50 % liegen könnte. Für den Handel zwischen den VAE und Israel sind die potenziellen Zeitersparnisse mit 65–93 % sogar

noch dramatischer.

- Was das erwartete Handelsvolumen unter Nutzung von IMEC angeht, geht diese Studie davon aus, dass der Handel zwischen der EU und Indien im Jahr 2023 ein Volumen von 124 Mrd. Euro erreichte, dass die EU-Importe aus Indien jährlich um 13,2 % zunahmen, während die Exporte um 6,1 % stiegen, und dass etwa 90 % des Handels zwischen der EU und Indien containerisiert sind.
- Die Studie geht außerdem davon aus, dass der Handel zwischen den VAE und Israel seit der Unterzeichnung der Abraham-Abkommen um mehr als 165 % gestiegen ist.
- Selbst wenn nur ein begrenzter Anteil des Europa-Indien- und Nahost-Handels IMEC nutzt, hätte dies erhebliche wirtschaftliche Vorteile für die IMEC-Länder in Bezug auf Einnahmen, Beschäftigung, Infrastruktur und technologische Entwicklung.
- IMEC ermöglicht es der EU, ihre Abhängigkeit von China in Schlüsselbereichen wie Pharma, Elektronik und Textilien zu verringern.
- Europäische Nationen wie Deutschland können ihre Expertise in den Bereichen Verkehr, Logistik und Infrastruktur nutzen, um eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung des Korridors zu spielen.
- Weitere länderspezifische Vorteile: Die VAE und Saudi-Arabien können ihre Rolle als globale Logistikzentren stärken, Jordanien kann sein lang geplantes Eisenbahnprojekt realisieren, Israel seine regionale Integration ausbauen, Indien das Wachstum wichtiger inländischer Industrien beschleunigen und der Westen Initiativen wie BRI und INTSC, die von China, Iran und Russland dominiert werden, entgegenwirken.
- Da Seetransport in der Regel günstiger bleibt als Überlandfracht, untersucht diese Studie, welche Warenarten, wie beispielsweise zeitkritische und hochwertige Artikel sowie solche mit hohen Lagerkosten, wahrscheinlich IMEC nutzen würden.
- Die Studie kartiert auch geplante Eisenbahnstrecken, wichtige Häfen und Grenzübergänge, um festzustellen, wo die erforderliche Güterverkehrsinfrastruktur derzeit vorhanden ist und wo sie fehlt.
- Es werden potenzielle Finanzierungsquellen für IMEC und geschätzte Kosten analysiert.

- Die Studie schließt mit fünfzehn Empfehlungen für eine effiziente und beschleunigte Umsetzung von IMEC.
- Dazu gehören ein IMEC-Leiterforum 2025, die Einrichtung eines IMEC-Sekretariats und vier Arbeitsgruppen in den Bereichen Infrastruktur, Finanzierung, Sicherheit und Regulierung.
- Die USA und die EU sollten IMEC als Schwerpunktinitiative in den Rahmenwerken Partnership for Global Infrastructure and Investment und Global Gateway einstufen und vielfältige öffentlich-private Partnerschaften fördern.
- Chinas Einfluss an wichtigen Knotenpunkten entlang des Korridors sollte begrenzt werden.
- Die Länder entlang der IMEC-Route sollten ihre Zusammenarbeit verstärken, um die Integration von Zoll und Standards, einen gemeinsamen Rechtsrahmen, die Implementierung erstklassiger Handelstechnologien sowie robuste Protokolle für physische und Cybersicherheit sicherzustellen.
- Diese Zusammenarbeit im Bereich des Landhandels kann dann genutzt werden, um auch die IMEC-bezogene Energie-, Strom- und digitale Konnektivität voranzutreiben.

Einleitung

Die Förderung regionaler Zusammenarbeit und Integration ist entscheidend für eine friedliche, wohlhabende und nachhaltige Zukunft des Nahen Ostens. Gleichzeitig hat eine verstärkte regionale Integration positive Auswirkungen weit über den Nahen Osten hinaus: Sie stärkt globale Lieferketten, beschleunigt das Wirtschaftswachstum vom Westen bis zum Indopazifik, hilft, regionale Konflikte zu entschärfen, und wirkt destabilisierenden Akteuren im Nahen Osten entgegen.

Ein zentrales Element der regionalen Integration im Nahen Osten ist der Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa (IMEC), der auf dem G20-Gipfel im September 2023 in Neu-Delhi offiziell gestartet wurde. Die IMEC Initiative sieht die Erschaffung eines intermodalen Handelskorridors vor, der Indien über die VAE, Saudi-Arabien, Jordanien und Israel mit Europa verbindet (möglicherweise werden weitere Länder einbezogen). Neben der Erschaffung einer Überland-Güterzugstrecke vom Golf-Kooperationsrat nach Israel umfasst IMEC auch regionale Strom- und digitale Konnektivität sowie eine Pipeline für den Export von grünem Wasserstoff.

Laut dem IMEC-Memorandum of Understanding (MOU) vom September 2023, unterzeichnet von der EU, Deutschland, Frankreich, Italien, Saudi-Arabien, den VAE, Indien und den USA, wird der Korridor „regionale Lieferketten sichern, den Zugang zum Handel verbessern, die Handelsabwicklung erleichtern und verstärkt auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte achten“.¹ Die Unterzeichner erwarten, dass IMEC „Effizienz steigert, Kosten senkt, wirtschaftliche Einheit fördert, Arbeitsplätze schafft und Treibhausgasemissionen reduziert – was zu einer transformativen Integration von Asien, Europa und dem Nahen Osten führt.“²

Der Terroranschlag der Hamas am 7. Oktober 2023 und der daraus folgende Mehrfrontenkrieg, einschließlich wiederholter Angriffe der Huthi auf die Schifffahrt im Roten Meer, unterstrichen die Bedeutung von IMEC für regionale Stabilität und globale Resilienz. Angesichts der geopolitischen Spannungen infolge des Krieges nach dem 7. Oktober ist es in der Tat wahrscheinlich, dass die Ausweitung der multilateralen regionalen Zusammenarbeit unter Beteiligung externer Partner wie der EU, der USA und Indiens zu einem immer wichtigeren Weg für die Förderung der Normalisierung im Sinne der Abraham-Abkommen werden wird.

¹ Das Weiße Haus. “Memorandum of Understanding on the Principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor.” Archive des Weißen Hauses, September 9, 2023. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

² a.a.O..

Trotz des internationalen Interesses an IMEC und seines transformativen Potenzials gibt es überraschend wenige veröffentlichte eingehende Studien, die sich mit den Details und Besonderheiten der vorgeschlagenen Initiative befassen. Beispielsweise gibt es relativ wenige veröffentlichte Arbeiten, die die verschiedenen Abschnitte und Infrastrukturdefizite entlang des vorgeschlagenen Landfrachtkorridors, die konkreten Herausforderungen, die zur Operationalisierung der Handelsroute bewältigt werden müssen, die erwarteten Vorteile und Anreize für jeden der Beteiligten sowie Gegenargumente hinsichtlich des erwarteten Nutzens analysieren. Solche Untersuchungen sind notwendig, um die großartige Vision von IMEC in globale Akzeptanz, Investitionen und koordinierte Maßnahmen umzusetzen.

Diese Studie will dazu beitragen, diese Lücke zu schließen. Sie untersucht kurz die Geschichte und Entwicklung der IMEC Initiatives, hebt notwendige Schritte zur Umsetzung hervor, analysiert erwartete Vorteile und spezifische Herausforderungen und schließt mit Empfehlungen zur weiteren Entwicklung und Maximierung des Nutzens von IMEC. Der Schwerpunkt liegt auf der Überland-Handelsroute, nicht auf den digitalen oder energietechnischen Komponenten. Die Studie argumentiert, dass mit den richtigen Strategien, Investitionen und Koordination die IMEC-Vision von Integration, Kooperation und gemeinsamem Wohlstand Realität werden kann – zum Vorteil des Nahen Ostens und der ganzen Welt.

IMEC: Geschichte und Entwicklungen

Die erste regionale Eisenbahnstrecke im Nahen Osten war die Hedschasbahn, die zwischen 1900 und 1908 unter dem Osmanischen Reich gebaut wurde. Die Hedschasbahn war eine Schmalspurbahn, die sich über mehr als 1.300 Kilometer erstreckte und Damaskus mit Medina verbinden sollte. Es gab auch eine Zweigstrecke nach Haifa an der Mittelmeerküste. Die Hedschasbahn wurde im Ersten Weltkrieg stark beschädigt und geriet in der Nachkriegszeit weitgehend in Vergessenheit, obwohl Abschnitte, insbesondere in Jordanien, wiederhergestellt wurden.

2017–2018 schlugen der israelische Premierminister Benjamin Netanjahu und der damalige Verkehrsminister Israel Katz die Initiative „Tracks for Regional Peace“ (Wege zum regionalen Frieden) vor, die teilweise von der Hedschasbahn inspiriert war. Ziel war es, Israels Hafen Haifa per Eisenbahn mit den Häfen von Saudi-Arabien, den VAE und Bahrain zu verbinden. Öffentliche Kostenschätzungen wurden nicht veröffentlicht, aber die israelische Regierung erwartete, dass die Eisenbahnstrecke innerhalb von zehn Jahren profitabel wäre³ und dass das potenzielle Handelsvolumen auf der Überlandroute bis 2030 auf 250 Mrd. US-Dollar steigen könnte.⁴ Israel verfolgte diese Initiative im Austausch mit mehreren Ländern, darunter die USA, Indien und Oman. Die historischen Abraham-Abkommen, die ihm Jahr 2020 unterzeichnet wurden, und die I2U2-Gruppe (Israel, Indien, USA, VAE) ab 2022 machten die Realisierung eines solchen Projekts realistischer.

Am 9. September 2023 unterzeichneten die EU, Deutschland, Frankreich, Italien, Saudi-Arabien, die VAE, Indien und die USA – eine Gruppe von Ländern, die zusammen etwa 48 % des weltweiten BIP darstellen – das IMEC-Memorandum in Neu-Delhi. Die relativ kurze Absichtserklärung sieht vor:

„IMEC wird aus zwei separaten Korridoren bestehen, dem Ostkorridor, der Indien mit dem Arabischen Golf verbindet, und dem Nordkorridor, der den Arabischen Golf mit Europa verbindet. Es wird eine Eisenbahnstrecke umfassen, die nach Fertigstellung ein zuverlässiges und kosteneffektives grenzüberschreitendes Schiff-zu-Eisenbahn-Transitnetz bietet, das bestehende See- und Straßenrouten ergänzt – so dass Waren und Dienstleistungen von, nach und zwischen Indien, den VAE, Saudi-Arabien, Jordanien, Israel und Europa transportiert werden können.“⁵

³ “Tracks for Regional Peace – Regional Landbridge and Hub Initiative.” YouTube, Israeli Foreign Ministry, 5. August 2019.
<https://www.youtube.com/watch?v=JTVyBDX8nAM>

⁴ a.a.O..

⁵ “MoU on the Principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor.” Archive des Weißen Hauses.

Wie bereits erwähnt, sieht das MOU außerdem den Ausbau der Strom- und digitalen Konnektivität zwischen den Teilnehmerländern sowie eine Pipeline für grünen Wasserstoff vor. Obwohl Details fehlen, erklärt das MAO, dass „die Teilnehmer innerhalb von sechzig Tagen einen Aktionsplan mit relevanten Zeitplänen entwickeln und verabschieden wollen.“⁶

Doch nur 28 Tage nach der Unterzeichnung des MOU startete die Hamas ihren Großangriff auf Israel und löste einen regionalen Mehrfrontenkrieg aus. Trotzdem ging die Arbeit an IMEC weiter. Im Februar 2024 ernannte Frankreichs Präsident Macron Gérard Mestrallet, den früheren Vorsitzenden von Engie, zum Sondergesandten für IMEC. Im selben Monat unterzeichneten die Regierungschefs von Indien und den VAE ein Rahmenabkommen zur Zusammenarbeit und Umsetzung von IMEC,⁷ gefolgt von zahlreichen Gesprächen auf Regierungs- und Unternehmensebene.⁸ Der griechische Premierminister Kyriakos Mitsotakis erklärte in diesem Monat, „der Krieg in Gaza und die Unruhen im Nahen Osten sind zweifellos destabilisierend, aber sie untergraben nicht die starke Logik hinter IMEC. Sie sollten auch nicht unseren Willen schwächen, an der Realisierung zu arbeiten.“⁹

Im September 2024 unterzeichneten Indien und die VAE ein Abkommen zur Einrichtung eines virtuellen Handelskorridors zur Förderung von IMEC. Dazu gehört die Implementierung einer Master Application for International Trade and Regulatory Interface (Zentrale Anwendung für internationalen Handel und regulatorische Schnittstellen, MAITRI), die indische und VAE-Handels- und Betriebsportale integriert. MAITRI soll den Handel zwischen Indien und den VAE durch Effizienzsteigerung, Nutzung von Technologien, Erleichterung der Regulierung und Verbesserung der Abläufe und Transparenz optimieren.¹⁰

⁶ a.a.O..

⁷ Press Information Bureau. “Cabinet Approves Memorandum of Understanding between India and the UAE on Cooperation in the Field of Industries and Advanced Technologies.” Government of India, 15. Februar 2024.

⁸ Beispielsweise ein Treffen im Mai 2024 zwischen Regierungs- und Privatsektor-Vertretern (Siehe „Indian Delegation Holds Talks with Key Entities in UAE on IMEEC.“ The Hindu, Mai 2024 <https://www.thehindu.com/news/international/indian-delegation-holds-talks-with-key-entities-in-uae-on-imeec/article68189701.ece>, sowie ein Treffen auf Außenministerebene im Dezember 2024 („India, UAE Discuss IMEEC; Resolve to Expand Energy, Trade Ties.“ The Economic Times, Dezember 2024 <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-uae-discuss-imeec-resolve-to-expand-energy-tradeties/articleshow/116295662.cms>

⁹ The Hindu. „India, Greece Agree to Expand Cooperation in Diverse Areas.“ The Hindu, <https://www.thehindu.com/news/national/india-greece-agree-to-expand-cooperation-in-diverse-areas/article67870320.ece>

¹⁰ Dipanjan Roy Chaudhury, “India-UAE IMEEC Gets a Leg-up during Abu Dhabi Crown Prince Visit,” The Economic Times, 29. Februar 2024. <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-uae-imeec-gets-a-leg-up-during-abu-dhabi-crown-prince-visit/articleshow/113268215.cms>

IMEC erhielt nach der Rückkehr von US-Präsident Trump ins Weiße Haus im Januar 2025 neue Aufmerksamkeit. Im Februar 2025 trafen sich Trump und der indische Premierminister Narendra Modi in Washington und veröffentlichten eine Stellungnahme, in der „die Bedeutung von Investitionen in kritische Infrastruktur und Wirtschaftskorridore zur Förderung von Frieden und Sicherheit in der Region“ erklärt wird, und kündigten an, „dass die Partner des Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa und der I2U2-Gruppe innerhalb der nächsten sechs Monate zusammenkommen werden, um in 2025 neue Initiativen zu verkünden.“¹¹

Trump erklärte bei einer Pressekonferenz mit Modi: „Wir haben vereinbart, gemeinsam daran zu arbeiten, eine der größten Handelsrouten der Geschichte aufzubauen. Sie wird von Indien über Israel nach Italien und weiter in die USA führen und unsere Partner, Straßen, Eisenbahnen und Unterseekabel verbinden.“¹²



Trump-Modi-Treffen in New-Delhi
Bildnachweis: YashSD, Shutterstock

¹¹ Das Weiße Haus. "United States-India Joint Leaders' Statement (Gemeinsame Erklärung Trump-Modi)." The White House, Februar 2025. <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/2025/02/united-states-india-joint-leaders-statement/>

¹² The Times of India. "PM Modi Is a Much Tougher Negotiator Than Me, Not Even a Contest, Says Trump." (Premierminister Modi ist ein viel härterer Verhandlungspartner als ich, da gibt es keinen Vergleich, sagt Trump.) The Times of India, oh. Datum. <https://timesofindia.indiatimes.com/india/pm-modi-is-a-much-tougher-negotiator-than-me-not-even-a-contest-says-trump/articleshow/118230276.cms>

IMEC-Handelskorridor: Zentrale Infrastruktur und Knotenpunkte

Um IMEC konkret voranzubringen, ist es notwendig, die wichtigsten Komponenten des vorgeschlagenen Landkorridors aus Sicht der Transport- und Logistikinfrastruktur zu kartieren. Einige Komponenten des Korridors existieren bereits und können in das geplante regionale Netzwerk integriert werden, andere müssen ausgebaut oder erweitert werden, und wieder andere existieren noch nicht und müssen als neue Projekte errichtet werden. Der folgende Abschnitt der vorliegenden Studie wird diese Komponenten bewerten und die wichtigsten Seehäfen und Grenzübergänge vorstellen, die wahrscheinlich die zentralen Knotenpunkte der Route bilden werden. Anschließend wird die Studie die vorgeschlagene Güterbahnstrecke untersuchen und dabei die bereits gebauten Abschnitte, die in das IMEC integriert werden könnten (ggf. mit Anpassungen oder Erweiterungen), sowie die fehlenden Abschnitte kartografisch darstellen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Strecke, die wahrscheinlich das Rückgrat des IMEC bilden wird und von Indien über die Vereinigten Arabischen Emirate, Saudi-Arabien, Jordanien und Israel nach Europa führt. Es ist jedoch zu beachten, dass es durchaus möglich ist, dass das IMEC auch Abzweigungen zu weiteren Ländern der Region wie Kuwait, Katar, Bahrain, Oman und möglicherweise in Zukunft auch Irak, Libanon und Syrien umfassen wird.

Zentrale Seehäfen entlang der IMEC-Route

Die folgenden Häfen sind wichtige Seehäfen entlang der IMEC-Route.

Indien	VAE	Saudi-Arabien	Israel	Europa ¹³
Mundra (Gujarat)	Fudschaira	Dammam (King Abdul Aziz)	Haifa	Piräus (Griechenland)
Kandla (Gujarat)	Dschabal Ali (Dubai)			Messina (Italien)
Jawaharlal Nehru Port Trust (Navi Mumbai)	Khalifa (Abu Dhabi)			Triest (Italien)

¹³ Es gibt einen gewissen Wettbewerb zwischen europäischen Häfen um den primären Endpunkt von IMEC, sie sind jedoch nicht gegenseitig ausschließend. Tatsächlich wird IMEC davon profitieren, dass mehrere europäische Häfen als wichtige Zielorte dienen.

				Marseille (Frankreich)
--	--	--	--	------------------------

Grenzübergänge

Ein entscheidendes Element von IMEC werden die Grenzübergänge zwischen den Ländern des Nahost-Abschnitts der Route sein. Der Erfolg als attraktive Alternative zu traditionellen Seewegen hängt maßgeblich von effizienten und schnellen bürokratischen, regulatorischen, logistischen und sicherheitsbezogenen Verfahren an diesen Übergängen ab. Bestehende Übergänge müssen ausgebaut werden, um die notwendige Infrastruktur und Kapazität sicherzustellen. Zwar können auch weitere Grenzübergänge genutzt werden, doch sind die folgenden Grenzübergänge wahrscheinlich die Hauptverkehrswege für den Landhandel von IMEC.

Abschnitt	VAE–Saudi-Arabien	Saudi-Arabien–Jordanien	Jordanien–Israel	Jordanien–Palästinensische Autonomie–Israel
Grenzübergang	Al Ghuwaifat – Al Batha	Al Haditha – Al Umari	Sheikh Hussein – Jordanfluss	King Hussein – Allenby Brücke

Überland-Eisenbahnstrecke

Das Rückgrat von IMEC wird die Eisenbahnstrecke zwischen den VAE und Israel sein. Einige Abschnitte bestehen bereits und können in IMEC integriert werden, andere müssen noch gebaut werden. Das Schließen der Lücken erfordert komplexe Planung und erhebliche Investitionen. Die folgende Tabelle enthält Einzelheiten zum Status der verschiedenen Abschnitte der vorgeschlagenen Strecke.

Abschnitt	Status	Beschreibung	Länge
VAE	gebaut	Die Etihad Eisenbahn verbindet die wichtigsten Häfen und Industriezentren der VAE, von Fudschaira bis nach Abu Dhabi und dem Grenzübergang Al Ghuwaifat (VAE–Saudi-Arabien)	~1.200 km
VAE–Saudi-Arabien	nicht gebaut	Der Bau einer Eisenbahnlinie vom Grenzübergang Al Ghuwaifat–Al Batha zum saudischen Ostbahnnetz bei Haradh oder Dammam ist nötig.	Nach Haradh: ~290 km Nach Dammam: ~350 km
Saudi-Arabien	gebaut	Die Saudi East Cargo Eisenbahn verbindet Dammam und Haradh mit Riad. Die Saudi Nordbahn verläuft von Riad nach Qurayyat,	Haradh–Riad–Qurayyat: ~1.649 km Dammam–Riad–

		ca. 30 km von dem Al-Haditha Grenzübergang zwischen Saudi-Arabien und Jordanien entfernt. (Alternativ könnte die Zugstrecke von Dammam nach Ras Al-Khair und dann direkt nach Al Qurayyat führen, ohne Riad zu passieren.) Es ist zu beachten, dass Teile der Strecke derzeit für Personenzüge genutzt werden und für den Güterverkehr möglicherweise angepasst werden müssen.	Qurayyat: ~1.749 km Dammam–Ras Al-Khair–Al Qurayyat: ~1.715 km
Saudi-Arabien: Qurayyat bis zum Grenzübergang Al Hadith–Al Umari (Saudi Arabien-Jordanien)	nicht gebaut		~30 km
Jordanien	nicht gebaut	Derzeit verfügt Jordanien nicht über ein Normalspurnetz (1.435 mm). Das einzige im Land betriebene Netz basiert auf den Überresten der Hedschasbahn (1.050 mm). Seit mindestens 2009 prüft Jordanien Pläne für ein nationales Normalspurnetz, ¹⁴ doch bislang wurden nur relativ geringe Fortschritte beim Bau erzielt.	~190–220 km je nach Route.
Israel: Sheikh Hussein–Jordanfluss (Grenze Jordanien–Israel) bis Beit Sche'an	nicht gebaut		~15 km
Israel	gebaut	Von Beit Sche'an bis zum Hafen von Haifa	~ 60 km

Zu den Eisenbahnverbindungen zu anderen GCC-Staaten: Die Oman-VAE Hafeet Eisenbahn (ursprünglich das VAE-Oman Eisenbahnnetzwerk) befindet sich im fortgeschrittensten Baustadium. Die Hafeet Eisenbahn soll Abu Dhabi mit dem Hafen Sohar im Oman verbinden und ist der erste Abschnitt der geplanten inner-GCC-Golf-Eisenbahn. Die 303 km lange Eisenbahnstrecke, geschätzt auf 3 Mrd. US-Dollar, soll Züge mit bis zu 15.000 Tonnen Fracht ermöglichen. Bauverträge im Wert von 1,5 Mrd. US-Dollar wurden im April 2024 unterzeichnet, die Vorarbeiten begannen im Mai 2024. Die Eisenbahn

¹⁴ Wilkinson, Joanne. „BNP Paribas Leads Advisory Team on \$6.4bn Jordanian Rail Link“. MEED (Middle East Economic Digest), 27. Juli 2010. <https://www.meed.com/bnp-paribas-leads-advisory-team-on-6-4bnjordanian-rail-link/>

wird Branchen wie Bergbau, Stahl, Landwirtschaft, Einzelhandel, E-Commerce und Petrochemie zugutekommen und Oman an das geplante IMEC-Netz anschließen.

Erwartete Vorteile von IMEC

Wenn IMEC effizient umgesetzt wird, verspricht der Korridor eine Vielzahl von Vorteilen für unterschiedlichste Akteure. Er kann als transformativer Wirtschaftsmotor dienen, globale Lieferketten optimieren, regionale Resilienz stärken, den gegenseitigen Handel zwischen komplementären Wirtschaftszentren erhöhen sowie Beschäftigung, lokale Unternehmensentwicklung und Infrastrukturinvestitionen fördern. IMEC schafft zudem neue Kooperationsmöglichkeiten in Schlüsselbereichen von Innovation und Technologie, wie Cybersicherheit, KI-gestützte Logistik und nachhaltiger, CO₂-armer Transport.

Geopolitisch fördert IMEC die regionale Integration, was Stabilität und Frieden begünstigt, Konflikte mindert und Anreize für wirtschaftliche und sicherheitspolitische Zusammenarbeit schafft. Um die vollen Vorteile zu realisieren, müssen die Partnerländer ihre Politiken, Verfahren und Vorschriften synchronisieren und offene Kommunikationskanäle sicherstellen. IMEC könnte auch Fortschritte bei der Normalisierung zwischen Israel und weiteren Staaten des Nahen Ostens ermöglichen, da für die Umsetzung eine fortlaufende Zusammenarbeit notwendig ist – auch ohne vollständige diplomatische Beziehungen.

Global kann IMEC eine wirtschaftliche Allianz moderater und friedenssuchender Staaten schaffen und eine westlich orientierte Alternative zu konkurrierenden Routen bieten, die von destabilisierenden Akteuren dominiert werden. Dazu zählt die Alternative zum International North–South Transport Corridor (INSTC), der von Iran und Russland dominiert wird, sowie zu Teilen der chinesischen Belt and Road Initiative.

Der folgende Abschnitt beleuchtet offizielle Stellungnahmen zu den konkreten Vorteilen, die IMEC bieten wird, präsentiert Erkenntnisse aus anderen Überlandrouten, analysiert die Arten von Waren und Handel, die IMEC am ehesten nutzen werden, und untersucht die Vorteile, die sich für bestimmte Partnerländer ergeben werden.

Offizielle Aussagen zu den erwarteten Vorteilen von IMEC für den EU-Indien-Handel

Eine der am häufigsten zitierten Statistiken zu IMEC ist, dass seine Umsetzung die Transitzeit für Waren zwischen Indien und Europa um 40% verkürzen wird. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen erklärte in ihrer Rede zur Lage der Union 2023:

*„Erst letzte Woche war ich in Neu-Delhi, um das ehrgeizigste Projekt unserer Generation zu unterzeichnen – den Indien–Nahost–Europa-Wirtschaftskorridor. Es wird die bislang direkteste Verbindung zwischen Indien, dem Arabischen Golf und Europa sein: Mit einer Eisenbahnverbindung, die den Handel zwischen Indien und Europa um 40% schneller macht“.*¹⁵

Ein weiteres Zeitersparnis-Schätzungsbeispiel stammt von Saudi-Arabiens Kronprinz Mohammed bin Salman, der in einem Interview am 21. September 2023 gegenüber Fox News sagte, das IMEC-Projekt „wird die Zeit für Waren von Indien nach Europa um drei bis sechs Tage verkürzen. Es wird Zeit sparen, Geld sparen und ist sicherer und effizienter“.¹⁶

Hinsichtlich der Kosteneinsparungen wird oft angegeben, dass die Route die Kosten um 30% senken werde. Die Herkunft dieser Zahl scheint jedoch weder auf offiziellen Aussagen noch auf fundierten Studien zu beruhen, sondern auf nicht belegten Medienberichten.¹⁷ Eine genauere Überprüfung ist daher erforderlich, um die Genauigkeit zu bestätigen.

Erkenntnisse aus anderen Asien-Europa-Landrouten

Ein Hinweis auf die möglichen Zeit- und Kosteneinsparungen durch IMEC sind die Einsparungen, die durch eine andere Landhandelsroute zwischen Asien und Europa erzielt werden. Der China-Europa-Handel hat traditionell auf Seewegen basiert, aber in den letzten 15 Jahren haben sich Optionen für den Landhandel erhöht. Laut Sino Shipping, einem internationalen chinesischen Spediteur, ist die Transitzeit

¹⁵ Von der Leyen, Ursula. „2023 State of the Union Address by President von der Leyen“. Europäische Kommission, 13. September 2023. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_4426

¹⁶ „Saudi Arabia’s MBS Says India-Europe Corridor Will Lead to Faster, Safer Trade“. Al Arabiya English, 21. September 2023. <https://english.alarabiya.net/News/saudi-arabia/2023/09/21/MBS-says-Mid-East-India-Europe-corridor-will-lead-to-faster-safer-trade>

¹⁷ Siehe beispielsweise: „A Corridor of Immense Promise“. The Hindu Business Line, 25. August 2023. <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/a-corridor-of-immense-promise/article67296263.ece>

per Eisenbahn von China nach Europa um 45–50% kürzer als per Seefracht und 50% günstiger als Luftfracht (wenn auch teurer als Seefracht). Das Unternehmen gibt zudem an, dass die Eisenbahnroute eine Zeitersparnis von 12 bis 14 Tagen gegenüber dem Seeweg bieten kann.¹⁸

Ein weiterer chinesischer Spediteur, TJ China Freight, gibt an, dass der Transport eines Containers von China nach Europa per Eisenbahn (über Kasachstan, Russland, Belarus, Polen und Deutschland) zwischen 7.000 und 9.000 US-Dollar kostet, während der Seetransport 6.000 US-Dollar und der Lufttransport 32.000 US-Dollar kostet.¹⁹

Die UN-Handels- und Entwicklungsorganisation (UNCTAD) stellt fest, dass der Landhandel zwischen China einerseits und der Türkei und Europa andererseits über die sogenannten Mittleren und Südlichen Korridore erhebliche Zeitersparnisse gegenüber dem Seetransport bietet. Die UN-Organisation gibt an, dass der Transport von Lianyungang (China) in die Türkei oder in EU-Länder über diese Korridore 13 bis 23 Tage dauert, während die Seeroute über den Suezkanal 35 bis 45 Tage beansprucht.²⁰

Transitzeit: IMEC vs. Seeweg

Laut Fahrplänen der globalen Reederei Maersk beträgt die erwartete Versandzeit auf dem Seeweg vom Hafen Mundra (Indien) zum Hafen Piräus (Griechenland) 41–42 Tage. Die Reederei MSC gibt eine Versandzeit von 34–36 Tagen an. Während die tatsächliche Zeit, die ein Schiffscontainer für den Transport von Mundra nach Piräus über IMEC benötigt, von zahlreichen Faktoren abhängt, von der Eisenbahninfrastruktur bis hin zur Effizienz der Grenzübergänge, zeigt die folgende Tabelle die voraussichtliche Transitzeit über IMEC im Vergleich zu traditionellen Seewegen.

¹⁸ „Sino Shipping – Rail Freight from China“. Sino Shipping, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.sino-shipping.com/rail-freight-china/>

¹⁹ „Why Choose Rail Freight for Shipping from China to Europe, Central Asia, Russia?“ TJ China Freight, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.tj-chinafreight.com/why-choose-rail-freight-for-shipping-from-china-to-europecentral-aisa-russia/>

²⁰ „New Corridors for Global Trade“. UNCTAD, 7. Juli 2023. <https://unctad.org/news/new-corridors-globaltrade#:~:text=Transport%20from%20Lianyungang%2C%20China%2C%20to,between%2035%20and%2045%20days>

Route	Geschätzte Transitzeit	Routenbeschreibung
IMEC-Güterbahnroute (Mundra → Dschabal Ali Hafen → Eisenbahn von Dubai nach Haifa → Piräus)	15–22 Tage	Mundra nach Dschabal Ali (Seeweg): 5–6 Tage (Maersk & MSC) Abfertigung in Dschabal Ali: 1–2 Tage Dschabal Ali nach Haifa (Eisenbahn): 3–6 Tage Abfertigung in Haifa: 1–2 Tage Haifa nach Piräus (Seeweg): 5–6 Tage (MSC)
Traditionelle Seeroute (Mundra → Suezkanal → Piräus)	34–42 Tage (Maersk & MSC)	

Hinweis zur geschätzten Transitzeit per Eisenbahn: Die Strecke Dubai–Haifa beträgt voraussichtlich 2.600–2.800 km. Durchschnittliche Güterzuggeschwindigkeiten in den GCC-Staaten und in Israel liegen bei 50–80 km/h. Dies entspricht theoretisch 1,4–2,3 Tagen, doch die tatsächliche Transitzeit wird durch verschiedene Faktoren, einschließlich der Abfertigung und Kontrollen an den Grenzen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Saudi-Arabien, Saudi-Arabien und Jordanien sowie Jordanien und Israel und der Abfertigung an Terminals (Wechsel zwischen Eisenbahnabschnitten, Betankung, Personalwechsel usw.) beeinflusst. Dies führt zu einer geschätzten Transitzeit von 3 bis 6 Tagen, sobald die Frachtroute vollständig in Betrieb ist.²¹

Basierend auf diesen Daten beträgt die durchschnittliche Transitzeit auf der traditionellen Seeroute 38 Tage, über IMEC 18,5 Tage. Daraus ergibt sich ein durchschnittliches Zeitersparnis von 51 % zugunsten von IMEC – mehr als bisher angenommen.

²¹ Trucknet Enterprise, ein israelisches Unternehmen für intelligente Transportlösungen, das im Dezember 2023 die Einrichtung einer Überland-Lkw-Route zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Israel ankündigte, gab an, dass die Transitzeit über eine solche Route vier Tage betragen würde. Siehe Gross, Judah Ari. „Israel Logistics Startup Forges Overland Trade Route to Bypass Houthi Red Sea Crisis.“ The Times of Israel, 28. Dezember 2023. <https://www.timesofisrael.com/israel-logistics-startupforges-overland-trade-route-to-bypass-houthi-red-sea-crisis/>

Intra-Nahost-Handel

IMEC wird nicht nur den Indien-Europa-Handel fördern, sondern auch den innerregionalen Handel im Nahen Osten. Historisch lag der Anteil des innerarabischen Handels in der MENA-Region bei nur 12–18 % des gesamten Handelsvolumens.²² Die Abraham-Abkommen wirken sich jedoch bereits auf diesen Trend aus, und IMEC könnte diesen Wandel beschleunigen. Zum Beispiel ist der Handel zwischen Israel und den VAE seit der Unterzeichnung der Abraham-Abkommen kontinuierlich angestiegen, von 1,22 Mrd. US-Dollar (2021) auf 2,56 Mrd. US-Dollar (2022), 2,95 Mrd. US-Dollar (2023) und 3,24 Mrd. US-Dollar (2024). Am 1. April 2023 trat das umfassende Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (CEPA) zwischen den VAE und Israel in Kraft, und lieferte einen weiteren Handelsantrieb. Bei dessen Unterzeichnung im Mai 2022 erklärten die VAE das Ziel, den Handel mit Israel innerhalb von fünf Jahren auf über 10 Mrd. US-Dollar zu steigern.²³ IMEC kann Israel und den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie allen Ländern des Abraham-Abkommens dabei helfen, das Ziel einer erheblichen Ausweitung des für beide Seiten vorteilhaften Handels zu erreichen.

Die Versandzeiten per Schiff von Dschabal Ali nach Israel (Häfen Haifa und Aschdod) liegen derzeit bei 17–40 Tagen oder mehr. Die geplante Eisenbahnverbindung soll – sobald IMEC voll betriebsbereit ist – nur noch 3–6 Tage benötigen. Das bedeutet eine drastische Zeitersparnis von 65–93 %.

Güterarten, die voraussichtlich IMEC nutzen werden

Im Allgemeinen ist der Seetransport günstiger als der Landtransport, auch unter Berücksichtigung von Hafengebühren und Suezkanalgebühren. Mittlere Containerschiffe fassen 5.000–15.000 TEUs (zwanzig-Fuß-Äquivalent-Einheiten), die größten bis zu 24.000 TEUs. Im Vergleich dazu transportieren Güterzüge meist 100–120 TEUs, maximal 200–300 TEUs bei Doppelstockwagen.

Es gibt zahlreiche Faktoren, die sich auf den Kostenvergleich zwischen IMEC und Seewegen auswirken und IMEC für eine Vielzahl von Gütern attraktiver machen könnten. Dazu könnten eine Erhöhung der Suezkanal-Gebühren oder Störungen im Kanalverkehr aufgrund von Sicherheitsbedrohungen, Natur-

²² Zaki, Chahir. „Can a Free Trade Area in Services Boost Trade within the Arab Region?“ Economic Research Forum, 9. Juli 2024. <https://theforum.erf.org.eg/2024/07/09/can-a-free-trade-area-in-services-boost-tradewithin-the-arab-region/>

²³ „UAE and Israel Sign Comprehensive Economic Partnership Agreement to Advance Bilateral Trade beyond USD 10 Billion in 5 Years.“ Ministry of Economy – United Arab Emirates, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.moec.gov.ae/en/-/uae-and-israel-sign-comprehensive-economic-partnership-agreement-to-advancebilateral-trade-beyond-usd-10-billion-in-5-years>

oder von Menschen verursachten Katastrophen gehören. Weitere Faktoren könnten steigende Kraftstoffpreise, Überlastung der Häfen oder neue CO₂-Abgaben sein.

Die jüngsten Störungen der Schifffahrtsroute durch den Suezkanal, über die der Großteil des Handels zwischen der EU und Indien abgewickelt wird, unterstreichen das Potenzial von IMEC als alternative Route. Im März 2021 lief die „Ever Given“, ein 20.000-TEU-Containerschiff, im Suezkanal auf Grund und blockierte die Wasserstraße für sechs Tage. Dieser Vorfall beeinträchtigte den globalen Handel, verzögerte über 400 Schiffe und hielt Waren im Wert von schätzungsweise 9,6 Mrd. US-Dollar pro Tag auf.²⁴

Nach dem Ausbruch des Krieges zwischen Israel und der Hamas begannen die Huthi-Rebellen im Jemen, Handelsschiffe in der Region des Roten Meeres anzugreifen. Zwischen November 2023 und Januar 2025 führten sie mindestens 113 Angriffe auf Handelsschiffe durch, von denen über 60 Nationen betroffen waren.²⁵ Diese Feindseligkeiten veranlassten große Reedereien, darunter Maersk und MSC, den Transit durch das Rote Meer auszusetzen, sodass die Schiffe gezwungen waren, eine Umleitung um das afrikanische Kap der Guten Hoffnung zu nehmen.²⁶ Diese Umleitung verlängerte die Route zwischen Asien und Europa um rund 4.500 Seemeilen und 12 Tage.²⁷ Im September 2024 berichtete Maersk, dass der Verkehr durch den Suezkanal um 66 % zurückgegangen sei, seit die Unternehmen begonnen hätten, ihre Schiffe vom Roten Meer umzuleiten, und stellte fest, dass „die Störungen zu Umstrukturierungen der Dienstleistungen und Volumenverschiebungen geführt haben, was die Infrastruktur belastet und zu Überlastungen der Häfen, Verzögerungen und Engpässen bei Kapazitäten und Ausrüstung geführt hat“.²⁸ Obwohl sich das Schiffsverkehrsaufkommen im Jahr 2025 etwas erholt hat, sind viele Reedereien und Führungskräfte der Branche weiterhin vorsichtig, was eine übermäßige

²⁴ Siehe BBC News. „Ever Given: Ship That Blocked Suez Canal Is Finally Released.“ BBC, 7. Juli 2021

<https://www.bbc.com/news/business-56533250> und El-Ghobashy, Tamer, und Hazem Balousha. „Ever Given Released from Suez Canal after Compensation Agreed.“ The Guardian, 7. Juli 2021. <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/07/ever-given-released-from-suez-canal-after-compensation-agreed>

²⁵ US-Seeschifffahrtsbehörde „2025-001 – Südliches Rotes Meer, Bab el-Mandeb-Straße und Golf von Aden – Angriffe der Huthis auf Handelsschiffe.“ Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten, 3. Januar 2025. <https://www.maritime.dot.gov/msci/2025-001-southern-red-sea-bab-el-mandeb-strait-and-gulf-aden-houthi-attackscommercial-vessels>

²⁶ „Erklärung: Wie wirken sich die Angriffe im Roten Meer auf die Schifffahrt durch den Suezkanal aus?“ Reuters, 18. Dezember 2023. <https://www.reuters.com/markets/commodities/how-are-red-sea-attacks-impacting-shipping-suezcanal-2023-12-18/>

²⁷ Die Schätzung bezieht sich auf die Route Shanghai-Rotterdam. Die Umfahrung des Kaps der Guten Hoffnung anstelle der Durchfahrt durch den Suezkanal erhöht die Gesamtfahrstrecke um 29 % und die Gesamtfahrzeit um 17 %. Die Routen zwischen Indien und Europa waren in ähnlicher Weise betroffen. Siehe Fan, Linus und Taoyuan Wei. „Die Auswirkungen der Huthi-Angriffe auf globale Schifffahrtsrouten: Erkenntnisse aus Umwegen um den Suezkanal.“ Journal of Shipping and Trade 9, Nr. 1 (2024). <https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-024-00287-z>

²⁸ Foundation for Defense of Democracies. „Maersk Reports Houthi Attacks Cause 66 Percent Drop in Suez Canal Traffic.“ FDD, 6. September 2024. <https://www.fdd.org/analysis/2024/09/06/maersk-reports-houthi-attackscause-66-percent-drop-in-suez-canal-traffic/>

Abhängigkeit vom Suezkanal angeht.²⁹ Anhaltende Störungen oder Bedrohungen für den Schiffsverkehr durch den Suezkanal werden IMEC zu einer attraktiveren Alternative machen.

Um jedoch das Potenzial und die erwarteten Vorteile von IMEC einschätzen zu können, muss berücksichtigt werden, welche Arten von Gütern IMEC auch unter einem Business-Szenario nutzen könnten. Dabei handelt es sich in erster Linie um containerisierte Güter, da Güterzüge in der Regel nicht für den Transport von Schüttgut oder Stückgut oder für Energieprodukte eingesetzt werden.

Die folgenden vier Güterkategorien könnten besonders stark von IMEC profitieren:

1. Hochwertige Güter: Elektronik, Pharmazeutika, Luxusartikel:

Hochwertige Güter wie Halbleiter, Smartphones, Pharmazeutika und Luxusartikel werden aufgrund ihres hohen Werts pro Kilogramm und ihrer Dringlichkeit typischerweise per Luftfracht transportiert. Luftfracht kostet 2,50–7,00 US-Dollar pro Kilogramm oder mehr,³⁰ was sie deutlich teurer macht als den Seetransport.³¹ IMEC könnte hier einen Mittelweg bieten, indem es die Transitzeiten um 40–50 % verkürzt, was die Lagerhaltungskosten senkt und die Markteinführung beschleunigt – ein entscheidender Faktor für kapitalintensive Lieferketten. Beispielsweise könnten Elektronik und Luxusgüter von der Luftfracht auf Eisenbahn umgestellt werden, wenn eine zusätzliche Transitzeit von 1,5–2 Wochen tolerierbar ist, während nicht dringende Pharmazeutika gekühlte Eisenbahnwaggons nutzen könnten, nur die zeitkritischsten Pharmazeutika würden weiterhin per Luftfracht transportiert.

2. Zeitkritische Güter: Frischwaren, medizinische Produkte, Fast Fashion:

Zeitkritische Güter wie Frischwaren, medizinische Produkte und Fast Fashion könnten ebenfalls von der verkürzten Transitzeit durch IMEC profitieren und so die Lücke zwischen Luft- und Seefracht schließen. Beispielsweise könnten indische Erzeugnisse mit einer Haltbarkeit von 2–3 Wochen per Eisenbahn nach Europa gelangen und so die hohen Kosten der Luftfracht vermeiden (die gesenkten Transportkosten könnten auch den Export bestimmter Spezial-Frischwaren wirtschaftlich machen). Fast-Fashion-Marken könnten schneller auf die Nachfrage reagieren, als es über den Seeweg möglich ist.

²⁹ „Handelsroute im Roten Meer bleibt auch nach Waffenstillstandsabkommen in Gaza zu riskant.“ Reuters, 17. Januar 2025.

<https://www.reuters.com/world/middle-east/red-sea-trade-route-will-remain-too-risky-even-after-gazaceasefire-deal-2025-01-17/>

³⁰ Freightos. „Luftfrachtraten: Aktuelle Preise und Kostenrechner“. Freightos, abgerufen am 3. April 2025.

<https://www.freightos.com/freight-resources/air-freight-rates-cost-prices/>

³¹ Wie bereits erwähnt, belaufen sich die Kosten für den Versand eines 40-Fuß-Containers von China nach Europa laut dem chinesischen Spediteur TJ China Freight auf etwa 30.000 US-Dollar per Luftfracht gegenüber 6.000 US-Dollar per Seefracht.

3. Allgemeine Konsumgüter – Textilien, Möbel, verpackte Waren:

Allgemeine Konsumgüter wie Textilien, Möbel und verpackte Waren werden hauptsächlich per Seefracht transportiert, da diese günstig ist, auch wenn die Transitzeiten lang sind. Allerdings gibt es Fälle, in denen die um 40–50 % verkürzten Transitzeiten durch IMEC wertvolle Vorteile bieten könnten. So könnte IMEC es einem Mode- oder Möbelhändler ermöglichen, Trends während der Saison nachzubestellen oder auf unerwartet hohe Nachfrage zu reagieren. Wie bereits erwähnt, würde eine schnellere Lieferung die Lagerkosten senken, gebundenes Kapital reduzieren und den Bedarf an Lagerflächen verringern – was die höheren Transportkosten der Eisenbahn im Vergleich zum Schiff teilweise ausgleichen könnte.

4. Industrielle Güter – Maschinen, Autoteile:

Während Massengüter vermutlich weiterhin auf den günstigen, aber langsamen Seewegen über den Suezkanal transportiert werden, könnten gefertigte schwere Güter wie Maschinen und Autoteile auf IMEC umgestellt werden, sofern die Zeitersparnis einen höheren Preis rechtfertigt. IMEC könnte die Vorlaufzeiten für Infrastruktur- oder Automobilprojekte deutlich verkürzen. Falls IMEC tatsächlich eine schnellere und zuverlässigere Lieferung als der Seeweg ermöglicht, könnte dies für Branchen entscheidend sein, in denen es darauf ankommt, Produktionsstillstände oder Projektverzögerungen zu vermeiden.

Auswirkungen auf das Wachstum des EU-Indien-Handels

IMEC dürfte weitreichende Auswirkungen auf die Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen der EU und Indien haben. Die EU ist Indiens größter Handelspartner und macht im Jahr 2023 einen Warenhandel im Wert von 124 Mrd. EUR (135 Mrd. USD) aus, was 12,2 % des gesamten indischen Handels entspricht und damit vor den USA (10,8 %) und China (10,5 %) liegt.³² Die EU ist nach den USA (17,6 %) der zweitgrößte Abnehmer indischer Exporte (17,5 % der Gesamtmenge). Indien ist der

³² Europäische Kommission. „Indien.“ EU-Handel – Europäische Kommission, abgerufen am 3. April 2025. https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en. Es ist anzumerken, dass die Einbeziehung von Nicht-EU-Mitgliedern den Wert des Handels zwischen Europa und Indien noch weiter steigern würde. So belief sich beispielsweise der Handel des Vereinigten Königreichs mit Indien im Jahr 2023 auf etwa 22 Mrd. US-Dollar. OEC. „Handel zwischen Indien und dem Vereinigten Königreich“. Observatory of Economic Complexity, abgerufen am 3. April 2025. <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/ind/partner/gbr>

neuntgrößte Handelspartner der EU und macht 2,2 % des gesamten Warenhandels der EU im Jahr 2023 aus.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie lagen noch keine endgültigen Zahlen für 2024 vor, doch die Importe der EU aus Indien verzeichneten zwischen 2019 und 2023 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 13,2 %, während die Exporte der EU nach Indien eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 6,1 % aufwiesen, was darauf hindeutet, dass der Wert des Handels zwischen der EU und Indien im Jahr 2024 wahrscheinlich noch höher war als im Vorjahr.³³ Tatsächlich sind die Exporte Indiens in die EU von 14,59 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2004–2005 auf 41,94 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2013–2014 und auf 75,92 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2023–2024 gestiegen.³⁴

Angesichts des robusten Wachstums der indischen Exporte könnte der Handel zwischen Indien und der EU in naher Zukunft noch umfangreicher und wichtiger werden. Indiens Exporte haben einen historischen Anstieg verzeichnet und erreichten 2023-2024 778,21 Mrd. USD. Dies entspricht einem Anstieg von 67 % gegenüber 466,22 Mrd. USD im Zeitraum 2013-2014.³⁵ Diese Dynamik setzte sich bis 2024-25 fort, wobei die kumulierten Exporte im Zeitraum April bis Dezember 2024 auf 602,64 Mrd. US-Dollar geschätzt werden, was einem Anstieg von 6,03 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2023 entspricht.³⁶ Indiens Warenexporte sind von 314 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2013-2014 auf 437,10 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2023-2024 gestiegen (ein Anstieg von 39 %), angetrieben durch eine stärkere Produktionsbasis und eine gestiegene weltweite Nachfrage. Wichtige Sektoren wie Elektronik, Pharmazeutika, Maschinenbauprodukte und Textilien spielten bei diesem Anstieg eine entscheidende Rolle. So stieg beispielsweise Indiens Pharmaexport, das weltweit den dritten Platz bei der Produktion von Arzneimitteln und Pharmazeutika einnimmt, von 15,07 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2013-2014 auf 27,85 Mrd. US-Dollar im Zeitraum 2023-2024, was einem Anstieg von 85 % entspricht. Die Exporte von Maschinenbauprodukten stiegen von 62,26 Mrd. USD im Zeitraum 2013-2014 auf 109,32 Mrd. USD im Zeitraum 2023-2024, was einem Anstieg von 75 % entspricht. Die Exporte von Mobiltelefonen erreichten im Zeitraum 2023-24 einen Wert von 15,6 Mrd. USD, gegenüber 0,2 Mrd. USD im Zeitraum 2014-2015, was einem Anstieg von 7.700 % entspricht. Insbesondere Indiens Handel

³³ Europäische Kommission. „Indien – Handel – Länderprofil der Europäischen Kommission“. EU-Handel – Europäische Kommission, abgerufen am 3. April 2025. https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_india_en.pdf

³⁴ Press Information Bureau, Regierung von Indien. „Indiens Exporte erreichen 2023–24 mit 778,21 Mrd. US-Dollar einen historischen Höchststand.“ PIB, abgerufen am 3. April 2025. <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2098447>

³⁵ a.a.O.

³⁶ a.a.O.

mit Containergütern wächst, wobei das Containervolumen im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich um 8 % auf 342 Mio. Tonnen steigen wird.³⁷

Der überwiegende Teil des Handels zwischen der EU und Indien entfällt auf Güter, die als Containerfracht verschifft werden (beispielsweise Chemikalien, Pharmazeutika, Textilien, Maschinen, technische Güter, Elektronik), im Gegensatz zu Trockengütern. Eine Analyse der Zusammensetzung des Handels zwischen der EU und Indien zeigt, dass etwa 90 % der Waren in der Regel in Containern verschifft werden.³⁸ Ausgehend vom Jahr 2023 bedeutet dies, dass der Handel zwischen der EU und Indien im Wert von etwa 121,5 Mrd. US-Dollar containerisiert ist. Wie oben erläutert, würden einige Arten von Waren wahrscheinlich auch nach der vollständigen Inbetriebnahme des IMEC weiterhin auf dem Seeweg transportiert werden, während viele andere erheblich von der Nutzung der Landroute profitieren könnten.

Darüber hinaus kündigten Indien und die EU im Jahr 2021 die Wiederaufnahme ihrer Arbeiten an einem Freihandelsabkommen an, mit dem Ziel, ihre Handels- und Wirtschaftspartnerschaft weiter auszubauen.³⁹ Während des Treffens der EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen mit dem indischen Premierminister Modi im Februar 2025 verpflichteten sie sich, das Freihandelsabkommen bis Ende des Jahres abzuschließen. Von der Leyen erklärte, dass ein solches Abkommen „das größte Abkommen dieser Art weltweit wäre“.⁴⁰

Angesichts der oben beschriebenen Trends und der gegenseitigen Verpflichtung zur Förderung eines Freihandelsabkommens zwischen der EU und Indien ist es wahrscheinlich, dass der Handel zwischen der EU und Indien weiterhin ein robustes Wachstum verzeichnen wird und dass der Anteil des Containerverkehrs stabil bleiben oder sogar wachsen wird.

Um ein konkretes Beispiel dafür zu geben, wie sich IMEC auf den Handel zwischen der EU und Indien auswirken könnte, lohnt es sich, einen genaueren Blick auf den Fall der indischen Exporte von Chemikalien, einschließlich Arzneimitteln und Wirkstoffen, nach Europa zu werfen. Der Handel zwischen der EU und Indien mit Chemikalien und Arzneimitteln erreichte 2023 fast 21 Mrd. US-Dollar (etwa 12,7 Mrd. US-Dollar an EU-Importen aus Indien und 8,05 Mrd. US-Dollar an EU-Exporten nach

³⁷ „Container Volume Likely to Grow 8% to 342 Million Tonnes in FY25: Report.“ Business Standard, 16. Mai 2024.

https://www.business-standard.com/economy/news/container-volume-likely-to-grow-8-to-342-million-tonnes-in-fy25-report-124051601311_1.html

³⁸ Siehe „Indien – Handel – Länderinformationsblatt der Europäischen Kommission“. EU-Handel – Europäische Kommission.

³⁹ a.a.O.

⁴⁰ von der Leyen, Ursula. „Erklärung von Präsidentin von der Leyen nach ihrem Treffen mit Premierminister Modi in Neu-Delhi“. Europäische Kommission, 8. Februar 2025. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_25_641

Indien).⁴¹ Die im Vergleich zu Seewegen schnelleren und zuverlässigeren Transportwege von IMEC könnten erhebliche Vorteile für den Handel mit nicht dringenden Arzneimitteln wie Generika, Impfstoffen, Biologika, Insulin und Diabetesmedikamenten, Krebsmedikamenten, Hormonen und Steroiden mit sich bringen. Auch der Handel mit Wirkstoffen, Industrie- und Spezialchemikalien könnte davon profitieren. IMEC würde es ermöglichen, dass wichtige Arzneimittel und Chemikalien schneller auf den europäischen Markt gelangen, wodurch der Zugang für Patienten verbessert, Lagerengpässe reduziert und Nachfragespitzen besser bewältigt werden könnten. Eine Ausweitung der EU-Importe von Arzneimitteln und Chemikalien aus Indien würde es Europa auch ermöglichen, seine Abhängigkeit von China in diesen Bereichen zu verringern.

Auswirkungen des EU-Indien-Handelswachstums auf alle IMEC-Partnerländer

Das Wachstum des Handels zwischen der EU und Indien entlang der IMEC-Route wird nicht nur für Indien und Europa, sondern für alle Länder entlang des Korridors erhebliche Vorteile mit sich bringen. Unter Zugrundelegung einer konservativen Schätzung, wonach 25 % des Handels zwischen der EU und Indien und 25 % des Handels zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Israel nach der Inbetriebnahme der IMEC über diese Route abgewickelt werden, und unter Verwendung der neuesten verfügbaren Handelsdaten als Grundlage (2023 für die EU-Indien-Handelsbeziehungen, 2024 für die Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Israel) kann geschätzt werden, dass Handelsgüter im Wert von 34,5 Mrd. US-Dollar über die IMEC-Route transportiert werden. Natürlich wird diese Zahl höher ausfallen, wenn der Handel zwischen der EU und Indien sowie innerhalb des Nahen Ostens zunimmt und/oder wenn IMEC einen höheren Anteil am aktuellen Handel erobert.

Daten der UNCTAD weisen einen weltweiten Durchschnittswert für den Containertransport von 54.000 US-Dollar pro TEU aus.⁴² Unter der Annahme, dass der Handel zwischen der EU und Indien sowie zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Israel dem weltweiten Durchschnitt entspricht, und unter Zugrundelegung unserer früheren konservativen Annahmen lässt sich schätzen, dass jährlich ein Volumen von 638.889 TEU den IMEC passieren wird.

⁴¹ „Indien – Handel – Länderprofil der Europäischen Kommission“. EU-Handel – Europäische Kommission.

⁴² Pallis, Athanasios A. „Der Wert des Containerverkehrs.“ PortEconomics, abgerufen am 3. April 2025. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/maritime-shipping-and-international-trade/valuecontainerized-trade/>

Alle Länder entlang der IMEC-Route (VAE, Saudi-Arabien, Jordanien und Israel) werden aufgrund der prognostizierten IMEC-Handelsströme voraussichtlich von einigen oder allen der folgenden Einnahmequellen und Investitionen profitieren.

1. Direkte wirtschaftliche Einnahmen

- Hafengebühren und -abgaben: Gebühren für die Abfertigung von Fracht in Häfen, einschließlich Anlegen, Lagerung, Containerumschlag und Zollabfertigung.
- Eisenbahn- und Logistikgebühren: Gebühren für den Schienengüterverkehr, Transitgebühren, Maut, Zölle und damit verbundene Kosten.
- Treibstoffverkauf und Bunkerdienste: Durchfahrende Schiffe und Züge benötigen Treibstoff, was Einnahmen für Raffinerien und Treibstofflieferanten generiert.
- Lager- und Aufbewahrungsgebühren: Die temporäre Lagerung von Waren in Lagerhäusern bietet Mieteinnahmen.

2. Schaffung von Arbeitsplätzen und Beschäftigung

- Hafenbetrieb: Steigender Schiffsverkehr schafft Arbeitsplätze für Hafenarbeiter, Zollbeamte und Logistikfachkräfte.
- Logistik- und Eisenbahndienstleistungen: Eisenbahnbetreiber, Lkw-Fahrer und Güterumschlagspersonal profitieren von der gestiegenen Nachfrage.
- Wertschöpfende Dienstleistungen: Beschäftigung in Verpackung, Inspektion, Sicherheit und Wartung.

3. Infrastrukturinvestitionen, technologische Entwicklung und Wachstum

- Ausbau von Häfen, Eisenbahnen, Straßen, Grenzübergängen und Logistikzentren: Umschlagzentren profitieren von umfangreichen Infrastrukturinvestitionen, verbessern die nationale Anbindung und fördern das Wirtschaftswachstum.
- Technologische Entwicklung und Wachstum: Der Bedarf an hocheffizienten Transport- und Logistikabläufen sowie fortschrittlichen Sicherheitsmaßnahmen treibt die Entwicklung und Implementierung neuer Technologien voran – etwa in den Bereichen smarte Logistik, KI-gestützte Lieferketten und Transportsicherheit.

Diese direkten wirtschaftlichen und investiven Vorteile kommen zu den geopolitischen Vorteilen hinzu, die mit der Realisierung von IMEC verbunden sind.

Länderspezifische Vorteile von IMEC

Zusätzlich zu den allgemeinen Vorteilen, die den Ländern entlang der IMEC-Route in unterschiedlichem Maße zugutekommen dürften, lassen sich für die Partnerländer weitere spezifische Vorteile hervorheben.

VAE

Die VAE sind bestrebt, ihre Position als globales Logistikzentrum zu stärken. Ihre Botschaft in Washington stellt folgendes fest:

Die VAE haben einen bemerkenswerten Wandel durchlaufen und sich von einem Logistikzentrum zu einem Logistikkreuz von globaler Bedeutung entwickelt. Selbst in den schwierigen Zeiten der COVID-19-Pandemie haben die VAE ihre außergewöhnliche Widerstandsfähigkeit unter Beweis gestellt, indem sie unterbrechungsfreie Lieferketten sicherstellten und Versorgungsengpässe vermieden.⁴³

Die VAE betrachten Indien als einen zentralen Partner für ihre wirtschaftliche Entwicklung. Indien war das erste Land, mit dem die VAE im Februar 2022 ein umfassendes Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (CEPA) unterzeichnet haben. Die VAE sind Indiens drittgrößter Handelspartner für das Jahr 2022-2023 und zweitgrößter Exportmarkt. Indien ist der zweitgrößte Handelspartner der VAE, wobei der bilaterale Handel im Zeitraum 2022-23 auf 85 Mrd. US-Dollar angestiegen ist. Es ist wahrscheinlich, dass die VAE und Indien ihr Ziel von 100 Mrd. US-Dollar im Handel weit vor dem angestrebten Termin 2030 erreichen werden.

Es wird erwartet, dass IMEC dazu beitragen wird, die wirtschaftlichen Beziehungen der VAE zu Indien zu vertiefen und auszubauen. Während des Treffens von Premierminister Modi mit dem Präsidenten der VAE Muhammad bin Zayid Al Nahayan im Februar 2024 in Abu Dhabi, begrüßten die beiden Staatschefs „die Schaffung eines zwischenstaatlichen Rahmens zwischen Indien und den VAE für den India-Middle East-Europe Economic Corridor IMEEC, der die Führungsrolle der VAE und Indiens bei der Förderung der regionalen Konnektivität widerspiegelt“.⁴⁴

⁴³ Botschaft der Vereinigten Arabischen Emirate – Washington, D.C. „Logistik.“ Botschaft der VAE in Washington, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.uae-embassy.org/logistics>

⁴⁴ Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und internationale Zusammenarbeit, Vereinigte Arabische Emirate. „Indien und die VAE stärken ihre wirtschaftlichen Beziehungen durch das IMEC-Rahmenabkommen.“ MOFAIC, 15. Februar 2024. <https://www.mofa.gov.ae/en/mediahub/news/2024/2/15/15-2-2024-india2>

Israel war das zweite Land, mit dem die VAE ein CEPA unterzeichneten, und die beiden Länder setzten sich das Ziel, ihren Nicht-Öl-Handel bis 2030 auf 10 Mrd. US-Dollar zu steigern.⁴⁵ Trotz der regionalen Instabilität und Spannungen nach dem Terroranschlag der Hamas am 7. Oktober 2023 wuchs der Handel zwischen den VAE und Israel im Jahr 2024 um 10 %. Es wird erwartet, dass IMEC die Handelsbeziehungen zwischen den VAE und Israel weiter beschleunigen wird.

Saudi-Arabien

Zusätzlich zu den wirtschaftlichen und investiven Vorteilen kann IMEC eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Nationalen Transport- und Logistikstrategie (NTLS) Saudi-Arabiens spielen. Die NTLS ist ein umfassendes Programm, das 2021 von Kronprinz bin Salman ins Leben gerufen wurde und darauf abzielt, Saudi-Arabien als globales Logistikhauptknoten zu positionieren, das drei Kontinente (Asien, Europa und Afrika) miteinander verbindet und damit die saudische Vision 2030 unterstützt.⁴⁶

IMEC kann Saudi-Arabien dabei helfen, sein Ziel zu erreichen, eines der weltweit führenden Handels- und Transportzentren zu werden. Es sei daran erinnert, dass Saudi-Arabien im Juli 2022, als es seinen Luftraum für alle Fluggesellschaften öffnete, um Überflüge der israelischen El Al zu ermöglichen, erklärte, dass „diese Entscheidung im Rahmen des Bestrebens des Königreichs erfolgt, seinen Verpflichtungen aus dem Chicagoer Abkommen von 1944 nachzukommen und die Bemühungen zu ergänzen, die Position des Königreichs als globales Drehkreuz zu festigen, das drei Kontinente verbindet...“⁴⁷ Eine Ausweitung der Zusammenarbeit mit Israel im Rahmen von IMEC könnte auf ähnliche Weise präsentiert werden, selbst bevor eine vollständige bilaterale Normalisierung zwischen den beiden Ländern erreicht ist.

Jordanien

Jordanien strebt seit Langem den Aufbau eines nationalen Eisenbahnnetzes an. Nach Abschluss einer Machbarkeitsstudie durch BNP Paribas im Jahr 2010 entwickelte die jordanische Regierung Pläne für ein 897 km langes Normalspur-Eisenbahnnetz mit Verbindungen nach Saudi-Arabien, Irak und Syrien. Aufgrund vor allem finanzieller und bürokratischer Schwierigkeiten wurden jedoch bislang nur geringe

⁴⁵ Emirates News Agency (WAM). „VAE und Israel unterzeichnen umfassendes Wirtschaftspartnerschaftsabkommen.“ WAM, 31. Mai 2022. <https://www.wam.ae/en/article/hszrgs5w-uae-israel-comprehensive-economic-partnership>

⁴⁶ König-Abdullah-Zentrum für Erdölstudien und -forschung (KAPSARC). „Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa: Brückenschlag zwischen wirtschaftlichen und digitalen Ambitionen.“ KAPSARC, Oktober 2023. <https://www.kapsarc.org/research/publications/india-middle-east-europe-economic-corridor-bridging-economic-and-digitalaspirations>

⁴⁷ Saudi Gazette, „Saudi-Arabien öffnet seinen Luftraum für Überflüge aller Fluggesellschaften“, Saudi Gazette, 15. Juli 2022. <https://saudigazette.com.sa/article/622946>

Fortschritte beim Bau des Netzes erzielt.⁴⁸ Ein bedeutender Schritt nach vorne war jedoch ein 2,3-Mrd.-Dollar-Deal mit der Etihad Rail der VAE zum Bau einer 360 km langen Eisenbahnstrecke, die den Hafen Aqaba Jordaniens mit den Bergbauzentren Al-Shidiya und Ghor Al-Safi verbindet – Teil eines Investitionspakets im Wert von 5,5 Mrd. US-Dollar, das die VAE und Jordanien im November 2023 vereinbarten. IMEC könnte neuen Schwung für die Entwicklung des geplanten Jordan National Railway Project bringen (vorausgesetzt, die nationale Eisenbahn wird bis zur jordanisch-israelischen Grenze verlängert) und könnte potenziell helfen, Finanzierungen für ein solches Projekt aus den VAE, Saudi-Arabien oder anderen IMEC-Partnern zu gewinnen.

Jordanien könnte auch von IMEC durch die Einrichtung großer Logistik- und Distributionszentren entlang der IMEC-Route profitieren, die Europa und den weiteren Nahen Osten bedienen könnten. Solche Zentren würden ausländische Investitionen anziehen und zahlreiche Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen.

Israel

Neben den Vorteilen für die israelische Wirtschaft und der Stärkung des Handels zwischen Europa und Israel kann IMEC eine wichtige Rolle bei der Ausweitung der regionalen Kooperation und Integration spielen – sowohl mit Ländern, zu denen Israel diplomatische Beziehungen unterhält, als auch mit solchen, zu denen dies derzeit nicht der Fall ist. Beispielsweise können Israel und Saudi-Arabien auch ohne die Aufnahme voller bilateraler Beziehungen ihre Zusammenarbeit im Rahmen von IMEC vertiefen, etwa hinsichtlich technischer Standards, rechtlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Frachtsicherheit. Eine verstärkte wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Jordanien (dessen Handel mit Israel 2024 um 7 % auf 477,6 Mio. US-Dollar stieg) könnte zu einem wärmeren Frieden zwischen den beiden Ländern führen. Während die Beziehungen Israels zu den VAE und Bahrain bereits von Jahr zu Jahr wachsen, könnte IMEC Israel zukünftig auch mit weiteren GCC-Staaten und mit dem Irak verbinden.

Darüber hinaus betrachtet Israel die Stärkung seiner strategischen Partnerschaft mit Indien als oberste Priorität. Der I2U2-Rahmen (Indien, Israel, VAE, USA) kann eine wichtige Plattform bieten, um IMEC im gegenseitigen Interesse voranzubringen.

⁴⁸ Schwandl, Robert. „Jordanien: Ein zukünftiger Knotenpunkt für das Nahost-Netzwerk?“, International Railway Journal, März 2023.
https://www.railjournal.com/in_depth/jordan-a-future-hub-for-the-middle-east-network/

Indien wird für Deutschland in einer Vielzahl von Bereichen und Feldern zu einem immer wichtigeren Partner.⁴⁹ Bei den deutsch-indischen Regierungskonsultationen (IGC) im Oktober 2024 in Neu-Delhi betonten der damalige Bundeskanzler Scholz und Premierminister Modi „die neue Dynamik im bilateralen Austausch zwischen Regierung, Industrie, Zivilgesellschaft und Wissenschaft, die eine entscheidende Rolle bei der Weiterentwicklung und Vertiefung der Strategischen Partnerschaft zwischen Indien und Deutschland gespielt hat.“⁵⁰

Deutschlands Exporte nach Indien sind in den letzten zehn Jahren stetig gewachsen und stiegen von 11,9 Mrd. US-Dollar im Jahr 2014 auf 18,4 Mrd. US-Dollar im Jahr 2024 – ein Zuwachs von 55 %.⁵¹ Während Deutschland und Indien seit Langem positive Beziehungen pflegen, wächst Indiens Rolle als Schlüsselpartner für Deutschland im Indo-Pazifik, da Deutschland eine Überabhängigkeit von China vermeiden möchte.

IMEC kann ein zentraler Weg sein, die Partnerschaft zwischen Deutschland und Indien zu stärken. Bei den IGC im Oktober 2024 erklärten Scholz und Modi ihre Absicht, „die Bemühungen sowohl bilateral als auch auf EU-Ebene zu koordinieren, um zentrale Konnektivätsinitiativen wie den Indien-Nahost-Europa-Wirtschaftskorridor voranzubringen.“ Durch die Verkürzung von Transportzeiten und -kosten könnte IMEC zahlreiche Möglichkeiten für deutsche Exporteure und Unternehmen in Indien schaffen, etwa in den Bereichen Maschinenbau, mechanische Geräte, elektronische Ausrüstung, optische und medizinische Artikel, Kunststoffe, Chemikalien und Pharmazeutika.

Der Bau des komplexen und groß angelegten IMEC-Eisenbahnnetzes könnte insbesondere für deutsche Unternehmen aus den Bereichen Infrastruktur, Transport und Logistik bedeutende Chancen bieten, da Deutschland über Erfahrung und Fachwissen in diesen Feldern verfügt. Deutschland ist mit Abstand der größte Akteur im Schienengüterverkehr der EU und transportierte 2023 125 Mrd. Tonnenkilometer, was etwa einem Drittel des gesamten EU-Volumens entspricht (gefolgt von Polen mit 60 und Frankreich mit 29 Mrd. Tonnenkilometern).⁵²

⁴⁹ Christian Wagner, „Indien als Partner der deutschen Außenpolitik“, SWP-Studie 2024/RP 17, November 2024. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2024RP17>

⁵⁰ Auswärtiges Amt, „Gemeinsame Erklärung: 7. Deutsch-Indische Regierungskonsultationen (IGC)“, 25. Oktober 2024. <https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/2681720-2681720>

⁵¹ „Deutschland exportiert nach Indien“, Trading Economics. <https://tradingeconomics.com/germany/exports/india>

⁵² Eurostat. „Statistiken zum Schienengüterverkehr.“ Europäische Kommission Statistics Explained, abgerufen am 3. April 2025. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics. Ein Tonnenkilometer

Deutschland ist nicht nur „der größte Schienengütermarkt in Bezug auf abgehenden und ankommenden Verkehr, sondern auch das wichtigste Transitland in Europa.“⁵³ Es dient als zentrales Eisenbahndrehkreuz für Europa, mit „sechs großen Schienengüterverkehrskorridoren, die durch Deutschland in alle Richtungen verlaufen – von den großen Häfen an Nord- und Ostsee bis zu wichtigen Industriegebieten in Kontinentaleuropa.“⁵⁴ Diese Erfahrung und dieses Wissen als zentrales Eisenbahndrehkreuz werden für die Länder entlang der IMEC-Route von unschätzbarem Wert sein. Deutschland ist zudem ein weltweit führender Anbieter von Eisenbahntechnik, Produkten und Dienstleistungen.⁵⁵ Deutsche Unternehmen können daher eine zentrale Rolle bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb des ehrgeizigen IMEC-Projekts spielen.

IMEC umfasst zudem den Ausbau regionaler Pipelines für grünen Wasserstoff und Stromnetze, was mit den Zielen der deutschen Nationalen Wasserstoffstrategie und der Wasserstoffimportstrategie übereinstimmt. Wie der damalige Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Robert Habeck, feststellte: „Ein großer Teil des deutschen Wasserstoffbedarfs wird mittel- bis langfristig durch Importe aus dem Ausland gedeckt werden müssen... Deutschland erwartet eine große und stabile inländische Nachfrage nach Wasserstoff und seinen Derivaten und ist ein verlässlicher Partner und Zielmarkt für Wasserstoffprodukte.“⁵⁶ EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen erklärte während des Besuchs des Kollegiums der EU-Kommission in Indien im Februar 2025: „Der Indien-Nahost-Europa-Korridor ist eine historische Chance... mit einem Stromkabel und einer Pipeline für grünen Wasserstoff... er ist eine grüne und digitale Brücke zwischen Kontinenten und Zivilisationen.“⁵⁷

Wie oben dargelegt, wird IMEC voraussichtlich auch den Handel zwischen Europa und Israel sowie Israels regionale Integration und Allianzen stärken. Das mit IMEC verbundene Wirtschaftswachstum

(abgekürzt tkm) ist eine Maßeinheit für den Gütertransport und bezeichnet den Transport einer Tonne Güter über eine Strecke von einem Kilometer mit einem bestimmten Verkehrsträger.

⁵³ Europäische Güterverkehrsvereinigung (ERFA). Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt: Wettbewerbsanalyse und Empfehlungen. April 2022. <https://www.erfarail.eu/uploads/The%20European%20Rail%20Freight%20Market%20-%20Competitive%20Analysis%20and%20Recommendations-1649762289.pdf>

⁵⁴ a.a.O.

⁵⁵ US-Handelsministerium, Internationale Handelsverwaltung. „Deutschland – Eisenbahnindustrie“. Trade.gov, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.trade.gov/market-intelligence/germany-rail-industry>

⁵⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, „Bundesregierung verabschiedet Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate“, 24. Juli 2024. <https://www.bmwk.de/Redaktion/EN/Pressemitteilung/en/2024/07/20240724-import-strategy-hydrogen.html>

⁵⁷ Ursula von der Leyen, „Die folgenreiche Partnerschaft: Neugestaltung und Neuausrichtung der Beziehungen zwischen der EU und Indien für die heutige Welt“ (Rede, 28. Februar 2025). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_641

und die regionale Zusammenarbeit werden einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der nationalen Sicherheit Israels leisten – ein weiteres zentrales Ziel der deutschen Außenpolitik.



Deutsche Flagge vor dem Hintergrund einer grünen Wasserstofffabrik
Bildnachweis: Scharfsinn, Shutterstock

IMEC: Geschätzte Kosten

Die Schätzung der Gesamtkosten von IMEC oder auch nur der Schienenverkehrskomponente ist angesichts zahlreicher Fragen hinsichtlich der Art und des Umfangs des Projekts äußerst schwierig. Zu den offenen Fragen gehören die genaue Streckenführung des Schienennetzes, ob und in welchem Umfang bestehende Eisenbahnstrecken, Grenzübergänge und Landverkehrsknotenpunkte ausgebaut werden müssen, ob eine Erweiterung der Kapazitäten in Seehäfen erforderlich sein wird und wie hoch die Versicherungskosten sein könnten.

In einer Reihe von Artikeln werden die erwarteten Kosten für IMEC auf 20 Mrd. US-Dollar geschätzt, aber die Grundlage für diese Behauptung und welche Aspekte von IMEC darin enthalten sind, ist unklar.⁵⁸ Eine weitere Zahl, die in verschiedenen Medienbeiträgen genannt wird, ist, dass jeder

⁵⁸ Siehe beispielsweise Apco Worldwide. „Die IMEC-Initiative der G20: Ein alternativer Handelskorridor zur chinesischen Belt and Road Initiative.“ Apco Worldwide, Oktober 2023. <https://apcoworldwide.com/blog/the-g20s-imec-initiative-an-alternative-trade-corridor-to-chinas-belt-and-road-initiative/> und Ahmed, Sadiq. „Wird der Wirtschaftskorridor Indien-Naher Osten-Europa Chinas BRI in den Schatten stellen?“ The Business Standard, 17. September 2023. <https://www.tbsnews.net/features/panorama/india-middle-east-europe-economic-corridor-going-upstagechinas-bri-701458>

Abschnitt des Korridors zwischen 3 und 8 Mrd. US-Dollar kosten könnte. Auch hier ist die Grundlage für diese Schätzungen unklar.⁵⁹

Was die Kosten für den Bau der derzeit noch nicht gebauten Abschnitte des IMEC-Schienennetzes angeht, könnte es hilfreich sein, die Kosten pro Kilometer anderer regionaler Eisenbahnen zu untersuchen, auch wenn sich diese Eisenbahnen in ihrer Art und ihren Bedingungen unterscheiden. Im Folgenden sind einige regionale Beispiele aufgeführt, die relevant sein könnten:

- Hafeet-Eisenbahnprojekt (VAE-Oman): Die 303 km lange Eisenbahnstrecke zwischen den VAE und Oman wird voraussichtlich rund 3 Mrd. US-Dollar kosten,⁶⁰ was Kosten von etwa 9,9 Mio. US-Dollar pro Kilometer ergibt.
- Jezreelebene-Eisenbahn (Israel): Die 60 km lange Jezreelebene-Eisenbahn, die Haifa mit Beit Sche'an verbindet, kostete etwa 4 Mrd. NIS. Unter der Annahme eines durchschnittlichen USD-NIS-Wechselkurses von 3,725 während der Bauzeit (2011–2016) beliefen sich die Gesamtkosten auf 1,074 Mrd. US-Dollar oder 17,9 Mio. US-Dollar pro Kilometer.
- Saudi-Nord-Süd-Eisenbahn: Die Baukosten für die Saudi-Nord-Süd-Eisenbahn wurden vom Vorsitzenden der Saudi Railway Company auf 5,33 Mrd. US-Dollar geschätzt. Die Länge der Eisenbahnstrecke wird auf 2.750 km geschätzt, was Kosten von 1,94 Mio. US-Dollar pro Kilometer ergibt.⁶¹
- Etihad-Eisenbahn (VAE): Die Kosten für die 1.200 km lange Etihad-Eisenbahn wurden auf 11 Mrd. US-Dollar geschätzt, was Kosten von 9,17 Mio. US-Dollar pro Kilometer bedeutet.⁶²

Im Jahr 2018 schätzte das jordanische Verkehrsministerium die Kosten für den Bau des Jordan National Railway Project auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 auf 4,23 Mrd. US-Dollar.⁶³

⁵⁹ „Kann Indiens Vision eines IMEC-Handelskorridors Wirklichkeit werden?“ Finshots, 6. Oktober 2023. <https://finshots.in/archive/can-indias-imec-trade-corridor-vision-become-a-reality/>

⁶⁰ „Aufträge für den Bau der Hafeet-Eisenbahnstrecke Oman–VAE vergeben.“ Railway Gazette International, 25. April 2024. <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/hafeet-rail-lets-contracts-to-build-oman-uaerailway/66399.article>

⁶¹ a.a.O.

⁶² „UAE's Rail Project Back on Track as Financing Sealed.“ Gulf Business, 29. April 2024. <https://gulfbusiness.com/uaes-rail-project-back-track-financing-sealed/>

⁶³ „Jordanien – Irak-Eisenbahnlinienbauprojekt“, METenders, abgerufen am 3. April 2025. https://metenders.com/project_cms/project/jordan-iraq-railway-line-construction-project

IMEC erfordert nicht nur den Bau von Eisenbahnstrecken, sondern auch die Verbesserung von Grenzübergängen, Landverkehrsknotenpunkten und Eisenbahnhöfen. Um den Umfang der erforderlichen Modernisierungen abzuschätzen, sind weitere Untersuchungen erforderlich. Ein Hinweis auf die potenziellen Kosten könnte eine Entscheidung der israelischen Regierung vom Mai 2022 sein, die darauf abzielt, die wirtschaftlichen Beziehungen Israels zu Ägypten zu verbessern. Diese Entscheidung umfasst 18 Mio. NIS (5,36 Mio. US-Dollar zum Wechselkurs von 2022) für den Ausbau der Kapazität und Infrastruktur des ägyptisch-israelischen Grenzübergangs Nitzana sowie 42,5 Mio. NIS (12,65 Mio. US-Dollar) für die Verbesserung der Sicherheitskontrollen und -abfertigung.⁶⁴ Das Abraham Accords Peace Institute untersuchte die Kosten für den Bau einer dritten Brücke zur Erweiterung der Kapazität am Grenzübergang Israel-Jordanien am Jordan/Sheikh Hussein und schätzte die Kosten auf etwa 18,9 Mio. US-Dollar (70 Mio. NIS). Das Institut stellte fest, dass zusätzlich zum Bau einer dritten Brücke auch das Personal und die Betriebszeiten am Grenzübergang erhöht werden müssten, was zusätzliche Kosten verursachen würde.

Die Kosten für die Land- und Seeinfrastruktur entlang der IMEC-Route hängen auch vom Volumen der Güter ab, die diese Route nutzen. Wie bereits erwähnt, hängt dies in hohem Maße von der Fähigkeit der IMEC ab, die versprochenen Zeit- und Kosteneinsparungen zu realisieren, sowie vom Wachstum und der Zusammensetzung des Handels zwischen Europa und Indien sowie innerhalb des Nahen Ostens.

IMEC: Finanzierungsquellen

Die Verwirklichung der Vision von IMEC erfordert die Finanzierung aus einer Vielzahl unterschiedlicher Quellen. Diese können umfassen:

- Multilaterale Entwicklungsbanken (Multilateral Development Banks, MDBs): Weltbank, Asiatische Entwicklungsbank, Europäische Investitionsbank, Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, Islamische Entwicklungsbank
- Nationale Regierungen und Investitionsbehörden, Staatsfonds
- Exportkreditagenturen: US EXIM Bank, Exportkreditagenturen der EU3, asiatische Exportkreditagenturen
- Institutionelle Investoren

⁶⁴ Regierung des Staates Israel. „Beschluss Nr. 1522 der israelischen Regierung: Ein Programm zur Förderung und zum Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Staat Israel und der Arabischen Republik Ägypten.“ Gov.il, 29. Mai 2022. https://www.gov.il/he/pages/dec1522_2022

- Private Investitionen: Internationale Transport- und Technologieunternehmen, Private-Equity-Fonds mit Schwerpunkt Infrastruktur

Es ist wahrscheinlich, dass Teile von IMEC über öffentlich-private Partnerschaften (Public-Private Partnerships, PPP) entwickelt werden, bei denen verschiedene Arten von Finanzierungspartnern zusammengebracht werden und möglicherweise Betreibermodelle (Build-Operate-Transfer-Models, BOT) zum Einsatz kommen.

Zwei internationale Rahmenwerke, die als Finanzierungsquellen dienen könnten, sind die G7-Initiative Partnership for Global Infrastructure and Investment (Partnerschaft für globale Infrastruktur und Investitionen, PGII) sowie die EU-Initiative Global Gateway.

- Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII):

Die im Juni 2022 auf dem G7-Gipfel gestartete PGII hat das Ziel, eine „wertebasierte, wirkungsstarke und transparente Infrastrukturpartnerschaft zu schaffen, um ein besseres Angebot zu machen und den enormen Infrastrukturbedarf der Schwellenländer zu decken, während gleichzeitig die wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Interessen der Vereinigten Staaten und ihrer Verbündeten unterstützt werden.“⁶⁵ Im Rahmen von PGII streben die USA an, „eine glaubwürdige Alternative zu bieten, die öffentliche und private Finanzierung in vorrangigen Bereichen kritischer Lieferketten ... verbindender Verkehrsinfrastruktur wie Eisenbahnen und Häfen ...“ mobilisieren kann.⁶⁶ PGII wird weithin als Gegenstück zur chinesischen BRI betrachtet; die USA kündigten 2022 an, zwischen 2022 und 2027 insgesamt 200 Mrd. US-Dollar für PGII zu mobilisieren. Insgesamt zielt PGII darauf ab, bis 2027 weltweit 600 Mrd. US-Dollar an Infrastrukturinvestitionen aus G7- und gleichgesinnten Ländern, multilateralen Entwicklungsbanken, Entwicklungsfinanzierungsinstitutionen, Staatsfonds und weiteren Quellen zu mobilisieren. Die Zukunft der während der Biden-Regierung gestarteten Initiative bleibt nach der Rückkehr von Präsident Trump ins Weiße Haus abzuwarten.

- Global Gateway:

Die EU-Initiative Global Gateway ist eine strategische Initiative, die im Dezember 2021 ins Leben gerufen wurde, um die globale Infrastruktur und Konnektivität zu stärken. Sie zielt darauf ab, bis

⁶⁵ US-Außenministerium. „About Us – Office of the U.S. Special Coordinator for the Partnership for Global Infrastructure and Investment.“ U.S. State Department, abgerufen am 3. April 2025. <https://www.state.gov/aboutus-office-of-the-u-s-special-coordinator-for-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>

⁶⁶ a.a.O.

2027 Investitionen von bis zu 300 Mrd. Euro zu mobilisieren, die sich aus einer Kombination von EU-Institutionen, Mitgliedstaaten, europäischen Finanzinstitutionen und Beiträgen des Privatsektors zusammensetzen. Die Initiative konzentriert sich auf die Bereiche Verkehr, digitale Konnektivität, Klima und Energie, Gesundheit, Bildung und Forschung.⁶⁷ Obwohl sie von PGII getrennt ist, wird Global Gateway voraussichtlich den Hauptbeitrag der EU zu dieser Initiative leisten.

Es sei darauf hingewiesen, dass beim India-Middle East-Europe Economic Corridor Summit am Rande des G20-Gipfels im September 2023 der saudische Kronprinz bin Salman ankündigte, dass Saudi-Arabien 20 Mrd. US-Dollar für PGII bereitstellen werde. Diese Aussage wurde allgemein als Verpflichtung interpretiert, solche Mittel für die Förderung von IMEC bereitzustellen.⁶⁸ Allerdings ist unklar, ob diese Mittel in erster Linie für IMEC-bezogene Projekte innerhalb Saudi-Arabiens bestimmt sind oder auch für Projekte in anderen Ländern (oder für PGII-Projekte ohne Bezug zu IMEC) verwendet werden können.



Hauptsitz der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Luxemburg
Bildnachweis: Olrat, Shutterstock

⁶⁷ Europäische Kommission. „Global Gateway Overview.“ EU International Partnerships, abgerufen am 3. April 2025.

https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-overview_en

⁶⁸ Siehe den Post auf X von Sean Savett, damaliger Sprecher des Nationalen Sicherheitsrats, vom 11. September 2023, sowie den Artikel „World at an Inflection Point, Says Biden.“ Anadolu Agentur, 11. September 2023. Siehe auch die Interpretation der Aussage des saudischen Kronprinzen bei Kimmage, Kevin: „Grand Designs: Linking Europe to India via the Gulf.“ European Council on Foreign Relations (ECFR), September 2023. <https://ecfr.eu/article/grand-designs-linking-europe-to-india-via-the-gulf/>

Geopolitische Herausforderungen

IMEC wird häufig als Alternative zur chinesischen Belt and Road Initiative (BRI) beschrieben. Eine solche Beschreibung ist auf geopolitischer Ebene zutreffend, insofern als zentrale IMEC-Partner, darunter die USA, Frankreich, Deutschland und Indien, sich auffällig dafür entschieden haben, der BRI nicht beizutreten.⁶⁹ IMEC stellt – ähnlich wie PGII und Global Gateway – den Versuch dieser Länder dar, ihre Zusammenarbeit bei globalen Wirtschafts-, Logistik- und Transportinitiativen zu verstärken, Alternativen zur chinesischen Finanzierung zu bieten und die Abhängigkeit der Lieferketten von Peking zu verringern. Beispielsweise könnte IMEC, indem es den EU-Indien-Handel effizienter macht, die europäische Abhängigkeit von China bei Gütern wie Pharmazeutika, Textilien, Elektronik, Maschinen und Solarmodulen reduzieren. Es muss jedoch anerkannt werden, dass Chinas industrielle Kapazität weiterhin 10- bis 11-mal größer ist als die Indiens.

Auf praktischer Ebene bestehen erhebliche Unterschiede in Art und Umfang zwischen BRI und IMEC. Die BRI ist ein breites Dach für Projekte und Absichtserklärungen mit fast 150 Ländern weltweit. IMEC hingegen stellt einen spezifischen Korridor dar, der Indien über den Nahen Osten mit Europa verbindet. IMEC könnte bestimmte Handelsrouten, auf denen China eine wichtige Rolle spielt, direkt beeinflussen. Beispielsweise könnte IMEC, soweit es eine Alternative zum Suezkanal bietet, Chinas Interessen beeinflussen, da das chinesische Staatsunternehmen COSCO Shipping Ports einen Anteil von 20 % am Suezkanal-Containerterminal im Osten von Port Said (an der nördlichen Einmündung des Kanals) hält und Teil eines Gemeinschaftsunternehmens für ein neues Terminal im Hafen Ain Sokhna (an der südlichen Mündung) ist.⁷⁰

Das Ausmaß, in dem IMEC als Initiative zur Umgehung Chinas beschrieben werden kann, ist jedoch dadurch begrenzt, dass Peking an vielen der Infrastrukturen, die das Rückgrat von IMEC bilden sollen, stark beteiligt ist. Dazu gehören die Etihad Rail der VAE, die Bahnlinie Dammam–Riad in Saudi-Arabien, Verhandlungen mit Jordanien zum Bau von Teilen des jordanischen Nationalbahnprojekts, das Haifa Bay Port Terminal in Israel und der Hafen Piräus in Griechenland. Diese Tatsache könnte zur

⁶⁹ Der Status der VAE, Saudi-Arabiens und Israels in Bezug auf die BRI ist ambivalenter: Diese Länder haben zwar keine formellen Absichtserklärungen zur Teilnahme an der chinesischen Initiative unterzeichnet, aber jeweils erhebliche chinesische Infrastrukturinvestitionen erhalten, die mit den Zielen der BRI im Einklang stehen.

⁷⁰ COSCO erhielt eine 30-jährige Konzession und eine 25 %-Beteiligung am geplanten Terminal in Ain Sokhna. Siehe Abul-Enein, Sameh. „China’s Growing Maritime Presence in Egypt’s Ports and Suez Canal.“ Middle East Institute, 9. August 2023.

<https://mei.edu/publications/chinas-growing-maritime-presence-egypts-ports-and-suez-canal>

Diversifizierung von Routen und Häfen führen, die im Rahmen von IMEC genutzt werden (beispielsweise durch die Einbindung mehrerer europäischer Häfen als Endpunkte), und könnte zudem weitere indische Investitionen in IMEC-bezogene Infrastruktur anstoßen (wie das Engagement der indischen Adani Group im zweiten Hafen von Haifa). Gleichzeitig wird China zumindest teilweise in wichtigen Aspekten der IMEC-Route involviert bleiben, sofern chinesische Unternehmen nicht aktiv entfernt und ausgeschlossen werden. Die wahrscheinliche Einbeziehung mehrerer von China finanzierter oder gebauter Projekte in IMEC könnte erklären, warum China den vorgeschlagenen Korridor bislang nicht offen kritisiert hat.

IMEC ist eine direktere Alternative und ein Konkurrent zu einer weiteren Landhandelsroute – dem International North-South Transport Corridor (INSTC). Der INSTC, der im September 2000 durch ein Abkommen zwischen Indien, Iran und Russland ins Leben gerufen wurde, ist als 7.200 km langes multimodales Frachttransportsystem konzipiert, das Indien, Iran, Aserbaidschan, Russland, Zentralasien und Nordeuropa verbindet. Obwohl sich IMEC und INSTC hinsichtlich ihrer wichtigsten europäischen Endpunkte unterscheiden, sollen beide die Transitzeit von Indien nach Europa über ein Bahnnetz verkürzen. Aufgrund von Entwicklungs- und Finanzierungsproblemen, die unter anderem auf westliche Sanktionen und Druck auf Iran und Russland zurückzuführen sind, wurden beim INSTC bislang nur begrenzte Fortschritte erzielt. Aus westlicher geopolitischer Sicht ist die Förderung von IMEC als Alternative zu INSTC von großer Bedeutung, um eine Abhängigkeit der Lieferketten von Iran und Russland zu vermeiden und Indien stärker an westlich orientierte Strukturen zu binden.

Das Land, das sich am deutlichsten gegen IMEC ausgesprochen hat, ist die Türkei. Die Türkei sieht sich selbst als traditionelles Bindeglied zwischen Europa und Asien und lehnt es ab, umgangen zu werden. Beim G20-Gipfel im September 2023 erklärte der türkische Präsident Erdogan: „Wir sagen, dass es keinen Korridor ohne die Türkei gibt. Die Türkei ist eine wichtige Produktions- und Handelsbasis. Die günstigste Linie für den Verkehr von Ost nach West muss durch die Türkei führen.“⁷¹ Die Antwort der Türkei besteht darin, alternative Projekte wie die Iraq Development Road zu fördern, die den Golf über den Irak und die Türkei mit Europa verbinden soll. Die anhaltende Instabilität im Irak stellt jedoch erhebliche Herausforderungen dar, damit diese Route zu einem bedeutenden Handelskorridor werden kann.

⁷¹ „Der türkische Präsident Erdogan lehnt den Korridor zwischen Indien und dem Nahen Osten ab.“ Middle East Eye, 11. September 2023. <https://www.middleeasteye.net/news/turkey-erdogan-opposes-india-middle-east-corridor>

IMEC sieht sich zahlreichen weiteren Herausforderungen und Hindernissen gegenüber, die über geopolitische Fragen hinausgehen – von Lücken in der Infrastruktur über Finanzierungsquellen bis hin zur Komplexität der Angleichung von Standards und Vorschriften in mehreren Ländern mit unterschiedlichen wirtschaftlichen und kulturellen Rahmenbedingungen. Zudem bleibt die Sicherheit ein zentrales Anliegen. Die teilnehmenden Länder müssen umfassend zusammenarbeiten, um sowohl die physische als auch die Cybersicherheit des Korridors zu gewährleisten, insbesondere beim Übergang vom GCC nach Israel. Sie müssen gemeinsam sicherstellen, dass terroristische Gruppen und radikale Regime wie Iran die Route nicht sabotieren oder für Anschläge nutzen. Es ist wahrscheinlich, dass Israel, ein weltweit führender Akteur im Bereich Cyber- und kritische Infrastruktursicherheit, eng mit anderen IMEC-Partnern zusammenarbeiten kann, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Korridors zu gewährleisten.

Empfehlungen

Die folgenden 15 Empfehlungen richten sich an die IMEC-Partnerländer (Unterzeichner des IMEC-Memorandums sowie Länder entlang der IMEC-Route wie Jordanien, Israel und Griechenland), um IMEC effizient und zügig voranzubringen.

1. IMEC Leaders Forum: Im Jahr 2025 soll ein IMEC Leaders Forum mit allen Partnerländern auf Ebene der Staats- oder Regierungschefs einberufen werden. Das IMEC Leaders Forum sollte beschließen, sich in der Anfangsphase auf die Förderung der IMEC-Handelsroute im Allgemeinen und insbesondere auf die Überland-Güterbahn zu konzentrieren. Jeder nationale Führer sollte sich verpflichten, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um IMEC Wirklichkeit werden zu lassen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung interner Regierungsprozesse und die Überwindung bürokratischer Hürden.
2. IMEC-Sekretariat und Arbeitsgruppen: Das IMEC Leaders Forum sollte ein ständiges Sekretariat mit je einem hochrangigen Vertreter aus jedem Land sowie Arbeitsgruppen in folgenden Bereichen einrichten:
 - Infrastrukturplanung und -bau
 - Integration von Zoll, Regulierung und Standards
 - Finanzierung
 - Sicherheit
3. Weitere wichtige IMEC-Partnerländer, darunter Israel, Jordanien und Griechenland, sollten als offizielle Unterzeichner des IMEC-Memorandums und als Vollmitglieder des IMEC Leaders Forum, des Sekretariats und der Arbeitsgruppen aufgenommen werden.

4. Öffentlich-Private Konferenz: Innerhalb von sechs Monaten sollten das Sekretariat und die Arbeitsgruppen die konkreten Projekte und Schritte identifizieren, die zur Realisierung der IMEC-Handelsroute erforderlich sind (beispielsweise Bau fehlender oder unzureichender Bahninfrastruktur, Ausbau und Verbesserung von Grenzübergängen, Logistikzentren und Häfen, virtuelle Handelsportale usw.). In Zusammenarbeit mit internationalen Finanzinstitutionen wie der Weltbank sollte eine umfassende Studie zu den erwarteten Kosten und potenziellen Wirtschaftsmodellen durchgeführt werden. Sobald eine Übersicht über die für die Operationalisierung von IMEC erforderlichen Projekte vorliegt, sollte das Sekretariat eine öffentlich-private Konferenz mit der Beteiligung einer breiten Auswahl von Akteuren, inklusive Regierungen, Staatsfonds, internationalen Entwicklungsbanken, Investoren und privaten Unternehmen einberufen, um diese Projekte voranzutreiben.
5. PGII: Die Vereinigten Staaten, die EU und die G7 sollten IMEC als vorrangiges Projekt im Rahmen der Partnership for Global Infrastructure and Investment und der EU-Initiative Global Gateway erklären. PGII und Global Gateway sollten gemeinsam mit internationalen und regionalen Finanzinstitutionen genutzt werden, um eine erschwingliche Finanzierung und Versicherung für IMEC-bezogene Projekte bereitzustellen.
6. Projektausschreibungen: Ausschreibungen und Verträge für diese Projekte sollten nach Möglichkeit an Akteure aus den IMEC-Partnerländern vergeben werden.
7. China: Die IMEC-Partner sollten Möglichkeiten prüfen, den chinesischen Einfluss an wichtigen Knotenpunkten der geplanten IMEC-Route, wie Bahnnetzen und Häfen, zu verringern oder abzumildern.
8. Integration von Zoll, Regulierung und Standards: Die Länder entlang der IMEC-Route sollten mit Unterstützung der USA und der EU die Harmonisierung von Standards, Zöllen, Abgaben, Vorschriften und Tarifen koordinieren, um einen effizienten Transit zu gewährleisten und Engpässe zu beseitigen. In diesem Zusammenhang sollten die Länder ein Single-Window-System für die Zollabfertigung einführen und Handelsdokumente digitalisieren. Das MAITRI-System zwischen den VAE und Indien kann ein wichtiges Modell sein. Indien und die VAE sollten mit weiteren IMEC-Partnerländern wie Israel und Jordanien zusammenarbeiten, um deren Einbindung in MAITRI vorzubereiten.
9. Rechtsrahmen: Die IMEC-Partnerländer sollten einen einheitlichen Rechtsrahmen für die Streitbeilegung unter Anwendung internationaler Schiedsstandards einführen.
10. Best-in-Class: Die Effizienz und die Vorteile von IMEC sollten maximiert werden, indem entlang der gesamten Route Spitzentechnologien implementiert werden, darunter KI-gestützte prädiktive Logistik und Lieferkettenmanagement, blockchain-basierte Ereignisprotokolle und länderübergreifende E-Commerce-Plattformen.
11. Sicherheit: Das IMEC-Sekretariat und die Partnerländer sollten globale bewährte Verfahren studieren und umsetzen, um höchste physische und cybersicherheitstechnische Standards entlang

der Route zu gewährleisten, die Integrität und Rückverfolgbarkeit der Waren sicherzustellen und eine effiziente Abfertigung an Knotenpunkten und Grenzübergängen zu ermöglichen. (Dies ist besonders wichtig angesichts der zahlreichen zu überquerenden Landesgrenzen und des Be- und Entladens bei multimodalem Transport.) Zu diesen Best Practices könnten der Einsatz fortschrittlicher Scanner, Container mit biometrischem oder RFID-Zugang, IoT-Sensoren zur Manipulationserkennung, Satellitenverfolgung, moderne Verschlüsselung und sichere Kommunikationsprotokolle gehören.

12. IMEC-Terminals: Mehrere europäische und indische Häfen sollten als IMEC-Terminals und Endpunkte ausgewiesen werden, um Flexibilität zu gewährleisten und eine Dominanz einzelner Akteure zu vermeiden.
13. SEZs: Entlang des Korridors sollten Sonderwirtschaftszonen (Special Economic Zones, SEZs) mit Steuer- und Investitionsanreizen geschaffen werden, um institutionelle und private Investoren sowie Unternehmen anzuziehen.
14. Innerregionale Zusammenarbeit: Die GCC-Staaten und insbesondere Saudi-Arabien sollten zustimmen, dass containerisierte Güter mit Ursprung oder Ziel Israel ihr Territorium durchqueren dürfen. Alle Länder entlang der IMEC-Route müssen einen dauerhaften Mechanismus für die regelmäßige Kommunikation zwischen Handels- und Technikbehörden einrichten. Die Möglichkeit, künftig weitere regionale Länder in IMEC einzubinden (beispielsweise Oman, Irak), sollte geprüft werden.
15. Digitale und Energie-Konnektivität: Die zur Förderung des Überlandhandels entwickelte innerregionale und internationale Zusammenarbeit sollte genutzt werden, um IMEC-bezogene Energie- und Digitalisierungsinitiativen voranzutreiben. Zukünftige Studien werden diese Elemente von IMEC näher untersuchen.

Über die Autoren

Asher Fredman ist Executive Director des Misgav Institute for National Security und Visiting Fellow bei der Heritage Foundation. Er war früher Israel-Direktor des Abraham Accords Peace Institute.

Joseph Rozen ist Senior Fellow am Misgav Institute for National Security und war zuvor Direktor für Asien-Pazifik und Euro-Asien im Nationalen Sicherheitsrat Israels.