



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Eisenbahntechnik in Kanada

Handout zum Zielmarktwebinar

Geschäftsanhahnung, 03.-07.11.2025



Durchführer

 **commit**

IMPRESSUM

Herausgeber

Commit Project Partners GmbH (COMMIT)
Kastanienallee 71
10435 Berlin
Deutschland
Tel.: +49 (0)30 206 1648-0
Web: www.commit-group.com

Text und Redaktion

Commit Project Partners GmbH

Stand

Oktober 2025

Gestaltung und Produktion

Commit Project Partners GmbH (COMMIT)

Bildnachweis

freepick

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL

MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnungsreise nach Kanada für Unternehmen aus dem Bereich Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr erstellt. Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt	1
Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis	3
1 Abstract	4
2 Wirtschaftsdaten kompakt	5
Weitere Informationen über die Bahnindustrie in Kanada	12
3 Branchenspezifische Informationen	13
3.1 Marktpotenziale und -chancen	13
3.1.1 Marktüberblick	13
3.1.2 Förder- und Finanzierungsmaßnahmen	15
3.1.3 Herausforderungen im Eisenbahnsektor	17
3.1.4 Chancen für deutsche Unternehmen	18
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	19
3.2.1 Güterschienenverkehr	19
3.2.2 Personenschienenverkehr	19
3.2.3 Rolling Stock	20
3.2.4 Infrastruktur	20
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele	21
3.3.1 Projekte in Montreal und der Provinz Québec	21
3.3.2 Projekte in Toronto und der Region Ontario	25
3.3.3 Projekte in weiteren Regionen Kanadas	29
3.4 Wettbewerbssituation	30
3.5 Regulatorische Rahmenbedingungen	31
3.5.1 Regulierung und Aufsicht	31
3.5.2 Arbeitsrecht und Tarifpolitik	32
3.5.3 Technische Zulassungen und Normen	32
3.5.4 Ausschreibungsverfahren	33
3.6 Stärken und Schwächen in der Bahnindustrie in Kanada	34
4 Kontaktadressen	35
4.1 Behörden und Verbände	35
4.2 Unternehmen aus der Bahnindustrie in Montréal / Québec (Auswahl)	36
4.3 Unternehmen aus der Bahnindustrie in Toronto / Ontario (Auswahl)	38
4.4 Bildungs- und Forschungseinrichtungen	40
4.5 Fachmessen und -konferenzen	40
Quellenverzeichnis	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht des kanadischen Schienennetzes mit Angaben zu den Betreibern	14
Abbildung 2: Einnahmen und Ausgaben im Schienenverkehr, 2014 bis 2023, in Mio. CAD	15
Abbildung 3: Siemens-Lokomotive vom Typ "Charger"	20
Abbildung 4: Geplante HFR-Strecke und bestehende VIA Rail-Strecke.....	22
Abbildung 5: Karte des bestehenden und geplanten Schienennetzes des REM	23
Abbildung 7: Möglicher Verlauf der TramCité-Strecke	24
Abbildung 8: GO Expansion in einem Blick	26
Abbildung 9: Karte der Ontario Line	27
Abbildung 10: Hamiltons zukünftiges Verkehrsnetz	28
Abbildung 11: Investitionen in kanadische Eisenbahnanlagen	30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Weitere GTAI-Informationen zu Kanada und seiner Bahnindustrie	12
Tabelle 2: ETCS und ETC im Vergleich	13
Tabelle 3: Kennzahlen zum HSR-Projekt, Stand 2024	22
Tabelle 4: Weitere Projekte in der Provinz Québec	25
Tabelle 5: Key Facts zur Eglinton Crosstown West Extension.....	27
Tabelle 6: Überblick weiterer Modernisierungs- und Ausbauprojekte in Kanada	29
Tabelle 7: Stärken und Schwächen des Eisenbahnmarktes in Kanada.....	34

Abkürzungsverzeichnis

AHK	Auslandshandelskammer
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWE	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
CAD	Kanadischer Dollar
CARS	Canadian Association of Railway Suppliers
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement
CIB	Canada Infrastructure Bank
CN	Canadian National Railway
CP	Canadian Pacific
CPKC	Canadian Pacific Kansas City
CPTF	Canada Public Transit Fund
CSA	Canadian Standards Association
CTA	Canada Transportation Act (Gesetz)
CTA	Canadian Transportation Agency (Durchführungsgesellschaft)
ERTMS	European Railway Traffic Management System
ETC	Enhanced Train Control
ETCS	European Train Control System
HFR	High Frequency Rail
HSR	High-Speed Rail
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KRC	Keewatin Railway Company
LRT	Light-Rail Transit
Mio.	Million
MIQ	Mobilité Infra Québec
Mrd.	Milliarden
NTCF	National Trade Corridors Fund
PSE	Projet structurant de l'est
PTC	Positive Train Control
RAC	Railway Association of Canada
REM	Réseau Express Métropolitain
RPRP	Remote Passenger Rail Program
RSA	Rail Safety Act
RSIP	Rail Safety Improvement Program
SCC	Standards Council of Canada
SMS	Safety management systems
SRIP	Short Line Railway Improvement Program
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport Canada
TRT	Tshiuetin Rail Transportation Inc
TSB	Transportation Safety Board of Canada
TTC	Toronto Transit Commission
u.a.	unter anderem
UP	Union Pacific Railroad
v.a.	vor allem
z.B.	zum Beispiel

1 Abstract

Kanada präsentiert sich als attraktiver Wirtschaftsstandort und als zuverlässiger Handelspartner für deutsche Unternehmen. Neben einer stabilen Wirtschaftspolitik und einem starken Dienstleistungssektor (v.a. das Banken- und Finanzwesen), weist das Land auch einen wachsenden Technologiesektor vor. Das Freihandelsabkommen „Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA)“ mit der Europäischen Union (EU) bietet auch Deutschland vorteilhafte Handelsbeziehungen mit Kanada und trägt zum Abbau von Handelsbarrieren bei.

Mit 40 Mio. Einwohnern, von denen der größte Teil der Bevölkerung in den Provinzen Ontario und Québec leben, stellt das Land einen großen Abnehmermarkt mit Wachstumspotenzial dar. Der wichtigste Handelspartner 2024 war sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten die USA. Der kanadische Konsummarkt wird von lokalen und US-amerikanischen Unternehmen dominiert.

Kanadas Eisenbahnindustrie ist ein zentraler Bestandteil der nationalen Infrastruktur. Der Güterverkehr spielt dabei eine Schlüsselrolle. Das Schienennetz umfasst derzeit eine Länge von etwa 49.422 km und ist somit das fünftgrößte Schienennetz der Welt nach den USA, China, Russland und Indien. Dank der gut ausgebauten Schieneninfrastruktur werden wichtige Häfen, Industriezentren und Regionen verbunden.

Die größten Akteure im Bahnsektor sind die Class-I-Unternehmen, Canadian National Railway (CN) und Canadian Pacific Kansas City (CPKC), ergänzt durch mehrere regionale Bahngesellschaften und Kurzstreckenbetreiber. Im Personenverkehr agiert v.a. die Staatsbahn VIA Rail.

Die kanadische Regierung sowie die kanadischen Eisenbahnunternehmen, aber auch die Provinzen und Gemeinden, unterstützen den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahn und des nationalen Schienennetzes mit Initiativen und Fördermitteln. Insbesondere die Provinzen Québec und Ontario, darunter die Großräume Montréal und Toronto, stehen im Mittelpunkt der laufenden und geplanten Großprojekte im Bahnsektor.

Kanada bietet in diesem Kontext ein erhebliches Geschäftspotenzial im Eisenbahnsektor für deutsche Unternehmen, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Es wird ein attraktives und investitionsfreundliches Geschäftsumfeld mit Innovationspotenzial offeriert. Diese werden begünstigt durch verstärkte Förderungsmaßnahmen und Infrastrukturinvestitionen der kanadischen Regierung. Dank der aktuellen Großprojekte im Bahnsektor, wie z.B. der Bau der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke (Alto), die Toronto und Québec City verbinden soll, oder das GO-Expansion Projekt sowie die vollautomatisierte Metro in Montreal ermöglichen deutschen Anbietern von Maschinen, Technologien und Dienstleistungen attraktive Geschäftsfelder in verschiedenen Bereichen der kanadischen Bahnindustrie, die von Signaltechnik, neuer Infrastruktur bis hin zu neuem Rollmaterial und Sicherheitstechnologien sowie weiteren Anlagen und Technologien reichen.

Das vorliegende Zielmarkthandout wurde für die Geschäftsanbahnungsreise nach Kanada und im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU erstellt und bietet deutschen Unternehmen einen Einblick in die kanadische Eisenbahnindustrie, in bestehende Geschäftschancen sowie in die aktuellen Herausforderungen der Branche.

2 Wirtschaftsdaten kompakt



WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2025

🇨🇦 Kanada

Alle wichtigen Kennzahlen zur Wirtschaft in rund 150 Ländern –
übersichtlich, vergleichbar und von Germany Trade & Invest geprüft.

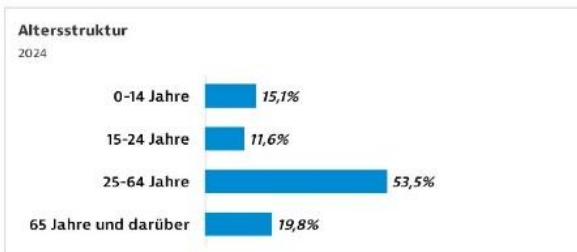
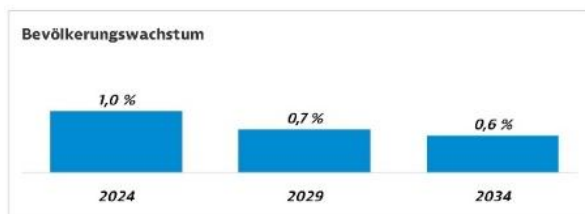


Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

Einwohnerzahl	2024	39,7 Mio.
	2029	41,4 Mio.
	2034	42,7 Mio.

Fertilitätsrate	2023	1,3
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau		



Analphabetenquote
Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Fläche und Sprache

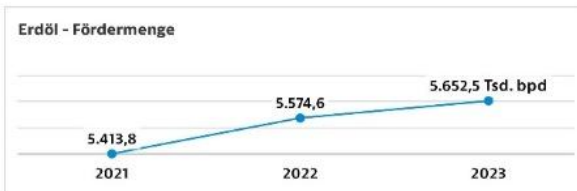
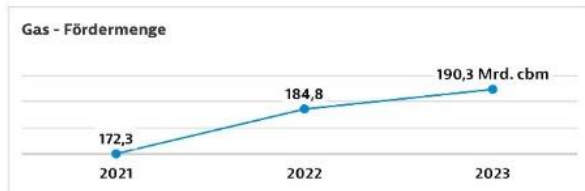
Fläche	2024	9.984.670 km²
---------------	------	---------------

Geschäftssprache(n)	Englisch, Französisch
----------------------------	-----------------------

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe
Fossil und mineralisch

Bauxit | Eisenerz | Nickel | Zink | Kupfer | Gold
Blei | Uran | seltene Erden | Molybdän
Pottasche | Diamanten | Silber | Kohle | Erdöl
Erdgas



Gas - Reserven	2020	2,4 Billionen cbm
-----------------------	------	-------------------

Erdöl - Reserven	2020	168,1 Mrd. Barrel
-------------------------	------	-------------------

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung	Kanadischer Dollar (kan\$) 1 kan\$ = 100 Cents	Wechselkurse im Jahresdurchschnitt	
Währung - Kurs 04/2025	1 € = 1,57 kan\$ 1 US\$ = 1,38 kan\$	2022	2023
		2024	2024
		1 € = 1,37 kan\$	1,46 kan\$
		1 US\$ = 1,30 kan\$	1,35 kan\$
			1,37 kan\$

Wirtschaftliche Leistung

<p>Wirtschaftswachstum Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wachstum (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2023</td><td>1,5 %</td></tr> <tr><td>2024</td><td>1,5 %</td></tr> <tr><td>2025</td><td>1,4 %</td></tr> <tr><td>2026</td><td>1,6 %</td></tr> <tr><td>2027</td><td>1,7 %</td></tr> </tbody> </table>	Jahr	Wachstum (%)	2023	1,5 %	2024	1,5 %	2025	1,4 %	2026	1,6 %	2027	1,7 %	<p>BIP Nominal</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>US\$ (Mrd.)</td> <td>2.241,3</td> <td>2.225,3</td> <td>2.332,6</td> </tr> <tr> <td>kan\$ (Mrd.)</td> <td>3.069,1</td> <td>3.180,0</td> <td>3.306,0</td> </tr> </tbody> </table>		2024	2025	2026	US\$ (Mrd.)	2.241,3	2.225,3	2.332,6	kan\$ (Mrd.)	3.069,1	3.180,0	3.306,0
Jahr	Wachstum (%)																								
2023	1,5 %																								
2024	1,5 %																								
2025	1,4 %																								
2026	1,6 %																								
2027	1,7 %																								
	2024	2025	2026																						
US\$ (Mrd.)	2.241,3	2.225,3	2.332,6																						
kan\$ (Mrd.)	3.069,1	3.180,0	3.306,0																						

<p>BIP/Kopf in Kaufkraftstandards Nominal</p> <p style="font-size: small; text-align: center;">Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.</p>	<p>Ausgaben für F&E % des BIP</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>2021</td><td>1,9 %</td></tr> <tr><td>2022</td><td>1,7 %</td></tr> <tr><td>2023</td><td>1,7 %</td></tr> </tbody> </table>	2021	1,9 %	2022	1,7 %	2023	1,7 %
2021	1,9 %						
2022	1,7 %						
2023	1,7 %						

<p>BIP-Entstehung Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bergbau/Industrie: 17,3% ■ Handel/Gaststätten/Hotels: 12,8% ■ Transport/Logistik/Kommunikation: 9,7% ■ Bau: 7,5% ■ Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft: 1,9% ■ Sonstige: 50,8% 	<p>BIP-Verwendung Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>Privatverbrauch</td><td>55,2%</td></tr> <tr><td>Bruttoanlageinvestitionen</td><td>22,8%</td></tr> <tr><td>Staatsverbrauch</td><td>21,2%</td></tr> <tr><td>Bestandsveränderungen</td><td>1,2%</td></tr> <tr><td>Außenbeitrag</td><td>-0,5%</td></tr> </tbody> </table>	Privatverbrauch	55,2%	Bruttoanlageinvestitionen	22,8%	Staatsverbrauch	21,2%	Bestandsveränderungen	1,2%	Außenbeitrag	-0,5%
Privatverbrauch	55,2%										
Bruttoanlageinvestitionen	22,8%										
Staatsverbrauch	21,2%										
Bestandsveränderungen	1,2%										
Außenbeitrag	-0,5%										

Makroökonomische Stabilität

<p>Inflationsrate</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>2024</td><td>2,4 %</td></tr> <tr><td>2025</td><td>2,0 %</td></tr> <tr><td>2026</td><td>2,1 %</td></tr> </tbody> </table>	2024	2,4 %	2025	2,0 %	2026	2,1 %	<p>Währungsreserven</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>2022</td><td>79,7</td></tr> <tr><td>2023</td><td>89,9</td></tr> <tr><td>2024</td><td>93,9</td></tr> </tbody> </table>	2022	79,7	2023	89,9	2024	93,9
2024	2,4 %												
2025	2,0 %												
2026	2,1 %												
2022	79,7												
2023	89,9												
2024	93,9												

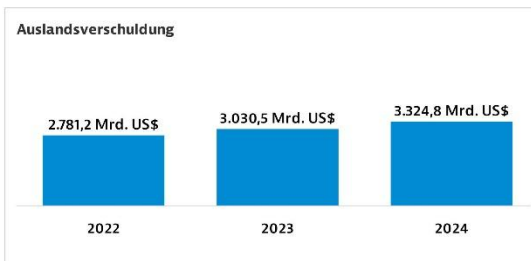
<p>Leistungsbilanzsaldo % des BIP</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>2024</td><td>-0,5 %</td></tr> <tr><td>2025</td><td>-0,7 %</td></tr> <tr><td>2026</td><td>-0,3 %</td></tr> </tbody> </table>	2024	-0,5 %	2025	-0,7 %	2026	-0,3 %	<p>Arbeitslosenquote</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tbody> <tr><td>2024</td><td>6,4 %</td></tr> <tr><td>2025</td><td>6,6 %</td></tr> <tr><td>2026</td><td>6,5 %</td></tr> </tbody> </table>	2024	6,4 %	2025	6,6 %	2026	6,5 %
2024	-0,5 %												
2025	-0,7 %												
2026	-0,3 %												
2024	6,4 %												
2025	6,6 %												
2026	6,5 %												

Investitionsquote % des BIP, brutto, öffentlich und privat	2024	23,3 %
	2025	22,7 %
	2026	22,7 %

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo % des BIP	2024	-2,2 %
	2025	-1,9 %
	2026	-1,6 %

Staatsverschuldungsquote % des BIP, brutto	2024	110,8 %
	2025	112,5 %
	2026	110,9 %



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2021	60.382 Mio. US\$
	2022	46.175 Mio. US\$
	2023	50.324 Mio. US\$

FDI - Bestand	2021	1.548.813 Mio. US\$
	2022	1.495.991 Mio. US\$
	2023	1.665.774 Mio. US\$

FDI - Hauptländer Anteil in %, Bestand; 2024	USA: 45,5% Niederlande: 12,2% Vereinigtes Königreich: 6,5% Luxemburg: 4,5% Schweiz: 3,1% Japan: 2,8% Hongkong, SVR: 2,4% Frankreich: 2,1% China: 2,0% Australien: 1,9% Deutschland: 1,6% Bermuda: 1,5%
--	--

FDI - Hauptbranchen Anteil in %, Bestand; 2024	Beteiligungsgesellschaften: 31,9% Verarbeitende Industrie: 16,7% Finanz- und Versicherungswirtschaft: 13,4% Bergbau/Öl/Gas: 11,5% Großhandel: 9,5% Unternehmensdienstleistungen: 3,7% Immobilienwirtschaft, Leasing: 2,8% Einzelhandel: 1,5%
--	--

Außenwirtschaft

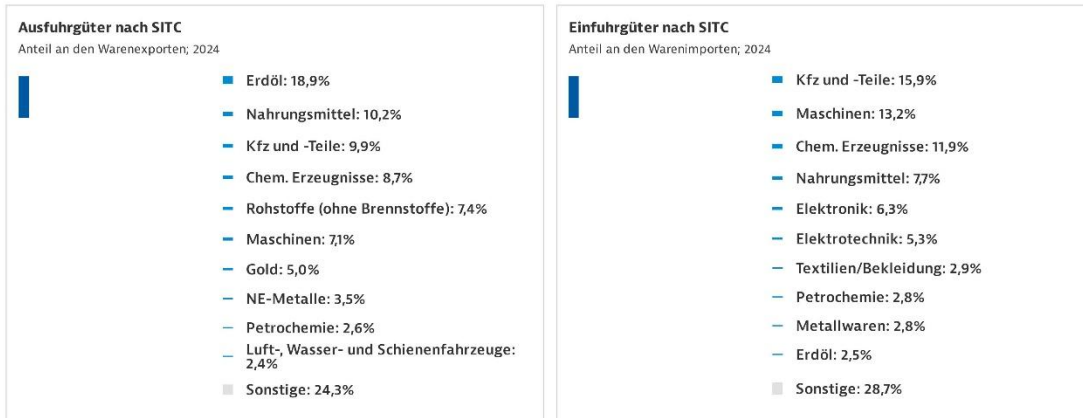
Warenhandel

Warenhandel Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen	2022	%	2023	%	2024	%
	Exporte (Mrd. US\$)	596,8	19,0	566,7	-5,0	568,2
Importe (Mrd. US\$)	571,6	16,3	558,5	-2,3	554,1	-0,8
Saldo (Mrd. US\$)	25,2		8,2		14,1	

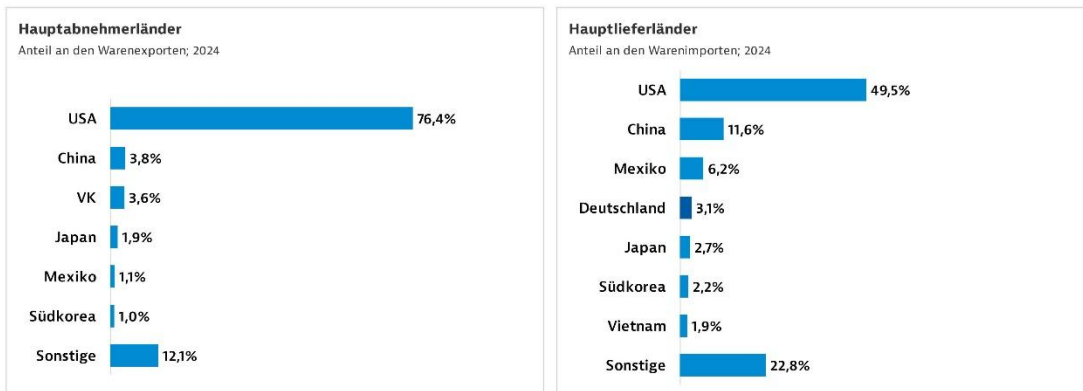
Exportquote Exporte/BIP in %	2022	27,2 %
	2023	26,1 %
	2024	25,4 %

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.



Handelspartner



Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. US\$)	141,2	16,6	154,4	9,3	159,0	3,0
DL-Importe (Mrd. US\$)	145,2	18,9	152,5	5,0	159,8	4,8
Saldo (Mrd. US\$)	-4,0		1,9		-0,8	

Freihandelsabkommen

<p>Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)</p> <p>EFTA; USMCA (NAFTA-Nachfolgeabkommen); CPTPP</p> <p>Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory</p>	<p>Mitgliedschaft in Zollunion</p> <p>Nein</p>
---	---

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. Euro)	47,3	26,9	48,7	2,9	48,1	-1,3
Importe (Mrd. Euro)	29,7	25,4	27,7	-6,7	27,9	0,8
Saldo (Mrd. Euro)	17,7		21,0		20,2	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. Euro)	26,3	37,9	26,6	0,9	28,5	7,2
DL-Importe (Mrd. Euro)	20,5	50,1	20,4	-0,6	20,5	0,6
Saldo (Mrd. Euro)	5,9		6,2		8,0	

Freihandelsabkommen mit der EU: CETA, vorläufige Anwendung seit 21.09.2017

Einseitige EU-Zollpräferenzen: Keine einseitigen Präferenzregelungen

Warenhandel mit Deutschland

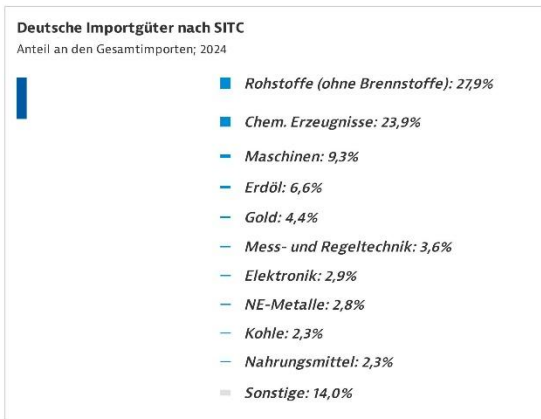
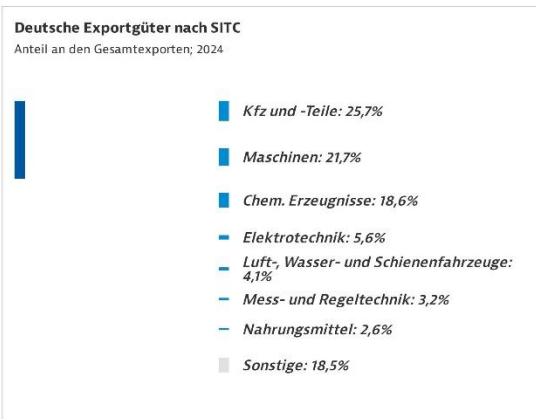
Warenhandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Dt. Exporte (Mrd. Euro)	12,8	26,9	12,7	-0,3	12,9	1,4
Dt. Importe (Mrd. Euro)	8,0	29,6	6,9	-13,5	7,1	2,1
Saldo (Mrd. Euro)	4,8		5,8		5,8	

Rangstelle bei deutschen Exporten: Rang 24 von 238 (2024; 1 = beste Bewertung)

Rangstelle bei deutschen Importen: Rang 34 von 238 (2024; 1 = beste Bewertung)

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2023	%
DL-Exporte (Mrd. Euro)	2,9		4,3	
DL-Importe (Mrd. Euro)	3,0		4,7	
Saldo (Mrd. Euro)	-0,1		-0,4	

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)	2021	22.451 Mio. Euro	Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)	2021	1.418 Mio. Euro
	2022	24.453 Mio. Euro		2022	883 Mio. Euro
	2023	24.414 Mio. Euro		2023	1.476 Mio. Euro
Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2022	+1.146 Mio. Euro	Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2022	+265 Mio. Euro
	2023	-241 Mio. Euro		2023	+1.519 Mio. Euro
	2024	+692 Mio. Euro		2024	-524 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungsabkommen	Abkommen vom 23.03.2002; in Kraft seit 28.03.2002	Investitionsschutzabkommen	Kein Abkommen
Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit			
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.			

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Ottawa, https://canada.diplo.de/ca-de	Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://www.international.gc.ca/country-pays/germany-allemande/berlin.aspx?lang=eng
Auslandshandelskammer	Toronto, https://kanada.ahk.de		

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO ₂ -Äquivalent	2012	24,2 tCO ₂ e	Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2012	1,8 %
	2022	19,3 tCO ₂ e		2022	1,5 %
Emissionsintensität pro Mio. US\$ BIP In Tonnen CO ₂ -Äquivalent	2012	571,0 tCO ₂ e	Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2022	Elektrizität/Wärme: 28,9% Transport: 24,3% Gebäude: 10,6%	
	2022	425,8 tCO ₂ e			

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2011	17,0 %	Stromverbrauch In Kilowattstunden pro Kopf	2022	14.702 kWh pro Kopf
	2021	16,1 %			
Sustainable Development Goals Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 25 von 167				

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen
© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien Keine Risikoeinstufung 0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste	Corruption Perceptions Index Rang 15 von 180 2024; 1 = beste Bewertung
Logistics-Performance-Index Rang 7 von 139 2023; 1 = beste Bewertung	Internetqualität Rang 12 von 121 2024; 1 = beste Bewertung

Weitere Informationen über die Bahnindustrie in Kanada

Tabelle 1: Weitere GTAI-Informationen zu Kanada und seiner Bahnindustrie

GTAI-Informationen zu Kanada	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	SWOT-Analyse
Kurzanalyse zur Bahnindustrie	Branchenbericht zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Branchenbericht zu den Stadtbahnsystemen Branchenbericht zur Modernisierung des Verkehrsnetzes
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Kanada	Recht kompakt
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Kanada	Zoll und Einfuhr kompakt

Hinweis:

Die Railway Association of Canada (RAC) ist ein kanadischer Verband der Eisenbahnindustrie, der 1917 gegründet wurde. Er arbeitet mit allen Regierungsebenen zusammen, um bei der Entwicklung neuer Vorschriften, Regeln und Standards zu unterstützen. RAC veröffentlicht jährlich einen Bericht, der sich Rail Trends nennt. In diesem Bericht fasst der Verband alle wichtigen Ereignisse und Entwicklungen mit Schlüsselakteuren und Perspektiven aus der kanadischen Bahnindustrie zusammen.

Zum aktuellen Bericht: [Rail Trends 2024](#)

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

Der Eisenbahnsektor ist ein wichtiges wirtschaftliches Rückgrat Kanadas, der überwiegend vom Güterverkehr bestimmt wird und rund 95% der Einnahmen der Branche ausmacht¹. Wichtige Rohstoffe, wie Automobilprodukte, Chemikalien, Metalle und Agrarprodukte werden über die Schiene transportiert und ermöglichen einen effizienten Handel im In- und Ausland. Kanadas Eisenbahnindustrie erzielt Milliardenumsätze, die sich positiv auf das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Landes auswirken, bietet Beschäftigungspotenzial und verbindet Tausende von Menschen.

3.1.1 Marktüberblick

Kanada verfügt über ein großes und gut ausgebautes Eisenbahnnetz mit einer Gesamtlänge von 49.422 km (ca. 30.709 Meilen)². Etwa 45 % der Strecke gehören der Canadian National Railways (CN) und 26,8 % der Canadian Pacific Railway (CP). Nach der Fusion im April 2023 mit Kansas City Southern wurde CP in die Canadian Pacific Kansas City (CPKC) umbenannt. 28,2 % der Strecke werden von anderweitigen kleineren Eisenbahngesellschaften betrieben. Das kanadische Schienennetz ist das fünftgrößte weltweit. Nur die USA, China, Russland und Indien verfügen über ein größeres Schienennetz. Kanada verwendet auf dem Großteil seines Eisenbahnnetzes die Normalspur mit einer Spurweite von 1.435 mm (4 ft 8 1/2 in). Lediglich 129 km (ca. 80 Meilen, 0,2 % des gesamten Schienennetzes) sind elektrifiziert und das fast ausschließlich in Teilen des städtischen Schienenverkehrsnetzes. Das europaweite einheitliche Zugbeeinflussungssystem „European Train Control System“ (ETCS) gibt es in Kanada in der Form nicht. Während ETCS ein umfassendes, standardisiertes Eisenbahnsignal- und Steuerungssystem ist, das in Europa die länderübergreifende Operabilität gewährleistet, wird in Kanada das sogenannte Enhanced Train Control (ETC) angewendet. Es ist ein System, das Zugunfälle aufgrund menschlicher Fehler verhindern soll. Mit diesem System wird es ermöglicht, im Notfall die Geschwindigkeit zu reduzieren oder das Abbremsen eines Zuges einzuleiten. ETC wurde auf Empfehlung des Transportation Safety Board (TSB), einer unabhängigen Behörde für Verkehrssicherheit, und im Rahmen der Überprüfung des Eisenbahnsicherheitsgesetz (Railway Safety Act) beschlossen und im Jahr 2022 erstmals auf Teilstrecken eingeführt, wobei dies als risikobasierter und korridorspezifischer Ansatz gilt. Bisher ist die Technologie in der Planungs- und Entwicklungsphase. Bis 2030 soll die vollständige Einführung von ETC verpflichtend erfolgen. Das ETC gilt als Äquivalent zum Positive Train Control (PTC)-System in den USA.

Tabelle 2: ETCS und ETC im Vergleich

	ETCS (Europa)	ETC (Kanada)
Hauptzweck	Schaffung eines einheitlichen, standardisierten und interoperablen Zugsteuerungssystems in ganz Europa, das eine Vielzahl an nationalen Systemen ersetzt.	Verbesserung der Sicherheit durch Verhinderung von Unfällen aufgrund menschlicher Fehler, z. B. Zugkollisionen oder Entgleisungen aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit oder falsch eingestellten Weichen.
Funktion	Umfassendes Signal- und Steuerungssystem, das Ausrüstung für Strecken und Fahrzeuge umfasst, um Sicherheit und Effizienz über Landesgrenzen hinweg zu gewährleisten.	Eine Technologie, die als Fahrerassistenzsystem fungiert, die Besatzung warnt und auf höchster Stufe automatisch Bremsen betätigt, um Unfälle zu verhindern.
Umfang	Umfassendes System, das den gesamten Kontinent abdeckt und in verschiedene Funktions- und Kommunikationsebenen gegliedert ist.	Eine spezielle Sicherheitstechnologie, die in allen kanadischen Eisenbahnen eingeführt wird.
Aktueller Stand	Bereits weit verbreitet, mit unterschiedlichem Einsatzgrad in verschiedenen Ländern.	Derzeit in Umsetzung, mit einer Frist bis 2030 für die vollständige Installation auf wichtigen Teilstrecken.

Quellen: DB Systemtechnik, FreightWaves, EKE-Electronics

¹ Canadian Association of Railway Suppliers (2025): The Canadian Transportation Network

² Transport Canada (2025): Rail Safety and Security

Das kanadische Schienennetz unterteilt sich in ein ausgedehntes Güterverkehrsnetz und den Personenverkehr sowie die dazugehörige Infrastruktur. Der Großteil des Schienennetzes wird jedoch vom Güterverkehr und den beiden transkontinentalen Eisenbahnunternehmen, CN und CPKC, dominiert. VIA Rail, ein staatliches Unternehmen, ist für den Personenschienenverkehr zuständig und hat wie CN seinen Sitz in Montréal. CPKC hat seinen Hauptsitz in Calgary in der Provinz Alberta.

Neben den beiden wichtigsten Güterverkehrsbetreibern gibt es weitere kanadische und internationale Unternehmen, v.a. amerikanische Unternehmen, die weitestgehend mit den beiden Großakteuren interagieren. Dazu zählen u.a. [Union Pacific](#), [CSX](#) und [Norfolk Southern](#). Offiziellen Marktanalysen zufolge soll der Güterschienenverkehrsmarkt in den kommenden Jahren bis 2030 weiterhin jährlich um 3,5 bis 4 % wachsen (CAGR). Die jährliche Gesamt-Gütertonnage per Schiene beträgt etwa 325,6 t. Jährlich werden Güter im Wert von 320 Mrd. USD (ca. 446 Mrd. CAD) von Küste zu Küste transportiert.

Im Personenschienenverkehr ist VIA Rail der größte Betreiber. Dennoch gibt es auch kleinere und insbesondere regionale Anbieter, wie z.B.: [Ontario Northland Railway](#) (regionale Strecken), [Amtrak](#) (grenzüberschreitendes Angebot) und [West Coast Express](#) (Nahverkehrssystem in Vancouver). Das städtische Nahverkehrssystem läuft weitestgehend über eigene U- und S-Bahn-Systeme, bspw. SkyTrain in Vancouver ([Translink](#)), CTrain ([Calgary Transit](#)) und die U-Bahn in Toronto ([Toronto Transit Commission - TTC](#)) sowie die U-Bahn in Montréal ([Société de transport de Montréal - STM](#)). VIA Rail beförderte im Jahr 2023 rund 4,1 Mio. Passagiere auf seinen 12.500 km langen Strecken. Der Personenschienenverkehr erzielte 2023 Einnahmen in Höhe von 439,9 Mio. CAD.

Abbildung 1: Übersicht des kanadischen Schienennetzes mit Angaben zu den Betreibern

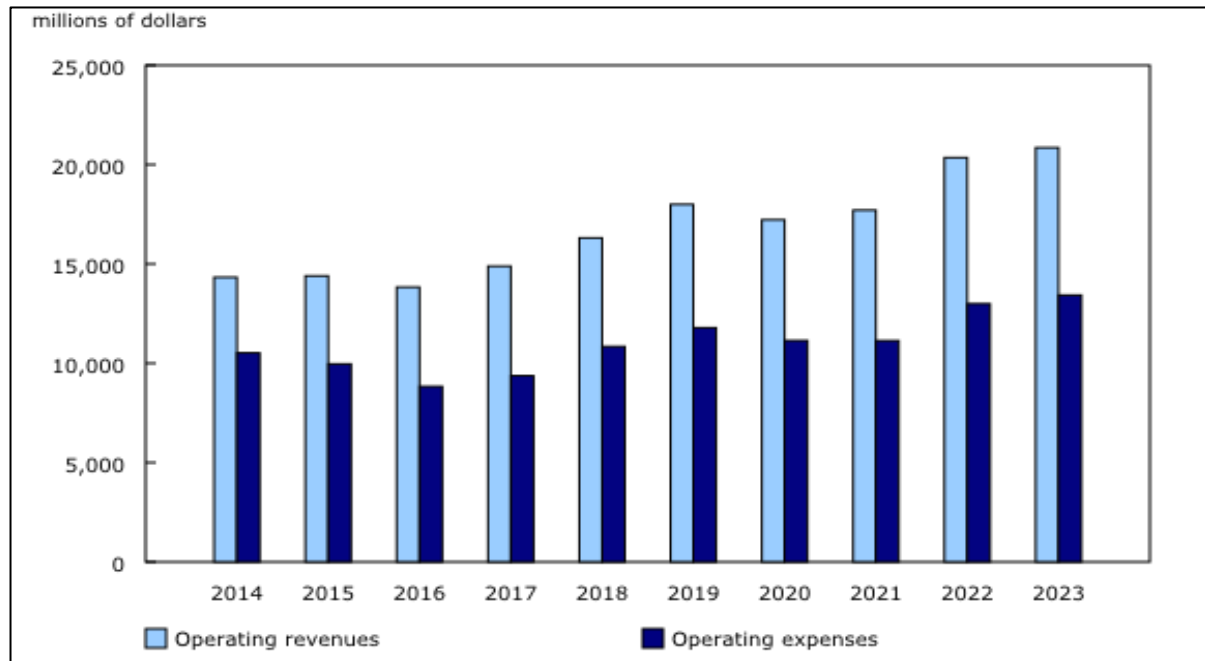


Quelle: Railway Association of Canada (2024): Rail Trends Report

Nach Angaben des Fachverbands Railway Association of Canada (RAC) und des kanadischen Statistikamts „Statistics Canada“ verzeichnete die kanadische Eisenbahnindustrie im Jahr 2023 einen Anstieg der Einnahmen um 2,5 % und erwirtschaftete rund 20,9 Mrd. CAD³. Diese Summe ist auf die steigenden Frachteinnahmen (+3,2 % auf 18,8 Mrd. CAD) und einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen und den damit einhergehenden Passagiereinnahmen (+27,4 %) zurückzuführen. In den letzten zehn Jahren sind die Betriebseinnahmen im Schienenverkehr fast jährlich gestiegen. Nach einigen Schwankungen nehmen die Ausgaben seit 2021 im Bereich Schiene wieder zu.

³ Statistics Canada: Rail operating revenues and expenses, 2014 bis 2023

Abbildung 2: Einnahmen und Ausgaben im Schienenverkehr, 2014 bis 2023, in Mio. CAD



Quelle: Statistics Canada (06.06.2025)

Der Marktwert der kanadischen Eisenbahnindustrie wird für das Jahr 2025 auf rund 22 Mrd. USD geschätzt⁴, was einer jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 0,6 % im Zeitraum 2019 bis 2024 bedeutet. Treibende Kraft bleibt der Güterverkehr.

3.1.2 Förder- und Finanzierungsmaßnahmen

Kanada investiert massiv in die Eisenbahnindustrie, u.a. in Gleise, Rollmaterial, Technologien und sonstige Ausrüstung. Die kanadische Regierung und die Eisenbahn streben die Verbesserung in den Bereichen Sicherheit, Effizienz, Nachhaltigkeit und Kapazität des kanadischen Schienennetzes an, und bilden auf diese Weise die Grundlage für kosteneffiziente und stabile Lieferketten.

In diesem Kontext wurden in den vergangenen Jahren sämtliche Initiativen und Finanzierungspakete zwischen der Regierung und der Industrie gemeinsam mit den Provinzen und Gemeinden ausgearbeitet und eingeführt. Diese sollen den Bahnsektor dauerhaft finanziell und regulatorisch unterstützen und die Mobilität nachhaltiger und sicherer gestalten.

National Trade Corridors Fund (NTCF)

Das NTCF ist ein nationales Infrastrukturprogramm, das als Ziel die Verbesserung des Güter- und Personenschienenverkehrs hat. Mit dieser Initiative sollen Projekte finanziert werden, die die Transporteffizienz steigern und die Widerstandsfähigkeit des Verkehrssystems gegenüber den derzeitigen Klimabedingungen und dem Klimawandel erhöhen. Auch die Digitalisierung von Lieferketten sowie spezifische Transportbedürfnisse in den nördlichen und arktischen Regionen werden im Programm berücksichtigt. Zu den geförderten Bereichen zählen Eisenbahnen, Flughäfen, Häfen, Verkehrsanlagen und Zufahrtsstraßen. Die Finanzierung erstreckt sich über einen Zeitraum von elf Jahren und soll am 31. März 2028 enden. Das kanadische Ministerium für Verkehrspolitik und -programme, Transport Canada (TC), gibt an, dass der Gesamtwert des Infrastrukturprogramms bei 4,3 Mrd. CAD liegt⁵. Für das Jahr 2025 bis 2026 werden im Rahmen des Programms Ausgaben in Höhe von 842 Mio. CAD vorgesehen. Bis zum heutigen Tag hat die kanadische Regierung 4,1 Mrd. CAD an Bundesmitteln für insgesamt 214 Projekte im ganzen Land bereitgestellt, wodurch Gesamtinvestitionen in Höhe von etwa 10,5 Mrd. CAD mobilisiert wurden. 59 Projekte wurden bisher umgesetzt.

⁴ IBISWorld (15.09.2024): Rail Transportation in Canada – Market Research Report.

⁵ Transport Canada (16.06.2025): The National Trade Corridors Fund

Canada Public Transit Fund (CPTF)

Das Canada Public Transit Fund (CPTF) ist eine historische Initiative der kanadischen Regierung, die 30 Mrd. CAD für den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs vorsieht⁶. Das CPTF startet im kommenden Jahr 2026. Im Rahmen des CPTF sollen jährlich bis zu 3 Mrd. CAD freigegeben werden, die neue Kapazitäten für den Nahverkehr schaffen sollen, um der höheren Nachfrage gerecht zu werden. Zudem soll nachhaltige Mobilität gefördert und das Wirtschaftswachstum angekurbelt werden. Finanziert werden hauptsächlich Kapitalprojekte, wie der Ausbau von Schienennetzen oder der Kauf emissionsarmer Busse. Das CPTF verfolgt eine gezielte Finanzierung von Projekten, die auf determinierte Bundesziele ausgerichtet ist. Unter anderem sollen ländliche und abgelegene Gegenden vernetzt und eine fortgeschrittene Elektrifizierung umgesetzt werden. Mit einer Basis-Finanzierung werden bestehende Verkehrssysteme unterstützt, sodass die Wartung, Instandhaltung und der Ausbau gewährleistet werden. Außerdem gibt es ein Metro-Region-Abkommen, das eine langfristige Kollaboration zwischen Bundesregierung, Provinzen und Gemeinden sowie eine ordnungsgemäße Planung und Förderung von Nahverkehrsprojekten in großen Ballungsräumen vorsieht.

Rail Safety Improvement Program (RSIP)

Das Rail Safety Improvement Program (RSIP) ist ein Programm von Transport Canada zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit. TC stellt dafür Finanzmittel zur Verfügung, die für die Aufwertung der Infrastruktur und Forschungsvorhaben vorgesehen sind. Das Ziel ist auch die Sicherheit an Bahnstrecken und -übergängen zu steigern und wetterbedingte Gefahren mit Blick auf die Bahnstrecke zu verhindern. Projekte, die das Vertrauen der Öffentlichkeit in das kanadische Schienenverkehrssystem stärken oder die Aufklärung und Sensibilisierung für Fragen der Eisenbahnsicherheit fördern, werden ebenfalls mitfinanziert. Zukünftige Finanzmittel werden regelmäßig veröffentlicht. Im Oktober 2024 wurde ein Budget in Höhe von 45 Mio. CAD für das RSIP in den nächsten drei Jahren und ein Budget von 1,6 Mio. CAD für die Ausschreibung von Forschungs- und Bildungsprojekten im Zeitraum 2024-2026 bekannt gegeben⁷.

Remote Passenger Rail Program (RPRP)

Das Remote Passenger Rail Program (RPRP) wurde 2005 eingeführt, um die kontinuierliche Bereitstellung von Personenverkehrsdiensten in ausgewählten abgelegenen Gemeinden, in denen die Bahn das einzige Landverkehrsmittel ist, sicherzustellen. Derzeit unterstützt das RPRP zwei Eisenbahngesellschaften, die im Besitz der First Nations (indigene Völker Kanadas) sind: Tshiuetin Rail Transportation (TRT) und Keewatin Railway Company (KRC).

Die TRT mit Sitz im Nordosten von Québec und im Westen von Labrador war die erste Eisenbahnstrecke in Nordamerika. Das Unternehmen ist Eigentümer der Strecke zwischen Emeril und Schefferville und bietet Eisenbahnverkehrsdienste zwischen Sept-Îles und Schefferville an. Für TRT stellt das RPRP sowohl Betriebsmittel, z.B. für Zugkraftstoff und Gehälter des Zugpersonals, als auch Investitionsmittel, z.B. für die Sanierung von Bahnstrecken, die Anschaffung von Ausrüstung, den Bau und die Instandhaltung von Anlagen bereit.

Die KRC mit Sitz im Norden Manitobas ist Eigentümer der Strecke zwischen Sherritt Junction und Lynn Lake und betreibt den Schienenverkehr zwischen The Pas und Pukatawagan. Die KRC erhält Kapitalfinanzierungen ausschließlich über das RPRP. Die Betriebsfinanzierung erfolgt über eine separate Vereinbarung mit VIA Rail. Seit dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung mit KRC im Jahr 2006 leistet VIA Rail einen jährlichen Beitrag zu dessen Betriebsausgaben.

Bei der letzten Verlängerungsverhandlung im Jahr 2021 wurde im Rahmen des RPRP eine Finanzierung für fünf Jahre angefragt, die letztlich für drei Jahre genehmigt wurde. Bei der Vorstellung des Haushalts 2024 genehmigte das Verkehrsministerium 63,1 Mio. CAD über drei Jahre beginnend ab 2024/2025.

⁶ Government of Canada (16.07.2024): Backgrounder: Federal government launches the Canada Public Transit Fund, investing in public transit needs across Canada

⁷ Government of Canada (11.10.2024): Rail Safety Improvement Program

Rail Climate Change Adaptation Program (R-CCAP)

Das kanadische Schienennetz und die Lieferketten sind aufgrund des Klimawandels und extremer Wetterbedingungen komplexen Risiken ausgesetzt. Das Programm zur Anpassung des Schienenverkehrs an den Klimawandel (R-CCAP) von Transport Canada, ein Bestandteil des Programms zur Verbesserung der Sicherheit im Schienenverkehr, wurde eingeführt, um den kanadischen Schienenverkehrssektor bei der Erforschung, Entwicklung und Umsetzung innovativer Technologien, Instrumente und Ansätze zur Bewältigung dieser Risiken zu unterstützen. Das R-CCAP stellt Bundesmittel in Form von Beiträgen für Eisenbahnunternehmen der Klassen I, II oder III bereit. 20 Projekte wurden bereits bezuschusst, darunter Projekte von CN, Hudson Bay Railway Corporation und Ontario Northland Transportation Commission. Die Projekte mit Angaben zur Dotierung sind unter folgendem Link abrufbar: <https://tc.canada.ca/en/programs/rail-climate-change-adaptation-program>

Support for Northern / Arctic / Indigenous Rail Infrastructure

Die Unterstützung für die Eisenbahninfrastruktur im Norden und in der Arktis konzentriert sich auf die Verbesserung und den Ausbau bestehender Strecken, insbesondere die der Hudson Bay Railway und Port of Churchill, die für abgelegene indigene Gemeinden von entscheidender Bedeutung sind. Die jüngsten staatlichen Mittel fließen in den Betrieb, die Instandhaltung und Vorentwicklungsmaßnahmen, wobei der Schwerpunkt auf der wirtschaftlichen Entwicklung und der Versöhnung mit den indigenen Gemeinden liegt. Zu den Initiativen gehören auch Forschung, eine Ausschreibung für neue Projekte und die Stärkung der Partnerschaften mit indigenen Gemeinschaften. Eine genaue Zahl der Investitionen kann nicht angegeben werden, da die Finanzierungsquellen unterschiedlich ausfallen und auch die Investitionssummen regelmäßig angepasst werden. Für die o.g. Gesellschaften wurden seit 2018 ca. 320 Mio. CAD für die Instandhaltung und Weiterentwicklung aufgebracht⁸. Im März 2025 kündigte die kanadische Regierung ein Fünfjahrespaket in Höhe von 175 Mio. CAD an, das auf der früheren Zusage aufbaut, um den Bahnverkehr aufrechtzuerhalten und mit den Vorbereitungsarbeiten im Hafen von Churchill zu beginnen, wobei die Finanzierung des Hafens über das Western Diversification Program von PrairiesCan erfolgt. Zusätzlich werden auch die beide Förderprogramme NTCF (Budget: 400 Mio. CAD) und RPRP für die Unterstützung genutzt.

Short Line Railway Improvement Program (SRIP) — Saskatchewan

Das Short Line Railway Improvement Program (SRIP) ist ein Provinzprogramm in Saskatchewan, das Finanzmittel zur Unterstützung der Instandhaltung und Verbesserung von Kurzstreckenbahnen bereitstellt. Im Jahr 2025 stellte die Regierung 1 Mio. CAD für Infrastrukturprojekte, wie Gleisbau, Sicherheitsvorkehrungen von Kreuzungen und Brückeninstandhaltung bereit⁹. Diese Mittel, die auf die 13 provinziell regulierten Kurzstreckenbahnen in der Provinz verteilt werden, sollen die Sicherheit und Effizienz dieser Transportnetze gewährleisten.

3.1.3 Herausforderungen im Eisenbahnsektor

Das ausgedehnte Eisenbahnnetz ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur des Landes. Trotz der positiven Dynamik im kanadischen Bahnsektor, die durch die solide Leistung der kanadischen Eisenbahnen und steigender Nachfragen entstanden ist, steht die Branche vor einer Reihe von Herausforderungen.

Eine der größten Herausforderungen für die kanadische Eisenbahnindustrie ist die alternde Infrastruktur. Ein Großteil des kanadischen Eisenbahnnetzes wurde im 19. Jh. errichtet, und seine Instandhaltung bleibt eine schwierige Aufgabe. Zwar wurden einige Modernisierungen in der Zwischenzeit vorgenommen, viele Gleise, Brücken, Tunnel und Signalanlagen bleiben aber weiterhin veraltet oder verfügen nicht über moderne Technologien. Da sich das Schienennetz geografisch von Küste zu Küste ausdehnt, ist es schwer einheitliche Lösungen über die Provinzen hinaus einzuführen. Außerdem fallen die Kosten für Wartung und Ersatzteile hoch aus. Daraus folgen auch Kapazitätsbeschränkungen und Engpässe auf der Schiene, insbesondere in den stark frequentierten Güterverkehrskorridoren.

Die Sicherheit in der Bahnindustrie hat angesichts der potenziellen Risiken, die mit dem Transport von Gütern und Passagieren über große Entfernungen verbunden sind, oberste Priorität. Die Sicherheitsbedenken reichen von

⁸ Government of Canada (Juni 2025): Funding for the Hudson Bay Railway and Port of Churchill

⁹ Government of Saskatchewan (17.06.2025): Short Line Rail Infrastructure Investment Increases by 88 Per Cent

Entgleisungen über Unfälle an Bahnübergängen bis hin zum sicheren Transport gefährlicher Güter. Auch wenn die Zahl der Unfälle, darunter Kollisionen und Entgleisungen, gesunken ist, bleibt das Thema Sicherheit ein wichtiges Thema. Durch die zunehmende und fortschreitende Digitalisierung rückt zudem die Cybersecurity verstärkt in den Fokus. Erhebliche Investitionen, v.a. in die Integration neuer Technologien, sind dafür notwendig, ebenso die Abstimmung mit den Bahnbetreibern. Die Einführung digitaler Signalsysteme, wie PTC und ERTMS, sowie von Automatisierungs- und KI-basierten (Logistik-)Systemen ist mit technischen und regulatorischen Hürden verbunden. Die Elektrifizierung ist im urbanen Bereich bereits in Planung und im Ausbau, aber auch hier erschwert das breite Schienennetz und geringere Bevölkerungsdichten außerhalb der Hauptkorridore das Vorhaben.

Da Umweltbelange und der Klimawandel ebenfalls an Bedeutung gewinnen, steht die Bahnindustrie unter wachsendem Druck, ihren CO₂-Fußabdruck zu verringern und immer wieder neue bzw. angepasste Auflagen zu berücksichtigen. Die Branche steht vor der Aufgabe, Lösungen für nachhaltige Energiequellen zu finden und zu integrieren, Emissionen zu senken und umweltfreundliche Praktiken umzusetzen. Die Einführung emissionsfreier Lokomotiven, z.B. Züge mit Wasserstoff- oder Elektroantrieb, ist dabei eines der Ziele, allerdings auch ein kostspieliges. Ein weiteres Problem stellen die extremen Wetterbedingungen dar. Waldbrände, Überschwemmungen und das Auftauen des Permafrostbodens beeinträchtigen immer mehr den Bahnverkehr. Dementsprechend wird verstärkt nach entsprechenden Lösungen gesucht.

Im Personalwesen kämpft die Branche mit einem Fachkräftemangel und einer alternden Belegschaft. Die Rekrutierung und Bindung von Talenten in diesem wettbewerbsintensiven Arbeitsmarkt stellen die Unternehmen vor Herausforderungen. Für moderne Bahnsysteme ist ein geschultes Personal unerlässlich. Ein Fachkräftemangel sowie Gewerkschaftsverhandlungen und mögliche Streiks, wie im Jahr 2024, können weitreichende Risiken für die Modernisierungsprojekte darstellen.

Die Eisenbahnindustrie unterliegt einem komplexen Geflecht von Vorschriften und Richtlinien, die je nach Region und Regierung variieren können. Die Anpassung an Änderungen der staatlichen Vorschriften und Richtlinien sind für Eisenbahnbetreiber und Zulieferer nicht einfach einzuhalten. Eisenbahnen durchqueren Provinz- und Bundesgebiete, was eine Koordinierung zwischen mehreren Regierungen und Behörden erfordert. Bei der Erweiterung der Infrastruktur müssen die Landrechte der indigenen Bevölkerung und die Konsultationspflichten beachtet werden. Zuletzt erschweren auch unterschiedliche Sicherheits- und Umweltstandards die Modernisierungsbemühungen.

3.1.4 Chancen für deutsche Unternehmen

Dank der vielseitigen staatlichen Initiativen und diversen Förder- und Finanzierungsprogramme für die Modernisierung und den Ausbau der Bahnindustrie und -infrastruktur bietet Kanada viele Geschäftsmöglichkeiten. Großprojekte sowie zahlreiche kleinere regionale Projekte sehen u.a. Gleissanierungen, Brückenreparaturen und die Modernisierung der Signalanlagen vor, aber auch die Erneuerung und Erweiterung der Fahrzeugflotte. Diese Investitionen erhöhen nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Kapazität und Effizienz des Netzes.

Aufgrund strenger Sicherheitsstandards bedarf es in Kanada an fortschrittlichen Technologien und kontinuierlichen Schulungen im Bereich der Sicherheit, u.a. für die Gleisinspektionen, das positive Zugsteuerungssystem und anderweitige Sicherheitssysteme.

Im Bereich der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes wird v.a. die Elektrifizierung von Bahnstrecken, der Einsatz umweltfreundlicherer Lokomotiven und die Erforschung alternativer Kraftstoffe großgeschrieben und sollen maßgeblich zur Emissionsreduzierung beitragen.

Die Branche investiert außerdem in Programme zur Personalentwicklung, in Ausbildungsplätze und Partnerschaften mit Bildungseinrichtungen, um den bestehenden Fachkräftemangel zu beheben. Technisches Know-how, kosten- und betriebseffiziente Lösungen sowie Dienstleistungen im Aus- und Weiterbildungsbereich werden in Kanada stark nachgefragt.

Zu den allgemeinen Geschäftschancen in Kanada kommen auch die zahlreichen Großprojekte im Bahnsektor, die die Einbringung deutscher Technologien und Erfahrungen ermöglicht. Zu den aktuellen Projekten wird in Kapitel 3.3 genauer eingegangen.

Für deutsche KMU bestehen in Kanada, insbesondere in der Schieneninfrastruktur, Zug- und Infrastrukturkomponenten, nachhaltige Technologien sowie jegliche Produkte für eine moderne, innovative und digitale Bahn sowie für den Schienenverkehr Geschäftschancen.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Der kanadische Schienenverkehr befindet sich im Wandel, geprägt von Modernisierung, Ausbau, Digitalisierung und Dekarbonisierung und unterstützt von Politik und Wirtschaft. Außerdem beeinflussen die sich ändernden Verbraucher- und Kundenerwartungen die Entwicklungen im Bahnsektor. Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, sind einige Hürden zu bewältigen, doch gleichzeitig ergeben sich vielfältige und bedeutende Geschäftschancen für deutsche Unternehmen. Der Infrastrukturausbau, inkl. der geplanten neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke, zählt dabei zu den wichtigsten Initiativen, ebenso die Anschaffung von automatisierten und vernetzten Fahrzeugen. Durch den Umfang der angestrebten Projekte bieten sehr viele Bereiche des kanadischen Bahnsektors Möglichkeiten, neue Produkte und Technologien sowie Know-how in den Markt einzuführen.

3.2.1 Güterschienenverkehr

Der kanadische Güterschienenverkehr spielt eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft des Landes, da er den Transport von Massengütern, wie Kohle, Agrarprodukten, Automobilprodukten und Konsumgütern, ermöglicht und für den internationalen Handel unerlässlich ist. Gleichzeitig entlastet er andere Transportwege und reduziert Transportkosten. Damit bleibt er auch weiterhin die tragende Säule für die Entwicklung von Kanadas Bahnindustrie. Als flächenmäßig zweitgrößtes Land der Welt ist der Schienengüterverkehr eine Notwendigkeit, um verschiedene Regionen, insbesondere abgelegene Gebiete, mit städtischen Zentren zu verbinden.

Es wird erwartet, dass der Güterverkehr auch weiterhin wächst. Allerdings hängt dies auch stark vom Wohlergehen anderer Industrien ab, z.B. der Landwirtschaft, der Rohstoffgewinnung und der sauberen Energie. Die Erschließung neuer Minen für kritische Mineralien kurbeln außerdem die Nachfrage nach Schienenverkehr an.

Aufgrund hoher Exportzahlen von Getreide, Kaliumkarbonat, Flüssigerdgas und Wasserstoff spielen insbesondere die Eisenbahn- und Hafenkorridore in Westkanada eine wesentliche Rolle, daher wird dort auch mit den stärksten Wachstumszahlen gerechnet.

Digitalisierung, künstliche Intelligenz, Automatisierung, Datenanalyse und IoT-Lösungen (z.B. Sensoren) werden im Güterverkehr stärker nachgefragt und dienen der Überwachung der Infrastruktur sowie digitale Fortschritte und vereinfachte Prozesse beim Transport und bei der Planung.

Darüber hinaus werden Fusionen und Übernahmen (M&A) zu einer gängigen Strategie, wobei Branchenriesen wie CN und CPKC versuchen, ihren Marktanteil durch strategische Übernahmen auszubauen.

Auch künftig wird der Güterschienenverkehr von Bedeutung sein, um den nahtlosen Transport, insbesondere mit dem Nachbarland, den USA, zu garantieren. Die Aufrechterhaltung der Handelskonnektivität ist ein besonderes Anliegen Kanadas. Die Regierungspolitik zielt zudem darauf ab, Transparenz, Stabilität und Vorhersehbarkeit zu fördern, um wettbewerbsfähig und attraktiv für Investoren zu bleiben.

3.2.2 Personenschienenverkehr

Der Personenschienenverkehr in Kanada entwickelt sich mit Schwerpunkt auf dem Projekt für eine Hochfrequenzbahnstrecke zwischen Toronto und Québec City und der Modernisierung der nationalen Flotte weiter. Zu den wichtigsten Trends der Entwicklung zählen steigende Fahrgastzahlen, das Streben nach höheren Geschwindigkeiten und die Integration der Bahn in umfassendere Mobilitätssysteme. Zukünftige Entwicklungen umfassen die Beschaffungsphase für Hochgeschwindigkeitszüge, die Erneuerung der Flotte von VIA Rail und fortschrittliche Sicherheitsmaßnahmen.

Zur Verbesserung der Sicherheit werden auch auf Technologien, wie bspw. Drohnen, Infrarot- und Ultraschalldetektoren zurückgegriffen. In Zukunft soll sich die Entwicklung auch auf die Integration der Bahn ins breitere Verkehrssystem konzentrieren. Ein technologischer Fortschritt ist außerdem bei der Nutzung von autonomen und bedarfsorientierten Schienenbussen zu erwarten. Mit einem deutlich stärkeren Personenschienenverkehr erhofft man sich auch wirtschaftliche und ökologische Vorteile, u.a. die Schaffung neuer und erweiterter Arbeitsplätze, ein höheres Wachstum und Emissionen und Staus zu verringern.

3.2.3 Rolling Stock

Abbildung 3: Siemens-Lokomotive vom Typ "Charger"



Quelle: SYSTRA Canada

Eine deutlich höhere und weiter steigende Nachfrage nach sicheren, effizienten und zuverlässigen Verkehrsmitteln ist in Kanada erkennbar. Faktoren, wie erhöhtes Verkehrsaufkommen, Staus und Reduzierung der Lebensqualität, sind wesentliche Treiber für diese Entwicklung.

Dementsprechend wird auch in den Ausbau der Fahrzeugflotte investiert. Kanadas Schienenfahrzeuge entwickeln sich daher in Richtung Elektrifizierung, Nutzung fortgeschrittener Technologien und erhöhte Effizienz weiter. Um diese Ziele zu erreichen, werden bestehende Flotten modernisiert, neue Elektro- und Hybridlokomotiven sowie Personenzüge angeschafft, und Investitionen in Hochgeschwindigkeitszüge

und fortschrittliche Signaltechnik getätigt¹⁰. Bei der technologischen Integration wird auf Echtzeit-Datenanalyse gesetzt.

Im Bereich des Rollmaterials gibt es mehrere Unternehmen, die ihre Züge aufwerten oder gar neue Fahrzeuge (Lokomotiven, Waggons, etc.) anschaffen, die nachhaltiger fahren und ausgestattet sind und mit neuen Technologien ausgestattet sind und den aktuellen Sicherheitsstandards entsprechen.

CN hat in 2025 rund 3,4 Mrd. CAD (ca. 2,3 Mrd. EUR) für den Ausbau des Schienennetzes angekündigt. Ein Großteil wird für die Infrastruktur vorgesehen¹¹. Mehr als 500 Mio. CAD (ca. 340 Mio. EUR) sind jedoch auch für Modernisierungsarbeiten des Rollmaterials bestimmt. Mit der Summe soll die Flotte erweitert und modernisiert werden. Ziel ist es, die Zuverlässigkeit des Dienstes und die Betriebskontinuität auf dem gesamten transkontinentalen Korridor der CN aufrechtzuerhalten.

In Québec hat das öffentliche Verkehrsunternehmen Exo, das das Nahverkehrssystem im Großraum Montréal betreibt, gemeinsam mit SYSTRA Canada neues Rollmaterial mit einem Vertrag für eine Laufzeit von sechs Jahren und mit der Option des Kaufs von Ersatzteilen gekauft. Die Ankündigung erfolgte 2022. Die erste Lieferung für die fünf Bahnlinien von Exo von zehn Siemens-Lokomotiven vom Typ „Charger“ erfolgte im Januar 2025 und wird technisch von SYSTRA Canada unterstützt¹². Die Vorteile der neuen Flotte sollen umweltfreundlichere Züge, nachhaltige Reisemöglichkeiten und die Nutzung von moderner Technologie für mehr Komfort sein. Für Siemens ist es bereits der zweite Auftrag in diesem Rahmen in Kanada. Kanada profitiert bei dieser Zugflotte von leiseren Zügen, Tier-4-Emissionsnormen werden eingehalten und eine Reduzierung von Partikelemissionen um 95% und eine Gesamtemission von 89 % werden erreicht. Diese Siemens-Lokomotive ist derzeit Marktführer in ihrem Segment.

Der Markt für Schienenfahrzeuge in Kanada ist im Vergleich zu größeren Märkten, wie den USA oder Europa relativ klein, was es für ausländische Unternehmen schwierig macht, Skaleneffekte zu erzielen. Die kanadische Regierung bevorzugt in ihren Beschaffungsprozessen traditionell inländische Unternehmen, was es ausländischen Wettbewerbern erschweren kann, in den Markt einzusteigen. Deutsche Hersteller von Schienenfahrzeugen können in bestimmten Bereichen, wie z. B. dem Hochgeschwindigkeitsverkehr, einen technologischen Vorsprung haben, indem sie innovative Lösungen anbieten und spezifische Projektanforderungen erfüllen.

3.2.4 Infrastruktur

Mithilfe der laufenden sowie bevorstehenden Projekte wird Kanadas Infrastruktur modernisiert und ausgebaut. In 2025 stellt CN rund 3,4 Mrd. CAD zur Verfügung, die für die Instandhaltung und den Ausbau des Schienennetzes genutzt werden sollen¹³. In dieser Summe sind auch Infrastrukturarbeiten in den USA mitberechnet, die den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kanada gewährleisten. Neben der Gleisinstandhaltung werden auch Kapazitätserweiterungen vorgenommen. Etwa 2,9 Mrd. CAD (fast 2 Mrd. EUR) fließen dabei in Infrastrukturprojekte und Instandhaltungsarbeiten. Teil dieser Maßnahmen sind der Austausch von über 360 km Schienen und acht Projekte

¹⁰ Railmarket (2025): Canada Rolling Stock Market 2024-2030

¹¹ Railmarket News (16.05.2025): Canadian National allocates €2.3 billion for network maintenance and expansion in 2025

¹² Siemens Mobility: Siemens Mobility to modernize Montreal's exo train fleet with sustainable locomotives

¹³ Railmarket News (16.05.2025): Canadian National allocates €2.3 billion for network maintenance and expansion in 2025

zur Kapazitätserweiterung. Diese Investition von CN ist in erster Linie für den westlichen Teil Kanadas gedacht.

Bereits in den Jahren zuvor investierte CN gemeinsam mit seinen Partnern in etliche Infrastrukturprojekte in unterschiedlichen Provinzen. CN investierte, z.B. in die Gleisverlängerung in Chicago, in Überführungs- und Brückenerneuerungsprojekte in Vancouver und in die Infrastruktur des Kraftstoffterminals in Ontario, die die Verladungsaktivitäten stützt. Der Trend des Ausbaus setzt sich fort. Weitere Phasen bestehender Projekte und der Umsetzungsbeginn weiterer Projekte stehen bevor mit Schwerpunkt auf die Integrität der Schienen, die Erneuerung der Ausrüstung und der Ausbau von Betriebskapazitäten auf Korridoren mit hohem Verkehrsaufkommen. CN investiert in Projekte mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrsnetzes aufrechtzuerhalten.

Zu den Kernprojekten zählen der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs in Zentralkanada im Rahmen des High-Frequency Rail-Projekts, die Erweiterung der Frachtkapazitäten zur Deckung der Nachfrage nach Rohstoffen im Westen Kanadas sowie die Förderung der Dekarbonisierung durch die Erforschung von Wasserstoff- und Elektrolokomotiven. Zukünftige Entwicklungen werden auch eine verbesserte Automatisierung, verbesserte Sicherheitsmaßnahmen an Bahnübergängen und ein besseres Management klimabezogener Risiken umfassen.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Angesichts der alternden Infrastruktur und des starken Bevölkerungswachstums in den städtischen Gebieten Kanadas ist der Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahn und des Schienenverkehrs im ganzen Land in den Vordergrund gerückt. Dementsprechend bestehen aktuell eine Vielzahl an Projekten, die den Personen- und den Güterverkehr verbessern sollen. Unter anderem werden die Infrastruktur, die Ausstattung, aber auch sämtliche Bahnsysteme und das Rollmaterial aufgewertet und effizienter gestaltet.

Im Fokus der Eisenbahn- und Schienenverkehrsprojekte stehen die Provinzen Québec und Ontario, wo der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke, der Ausbau von U-Bahn- und Regionalbahnsystemen sowie neue Straßenbahnprojekte und die Erweiterung von Kapazitäten vorgesehen sind. Ein Vorzeigeprojekt ist der Bau der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke Kanadas.

Mit den Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen zielt die kanadische Regierung darauf ab, effizientere, nachhaltigere, schnellere und kostensparende Schienenlösungen einzuführen und wettbewerbsfähig zu bleiben.

3.3.1 Projekte in Montreal und der Provinz Québec

In der Provinz Québec und insbesondere in Montréal gibt es aktuell eine Reihe an größeren Eisenbahn- und Infrastrukturprojekten. Ein zentrales Vorhaben ist dabei die Hochgeschwindigkeitsstrecke (Alto), die Québec City und Toronto in weniger als drei Stunden verbinden soll¹⁴.

High-Speed Rail (“Alto”) zwischen Québec City und Toronto

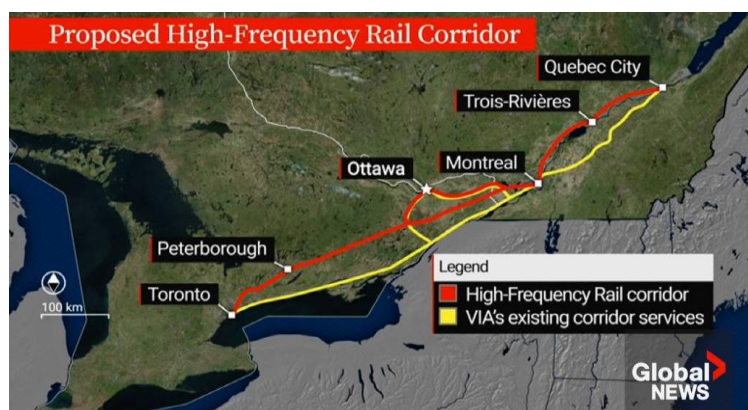
Das kanadische Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt Alto soll die Verkehrsanbindung revolutionieren und Reisenden und Unternehmen schnellere, umweltfreundlichere und effizientere Reisemöglichkeiten bieten. Dieses System wird wichtige kanadische Städte, wie, Montréal und Ottawa entlang der stark frequentierten Strecke Toronto-Québec City miteinander verbinden.

Geplant sind etwa 1.000 km an neuen elektrifizierten Eisenbahnstrecken und eine Höchstgeschwindigkeit der Züge von 300 km/h oder streckenweise sogar mehr¹⁵. Vom High-Speed Rail sollen um die 18 Mio. Kanadierinnen und Kanadier, die entlang des Korridors Toronto - Québec City leben, profitieren. Der Personenverkehr soll über eigene Gleise verfügen, so dass der Güter- und der Personenverkehr unabhängig voneinander funktionieren können.

¹⁴ Business Insider (21.02.2025): Canada is planning a 186-mile-per-hour train — linking Toronto to Montreal in 3 hours

¹⁵ Alto Group (2025): Shaping Canada’s Future With a High-Speed Train

Abbildung 4: Geplante HFR-Strecke und bestehende VIA Rail-Strecke



Quelle: Global News

Diese Innovation wird neue Maßstäbe im Reiseverkehr setzen. Mit dem Fokus auf Effizienz, Nachhaltigkeit und besserer regionaler Erreichbarkeit ist das Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt das größte Infrastrukturvorhaben in der Geschichte Kanadas. Es spiegelt auch die wachsende Nachfrage nach modernen Verkehrslösungen wider, die die wirtschaftlichen und ökologischen Ziele Kanadas unterstützen. Derzeit laufen Planungs- und Vorstudien zur Realisierung des Großprojekts. Die bauliche Realisierung ist frühestens in einigen Jahren zu erwarten.

Die wirtschaftlichen Vorteile des Hochgeschwindigkeitsbahnprojekts Alto sind immens. Während der Bauphase sollen 51.000 Arbeitsplätze geschaffen werden und weitere Arbeitsplätze sollen auch nach Fertigstellung und bei Betrieb entstehen. Mit diesem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz soll das Wirtschaftswachstum weiter angekurbelt werden, indem es Reisezeiten verkürzt, regelmäßige Abfahrten ermöglicht, die Verbindungen zwischen Menschen und Gemeinden verbessert, Arbeitsplätze schafft und die Treibhausgasemissionen senkt. Nach Fertigstellung soll mit Hilfe dieses Projekts das kanadische BIP um 1,1 % pro Jahr (24,5 Mrd. CAD) gesteigert werden¹⁶.

Der Erfolg des Hochgeschwindigkeitsbahnprojekts Alto hängt von der Zusammenarbeit wichtiger Branchenführer und Interessengruppen ab. Einer der Hauptakteure des Projekts ist das Cadence-Konsortium, dem namhafte Unternehmen wie AtkinsRéalis, SYSTRA Canada und Keolis angehören. Darüber hinaus sind staatliche Unternehmen wie CDPQ Infra für die Entwicklung, Überwachung und Finanzierung dieser Großinitiative von entscheidender Bedeutung.

Dieses ambitionierte Projekt erhält zudem starke Unterstützung auf allen Regierungsebenen in Kanada. Unter der Führung des ehemaligen Premierministers Justin Trudeau und der ehemaligen Verkehrsministerin Anita Anand war die Regierung ein wichtiger Fürsprecher und Geldgeber für diese Initiative.

Es wurden Richtlinien und Vorschriften eingeführt, um sicherzustellen, dass das Projekt reibungslos verläuft und zu einem integralen Bestandteil der kanadischen Verkehrsinfrastruktur wird. Konsultationen mit indigenen Gemeinschaften und anderen Interessengruppen sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass das Projekt inklusiv und nachhaltig ist.

Die Unterstützung durch die Provinzregierungen von Ontario und Québec unterstreicht einmal mehr das breite Engagement für die Modernisierung der kanadischen Verkehrssysteme.

Tabelle 3: Kennzahlen zum HSR-Projekt, Stand 2024

Kriterium	Wert / Anmerkung
Baukosten (Kapitalaufwand)	60 – 90 Mrd. CAD (2024)
Phase / Entwicklungskosten	3,9 Mrd. CAD über 6 Jahre (ab 2024/2025)
Fahrtzeit	3 Stunden
Beschäftigung	51.000 neue direkte Arbeitsplätze
Städte / Haltepunkte	Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières, Québec City

Quelle : Alto Group, Transport Canada

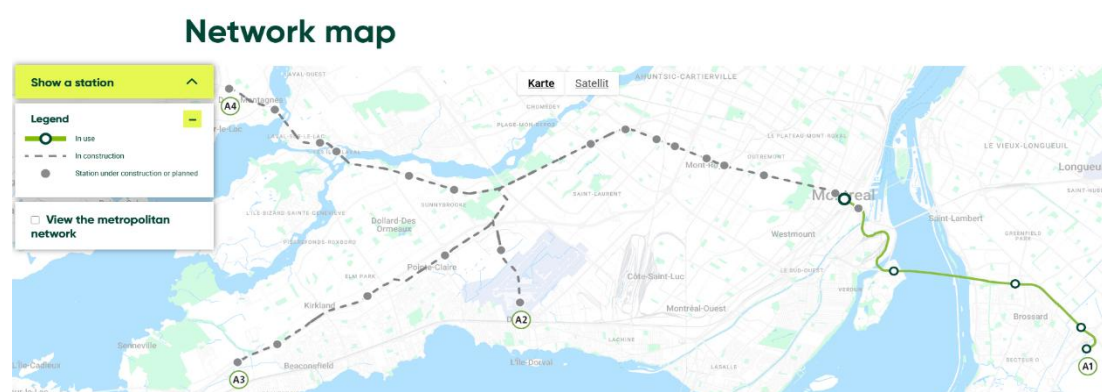
¹⁶ Alto Group (2025): Shaping Canada's Future With a High-Speed Train

Réseau Express Métropolitain (REM)

Das „Réseau Express Métropolitain (REM)“ ist ein Schienenverkehrssystem in Form eines automatisierten Light-Rail-Systems (LRT), das den Großraum Montréal besser und schneller verbinden soll. Es handelt sich um ein privates elektrisches Zugnetz, das 2017 einer Tochtergesellschaft der Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ-Infra) übertragen wurde. Nach Fertigstellung soll es die weltweit längste automatisierte Metrolinie sein. Das REM wird insgesamt 26 Stationen und 67 km Strecke umfassen¹⁷. Die Metrolinie wird zu 100 % elektrisch und vollautomatisiert sein. Für das Projekt sind 212 Fahrzeuge des Typs Alstom Metropolis vorgesehen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h erzielen. Die Fahrtdauer von der Südküste bis zum Stadtzentrum von Montréal wird 18 Min. und der Abstand zwischen den Metros zu Stoßzeiten wird 3 Min. 30 Sek. betragen. Das Projekt wird nicht nur zur wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und Provinz beitragen, sondern auch langfristige Erträge für die Einwohnerinnen und Einwohner von Québec generieren.

Die erste Phase, die von der Station *Brossard* bis *Central Station* führt, ist seit Juli 2023 in Betrieb. Der Streckenabschnitt im *Norden Laval* soll einige Wochen verspätet im November 2025 eröffnet werden. Die Strecke *West Island* sollte auch im Herbst 2025 in Betrieb genommen werden. Nach aktuellem Stand soll sich die Inbetriebnahme bis Frühjahr 2026 hinausziehen¹⁸. Die Station *Fairview-Pointe-Claire* wird im Oktober 2025 eröffnet. Die „Airport branch“, die die Verbindung zum Montréal-Trudeau-Flughafen herstellt, soll bis 2027 fertiggestellt worden sein.

Abbildung 5: Karte des bestehenden und geplanten Schienennetzes des REM



Quelle: REM, Network Map2025

Das Projekt ist das größte öffentliche Verkehrsprojekt in Québec seit 50 Jahren und somit seit der Gründung der Métro Montréal. Der Gesamtwert des Projekts beläuft sich auf rund 9,4 Mrd. CAD und fällt deutlich höher aus als die in 2018 geschätzten 7 Mrd. CAD, so die Rechnungsprüferin von Québec, Guylaine Leclerc¹⁹.

Blue Line Extension (Métro Linie Bleue)

Der U-Bahn-Betreiber Société de transport de Montréal (STM) hat die Erweiterung seiner blauen Metrolinie um ca. 6 km angekündigt. Im Rahmen dieses Projekts, das 2023 startete, sollen fünf neue barrierefreie Stationen gebaut werden sowie zwei Bus-Terminals und ein unterirdischer Fußgängertunnel²⁰. Zum Projekt gehören auch mehrere Ausrüstungen und betriebliche Infrastrukturen, wie z.B. sieben Nebengebäude für betriebliche Ausrüstung, ein Kraftwerk, ein Servicezentrum für die Instandhaltung der Infrastruktur, ein U-Bahn-Depot und drei Gleichrichterwerke.

Insgesamt sollen 17.000 Fahrgäste profitieren. Die Eröffnung wird für ca. 2031 erwartet. Die Gesamtkosten für das Projekt wurden ursprünglich auf 3,9 Mrd. CAD geschätzt und belaufen sich aktuell auf 6,4 Mrd. CAD, davon sind 3,1 Mrd. CAD Bundesbeiträge. Weitere Finanzierungen kommen von der Provinz Québec und betroffenen Gemeinden.

¹⁷ Caisse de dépôt et placement du Québec (2025) : Réseau Express Métropolitain

¹⁸ YouTube: (26.09.2025): Montreal's 2nd line set to open, but West Island residents will have to keep waiting

¹⁹ CTV News (20.11.2024): Montreal REM light-rail cost rises to \$9.4 billion

²⁰ Société de transport de Montréal (Juni 2025) : Blue line project

Sanierung der Pie-IX Eisenbahnbrücke / Port of Montréal

Die Pie-IX Eisenbahnbrücke ist ein bedeutendes Element des Eisenbahnnetzes des Port of Montréal, das den Schienenverkehr im Hafengebiet ermöglicht. Aktuell finden umfassende Sanierungs- und Optimierungsarbeiten statt, um eine langfristige Funktionsfähigkeit zu gewährleisten und den Güterverkehr zu stärken. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten werden drei Brückenspannweiten ersetzt und eine vierte Spannweite wird hinzugefügt. Des Weiteren wird das Schienennetz um ca. 500 m erweitert und neue Abstellgleise errichtet. Zudem erfolgt eine unterirdische Verlegung von elektrischen Kabeln. Das Budget für die Sanierung beläuft sich auf insgesamt 42,41 Mio. CAD²¹. Die Fertigstellung ist für Dezember 2025 geplant.

Projet structurant de l'est (PSE) / Tramway Ost

Bei diesem regionalen Projekt handelt es sich um ein neues Straßenbahnprojekt im Osten von Montréal, das mit Repentigny verbunden werden soll. Zum Jahresbeginn gab die stellvertretende Ministerpräsidentin und Ministerin für Verkehr und nachhaltige Mobilität, Geneviève Guilbault, bekannt, dass das PSE das erste Projekt sein wird, das an Mobilité Infra Québec (MIQ) nach seiner Gründung im Dezember 2024 übertragen wird²². Geplant sind 38 km Schienen mit 31 Stationen über zwei Äste²³: vom Sektor Rivière-des-Prairies zur grünen Metrolinie Montréal, und von Repentigny zur grünen Linie. Mit dem Straßenbahnprojekt sollen Anbindungen an die blaue und grüne U-Bahn-Linie in Montréal sowie an das S-Bahn-Netz der exo geschaffen werden. Bis MIQ voll funktionsfähig ist, übernimmt die Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) die Einleitung der ersten Projektphasen und die Durchführung der Ausschreibungen. Die Kosten werden auf 18 Mrd. CAD geschätzt²⁴. Die Fertigstellung soll bis 2035 erfolgen.

Québec City Tramway („TramCité“) / Circuit Intégré De Transport Express (CITÉ)

Abbildung 6: Möglicher Verlauf der TramCité-Strecke

The following figure shows the proposed route for the Project.



Quelle: CDPQ Infra

Das TramCité-Projekt umfasst für die erste Phase ein 19 km langes oberirdisches und zweigleisiges Straßenbahnnetz mit 29 barrierefreien Haltestellen und fünf multimodalen Umsteigepunkten, das die Stadtteile Le Gendreau, Sainte-Foy, Université Laval, Parliament Hill, Saint-Roch und Charlesbourg in Québec City miteinander verbindet²⁵. Zum Projekt gehört auch der Bau eines Betriebs- und Wartungszentrums (CEE) und ein zentraler Kontrollraum (PCC). Es soll die verkehrsreichsten Mobilitätskorridore der Stadt bedienen und den öffentlichen Verkehr entlasten. Ein besonderer Fokus liegt auf der harmonischen Umsetzung des Netzes in die Gemeinden. Auf den Strecken sollen Fahrzeuge von Alstom, Typ Citadis Spirit zirkulieren, die 100 % elektrisch sein sollen und Platz für max. 272 Passagiere bietet. Beim Rollmaterial handelt es sich um insgesamt 30 neue Fahrzeuge, die je nach Standort mit Hybridtechnologie, Oberleitung und Bordenergie betrieben werden sollen.

Mit TramCité wird auf die hohe Nachfrage in Québec nach mehr öffentlichen Verkehrsmitteln und besseren Anbindungen reagiert sowie auf die steigende Bevölkerungszahl in der Provinz. Der Baubeginn ist für den Sommer 2027 vorgesehen und die Inbetriebnahme soll bis 2033 erfolgen. Im Dezember 2024 wurde vom Eigentümer und Betreiber des REM, die CDPQ Infra inc. mitgeteilt, dass die Kosten ca. 7,6 Mrd. CAD betragen werden. TramCité ist ein Teil des Großprojekts CITÉ, inkl. Tram und busbasiertem Verkehrssystem, Bus Rapid Transit (BRT), das insgesamt 11,5 Mrd. CAD kosten soll.

²¹ Port of Montréal (04.09.2024): Pie-IX Railway Bridge Project Structural Works Underway

²² Gouvernement du Québec (05.03.2025) : Projet structurant de l'est – Un premier mandat pour Mobilité Infra Québec

²³ Radio-Canada Info (01.06.2024): YouTube – Projet structurant de l'est : une facture projetée de 18,6 milliards

²⁴ Portail Constructo (06.03.2025): Projet structurant de l'est

²⁵ CDPQ Infra (19.12.2024): TramCité Project

Weitere Investitionen und Projekte

Tabelle 4: Weitere Projekte in der Provinz Québec

Projekt / Investition	Beschreibung
CN-Infrastrukturinvestitionen (CN)	Ca. 475 Mio. CAD an Investitionen für Gleisinstandhaltung, strategische Infrastrukturmaßnahmen und Modernisierung technischer Systeme
Tshuëtin Railway Modernisation	Modernisierung der Strecke „Tshuëtin Railway“ im Rahmen des Modernisierungsprogramms der Canada Railway Services. Das umfasst die Gleiserneuerung, den Bau neuer Stationen und die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Finanziert durch die Canada Infrastructure Bank und die Provinz Québec.
Matagami Transshipment Yard Upgrade	Ausbau des Verlade-/Umschlagbahnhofs in Matagami (Nord-Québec) mit neuen Gleisanlagen und Ausrüstung als Teil des Plan Nord (rückzahlbare Beihilfe durch die Regierung von Québec in Höhe von 6,2 Mrd. CAD)
Québec Central Railway Rehabilitation	Projekt zur Sanierung der Eisenbahn zwischen Vallée-Jonction und Tring-Jonction, inkl. Gleise, Schwellen, teilweise Reparaturen an Strukturen. Ein Abschnitt (Sainte-Marie ↔ Vallée-Jonction) soll bis Ende 2025 fertiggestellt werden.
Lac-Mégantic Rail Bypass Project	Nach dem Unfall von Lac-Mégantic (2013) gibt es Pläne, die Gleise aus dem Stadtzentrum zu verlegen. Der „Bypass“ soll Züge aus der Innenstadt herausführen, u.a. Neubauten und Verlagerung der Infrastruktur.

Quellen: CN, Canada Infrastructure Bank, Railway Technology, Gouvernement du Québec, SYSTRA Canada, TC

3.3.2 Projekte in Toronto und der Region Ontario

Auch in der Provinz Ontario und in Toronto besteht ein großes Potenzial an großen und bedeutsamen Bahn- und Infrastrukturprojekten mitzuwirken.

GO Expansion (GO Transit Netz/Metrolinx)

Das wohl größte Projekt in Ontario ist neben der Hochgeschwindigkeitsstrecke das GO Expansion-Projekt des kanadischen Nahverkehrsbetreibers Metrolinx. Die Arbeiten im Rahmen von „On Corridor“ umfassen alle Arbeiten, die den Zugverkehr erleichtern, wie Gleise, zivile Infrastruktur, Signaltechnik, Elektrifizierungsinfrastruktur und Elektrofahrzeuge sowie den Betrieb und die Instandhaltung des GO-Schienennetzes²⁶. Das Ziel ist der Ausbau des GO-Pendlerbahnnetzes auf häufigere, ganztägige Pendlerverbindungen („all-day, two-way service“) entlang mehrerer Linien. GO Expansion wird das GO-Schienennetz von einem Pendlerdienst zu einem ganztägigen Schnellverkehrssystem umgestalten. Zudem soll der Bereich um die Union Station verstärkt werden, u.a. Spurenverbesserungen, Ausbau der Gleiskapazitäten innerhalb des Union Station Rail Corridor etc.). Das Projekt umfasst ein regionales Schnellverkehrsnetz, das folgende Vorteile bietet:

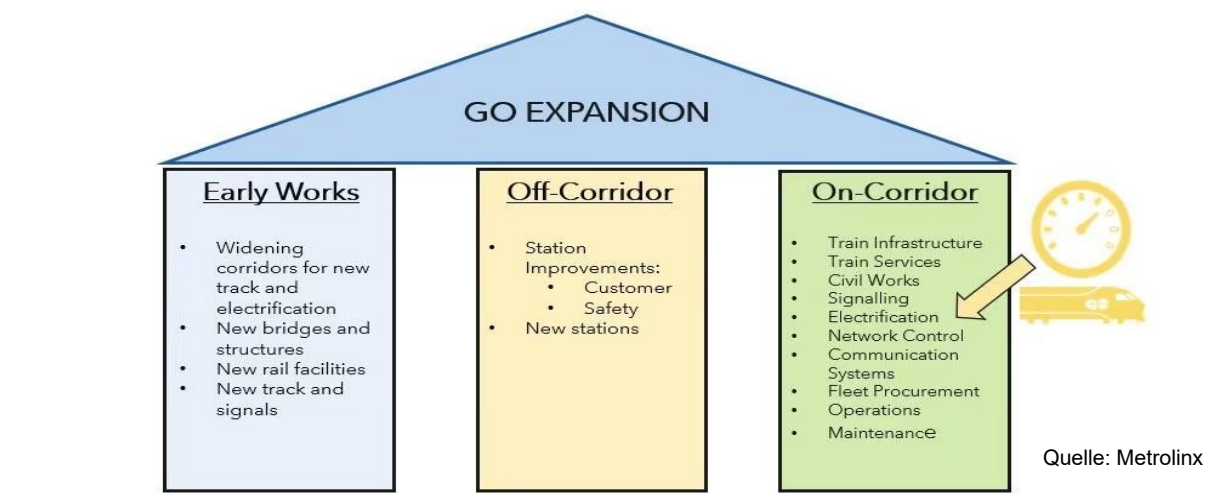
- Schnellere, elektrische Züge
- Höhere Taktfrequenz (alle 15 min oder öfter)
- 6.000 Fahrten pro Woche
- 300 % Leistungssteigerung (schnelleres Bremsen und Beschleunigen)
- Mehr Zugangsmöglichkeiten und Stationen: 21 neue GO Stationen, 32 Bahnstationsmodernisierungen, lokale ÖPNV-Anbindungen
- Verbesserung der Union Station: Vervierfachung des Services, Verdreifachung des Platzes und mehr Komfort

Um diese Ziele zu erreichen entstehen 150 km neue Strecken, neue und zuverlässigere Brücken und Tunnel, 263 km elektrifizierte Strecken oder Signalverbesserungen, erweiterte Routen und ein neuer GO Service, neue Stationen mit

²⁶ Metrolinx (2025): GO Expansion

mehr Anbindungen und zusätzliche Infrastruktur, die die Elektrifizierung fördert.

Abbildung 7: GO Expansion in einem Blick



Diese Maßnahmen sind für die Provinz immens wichtig, da die Bevölkerung und damit auch die Nachfrage wächst. Metrolinx, der hauptsächlich in der Greater Toronto Area tätig ist, gibt an, dass die Bevölkerung bis 2041 voraussichtlich auf über 9 Mio. Einwohner wachsen wird. Die durchschnittliche Pendelzeit beträgt aktuell 80+ min²⁷. Die Staukosten verursachen für die kanadische Wirtschaft Kosten in Höhe von 6-11 Mrd. CAD jährlich. Um dem entgegenzuwirken, werden über 30 Mrd. CAD in die Region investiert.

Die Einzelprojekte des GO Expansion Programms umfassen:

- Union Station (z.B. geplante Straßenbahnlinie in Toronto vom Union Station Gebiet durch East Bayfront / Port Lands (Queens Quay, Cherry Street, etc.), mit späterer Verbindung zum East Harbour Transit Hub und zur Ontario Line
- Kitchener Line GO Expansion (z.B. neue Infill-Station in Etobicoke, Gleiserweiterungen, usw.)
- Lakeshore West Line GO Expansion (z.B. Confederation GO Station, neuer Zugbetrieb in East Hamilton)
- Lakeshore East Line GO Expansion
- Barrie Line GO Expansion
- Stouffville Line GO Expansion
- Milton Line GO Expansion
- Richmond Hill Line

Zusätzlich wurden Verträge für mehr als sieben Bahnübergänge, 30 Bahnhofsrenovierungen, Brücken- und Tunnelumbauten sowie neue Zugabstellanlagen vergeben.

Im Januar 2024 hatte die Deutschen Bahn (DB) International Operations und Aecon Concessions einen Milliardenvertrag von Metrolinx für den Betrieb und die Wartung von GO Transit erhalten. Der Vertrag trat im Januar 2025 in Kraft. Im Mai 2025 folgte dann überraschenderweise die Auflösung dieses Vertrags²⁸. Im Rahmen des Vertrags, das über eine Laufzeit von 23 Jahren verfügte, sollte die Überwachung des Ausbaus von GO Transit und die Elektrifizierung des Systems durch das Konsortium umgesetzt werden. Das als Hoffnungsträger gesehene Projekt für die Expansion der DB nach Kanada scheiterte aus unbekanntem Gründen. Die DB macht damit einen Milliardenverlust und für die Expansionspläne ist dies ein bedeutender Rückschlag²⁹.

²⁷ Metrolinx (26.03.2018): GO Expansion: on track toward the future

²⁸ LOK Report (20.05.2025): Kanada: Metrolinx beendet den Vertrag mit Deutscher Bahn und Aecon für Betrieb und Wartung von GO Transit

²⁹ Die Welt(19.05.2025): Deutsche Bahn verliert Milliardenauftrag in Kanada

Ontario Line (Toronto)

Abbildung 8: Karte der Ontario Line



Quelle: Infrastructure Ontario

Metrolix und Infrastructure Ontario wollen auch eine neue U-/Stadtbahn-Linie von Exhibition Place bis Eglinton Crosstown LRT. Diese soll eine wichtige Rolle bei der Anbindung verschiedener Verkehrsnetze spielen.

Eine ca. 15,6 km lange Strecke soll durch Toronto mit 15 Stationen, darunter sechs Umsteigestationen, entstehen. Der Fahrttakt soll sich auf alle 90 Sekunden im zentralen Bereich erhöhen. Das U-Bahn-System soll wie in Montréal vollautomatisiert sein. Die U-Bahn befindet sich bereits im Bau und soll bis 2031 fertiggestellt sein. Hitachi Rail's Connect 6ix Konsortium liefert Züge, Systeme und übernimmt den Betrieb und die Wartung. Die Projektkosten belaufen sich auf ca. 27,2 Mrd. CAD, inkl. Bau, Betrieb und Wartung über 30 Jahre.

Eglinton Crosstown West Extension

Die Eglinton Crosstown West Extension wird Etobicoke und Mississauga noch schneller an den Nahverkehr anbinden. Die Verlängerung der Eglinton Crosstown LRT wird 9,2 km von der zukünftigen Mount Dennis LRT-Station bis zum Renforth Drive verlaufen und größtenteils unterirdisch betrieben werden³⁰. Nach Fertigstellung wird sie eine durchgehende Schnellbahnlinie bilden, die sich von Scarborough über die Innenstadt von Toronto bis nach Mississauga erstreckt. Die Verlängerung wird an andere lokale und regionale Verkehrsmittel angebunden, die eine schnellere und einfachere Fortbewegung ermöglichen, darunter die Bahnlinien UP Express und GO Transit, die Buslinien der TTC sowie die Buslinien MiWay und GO Transit entlang der 18 km langen Mississauga Transitway.

Zusammen mit der Greater Toronto Airports Authority werden derzeit Pläne geprüft, die Linie bis zum Pearson International Airport zu verlängern. Die Bauarbeiten für das Projekt laufen.

Tabelle 5: Key Facts zur Eglinton Crosstown West Extension

Merkmale	Beschreibung
Stationen	Bis zu 10 Stationen
Verbindungen zu anderen Verkehrsmitteln	5 Verbindungen: <ul style="list-style-type: none"> - 2 Regionalbahnverbindungen: UP Express und Kitchener GO Train - 3 Busverbindungen: GO Transit, TTC und MiWay Busse
Länge der Strecke	Bis max. 13,9 km (9,2 km zwischen Mount Dennis und Renforth Drive und mögliche 4,7 km zwischen Renforth Drive und Pearson International Airport)
Fahrgastaufkommen	Bis zu 69.700 Fahrgästen pro Tag
Verbesserter Zugang zum Nahverkehr	37.500 Menschen mehr in fußläufiger Entfernung zu öffentlichen Verkehrsmitteln
Verbesserter Zugang zu Arbeitsplätzen	23.600 zusätzliche Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung zu öffentlichen Verkehrsmitteln
Jährliche Verringerung der Verkehrsüberlastung	Bis zu 6,5 Mio. weniger Autofahrten auf den Straßen (in Kombination mit der Eglinton Crosstown LRT)
Reduzierung der jährlichen Treibhausgasemissionen	Bis 5.800 t

Quelle: Metrolix

³⁰ Metrolix (2025): Eglinton Crosstown West Extension

East Harbour Transit Hub

Beim East Harbour Transit Hub handelt es sich um einen neuen großen Verkehrsknoten in Toronto, der die Nahverkehrsmöglichkeiten der Stadt verbessern soll. Durch die Anbindung an die GO-Linien Lakeshore East und Stouffville sowie an die künftige U-Bahn-Linie Ontario Line wird dieses transformative Projekt den Zugang zu GO-Zügen und TTC-Diensten an einem einzigen Standort ermöglichen. Zusammen mit den Nutzern der Ontario Line wird die Station voraussichtlich täglich etwa 100.000 Fahrgäste befördern können. Dies ist eine gemeinsame Initiative der kanadischen Regierung, der Provinz Ontario, der Stadt Toronto und Metrolinx. Das Projekt wird im Rahmen eines Allianz-Vertragsmodells durchgeführt. Metrolinx und Rail Connect Partners (ein Joint Venture von AtkinsRéalis und Bird Construction) leiten den Bau zusammen mit Hatch Ltd.

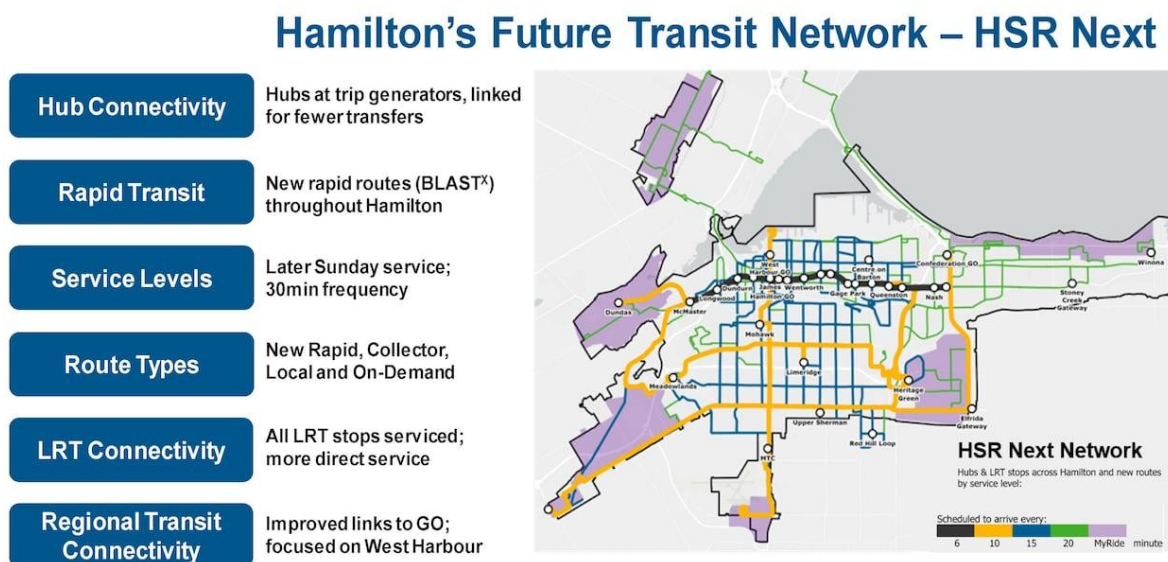
Folgende Vorteile bringt das Projekt mit sich:

- Sechs Gleise – vier für GO und zwei für die Ontario Line
- Moderne Passagierhallen für GO und Ontario Line
- Barrierefreier Bereich zum Abholen und Absetzen von Passagieren
- Drei Inselbahnsteige – zwei für GO und einer für die Ontario Line
- Treppen und Aufzüge zu den Bahnsteigen für einfache Umsteigemöglichkeiten
- Ein bemannter Kundenservicebereich
- Fahrradabstellplätze
- Anbindung an die zukünftige Verlängerung der Broadview Avenue
- Bequeme Zugverbindung nach Pickering, Whitby und Oshawa sowie zu Zielen wie Mississauga, Oakville und Hamilton

Hamilton “HSR Next”

In Hamilton ist ein neues Verkehrskonzept vorgesehen, das die Umwandlung des Busnetzes hin zu einem „Rapid Transit“ (BRT und mindestens eine LRT-Linie) festlegt. Zu diesem Vorhaben zählen Änderungen in Routen, On-Demand-Zonen, aber auch die Modernisierung von Betriebssoftwares (CAD/AVL-Systeme, Echtzeit-Tracking) und neue barrierefreie Fahrzeuge im Wert von 6 Mio. CAD. Das Projekt wurde im September 2025 genehmigt und die Einführung soll im Jahr 2026 beginnen.

Abbildung 9: Hamiltons zukünftiges Verkehrsnetz



Quelle: City of Hamilton

3.3.3 Projekte in weiteren Regionen Kanadas

In der folgenden Tabelle sind weitere aktuelle Eisenbahn-, Nahverkehrs- und Verkehrs-/Infrastruktur-Projekte in Kanada *außerhalb* der Provinzen Ontario und Québec aufgelistet:

Tabelle 6: Überblick weiterer Modernisierungs- und Ausbauprojekte in Kanada

Provinz	Projekt	Beschreibung und Status
British Columbia	Surrey-Langley SkyTrain (Expo Line Extension)	Verlängerung der SkyTrain Expo Line um ca. 16 km von King George Station (Surrey) nach Langley City Centre, inkl. acht neuer Stationen, Transit-Exchanges und Strominfrastruktur. Fertigstellung erwartet um 2029.
British Columbia	Broadway Subway Project (Millennium Line Erweiterung in Vancouver)	Erweiterung der Linie bis Arbutus Street mit mehreren Stationen. Verbesserung der Verbindung entlang der Broadway Corridor. Fertigstellung verschoben auf Ende 2027.
British Columbia	SkyTrain Stationen: Green Timbers / Arbutus, etc.	Neue Stationen im Rahmen der o.g. Erweiterungen, z. B. Green Timbers Station, Arbutus Station.
Alberta	Green Line (Calgary LRT)	Großes Light Rail Transit-Projekt in Calgary: Phase 1 mit dem „SE Segment“ (ca. 16 km) von Downtown nach Shepard. Erweiterung des Netzes auf ca. 46 km mit 29 Stationen soll folgen. Erste Phase in Bau, Inbetriebnahme ca. 2031.
Alberta	CN Investitionen	CN investiert ca. 510 Mio. CAD zur Verbesserung der Gleisinfrastruktur und in den Ausbau der Intermodal-Kapazität mit Verbesserung der Hauptstrecke zwischen Edson und Hinton.
Alberta	Passenger Rail Master Plan	Plan zur Ausweitung des Personenschienenverkehrs in Alberta, inkl. regionaler Züge. Verbindungen zu Nationalparks, Flughafenverbindungen, etc. sind in Planung.
British Columbia / Alberta (gemeinsame / überregionale Projekte)	National Trade Corridors Fund Projekte	Investitionen zur Verbesserung der Güterzug- und Passagierzugverbindungen, z.B. Erweiterung eines Siding (Ausweichgleises) bei Port of Vancouver, Projekte in British Columbia und Alberta zur Verbindung von Regionen.
Manitoba / Nord und West Kanadas	Port of Churchill Plus	Aufrüstung des Port of Churchill mit verbesserten Bahnanbindungen und Energie-Transitkorridore.
Quellen: Government of Canada, Government of Alberta, Government of Edmonton,		

3.4 Wettbewerbssituation

Die kanadische Eisenbahn steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie Lkw-Transport und Schifffahrt um Anteile am Güterverkehrsmarkt. Die Erfüllung der Kundenanforderungen und die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit sind eine ständige Herausforderung. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, diversifiziert die Bahnindustrie ihre Dienstleistungen, optimiert ihre Strecken und investiert in Technologien, um effizientere und kostengünstigere Transportlösungen anzubieten. Die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern kann ebenfalls zur Verbesserung der gesamten Logistik beitragen.

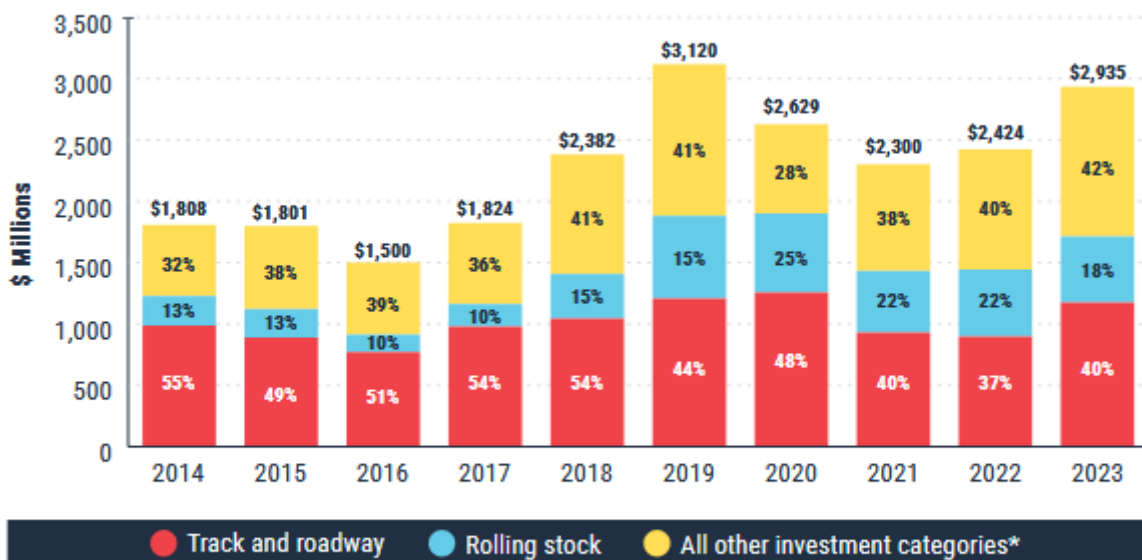
Die kanadischen Eisenbahnen haben in den letzten fünf Jahren durchschnittlich 2,7 Mrd. CAD pro Jahr in ihre Netze und Ausrüstung investiert. Investitionen in Gleise, Rollmaterial, Technologie und andere Ausrüstung haben die Sicherheit, Effizienz und Kapazität des Schienennetzes sowie die Fluidität der Lieferketten Kanadas verbessert.

Im Jahr 2023 investierten die Eisenbahnen 2,9 Mrd. CAD in ihre Anlagen, was einen Anstieg von 21,1 % gegenüber dem Vorjahr und von 62,3 % gegenüber dem Investitionsniveau vor zehn Jahren bedeutet. Von 2022 bis 2023 war die Kategorie mit dem größten Anstieg der Investitionen in absoluten Zahlen der Bereich Gleise und Straßen (278 Mio. CAD, d.h. 30,9 %). Es folgte ein deutlicher Anstieg bei Terminals und Tankstellen (123 Mio. CAD, d.h. 323,7 %), dank der Investitionen von VIA Rail in Terminals und Wartungszentren in Ontario und Manitoba sowie der Investitionen von CN in ein Hochleistungs-Kraftstoffverteilzentrum im Großraum Toronto. Ein deutlicher Anstieg war auch bei intermodalen Ausrüstungen (116 Mio. CAD, 222,3 %) zu verzeichnen, dank einer Erhöhung der Investitionen.

In den letzten zehn Jahren haben die Investitionen im Bahnbereich zugenommen. Die höchsten Investitionen erfolgten in Gleise, Strecken und Straßen sowie Anlagen, Ausrüstung, Signaltechnik und weiteren Technologien. Die niedrigste Investitionssumme erfolgte in neues Rollmaterial, auch wenn diese deutlich gestiegen sind.

Abbildung 10: Investitionen in kanadische Eisenbahnanlagen

Investments in Canadian Rail Assets



* Other investment categories include building & related machinery & equipment; signals, communications & power; terminals & fuel stations; intermodal equipment; work equipment & roadway machines; and other equipment.

Quelle: RAC, Railway Trends, 2024

Der Wettbewerb auf dem kanadischen Eisenbahnmarkt wird von zwei großen Class-I-Eisenbahnunternehmen CN und CPKC, dominiert, wodurch eine oligopolistische Struktur entsteht. Während die beiden großen Betreiber in Bezug auf Preis und Servicequalität (Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit) intensiv miteinander konkurrieren, sind auch andere kleinere Unternehmen auf dem Markt tätig. Das gesamte System steht im Wettbewerb mit alternativen Verkehrsträgern.

Deutsche Eisenbahnunternehmen sehen sich in Kanada daher einer starken lokalen Konkurrenz durch große, marktbeherrschende Güterverkehrsunternehmen sowie einem vielfältigen Markt mit über 60 Eisenbahnunternehmen gegenüber³¹.

Hinzu kommen internationale Unternehmen, darunter Alstom, Siemens Mobility, Stadler Rail, CRRC und CAF. Insbesondere Alstom und Siemens gehen in vielen Eisenbahnprojekten als Auftragnehmer hervor. Der Wettbewerb um Aufträge ist generell intensiv, insbesondere bei großen Modernisierungs- und Erweiterungsprojekten, die oft auf die Gründung von Joint Ventures und Konsortien hinauslaufen.

Der kanadische Eisenbahnmarkt wird auch durch das öffentliche Beschaffungswesen beeinflusst, was zu einer Bevorzugung einheimischer Anbieter führen kann, sowie durch Fragen der Wettbewerbsdurchsetzung, die den Markteintritt ausländischer Unternehmen verlangsamen können.

3.5 Regulatorische Rahmenbedingungen

Kanadas Eisenbahnindustrie ist grenzüberschreitend und sicherheitskritisch, was dazu führt, dass sie sehr stark reguliert wird. Dabei spielen Aspekte, wie Politik, Aufsicht, Strategie sowie Arbeits- und Umweltstandards eine wesentliche Rolle. Die Eisenbahnindustrie unterliegt einer föderalen Organisation und wird u.a. vom *Railway Safety Act, RSA* (Sicherheit), dem *Canada Transportation Act, CTA* (wirtschaftliche Regeln) geprägt.

3.5.1 Regulierung und Aufsicht

In Kanada ist die Bundesbehörde Transport Canada für die Verkehrspolitik (Schienen-, Land-, Luft- und Schiffsverkehr) und Sicherheitsvorschriften zuständig und somit auch für die Vorschriften für Signalsysteme, Lokomotivstandards und Streckeninspektionen³². TC verantwortet Genehmigungen, Lizenzierungen und Regulierungen von Eisenbahnunternehmen, die gemäß dem Eisenbahnsicherheitsgesetz (RSA) und dem Kanadischen Verkehrsgesetz (CTA) umgesetzt werden. Weitere wichtige Einrichtungen sind das Transportation Safety Board of Canada (TSB), das u.a. für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen zuständig ist, und die Railway Association of Canada (RAC), die als Sprachrohr der Branche bei der Entwicklung von Vorschriften mitwirkt.

Die Organisation erteilt Genehmigungen und überwacht Eisenbahnunternehmen mit bundesweiter und grenzüberschreitender Tätigkeit. Des Weiteren kontrolliert TC die Gefahrguttransporte per Bahn, die dem Dangerous Goods Act (dt. Gefahrgutgesetz) unterliegen. Die Behörde unterstützt auch die Einführung neuer Technologien und die Modernisierung des Verkehrssystems.

Das *CTA* reguliert die wirtschaftlichen Aspekte, darunter auch die Anforderung und Registrierung von Leasing- und Verkaufstransaktionen für Schienenfahrzeuge³³. Zu den weiteren Regulierungen zählen die Betriebslizenzen, Tarife, der Netzzugang, die Streitschlichtung (bspw. zwischen den Bahngesellschaften und Verladern). Die Überwachung von Schienenlärm, Bauvorhaben und Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen werden ebenfalls im *CTA* festgehalten und von TC kontrolliert.

Der Accessible Canada Act (2019) verpflichtet Bahnen, Barrieren für Menschen mit Behinderungen systematisch abzubauen. Das *CTA* erlässt detaillierte Vorschriften für barrierefreie Bahnhöfe, Fahrzeuge und Services.

Das *Canadian Railway Office of Arbitration & Dispute Resolution (CROA&DR)* bildet ergänzend eine unabhängige Institution für Konfliktlösung, insbesondere aus arbeitsrechtlicher Sicht bei der Auseinandersetzung von Gewerkschaften und Eisenbahnunternehmen.

In Kanada ist es verpflichtend, dass alle Unternehmen der Eisenbahnindustrie ein internes Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management Systems/SMS Regulations) implementieren und präventive Inspektionen, Risikoanalysen und Meldesysteme ermöglichen³⁴. Das SMS ist ein dokumentiertes Rahmenwerk zur Integration von Sicherheit in den täglichen Unternehmensbetrieb. Der Anwendungsbereich der Vorschriften ist in drei Kategorien von Unternehmen unterteilt (d. h. Eisenbahnunternehmen, lokale Eisenbahnunternehmen auf Hauptstrecken

³¹ CARS (2025): The Canadian Transportation Network

³² Transport Canada (05.12.2023): Acts and regulations

³³ Lexpert (07.06.2023): Canada's transportation laws and regulations

³⁴ Transport Canada 28.10.2019): Safety Management Systems: an additional layer of safety

und lokale Eisenbahnunternehmen auf Nebenstrecken) mit einer entsprechenden Liste von Prozessen.

Eisenbahnen, die international oder interprovinziell arbeiten, obliegen den Vorschriften des Bundesrechts, darunter fallen die Eisenbahngesellschaften CN und CPKC. Sie sind für ihren eigenen Betrieb, ihre Finanzen sowie die Instandhaltung und den Ausbau ihrer ausgedehnten Schienennetze verantwortlich. Reine Regionalbahnen, die innerhalb einer Provinz operieren, werden dem Provinzrecht untergeordnet. Dies gilt z.B. für die Ontario Northland.

3.5.2 Arbeitsrecht und Tarifpolitik

Das Arbeitsrecht in Kanada für den Eisenbahnmarkt wird prinzipiell auf Bundesebene durch das Bundesrecht (Canada Labour Code) geregelt. Dazu zählen insbesondere die Eisenbahnunternehmen, die international oder provinzübergreifend interagieren. Arbeitskämpfe (Streiks) unterliegen dem *Canada Labour Code* und können bei nationaler Relevanz durch die Bundesregierung per Gesetz beendet oder in Schlichtung überführt werden. Der Canada Labour Code regelt Arbeitsbeziehungen, Tarifverhandlungen, Schlichtung/Schiedsverfahren sowie Verfahren bei Arbeitskonflikten für föderal regulierte Arbeitgeber. Auch hier findet das RSA Anwendung.

Im Bahnsektor fallen jedoch auch spezielle Verordnungen an. Es gibt z.B. die Regulierungen für die Arbeitszeiteinhaltungen bestimmter Schichten. Diese gelten, z.B. für das Zugpersonal. Diese Detailvorschriften sind für betriebliches Scheduling, Ruhezeiten und Gefährdungsbeurteilungen wichtig.

Tarifverhandlungen folgen dem im Canada Labour Code vorgegebenen Prozess (Verhandlungsphase, Schlichtung-/Arbitrage-Möglichkeiten, ggf. Einbindung des Canada Industrial Relations Board, CIRB). Für föderal geregelte Bereiche gelten spezifische Regelungen für Streiks (Stimmabgabe, Kündigungsfristen, evtl. „maintenance of activities“). Staatliche Eingriffe (back-to-work orders, verpflichtende Schlichtung/Arbitrage) wurden in jüngerer Vergangenheit mehrfach angewandt und gerichtlich angefochten (zuletzt beim Streik in der Bahnbranche in 2024 bei denen Regierung und CIRB eingreifen mussten). Diese Fälle zeigen, dass politische und ökonomische Interessen (Versorgungsrisiken) bei Eisenbahnstreiks zu schnellen gesetzlichen und administrativen Reaktionen führen können. Kollektivverhandlungen sind in Kanada erlaubt und geschützt. Arbeitskämpfe (Streik/Lockout) sind grundsätzlich zulässig, aber streng geregelt. Zu den zentralen Akteuren, die pro Arbeitnehmerseite agieren gehört die Teamsters Canada Rail Conference (TCRC), die größte Gewerkschaft, die Lokführer, Ingenieure und das Zugpersonal vertritt. Außerdem gibt es Unifor für das technische und administrative Personal. United Steelworkers (USW) und International Brotherhood of Electrical Workers (IBEW) vertritt die Interessen für das Personal im Bereich der Instandhaltung und Signaltechnik.

Zu den wesentlichen Tarifinhalten zählen mehrjährige Rahmenvereinbarungen mit einer Laufzeit von drei bis fünf Jahren sowie die Indexierung an Inflation und Lebenshaltungskosten. Aufgrund der von TC eingeführten Arbeitszeitregelung Duty & Rest sind die Punkte Arbeits- und Ruhezeiten von enormer Bedeutung. Gewerkschaften drängen sogar auf noch striktere Vorschriften. Zudem ist eine Versetzung ein nicht seltenes Streitthema. Hier geht es v.a. um die Zuweisung zu weit entfernten Einsatzorten. Aber auch Sicherheits- und Trainingsregelungen, Pensions- und Benefit-Systeme sowie technologische Umstellungen, z.B. auf E-Züge und Automatisierung sind Verhandlungspunkte.

3.5.3 Technische Zulassungen und Normen

Für die Sicherheit, Zulassungen und Normen sowie Genehmigungen im technischen Bereich ist TC verantwortlich. Die entsprechenden Vorschriften sind im Rail Safety Act, in den Canadian Rail Operating Rules und Transport Canada Regulations zusammengefasst. TC übernimmt verantwortet die Zulassungen neuer und modifizierter Lokomotiven und Waggons sowie weiteren Fahrzeugen. Zudem überwacht sie Tests auf die Struktur, Bremsen, Signalinteroperabilität und Sicherheitsausstattung. Bei Bauprodukten prüft TC die Einhaltung der kanadischen Normen, z.B. Materialien und Komponenten, wie Schienen oder Weichen. Signalanlagen und PTC-Systeme sowie CBTC-Systeme und anderweitige Betriebssoftwares und Steuerungssysteme müssen den Sicherheitskriterien entsprechen.

Die Einhaltung kanadischer Normen sind verpflichtend. Standards of Council of Canada (SCC) überwacht das kanadische Normungssystem und akkreditiert Konformitätsbewertungsstellen. Häufig werden die Standards der CSA Group, ehemals Canadian Standards Association, genutzt. Die CSA Group ist als offizielles Test- und Zertifizierungsinstitut durch SCC akkreditiert. Sie hat ihren Hauptsitz in Toronto und hat u.a. eine Niederlassung in Bayern. Zertifizierungszeichen und Prüfzeichen sind vertrauenswürdige Stempel für die Produktkonformität und gelten als Zeichen eines anerkannten Zertifizierungs- oder Prüfzeichens in Kanada.

Elektrische Produkte müssen den kanadischen nationalen Vorschriften und Normen entsprechen und von einer vom SCC akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert oder von einer vom SCC akkreditierten Prüfstelle geprüft sein. SCC führt eine [Liste](#) mit akkreditierten Stellen und den Kennzeichnungen und Etiketten die in Kanada anerkannt sind.

Für das **ETC-System** gibt es einen neuen Leitfaden der SCC: CAN/CSA TS-604 (Guidelines for ETC)³⁵.

Nachfolgend ist eine Liste der bahnbezogenen Normen: [Transport Canada - Standards](#)

3.5.4 Ausschreibungsverfahren

Die kanadische Regierung nutzt in erster Linie ein faires, wettbewerbsorientiertes Verfahren, das darauf abzielt, den besten Wert für die kanadischen Bürgerinnen und Bürger zu erzielen. Dieses Verfahren umfasst die Verwendung von Rahmenverträgen, Liefervereinbarungen oder Verträgen zur Vorqualifizierung von Lieferanten. Bei Projekten der Bundesregierung wird der Prozess über Plattformen wie [CanadaBuys](#) abgewickelt, während für Großprojekte ein spezielles Ausschreibungssystem (Request for Proposals RFP) verwendet werden kann, wie bspw. für das Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt. Bieter müssen sich auf der entsprechenden Plattform registrieren, eine Strategie entwickeln, ein überzeugendes Angebot einreichen und alle Dokumente sorgfältig prüfen, um erfolgreich zu sein.

Das Umfassende Wirtschafts- und Handelsabkommen (CETA) ist im September 2017 vorläufig in Kraft getreten. Im Rahmen dieses Abkommens können Unternehmen verschiedene Vorteile nutzen, darunter auch einen besseren Zugang zu öffentlichen Aufträgen. Im Rahmen von CETA haben sich Kanada und die EU zu gegenseitiger Nichtdiskriminierung bei der Vergabe öffentlicher Aufträge durch Bundesbehörden, Ministerien der Provinzen und Territorien, die meisten Regierungsbehörden, staatliche Unternehmen sowie regionale und kommunale Behörden und Einrichtungen verpflichtet. Kanada hat auch Zugang zu Beschaffungsaufträgen für öffentliche Versorgungsunternehmen gewährt, die u.a. in den Bereichen Strom, Flughäfen, See- oder Binnenhäfen, Eisenbahnen, automatisierte Systeme, Straßenbahnen, Oberleitungsbusse, Busse und Seilbahnen tätig sind.

EU-Unternehmen sind die ersten ausländischen Unternehmen, die diesen Zugang zu den kanadischen öffentlichen Beschaffungsmärkten erhalten. Dies ist äußerst wichtig, da die öffentlichen Beschaffungsmärkte der Provinzen und Kommunen Kanadas viel größer sind als der des Bundes. In den Sektoren, die Kanada für die EU geöffnet hat, müssen die Auftraggeber den Auftrag an das Unternehmen mit dem höchsten Punktestand vergeben, unabhängig vom Herkunftsland des bietenden Unternehmens.

Ähnlich wie bei anderen von Kanada unterzeichneten Handelsabkommen gibt es auch in den CETA-Regeln für das öffentliche Beschaffungswesen einige Ausnahmen (z.B. für das Gesundheits- und Sozialwesen, die Kulturindustrie, Unternehmen der Urbevölkerung, Sicherheit und Verteidigung, Forschung und Entwicklung, Finanzdienstleistungen usw.). Ausländische Unternehmen müssen die kanadischen Vorschriften einhalten. Bei Großprojekten werden häufig umfassende Sicherheitsbewertungen durchgeführt, darunter Bewertungen der ausländischen Eigentumsverhältnisse oder des ausländischen Einflusses.

VIA Rail nutzt sein eigenes Portal für Ausschreibungen, das sich [MERX](#) nennt. Der allgemeine Prozess umfasst die Planung der Beschaffung, die Online-Veröffentlichung der Ausschreibung mit detaillierten Ausschreibungsunterlagen, die Bewertung der eingereichten Angebote und die Vergabe des Auftrags. Bieter müssen die spezifischen Anweisungen in der Ausschreibungsbekanntmachung befolgen, die Sicherheitsbewertungen und andere Anforderungen umfassen können.

³⁵ SCC CCN (25.01.2025): CSA Group publishes new technical specification to address Enhanced Train Control interoperability

3.6 Stärken und Schwächen in der Bahnindustrie in Kanada

Kanadas Bahnindustrie erlebt dank neuer und vielseitiger Investitions- und Förderprogramme eine Revitalisierung ihrer Bahninfrastruktur und einen technologischen Wandel. Dadurch ergeben sich zahlreiche Geschäftschancen für lokale und internationale Unternehmen, die jedoch auch mit Risiken verbunden sind. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die Stärken und Schwächen von Kanadas Eisenbahnmarkt analysiert und auf die branchenspezifischen Chancen und Herausforderungen für deutsche KMU eingegangen.

Tabelle 7: Stärken und Schwächen des Eisenbahnmarktes in Kanada

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Effizienz im Schienenverkehr: präzise Fahrpläne - Precision Scheduled Railroading (PSR) • Starke Finanzleistung • Starke Wettbewerbsfähigkeit: robuste Infrastruktur und große Reichweite durch das Schienennetz • Strategischer Zugang zur Golfküste (USA) • Leader bei Innovation von Bahntechnologie und fortgeschrittene technologische Infrastruktur • Technologieinvestitionen und -kapazitäten • Günstige Lage: Das Schienennetz ist an drei wichtige Handelshäfen angebunden (Vancouver, Prince Rupert und Montreal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit von Massengütern und anderen Industrien • Hoher Kapitalaufwand für die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur • Starke Einflüsse durch Gewerkschaften möglich • Anfälligkeit gegenüber Schwankungen der Rohstoffpreise und Konjunkturzyklen • Mögliche Herausforderungen im Bereich der Umweltvorschriften
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Weiter steigende betriebliche Effizienz • Starke Nachfrage an nachhaltigen und effizienten Transportlösungen • Investitionen in Digitalisierung und Automatisierung • Strategische Übernahmen und Partnerschaften, z.B. Partnerschaften für grüne Frachtkorridore • Potenzielle Ausweitung von intermodalen Transportdienstleistungen • Integrierte Logistik durch TransX, Nordamerikas größter privater Transportanbieter • Zunahme des grenzüberschreitenden Handels (mit Vorsicht zu betrachten hinsichtlich der aktuellen politischen Regulierungen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Starke Konkurrenz durch Lkw-Transport und alternative Verkehrsmittel • Strenge Umweltvorschriften und Beschränkungen für Kohlenstoffemissionen • Druck durch regulatorische Bedingungen der US-Politik und der US-Aufsichtsbehörden • Wachsende Risiken der Cybersecurity im Bahnsektor • Mögliche Konjunkturabschwächungen, die sich auf das Frachtvolumen auswirken • Steigende Betriebskosten
Quelle: eigene Darstellung nach Angaben aus diversen Quellen und Medien	

4 Kontaktadressen

4.1 Behörden und Verbände

Organisation / Institution	Kurzbeschreibung
<p>Canadian Association of Railway Suppliers (CARS)</p> <p>Adresse: Ontario Tech University 2000 Simcoe Street North Oshawa, Ontario L1G 0C5 Kanada</p>	<p>Die Canadian Association of Railway Suppliers (CARS) wurde 1991 in ihrer heutigen Form gegründet und vertritt Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen für Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe im In- und Ausland verkaufen. CARS vertritt über 150 Unternehmen, darunter viele KMU, die für den Betrieb der Eisenbahnen und Verkehrsbehörden von Bedeutung sind. Der Verband ist in allen Teilen Kanadas vertreten, wobei sich die meisten Unternehmen in Ontario, Québec und Alberta befinden. CARS unterstützt seine Mitgliedsunternehmen bei ihren internationalen Geschäften, der frühzeitigen Vermittlung von relevanten Branchenveranstaltungen und Ausschreibungen und ermöglicht die Vernetzung der Unternehmen mit wirtschaftspolitischen Entscheidungsträgern.</p>
<p>Canadian German Chamber of Industry & Commerce Inc. (AHK Kanada)</p> <p>Adresse: 480 University Avenue Suite 1500 Toronto, Ontario M5G 1V2 Kanada</p>	<p>Die Canadian German Chamber of Industry and Commerce Inc. (auch AHK Kanada) fördert die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Kanada und Deutschland. Die Kammer ist die erste Anlaufstelle für deutsche und kanadische Unternehmen, die Geschäftsbeziehungen mit dem jeweils anderen Land aufbauen möchten, und ein spezialisierter Dienstleister, der Unternehmen bei der Markteinführung, in Steuer-, Rechts- und Visumsangelegenheiten und vielem mehr unterstützt. Die AHK wurde 1968 in Montreal gegründet. Heute hat sie ihren Sitz in Toronto und vereint rund 300 Mitgliedsunternehmen. Gleichzeitig ist die CGCIC die offizielle Vertretung und Stimme der deutschen Wirtschaft in Kanada.</p>
<p>Canadian Transportation Agency (CTA)</p> <p>Adresse: 60 Laval Street, Unit 01 Gatineau, QC J8X 3G9 Kanada</p>	<p>Die Canadian Transportation Agency (CTA) ist eine unabhängige Regulierungsbehörde und ein quasi-gerichtliches Tribunal, das zu einem wettbewerbsfähigen, wirtschaftlichen, effizienten und zugänglichen nationalen Verkehrssystem beiträgt. Sie ist im Rahmen des großen und komplexen kanadischen Verkehrssystems tätig. Die CTA besteht aus bis zu fünf ständigen und drei temporären Mitgliedern, die wie Verwaltungsrichter agieren und vom Gouverneur im Rat ernannt werden, sowie aus etwa 330 Mitarbeitern.</p>
<p>Deutsche Botschaft Ottawa</p> <p>Adresse: 1 Waverley Street, Ottawa, Ontario K2P 0T8 Kanada</p>	<p>Die Deutsche Botschaft Ottawa ist die diplomatische Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Kanada. Ihr Auftrag ist es, die deutsch-kanadischen Beziehungen zu pflegen und die deutschen Interessen zu vertreten. Die Botschaft unterteilt sich in die Bereiche Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation. Seit September 2024 ist Matthias Lüttenberg Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Kanada.</p>
<p>Embassy of Canada to Germany in Berlin</p> <p>Adresse: Leipziger Platz 17, 10117 Berlin, Deutschland</p>	<p>Die Botschaft in Berlin, die Konsulate in Düsseldorf und München sowie ein Honorarkonsul in Stuttgart bilden das diplomatische Netzwerk Kanadas in Deutschland und sind die offizielle Vertretung der kanadischen Regierung. Sie vertreten kanadische Interessen in Deutschland, indem sie Handel und Investitionen in beide Richtungen erleichtern und konsularische und diplomatische Dienstleistungen anbieten.</p>
<p>Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in Montreal</p> <p>Adresse: 1250 René-Lévesque Boulevard West, Suite 4315 Montreal (Québec) H3B 4W8 Kanada</p>	<p>Das Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in Montreal ist die diplomatische Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in der Provinz Québec. Sein Auftrag ist es, die deutsch-kanadischen Beziehungen in der benannten Provinz zu pflegen und die deutschen Interessen zu vertreten. Seit August 2025 ist Christian Wagner Generalkonsul der Bundesrepublik Deutschland in Montreal.</p>
<p>Generalkonsulat Toronto</p> <p>Adresse: 2 Bloor Street East, 25th Floor, Toronto, Ontario, M4W 1A8 Kanada</p>	<p>Das Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in Toronto ist die diplomatische Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in der Provinz Ontario. Sein Auftrag ist es, die deutsch-kanadischen Beziehungen in der benannten Provinz zu pflegen und die deutschen Interessen zu vertreten. Seit Juli 2025 ist Anne Wagner-Mitchell Generalkonsulin der Bundesrepublik Deutschland in Toronto.</p>

<p><u>Germany Trade & Invest</u></p> <p>Adresse: Ontario Tech University 2000 Simcoe Street North Oshawa, Ontario L1G 0C5 Kanada</p>	<p>Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.</p>
<p><u>Transport Canada</u></p> <p>Adresse: Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, ON K1A 0N5 Kanada</p>	<p>Transport Canada ist das kanadische Ministerium, das für Strategien und Programme im Bereich Verkehr zuständig ist und dafür sorgt, dass das Verkehrssystem sicher, effizient und umweltfreundlich ist. Es überwacht Vorschriften, Strategien und Dienstleistungen für den Straßen-, Schienen-, See- und Luftverkehr im ganzen Land, darunter alles von der Fahrzeugsicherheit und der Erteilung von Luftfahrtlizenzen bis hin zur Sicherheit im Seeverkehr und dem Umgang mit Gefahrgütern.</p>

4.2 Unternehmen aus der Bahnindustrie in Montréal / Québec (Auswahl)

Organisation / Institution	Kurzbeschreibung
<p><u>Alstom Canada</u></p> <p>Adresse: 1101 Parent Street, St-Bruno, Québec J3V 6E6 Kanada</p>	<p>Alstom ist seit über 80 Jahren im Bereich des Schienenverkehrs in Kanada tätig. Nach Übernahme von Bombardier Transportation im Jahr 2021 wurde Alstom zum Referenzpartner für Kanada im Bereich der Mobilität und ist der führende Bahnbetreiber Nordamerikas. Mit Standorten in Brampton, Kingston und Thunder Bay in Ontario, in La Pocatière und St-Bruno in Québec sowie sehr langfristigen, strukturierenden Mobilitätsprojekten und Niederlassungen im ganzen Land ist Alstom ein stolzer kanadischer Akteur und der einzige mit einer Produktionspräsenz im Land. Das Unternehmen bietet die größte Auswahl an Lösungen für Mobilität und öffentlichen Verkehr, von Zügen über integrierte Systeme und digitale Mobilitätslösungen bis hin zur Signaltechnik. Alstom bietet außerdem Betriebs- und Wartungsdienstleistungen für Nahverkehrssysteme in ganz Nordamerika an und unterstützt Nahverkehrssysteme mit Überholungs- und Modernisierungsprogrammen sowie Material- und Technologielösungen. Das Unternehmen verfügt über 5.000 Angestellte und über 1.000 lokale Lieferanten und Partner.</p>
<p><u>Amtrak</u></p> <p>Adresse: 895 rue de la Gauchetiere Ouest Montréal, Québec H3B 4G1 Kanada</p>	<p>Amtrak ist die nationale Eisenbahn-Personenverkehrsgesellschaft der Vereinigten Staaten, die landesweit Intercity-Bahnverbindungen anbietet. Amtrak wurde 1971 gegründet und bietet Fern- und Hochgeschwindigkeitszugverbindungen zwischen den wichtigsten Städten und Regionen der USA an.</p>
<p><u>Canadian National Railway Company (CN)</u></p> <p>Adresse: 935 rue de la Gauchetiere Ouest Montréal, Québec H3B 2M9 Kanada</p>	<p>Die Canadian National Railway Company (CN) transportiert Güter für eine Vielzahl von Wirtschaftssektoren, von Rohstoffen über Industrieprodukte bis hin zu Konsumgütern, über ein Schienennetz, das sich über Kanada und Mittelamerika erstreckt. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Montreal, Quebec.</p>
<p><u>CPKC</u></p> <p>Adresse: 2250 43e Avenue Montreal, Québec H8T2J9 Kanada</p>	<p>CPKC ist das Ergebnis der Fusion zweier traditionsreicher Eisenbahnunternehmen – Canadian Pacific (CP) und Kansas City Southern (KCS). Heute sind wir CPKC und haben das erste und einzige transnationale Eisenbahnnetz in Nordamerika geschaffen. Auf der Grundlage unserer starken Fundamente und unserer Tradition transportiert CPKC wichtige Güter über unser 20.000 Meilen langes Netz, um das Wirtschaftswachstum in Kanada, den USA und Mexiko zu unterstützen.</p>
<p>CSX Corporation</p> <p>Adresse: Montréal, Québec H3B 4G1 Kanada</p>	<p>Die CSX Corporation bietet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften Schienenverkehrsdienste in den USA und Kanada an. Es transportiert verschiedene Produkte und Konsumgüter und exportiert Kohle zu Tiefwasserhäfen. Darüber hinaus bietet es intermodale Transportdienstleistungen über ein Netzwerk von zahlreichen Terminals an, die Industriegüter in Containern im Osten der Vereinigten Staaten transportieren, sowie Transportdienstleistungen, einschließlich der Abholung und Zustellung intermodaler Sendungen, und Lkw-Speditionsdienstleistungen.</p>

<p><u>Davnac</u></p> <p>Adresse: 1936 St. Régis Dorval, Québec H9P 1H6 Kanada</p>	<p>Davanac Inc., ein kanadisches Unternehmen mit Sitz in Montreal, Quebec, ist eine Tochtergesellschaft der Unity Railway Supply Co. mit Sitz in Chicago, Illinois. Die Wurzeln von Davanac reichen bis ins Jahr 1921 zurück, als die W.K. Davidson Co. als Eisenbahnzulieferer gegründet wurde. Der Name Davanac tauchte erstmals 1969 mit der Fusion der W.K. Davidson Company und der Adanac Co. auf. Unity Railway Supply Co. übernahm Davanac im Jahr 1976. Davanac ist an zwei Standorten tätig: Montreal, wo sich der Hauptsitz befindet, und Calgary, Alberta. Beide Standorte verfügen über Verkaufs- und Lagerflächen von insgesamt über 22.000 m².</p>
<p><u>EXO</u></p> <p>Adresse: 255 Laurier Blvd Ste 120 McMasterville, Québec J3G 0B7 Kanada</p>	<p>Exo betreibt einen öffentlichen Nahverkehr mit Zug und Bus und bietet Transportmöglichkeiten für Reisende in Kanada.</p>
<p><u>GPMM Opération & Maintenance (GPMMOM)</u></p> <p>Adresse: 8500 boulevard de Rome Brossard, Québec J4Z 0R3 Kanada</p>	<p>GPMM Opération & Maintenance (GPMMOM) ist ein Unternehmen, das im Bereich Facility Management und gewerbliche Reinigung tätig ist. Es beschäftigt 50 bis 99 Mitarbeiter und erzielt einen Umsatz von 1 bis 5 Millionen Euro. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Brossard, Quebec, Kanada.</p>
<p>Norfolk Southern Corporation</p> <p>Adresse: Québec, Kanada</p>	<p>Die Norfolk Southern Corporation ist ein Transportunternehmen, das Strecken in vielen Bundesstaaten und im District of Columbia betreibt. Das Unternehmen transportiert Industrieprodukte wie Chemikalien, Agrarprodukte, Metalle und Baumaterialien. Darüber hinaus betreibt die Eisenbahn ein intermodales Netzwerk im Osten und ist ein wichtiger Transportdienstleister für Kohle, Automobile und Automobilteile. Die Norfolk Southern Corporation wurde 1827 gegründet und hat ihren Hauptsitz in Norfolk, Virginia.</p>
<p><u>NouvLR</u></p> <p>Adresse: 1140 Boulevard De Maisonneuve Montréal, Québec H3A 1M8 Kanada</p>	<p>NouvLR ist ein Ingenieur- und Bauunternehmen, das groß angelegte Infrastrukturprojekte realisiert. Das Unternehmen wurde 2018 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Montreal, Quebec, Kanada.</p>
<p><u>Port Montreal</u></p> <p>Adresse: 2100 Pierre-Dupuy Ave, Wing 1 Montréal, Québec H3C 3R5 Kanada</p>	<p>Der Hafen von Montreal wurde 1642 gegründet und bietet Einrichtungen für See- und Landtransportunternehmen, Terminalbetreiber und Spediteure. Der Hafen von Montreal hat seinen Hauptsitz in Montreal, Kanada.</p>
<p><u>RTL Longueuil</u></p> <p>Adresse: 1150 Bd Marie-Victorin Longueuil, Québec J4G2H9 Kanada</p>	<p>Das Réseau de transport de Longueuil (RTL) ist der wichtigste Nahverkehrsbetreiber für Personen innerhalb der fünf Städte, die die Agglomération de Longueuil in Quebec, Kanada, bilden.</p>
<p><u>SFP Pointe-noire</u></p> <p>Adresse: 1505 Chemin Pointe-noire C Sept-Îles, Québec G4R 4L4 Kanada</p>	<p>SFP Pointe-Noire ist ein strategischer Eisenbahn- und Hafenknotenpunkt an der Côte-Nord, der die Rohstoffindustrie in Quebec und Labrador bedient. Das Unternehmen bietet wichtige Eisenbahnverkehrsdienste und Umschlaganlagen für Schüttgut, die mit moderner Infrastruktur und kompetenten Mitarbeitern ausgestattet sind. Mit 500 Hektar verfügbarer Industriefläche unterstützt SFP Pointe-Noire lokale Gemeinschaftsinitiativen und die Schaffung von Arbeitsplätzen und fördert gleichzeitig Partnerschaften für die industrielle Entwicklung. Ihr Engagement für exzellenten Service und ihr Engagement für die Gemeinschaft unterstreichen ihren Stolz, Teil der Region Nordküste zu sein.</p>
<p><u>Société de Transport de Montréal (STM)</u></p> <p>Adresse: 1100, René-Lévesque blvd Ouest Montréal, Québec H5A 1J6 Kanada</p>	<p>Die Société de Transport de Montréal ist ein öffentliches Verkehrsunternehmen, das Bus- und Schnellbusdienste in Montreal, Quebec, Kanada, betreibt.</p>

<u>SYSTRA Canada</u>	SYSTRA Canada ist Teil von SYSTRA, einer internationalen Beratungs- und Ingenieurgruppe, die weltweit führend in der Bereitstellung und Planung von Verkehrssystemen ist – SYSTRA France & international. Führendes Beratungsunternehmen für städtischen/schienengebundenen öffentlichen Verkehr und Tiefbau (Brücken, Hochgeschwindigkeitszüge usw.). Projektmanagement für nachhaltigen Verkehr, Verkehrsstudien.
Adresse: 3 Place Ville Marie Ste Montréal, Québec H3B 4G1 Kanada	
<u>VIA Rail</u>	VIA Rail wurde 1977 gegründet. Das Unternehmen bietet Transportdienstleistungen in Form von Nahverkehrszügen an. Der Hauptsitz befindet sich in Montreal, Quebec, Kanada.
Adresse: 3 Place Ville Marie Ste Montréal, Québec H3B 4G1 Kanada	

4.3 Unternehmen aus der Bahnindustrie in Toronto / Ontario (Auswahl)

Organisation / Institution	Kurzbeschreibung
<u>AECOM</u>	AECOM ist das weltweit renommierte Infrastrukturberatungsunternehmen, das professionelle Dienstleistungen über den gesamten Projektlebenszyklus hinweg anbietet, von Beratung, Planung, Entwurf und Konstruktion bis hin zu Programm- und Baumanagement. Bei Projekten in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Wasser, neue Energien und Umwelt vertrauen unsere Kunden aus dem öffentlichen und privaten Sektor darauf, dass wir ihre komplexesten Herausforderungen lösen.
Adresse: 83 Galaxy Blvd., Toronto, ON Kanada	
<u>Canada Urban Transit Association (CUTA ACTU)</u>	Die UTA fördert die Vernetzung der öffentlichen Verkehrsbranche. Zu ihren Mitgliedern zählen Verkehrsbetriebe, die 95 % der Fahrgäste des Landes befördern, öffentliche Einrichtungen, Zulieferunternehmen der Branche und Experten für urbane Mobilität.
Adresse: Suite 1401, 55 York Street, Toronto, Ontario, M5J 1R7 Kanada	
<u>GO Transit</u>	GO Transit wurde 1967 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Toronto, Ontario. Das Unternehmen betreibt ein Netz aus Zug- und Buslinien, das die Menschen im Großraum Toronto und Hamilton mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt.
Adresse: 20 Bay St Ste Toronto, Ontario, M5J 2W3 Kanada	
<u>Hitachi Rail</u>	Hitachi Rail wurde 1994 gegründet und hat seinen Hauptsitz in London, Großbritannien. Das Unternehmen ist ein globaler Anbieter von Eisenbahnlösungen in den Bereichen Schienenfahrzeuge, Signaltechnik und schlüsselfertige Lösungen. Das Unternehmen ist spezialisiert auf technische Systeme für Hochgeschwindigkeits-, Stadtbahn- und U-Bahn-Anwendungen sowie auf fahrerlose Technologien für den Personen- und Güterverkehr.
Adresse: 66 Wellington Street West, Suite 5300, Toronto, Ontario, M5K 1E6 Kanada	
<u>Knorr Brake (Knorr-Bremse)</u>	Seit 1973 ist die Knorr Brake der innovative Marktführer bei der Belieferung von Kunden auf dem nordamerikanischen Eisenbahnmarkt, darunter Stadtbahnen, U-Bahnen, Personenzüge und Hochgeschwindigkeitszüge.
Adresse: 675 Development Dr Kingston, Ontario, K7M 4W6 Kanada	
<u>London Transit</u>	Die London Transit Commission ist für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrssystems zuständig. Sie bietet den üblichen konventionellen Busverkehr sowie einen Paratransit-Service für Personen, die den konventionellen Service nicht nutzen können. Das Unternehmen wurde 1951 gegründet und hat seinen Hauptsitz in London, Kanada.
Adresse: 450 Highbury Ave N Toronto, Ontario, N5W 2C5 Kanada	
<u>Maritime Ontario Freight Lin</u>	Das 1962 gegründete Unternehmen Maritime Ontario Freight Lines Limited mit Hauptsitz in Brampton, Ontario, ist unter anderem im Bereich Lkw-Transportdienstleistungen tätig.
Adresse: 1 Maritime Ontario Blvd., Brampton, Ontario, L6S 6G4 Kanada	

<p><u>Metrolinx</u></p> <p>Adresse: 97 Front Street West Hamilton, Ontario, L8N 3J4 Kanada</p>	<p>Metrolinx ist eine staatliche Behörde der Regierung von Ontario, die den Straßen- und öffentlichen Nahverkehr im Großraum Toronto und Hamilton verwaltet und integriert, der einen Großteil der Region Golden Horseshoe in Ontario umfasst.</p>
<p><u>National Steel Car</u></p> <p>Adresse: 600 Kenilworth Avenue North P.O. Box 2450 North Bay, Ontario, M6A 3A1 Kanada</p>	<p>National Steel Car ist der größte Hersteller von Schienenfahrzeugen in Kanada mit Sitz in Hamilton, Ontario. Das Unternehmen wurde 1912 gegründet und gehört seit jeher zu den drei größten Herstellern von Schienenfahrzeugen in Kanada.</p>
<p><u>Ontario Northland</u></p> <p>Adresse: 1 Yorkdale Rd. North Bay, Ontario, M6A 3A1 Kanada</p>	<p>Ontario Northland ist ein Transportdienstleister, der sich auf Bus- und Bahnreisen im Nordosten Ontarios spezialisiert hat. Das Angebot umfasst Busverbindungen für Freizeit- und Pendlerverkehr sowie den Personenzug „Polar Bear Express“, der abgelegene Gemeinden mit wichtigen Verkehrsachsen verbindet. Das Unternehmen legt großen Wert auf Kundenzufriedenheit und setzt dabei auf Komfort, Zuverlässigkeit und nordische Gastfreundschaft. Ontario Northland bedient in erster Linie Einwohner und Touristen in der Region, die verschiedenen Aktivitäten wie Angeln, Jagen und Camping nachgehen.</p>
<p><u>Toronto Terminals Railway</u></p> <p>Adresse: 65 Front St W, Suite 297 Toronto, Ontario, M5J 1E6 Kanada</p>	<p>Seit 1906 verantwortlich für die Instandhaltung und den Betrieb des Eisenbahnkorridors der Union Station in Toronto.</p>
<p><u>Toronto Transit Commission</u></p> <p>Adresse: 1900 Yonge St Toronto, Ontario, M4S 1Z2 Kanada</p>	<p>Die Toronto Transit Commission ist eines der größten öffentlichen Nahverkehrssysteme Nordamerikas und bedient die Menschen im Großraum Toronto mit einem Netz aus U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen und einem speziellen Service namens Wheel-Trans für Menschen, die barrierefreie Transportmöglichkeiten benötigen. Die TTC hat sich zum Ziel gesetzt, den wachsenden Bedürfnissen der Region mit dem Ausbau des U-Bahn- und Stadtbahnnetzes gerecht zu werden.</p>
<p><u>Union Pearson Express</u></p> <p>Adresse: 65 Front Street West, Toronto, Ontario, M5J 1E6 Kanada</p>	<p>Union Pearson Express ist ein Geschäftsbereich von Metrolinx, einer Behörde der Regierung von Ontario, und eines von mehreren Projekten im Rahmen der 16 Milliarden Dollar teuren Verkehrsverbesserungsmaßnahmen, die Metrolinx im Großraum Toronto und Hamilton durchführt. UP Express wird im Frühjahr dieses Jahres seinen Betrieb aufnehmen und als spezieller Express-Air-Rail-Service die Union Station in der Innenstadt von Toronto und den Toronto Pearson International Airport in nur 25 Minuten verbinden.</p>
<p><u>Wabtec Corporation</u></p> <p>Adresse: 475 Seaman Street, Stoney Creek, Ontario, L8E 2R2 Kanada</p>	<p>Wabtec ist ein weltweit führender Anbieter von Ausrüstung, Systemen, digitalen Lösungen und Mehrwertdiensten. Ob Güterverkehr, Nahverkehr, Bergbau, Industrie oder Schifffahrt – unser Fachwissen, unsere Technologien und unsere Mitarbeiter treiben gemeinsam die Zukunft des Transportwesens voran.</p>

4.4 Bildungs- und Forschungseinrichtungen

Organisation / Institution	Kurzbeschreibung
<p>Institute for Cyber Security and Resilient Systems (ICSRS)</p> <p>Adresse: Ontario Tech University 2000 Simcoe Street North Oshawa, Ontario L1G 0C5 Kanada</p>	<p>Die Fakultät für Wirtschaft und Informationstechnologie des Forschungsinstituts für Cybersicherheit namens „Institute for Cyber Security and Resilient Systems“ (ICSRS) ins Leben gerufen, dessen Aufgabe es ist, die Schnittstelle zwischen technischen, rechtlichen, sozialen, wirtschaftlichen und ethischen Auswirkungen von Technologien für Datenschutz, Sicherheit und Vertrauen zu erforschen. ICSRS schafft einen Schwerpunkt für Forschung, Lehre und Öffentlichkeitsarbeit in Cyber-Security, um Cyber-Schutz und Innovation zu fördern.</p>
<p>Ontario Tech University</p> <p>Adresse: Ontario Tech University 2000 Simcoe Street North Oshawa, Ontario L1G 0C5 Kanada</p>	<p>Die Ontario Tech University oder Ontario Tech ist eine öffentliche Forschungsuniversität mit Sitz in Oshawa, Ontario, Kanada. Die Universität bietet die Aus- und Weiterbildung in wirtschaftlichen und technologischen Bereichen an, erforscht Innovationsfelder und arbeitet in einem internationalen Umfeld zusammen mit Unternehmen, Institutionen und sonstigen Organisationen sowie zahlreichen Industrien.</p>
<p>Railway Conductor Program (Initiative)</p>	<p>Das Railway Conductor Program unterstützt eine Karriere im Betrieb der Eisenbahnindustrie. Es wurde in Zusammenarbeit mit Eisenbahngesellschaften entwickelt und wird von einer ausgewählten Anzahl von Hochschulen landesweit angeboten. Es kombiniert Unterricht im Klassenzimmer mit praktischem Lernen in Laboreinrichtungen, Industrieanlagen und Bahnhöfen, um reale Arbeitsbedingungen zu simulieren. Die Studierenden und Auszubildenden lernen die Eisenbahnbetriebsvorschriften und Fertigkeiten, wie das Rangieren und Aufstellen von Waggons, den Umgang mit Gefahrgut und die Durchführung von Inspektionen.</p>

4.5 Fachmessen und -konferenzen

Organisation / Institution	Kurzbeschreibung
<p>Canadian Transit Rail Expo and Conference (TRACCS Rail Day)</p> <p>Letzte Ausgabe: 13.-14.05.2025 Nächste Ausgabe: 17.-18.06.2025</p> <p>Veranstaltungsort: The International Centre, Mississauga, 6900 Airport Rd, Mississauga, ON L4V 1E8, Kanada</p>	<p>TRACCS Rail Day ist eine Indoor- und Outdoor-Messe, die jährlich von der Transit Rail Association of Canada (TRACCS) veranstaltet wird und zwei volle Tage ein vielfältiges Messeprogramm liefert. Dieses Event bietet eine Plattform für Networking innerhalb der Eisenbahnbranche und ermöglicht die Präsentation von Innovationen und den Austausch von Strategien für den Schienenverkehrssektor.</p>
<p>CARS National Railway Day & the CUTA Tradeshow</p> <p>Letzte Ausgabe: 07.-08.11.2024 Nächste Ausgabe: 03.-05.11.2025</p> <p>Veranstaltungsort: Palais des congrès de Montréal, 159, rue Saint-Antoine Ouest, 9^e étage, Montréal, QC, H2Z 1H2 Kanada</p>	<p>Die CARS National Railway Day & CUTA Tradeshow ist eine Fachmesse und ein Treffen der kanadischen Eisenbahn- und städtischen Transitbranche, das von der Canadian Association of Railway Suppliers (CARS) organisiert wird. Sie dient dazu, die neuesten Innovationen zu präsentieren, die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnakteuren zu fördern und die Zukunft des Schienen- und Transitsystems und -verkehrs in Kanada zu gestalten.</p>
<p>RailCAN25</p> <p>Letzte Ausgabe: 26.-27.11.2024 Nächste Ausgabe: 26.-27.11.2025</p> <p>Veranstaltungsort: Rogers Centre Ottawa, 55 Colonel By Drive, Ottawa, ON Kanada</p>	<p>RailCAN25 ist eine Eisenbahnkonferenz in Ottawa, die diverse Branchenvertreterinnen und -vertreter zusammenbringt. Im Rahmen der zweitägigen Konferenz treffen sich politische Entscheidungsträger, Regierungsbeamte und führende Unternehmen der Eisenbahnindustrie, die sich mit Themen rund um die Zukunft der Eisenbahn befassen. Zu den zentralen Themen gehören: Sicherheit, Innovationen und Technologien im Passagierverkehr sowie die wirtschaftliche Leistung und die Stützung von Lieferketten.</p>

Quellenverzeichnis

Acciona (28.08.2025): ACCIONA wins major rail project in Canada

https://www.acciona.com/updates/news/acciona-wins-major-rail-project-canada?utm_source=chatgpt.com

Alto MediaCenter (2025): Shaping Canada's Future With a High-Speed Train

<https://www.altotrain.ca/en>

BLG Canada's Law Firm (02.05.2024): All Aboard! Alberta Government Announces Master Plan to Build Passenger Rail

https://www.blg.com/en/insights/2024/05/alberta-government-announces-master-plan-to-build-passenger-rail?utm_source=chatgpt.com

Business Insider (21.02.2025): Canada is planning a 186-mile-per-hour train — linking Toronto to Montreal in 3 hours

<https://www.businessinsider.com/canada-announces-multi-billion-high-speed-rail-plans-2025-2>

CARS (2025): The Canadian Transportation Network

<https://railwaysuppliers.ca/english/industry/industry-information.html/industry-statistics>

CDPQ Infra (21.03.2025): Toronto-Québec City High-Speed Rail: First Major Milestone Reached

https://www.cdpqinfra.com/en/news/pressreleases/toronto-quebec-city-high-speed-rail-first-major-milestone-reached?utm_source=chatgpt.com

CN (21.05.2025): CN to Invest \$510 Million in Alberta to Build Capacity and Power Sustainable Growth

https://www.globenewswire.com/news-release/2025/05/21/3085918/0/en/CN-to-Invest-510-Million-in-Alberta-to-Build-Capacity-and-Power-Sustainable-Growth.html?utm_source=chatgpt.com

CN (26.05.2025): CN to Invest \$475 Million in Quebec to Build Capacity and Power Sustainable Growth

https://www.globenewswire.com/news-release/2025/05/26/3088133/0/en/CN-to-Invest-475-Million-in-Quebec-to-Build-Capacity-and-Power-Sustainable-Growth.html?utm_source=chatgpt.com

DailyCommercialNews by ConstructConnect (07.01.2025): Infrastructure | Procurement notice launched for the TramCité project

https://canada.constructconnect.com/dcn/news/infrastructure/2025/01/procurement-notice-launched-for-the-tramcite-project?utm_source=chatgpt.com

Financial Post (19.02.2025): High-speed rail corridor coming to Canada

<https://financialpost.com/transportation/rail/canada-build-high-speed-rail>

Government of Ontario (2025): Building Ontario, Section 4 Building Transit

https://budget.ontario.ca/2025/chapter-1b-building.html?utm_source=chatgpt.com#section-4

Hitachi Canada (17.11.2022): Hitachi Rail to deliver new Ontario Line trains, systems, maintenance and operations in \$9B CAD deal

https://www.hitachi.ca/about/press/hitachi-rail-deliver-new-ontario-line-trains-systems-maintenance-and-operations-9b-cad-deal?utm_source=chatgpt.com

International Railway Journal (29.05.2025): Canadian National to invest \$US 2.46bn

<https://www.railjournal.com/freight/canadian-national-to-invest-us-2-46bn/>

KEOLIS (25.02.2025): Cadence at the heart of the largest railway project in Canadian history

<https://www.keolis.com/en/newsroom-en/news/cadence-at-the-heart-of-the-largest-railway-project-in-canadian-history/>

Ledcor Group (07.08.2025): Ledcor Advances Two Major Transit Projects in Metro Vancouver and Edmonton
https://www.ledcor.com/newsroom/news/ledcor-advances-two-major-transit-projects-in-metro-vancouver-and-edmonton?utm_source=chatgpt.com

Live Assets (30.09.2023): Challenges and Solutions in the Canadian Rail Industry
https://liveassets.ca/challenges-and-solutions-in-the-canadian-rail-industry/#:~:text=Other%20challenges%20include:%20**Labor%20and%20workforce,Proactive%20engagement%20in%20policymaking%20**%20Strategic%20partnerships

LOK Report (21.02.2025): Kanada: Alto und Cadence entwickeln das Hochgeschwindigkeits-Schienennetz Toronto-Québec
<https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/56392-kanada-alto-und-cadence-entwickeln-das-hochgeschwindigkeits-schienennetz-toronto-quebec.html>

Port Montreal (November 2024): Rail Capacity Expansion Project
<https://www.port-montreal.com/en/the-port-of-montreal/projects/rail-capacity-expansion-project>

Prime Minister of Canada (19.02.2025): Canada is getting high-speed rail
<https://www.pm.gc.ca/en/news/news-releases/2025/02/19/canada-getting-high-speed>

Railway Association of Canada (2024): Rail Trends 2024
<https://www.railcan.ca/resources/annual-rail-trends/>

Railway News (28.01.2025): Business | Rail Trends 2024 Report Highlights Impact of Trains in Canada
<https://railway-news.com/rail-trends-2024-report-highlights-impact-of-trains-in-canada/>

Railway News (05.03.2025): Infrastructure | VIA Rail Launches Canadian RFQ for Dorval Hub Project
<https://railway-news.com/via-rail-launches-canadian-rfq-for-dorval-hub-project/>

Railway News (10.03.2025): Rolling Stock | TranLink Begins Field Testing for Vancouver's New SkyTrain Vehicles
<https://railway-news.com/tranlink-begins-field-testing-for-vancouver-s-new-skytrain-vehicles/>

Railway News (13.03.2025): Ontario Government Awards Transit Hub Construction Contract
<https://railway-news.com/ontario-government-awards-transit-hub-construction-contract/>

Railway News (24.03.2025): Alto: A More Connected Canada Starts With High-Speed Rail
<https://railway-news.com/alto-how-high-speed-rail-can-transform-canada/>

Railway Pro (20.02.2025): Cadence Consortium chosen for Canada's Alto rail project
<https://www.railwaypro.com/wp/cadence-consortium-chosen-for-canadas-alto-rail-project/>

Railway Supply (17.02.2025): Canada Invests \$23M in Rail Projects to Strengthen Supply Chains
<https://www.railway.supply/en/canada-invests-23m-in-rail-projects-to-strengthen-supply-chains/>

Railway Technology (17.02.2025): Canada invests \$23m in rail projects to enhance supply chain resilience
<https://www.railway-technology.com/news/canada-rail-projects-supply-chain-resilience/?cf-view>

Trains (19.02.2025): Canadian government announces plans for high-speed rail (updated)
<https://www.trains.com/pro/passenger/high-speed/canadian-government-announces-high-speed-rail-project/>

Transport Canada (08.11.2023): Major Projects
<https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/briefing-documents-transport-canada/2025-2/transport-canada-structure-portfolio/tc-groups/major-projects>

Transport Canada (19.02.2025): High-Speed Rail Initiative from Toronto to Québec City

https://tc.canada.ca/en/rail-transportation/railway-lines/high-speed-rail-initiative-toronto-quebec-city?utm_source=chatgpt.com

Transport Canada (12.02.2025): Government of Canada invests in infrastructure projects in British Columbia and Alberta to connect communities and regions across the country

https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2025/02/government-of-canada-invests-in-infrastructure-projects-in-british-columbia-and-alberta-to-connect-communities-and-regions-across-the-country.html?utm_source=chatgpt.com

Transport Canada (April 2025): Modernizing Passenger Rail with the High Frequency Rail Project

<https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/briefing-documents-transport-canada/2023/current-topics/modernizing-passenger-rail-high-frequency-rail-project>

Via Rail (2025): Projects and Infrastructure Assets

<https://corpo.viarail.ca/en/projects-infrastructure>

We Build Value Digital Magazine (23.04.2025): Canada Allocates 3.9 Billion for its First High-Speed Rail Line

<https://www.webuildvalue.com/en/infrastructure/high-speed-rail-canada.html>

WELT (20.05.2025): Deutsche Bahn verliert Milliardenauftrag in Kanada

<https://www.welt.de/wirtschaft/article256140322/Prestigeprojekt-Deutsche-Bahn-verliert-Milliardenauftrag-in-Kanada.html>

