MARKTERSCHLIESSUNGSPROGRAMM FÜR KMU

Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr in Panama und Costa Rica

Handout zur Zielmarktanalyse | Geschäftsanbahnung



sBs
systems for business solutions
DHK
Asociación Cámara de Comercio e Industria Costarricense Alemana
Deutsch Costaricanische Industrie- und Handelskammer
CAPA
Deutsch-Panamaische Industrie- und Handelskammer
Cámara de Comercio e Industria Panameña Alemana

Impressum

Herausgeber
SBS systems for business solutions GmbH
Telefon: +49 (0)30 5861994-10
E-Mail: info@sbs-business.com
https://germantech.org/

Text und Redaktion
SBS systems for business solutions GmbH
Am Moosfeld 13
D-81829 München

Deutsch-Costaricanische Industrie und Handelskammer
Edificio Escazú Village, San Rafael, Escazú, oficina 3-103
San José, 11080 Costa Rica

Deutsch-Panamaische Industrie- und Handelskammer (CAPA Panama)
PH. BOC Balboa Office Center - piso 29, oficina H
Av. Balboa, calle 27 este - Ciudad de Panamá
Panamá

Stand
01.09.2026

Gestaltung und Produktion
SBS systems for business solutions GmbH

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

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Das Markterschließungsprogramm wird im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie umgesetzt von:

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung nach Costa Rica & Panama im Bereich Nachhaltige Mobilität mit Schwerpunkt auf Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr erstellt. Die Maßnahme ist Teil der Exportinitiative „Umwelttechnologien".

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

PANAMA 4

1 Abstract 5

2 Wirtschaftsdaten kompakt 6

3 Branchen-spezifische Informationen 13

3.1 Marktpotenziale und Chancen 13
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren 16
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele 17
3.4 Wettbewerbssituation 17
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche Bahntechnik 20

4 Kontaktadressen 22

5 Quellen 23

COSTA RICA 26

1 Abstract 27

2 Wirtschaftsdaten kompakt 29

3 Branchen-spezifische Informationen 36

3.1 Marktpotenziale und Chancen 36
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren 37
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele 38
3.4 Wettbewerbssituation 40
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche 41

4 Kontaktadressen 42

5 Quellen 44

PANAMA

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckenführung des Projekts „Panama-David-Grenze“ 13

Abbildung 2: Das aktuelle Metro-Netz in Panama-Stadt 15

Abbildung 3: Aktualisierter Masterplan, langfristige Perspektive 17

1 Abstract

Folgende Zielmarktanalyse bietet eine Übersicht über die Chancen und Herausforderungen im Bereich der Bahntechnik als Garant nachhaltiger Mobilität in der Republik Panama. Die geopolitische Lage im Herzen des Kontinents und die Auslegung auf Service, Logistik und Warenverkehr machen Panama zu einem natürlichen Partner für Deutschland, welches stark auf Verlässlichkeit und gesicherte Handelsrouten angewiesen ist. Zudem verzeichnete Panama in den Jahren 2022 und 2023 das höchste Wirtschaftswachstum in ganz Amerika. [1] Durch anvisierte Investitionen wird prognostiziert, dass Panamas Logistiksektor innerhalb von 10 Jahren von 35 % auf bis zu 50 % des BIP anwachsen wird.[2] Neben Costa Rica ist Panama der wichtigste deutsche Partner in Zentralamerika und der Karibik und benötigt aufgrund seiner Position als Hub Amerikas intelligente, verlässliche und nachhaltige Systeme, um die Funktionalität und Sicherheit zahlreicher globaler Lieferketten sicherzustellen. Zudem ist Panama weltweit eines von lediglich drei CO2-negativen Ländern.[3]

Der amtierende Präsident José Raúl Mulino strebt engagiert die Umsetzung des Bahnprojekts Panamá-David-Grenze, ein Schienennetz von Panama-Stadt bis zur costa-ricanischen Grenze von 475km Strecke mit 14 Stationen, an. Inkludiert sind mindestens 70 Brücken inklusive eines Eisenbahnviadukts zur Querung des Panamakanals. [4] Die aktuelle Fahrzeit für die Strecke Panama-Stadt nach David via Straße beträgt 6-7 Stunden und würde mittels der Zugstrecke fortan in 3 Stunden zu bewältigen sein.[5]

Allein für die Projektprüfung und -beratung wurden bereits 9,7 Millionen USD vertraglich gebunden.[6] Eine Studie aus dem Jahr 2019, durchgeführt von der China Railway Design Corporation (CRDC), kommt zu dem Ergebnis, dass das Projekt wirtschaftlich und sozial tragfähig sei.[7]

Aktuell führt das beauftragte Unternehmen AECOM USA eine Neubewertung, beziehungsweise eine Aktualisierung des Projekts durch. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich Anfang 2027 vorliegen.[8]

Die hohe politische Priorität des Projekts manifestiert sich in mehreren staatlichen Maßnahmen. So wurde das Vorhaben durch Kabinettsbeschluss vom 15. Oktober 2024 zum Projekt von öffentlichem Interesse erklärt.[9] Darüber hinaus erfolgte bereits mit dem Dekret vom 3. Juli 2024 die Gründung der Secretaría Nacional del Ferrocarril (Nationales Sekretariat für Eisenbahnwesen), einer dem Ministerium der Präsidentschaft unterstellten Behörde. [10] Diese ist mit der Planung, Untersuchung, Konzeption und Umsetzung eines schienengebundenen Personen- und Güterverkehrssystems betraut und übernimmt die institutionelle Koordination des Eisenbahnprojekts.

Panama-Stadt verfügt seit 2014 über 2 Metro-Linien, während sich eine dritte Linie im Bau befindet.[11] Zusammen mit dem Metrobus-Netz, das über 150 Routen verfügt, werden täglich mehr als 600.000 Fahrgäste befördert. [12] Ferner soll eine urbane Seilbahn (Teleférico) zwischen Panama-Stadt und San Miguelito errichtet werden.[13]

Das Schienennetz Panamas umfasst aktuell ausschließlich den 1855 eingeweihten Panama Canal Railway. Auf einer Länge von 76 Kilometern verbindet er Panama-Stadt (Pazifik) mit Colón (Atlantik) und transportiert im Schnitt täglich 2000 Container.[14]

Die Untersuchung zeigt, dass Panama im Besonderen durch das Bahnprojekt Panama-David-Grenze mit einem hohen Potential für Investitionen und Kooperationen für deutsche Unternehmen der Bahntechnik aufwarten kann.

[1] Vgl. Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, Panamá, el país de mayor crecimiento de la Región en 2023, según la CEPAL, 15.12.2023.
[2] Vgl. Digitude Panama, Panamas logistics infrastructure boom sector could grow from 35 to 50% of GDP, 05.12.2025.
[3] Vgl. Ministerio de Ambiente de Panamá, Panamá se Consolida como País Carbono Negativo.
[4] Vgl. Hernández, Estudios del tren Panamá-Frontera estarán listos en junio, confirma secretaría del ferrocarril, 30.04.2026.
[5] Vgl. Panamá Train, Preguntas Frecuentes, 02.07.2026.
[6] Vgl. Morales Gil, Tren Panamá-David ya suma casi $10 millones en estudios y consultorías, 07.07.2026.
[7] Vgl. China Xinhua Español, China entrega estudio de factibilidad del Tren Panamá-David, 16.03.2019.
[8] Vgl. Quintero, Estudio de factibilidad del Tren Panamá-David estaría listo en 12 meses, 08.06.2026.
[9] Vgl. Consejo de Gabinete, RESOLUCIÓN DE GABINETE Nº98, 15.10.2024.
[10] Vgl. Ministerio de la Presidencia, Decreto Ejecutivo N° 310, 03.07.2024.
[11] Vgl. Metro de Panamá, https://elmetrodepanama.com/.
[12] Vgl. Metro de Panamá, Demanda Promedio, Juni 2026; MiBus, Pasajeros Diarios.
[13] Vgl. MiBus, https://www.mibus.com.pa.
[14] Vgl. Portal Logístico de Panamá, Vistazo General, 2026.

2 Wirtschaftsdaten kompakt[15]

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2026

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Panama

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

Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

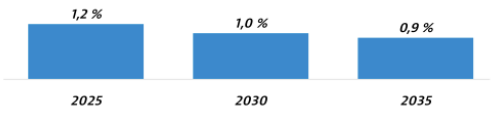
Einwohnerzahl

2025	*4,6 Mio.*
2030	*4,8 Mio.*
2035	*5,1 Mio.*

Fertilitätsrate 2024 | 2,1

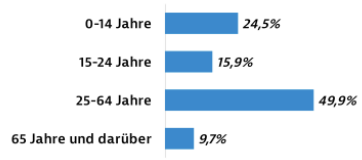
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur

2025



Analphabetenquote 2024 | 3,8 %

Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

Fläche und Sprache

Fläche 2026 | 75.320 km²

Geschäftssprache(n) Spanisch

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe Kupfer

Fossil und mineralisch

Gas - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Gas - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung Balboa (B/.)

Währung - Kurs 03/2026

1 € = 1,15 B/.
1 US$ = 1,00 B/.

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2023	2024	2025
1 € =	1,08 B/.	1,08 B/.	1,13 B/.
1 US$ =	1,00 B/.	1,00 B/.	1,00 B/.

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

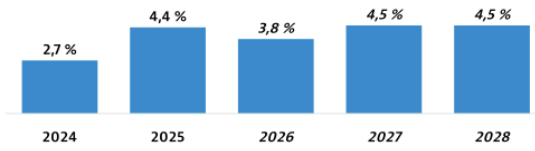
© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Seite 1/9

[15] www.gtai.de/wirtschaftsdaten-kompakt

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahreszeitraum, real



BIP
Nominal

	2025	*2026*	*2027*
US$ (Mrd.)	90,5	*95,0*	*101,3*

BIP/Kopf
Nominal

	2025	*2026*	*2027*
US$	19.814	*20.564*	*21.664*

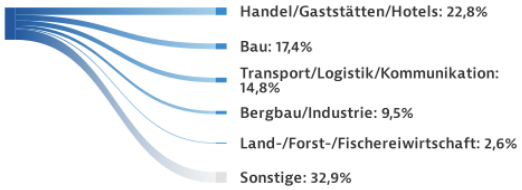
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

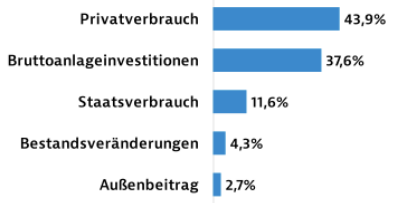
Ausgaben für F&E
% des BIP

2022	0,2 %
2023	0,2 %
2024	0,2 %

BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2024

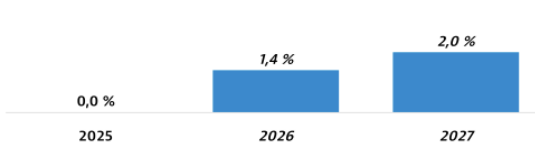


BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2024

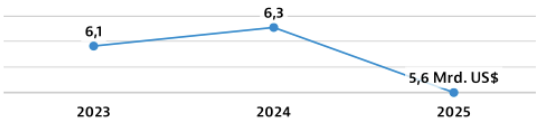


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo
% des BIP

2025	*0,3 %*
2026	*-1,5 %*
2027	*-2,5 %*

Arbeitslosenquote

2025	10,4 %
2026	*10,4 %*
2027	*9,5 %*

Investitionsquote
% des BIP, brutto, öffentlich und privat

2025	33,6 %
2026	*36,2 %*
2027	*37,8 %*

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

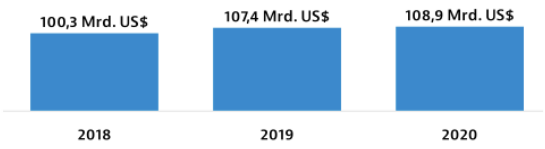
Haushaltssaldo
% des BIP

2025	-3,7 %
2026	*-3,4 %*
2027	*-3,0 %*

Staatsverschuldungsquote
% des BIP, brutto

2025	56,6 %
2026	*57,7 %*
2027	*57,5 %*

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen

2022	2.313 Mio. US$
2023	2.197 Mio. US$
2024	2.833 Mio. US$

FDI - Bestand

2022	62.572 Mio. US$
2023	64.769 Mio. US$
2024	67.602 Mio. US$

FDI - Hauptländer
Anteil in %, Bestand; 2022

USA: 18,6% | Kolumbien: 18,0% | Barbados: 11,0% | Schweiz: 7,0% | Vereinigtes Königreich: 4,4% | Spanien: 3,9% | Taiwan: 3,8% | Brasilien: 3,0% | Kanada: 3,4% | Mexiko: 2,6%

FDI - Hauptbranchen
Anteil in %, Bestand; 2022

Handel: 29,1% | Finanzdienstleistungen: 22,1% | Bergbau: 13,7% | Information und Kommunikation: 8,2% | Transport und Logistik: 7,7% | Verarbeitende Industrie: 5,1% | Bauwirtschaft: 3,1%

Außenwirtschaft

Warenhandel

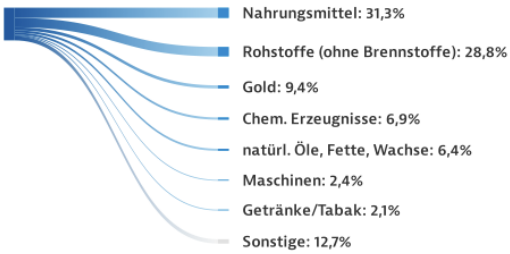
Warenhandel
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	2025	%
Exporte (Mrd. US$)	3,4	-7,8	1,2	-65,6	1,7	44,2
Importe (Mrd. US$)	14,5	-4,6	14,0	-3,7	14,2	1,2
Saldo (Mrd. US$)	-11,2		-12,8		-12,5	

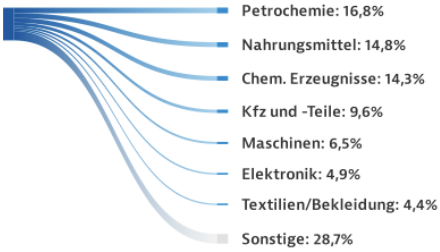
Exportquote
Exporte/BIP in %

2023	4,1 %
2024	1,4 %
2025	1,9 %

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2025



Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2025

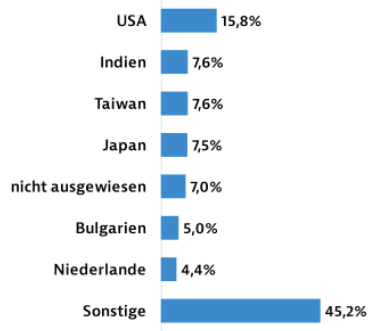


Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

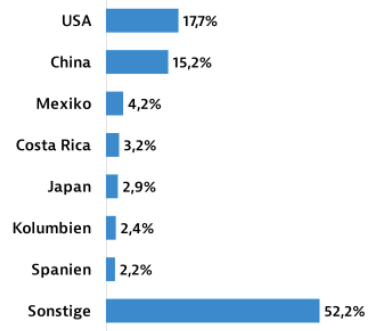
© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2025



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2025



Dienstleistungshandel

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

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
DL-Exporte (Mrd. US$)	17,8	16,4	18,3	2,8	*20,1*	*10,0*
DL-Importe (Mrd. US$)	5,9	7,4	5,7	-2,7	*5,8*	*0,8*
Saldo (Mrd. US$)	11,9		12,5		*14,3*	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	Central American Common Market (CACM); EFTA Zu bilateralen Abkommen siehe https://rtais.wto.org/ -> RTAs by country/territory.

Mitgliedschaft in Zollunion	Nein

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

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

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Exporte (Mio. Euro)	8.031,6	118,3	4.892,6	-39,1	*3.897,6*	*-20,3*
Importe (Mio. Euro)	954,8	-21,7	608,7	-36,2	*739,5*	*21,5*
Saldo (Mio. Euro)	7.076,8		4.283,9		*3.158,1*	

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

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	2.598,3	19,4	1.932,5	-25,6	1.883,0	-2,6
DL-Importe (Mio. Euro)	4.185,2	33,8	3.768,8	-9,9	4.052,3	7,5
Saldo (Mio. Euro)	-1.586,9		-1.836,3		-2.169,3	

Freihandelsabkommen mit der EU	Assoziierungsabkommen EU-Zentralamerika (CAM)

Einseitige EU-Zollpräferenzen	Keine einseitigen Präferenzregelungen

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Warenhandel mit Deutschland

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

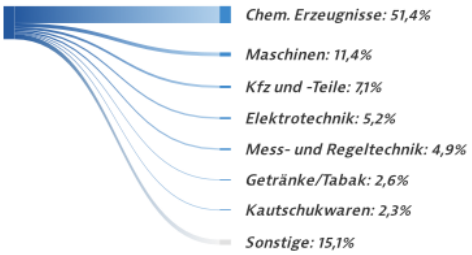
	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Dt. Exporte (Mio. Euro)	572,4	27,3	509,6	-11,0	*416,0*	*-18,4*
Dt. Importe (Mio. Euro)	230,1	-6,8	88,4	-61,6	*109,7*	*24,1*
Saldo (Mio. Euro)	342,3		421,2		*306,3*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 93 *von 238*

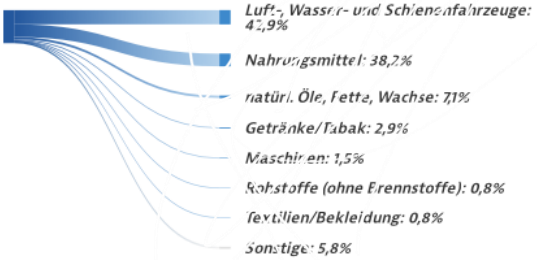
Rangstelle bei deutschen Importen
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 116 *von 238*

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2025



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2025



Bilateraler Dienstleistungshandel

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

	2023	%	2024	%	2025	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	215,8	0,2	197,6	-8,4	204,4	3,4
DL-Importe (Mio. Euro)	359,8	-54,4	391,6	8,8	487,2	24,4
Saldo (Mio. Euro)	-144,0		-193,9		-282,8	

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)
2022 | 565 Mio. Euro
2023 | 519 Mio. Euro
2024 | 584 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)
2022 | 72 Mio. Euro
2023 | 18 Mio. Euro
2024 | 71 Mio. Euro

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)
2023 | +40 Mio. Euro
2024 | -45 Mio. Euro
2025 | *-15 Mio. Euro*

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)
2023 | -5 Mio. Euro
2024 | -7 Mio. Euro
2025 | *-6 Mio. Euro*

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungsabkommen
Kein Abkommen - Sonderabkommen zu Seeschiffen und Luftfahrzeugen vom 21.11.2016; in Kraft seit 27.10.2017

Investitionsschutzabkommen
Abkommen vom 02.11.1983, in Kraft seit dem 10.03.1989

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit
2022 | 0,9 Mio. US$
2023 | 0,8 Mio. US$
2024 | 0,9 Mio. US$

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Panama-Stadt, https://panama.diplo.de/	**Auslandsvertretung des Landes in Deutschland**	Berlin, https://botschaft-panama.de
Auslandshandelskammer	Panama-Stadt, https://zakk.ahk.de/panama		

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2013 | 5,3 tCO_2e 2023 | 5,6 tCO_2e	**Treibhausgasemissionen** Anteil weltweit in %	2013 | <0,1 % 2023 | <0,1 %
Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2013 | 401,7 tCO_2e 2023 | 332,9 tCO_2e	**Emissionsstärkste Sektoren** Anteil in %; 2023	Transport: 24,5% | Elektrizität/Wärme: 17,8% Abfallwirtschaft: 16,3%

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2013 | 20,6 % 2023 | 21,5 %	**Stromverbrauch** In Kilowattstunden pro Kopf	2023 | 2.715 kWh pro Kopf
Sustainable Development Goals Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 89 von 167		

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = keine Risikobewertung, 7 = höchste Risikoeinstufung	4 von 7	**Corruption Perceptions Index** 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 116 von 182
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 57 von 139	**Internetqualität** 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 43 von 121

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen zur nachhaltigen Mobilität mit Schwerpunkt auf Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr in Panama

GTAI-Informationen zu Panama	Link
Panama Länderstrategie 2025-2029	Länderstrategie Panama 2025-2029
Branchenguide 2025 – Lateinamerika und Karibik	Branchenguide Lateinamerika 2025
Projektmeldung: Dekarbonisierung des Verkehrs in Panama-Stadt	Dekarbonisierung des Verkehrs in Panama-Stadt
Projektmeldung: Nachhaltiger Verkehr – Technische Hilfe	Nachhaltiger Verkehr - Technische Hilfe
Projektmeldung: Ausbau des städtischen ÖPNV	Ausbau des städtischen ÖPNV
Projektmeldung: Ausbau des Schienenverkehrs	Ausbau des Schienenverkehrs
Special: Chinas wachsender Fußabdruck in Lateinamerika	Chinas wachsender Fußabdruck in Lateinamerika
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Zentralamerika	Recht kompakt Zentralamerika
Zentralamerika: Rechtssystem	Rechtssystem - Zentralamerika
Zentralamerika: Umweltschutzrecht	Umweltschutzrecht - Zentralamerika
Zentralamerika: Vertragsrecht	Vertragsrecht - Zentralamerika

3 Branchen-spezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und Chancen

Derzeit bestehen in Panama für deutsche Unternehmen aus der Bahnindustrie geeignete Rahmenbedingungen. Zudem ist es wirtschaftlich sowie politisch stabil und verwendet den US-Dollar. Dadurch können Wechselkurskosten und Währungsrisiken in den Lieferketten sowie beim Import und Export reduziert werden.

Panama befindet sich auf dem Weg die Schieneninfrastruktur im Land signifikant auszubauen. Dazu zählt sowohl ein nationales Eisenbahnnetz als auch die Weiterentwicklung des städtischen Schienenverkehrs. Diese Vorhaben zählen zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten im Land und eröffnen erhebliche Marktpotentiale im Eisenbahnbau, der Bahntechnik und dem Schienenverkehr. Besonders für deutsche Unternehmen mit erprobter Systemkompetenz, hoher Qualitätsorientierung, technologischer Expertise und Erfahrung im Eisenbahnbau eröffnen sich vielversprechende Geschäftspotentiale.

Das Bahnprojekt Panama-David-Grenze wird Panama-Stadt direkt mit der Grenze zu Costa Rica verbinden. Während eine ursprüngliche Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 noch eine Streckenführung von 391 Kilometern vorsah,[16] hat die panamaische Regierung unter Präsident José Raúl Mulino das US-amerikanische Ingenieurbüro AECOM mit neuen Machbarkeitsstudien beauftragt.[17] Dabei wird die Trassenführung hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit, ihrer Umweltauswirkungen sowie ihrer wirtschaftlichen Effizienz im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen. Der daraus resultierende offizielle Entwurf sieht nun eine 475 Kilometer lange Trasse bis nach Paso Canoas vor. Diese



Abbildung 1: Streckenführung des Projekts „Panama-David-Grenze“

[16] Vgl. Comité Pro Tren Panamá, Estrategia para impulsar El Ferrocarril, März 2019.

[17] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Se inicia desarrollo del Plan Maestro para el tren David-Frontera-Panamá, 27.01.2025.

erweiterte Route wurde gemeinschaftlich als die effizienteste Variante identifiziert, da sie das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bietet und die negativen Umweltauswirkungen minimiert.[18]

Bisher kann Panama sich einzig auf seinen Panama Canal Railway berufen. Seine Funktion entwickelte sich vom weltweit ersten transkontinentalen Bahnsystem über eine Schlüsselrolle beim Bau des Panamakanals hin zu einer Logistik- und Tourismusroute, auf der heute täglich etwa 2.000 Container transportiert werden.[19] Ein historisches Gegenstück bildete das bis zum Ende des 20. Jahrhunderts betriebene Schmalspurnetz in Chiriquí: Mit vier Linien, 81 km Gesamtlänge und dem Hauptbahnhof in David war es einst der wirtschaftliche Motor der Region. Nach anhaltender Unrentabilität führte der Einsturz einer zentralen Brücke über den Río Chico im Jahr 1997 zur endgültigen Stilllegung der Strecke, von der heute nur noch wenige Überreste und Ruinen existieren.[20] Folglich kann das neue Bahnprojekt Panama-David-Grenze nicht auf bestehende Schieneninfrastruktur aufbauen. Vielmehr liegt das wahre Potential in der Chance zur umfassenden Neuerrichtung eines zukunftsfähigen und nachhaltigem Bahnnetzes.

Für einen entsprechenden Ausbau des Eisenbahnnetzes sind in vielerlei Hinsicht spezialisierte und hochmoderne Technologien erforderlich. Neben dem Gleisbau und der Schaffung sicherer, leistungsfähiger Signaltechnik mit modernen Leit- und Sicherungssystemen bietet das Projekt weitere diverse Geschäftschancen. Dazu zählt aufgrund der anspruchsvollen Topografie durch zahlreiche Flussquerungen die Errichtung von mindestens 70 Eisenbahnbrücken.[21] Insbesondere die Überquerung des Panamakanals mittels eines Eisenbahnviadukts ca. 180 Meter nördlich der Centenario-Brücke erfordert hochentwickelte, kontinuierliche Sensorüberwachungssysteme zur Echtzeitmessung von Schwingungen.[22] Da das Bauwerk die strengen Anforderungen der Kanalbehörde (ACP) zur Gewährleistung des internationalen Schiffsverkehrs erfüllen muss, sind Technologien zur Erschütterungs- und Vibrationsdämpfung elementar, um Einflüsse auf die nahegelegenen Schleusenstrukturen und den Schiffsverkehr auszuschließen.

Weltweit bedeutende Eisenbahnkorridore wurden als Beispiel genommen. Darunter befindet sich auch der Hamburger Hafen wegen seiner effizienten Anbindung von Eisenbahn und Hafen.[23] Folglich bedarf es intelligenter Logistiksysteme, die die vorgesehene Hafenanbindung umfassend berücksichtigen.

Das Bahnprojekt wird langfristig nicht nur als nationale Bahnverbindung verstanden, sondern als Bestandteil eines grenzüberschreitendes zentralamerikanischen Logistikkorridors. Costa Rica stellt daher einen besonders wichtigen Akteur dar. Eine zentrale Partnerinstitution auf costa-ricanischer Seite ist die staatliche Eisenbahnbehörde, das Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER). INCOFER ist die für die Planung, den Betrieb und die Entwicklung des nationalen Schienenverkehrs zuständige Organisation und kann daher als Pendant zur panamaischen Secretaría Nacional del Ferrocarril (SNDF) verstanden werden. Im März 2026 unterzeichneten beide Institutionen ein Memorandum of Understanding zur vertieften Zusammenarbeit beim Aufbau des grenzüberschreitenden Eisenbahnkorridors.[24] Die Vereinbarung umfasst insbesondere den Austausch von technischem Know-how, die Abstimmung technischer und betrieblicher Standards, die Koordinierung von Ingenieur- und Machbarkeitsstudien sowie die Förderung der Interoperabilität beider Bahnsysteme. Der Finanzierungsrahmen des Projekts ist derzeit noch in Ausarbeitung und dürfte auf einen Mix aus öffentlichen Mitteln, Exportkrediten und multilaterale Finanzierung hinauslaufen. Für die Vorbereitungs- und Studienphase hat der panamaische Staat bereits die Bereitstellung von 11,16

[18] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Presidente anuncia trazado de ruta del ferrocarril y la ubicación de las futuras estaciones, 05.05.2026.
[19] Vgl. Portal Logístico de Panamá, Vistazo General, 2026.
[20] Vgl. Samudio Saavedra, El Ferrocarril Nacional de Chiriquí: Su historia, infraestructura e influencia como factor socio-económico en la provincia, desde 1916 a 1997, 2024.
[21] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Se inicia desarrollo del Plan Maestro para el tren David-Frontera-Panamá, 27.01.2025.
[22] Vgl. Hernández, Estudios del tren Panamá-Frontera estarán listos en junio, confirma secretaría del ferrocarril, 30.04.2026.
[23] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Presidente anuncia trazado de ruta del ferrocarril y la ubicación de las futuras estaciones, 05.05.2025.
[24] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Panamá y Costa Rica firman memorado con la visión de un Corredor Logístico Ferroviario Centroamericano, 18.03.2026.

Mio. US-Dollar genehmigt. [25] Parallel dazu wird mit internationalen Partnern über strukturierte Finanzierungsinstrumente verhandelt. Besonders konkret ist das Angebot des Vereinigten Königreichs über UKEF. Es sieht eine zweistufige Finanzierung vor, die zunächst eine Vorfinanzierung für Studien, Engineering und Umweltprüfungen und anschließend einen Kredit von bis zu 85 % der Baukosten umfasst. [26] Darüber hinaus wurden Interesse und Beteiligungsmöglichkeiten von Institutionen wie der Europäischen Investitionsbank und dem Weltbankumfeld signalisiert, sodass eine syndizierte oder phasenweise Finanzierung wahrscheinlich erscheint. [27] Perspektivisch eröffnet sich die Marktchance, über den panamaischen Markt hinaus eine spätere Anbindung an das costa-ricanische Eisenbahnnetz zu schaffen.

Das Vergaberecht in Panama beruht im Wesentlichen auf dem Gesetz 22 von 2006 in der Fassung der Reformen von 2020. Öffentliche Aufträge werden grundsätzlich elektronisch über PanamaCompra ausgeschrieben und unterliegen den Grundsätzen der Transparenz, Wettbewerbsorientierung und Gleichbehandlung. Für das Projekt Panama-David-Grenze bedeutet dies, dass Studien-, Planungs- und Beratungsleistungen bereits über reguläre Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. [28] Für die spätere Realisierung des Bauvorhabens dürfte ebenfalls ein formales oder gegebenenfalls Public-Private-Partnership-Verfahren (PPP-Verfahren) maßgeblich sein.

In Panama-Stadt zeichnet sich die gegenwärtige Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs durch eine zunehmende Diversifizierung aus. Im Jahr 2014 wurde die Metro mit heute 2 Linien in Betrieb genommen, eine dritte befindet sich im Bau. Ergänzend dazu operiert das Metrobus-Netz auf über 150 Routen. Beide Systeme bewältigen zusammen ein tägliches Fahrgastaufkommen von über 600.000 Personen. [29] Zur weiteren Optimierung der städtischen Konnektivität treibt die Regierung das Projekt einer urbanen Seilbahn (Teleférico) voran. Dieses kabelgeführte Transportsystem soll Panama-Stadt und San Miguelito als dezidiert sichere, effiziente und nachhaltige Mobilitätsalternative miteinander verknüpfen. [30]

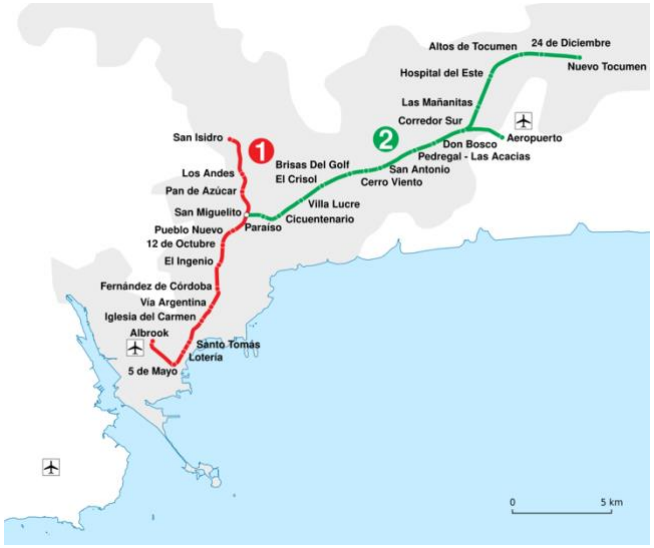


Abbildung 2: Das aktuelle Metro-Netz in Panama-Stadt

Ein weiterer Faktor für die zu erwartende Steigerung des Logistiksektors von derzeit 35 % auf bis zu 50 % des Bruttoinlandsprodukts stellt die Hafenentwicklung Telfers und Corozal dar. Vorgesehen ist der Bau von zwei Containerumschlagterminals, eines in Corozal am Pazifik und ein weiteres in Telfers am Atlantik. Das Projekt sieht Investitionen in Höhe von 2,6 Milliarden USD vor und nach einer Bauzeit von etwa drei Jahren sollen die Häfen im Jahr 2029 in Betrieb genommen werden. [31] Autoridad del Canal de Panamá (ACP) schätzt eine Steigerung der nationalen Umschlagkapazität um weitere 5 bis 6 Millionen TEU pro Jahr. [32] Die Terminals sind Teil der Strategischen Vision 2025–2035 des Panamakanals. Diese sieht eine Diversifizierung der Dienstleistungen der Organisation, eine Stärkung der operativen Widerstandsfähigkeit des Landes sowie eine Festigung Panamas als Logistik-Hub vor.

[25] Vgl. Newsroom Panama, Assembly Commission Approves $11.1 Million for Studies of the Panama-David-Frontera Train, 06.06.2025.
[26] Vgl. Cárdenas P., Panamá inicia las gestiones para financiamiento del tren David-Panamá, 02.04.2025.
[27] Vgl. La Estrella de Panamá, Reino Unido, Europa y Banco Mundial interesados en financiar el ferrocarril, 04.03.2025.
[28] Vgl. Morales, Developments in the Public Procurement Law.
[29] Vgl. Metro de Panamá, Demanda Promedio, Juni 2026; MiBus, Pasajeros Diarios.
[30] Vgl. El Captial Financiero, Panamá relanza licitación para el proyecto del Teleférico de San Miguelito, 07.07.2026.
[31] Vgl. Hernández, Canal de Panamá evalúa documentos de empresas interesadas en puertos en Corozal y Telfers, 09.07.2026.
[32] Vgl. La Estrella de Panamá, Puertos de Corozal y Telfers, 30.05.2026.

Ferner soll auf der Insel Isla Margarita in Colón ein hochmoderndes Containerterminal auf einer Rund 27 Hektar großen Fläche direkt am atlantischen Eingang des Panamakanals geschaffen werden. Aktuell wird das Projekt von der Regierung unter José Raúl Mulino als eigenständiges Verfahren vorangetrieben, nachdem der Staat der vorherigen chinesischen Betreibergesellschaft Panama Colón Container Port (PCCP) wegen schwerer Vertragsverletzungen entzogen und das Gelände enteignet hat. Die finale Vergabe der Neukonzession ist für Ende 2026 geplant.[33] Strategisch spielt das Terminal eine wichtige Rolle für die Entwicklung des panamaischen *Canal Seco*, des „trockenen Kanals". Gemeint ist die Verbindung der Häfen am Atlantik und Pazifik per Schiene und Straße.

Die Entwicklungen in der Energieversorgung Panamas bieten grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen für den Betrieb eines elektrifizierten Schienenverkehrssystems. Die Stromerzeugung basiert überwiegend auf erneuerbaren Energien, insbesondere der Wasserkraft, deren Anteil je nach hydrologischen Bedingungen zwischen rund 50 % und 70 % der Stromproduktion liegt. [34] Dazu kommen die in den vergangenen Jahren ausgebauten Erdgaskapazitäten sowie Solar- und Windenergie. Diese Diversifizierung findet vor dem Hintergrund statt, die Versorgungssicherheit zu erhöhen und die Abhängigkeit von Niederschlagsschwankungen zu reduzieren.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Gemäß Art. 173 der panamaischen Verfassung ist eine unmittelbare Wiederwahl des Präsidenten für eine zweite aufeinanderfolgende Amtszeit ausgeschlossen. Die Amtszeit von Präsident José Raúl Mulino endet folglich im Jahr 2028. Um die kontinuierliche Umsetzung des Projekts „Panama–David–Grenze" über seine Amtszeit hinaus sicherzustellen, kündigte Mulino in seiner Ansprache an die Nation vom 1. Juli 2026 den Abschluss eines nationalen Abkommens an.[35] Ein derartiges Abkommen würde die politische Kontinuität des Vorhabens stärken, die mit einem Regierungswechsel verbundenen Umsetzungsrisiken reduzieren und die Planungs- sowie Investitionssicherheit für die beteiligten Akteure erhöhen. Gleichzeitig würde es eine belastbarere Grundlage für die langfristige Entwicklung der Nachfrage im Bahnsektor schaffen und damit die Prognosesicherheit für Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsanalysen verbessern.

In Hinblick auf das Panama-David-Grenze-Projekt werden zur späteren Inbetriebnahme der Bahn-Infrastruktur künftig regelmäßige und sorgfältige Wartungen an den Anlagen vorzunehmen sein. Perspektivisch resultiert damit ebenfalls Potential im Abschluss langjähriger Wartungsverträge.

Ferner wächst in Panama die Population stetig und auch der Tourismus gewinnt an Popularität. Somit ist mit einem zunehmend wachsenden Interesse sowie Bedarf an einem ausgebauten Nah- und Fernverkehr zu rechnen.

Neben einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs zwischen diesen wichtigen Regionen des Landes, soll mittels des Ausbaus der Zugang zu internationalen Märkten begünstigt werden. Insbesondere durch die direkte Anbindung an Costa Rica, eröffnen sich Potenziale für weitere Zugstrecken in Zentralamerika.

So wird das Eisenbahnprojekt Panama-David-Grenze nicht nur als nationales Infrastrukturvorhaben verstanden, sondern auch als potenzieller Bestandteil einer langfristigen regionalen Schienenverkehrsverbindung zwischen Mexiko und Panama. Die Zentralamerikanische Bank für Wirtschaftsintegration (BCIE) hat hierzu bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet und unter anderem eine Konnektivitätsanalyse sowie einen Entwurf für die schrittweise Integration der zentralamerikanischen Schieneninfrastruktur erarbeitet. [36] Das Vorhaben steht im Kontext des von der UN-Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (CEPAL) gemeinsam mit der mexikanischen Regierung unterstützten integrierten Entwicklungsplans für Mittelamerika. Langfristig wird eine

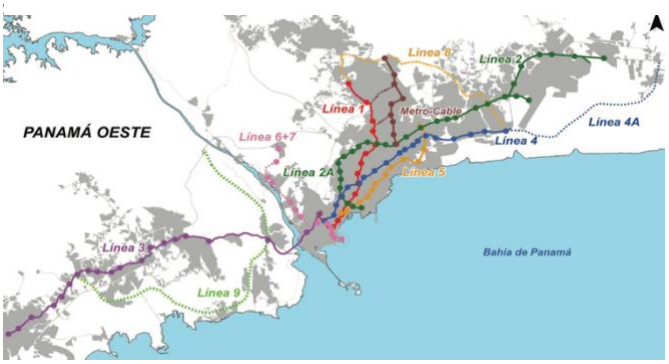
[33] Vgl. Eco TV, Puerto de Isla Margarita podría atraer interés de grandes navieras mundiales, 10.05.2026.
[34] Vgl. Gem, Perfil energético: Panamá, 21.09.2022.
[35] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Informe a la Nación ofrecido por el excelentísimo señor, José Raúl Mulino, presidente de la República, 01.07.2026.
[36] Vgl. Tecnología en Marca, Proyecto ferroviario David-Panamá: una revisión, 03.07.2025.

durchgehende Schienenverbindung mit einer Gesamtlänge von rund 2.500 Kilometern angestrebt. Aus wirtschaftlicher Sicht könnte ein Netz dieser Größenordnung die Nachfragebasis für einen rentablen Güter- und Personenverkehr deutlich stärken und zusätzliche Investitionen in Bahntechnik, Signal- und Kommunikationstechnik sowie Schienenfahrzeuge begünstigen.[37] Das Potential einer solchen Umsetzung ist erheblich, konkrete Planungs- oder Umsetzungsschritte werden derzeit nicht verfolgt.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Der aktuelle Metroausbau der Linie 3 verbindet das Stadtzentrum von Panama-Stadt mit der stetig wachsenden Provinz Panamá Oeste über eine rund 25 km lange Strecke. Inkludiert ist der erste Eisenbahntunnel Panamas unter dem Panamakanal. Finanziert wird das Projekt mit Unterstützung der Japan International Cooperation Agency (JICA).[38] Außerdem gibt es einen Metro-Masterplan 2040, der den schrittweisen Ausbau auf bis zu neun Linien mit mehr als 90 Stationen vorsieht.[39] Langfristig soll somit ein integriertes, leistungsstarkes Nahverkehrsnetz geschaffen werden, um den wachsenden Verkehr in der Metropolregion nachhaltig zu bewältigen.

Abbildung 3: Aktualisierter Masterplan, langfristige Perspektive



Zu dem anvisierten Nahverkehrsnetz zählt ebenso das Projekt der Seilbahn von Panama-Stadt nach San Miguelito. Umfasst wird eine Strecke von ca. 6,5 km mit insgesamt 6 strategisch wichtigen Stationen. Die voraussichtliche Inbetriebnahme ist für das Jahr 2029 vorgesehen. Die Seilbahn soll als schnelles und sicheres Transportmittel eine nachhaltige Alternative schaffen. Die Kosten belaufen sich auf 270 Millionen USD.[40]

3.4 Wettbewerbssituation

Die Wettbewerbssituation in Panama ist hochdynamisch und geprägt durch einen intensiven geopolitischen und technologischen Wettkampf zwischen asiatischen und europäischen Konsortien. Panama ist aufgrund seiner Schlüsselrolle im Welthandel und massiver staatlicher Infrastrukturprojekte eines der attraktivsten und härtesten umkämpften Bahnmärkte Lateinamerikas.

Das staatliche Betreiberunternehmen Metro de Panamá S. A. der Metro in Panama-Stadt zeichnet sich durch seine Diversifikationsstrategie aus. So wurde die Metro Linie 1 und 2 vom französischen Hersteller für Bahn- und Verkehrstechnik Alstom errichtet. Weiterhin greift die Metro de Panamá S. A. auf Alstom für die Betriebs- und Bestandssicherheit zurück.[41] Die sich im Bau befindende Linie 3 wird hingegen von asiatischen Firmen umgesetzt. Dabei werden die Züge und die gesamte Steuerungstechnologie vom japanischen Konsortium um Hitachi Rail und Mitsubishi bereitgestellt.[42] Die Bauausführung und die aufwendige Trasse unterhalb des Panamakanals nehmen die südkoreanischen Unternehmen Hyundai Engineering & Construction sowie POSCO vor.[43] Dieser Rückgriff auf asiatische Kompetenzen ist auch finanzstrategisch zu erklären. Denn das insgesamt 2,6 Milliarden-Dollar-Projekt wird maßgeblich durch zinsgünstige Kredite der japanischen Entwicklungsagentur JICA finanziert.[44]

Die einzige nationale Eisenbahngesellschaft, Panama Canal Railway Company (PCRC), wurde im Jahr 2025 an die dänische Reederei Maersk, beziehungsweise an deren Hafensparte

[37] Vgl. Juárez, Estudian Tren Para Centroamérica, De Chiapas A Panamá, 05.04.2013.
[38] Vgl. El Capital Financiero, Panamá y Japón acuerdan tercer préstamo para financiar la Línea 3 del Metro, 06.02.2025.
[39] Vgl. Metro de Panamá, Estudio de Prefactibilidad, 2018.
[40] Vgl. El Capital Financiero, Panamá relanza licitación para el proyecto del Teleférico de San Miguelito, 07.07.2026.
[41] Vgl. Alstom, Alstom firma contrato con Metro de Panamá para el Mantenimiento de la Línea 1, 16.12.2024.
[42] Vgl. Solis, Panamá firma contrato con empresa japonesa para compra de vagones del Metro, 30.08.2018.
[43] Vgl. bnamericas, Panama confirms metro tunnel design contract for S. Korean consortium, 06.04.2022.
[44] Vgl. JICA, Signing of Japanese ODA Loan Agreement with Panama, 21.02.2025.

APM Terminals verkauft.[45] Langfristig plant Maersk die technische Kapazität der eingleisigen Strecke voll auszuschöpfen, indem logistische Abläufe digitalisiert und gestrafft werden.

Für das Bahnprojekt Panama-David-Grenze erarbeiten panamaische Ingenieurunternehmen wesentliche Grundlagen für die Projektumsetzung. TECNILAB S.A. führt geotechnische Feld- und Laboruntersuchungen entlang der geplanten Trasse durch und analysiert Boden- sowie geologische Verhältnisse. Ingeniería Avanza S.A. nimmt topografische Vermessungen LiDAR-Kartierungen, Luftbildaufnahmen, Georeferenzierung und die Aktualisierung der Katasterdaten vor.[46]

Viele internationale Akteure aus dem Beratungs-, Planungs-, und Ingenieurswesen sind in Panama bereits tätig. Bisherige Unternehmen konkurrieren aufgrund der Planungs- und Vorbereitungsphase des Projekts bislang vielmehr um Planungs-, Beratungs-, Vermessungs- und Studienleistungen als um Lieferaufträge für Bahntechnik. Parallel positionieren sich verschiedene Staaten und ihre nationalen Bahn- und Infrastrukturunternehmen frühzeitig für eine folgende Beteiligung an Bau, Betrieb und Finanzierung des Projekts.

Im Hinblick auf die Wettbewerbssituation kommt Costa Rica aufgrund des perspektivischen grenzüberschreitenden Eisenbahnkorridors eine besondere Rolle zu. Das im März 2026 unterzeichnete Memorandum of Understanding umfasst insbesondere die Kooperation zur Harmonisierung technischer und betrieblicher Standards.[47] Für den Wettbewerb erhöht dies die Bedeutung interoperabler Lösungen und international standardisierter Systeme. Folglich könnten Anbieter, die bereits Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten sowie mit internationalen Normen besitzen, im weiteren Verlauf Wettbewerbsvorteile erlangen.

Die China Railway Design Corporation hat für das Bahnfernverkehrsprojekt Panama-David-Grenze bereits umfassende Machbarkeitsstudien vorgelegt.[48] Diese erfolgten während einer Phase enger diplomatischer Beziehungen zwischen Panama und der Volksrepublik China. In diesem Zusammenhang wurden mehrfach chinesische Staatsunternehmen als potenzielle Projektpartner genannt, wie die China Railway Construction Corporation (CRCC), die China Railway Group (CREC) und der Schienenfahrzeughersteller CRRC Corporation. In Folge des außenpolitischen Kurswechsels Panamas und der stärkeren Ausrichtung auf europäische sowie nordamerikanische Kontakte, sind chinesische Unternehmen nach derzeit öffentlich zugänglichem Stand weder unter den von der panamaischen Regierung beauftragten Beratungsunternehmen noch als offizielle Projektpartner vertreten.[49]

Im breiten internationalen Netzwerk aus Beratungs- und Ingenieursunternehmen hat die spanische Staatsbahn Renfe eine zentrale Rolle eingenommen. Das spanische Unternehmen berät die panamaische Regierung insbesondere bei Fragen des späteren Bahnbetriebs sowie der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Ebenfalls in den Prozess eingebunden ist das spanische staatliche Ingenieurunternehmen INECO, es zählt zu den wichtigsten Ansprechpartnern der panamaischen Regierung im Eisenbahnsektor.[50]

Ferner haben Frankreich und Panama im Jahr 2025 ausgehend von den positiven Erfahrungen im Bereich der Metro eine Absichtserklärung zur Zusammenarbeit beim Bahnprojekt Panama-David-Grenze unterzeichnet, was französische Unternehmen im weiteren Projektverlauf in ihrer

[45] Vgl. Reuters, Denmark's Maersk buys Panama Canal Railway Company, 02.04.2025.
[46] Vgl. Metro Libre, Seis empresas encargadas de los estudios para el desarrollo del tren Panamá-David, 12.02.2026.
[47] Vgl. Ministerio de la Presidencia de Panamá, Panamá y Costa Rica firman memorado con la visión de un Corredor Logístico Ferroviario Centroamericano, 18.03.2026.
[48] Vgl. International Trade Administration, Panama – David Train Project, 23.09.2024.
[49] Vgl. Panamá Train, Current Status of the Panamá–David Train, 02.07.2026.
[50] Presidencia de la República de Panamá, Primer año de gobierno del Excelentísimo Señor Presidente José Raúl Mulino (2024-2025), 2025.

Position stärken könnte.[51] Des Weiteren sind die Niederlande über KPMG beteiligt, das die panamaische Regierung bei Finanzierungsmodellen, Public-Private-Partnerships (PPP) sowie Wirtschaftlichkeitsanalysen unterstützt.[52]

Das Beratungsunternehmen Steer aus dem Vereinigten Königreich arbeitet an Verkehrsmodellen, Nachfrageprognosen und der volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts. [53] Auch nordamerikanische Unternehmen verfügen bereits über eine etablierte Marktposition. Die Beteiligung des US-amerikanischen Ingenieurs- und Infrastrukturunternehmens AECOM ist geprägt durch Machbarkeitsstudien, Streckenplanung und die technische Beratung. Es zählt somit zu den wichtigsten internationalen Projektpartnern in der Vorbereitungsphase.[54] Kanada ist über das weltweit tätige Ingenieurunternehmen WSP insbesondere bei Umweltstudien, Bauingenieurleistungen und der technischen Planung involviert.

Weitere Ausschreibungen bereitet Panama parallel vor, sodass sich das Wettbewerbsumfeld zunehmend erweitert. Elf Unternehmen haben bereits Interesse an einer Ausschreibung für vorbereitende Arbeiten im Bereich der Flächenerfassung und der Grundstücksdokumentation geäußert. [55] Dazu zählen auch solche Leistungen wie die architektonische Bestandsaufnahme, Vermessung bestehender Gebäude und Anlagen, die Erfassung landwirtschaftlicher Nutzflächen, Wald- und Vegetationsinventare und die Dokumentation potenziell betroffener Grundstücke als Grundlage späterer Entschädigungsverfahren. Folgende elf Unternehmen sind interessiert:

- Applus Norcontrol Panamá
- WSP del Istmo
- Administradora Global de Proyectos
- Avaistmo
- Geosolutions Consulting
- Land Surveying Panamá
- Raygians
- Grupo JAC
- Inversiones Oriental Central
- EON Systems
- LAC Consulting

Daraus wird deutlich, dass sich der Wettbewerb derzeit insbesondere auf Dienstleistungen in den Bereichen Vermessung, Umweltplanung und Projektvorbereitung konzentriert. Mit Blick auf die eigentlichen Liefermärkte für Bahntechnik ist davon auszugehen, dass sich der Wettbewerb mit den kommenden Ausschreibungen für Fahrzeuge, Signaltechnik, Elektrifizierung und Bahnsysteme deutlich ausweiten wird. Aufgrund der bislang fehlenden lokalen Bahntechnikindustrie dürfte Panama auch langfristig auf den Import technologisch anspruchsvoller Systeme und Komponenten angewiesen sein. Wegen ihrer starken Marktstellung in Lateinamerika dürften insbesondere Alstom, Siemens Mobility, Hitachi Rail und Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) zu den potenziellen Wettbewerbern für die Lieferung von Signaltechnik, Leit- und Sicherungstechnik, Elektrifizierungssystemen, Schienenfahrzeuge sowie integrierte Bahnsysteme gezählt werden. [56] Diese Unternehmen verfügen über umfangreiche Referenzprojekte im Hochgeschwindigkeits-, Regional- und Nahverkehr in Lateinamerika, beziehungsweise sind dort seit vielen Jahren mit Infrastruktur- und Fahrzeugprojekten vertreten. Auch das Unternehmen Stadler Rail könnten aufgrund seiner internationalen Marktstellung und ihrem kontinuierlichen Ausbau seiner internationalen Marktposition für eine Bewerbung in Betracht kommen.[57] Bislang bestehen jedoch

[51] Newsroom Panama, The Panama-David Train: France Takes the First Building Step, 17.09.2025.
[52] Vgl. Metro Libre, Seis empresas encargadas de los estudios para el desarrollo del tren Panamá-David, 12.02.2026.
[53] Vgl. Metro Libre, Seis empresas encargadas de los estudios para el desarrollo del tren Panamá-David, 12.02.2026.
[54] Vgl. Metro Libre, Seis empresas encargadas de los estudios para el desarrollo del tren Panamá-David, 12.02.2026.
[55] Vgl. Hernández, Once empresas muestran interés en licitación clave para el ferrocarril Panamá–David, 04.06.2026.
[56] Vgl. Alstom, Alstom en Chile, 2026; Siemens, Siemens Mobility to modernize three lines of São Paulo's transport network in Latin America's largest ATO over ETCS project, 09.10.2025; Hitachi, Hitachi Rail strengthens its presence in Mexico with the development of railway systems for the Saltillo-Laredo corridor, 20.05.2026; CAF, CAF to supply metro units in Colombia and Chile, 12.09.2024.
[57] Vgl. Stadler, Annual Report 2025, März 2026.

keine offiziell bestätigten Aufträge oder Beteiligungen dieser Unternehmen am Panama-David-Grenze-Projekt.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche Bahntechnik

Um die Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche der Bahntechnik in Panama umfassend darzustellen, folgt eine SWOT-Analyse.

Zu den Marktstärken (Strengths):

- **Privilegierte geostrategische Lage**: Panama fungiert durch den Panamakanal und die unmittelbare Nähe zu Nord- und Südamerika als zentraler regionaler Logistikknotenpunkt. Das Zugprojekt Panama-David-Grenze bietet die Chance, den maritimen Hub mit einem terrestrischen Hochleistungslogistiknetzwerk zu verknüpfen.
- **Politische Priorität**: Das Projekt Panama-David-Grenze genießt auf der Regierungsagenda höchste politische Priorität. Ferner soll das Projekt als übergeordnetes Staatsziel unabhängig von Regierungswechseln fortgeführt werden. Dadurch soll dem Projekt Belastbarkeit und langfristige Investitionssicherheit über die Legislaturperioden hinweg verliehen werden.
- **International unabhängig geprüfte Planungsdaten**: Das Bahnprojekt Panama-David-Grenze wurde mehrfach international unabhängig validiert. Die erste Studie der China Railway Design Corporation wurde von der US-amerikanischen Großkanzlei AECOM optimiert. Außerdem wird durch KPMG ein ganzheitliches Finanzmodell aufgestellt, was die finanzielle Rentabilität belegen und einen Zeitraum von mindestens 30 Jahren absichern soll.[58]
- **Hoher Bedarf an moderner Bahntechnik**: Das Fernleitungsnetz von Panama-Stadt bis zur costa-ricanischen Grenze wird von Grund auf neu konzipiert, woraus ein enormer Bedarf an modernster Leit- und Sicherungstechnik, fortschrittlicher Digitalisierung sowie energieeffizienten Lösungen resultiert.
- **Akademische Kompetenz**: Die Universidad Tecnológica de Panama (UTP) gilt im Ingenieursbereich als eine der Top-Universitäten Zentralamerikas.[59] Sie stellt einen verlässlichen Pool an qualifizierten, lokalen Nachwuchskräften im Ingenieurwesen für den langfristigen Betrieb bereit.

Zu den Marktschwächen (Weaknesses):

- **Fragmentierte Schieneninfrastruktur**: Abgesehen von der historisch gewachsenen, primär für den interozeanischen Containerverkehr genutzten Panama Canal Railway und dem städtischen Nahverkehr (Metro de Panamá) existiert kein nationales Schienennetz. Somit handelt es sich um ein klassisches Greenfield-Projekt, sodass eine vollständige Errichtung der Infrastruktur erforderlich ist.
- **Kleiner Binnenmarkt**: Aufgrund der Bevölkerung von ca. 4,6 Millionen Einwohnern ist der inländische Markt limitiert.[60] Die Wirtschaftlichkeit von Großinvestitionen hängt somit stark von der erfolgreichen Kopplung mit dem internationalen Transit- und Güterverkehr ab.
- **Geringe lokale Industriekompetenz**: In Panama fehlen spezialisierte Zuliefererstrukturen, Produktionsstätten und Wartungsbetriebe für schwere Bahntechnik. Ausländische Technologieanbieter müssen fast die komplette Projektabwicklung inklusive Equipment, Montage und Spezialwerkzeugen durch Importe abdecken.
- **Sozioökonomische Ungleichheit:** Erhebliche Differenzen bestehen zwischen dem urbanen Zentrum (Panama-Stadt) und den ländlichen Provinzen. Erforderlich sind somit skalierbare und vor allem kosteneffiziente Mobilitätslösungen, um die Tarife für den Personenverkehr bezahlbar zu halten.

Zu den Marktchancen (Opportunities):

- **Multimodale Fracht-Hubs und Umschlagbahnhöfe**: Die Herausforderung besteht insbesondere im Großraum Panama-Stadt, dort kreuzen sich die Verkehrsströme von Metro Línea 3, Panama Canal Railway, dem zukünftigen Zug Panama-David-Grenze und dem schweren Hafenverkehr. Daraus lässt sich eine konkrete Chance ableiten. Es besteht akuter Bedarf an schienengebundenen High-Tech-

[58] Vgl. Panamá America, Modelo financiero para el ferrocarril, 10.12.2025.

[59] Vgl. El Capital Financiero, Rankin ubica a la UTP y la Universidad de Panamá entre las mejores de Centroamérica, 19.02.2026.

[60] Vgl. Worldometer, Población de Panamá, 2026.

Logistiklösungen. Gefragt sind automatische Be- und Entladesysteme, die Container binnen Minuten zwischen den verschiedenen Systemen tauschen.

- **Institutionelle Unterstützung beim Markteintritt (PROPANAMA)**: Die staatliche Investitionsförderungsagentur PROPANAMA erleichtert den ausländischen Markteintritt. In enger Kooperation mit der Deutsch-Panamaischen Industrie- und Handelskammer bietet sie deutschen KMU eine bewährte Anlaufstelle, um Hürden zu minimieren und Kontakte zu knüpfen.

Zu den Marktrisiken (Threats):

- **Verschleiß durch tropisches Klima**: Das sehr feuchte, tropische Klima Panamas führt zu beschleunigter Korrosion und Materialermüdung. [61] Folglich müssen Bahntechnikkomponenten zwingend mit hochgradigem Verschleißschutz bei tropischer Feuchtigkeit ausgestattet sein, um die Lebenszykluskosten positiv zu beeinflussen.

- **Klimabedingte Variabilität der Energieversorgung:** Risiken bestehen in der Volatilität der heimischen Wasserkrafterzeugung, zum Beispiel bei Dürreperioden durch das El-Niño-Phänomen, oder durch Preisschwankungen für importiertes Erdgas zur Stromerzeugung. Allerdings wird dieses Risiko bereits durch das Vorantreiben diversifizierter Energiequellen durch Solar- und Windkraft intensiv abgefedert.

[61] Vgl. Jaén, Iglesias, Corrosion study of steels exposed over five years to the humid tropical atmosphere of Panama , Februar 2017.

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt GTAI deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Deutsch Panamaische Industrie- und Handelskammer	Die Auslandshandelskammer (AHK) in Panama ist Teil eines Netzwerks von mehr als 150 bilateralen Industrie- und Handelskammern in 93 Ländern weltweit. Als offizielle Handelsförderung der deutschen Bundesregierung übernimmt die AHK wichtige Aufgaben, um den bilateralen Handel zwischen Deutschland und Panama zu fördern.
Deutsche Botschaft in Panama-Stadt	Die deutsche Botschaft in Panama-Stadt ist die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland und erster Ansprechpartner in der Republik Panama. Die Botschaft ist zuständig für die diplomatische Vertretung und die Förderung der bilateralen Beziehung zwischen Deutschland und Panama.
PROPANAMA	PROPANAMA ist die offizielle panamaische Behörde für Außenwirtschaftsförderung und dient als Unterstützung für ausländische Direktinvestitionen und Exportförderung.
PanamaCompra	PanamaCompra ist Panamas zentrales elektronisches Vergabesystem für öffentliche Aufträge und wird von der Dirección General de Contrataciones Públicas (DGCP) betrieben. Darüber werden Ausschreibungen, Direkt- und Mindervergaben sowie andere Beschaffungsverfahren des öffentlichen Sektors veröffentlicht und abgewickelt.
Nationales Eisenbahnsekretariat Panama	Das Nationale Eisenbahnsekretariat ist für die strategische Planung, Erforschung und Umsetzung von Bahnprojekten in Panama zuständige Regierungsbehörde. Zu den Kernaufgaben zählt die Entwicklung des ambitionierten Schienenprojekts zwischen Panama-Stadt und der costa-ricanischen Grenze.
Panamal Canal Railway Company (PCRC)	Die PCRC betreibt die 76 Kilometer lange Schienenstrecke parallel zum Panamakanal und ist das einzige aktive Eisenbahnunternehmen für Güter- und Personenverkehr im Land.
Panamaische Behörde für Verkehr und Landtransport (ATTT)	Die panamaische Behörde für Verkehr und Landtransport (ATTT) ist die zentrale staatliche Institution für die Steuerung, Überwachung und Kontrolle des gesamten Straßenverkehrs und Landtransports in der Republik Panama.
Panamaisches Ministerium für öffentliche Arbeiten (MOP)	Das panamaische Ministerium für öffentliche Arbeiten (MOP) ist das für die Infrastrukturpolitik des Landes verantwortliche Ministerium. Die Hauptaufgabe dieser Behörde liegt in der Modernisierung, dem Neubau sowie der kontinuierlichen Instandhaltung des nationalen Straßennetzes, der städtischen Straßen und der Brücken.
Panamaisches Umweltministerium (MiAmbiente)	MiAmbiente, das panamaische Umweltministerium, ist die oberste staatliche Behörde für die Formulierung, Umsetzung und Überwachung der nationalen Umweltpolitik. Das Ministerium ist zuständig für den Schutz und die Wiederherstellung der Ökosysteme, die Ausweisung von Natur- und Meeresschutzgebieten, die Durchsetzung von Umweltgesetzen sowie die Förderung einer nachhaltigen Nutzung der natürlichen Ressourcen des Landes.
Metro de Panamá	Die Metro de Panamá ist die offizielle Betreibergesellschaft des modernen städtischen Schienenverkehrssystems in der Metropolregion von Panama-Stadt. Als tragende Säule des öffentlichen Personennahverkehrs ist das Unternehmen für die Planung, den Ausbau (wie die Erweiterung des Liniennetzes) und den sicheren, effizienten Betrieb der U-Bahn- und Hochbahnlinien zuständig.
Technologische Universität von Panama (UTP)	Die Technologische Universität von Panama (UTP) ist die führende staatliche Hochschule des Landes im Bereich der Ingenieur-, Natur- und Computerwissenschaften. Als zentrales Forschungs- und Bildungszentrum übernimmt sie eine Schlüsselrolle bei der Ausbildung hochqualifizierter Fachkräfte, der wissenschaftlichen Innovation und dem technologischen Transfer zur Unterstützung der nationalen Entwicklung Panamas.

5 Quellen

Alstom, Alstom en Chile, 2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.alstom.com/es/alstom-en-chile?utm_source=chatgpt.com); Alstom firma contrato con Metro de Panamá para el Mantenimiento de la Línea 1, 16.12.2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.alstom.com/es/press-releases-news/2024/12/alstom-firma-contrato-con-metro-de-panama-para-el-mantenimiento-de-la-linea-1)

Bnamericas, Panama confirms metro tunnel design contract for S. Korean consortium, 06.04.2022 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.bnamericas.com/en/features/panama-confirms-metro-tunnel-design-contract-for-s-korean-consortium)

CAF, CAF to supply metro units in Colombia and Chile, 12.09.2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.cafmobility.com/en/press-room/caf-to-supply-metro-units-colombia-and-chile/?utm)

Cárdenas P., Panamá inicia las gestiones para financiamiento del tren David-Panamá, 02.04.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.prensa.com/economia/panama-inicia-las-gestiones-para-financiamiento-del-tren-panama-david/)

China Xinhua Español, China entrega estudio de factibilidad del Tren Panamá-David, 16.03.2019 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://youtu.be/ll_JZh4U-NU?si=I3NNIQ73Hf6WeMPW)

Comité Pro Tren Panamá, Estrategia para impulsar El Ferrocarril, März 2019 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://somosimpactopositivo.com/wp-content/uploads/2025/02/Estrategia.pdf)

Consejo de Gabinete, RESOLUCIÓN DE GABINETE Nº98, 15.10.2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.gacetaoficial.gob.pa/storage/gacetas/2024/10/30141_A/108088.pdf)

Digitude Panama, Panamas logistics infrastructure boom sector could grow from 35 to 50% of GDP, 05.12.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://digitude.io/panamas-logistics-infrastructure-boom-sector-could-grow-from-35-to-50-of-gdp/)

Eco TV, Puerto de Isla Margarita podría atraer interés de grandes navieras mundiales, 10.05.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.ecotvpanama.com/economia/puerto-isla-margarita-podria-atraer-interes-grandes-navieras-mundiales-n6078715)

El Capital Financiero, Panamá relanza licitación para el proyecto del Teleférico de San Miguelito, 07.07.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://elcapitalfinanciero.com/teleferico-san-miguelito-nueva-licitacion-presidente-mulino/); Panamá y Japón acuerdan tercer préstamo para financiar la Línea 3 del Metro, 06.02.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://elcapitalfinanciero.com/panama-y-japon-acuerdan-tercer-prestamo-para-financiar-la-linea-3-del-metro/); Rankin ubica a la UTP y la Universidad de Panamá entre las mejores de Centroamérica, 19.02.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://elcapitalfinanciero.com/rankin-ubica-a-la-utp-y-la-universidad-de-panama-entre-las-mejores-de-centroamerica/)

Gem, Perfil energético: Panamá, 21.09.2022 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.gem.wiki/Perfil_energético:_Panamá)

Hernández, Estudios del tren Panamá-Frontera estarán listos en junio, confirma secretaría del ferrocarril, 30.04.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.infobae.com/panama/2026/04/30/estudios-del-tren-panama-frontera-estaran-listos-en-junio-confirma-secretaria-del-ferrocarril/)

Hernández, Canal de Panamá evalúa documentos de empresas interesadas en puertos en Corozal y Telfers, 09.07.2026. (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.prensa.com/economia/canal-de-panama-evalua-documentos-de-empresas-interesadas-en-puertos-en-corozal-y-telfers/); Once empresas muestran interés en licitación clave para el ferrocarril Panamá–David, 04.06.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.infobae.com/panama/2026/06/04/once-empresas-muestran-interes-en-licitacion-clave-para-el-tren-panama-david/)

Hitachi, Hitachi Rail strengthens its presence in Mexico with the development of railway systems for the Saltillo-Laredo corridor, 20.05.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.hitachi.com/en/press/articles/2026/05/0522a/?utm_)

International Trade Administration, Panama – David Train Project, 23.09.2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.trade.gov/market-intelligence/panama-david-train-project?utm_)

Jaén, Iglesias, Corrosion study of steels exposed over five years to the humid tropical atmosphere of Panama , Februar 2017 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.researchgate.net/publication/313871149_Corrosion_study_of_steels_exposed_over_five_years_to_the_humid_tropical_atmosphere_of_Panama)

JICA, Signing of Japanese ODA Loan Agreement with Panama, 21.02.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.jica.go.jp/english/information/press/2024/20240207_41.html)

Juárez, Estudian Tren Para Centroamérica, De Chiapas A Panamá, 05.04.2013 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://t21.com.mx/ferroviario-2013-04-05-estudian-tren-centroamerica-chiapas-panama/)

La Estrella de Panamá, Puertos de Corozal y Telfers, 30.05.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/puertos-de-corozal-y-telfers-autoridad-del-canal-de-panama-incluye-ajustes-al-mecanismo-de-revision-documental-BM22848876); Reino Unido, Europa y Banco Mundial interesados en financiar el ferrocarril, 04.03.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/reino-unido-europa-y-banco-mundial-interesados-en-financiar-el-ferrocarril-KD11567519)

Metro de Panamá, Demanda Promedio, Juni 2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://elmetrodepanama.com/resumen-historico/);

Estudio de Prefactibilidad, 2018 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://elmetrodepanama.com/wp-content/uploads/2019/04/Resumen-ejecutivo-Prefactibilidad_Nueva-Red-Maestra-Metro-de-Panamá.pdf)

Metro Libre, Seis empresas encargadas de los estudios para el desarrollo del tren Panamá-David, 12.02.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.metrolibre.com/economia/seis-empresas-encargadas-de-los-estudios-para-el-desarrollo-del-tren-panama-david-NH19877497)

Metrolinehub, Guía del Metro de Ciudad de Panamá: Mapa, Tarifas y Horarios | Navegación para el Primer Sistema de Metro de América Central (Líneas L1/L2), 12.05.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.metrolinehub.com/es/panama/panama-city)

MiBus, Pasajeros Diarios (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.mibus.com.pa/)

Ministerio de Ambiente de Panamá, Panamá se Consolida como País Carbono Negativo (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://dcc.miambiente.gob.pa/noticia-de-prueba2/)

Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, Panamá, el país de mayor crecimiento de la Región en 2023, según la CEPAL, 15.12.2023 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.mef.gob.pa/2023/12/panama-el-pais-de-mayor-crecimiento-de-la-region-en-2023-segun-la-cepal/)

Ministerio de la Presidencia, Decreto Ejecutivo N° 310, 03.07.2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://vlex.com.pa/vid/decreto-ejecutivo-n-310-1042479520); Informe a la Nación ofrecido por el excelentísimo señor, José Raúl Mulino, presidente de la República, 01.07.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.presidencia.gob.pa/publicacion/informe-a-la-nacion-ofrecido-por-el-excelentisimo-senor-jose-raul-mulino-presidente-de-la-republica); Panamá y Costa Rica firman memorado con la visión de un Corredor Logístico Ferroviario Centroamericano, 18.03.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.presidencia.gob.pa/publicacion/panama-y-costa-rica-firman-memorado-con-la-vision-de-un-corredor-logistico-ferroviario-centroamericano) Presidente anuncia trazado de ruta del ferrocarril y la ubicación de las futuras estaciones, 05.05.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.presidencia.gob.pa/publicacion/presidente-anuncia-trazado-de-ruta-del-ferrocarril-y-la-ubicacion-de-las-futuras-estaciones-);

Primer año de gobierno del Excelentísimo Señor Presidente José Raúl Mulino (2024-2025), 2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://ignpanama.anati.gob.pa/images/365/primeros365.pdf?utm_);

Se inicia desarrollo del Plan Maestro para el tren David-Frontera-Panamá, 27.01.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.presidencia.gob.pa/publicacion/se-inicia-desarrollo-del-plan-maestro-para-el-tren-david-frontera-panama)

Morales, Developments in the Public Procurement Law (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://fmm.com.pa/developments-in-the-public-procurement-law/)

Morales Gil, Tren Panamá-David ya suma casi $10 millones en estudios y consultorías, 07.07.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.prensa.com/politica/tren-

panama-david-ya-suma-casi-10-millones-en-estudios-y-consultorias/)

Newsroom Panama, Assembly Commission Approves $11.1 Million for Studies of the Panama-David-Frontera Train, 06.06.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://newsroompanama.com/2025/06/06/assembly-commission-approves-11-1-million-for-studies-of-the-panama-david-frontera-train/);

The Panama-David Train: France Takes the First Building Step, 17.09.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://newsroompanama.com/2025/09/17/the-panama-david-train-france-takes-the-first-building-step/);

Panamá America, Modelo financiero para el ferrocarril, 10.12.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.panamaamerica.com.pa/economia/modelo-financiero-para-el-ferrocarril-1256285);

Panamá Train, Current Status of the Panamá–David Train, 02.07.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://panamatrain.com/en/current-status-panama-david-train/?utm_);

Preguntas Frecuentes, 02.07.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://panamatrain.com/es/preguntas-frecuentes/)

Portal Logístico de Panamá, Vistazo General, 2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://logistics.gatech.pa/plataforma-logistica/activos-logisticos/ferrocaril/vistazo-general/)

Quintero, Estudio de factibilidad del Tren Panamá-David estaría listo en 12 meses, 08.06.2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.metrolibre.com/economia/estudio-de-factibilidad-del-tren-panama-david-estaria-listo-en-12-meses-NH23060629)

Reuters, Denmark's Maersk buys Panama Canal Railway Company, 02.04.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.reuters.com/business/denmarks-maersk-buys-panama-canal-railway-company-2025-04-02/)

Samudio Saavedra, El Ferrocarril Nacional de Chiriquí: Su historia, infraestructura e influencia como factor socio-económico en la provincia, desde 1916 a 1997, 2024 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://jadimike.unachi.ac.pa/bitstream/handle/123456789/1717/Daniel%20Samudio%2C%20Ferrocarril%20Nacional%20de%20Chiriquí%20historia%2C%20infraestructura%20e%20influencia%20socieconomica%20en%20la%20provincia%20desde%201916%20a%201997.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Siemens, Siemens Mobility to modernize three lines of São Paulo's transport network in Latin America's largest ATO over ETCS project, 09.10.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://press.siemens.com/global/en/pressrelease/siemens-mobility-modernize-three-lines-sao-paulos-transport-network-latin-americas)

Solis, Panamá firma contrato con empresa japonesa para compra de vagones del Metro, 30.08.2018 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://noticiasdepanama.com/gobierno/panama-firma-contrato-con-empresa-japonesa-para-compra-de-vagones-del-metro/)

Stadler, Annual Report 2025, März 2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.stadlerrail.com/api/docs/x/518f589306/annual-report_2025_en.pdf)

Tecnología en Marca, Proyecto ferroviario David-Panamá: una revisión, 03.07.2025 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://revistas.tec.ac.cr/index.php/tec_marcha/article/view/7290)

Worldometer, Población de Panamá, 2026 (zuletzt abgerufen am 31.07.2026 unter: https://www.worldometers.info/es/poblacion-mundial/poblacion-panama/)

COSTA RICA

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eröffnung des ersten Abschnitts der Atlantikbahn zwischen San José und Cartago 27

Abbildung 2: Karte des derzeitigen Personenbahnnetzes von INCOFER 27

Abbildung 3: Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 (SIECA) 39

1 Abstract

Die Eisenbahn hat in Costa Rica eine lange und bedeutende historische Tradition. Bereits im 19. Jahrhundert spielte sie eine entscheidende Rolle bei der Verbindung des Zentraltals mit der Karibikküste und ermöglichte den Transport von Kaffee sowie den Aufstieg der Bananenexporte zu den Märkten Europas und der Vereinigten Staaten.



Abbildung 1: Am 8. Dezember 1873 erreichte der erste Zug Cartago und markierte mit der Eröffnung des ersten Abschnitts der Atlantikbahn zwischen San José und Cartago den Beginn des Eisenbahnzeitalters in Costa Rica, das die wirtschaftliche Entwicklung und Raumstruktur des Landes im späten 19. Jahrhundert maßgeblich prägte.[62]

Diese Studie analysiert eine zweite Entwicklungsphase dieser historischen Entwicklung und untersucht die Marktpotenziale, aktuellen Entwicklungen, Projekte, die Wettbewerbssituation sowie die Stärken und Schwächen des Sektors für nachhaltige Mobilität in Costa Rica mit besonderem Fokus auf das Projekt TIBI (Tren Rápido de Pasajeros).

Derzeit betreibt das Personenverkehrssystem von INCOFER drei Bahnlinien mit insgesamt 32 Stationen und einem Wartungsdepot auf einer Streckenlänge von 65 Kilometern. Mit einer Flotte von 16 Fahrzeugen werden jährlich mehr als 3,6 Millionen Fahrgäste befördert. Acht dieser Züge bestehen aus modernisiertem beziehungsweise wiederaufbereitetem Rollmaterial, was unter anderem aufgrund der eingeschränkten Ersatzteilverfügbarkeit sowie hoher Reparatur- und Wartungskosten betriebliche Herausforderungen mit sich bringt. Der Betrieb konzentriert sich überwiegend auf den Berufsverkehr an Werktagen und wird durch gelegentliche Sonderverkehre ergänzt.[63]



Abbildung 2: Karte des derzeitigen Personenbahnnetzes von INCOFER.[64]

Die Untersuchung zeigt, dass Costa Rica aufgrund seines nahezu vollständig erneuerbaren Energiemixes, eines klaren politischen Bekenntnisses zur Dekarbonisierung sowie gesetzlicher Förderinstrumente eine hohe Attraktivität für nachhaltige Verkehrsinvestitionen aufweist. Insbesondere der Nationale Dekarbonisierungsplan 2018–2050 sowie das Gesetz zur Förderung der Elektromobilität schaffen stabile regulatorische Rahmenbedingungen.

Das TIBI-Projekt stellt ein zentrales Infrastrukturvorhaben dar, das den Aufbau eines elektrischen Schienennetzes im Großraum San José vorsieht und durch internationale Finanzierungsinstitutionen unterstützt wird. Dadurch ergeben sich erhebliche Marktchancen für internationale Unternehmen, insbesondere in den Bereichen Bahntechnik, Elektrifizierung, Signaltechnik und digitale Mobilitätslösungen. Gleichzeitig wird die zukünftige Nachfrage durch Urbanisierung, Verkehrsüberlastung und den Bedarf an effizientem öffentlichem Verkehr weiter verstärkt.

[62] Quelle: The Tico Times, The History of Trains in Costa Rica: A Lifelong Fascination, 29.06.2022, verfügbar unter: https://ticotimes.net/2022/06/29/railroad-ties-a-lifelong-fascination-with-trains (zuletzt abgerufen am 25.08.2026).

[63] Vgl. Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), *Tren Eléctrico GAM*, online verfügbar unter: https://www.incofer.go.cr/incofer/proyectos-estrategicos/tren-electrico-gam/ (zuletzt abgerufen am 25.08.2026).

[64] Vgl. Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Tren Eléctrico GAM, online verfügbar unter: https://www.incofer.go.cr/incofer/proyectos-estrategicos/tren-electrico-gam/ (zuletzt abgerufen am 25.08.2026).

Die Analyse der Wettbewerbssituation zeigt einen offenen Markt mit begrenzter nationaler Industrie, jedoch starker internationaler Konkurrenz im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen. Gleichzeitig bestehen strukturelle Herausforderungen wie begrenzte Infrastruktur, komplexe Genehmigungsprozesse und geringe Skaleneffekte.

Insbesondere Programme wie die Global-Gateway-Initiative der Europäischen Union geben wichtigen Impulsen für die Realisierung von Bahn- und Infrastrukturprojekten in der Region. Costa Rica nimmt dabei eine Schlüsselrolle als regionaler Hub ein und verfügt über eine hohe Konzentration qualifizierter Unternehmen, die ihre Dienstleistungen und ihr Know-how im gesamten mittelamerikanischen Markt anbieten. Insgesamt positioniert sich Costa Rica als attraktiver, jedoch strukturell herausfordernder Standort für nachhaltige Infrastrukturprojekte, wobei politische Unterstützung und internationale Finanzierung zentrale Erfolgsfaktoren darstellen.

2 Wirtschaftsdaten kompakt[65]

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2026

Costa Rica

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

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Bevölkerung & Ressourcen

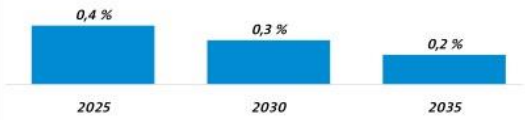
Bevölkerung und Demografie

Einwohnerzahl

2025	*5,2 Mio.*
2030	*5,3 Mio.*
2035	*5,3 Mio.*

Fertilitätsrate 2024 | 1,3
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur
2025



Analphabetenquote 2021 | 2,0 %
Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

Fläche und Sprache

Fläche 2026 | 51.100 km²

Geschäftssprache(n) Spanisch

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe
Fossil und mineralisch
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Gas - Fördermenge
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Fördermenge
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Gas - Reserven
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Reserven
Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Seite 1/9

[65] www.gtai.de/wirtschaftsdaten-kompakt

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

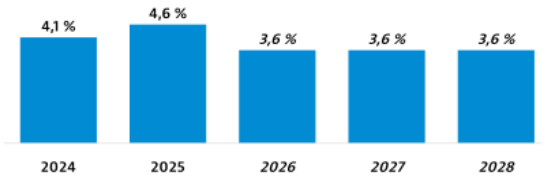
Währung - Bezeichnung	**Costa-Rica-Colón (C)** 1 C = 100 Centimos
Währung - Kurs 03/2026	1 € = 537,93 C 1 US$ = 467,85 C

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2023	2024	2025
1 € =	590,45 C	560,39 C	572,76 C
1 US$ =	545,32 C	518,45 C	506,31 C

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahreszeitraum, real



BIP
Nominal

	2025	*2026*	*2027*
US$ (Mrd.)	102,9	*109,9*	*116,2*
C (Mrd.)	51.812,3	*54.230,0*	*57.194,4*

BIP/Kopf
Nominal

	2025	*2026*	*2027*
US$	19.162	*20.299*	*21.278*
C	9.648.234	*10.013.788*	*10.472.613*

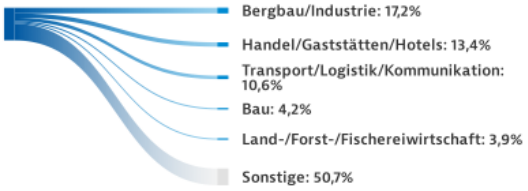
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

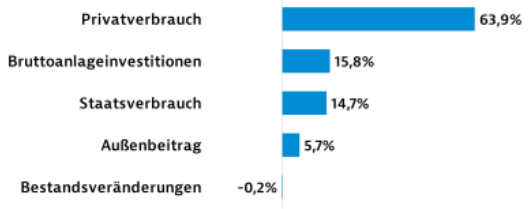
Ausgaben für F&E
% des BIP

2021	0,3 %
2022	0,3 %
2023	0,3 %

BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2024

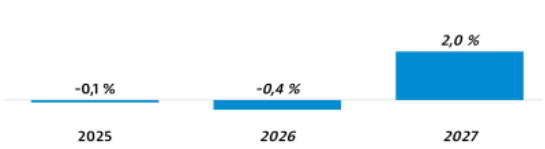


BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2024

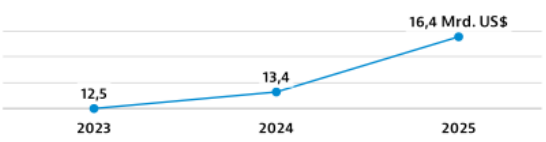


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo
% des BIP

2025	*-0,7 %*
2026	*-1,5 %*
2027	*-1,6 %*

Arbeitslosenquote

2025	6,3 %
2026	*7,0 %*
2027	*7,2 %*

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Investitionsquote % des BIP, brutto, öffentlich und privat	2025	15,8 %
	2026	*18,6 %*
	2027	*18,0 %*

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo % des BIP	*2025*	*-3,4 %*
	2026	*-3,6 %*
	2027	*-3,5 %*

Staatsverschuldungsquote % des BIP, brutto	*2025*	*60,4 %*
	2026	*61,1 %*
	2027	*61,4 %*

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2022	3.164 Mio. US$
	2023	3.788 Mio. US$
	2024	4.322 Mio. US$

FDI - Bestand	2022	52.474 Mio. US$
	2023	56.262 Mio. US$
	2024	60.584 Mio. US$

FDI - Hauptländer Anteil in %, Zufluss; 2025	*USA: 50,8% | Mexiko: 4,6% | Kolumbien: 3,6% | Belgien: 2,9% | Panama: 2,1%*

FDI - Hauptbranchen Anteil in %, Zufluss; 2025	*Verarbeitendes Gewerbe: 75,6% | Immobilien: 8,9% | Gastgewerbe: 7,7% | Finanz- und Versicherungsdienstleistungen: 3,0% | wissenschaftliche, technische und unternehmensnahe Dienstleistungen: 2,6% | Kommunikation: 1,8%*

Außenwirtschaft

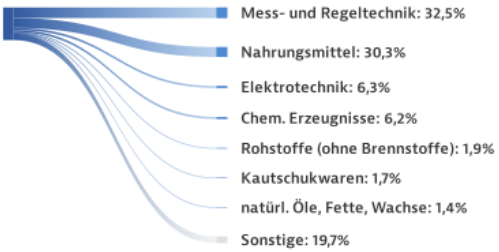
Warenhandel

Warenhandel
Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %, Abweichungen durch Rundungen

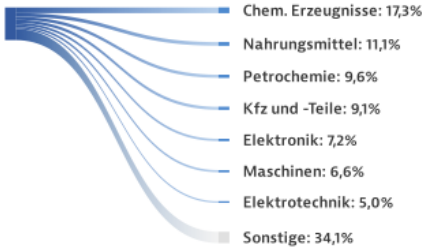
	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. US$)	15,3	6,8	18,1	18,2	19,9	9,8
Importe (Mrd. US$)	21,1	14,7	22,5	6,5	23,7	5,2
Saldo (Mrd. US$)	-5,8		-4,4		-3,8	

Exportquote Exporte/BIP in %	2022	21,6 %
	2023	20,7 %
	2024	20,6 %

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2024



Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2024

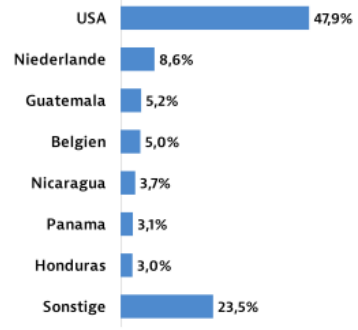


Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

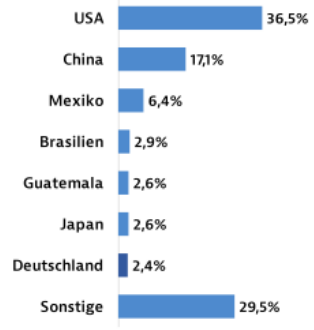
© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2024



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2024



Dienstleistungshandel

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

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
DL-Exporte (Mrd. US$)	15,7	15,1	17,0	8,4	*17,2*	*1,2*
DL-Importe (Mrd. US$)	6,9	16,9	7,7	12,0	*8,9*	*15,3*
Saldo (Mrd. US$)	8,8		9,3		*8,3*	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	Central American Common Market (CACM); EFTA; CAFTA-DR Zu bilateralen Abkommen siehe https://rtais.wto.org/ -> RTAs by country/territory.
Mitgliedschaft in Zollunion	Nein

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

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

	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Exporte (Mio. Euro)	1.719,5	9,8	1.845,1	7,3	*1.888,5*	*2,4*
Importe (Mio. Euro)	4.572,6	9,2	5.377,7	17,6	*6.097,9*	*13,4*
Saldo (Mio. Euro)	-2.853,1		-3.532,6		*-4.209,4*	

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

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	1.724,6	50,4	1.492,2	-13,5	2.016,5	35,1
DL-Importe (Mio. Euro)	1.380,4	42,1	1.859,3	34,7	1.710,5	-8,0
Saldo (Mio. Euro)	344,2		-367,1		306,0	

Freihandelsabkommen mit der EU	Assoziierungsabkommen EU-Zentralamerika (CAM)
Einseitige EU-Zollpräferenzen	Keine einseitigen Präferenzregelungen

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Warenhandel mit Deutschland

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

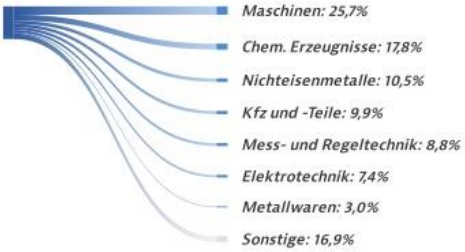
	2023	%	2024	%	*2025*	*%*
Dt. Exporte (Mio. Euro)	363,6	13,8	415,5	14,3	*474,6*	*14,2*
Dt. Importe (Mio. Euro)	740,0	0,9	705,2	-4,7	*825,1*	*17,0*
Saldo (Mio. Euro)	-376,4		-289,7		*-350,5*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 89 *von 238*

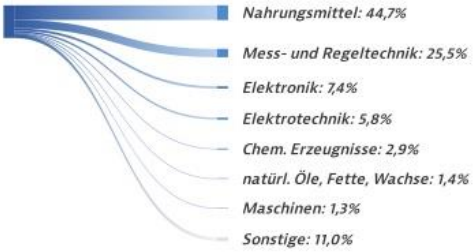
Rangstelle bei deutschen Importen
2025; 1 = beste Bewertung
Rang 79 *von 238*

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2025



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2025



Bilateraler Dienstleistungshandel

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

	2023	%	2024	%	2025	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	188,0	-6,8	180,6	-4,0	175,0	-3,1
DL-Importe (Mio. Euro)	451,8	200,0	286,9	-36,5	367,4	28,0
Saldo (Mio. Euro)	-263,7		-106,3		-192,4	

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)
2022 | 280 Mio. Euro
2023 | 328 Mio. Euro
2024 | 375 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)
2022 | 0 Mio. Euro
2023 | -1 Mio. Euro
2024 | -1 Mio. Euro

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)
2023 | +1 Mio. Euro
2024 | +30 Mio. Euro
2025 | +49 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)
2023 | -2 Mio. Euro
2024 | 0 Mio. Euro
2025 | -2 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungsabkommen
Abkommen vom 13.02.2014; in Kraft seit 10.08.2016

Investitionsschutzabkommen
Abkommen vom 13.09.1994, in Kraft seit dem 24.03.1998

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit
2022 | 7,8 Mio. US$
2023 | 9,9 Mio. US$
2024 | 10,2 Mio. US$

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen
© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	San José, https://san-jose.diplo.de/cr-de
Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/costarica-node/vertretungencostarica-224824
Auslandshandelskammer	San José, https://zakk.ahk.de/costa-rica

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2013	1,9 tCO_2e
	2023	3,3 tCO_2e
Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2013	<0,1 %
	2023	<0,1 %
Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2013	166,2 tCO_2e
	2023	232,1 tCO_2e
Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2023	Transport: 33,6% | Landwirtschaft: 30,9% | Abfallwirtschaft: 15,1%	

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2014	51,7 %
	2024	45,2 %
Stromverbrauch In Kilowattstunden pro Kopf	2024	2.206 kWh pro Kopf
Sustainable Development Goals Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 60 von 167	

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = keine Risikobewertung, 7 = höchste Risikoeinstufung	3 von 7
Corruption Perceptions Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 46 von 182
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 66 von 139
Internetqualität 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 66 von 121

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2026 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen zur nachhaltigen Mobilität mit Schwerpunkt auf Eisenbahnbau, Bahntechnik und Schienenverkehr in Costa Rica

GTAI-Informationen zu Costa Rica	Link
Branchenguide 2025 – Lateinamerika und Karibik	Branchenguide Lateinamerika 2025
Umsatzsteuer: Überblick Costa Rica	Costa Rica: Umsatzsteuer - ein Überblick
Freihandelsabkommen mit USA	Weitere bi- und multilaterale Handelsabkommen
Special: Chinas wachsender Fußabdruck in Lateinamerika	Chinas wachsender Fußabdruck in Lateinamerika
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Zentralamerika	Recht kompakt Zentralamerika
Zentralamerika: Rechtssystem	Rechtssystem - Zentralamerika
Zentralamerika: Umweltschutzrecht	Umweltschutzrecht - Zentralamerika
Zentralamerika: Vertragsrecht	Vertragsrecht - Zentralamerika

3 Branchen-spezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und Chancen

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität weist Costa Rica eine hohe Attraktivität auf, die auf mehreren Faktoren beruht. Der Nationale Dekarbonisierungsplan sowie die Nationale Strategie für Elektromobilität fördern gezielt den Ausbau emissionsfreier Verkehrssysteme und nachhaltiger Infrastruktur.[66]

Darüber hinaus schafft das Gesetz Nr. 9518 („Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico“) steuerliche Anreize für Elektromobilität und nachhaltige Verkehrstechnologien.[67]

Ein wesentlicher Standortvorteil Costa Ricas liegt im nahezu vollständig erneuerbaren Energiemix des Landes. Nach Angaben des Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) stammt der Großteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen wie Wasser-, Wind- und Geothermieenergie.[68] Dadurch können elektrische Verkehrssysteme wie die elektrische Busflotte sowie das TIBI-Projekt besonders emissionsarm betrieben werden und tragen zur Dekarbonisierung des Transportsektors bei. [69]

Für deutsche Unternehmen ergeben sich durch das TIBI-Projekt Marktpotenziale insbesondere in den Bereichen Bahntechnik, Elektrifizierung, Signaltechnik, Digitalisierung und nachhaltige Infrastruktur. Das TIBI-Projekt umfasst unter anderem neue Schieneninfrastruktur, moderne Kontrollsysteme sowie elektrische Verkehrstechnologien. [70]

Im Mai 2026 verabschiedete die Gesetzgebende Versammlung Costa Ricas den internationalen Darlehensvertrag über 800 Millionen US-Dollar zur Entwicklung des Tren Rápido de Pasajeros (TRP), bekannt als „TIBI“. Es handelt sich um das bedeutendste Eisenbahninfrastrukturprojekt des Landes seit mehreren Jahrzehnten. Ziel ist die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs in der Großraumregion San José (GAM) durch ein rund 52 Kilometer langes Schienennetz, das die Provinzen Cartago, San José, Heredia und Alajuela miteinander verbindet.

Die Beteiligung internationaler Finanzierungsinstitutionen wie der Zentralamerikanischen Bank für wirtschaftliche Integration (BCIE) und der Europäischen Investitionsbank erhöht zudem die finanzielle Stabilität und Planungssicherheit des TIBI-Projekts. [71]

Der costaricanische Eisenbahnmarkt verfügt über ein größeres Potenzial, als es allein durch das TIBI-Projekt dargestellt wird. Neben diesem Vorhaben existiert eine breitere Projektpipeline im Bereich Schienenverkehr, Logistik und Infrastrukturmodernisierung. Dazu zählen insbesondere das Projekt Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA) zur Modernisierung und Elektrifizierung der Verbindung zwischen der Gran Área Metropolitana (GAM) und den Karibikhäfen sowie das Projekt Tren Pacífico Central (TPC) zur Wiederbelebung der Bahnverbindung zwischen der GAM und dem Hafen Caldera an der Pazifikküste. Darüber hinaus verfolgt das staatliche Eisenbahninstitut INCOFER weitere Initiativen zur Reaktivierung und Modernisierung bestehender Eisenbahnkorridore.[72]

[66] Vgl. Gobierno de Costa Rica: *Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050*, San José 2019.
[67] Vgl. Asamblea Legislativa de Costa Rica: *Ley N.º 9518: Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico*, San José 2018.
[68] Instituto Costarricense de Electricidad (ICE): *Generación Renovable Costa Rica*, San José, online unter: Grupo ICE (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[69] Vgl. Gobierno de Costa Rica / Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE): *Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050*, San José 2018, online unter: Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[70] Vgl. Infobae: *Comisión legislativa avala crédito por $800 millones para impulsar tren rápido de pasajeros en Costa Rica*, 17.04.2026, online unter: Infobae Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[71] Vgl. CRHoy: *56 diputados avalan crédito de $800 millones para el tren rápido de pasajeros “Tibi”*, 11.05.2026, online unter: CRHoy (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[72] INCOFER, “Reconstrucción de la vía y restablecimiento del servicio ferroviario entre Puntarenas y Alajuela”, 2019. Verfügbar unter:

Zusätzliche Marktchancen ergeben sich durch das *Programa de Emergencia para la Reconstrucción Integral y Resiliente de Infraestructura* (PROERI). Das mit einem Darlehen der Zentralamerikanischen Bank für wirtschaftliche Integration (BCIE) in Höhe von 700 Mio. USD finanzierte Programm umfasst mehr als 450 Infrastrukturvorhaben und wird unter Beteiligung mehrerer staatlicher Institutionen, darunter INCOFER, umgesetzt. [73] Umsetzungsstand: Laut offiziellen Angaben, die im Mai 2026 veröffentlicht wurden, hatte das Programm einen Umsetzungsgrad von etwa 66 % erreicht, mit 293 Projekten in unterschiedlichen Entwicklungsphasen und 62 bereits abgeschlossenen Bauvorhaben, von denen mehr als zwei Millionen Menschen profitieren. Eine große Anzahl von Projekten wurde jedoch mangels Teilnehmer für nichtig erklärt, was eine große Chance für neue Konsortien darstellt.

Für deutsche Unternehmen eröffnen sich Geschäftsmöglichkeiten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Besonders attraktiv erscheinen die Bereiche Bahntechnik, Elektrifizierung, Signal- und Sicherungstechnik, digitale Mobilitätslösungen, Leit- und Kontrollsysteme, Fahrgastinformationssysteme, intelligente Ticketing-Lösungen sowie langfristige Betriebs- und Wartungsdienstleistungen. Aufgrund der begrenzten lokalen Industriekompetenz besteht zudem ein hoher Bedarf an technologischem Know-how, Ingenieurleistungen und spezialisierten Ausrüstungen.

Von besonderer Bedeutung ist, dass diese Entwicklungen im regionalen Kontext von Initiativen wie der europäischen Global-Gateway-Strategie stattfinden. Dies eröffnet perspektivisch einen integrierten mesoamerikanischen Eisenbahn- und Infrastrukturmarkt mit erheblichen Geschäftschancen für deutsche Unternehmen, insbesondere in den Bereichen Bahntechnik, Signal- und Sicherungstechnik, Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Betrieb und Instandhaltung. Es ist wichtig, den Regionalen Masterplan für



Mobilität und Logistik 2035 des Zentralamerikanischen Sekretariats für wirtschaftliche Integration (SIECA) zu berücksichtigen, der 374 regionale, subregionale und nationale Projekte mit einer geschätzten Anfangsinvestition von über 52,5 Milliarden US-Dollar umfasst.[74]

Abbildung 3: Es ist wichtig zu berücksichtigen, dass die für Costa Rica beschriebenen Projekte Teil einer mesoamerikanischen Regionalisierungsdynamik sind. Quelle: Sekretariat für die zentralamerikanische Wirtschaftsintegration (SIECA): Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Durch die zunehmende Urbanisierung und Verkehrsüberlastung innerhalb der Gran Área Metropolitana (GAM) steigt die Nachfrage nach effizienten öffentlichen Verkehrslösungen kontinuierlich an. [75]

Parallel dazu wird mit dem Projekt „TIBI“ und der elektrischen Busflotte der Bedarf an digitalen Mobilitätslösungen wie intelligenten Ticketing-Systemen, Echtzeitkommunikation und modernen Signal- und Kontrollsystemen weiterwachsen. [76]

https://repositorio.mopt.go.cr/server/api/core/bitstreams/2960d31f-4ddd-472f-b623-39af4af25a39/content

[73] UNOPS, Asistencia técnica para la Implementación del Programa de Emergencia para la Reconstrucción Integral y Resiliente de Infraestructura (PROERI). Verfügbar unter: https://www.proyectoscostarica.org/asistencia-tecnica-proeri

[74] Sekretariat für die zentralamerikanische Wirtschaftsintegration (SIECA): *Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035*, online verfügbar unter: https://www.sieca.int/producto/plan-maestro-regional-de-movilidad-y-logistica-2035/ (letzter Zugriff: 26.08.2026).

[75] Vgl. CB24: *Costa Rica apuesta $800 millones por un tren eléctrico de 51 kilómetros*, 12.05.2026, online unter: CB24 Noticias Centroamérica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[76] Vgl. CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe: *Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe*, Caracas,

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Der Eisenbahn- und Schieneninfrastruktursektor befindet sich derzeit in einer Phase umfangreicher Planungen und Investitionen, die für Unternehmen in diesem Bereich relevante Geschäftsmöglichkeiten schaffen.

Das zentrale aktuelle Infrastrukturvorhaben im Bereich nachhaltiger Mobilität in Costa Rica ist das Projekt „TIBI“ (Tren Rápido de Pasajeros), das den Aufbau eines elektrischen Schnellzugsystems in der Gran Área Metropolitana vorsieht.[77] Die Asamblea Legislativa genehmigte den internationalen Finanzierungskredit in Höhe von 800 Millionen US-Dollar in zweiter Lesung einstimmig. Nach der gesetzlichen Genehmigung befindet sich das Projekt derzeit in der Vorbereitungsphase für die Ausschreibung. Im Mai 2026 leitete INCOFER eine öffentliche Marktkonsultation ein, um interessierte Unternehmen zu identifizieren. Für die zweite Jahreshälfte 2026 sind weitere Ausschreibungen vorgesehen, unter anderem zur Bildung der Projektdurchführungseinheit sowie zur Beauftragung von Bau- und Aufsichtsfirmen. Die eigentliche Auftragsvergabe (adjudicación) wird für 2027–2028 erwartet.[78]

Zu den erwarteten Ergebnissen des TIBI-Projekts zählen insbesondere:

- Bau von 52 km zweigleisiger Eisenbahnstrecke.
- Errichtung von 26 neuen Bahnhöfen.
- Sanierung und Modernisierung von vier bestehenden Bahnhöfen: Atlántico, Pacífico, Heredia und Cartago.
- Inbetriebnahme von 28 neuen Zügen in Doppeltraktion.
- Neubau von 29 Eisenbahnbrücken (zweigleisig).
- Sanierung von zwei Eisenbahnbrücken.
- Einführung von fünf technologischen Betriebssystemen: Betriebssteuerung, Zugangskontrolle in Bahnhöfen, Signaltechnik, Kommunikationssysteme sowie Fahrgastinformationssysteme.
- Bau von drei Park-and-Ride-Anlagen an den Stationen Pacífico, Paraíso und Las Cañas (insgesamt 13.822 m²).
- Errichtung von einem Wartungs- und Instandhaltungszentrum für elektrische Schienenfahrzeuge im Bereich der Parkanlage Las Cañas.
- Elektrifizierung von 52 km Eisenbahnstrecke.
- Bau von 14 Umspannwerken.
- Einführung eines Taktes von 10 Minuten während der Hauptverkehrszeiten an Werktagen.
- Einführung eines Taktes von 15 Minuten während der Hauptverkehrszeiten an Wochenenden und Feiertagen.
- Bau von 3,8 km zusätzlichen Streckenabschnitten zur direkten Anbindung der Stadtzentren von Alajuela und Paraíso.
- Verkürzung der Fahrzeit zwischen Cartago und der Station Atlántico um 8 Minuten.
- Verkürzung der Fahrzeit zwischen Alajuela und der Station Atlántico um 7 Minuten.
- Verringerung der verkehrsbedingten Reisezeitverluste zwischen Cartago und San José um 4,8 Minuten.
- Verringerung der verkehrsbedingten Reisezeitverluste zwischen Alajuela und San José um 3,6 Minuten.
- Bau von sechs höhengleichen Eisenbahnkreuzungen sowie zwei höhenfreien Straßenquerungen (Über- bzw. Unterführungen).

Das Projekt umfasst den Bau von zwei elektrischen Bahnlinien, die Paraíso de Cartago mit Alajuela verbinden, sowie eine Gesamtlänge von rund 52 Kilometern im Großraum San José.[79] Geplant ist außerdem der Bau von 26 bis 30 Bahnhöfen sowie die Modernisierung der bestehenden

online unter: CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[77] Vgl. El Periódico CR: *Congreso aprueba crédito de $800 millones para impulsar el Tren Rápido de Pasajeros*, 12.05.2026, online unter: El Periódico CR (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[78] Vgl. CRHoy: *56 diputados avalan crédito de $800 millones para el tren rápido de pasajeros “Tibi”*, 11.05.2026, online unter: CRHoy (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[79] Vgl. CRHoy: *56 diputados avalan crédito de $800 millones para el tren rápido de pasajeros “Tibi”*, 11.05.2026, online unter: CRHoy (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

Eisenbahninfrastruktur. [80] Ziel des Projekts ist die Modernisierung des öffentlichen Verkehrssystems im Großraum San José sowie die Verbesserung der täglichen Pendelzeiten für die Bevölkerung.[81] Darüber hinaus soll das Projekt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor beitragen, indem ein Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den Schienenverkehr verlagert wird.[82]

PROERI ist ein Programm der costa-ricanischen Regierung zum Wiederaufbau und zur Sanierung öffentlicher Infrastruktur, die durch Naturkatastrophen beschädigt wurde oder sich in einem Zustand unmittelbarer Gefährdung befindet. Das Programm wurde durch Gesetz Nr. 10.456 (2024) beschlossen, welches ein Darlehen in Höhe von 700 Millionen US-Dollar der Zentralamerikanischen Bank für wirtschaftliche Integration (BCIE) genehmigte. Nach offiziellen Angaben (Mai 2026) waren rund 66 % des Programms umgesetzt. 293 Projekte befanden sich in unterschiedlichen Realisierungsphasen, 62 Vorhaben waren bereits abgeschlossen. Mehr als zwei Millionen Menschen profitieren von den Maßnahmen.

Der Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA) zählt zu den wichtigsten strategischen Logistikprojekten Costa Ricas. Ziel ist die Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnverbindung zwischen der Großraumregion San José (GAM) und den Karibikhäfen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Außenhandels zu stärken und die Abhängigkeit vom Straßengüterverkehr zu reduzieren. Das Landwirtschaftsinstitut INDER hat INCOFER ein rund 16 Hektar großes Grundstück in Horquetas de Sarapiquí übertragen, das für den Bau eines intermodalen Umschlagbahnhofs (Patio Intermodal GAM-ZN) vorgesehen ist – einer zentralen Infrastruktur für den Warenaustausch zwischen dem Güterzug und den nationalen Straßen 32, 4 und 239. Das Projekt wurde zudem per Dekret (N° 41866-MOPT) als von öffentlichem Interesse erklärt. Im Vergleich zum Personenzugprojekt TIBI, das über eine gesicherte internationale Finanzierung von 800 Millionen US-Dollar verfügt und sich bereits in der Ausschreibungsvorbereitung befindet, ist TELCA deutlich weniger fortgeschritten. Laut INCOFER sollte die sogenannte "Vorschlagsphase" (etapa de proposición) Ende 2025 abgeschlossen werden, mit dem Ziel, Ausschreibung und Konzessionsvergabe im Laufe des Jahres 2026 abzuschließen.

Das Projekt Tren Pacífico Central (TPC) ist eine strategische Initiative des Costa-Ricanischen Eisenbahninstituts (INCOFER) zur Wiederbelebung der Bahnverbindung zwischen der Großraumregion San José (GAM) und der Provinz Puntarenas. Ziel ist zunächst die Wiederaufnahme des Güterverkehrs zum Hafen Caldera und in einer zweiten Phase die Wiedereinführung des Personen- und Touristenverkehrs an der Pazifikküste. Obwohl das Projekt 2019 offiziell von INCOFER vorgestellt wurde, war sein Fortschritt bislang begrenzt, hauptsächlich aufgrund fehlender Finanzierung für die Vorinvestitions- und Machbarkeitsstudien. In den Fortschrittsberichten zum Nationalen Entwicklungs- und Öffentlichen Investitionsplan wurde das Projekt als eine der Eisenbahninitiativen mit den größten Verzögerungen genannt. Dennoch hat die Regierung wiederholt ihr Interesse bekundet, eine neue Version des Projekts voranzutreiben und weiterhin nach Ressourcen und internationaler Zusammenarbeit für seine Entwicklung zu suchen. Die bislang einzige relevante Vergabe betrifft die Beratungsleistung für die Vor- und Machbarkeitsstudien, die im März 2021 von INCOFER an das Konsortium Dongil – Korea National Railway (KNR) – Soosung Engineering (Südkorea) vergeben wurde, mit einem Betrag von 540.000 US-Dollar, finanziert über den Vorinvestitionsfonds von MIDEPLAN. Der Vertrag umfasste Marktstudien, Risikoanalysen, Finanzbewertung, Vorentwurf, Kostenschätzung, einen Vorschlag für das Betriebs- und Wartungsmodell sowie die Erstellung der Unterlagen für eine künftige Ausschreibung der Bauarbeiten.[83]

[80] Vgl. El Periódico CR: *Congreso aprueba crédito de $800 millones para impulsar el Tren Rápido de Pasajeros*, 12.05.2026, online unter: El Periódico CR (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[81] Vgl. Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): *Costa Rica asegura financiamiento total del tren eléctrico del GAM*, 26.09.2025, online unter: BCIE (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[82] Vgl. European Investment Bank (EIB): *EIB Global backs Costa Rica's first electric train project*, 07.10.2025, online unter: European Investment Bank (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[83] La Nación: "Incofer adjudica estudios para reactivar tren al Pacífico a consorcio surcoreano", 02.03.2021, online verfügbar unter: https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/incofer-adjudica-estudios-para-

Neben dem TIBI-Projekt stellt das Programm PROERI eine der wichtigsten öffentlichen Investitionsinitiativen Costa Ricas dar. Ziel ist die Wiederherstellung und resiliente Modernisierung kritischer Infrastruktur, die durch Naturereignisse beschädigt wurde oder sich in einem Zustand unmittelbarer Gefährdung befindet. Das Programm umfasst mehr als 450 Einzelprojekte und wird über eine spezielle elektronische Beschaffungsplattform (E-PROERI) abgewickelt. [84] E-PROERI dient der Veröffentlichung, Verwaltung und Überwachung der Ausschreibungen der beteiligten Institutionen, darunter CNE, CONAVI, MEP, INCOFER und MIVAH. Die Plattform wurde entwickelt, um die Beschaffungsprozesse entsprechend den Richtlinien und Regelwerken der BCIE transparent und effizient abzuwickeln. Dadurch erhalten internationale Unternehmen einen direkten Zugang zu aktuellen Ausschreibungen und Vergabeunterlagen.[85]

3.4 Wettbewerbssituation

Costa Rica verfügt über ein kleines und veraltetes Eisenbahnnetz. Der öffentliche Schienenverkehr befindet sich derzeit in einem Entwicklungsprozess, wodurch der Markt für neue Anbieter und Technologien ein starkes Interesse besitzt. [86] Zudem besteht Wettbewerb durch etablierte internationale Bahn- und Infrastrukturkonzerne, die über umfangreiche Erfahrung in vergleichbaren Projekten verfügen und häufig bereits in Lateinamerika aktiv sind.[87]

Auf nationaler Ebene ist der Wettbewerb begrenzt, da Costa Rica über keine stark ausgeprägte heimische Bahnindustrie für großskalige Infrastrukturprojekte verfügt. Dies erhöht die Bedeutung internationaler Anbieter im Projektverlauf.[88]

Die institutionelle Unterstützung durch Organisationen wie PROCOMER und CINDE trägt zusätzlich dazu bei, den Markteintritt ausländischer Unternehmen zu erleichtern.[89]

Die Wettbewerbssituation im costaricanischen Eisenbahnsektor wird durch eine begrenzte lokale Industrie, jedoch durch eine starke Präsenz internationaler Anbieter geprägt. Costa Rica verfügt nur in eingeschränktem Maße über eigene Kapazitäten für groß angelegte Eisenbahninfrastrukturprojekte, wodurch internationale Unternehmen bei der Lieferung von Fahrzeugen, Signaltechnik,Elektrifizierungssystemen,Telekommunikationsl ösungen und Ingenieurdienstleistungen eine zentrale Rolle einnehmen. Zu den wichtigsten Markteintrittsbarrieren zählen komplexe Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren, potenzielle Verzögerungen bei Enteignungsprozessen sowie hohe Anforderungen an Umwelt- und Sozialstandards. Gleichzeitig reduzieren die Beteiligung multilateraler Finanzierungsinstitutionen wie BCIE und Europäische Investitionsbank (EIB) die Finanzierungsrisiken und erhöhen die Planungssicherheit für Investoren und Auftragnehmer.

Für deutsche Unternehmen empfiehlt sich der Markteintritt insbesondere über Partnerschaften mit lokalen Ingenieur- und Bauunternehmen, die Zusammenarbeit mit INCOFER sowie die Beteiligung an internationalen Konsortien. Zusätzliche Unterstützung bieten Institutionen wie die Deutsch-Costaricanische Industrie- und Handelskammer (AHK Costa Rica), PROCOMER und CINDE. Es ist wichtig, dass deutsche Unternehmen über Folgendes verfügen: 1. über spezialisierte Rechtsberatung, da die Ausschreibungen über komplexe Verwaltungsmechanismen abgewickelt werden (Beschaffungssystem SICOP), und 2. über ein Konsortium

reactivar-tren-al/NB4SUYCEIVF6DHX6JTNYFRFZ24/story/ (letzter Zugriff: 26.08.2026).

[84] E-PROERI, Información sobre procesos de contratación y gestión de licitaciones PROERI. Verfügbar unter: https://e-proeri.org

[85] E-PROERI, Plataforma de licitaciones del Programa de Emergencia para la Reconstrucción Integral y Resiliente de Infraestructura. Verfügbar unter: https://e-proeri.org

[86] Vgl. CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe: *Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe*, online unter: CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[87] Vgl. Union Internationale des Chemins de fer (UIC): *Global Rail Market Analysis 2025*, online unter: UIC – International Union of Railways (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[88] Vgl. CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe: *Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe*, online unter: CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

[89] Vgl. CINDE: *Invest in Costa Rica*, online unter: CINDE – Costa Rican Investment Promotion Agency (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

bestehend aus regionalen Unternehmen der Branche mit erworbenem Know-how.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche

Das Projekt ist Teil einer nationalen Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die den Ausbau emissionsarmer Verkehrssysteme vorsieht. [90] Ein zentraler Standortvorteil ist die politische Unterstützung großer Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehrssektor, die sich in der Genehmigung des Finanzierungsrahmens für das TIBI-Projekt widerspiegelt.[91] Zudem verfügt Costa Rica über eine hohe internationale Glaubwürdigkeit im Bereich Umwelt- und Klimapolitik, was das Land für nachhaltige Infrastrukturinvestitionen attraktiv macht. [92] Die Einbindung internationaler Finanzierungsinstitutionen reduziert zudem Finanzierungsrisiken und erhöht die Stabilität großangelegter Infrastrukturprojekte. [93]

Eine weitere Stärke liegt im institutionellen Investitionsumfeld. Organisationen wie CINDE und PROCOMER unterstützen ausländische Unternehmen aktiv bei Markteintritt und Investitionsprozessen.[94] Auf der Nachfrageseite verstärkt die hohe Verkehrsbelastung im Großraum San José den Bedarf an effizientem öffentlichem Verkehr, was die Relevanz des TIBI-Projekts zusätzlich unterstreicht.[95]

Dem gegenüber stehen strukturelle Schwächen des Marktes. Dazu zählt insbesondere die bislang begrenzte und historisch wenig entwickelte Schieneninfrastruktur, die einen hohen Modernisierungsbedarf aufweist.[96] Darüber hinaus kann die Umsetzung großer Infrastrukturprojekte durch komplexe Genehmigungs- und Umsetzungsprozesse verlangsamt werden, insbesondere bei Enteignungen und baulichen Maßnahmen. [97]

Auch die vergleichsweise geringe Marktgröße Costa Ricas im internationalen Kontext stellt eine wirtschaftliche Begrenzung für Skaleneffekte dar.[98]

[90] Vgl. Gobierno de Costa Rica / Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE): *Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050*, San José 2018, online unter: Repositorio Nacional de Planificación de Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[91] Vgl. CRHoy: *56 diputados avalan crédito de $800 millones para el Tren Rápido de Pasajeros TIBI*, 11.05.2026, online unter: CRHoy (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[92] Vgl. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD): *OECD Environmental Performance Review: Costa Rica*, online unter: OECD – Costa Rica Environmental Performance Reviews (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[93] Vgl. European Investment Bank (EIB): *EIB Global backs Costa Rica's first electric train project*, 07.10.2025, online unter: European Investment Bank (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[94] Vgl. CINDE: *Invest in Costa Rica*, online unter: CINDE – Costa Rican Investment Promotion Agency (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[95] CB24: *Costa Rica apuesta $800 millones por un tren eléctrico de 51 kilómetros*, 12.05.2026, online unter: CB24 Noticias Centroamérica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[96] Vgl. CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe: *Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe*, online unter: CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[97] Vgl. Infobae: *Comisión legislativa avala crédito por $800 millones para impulsar tren rápido de pasajeros en Costa Rica*, 17.04.2026, online unter: Infobae Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).
[98] Vgl. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD): *OECD Economic Survey: Costa Rica*, online unter: OECD – Economic Surveys Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026).

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt GTAI deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)	Das Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) ist die staatliche Eisenbahngesellschaft Costa Ricas. Es ist für die Planung, den Betrieb und die Modernisierung des Schienenverkehrs verantwortlich und spielt eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Umsetzung des Projekts Tren Interurbano Bicentenario (TIBI).
Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)	Das Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) ist das costa-ricanische Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr. Es verantwortet die nationale Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und koordiniert die Planung, Regulierung und Umsetzung großer Infrastrukturprojekte im Bereich Straßen-, Schienen-, Luft- und Seeverkehr.
Deutsch-Costaricanische Industrie- und Handelskammer (DHK Costa Rica)	Die Deutsch-Costaricanische Industrie- und Handelskammer (DHK Costa Rica) fördert die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Costa Rica. Sie unterstützt Unternehmen bei Markteintritt, Investitionen und der Suche nach Geschäftspartnern und fungiert als wichtige Schnittstelle zwischen costa-ricanischen Institutionen und deutschen Unternehmen sowie Investoren.
BCIE | Banco Centroamericano de Integración Económica (Bank für die ökonomische Integration Zentralamerikas) **Web: www.bcie.org**	Die Zentralamerikanische Bank für wirtschaftliche Integration (CABEI) ist eine internationale multilaterale Institution für Entwicklungsfinanzierung.
MINAE | Ministerio de Ambiente y Energía (Ministerium für Umwelt und Energie) **Web: www.minae.go.cr**	Das costaricanische Ministerium für Umwelt und Energie ist für Themen im Bereich Energie, Planung, Erzeugung, Vertrieb, Verbraucherschutz zuständig und beinhaltet außerdem das Wasserressort.
MIDEPLAN | Ministerio de Planificación (Ministerium für Planung) **Web: www.mideplan.go.cr**	MIDEPLAN ist die zentrale Institution für die strategische Planung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in Costa Rica. Es erstellt nationale Entwicklungspläne und koordiniert öffentliche Investitionen, damit staatliche Maßnahmen auf gemeinsame Ziele ausgerichtet sind. Zudem bewertet es die Wirksamkeit von Politikmaßnahmen und berät die Regierung bei wichtigen Entscheidungen.
MIVAH | Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Ministerium für Wohnungsbau und menschliche Siedlungen)	Das Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos ist die staatliche Institution in Costa Rica, die für die Wohnungsbaupolitik und die Entwicklung menschlicher Siedlungen verantwortlich ist. Es plant und koordiniert Programme zur Verbesserung des Zugangs zu angemessenem Wohnraum, insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen. Zudem fördert es eine nachhaltige Stadtentwicklung und unterstützt die Regierung bei der Gestaltung entsprechender Strategien und Maßnahmen.
INVU | Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (Nationales Institut für Wohnungsbau und Stadtplanung) **Web: www.invu.go.cr**	Das Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo ist eine staatliche Institution in Costa Rica, die für die Förderung von Wohnbauprojekten und die geordnete Stadtentwicklung zuständig ist. Es entwickelt und verwaltet Programme zur Bereitstellung von Wohnraum sowie zur Planung von Siedlungen und Infrastruktur. Darüber hinaus trägt das Institut zur Umsetzung staatlicher Wohn- und Urbanisierungspolitiken bei und unterstützt eine nachhaltige Entwicklung des städtischen Raums.
INEC | Instituto Nacional de Estadística y Censos (Nationales Institut für Statistik und Volkszählung) **Web: www.inec.cr**	Das Instituto Nacional de Estadística y Censos ist die zentrale Institution für die Erhebung, Analyse und Veröffentlichung statistischer Daten in Costa Rica. Es führt Volkszählungen, Umfragen und Studien durch, die als Grundlage für politische Entscheidungen und wissenschaftliche Analysen dienen. Darüber hinaus stellt das Institut sicher, dass verlässliche und vergleichbare Daten für die Planung und Entwicklung des Landes zur Verfügung stehen.
CCConst | Cámara Costarricense de la Construcción (Costaricanische Baukammer) **Web: www.construccion.co.cr**	Die Cámara Costarricense de la Construcción ist ein privater Wirtschaftsverband, der Unternehmen der Bau- und Immobilienbranche in Costa Rica vertritt. Sie fördert die Entwicklung des Bausektors durch Schulungen, technische Unterstützung und den Austausch zwischen Unternehmen, Staat und Fachleuten. Außerdem setzt sie sich für bessere Rahmenbedingungen, nachhaltiges Bauen und die Stärkung der Bauwirtschaft im Land ein.
ICE | Instituto Costarricense de Electricidad (Costaricanisches Institut für Elektrizität)	Das Instituto Costarricense de Electricidad ist ein staatliches Unternehmen in Costa Rica, das für die Bereitstellung von Elektrizität sowie Telekommunikationsdiensten im ganzen Land zuständig ist. Es

Institution	Kurzbeschreibung
Web: www.grupoice.com	betreibt das nationale Stromnetz, fördert die Nutzung erneuerbarer Energien und bietet außerdem Mobilfunk-, Internet- und Festnetzdienste über seine Markenstruktur an. Ziel des ICE ist es, die Energie- und Kommunikationsversorgung des Landes sicherzustellen und gleichzeitig die nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur zu fördern.
UCR | Universidad de Costa Rica **Web: https://www.ucr.ac.cr**	Die Universidad de Costa Rica ist die wichtigste öffentliche Universität des Landes und spielt eine zentrale Rolle in der höheren Bildung und Forschung in Costa Rica. Sie bildet Fachkräfte in verschiedenen Disziplinen aus und trägt durch Lehre, Forschung und gesellschaftliches Engagement zur sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung des Landes bei.

5 Quellen

Asamblea Legislativa de Costa Rica, Ley N.º 9518: Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, San José 2018 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: http://www.pgrweb.go.cr/)

Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), BCIE y BEI financian el tren eléctrico del GAM en Costa Rica, 2025 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.bcie.org)

Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Costa Rica asegura financiamiento total del tren eléctrico del GAM, 26.09.2025 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.bcie.org)

Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), Tren Eléctrico de Pasajeros de Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.bcie.org)

CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe, Caracas (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.caf.com)

CB24, Costa Rica apuesta $800 millones por un tren eléctrico de 51 kilómetros, 12.05.2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://cb24.tv)

CINDE, Invest in Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.cinde.org)

CRHoy, 56 diputados avalan crédito de $800 millones para el tren rápido de pasajeros "Tibi", 11.05.2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.crhoy.com)

CRHoy, 56 diputados avalan crédito de $800 millones para el Tren Rápido de Pasajeros TIBI, 2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.crhoy.com)

Delfino.cr, Asamblea aprueba en segundo debate crédito para tren eléctrico de pasajeros, 13.05.2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://delfino.cr)

European Investment Bank (EIB), EIB Global backs Costa Rica's first electric train project, 07.10.2025 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.eib.org)

Gobierno de Costa Rica / MINAE, Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050, San José 2018 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://cambioclimatico.go.cr)

Infobae, Comisión legislativa avala crédito por $800 millones para impulsar tren rápido de pasajeros en Costa Rica, 17.04.2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.infobae.com/costa-rica/)

Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), Generación Renovable Costa Rica, San José (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.grupoice.com)

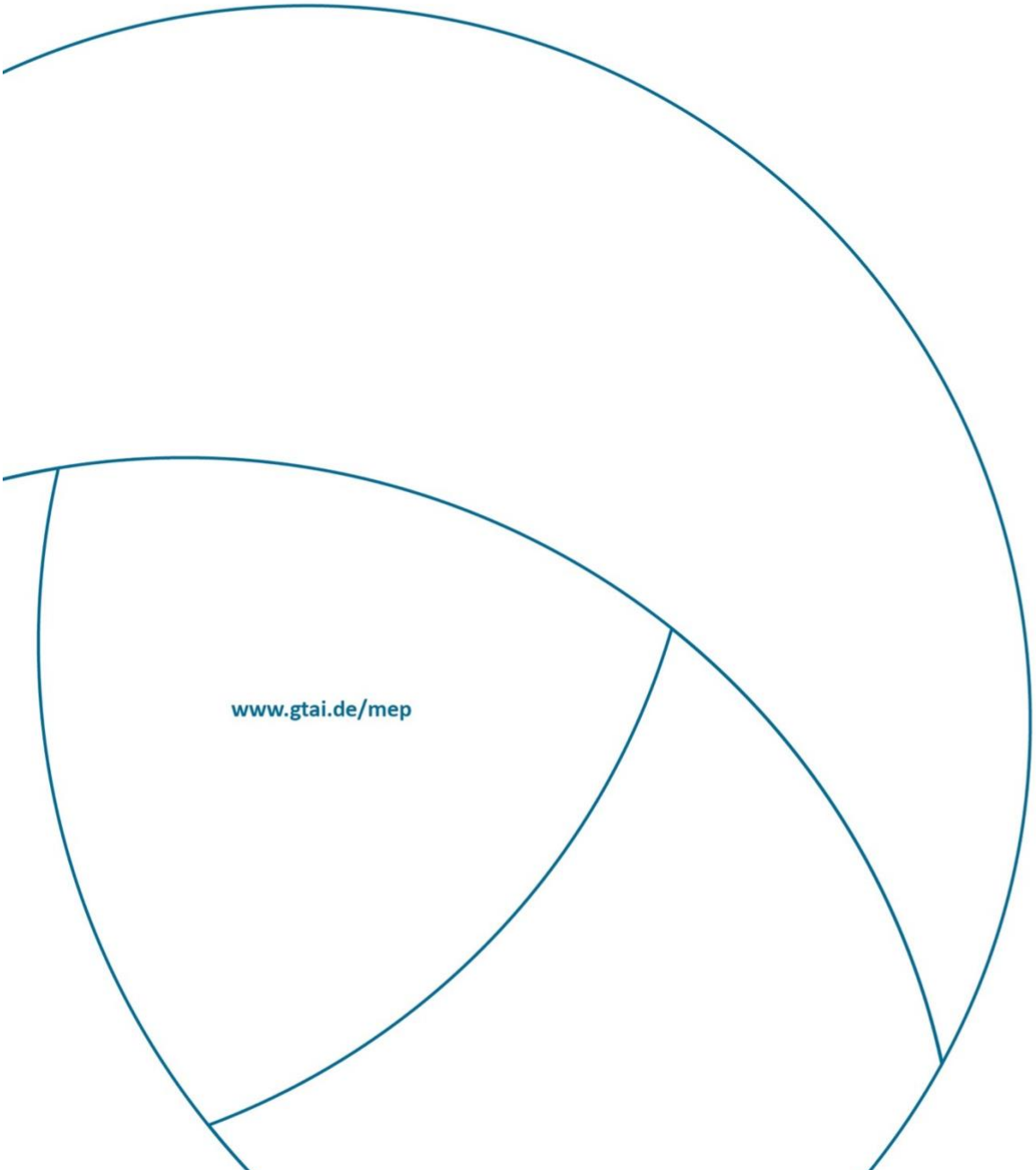
Inter-American Development Bank (IDB), Procurement Guidelines for Infrastructure Projects in Latin America (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.iadb.org)

OECD, OECD Economic Survey: Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.oecd.org)

OECD, OECD Environmental Performance Review: Costa Rica (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://www.oecd.org)

UIC, Global Rail Market Analysis 2025 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://uic.org)

El Periódico CR, Congreso aprueba crédito de $800 millones para impulsar el Tren Rápido de Pasajeros, 12.05.2026 (zuletzt abgerufen am 28.05.2026 unter: https://elperiodicocr.com)


www.gtai.de/mep