



Donnerstag, 01. September 2022, 15:00 Uhr
~7 Minuten Lesezeit

Das eurasische Puzzlespiel

Die ehrgeizigen Verkehrsprojekte Chinas und Russlands haben westliche Widerstände überwunden und dringen nun tief in das asiatische Kernland vor.

von Pepe Escobar
Foto: ImageFlow/Shutterstock.com

Die Vernetzung Zentralasiens ist eine taoistische Gleichgewichtsübung: Stück für Stück werden deren Komponenten geduldig zu einem gigantischen Puzzle zusammengefügt. Das erfordert Zeit, Geschick, Weitblick und natürlich große Durchbrüche. Ein wichtiges Puzzleteil wurde kürzlich in Usbekistan ergänzt, wodurch die Verbindungen zwischen der Gürtel- und Straßeninitiative (BRI) und dem Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC) gestärkt wurden. Der Westen versucht wichtige

Knotenpunkte des großen neuen Netzwerks wie Afghanistan und jetzt die Ukraine fortwährend zu destabilisieren – mit immer weniger Erfolg.

Die Mirzoyoyev-Regierung in Taschkent ist stark damit

beschäftigt, einen weiteren zentralasiatischen Verkehrskorridor voranzutreiben: eine Eisenbahnlinie China-Kirgisistan-Usbekistan-Afghanistan. Dies stand im Mittelpunkt eines Treffens zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der usbekischen Staatsbahn Temir Yullari und seinen Amtskollegen in Kirgisistan und Afghanistan sowie Managern des chinesischen Logistikunternehmens Wakhan Corridor.

Im Hinblick auf die komplexe Verflechtung von Xinjiang mit Zentral- und Südasien ist dies ein bahnbrechender Schritt im Rahmen dessen, was ich den Krieg der Wirtschaftskorridore nenne. Die Usbeken haben den neuen Korridor pragmatisch als unerlässlich für den Gütertransport bei niedrigen Zöllen dargestellt – aber das geht weit über reine Handelsberechnungen hinaus.

Stellen Sie sich in der Praxis vor, dass Frachtcontainer mit dem Zug von Kashgar in Xinjiang nach Osh in Kirgisistan und dann nach Hairatan in Afghanistan transportiert werden. Das jährliche Volumen soll allein im ersten Jahr 60.000 Container erreichen. Dies wäre entscheidend für die Entwicklung des produktiven afghanischen Handels – weg von der „Hilfs“-Besessenheit der US-Besatzung. Afghanische Produkte könnten endlich problemlos in die zentralasiatischen Nachbarländer und auch nach China exportiert werden, zum Beispiel auf den belebten Markt von Kashgar. Und dieser stabilisierende Faktor würde die Kassen der Taliban auffüllen, da die Führung in Kabul sehr daran interessiert ist, russisches Öl,

Gas und Weizen zu äußerst attraktiven Preisen zu kaufen.

Wie man Afghanistan wieder ins Spiel bringt

Es besteht auch die Möglichkeit, aus dieser Eisenbahn ein Straßenprojekt abzuleiten, das den äußerst strategischen Wakhan-Korridor durchqueren würde – etwas, das Peking bereits seit einigen Jahren in Erwägung zieht. Den Wakhan-Korridor teilen sich Nordafghanistan und die Autonome Region Gorno-Badachschan in Tadschikistan: ein langer, karger, spektakulärer geologischer Streifen, der bis nach Xinjiang reicht.

Inzwischen ist nicht nur Kabul, sondern auch den Mitgliedern der Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ) klar, dass die gedemütigten Amerikaner die Milliarden Dollar, die sie aus den Reserven der afghanischen Zentralbank „konfisziert“ haben, nicht zurückgeben werden – was die derzeitige schwere Wirtschaftskrise Afghanistans und die drohende Massenhungersnot zumindest abmildern würde.

Plan B besteht also darin, die – im Moment zerstörten – afghanischen Liefer- und Handelsketten zu stärken. Russland wird für die Sicherheit an der gesamten zentral- und südasiatischen Kreuzung zuständig sein. China wird den größten Teil der Finanzierung bereitstellen. Und hier kommt die Eisenbahn China-Kirgisistan-Usbekistan-Afghanistan ins Spiel. China sieht eine Straße durch den Wakhan – ein sehr kompliziertes Unterfangen – als zusätzlichen BRI-Korridor, der an die von China sanierte Pamir-Autobahn in Tadschikistan und die von China wieder aufgebauten Straßen in Kirgisistan anschließt.

Die Volksbefreiungsarmee (People's Liberation Army, PLA) hat

bereits eine 80 Kilometer lange Zufahrtsstraße vom chinesischen Abschnitt des Karakorum-Highways – bevor dieser die pakistanische Grenze erreicht – zu einem Bergpass im Wakhan-Gebiet gebaut, der derzeit nur für Autos und Jeeps zugänglich ist.

Der nächste Schritt der Chinesen wäre, auf dieser Straße 450 km weiter bis nach Fayzabad zu fahren, der Provinzhauptstadt des afghanischen Badakhshan. Das wäre dann der Nebenkorridor zur Eisenbahnlinie China-Zentralasien-Afghanistan.

Der springende Punkt ist, dass sowohl die Chinesen als auch die Usbeken die äußerst strategische Lage Afghanistans voll und ganz verstehen: nicht nur als zentral- und südasiatischer Knotenpunkt mit Verbindungen zu wichtigen Seehäfen in Pakistan und Iran wie Karatschi, Gwadar und Chabahar sowie zum Kaspischen Meer über Turkmenistan, sondern auch als Hilfe für das Binnenland Usbekistan bei der Anbindung an Märkte in Südasien.

Das alles ist Teil des BRI-Korridor-Labyrinths und gleichzeitig mit dem INSTC verzahnt, da der Iran eine Schlüsselrolle spielt, der selbst zunehmend mit Russland verbunden ist.

Teheran ist bereits mit dem Bau einer Eisenbahnlinie nach Herat im Westen Afghanistans beschäftigt, die Straße wurde bereits wiederhergestellt. Dann wird Afghanistan sowohl in die BRI – als Teil des chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridors, CPEC – als auch in den INSTC eingebunden sein, was einem weiteren Projekt Auftrieb geben wird: einer Eisenbahnlinie Turkmenistan-Afghanistan-Tadschikistan (TAT), die mit dem Iran und somit dem INSTC verbunden werden soll.

Vom Karakoram nach Pakafuz

Die Karakoram-Autobahn – deren nördlicher Teil von den Chinesen wieder aufgebaut wurde – könnte früher oder später eine Eisenbahnschwester bekommen. Die Chinesen denken bereits seit 2014 darüber nach.

Im Jahr 2016 war eine Eisenbahnlinie von der chinesisch-pakistanischen Grenze nach Gilgit im Norden und dann weiter nach Peshawar als Teil des Plans für den chinesisch-pakistanischen Wirtschaftskorridor (CPEC) festgeschrieben worden. Doch dann geschah nichts: Die Eisenbahn ist nicht im langfristigen CPEC-Plan 2017 bis 2030 enthalten. Das könnte sich im nächsten Jahrzehnt ändern: Technik und Logistik sind eine enorme Herausforderung, wie es auch beim Bau der Karakoram-Autobahn der Fall war.

Und dann ist da noch der Blickwinkel „Folge dem Geld“. Die beiden wichtigsten chinesischen Banken, die BRI- und damit auch CPEC-Projekte finanzieren, sind die China Development Bank und die Export Import Bank. Schon vor Covid haben sie ihre Kredite zurückgefahren. Und mit Covid müssen sie nun ein Gleichgewicht zwischen ausländischen Projekten und inländischen Krediten für die chinesische Wirtschaft herstellen.

Die Priorität der Konnektivität verlagerte sich stattdessen auf die Eisenbahnstrecke Pakistan-Afghanistan-Usbekistan (Pakafuz). Die Schlüsselstrecke von Pakafuz verbindet Peshawar, die Hauptstadt der Stammesgebiete, mit Kabul. Nach ihrer Fertigstellung wird die Pakafuz-Eisenbahn direkt mit der künftigen China-Zentralasien-Afghanistan-Eisenbahn verbunden sein: ein neues BRI-Labyrinth, das direkt mit der INSTC verbunden ist.

Alle oben genannten Entwicklungen offenbaren ihre wahre Komplexität, wenn wir sehen, dass sie gleichzeitig in das Zusammenspiel von BRI und INSTC und die Harmonisierung zwischen BRI und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) eingefügt sind.

In geopolitischer und geoökonomischer Hinsicht ermöglicht die Beziehung zwischen der BRI und den EAEU-Projekten Russland und China eine Zusammenarbeit in ganz Eurasien, ohne dass es zu einem Wettlauf um eine dominante Position im Kernland kommt. So sind sich Peking und Moskau beispielsweise einig, dass Afghanistan unbedingt stabilisiert und beim Aufbau einer nachhaltigen Wirtschaft unterstützt werden muss.

Gleichzeitig sind einige wichtige BRI-Mitglieder – wie Usbekistan – keine Mitglieder der EAEU, was jedoch durch ihre Mitgliedschaft in der SOZ kompensiert wird. Zudem erleichtert das BRI-EAEU-Bündnis die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen EAEU-Mitgliedern wie Kirgisistan und China.

Peking hat von Moskau de facto die volle Genehmigung erhalten, in Weißrussland, Kasachstan, Kirgisistan und Armenien, allesamt EAEU-Mitglieder, zu investieren. Eine künftige Währung oder ein Währungskorb unter Umgehung des US-Dollars wird zwischen der EAEU – unter der Leitung von Sergei Glazyev – und China gemeinsam diskutiert.

China konzentriert sich auf Zentral-/Westasien

Es steht außer Frage, dass der Stellvertreterkrieg zwischen den USA und Russland in der Ukraine der BRI-Expansion ernste Probleme bereitet. Schließlich ist der Krieg der USA gegen Russland auch ein Krieg gegen die BRI. Die drei wichtigsten BRI-Korridore von Xinjiang nach Europa sind die neue eurasische Landbrücke, der Wirtschaftskorridor China-Zentralasien-Westasien und der Wirtschaftskorridor China-Russland-Mongolei.

Die Neue Eurasische Landbrücke nutzt die Transsibirische

Eisenbahn und eine zweite Verbindung durch Xinjiang-Kasachstan – über den Trockenhafen von Khorgos – und dann Russland. Bei dem Korridor über die Mongolei handelt es sich eigentlich um zwei Korridore: einen von Peking-Tianjin-Hebei in die Innere Mongolei und dann nach Russland und den anderen von Dalian und Shenyang und dann nach Tschita in Russland, nahe der chinesischen Grenze.

Gegenwärtig nutzen die Chinesen die Landbrücke und den mongolischen Korridor nicht mehr so stark wie früher, vor allem wegen der westlichen Sanktionen gegen Russland. Der derzeitige Schwerpunkt der BRI liegt auf Zentralasien und Westasien, wobei sich ein Zweig dann in Richtung Persischer Golf und Mittelmeer aufteilt.

Und hier sehen wir, wie sich schnell eine weitere – hochkomplexe – Überschneidungsebene entwickelt: Wie sich die zunehmende Bedeutung Zentralasiens und Westasiens für China mit der zunehmenden Bedeutung der INSTC sowohl für Russland als auch für den Iran in ihrem Handel mit Indien vermischt. Nennen wir es den freundlichen Vektor des Krieges der Verkehrskorridore.

Der Hardcore-Vektor – der echte Krieg – wird bereits von den üblichen Verdächtigen eingesetzt. Sie sind darauf aus, jeden Knotenpunkt der eurasischen BRI/INSTC/EAEU/SCO-Integration mit allen Mitteln zu destabilisieren und/oder zu zerschlagen: sei es in der Ukraine, in Afghanistan, Belutschistan, den zentralasiatischen „Stans“ oder Xinjiang.

Für die wichtigsten eurasischen Akteure ist das ein anglo-amerikanischer Zug ins Leere.

Redaktionelle Anmerkung: Dieser Text erschien zuerst unter dem Titel „[A Eurasian jigsaw: BRI and INSTC interconnectivity will complete the puzzle](https://thecradle.co/Article/Columns/14439/)“ bei [TheCradle.co](https://thecradle.co/Article/Columns/14439/)

(<https://thecradle.co/Article/Columns/14439/>) bei [TheCradle.co](https://thecradle.co/Article/Columns/14439/) (<https://thecradle.co/Article/Columns/14439/>). Er wurde vom

ehrenamtlichen **[Rubikon-Übersetzungsteam](https://www.rubikon.news/kontakt)**

(<https://www.rubikon.news/kontakt>) übersetzt und vom

ehrenamtlichen **[Rubikon-Korrektoratsteam](https://www.rubikon.news/kontakt)**

(<https://www.rubikon.news/kontakt>) lektoriert.

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.



Pepe Escobar ist brasilianischer Enthüllungsjournalist und geopolitischer Analytiker. Er berichtet seit 1985 als Auslandskorrespondent aus vielen Teilen der Welt und lebte in London, Paris, Mailand, Los Angeles, Washington, Bangkok und Hong Kong. Escobar schreibt regelmäßig für die Online-Zeitung **Asia Times**.

Dieses Werk ist unter einer **[Creative Commons-Lizenz \(Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de)**

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>) lizenziert.

Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.