

Vom Kaspischen Meer bis zum Persischen Golf: Auf den Spuren des iranischen Nord-Süd-Korridors



21. Mai 2025 | Pepe Escobar

Unterwegs im Iran – der Internationale Nord-Süd-Verkehrskorridor (INSTC) ist eines der wichtigsten geoökonomischen/Infrastrukturprojekte des 21. Er vereint in seinem Kern drei wichtige BRICS-Staaten – Russland, Iran und Indien – und erstreckt sich bis in den Kaukasus und nach Zentralasien.

Wenn der INSTC voll funktionsfähig ist, wird er einen vollständigen Handels-/Verbindungskorridor ohne Sanktionen, billiger und schneller als der Suezkanal für einen großen Teil Eurasiens bieten. Die geoökonomischen Folgen werden atemberaubend sein.

Ein erneuter Besuch im Iran in diesen Zeiten geopolitischer Schwierigkeiten, unerbittlichen „maximalen Drucks“, roter Linien bei der Urananreicherung und Bombendrohungen könnte nicht dringlicher sein – und aufschlussreicher.

Totale Konnektivität: Autobahn, Moschee, Basar

Durch eine glückliche Wendung der Ereignisse wurde die Reportage/Untersuchung der alten Schule tatsächlich zum Handlungsstrang eines Dokumentarfilms, der im Iran produziert, von einem hervorragenden Team gedreht und in mehreren Teilen Eurasiens, einschließlich Russland, ausgestrahlt werden soll. Hier bieten wir die groben Züge unserer Reise ins Herz des INSTC.

Wir begannen mit einer Reihe von Interviews in Teheran, mit Analysten aus Zentralasien und vor allem mit Mostafa Agham, dem führenden Experten von Behineh Tarabar Azhour, einem auf eurasische Eisenbahnkorridore spezialisierten Transport- und Logistikunternehmen. In diesen Analysen

wurden unterschiedliche Standpunkte dazu dargelegt, wohin der INSTC als Nächstes gehen sollte und worin seine größten Herausforderungen bestehen.

Die Reise entlang der Hauptverkehrsader des Irans, von Teheran nach Bandar Abbas, war ein Muss, denn sie entspricht der Nord-Süd-Achse des Korridors durch den Iran. Dies ist natürlich auch eine kulturelle und spirituelle Pilgerreise, die in unserem Fall viele verheißungsvolle Aspekte enthielt.

Wir erreichten das sagenumwobene Isfahan nach Sonnenuntergang, so dass wir die Masjed-e Shah - oder „königliche“ Moschee – nahezu ungestört besichtigen konnten. Die königliche Moschee – einer der Höhepunkte der islamischen Architektur – befindet sich an der Südseite des Naghsh-e-Platzes in Isfahan, einem der außergewöhnlichsten öffentlichen Plätze in der Geschichte der Kunst und Architektur, der mit San Marco in Venedig konkurriert und diesen wohl sogar übertrifft.

Ein Besuch auf dem Basar von Isfahan ist ebenfalls unvermeidlich. Ich war auf der Suche nach einem alten Freund, der Nomadenteppiche verkaufte – wegen des schleppenden Geschäfts zog er schließlich nach Portugal um –, nur um seine Art von Erben zu finden, jung, energisch, der mir nicht nur einen spektakulären, seltenen Stammesteppich aus dem Nordosten des Irans nahe der afghanischen Grenze zeigte, sondern mir auch einen Crashkurs über die Auswirkungen der Sanktionen und die ständige Verteufelung des Irans im Westen gab („Die Türkei hat 40 Millionen Touristen, wir haben zwei oder drei“). Isfahans ordentlicher und gut organisierter Basar bietet Kunsthandwerk von einer Qualität, die mit der von Istanbul konkurrieren kann, aber im Wesentlichen handelt es sich um Inlandstourismus, der von einigen wenigen Ausländern vor allem aus Zentral- und Südasien und einigen aus China durchsetzt ist.

Auf dem Rückweg nach Teheran erfuhren wir, dass der verehrte Haram von Fatima Masumeh, der Tochter des 7. Imam Musa, in Qom an einem Dienstag die ganze Nacht geöffnet war. Nichts bereitet den Pilger auf die Ankunft um fast zwei Uhr morgens in einer Apotheose aus Gold und Kristallen im Herzen von Qom vor, der zweitheiligsten Stadt des Iran nach Mashhad. Nur wenige Pilger, die ihre Ehrerbietung erweisen, einige schlendern mit ihren Familien um den Schrein herum oder lesen den Koran. Ein Moment der stillen Erleuchtung.

Danach war es an der Zeit, das Kaspische Meer und den Hafen von Bandar Anzali anzusteuern, die sprichwörtliche „[internationale Brücke](#)“, über die theoretisch Frachtschiffe aus Astrachan im russischen Kaspischen Meer sowie aus anderen an das Kaspische Meer angrenzenden Staaten in großen Mengen über das INSTC ankommen werden. In Bandar Anzali importiert der Iran im Wesentlichen Petrochemikalien, Baumaterialien, Mineralien und Eisenprodukte und exportiert Getreide (Sojabohnen, Mais, Gerste, Weizen) und Rohöl.

In Teheran hatte der Verbindungsexperte Mostafa Agham ausführlich erläutert, dass der multimodale Antrieb der INSTC über das Kaspische Meer vielleicht nicht die beste Idee ist. Die Russen ziehen es vor, eine Eisenbahnlinie am westlichen Rand des Kaspischen Meeres zu bauen, und eine andere Möglichkeit besteht darin, ein Netz bereits funktionierender Eisenbahnlinien von Südzentralrussland über Kasachstan bis nach Aktau am Kaspischen Meer zu nutzen und dann eine Verbindung über Turkmenistan nach Teheran herzustellen.

Nur wenn man Bandar Anzali aus der Nähe betrachtet, versteht man die russischen Beweggründe. Einer unserer Kameralaute prägte in herrlich gebrochenem Englisch einen sofortigen Hit: „Port no exist“. Übersetzt heißt das: Die Infrastruktur wurde seit Jahrzehnten nicht modernisiert, was uns zu

den verheerenden Auswirkungen der Sanktionen bringt, die in mehreren Knotenpunkten des Irans sichtbar sind. China wird im Rahmen seiner 20-jährigen strategischen Partnerschaft, in der Energie für Infrastruktur ein zentrales Thema ist, viel zu tun haben.

Aufbruch zur Grenze!

Bandar Abbas im Persischen Golf (Kursivschrift von mir) ist eine ganz andere Geschichte. Das ist der wichtigste Hafen Irans und ein Schlüsselknotenpunkt des INSTC, der mit Mumbai und den großen Häfen im Osten Chinas verbunden werden soll. Wir hatten alle schwer zu erlangenden Genehmigungen, um die Sonderwirtschaftszone Shahid Rajae-i zu erkunden, die mit Containern von Reedereien wie West Asia Express vollgestopft ist und in der zahlreiche chinesische Containerladungen entladen werden. Die überstrategische Straße von Hormuz liegt nur 39 km weiter südlich. Einige Tage nach unserem Besuch kam der iranische Präsident Masoud Pezeshkian direkt zur Sache und bezog sich dabei auf die sprichwörtlichen Drohungen Trumps: „Blockiert unser Öl, und wir blockieren die Energie der Welt.“ Der Iran ist dazu in der Lage – im Handumdrehen; sollte dies geschehen, ist der Zusammenbruch der Weltwirtschaft garantiert.

Darüber hinaus erklärten die Hafenbehörden, dass die jüngste Explosion auf Shahid Rajae-i – die auf „Fahrlässigkeit“ zurückgeführt wird, die noch untersucht wird und etwas umstritten ist – nicht im Hafen selbst, sondern in einem 10 km entfernten Lagerbereich stattfand.

Vom Persischen Golf fliegen wir zum Meer von Oman – und wieder gibt es Probleme mit der Infrastruktur: Es gibt nur zwei Flüge pro Woche. Wir kommen auf einem winzigen Militärflughafen außerhalb des künftigen Superstars der INSTC an: dem Hafen von Chabahar in der Provinz Sistan-Belutschistan. Die Belutschen sind äußerst kühl, Cousins und Cousinen derer auf der anderen Seite der Grenze, in Pakistan. Im geschäftigen Chabahar sind die Züge einer Boomtown deutlich sichtbar.

Ein langer Spaziergang im Hafen Seite an Seite mit Alireza Jahan, einem Logistikexperten, und ein anschließendes Gespräch mit Mohammad Saeid Arbabi, dem Vorstandsvorsitzenden und Geschäftsführer der Freihandelszone Chabahar, könnte nicht aufschlussreicher sein.

Jahan erklärt, wie wichtig Chabahar für die Ostachse des Irans ist, denn es versorgt nicht nur das riesige Sistan-Belutschistan, sondern auch drei andere Provinzen in Khorasan und weiter nach Kerman mit über 20 Millionen Menschen. Chabahar ist also der Hafen für ein riesiges Hinterland, während sein Konkurrent Gwadar am Arabischen Meer in Pakistan, das nur etwa 80 km entfernt liegt, praktisch isoliert ist.

Jahan erklärt auch die indischen Investitionen. Teheran investiert massiv in die Infrastruktur und die Suprastruktur des Hafens von Chabahar, während Indien in die Ausrüstung investiert: Die italienischen Kräne rund um den Hafen stammen aus Indien. Arbabi erläutert in der Freihandelszone das internationale Profil von Chabahar, das nicht nur für das eingeschlossene Afghanistan, sondern auch für die zentralasiatischen „Stans“ ein wichtiger Knotenpunkt sein wird.

Und damit sind wir bei der lokalen Autobahnsaga: Chabahar nach Zahedan, an der afghanischen Grenze, 632 km, bereits eine „akzeptable Straße“, und mit einer begleitenden Eisenbahn, die innerhalb der nächsten drei Jahre gebaut werden soll, alles zu 100 Prozent von der iranischen Regierung finanziert.

Die Entwicklung des Hafens geht stetig voran – langsam, aber sicher. Zurzeit werden in Chabahar monatlich drei Schiffe aus Indien und zwei Schiffe aus China sowie drei Schiffe aus dem Persischen Golf abgefertigt. Die Entfernung von Mumbai beträgt nur 4 Tage, die von Shanghai 15 Tage. Das Expansionspotenzial ist grenzenlos.

Von Chabahar aus geht es auf der Straße entlang der spektakulären, strategischen, ölreichen, halbwüstenartigen Makran-Küste, die an das makellose Oman-Meer grenzt, bis zum Arabischen Meer. Hier hat Alexander der Große 75 Prozent seiner Armee durch Dehydrierung und Hunger verloren, als er sich nach seiner mühsamen zweijährigen Invasion Indiens durch die Wüste nach Mazedonien zurückzog.

Aus einem Konzert wirtschaftlicher und ökologischer Gründe gibt es seit geraumer Zeit Pläne, die Hauptstadt Teheran an die Makran-Küste zu verlagern. Chabahar wäre in diesem Fall der ideale Kandidat: Freihafen, INSTC-Verbindung zwischen Zentralasien und dem Indischen Ozean. Indien – das sein geoökonomisches Spiel verstärken muss – hat es bemerkt. Und China hat es sicherlich auch bemerkt; chinesische Unternehmen werden mit Sicherheit massiv in Chabahar investieren – dem de facto wichtigsten Knotenpunkt für die Integration Südeasiens.