

Irans stählerne Seidenstraße durchbricht die Seeblockade

Der Druck auf See zwingt den Iran dazu, seine Wirtschaft ins Landesinnere zu verlagern, wo Eisenbahnen zu Instrumenten der Souveränität werden.

19. August 2026 | Hussein Askary

In den letzten Wochen herrschte auf den staubigen Rangierbahnhöfen von Xi'an und in den Trockenhäfen von Teheran ungewöhnliche Betriebsamkeit. Der Güterverkehr zwischen China und dem Iran hat stark zugenommen und eine einst begrenzte Logistikroute zu einer wirtschaftlichen Lebensader gemacht.

Dieser Anstieg ist nicht allein auf Marktkräfte zurückzuführen. Er ist eine Folge der im April 2026 verhängten US-Blockade gegen den iranischen Seeverkehr, die den Seetransport – traditionell die kostengünstigste und volumenstärkste Transportart – gefährlich und teuer gemacht hat. Der Iran hat darauf reagiert, indem er den Handel verstärkt auf den Landweg verlagert hat, wodurch die „Stahlstraße“ zu einer strategischen Notwendigkeit geworden ist.

Eisenbahn unter Druck

Vor April 2026 verkehrte die im Mai 2025 – nur wenige Wochen vor dem ersten israelisch-amerikanischen Angriffskrieg gegen den Iran – eingeweihte Verbindung Xi'an–Teheran nach einem vorhersehbaren wöchentlichen Fahrplan. Seit Beginn der Blockade ist die Zahl der Abfahrten auf einen Zug alle drei bis vier Tage [gestiegen](#). Berichten zufolge war der Laderaum bis Mai ausgebucht, während chinesische Betreiber für Juni nach zusätzlichem Rollmaterial suchten.

Dieser Ansturm hat seinen Preis. Die Preise für einen Standardcontainer mit einer Länge von 40 Fuß (etwa 12,2 Meter) stiegen auf fast 7.000 US-Dollar, was etwa 40 Prozent über den üblichen Tarifen liegt. Der Schienenverkehr ist zwar weiterhin wettbewerbsfähig gegenüber der Luftfracht, doch der Preis spiegelt sowohl die Nachfrage als auch die Schwierigkeiten beim Transport von Fracht entlang einer rund 10.400 Kilometer langen Strecke wider, die mehrere Staatsgrenzen überquert.

Die Eisenbahnstrecke ist kein eigens dafür gebautes Gleisnetz, sondern ein Mosaik aus nationalen Netzen. Eine typische Reise beginnt in einem Industriezentrum wie Xi'an oder Yiwu, führt durch Westchina und verlässt Xinjiang über Horgos oder den Alataw-Pass.

Anschließend führt die Strecke durch Kasachstan und Turkmenistan – wobei einige Verbindungen auch Usbekistan durchqueren –, bevor sie bei Sarakhs in den Iran einläuft und am Trockenhafen Aprin in Teheran endet. An jedem Grenzübergang finden Zollkontrollen statt, und in einigen Fällen ist ein Spurweitenwechsel oder ein Umschlag der Fracht erforderlich.

Ein früherer Frachtverkehr zwischen China und dem Iran [durch Turkmenistan](#) wurde im Juli 2024 aufgenommen und legte damit einen Teil der Grundlagen für die jetzige Ausweitung. Der aktuelle

Aufschwung beruht auf Infrastruktur und Vereinbarungen, die über mehrere Jahre hinweg aufgebaut wurden, und nicht auf einer nach der Blockade geschaffenen Notroute.

Was in den Westen transportiert wird

Derzeit verläuft der Warenfluss hauptsächlich in westlicher Richtung. Die Züge befördern hochwertige chinesische Exportgüter, darunter Automobilteile, Schwermaschinen, Kraftwerksausrüstung und Generatoren. Immer mehr Container enthalten mittlerweile Solarmodule und Elektronik für iranische Infrastrukturprojekte.

Angesichts der Seeblockade ist die iranische Industrie zunehmend auf diese Lieferungen per Bahn angewiesen, um den Betrieb von Fabriken und Versorgungsbetrieben aufrechtzuerhalten. Öffentlichen Berichten zufolge handelt es sich bei der [Fracht](#) um Autoteile, Generatoren, Elektronik, Industriematerialien und andere zivile Güter.

Die Rückfahrt verläuft vergleichsweise leer. Gerüchte, wonach iranisches Rohöl per Bahn nach China transportiert wird, sind in großem Umfang kaum glaubwürdig: Die Kosten für eine solche Strecke würden die Wirtschaftlichkeit herkömmlicher Tanker bei weitem übersteigen.

Iranische Regierungsvertreter haben den Einsatz der Eisenbahn für den Export von [Petrochemikalien und Kraftstoffen](#) erörtert, obwohl die Wirtschaftlichkeit des Transports von Flüssiggütern in großen Mengen über eine 10.400 Kilometer lange Bahnstrecke weiterhin fraglich ist.

Mineralien und höherwertige petrochemische Produkte sind plausiblere Rückfrachtgüter, auch wenn sie die Kapazität in Richtung Osten noch nicht auslasten. Leere oder nur leicht beladene Rückzüge treiben zudem die Kosten für die Fahrt in Richtung Westen in die Höhe. Das derzeitige Ungleichgewicht macht die Strecke zu einer kostspieligen, hauptsächlich einseitigen Lösung und nicht zu einem ausgewogenen Handelskorridor.

Strategisches Volumen, nicht maritimer Maßstab

Trotz der hohen Kosten und logistischer Schwierigkeiten liegt der wahre Wert der Bahnstrecke in ihrer strategischen Bedeutung. Ein einzelner Güterzug kann nur einen Bruchteil der Kapazität eines riesigen Containerschiffs transportieren – etwa zwei bis drei Prozent der Ladung eines großen Schiffes. Unter einer Blockade ist jedoch selbst dieses Volumen von Bedeutung. Die Bahn bietet einen „Notfallkanal“ für Industriekomponenten, die der Iran nicht im Inland beschaffen kann.

Für China stellt die Route einen erfolgreichen Stresstest für seine „Belt and Road Initiative“ (BRI) dar. Sie zeigt, dass China einen erheblichen Teil seiner Exporte auf dem Landweg in ein Partnerland umleiten und dabei Seeblockaden und maritime Engpässe umgehen kann.

Diese Eisenbahnstrecke ist Teil des 6. Korridors des Wirtschaftsgürtels der Neuen Seidenstraße, auch bekannt als Korridor „[China–Zentralasien–Westasien](#)“. Sie endet nicht in Teheran, sondern verläuft sowohl nach Westen als auch nach Südwesten in Richtung Türkei, Irak sowie den gesamten Persischen Golf und Westasien.

Die China-Iran-Eisenbahn muss nicht nur als bilaterales Verkehrsprojekt verstanden werden, sondern als Teil einer umfassenderen Neuordnung des Landhandels quer durch Eurasien. Zwei Beispiele veranschaulichen diesen Aspekt: der Internationale Nord-Süd-Verkehrskorridor (INSTC), der

Russland über den Iran mit Indien verbindet, und der expandierende grenzüberschreitende Handel zwischen dem Iran und Pakistan.

Die Eisenbahnverbindung zwischen China und dem Iran darf nicht nur als bilaterales Verkehrsprojekt verstanden werden, sondern ist Teil einer umfassenderen Neuordnung des Landhandels in ganz Eurasien. Zwei Beispiele veranschaulichen diesen Umstand: der Internationale Nord-Süd-Verkehrskorridor (INSTC), der Russland über den Iran mit Indien verbindet, und der wachsende grenzüberschreitende Handel zwischen dem Iran und Pakistan.

Das Nord-Süd-Bindeglied

Der INSTC hat für den Handel zwischen Russland, dem Iran und Indien zunehmend an Bedeutung gewonnen. Auf seinen drei Hauptstrecken haben Sanktionen, Krieg und Unsicherheit auf den traditionellen Seewegen den Güterverkehr und die Investitionen in die Infrastruktur beschleunigt. Das Gesamtverkehrsaufkommen des INSTC stieg im Jahr 2024 um etwa [19 Prozent](#) auf 26,9 Millionen Tonnen, während das Verkehrsaufkommen auf der östlichen Strecke später aufgrund gesunkener Transportkosten um 70 Prozent zunahm.

Russisches Getreide und Industriegüter werden nach Süden transportiert, während iranische Agrar- und Industrieexporte nach Norden gelangen. Bandar Abbas hat einen Großteil des Transitverkehrs zwischen Indien und Russland aufgenommen, einschließlich der Fracht, die über die östliche Route durch Zentralasien befördert wird.

Damit kommt dem südlichen Hafen eine doppelte Rolle zu: Er ist sowohl das wichtigste Seetor des Iran als auch ein Umschlagplatz für den eurasischen Landhandel.



Karte der wichtigsten Handelskorridore, die Europa und Asien über den Suezkanal, Russland, den Iran und Zentralasien verbinden.

Chabahar spielt unterdessen trotz des erneuten Sanktionsdrucks seitens der USA und der fortlaufenden Arbeiten zur Anbindung des Hafens an das iranische Eisenbahnnetz weiterhin eine zentrale Rolle in den Plänen Indiens. Seine Lage außerhalb der Straße von Hormus verleiht ihm strategischen Wert, doch unvollständige Eisenbahnverbindungen hindern ihn nach wie vor daran, diese Rolle in vollem Umfang wahrzunehmen.

Die noch fehlende, 162 Kilometer lange Eisenbahnstrecke Rasht–Astara spielt weiterhin eine entscheidende Rolle. Russland hat 1,6 Milliarden Euro (rund 1,87 Milliarden US-Dollar) für das Projekt zugesagt, die Vermessungs- und Vorbereitungsarbeiten begannen im Jahr 2025, und Teheran und Moskau unterzeichneten im November die Durchführungsvereinbarung.

Auch Maßnahmen in den Bereichen Häfen, Ausbaggern, Flottenkapazitäten und Zollkoordination rund um das Kaspische Meer sollen den Transit erleichtern. Zwar sind die Fortschritte nach wie vor uneinheitlich, doch bauen die beteiligten Staaten Verkehrswege auf, die weniger dem vom Westen kontrollierten finanziellen und maritimen Druck ausgesetzt sind.

Pakistans Grenzhandel

Der Grenzhandel des Iran mit Pakistan verdeutlicht, warum diese Landkorridore von Bedeutung sind. Teheran und Islamabad haben sich ein Ziel von 10 Milliarden US-Dollar für den jährlichen Handelsumsatz gesetzt, unterstützt durch längere Öffnungszeiten an den Grenzübergängen, neue Grenzübergänge, Tauschgeschäfte und Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen.

Der formelle Handel bleibt jedoch deutlich [hinter diesem Ziel](#) zurück, eingeschränkt durch Sanktionen, schwache Bankverbindungen, Sicherheitsbedenken und einen Handelsbilanzüberschuss zugunsten iranischer Energieexporte.

Iranisches Erdgas, raffinierte Kraftstoffe, Metalle und Agrarprodukte dominieren den erfassten Handelsfluss. Pakistans offizielle Exporte sind deutlich geringer und erfassen oft weder den Tauschhandel noch den informellen Grenzhandel.

Diese Lücke hat entlang der rund 900 Kilometer langen Grenze eine Schattenwirtschaft entstehen lassen, insbesondere in Belutschistan, wo billiges iranisches Benzin und Diesel mit Pick-ups, Motorrädern und kleinen Booten transportiert werden. Der Handel ist illegal, sichert jedoch Gemeinden ab, die kaum über andere Einkommensquellen verfügen. Eine Schließung dieser Handelswege ohne die Schaffung legaler Alternativen würde die Grenzregion bestrafen, ohne wesentlich zur Beseitigung der Nachfrage beizutragen, die diesen Handel am Leben erhält.

Regionale Konflikte und Unruhen rund um den Persischen Golf haben den Wert dieser Routen erhöht. Pakistan eröffnete nach der Blockade sechs Landwege für Fracht in den Iran und bot Händlern damit Alternativen zu den gefährdeten Seewegen.

Hier kommt der Eisenbahnverbindung China–Iran eine größere Bedeutung zu: Indem sie China über Zentralasien mit dem Iran verbindet und potenziell an den China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), die Türkei und europäische Märkte angebunden ist, verschafft sie Teheran mehr Handlungsspielraum, um maritime Engpässe und sanktionierte Finanzkanäle zu umgehen.

Für Pakistan erhöht dieselbe Entwicklung den Wert der Grenzübergänge Taftan–Mirjaveh, Gabd–Rimdan, Mand–Pishin und neuerer Verbindungen wie Kohak–Cheedgi als Verbindungsglieder

zwischen dem Arabischen Meer, dem Iran, Zentralasien und den von China unterstützten Netzwerken.

Die Aussicht auf Integration hängt jedoch davon ab, ob es den Regierungen gelingt, den Handel vom Schmuggel und improvisierten Tauschhandel hin zu regulierten Zoll-, Logistik- und Abrechnungssystemen zu verlagern. Stahlschienen allein reichen dafür nicht aus.

Die strategische Tiefe des iranischen Hinterlands

Insgesamt verändern die BRI und der INSTC die strategische Position des Iran sowohl kurz- als auch langfristig. Derzeit ermöglichen sie den Zugang zu Gütern und Materialien, die für den Wiederaufbau und die Verteidigung benötigt werden, und bieten gleichzeitig Transiteinnahmen, während Washington versucht, die wirtschaftliche Blockade zu verschärfen. Im Laufe der Zeit könnten sie die [zentrale geografische Lage](#) des Iran in einen dauerhaften Hebel in ganz Eurasien verwandeln.

Dieses Ergebnis ist jedoch nicht garantiert. Hohe Frachtkosten, unvollendete Eisenbahnverbindungen, inkompatible Spurweiten, Sanktionen und schwache Abrechnungssysteme schränken nach wie vor die Transportkapazitäten dieser Korridore ein. Dennoch hat die Seeblockade die Lageberechnung bereits verändert.

Die Widerstandsfähigkeit des Iran wird davon abhängen, dass genügend Routen offen gehalten werden, um zu verhindern, dass eine Flotte, Sanktionen oder Engpässe das Land isolieren.