

Die SOZ und der Aufbau eines eurasischen Verkehrssystems

Die SOZ könnte sich von einer Sicherheitsorganisation zu einem der institutionellen Rahmenwerke eines wirklich vernetzten eurasischen Wirtschafts- und Strategieraums entwickeln.

1. September 2026 | Lorenzo Maria Pacini

Die neue Geografie der Eisenbahnen

Wenn Analysten über die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ) sprechen, konzentrieren sie sich meist auf Sicherheitsfragen: Terrorismusbekämpfung, militärische Koordination und anti-hegemoniale Rhetorik. Dies ist jedoch nur eine einseitige Sichtweise. Das derzeit bedeutendste Spiel, das innerhalb der SOZ gespielt wird, hat nichts mit Armeen zu tun, sondern mit Eisenbahnen. In den vergangenen zwei Jahren hat die Organisation eine Rolle übernommen, die ihr in keinem ihrer Gründungsdokumente ausdrücklich zugewiesen worden war: die einer Koordinierungsplattform für ein Netzwerk von Verkehrskorridoren, das die Wirtschaftsgeografie Eurasiens neu gestaltet.

Es lohnt sich, gleich zu Beginn ein weit verbreitetes Missverständnis auszuräumen. Die SOZ baut keinen „SOZ-Korridor“. Es gibt keine einzige Verkehrsader, die diesen Namen trägt, und es wird wahrscheinlich auch nie eine geben. Was sich abzeichnet, ist etwas anderes und strategisch gesehen Interessanteres: ein institutioneller Rahmen, in dem mehrere sich überschneidende Korridore – einige verlaufen von Ost nach West, andere von Nord nach Süd – schrittweise aufeinander abgestimmt, standardisiert und miteinander verbunden werden. Die Tianjin-Erklärung vom 1. September 2025 hält dies schwarz auf weiß fest und fordert die Schaffung und Modernisierung internationaler Verkehrswege, wobei ausdrücklich die Nord-Süd- und Ost-West-Korridore, die Digitalisierung der Logistik sowie die Stärkung der Lieferketten erwähnt werden. Dies ist keine isolierte Ankündigung, sondern Teil einer Reihe von Dokumenten, die mindestens bis zum [Duschanbe-Abkommen](#) von 2014 und dem [Samarkand-Konzept](#) von 2022 zurückreichen.

Die erste Hauptachse verläuft, allgemein gesprochen, von China über Zentralasien, Russland und die kaspische Region und erstreckt sich schließlich bis nach Europa und in den Nahen Osten. Das Projekt, das diese Struktur neu definiert, ist die Eisenbahnverbindung China–Kirgisistan–Usbekistan (CKU). Seit über einem Vierteljahrhundert im Gespräch – das erste trilaterale Memorandum stammt aus dem Jahr 1997 –, wurde die Strecke lange Zeit durch Streitigkeiten über die Trassenführung, die Finanzierung und die Spurweite blockiert. Der Wendepunkt kam zwischen 2024 und 2025: das im Juni 2024 in Peking unterzeichnete zwischenstaatliche Abkommen, der Spatenstich am 27. Dezember desselben Jahres und die Festlegung des Finanzrahmens – rund [4,7 Milliarden US-Dollar](#) – im Dezember 2025.

Die Zahlen verdeutlichen, warum das Projekt von Bedeutung ist. Nach Angaben des kirgisischen Verkehrsministers soll die Strecke die Route von Ostasien in den Iran, die Türkei und nach Europa um etwa 900 Kilometer verkürzen, was zu einer geschätzten Verkürzung der Transitzeit um sieben bis acht Tage führen dürfte.



Die Angaben zur Kapazität gehen auseinander, und diese Diskrepanz sollte hervorgehoben und nicht beschönigt werden: Das „International Railway Journal“ nennt bis zu 12 Millionen Tonnen pro Jahr, während andere Analysten bei voller Auslastung 13 bis 15 Millionen Tonnen schätzen, ausgehend von einer konservativen Anfangsschwelle von 5 bis 8 Millionen Tonnen. Diese Spanne spiegelt die Unsicherheit wider, die einem noch im Bau befindlichen Infrastrukturprojekt innewohnt, und stellt keine bestätigte Zahl dar.

Es wäre jedoch ein Fehler, die CKU als „nur eine weitere Eisenbahnstrecke“ zu betrachten. China verfügt bereits über mehrere Verbindungen in den Westen, angefangen mit dem gut ausgebauten Korridor durch Kasachstan. Der Wert der CKU liegt woanders: Sie eröffnet eine neue zentral-südliche Route, die Kirgisistan und Usbekistan durchquert und von Usbekistan aus in Richtung Turkmenistan, Iran, Türkei, Kaspisches Meer, Kaukasus, Europa und den Nahen Osten abzweigen kann.

Die etwas mehr als 500 Kilometer lange Strecke umfasst etwa 300 Kilometer durch das kirgisische Tien-Shan-Gebirge und erfordert einen Umschlagbahnhof in Makmal, wo die Fracht von der chinesischen Spurweite von 1.435 Millimetern auf die zentralasiatische Spurweite von 1.520 Millimetern umgeladen wird. Dieses technische Detail ist keine nebensächliche ingenieurtechnische Angelegenheit: Es ist der erste Hinweis auf ein Problem – die Interoperabilität –, auf das wir noch zurückkommen werden, denn genau das entscheidet darüber, ob ein Korridor wirklich funktioniert.

Zentralasien rückt zunehmend in den Mittelpunkt

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass Usbekistan auf dem besten Weg ist, zu einem der wichtigsten Logistiknotenpunkte der gesamten SCO-Region zu werden. Dank seiner Lage im Herzen Zentralasiens ist das Land an mehrere Routen gleichzeitig angebunden: von China über Kirgisistan; südwärts in Richtung Turkmenistan und Iran bis hin zur Türkei; weiter südlich durch Afghanistan und Pakistan mit Zugang zum Indischen Ozean; oder nordwärts entlang der kasachischen Route in Richtung Russland. Taschkent hat die Logik dieser geografischen Lage erkannt und begonnen, sich nicht nur als zentralasiatisches Land, sondern als Transitstaat zu präsentieren – eine Unterscheidung, die geopolitisch von großer Bedeutung ist.

Die Strategie ist klar: Die CKU-Route soll in bestehende internationale Netzwerke integriert werden, einschließlich der Verbindungen zum Iran und zur Türkei. Nach Angaben des usbekischen Verkehrsministeriums könnte der Güterverkehr mit den SCO-Mitgliedsländern ein wirklich bedeutendes Niveau erreichen, ganz im Sinne eines großen Ziels: Usbekistan zu einem der Knotenpunkte zwischen den östlichen, zentralen und südlichen Teilen der Organisation zu machen.

Der – insbesondere aus indischer Sicht – potenziell vielversprechendste Korridor verläuft von China über Kirgisistan und Usbekistan in Richtung Afghanistan, Pakistan und schließlich Indien und bietet Zugang zum Indischen Ozean. Das fehlende Bindeglied ist die Eisenbahnstrecke Usbekistan–Afghanistan–Pakistan (UAP), die sich noch in der Phase der Machbarkeitsstudie befindet. Am 17. Juli 2025 unterzeichneten die drei Länder in Kabul ein zwischenstaatliches [Rahmenabkommen](#) zur gemeinsamen Durchführung einer Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Termez–Kharlachi; Usbekistan ratifizierte dieses Abkommen am 4. Februar 2026 per Präsidialdekret, und die aktive Phase der Felduntersuchungen ist nun im Gange. Die geplante Strecke – etwa 573 Kilometer durch Termez, Mazar-i-Sharif, Logar und den Kharlachi-Pass – wird auf Kosten von etwa 4,8 Milliarden US-Dollar geschätzt und hat eine Auslegungskapazität von bis zu zwanzig Millionen Tonnen pro Jahr.

Sollte die UAP eines Tages mit der CKU verbunden werden, wäre das Ergebnis nicht bloß die Summe einzelner Abschnitte, sondern ein Quantensprung: ein durchgehender Landkorridor, der sich von China über Zentralasien und Afghanistan bis nach Südasien und zum Indischen Ozean erstreckt. Hier hört Indien auf, lediglich der Endpunkt des Korridors zu sein, und wird zu etwas Größerem: zu einem der wichtigsten maritimen Ausgänge des eurasischen Kontinentsystems. An diesem Punkt beginnt sich die kontinentale Geografie der SOZ mit der ozeanischen Geografie des Indopazifiks zu überschneiden. Allerdings ist eine gewisse Einschränkung angebracht: Die UAP bleibt ein Projekt auf dem Papier, und Afghanistan zeigt, wie anfällig landgestützte Infrastruktur gegenüber Instabilität sein kann. Die Hypothese ist plausibel; ihre Verwirklichung ist keineswegs sicher.

Die zweite Hauptachse folgt einer spiegelbildlichen Logik. Sie verbindet Russland über das Kaspische Meer und den Iran mit dem Indischen Ozean und Indien. Dabei handelt es sich um den Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC), der im Jahr 2000 von Russland, dem Iran und Indien als multimodales System – See, Schiene und Straße – [konzipiert wurde](#) und sich über



etwa 7.200 Kilometer erstreckt, um russische Häfen mit dem Persischen Golf und dem Indischen Ozean zu verbinden. Seine Aufgabe besteht darin, den nordeurasischen Raum Russlands mit der maritimen Wirtschaft Indiens zu verbinden und damit eine Alternative zur langen Route über den Suezkanal zu bieten.

Auch der INSTC weist noch unvollendete Abschnitte auf. Der Eisenbahnabschnitt Rasht–Astara an der Grenze zwischen Aserbaidschan und dem Iran bleibt das fehlende Bindeglied, und Sanktionen gegen den Iran und Russland erschweren die Finanzierung und die Transaktionen. Entscheidend ist jedoch das daraus entstehende Netzwerk. Die SOZ hat das Potenzial, Russland über Zentralasien und den Iran mit Indien zu verbinden, während andere Korridore China über Zentralasien und den Iran mit Europa und dem Nahen Osten verbinden und wieder andere China über Südasien mit dem Indischen Ozean verbinden. Das Ergebnis ist nicht ein einzelner Korridor, sondern ein Netzwerk von Korridoren. Und dieser Unterschied ist rein strategischer Natur.

Redundanz als strategisches Ziel

An dieser Stelle wird die geopolitische Interpretation komplexer. Der Zweck dieser Korridore besteht nicht lediglich darin, den Transport zu beschleunigen, sondern Redundanz zu schaffen. Der aus der Systemtechnik entlehnte Begriff bezieht sich auf die Verfügbarkeit mehrerer alternativer Routen, anstatt sich auf eine einzige Verkehrsader zu verlassen. Betrachten wir die Karte der weltweiten maritimen Engpässe: Suez, Bab el-Mandeb, die Straße von Hormus und die Straße von Malakka. Eine Störung an nur einem dieser Punkte kann sich auf den gesamten Welthandel auswirken.

Landkorridore können den Seetransport auf globaler Ebene nicht ersetzen – die Kapazität eines Containerschiffs ist nach wie vor unvergleichlich größer als die eines Eisenbahnkonvois. Aber sie können alternative Transportwege für bestimmte Kategorien strategischer Güter und Rohstoffe bieten. In diesem Sinne ist der Ausbau der eurasischen Eisenbahn- und Straßenverbindungen auch eine Form strategischer Resilienz. Die Formel, die das Ziel des entstehenden Systems auf den Punkt bringt, ist entscheidend: mehr Routen, mehr Lieferanten, mehr Märkte, mehr Verkehrsträger. Sie ist die logistische Grundlage strategischer Autonomie, und es lohnt sich, dies klar auszusprechen, denn genau das unterscheidet ein robustes Netzwerk von einem anfälligen.

Der Grund, warum diese Architektur gerade jetzt Sinn macht, liegt in der Anfälligkeit des Seehandels. Eine Welt, die von wenigen Meerengen abhängig ist, ist Kriegen, Sanktionen, Blockaden, Piraterie, regionaler Instabilität, geopolitischem Wettbewerb und Störungen der Schifffahrt ausgesetzt. Landkorridore bieten eine andere Architektur. Sie sind zwar nicht immun gegen geopolitische Risiken – Afghanistan ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür –, aber sie sorgen für eine Diversifizierung der verfügbaren Routen. Die Lehren der letzten Jahre, von den Angriffen im Roten Meer bis hin zu den Spannungen rund um die Straße von Hormus, haben diese Argumentation weniger theoretisch gemacht als noch vor einem Jahrzehnt.

Einige infrastrukturelle Einschränkungen

Hier liegt das größte Hindernis. Gleise können zwar verlegt werden, doch wenn Züge an jeder Grenze anhalten müssen, weil Dokumente, Zollverfahren, technische Standards und Spurweiten nicht kompatibel sind, bleibt der Korridor ineffizient. Aus diesem Grund verlagert sich der Schwerpunkt der SOZ vom Bau hin zur logistischen Harmonisierung. Die Tianjin-Erklärung selbst ver-

knüpft die Entwicklung der Korridore mit der Digitalisierung von Verfahren, dem elektronischen Austausch von Frachtdaten und der technischen Harmonisierung; und dieser Rahmen wurde durch eine Reihe sektorspezifischer Gipfeltreffen gefestigt – Eisenbahnvertreter im November 2024 in Moskau, Verkehrsminister im Juli 2025 in Tianjin sowie Vertreter von Häfen und Logistikzentren in Aktau. Ob diese Annäherung in Form eines ständigen Gremiums zur Integration der Schienennetze erfolgen wird – mit einem Mandat, das Spurweiten, technische Standards, Schienenfahrzeuge und Grenzverfahren umfasst –, ist eher eine plausible Richtung als eine bereits institutionalisierte Realität.

Am sinnvollsten lässt sich das Thema wie folgt formulieren: Der eigentliche Korridor ist nicht die Eisenbahn selbst. Er umfasst die Eisenbahn sowie Zollabfertigung, digitale Dokumentation, Standards, Häfen und Logistikzentren. Die nächste Phase der eurasischen Vernetzung wird nicht ausschließlich aus dem Bau von Infrastruktur bestehen, sondern aus der Schaffung von Interoperabilität – einem weitaus komplexeren Konzept der Vernetzung, als es die bloße Einweihung neuer Strecken vermuten lässt.

Ein oft übersehener Aspekt ist, dass der eurasische Korridor der Zukunft sowohl physisch als auch digital sein wird. Die physische Ebene besteht aus Eisenbahnstrecken, Autobahnen, Logistikzentren, Trockenhäfen, Seehäfen und Pipelines. Die digitale Ebene umfasst Zollsysteme, elektronische Dokumentation, Frachtverfolgung, Datenaustausch, digitale Zahlungen und Lieferkettenmanagement. Diese Unterscheidung ist nicht nur rein kosmetischer Natur: Die Kontrolle über die Logistik geht zunehmend mit der Kontrolle über Informationsflüsse sowie über physische Ströme einher. Wer die Transitdaten kontrolliert, kontrolliert zunehmend auch den Transit selbst.

Diese Korridore sollten nicht so interpretiert werden, als würden China, Russland und Indien identische Ziele verfolgen. Das ist nicht der Fall, und genau diese Unterschiede machen das Bild interessant. China strebt Marktzugang, sichere Lieferketten, Anbindung an den Westen und eine geringere Abhängigkeit von Seestraßen an. Russland strebt alternative Routen zu den asiatischen Märkten, eine stärkere Nutzung eurasischer Landwege sowie eine Anbindung an Indien, den Iran und China an. Indien strebt Zugang zu Zentralasien und Russland, alternative eurasische Anbindungen sowie eine Verringerung seiner Abhängigkeit von Routen an, die von China oder Pakistan kontrolliert werden.

Jede dieser Mächte unterstützt die Anbindung daher aus ihren eigenen Gründen, von denen einige sogar im Widerspruch zueinander stehen – man denke nur an die chinesisch-indische Rivalität oder das Misstrauen Neu-Delhis gegenüber Korridoren, die durch Pakistan führen. Hier zeigt die SOZ ihre einzigartige Funktion: Sie schafft einen institutionellen Rahmen, innerhalb dessen unterschiedliche strategische Interessen zusammenlaufen können, ohne identisch werden zu müssen. Sie ist kein Bündnis im klassischen Sinne, sondern ein Koordinationsmechanismus mit variabler Geometrie, und ihre Stabilität hängt gerade von ihrer Fähigkeit ab, keine Homogenität zu verlangen.

Werden sich die Landkarten ändern?

Sollten diese Projekte verwirklicht werden – was eine notwendige Voraussetzung ist –, wird sich die traditionelle Landkarte Eurasiens verändern. Historisch gesehen war das globale Handelssystem überwiegend maritim geprägt: Ostasien, der Indische Ozean, der Suezkanal und Europa. Das entstehende eurasische System fügt eine zweite Dimension hinzu: Ostasien, Zentralasien, Russland,

Iran, der Nahe Osten, Südasien und von dort aus nach Europa und zum Indischen Ozean. Es ersetzt den Seehandel nicht, sondern ergänzt ihn. Das zukünftige System wird aller Wahrscheinlichkeit nach multimodal sein: Schiene plus Straße plus Pipelines plus Seetransport plus digitale Logistik.

Die Schlussfolgerung lässt sich wie folgt formulieren: Die SOZ baut keinen einzelnen eurasischen Korridor auf, sondern trägt zur Schaffung eines Netzwerks miteinander verbundener Korridore bei. Die Eisenbahnverbindung China–Kirgistan–Usbekistan, die potenzielle Verbindung Usbekistan–Afghanistan–Pakistan, der Nord-Süd-Korridor, der Russland über den Iran mit Indien verbindet, sowie die verschiedenen Ost-West-Routen bilden zusammen eine neue Geografie der Vernetzung.

Strategisch gesehen kommt es nicht auf die Infrastruktur selbst an, sondern auf die Redundanz, die sie schafft: Die eurasischen Staaten sichern sich alternative Wege zu Märkten, Energiequellen und strategischen Partnern und verringern damit ihre Abhängigkeit von einzelnen Seestraßen und von Transportsystemen, die von einer einzigen Macht kontrolliert werden. In der nächsten Phase wird der Schwerpunkt auf der Interoperabilität liegen – Spurweiten, Zollverfahren, digitale Dokumentation, Logistik und Standards.

Wenn diese Elemente integriert werden, könnte sich die SOZ von einer Sicherheitsorganisation zu einem der institutionellen Rahmenwerke eines wirklich vernetzten eurasischen Wirtschafts- und Strategieraums entwickeln.