Von Reinhard Lauterbach
14.01.2021

Frieden und Infrastruktur

Russland will Karabach-Konflikt durch multilaterale Zusammenarbeit entschärfen – und seinen Zugang zur Südkaukasusregion verbessern

Sputnik/Mikhail Klimentyev/Kremlin

Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit im Vordergrund: Russlands Präsident Wladimir Putin (r.), Armeniens Premier Nikol Paschinjan (M.) und Aserbaidschans Staatschef Ilcham Alijew am Montag in Moskau

Die Atmosphäre beim russisch-armenisch-aserbaidschanischen Gipfel Anfang der Woche in Moskau war frostig. Armeniens Ministerpräsident Nikol Paschinjan und der aserbaidschanische Präsident Ilcham Alijew waren sich nicht einmal einen Handschlag zur Begrüßung wert. Aber beide begrüßten demonstrativ herzlich den russischen Gastgeber und nachdrücklichen Vermittler Wladimir Putin.

Nach knapp vier Stunden gab es eine Abschlusserklärung, die in zwei Richtungen ging: Die politischen Gegensätze zwischen Armenien und Aserbaidschan wurden heruntergespielt, dafür die Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit in den Vordergrund gestellt. Alijew

gab sich – und konnte das im Lichte des Sieges seiner Armee im Sechswochenkrieg des vergangenen Herbstes – betont gelassen und erklärte sich bereit, »einen Strich unter die Vergangenheit zu ziehen« und nach vorn zu blicken. Paschinjan hingegen beklagte kleinlaut, dass nach wie vor armenische Soldaten in Aserbaidschan gefangengehalten würden und dass vor allem der künftige Status von Berg-Karabach nicht angesprochen worden sei.

Abhängig von Moskau

Der an sich gegenüber Putin kritische Radiosender *Echo Moskwy* kommentierte, der russische Präsident mache der armenischen Seite damit in aller Deutlichkeit klar, dass sie mit dem Ergebnis des Krieges als dem neuen Status quo für die kommenden Jahrzehnte werde rechnen müssen. Und dieser sieht folgendermaßen aus: Jerewans Träume von einer regionalen Machtstellung sind ausgeträumt, das Land und mehr noch die Exklave Berg-Karabach sind abhängig davon, dass Russland das Verhandlungsergebnis diplomatisch und durch seine Friedenstruppen absichert und – zum Beispiel – bestimmte kulturelle Rechte der armenischen Bevölkerung von Karabach garantiert.

Anders als auf der politisch-militärischen Seite, wo sich die Parteien einstweilen zehn Jahre Zeit gegeben haben, drückte Russland dagegen bei der wirtschaftlichen Integration der Region aufs Tempo. Bis zum 1. März soll eine Arbeitsgruppe auf Ebene der stellvertretenden Regierungschefs der beteiligten Länder ein Konzept und einen Zeitplan für die Wiedereröffnung von durch 30 Jahre Karabach-Konflikt blockierten Transportwegen vorlegen. Die Blaupause liefert erkennbar das Westeuropa der frühen Nachkriegszeit: Eine Integration von Schlüsselbereichen der Wirtschaft sollte wie in der Vorstellung der Gründer der »Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl« alle Beteiligten materiell an einer Zusammenarbeit interessieren und dadurch das Fundament für entspannte politische Beziehungen legen.

Die Schlüsselrolle bei der Anwendung dieses historischen Beispiels auf den Südkaukasus spielen die Transportwege, vor allem das Eisenbahnnetz. Alijew nannte die wechselseitigen Vorteile für Armenien und Aserbaidschan: Sein Land bekomme durch die Einigung einen Landkorridor in seine zwischen Armenien und der Türkei eingeschlossene Region Nachitschewan, Armenien hingegen einen Landkorridor für seinen Handel in Richtung Russland. Ermöglicht werde auch die Erschließung reicher Buntmetallvorkommen im Süden Armeniens, die bisher an fehlenden Transportmöglichkeiten scheiterte. Georgien, über das Armenien bisher seinen Außenhandel – notgedrungen angesichts geschlossener Grenzen zur Türkei und zu Aserbaidschan – überwiegend abgewickelt hat, wurde mit keinem Wort erwähnt.

Das wichtigste Infrastrukturprojekt, das im Rahmen der Moskauer Vereinbarung angegangen werden soll, ist die Wiederherstellung der »Transsib des Kaukasus«. Das ist eine etwa 850 Kilometer lange Eisenbahnlinie, die ursprünglich von den Schwarzmeerhäfen in Georgien durch Armenien und dann entlang der Grenzen zur Türkei und zum Iran verlief. Das in Etappen zwischen 1890 und 1942 verwirklichte Projekt hatte während des Zweiten Weltkriegs auch große Bedeutung für die Versorgung der Roten Armee mit Hilfsgütern der Westalliierten, die über den Iran geliefert wurden. Denn in der Stadt Dschulfa im Gebiet Nachitschewan gibt es einen Anschluss an das iranische Eisenbahnnetz. Sollte dieser Übergang wieder nutzbar werden, könnte nach russischen Berechnungen der russisch-iranische Handel um ein Drittel zulegen, der zwischen Armenien und dem Iran sogar um 50 bis 70 Prozent. Russland erhofft sich von einer Wiederherstellung dieses Transportkorridors auch höhere Einnahmen als Transitland für Container aus Ostasien auf dem Weg nach Mittel- und Nordeuropa.

Die Entscheidung über die Wiederbelebung des transkaukasischen Eisenbahnnetzes ist einstweilen eine politische Erklärung. Bis der erste Zug tatsächlich fährt, werden auch im besten Fall noch Jahre vergehen. Denn mindestens ein Drittel der »Kaukasus-Transsib« müsste neu errichtet werden. Viele Abschnitte sind nicht innerhalb kurzer Zeit wieder nutzbar, nachdem sie 30 Jahre lang brachgelegen haben.

Aus: Ausgabe vom 14.01.2021, Seite 3 / Schwerpunkt

Konflikt um Berg-Karabach