



Nr. 170 | 12.12.2025

## Zentralasien-Analysen

### Mittelkorridor

#### ■ ANALYSE

- Der Mittelkorridor und die neue Zentralität Eurasiens  
Murad Nasibov (Technische Universität Dresden)

2

#### ■ ANALYSE

- Der Knotenpunkt des Mittelkorridors am Schwarzen Meer:  
Bulgarien als Europas neues Tor nach Zentralasien  
Martin Yanev (Todor Kableshkov University of Transport/  
Bulgarian Chamber of Commerce and Industry, Sofia)

8

#### ■ DOKUMENTATION

- Strategische Dimensionen der Zusammenarbeit zwischen Bulgarien und  
Zentralasien im Rahmen des Mittelkorridors

12

#### ■ CHRONIK

- Hinweis auf die Online-Chronik

14

# Der Mittelkorridor und die neue Zentralität Eurasiens

Murad Nasibov (Technische Universität Dresden)

DOI: 10.31205/ZA.170.01

## Zusammenfassung

Der Mittelkorridor verbindet China und Europa über Zentralasien, den Südkaukasus, das Schwarze Meer und die Türkei. Ursprünglich als Infrastrukturkonzept in den 2000er Jahren entwickelt, hat er sich inzwischen zu einem geopolitischen Projekt zur Umgestaltung der regionalen Ordnung in Eurasien gewandelt. Diese Entwicklung wird vor allem durch den Niedergang der russischen Hegemonie im postsowjetischen Raum und durch die wachsende regionale Diplomatie geprägt. Länder wie Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan nutzen diese Dynamik, um ihren außenpolitischen Handlungsspielraum und ihre strategische Autonomie auszubauen. Der Mittelkorridor symbolisiert damit den Übergang von einer hierarchischen postsowjetischen Integration zu einer vernetzten und pluralistischen Ordnung regionaler Staaten. Trotz des Einflussstrebens externer Akteure wie der Türkei, Chinas und der EU bleibt diese neue Ordnung innerregional zentriert und verankert. Europa kann die Transformation und die zunehmende Offenheit Eurasiens durch interregionale Konnektivität und insbesondere solche Partnerschaften unterstützen, die nicht von der Logik der geopolitischen Rivalität mit anderen externen Akteuren geprägt sind.

## Der Aufstieg des Mittelkorridors als Ergebnis historischer Kräfte

Seit dem russischen Überfall auf die Ukraine 2022 und der Suche nach alternativen transkontinentalen Handels- und Transportrouten, die Russland umgehen, hat der Mittelkorridor in Europa deutlich an politischer und öffentlicher Aufmerksamkeit gewonnen. Die Idee eines multimodalen Transitsystems, das China und Europa über Zentralasien, den Südkaukasus, das Schwarze Meer und die Türkei verbindet, geht jedoch bereits auf das Jahr 2007 zurück. Damals einigten sich Aserbaidschan, Georgien und die Türkei auf den Bau der Eisenbahnstrecke Baku–Tbilisi–Kars (BTK). Schon damals wurde die strategische Bedeutung des Projektes betont, eine direkte Verbindung zwischen China und Europa zu erschließen – oder Peking und London, wie es damals offiziell hieß.

Zu diesem Zeitpunkt lagen jedoch sowohl der Kaukasuskrieg von 2008 als auch die drastische Verschlechterung der Beziehungen zwischen dem Westen und Russland noch in der Zukunft. Auch gab es noch keine ausgeprägte Rivalität zwischen Washington und Peking, da die weitere wirtschaftliche Entwicklung Chinas zwar bereits absehbar war, das Land jedoch erst 2010 zur zweitgrößten Volkswirtschaft aufsteigen sollte. Zudem hatte die von Russland initiierte wirtschaftliche Integration mit seinen Nachbarstaaten gerade erst begonnen. Die Zollunion der Eurasischen Wirtschaftsgemeinschaft (EAWG) würde erst 2010 starten. In Zentralasien war unterdessen an innerregionale Integration nicht zu denken, nachdem sich Usbekistan unter dem damaligen Präsidenten Islam Karimow infolge der gewaltsamen Niederschlagung der Unruhen in Andischan 2005 erneut politisch und wirtschaftlich zu isolieren begann. Kasachstan und Kirgistan haben sich schließlich der

Eurasischen Wirtschaftsunion angeschlossen, die 2015 aus der EAWG hervorgegangen ist. Die wirtschaftliche Integration in Zentralasien war somit maßgeblich von den externen Interessen Russlands geprägt.

20 Jahre später hat sich der internationale Kontext massiv gewandelt, womit auch ein schrittweiser Wandel der geopolitischen Rahmenbedingungen zugunsten des Mittelkorridors einherging. Seitdem befinden sich der Westen und Russland in einer intensiven Konfrontation über Russlands Krieg in der Ukraine. Gleichzeitig wird das globale Umfeld zunehmend von Chinas wachsender wirtschaftlicher und politischer Gestaltungsmacht sowie dem Aufstieg neuer regionaler Mittelmächte wie der Türkei geprägt. Die neue internationale Konstellation, die sich aufgrund unterschiedlicher Machtverschiebungen herausgebildet hat, macht eine volle Realisierung des Mittelkorridors nicht nur möglich, sondern auch so notwendig wie nie zuvor. Zu dieser Konstellation gehören 1) der russische Überfall auf die Ukraine 2022 und die anschließenden Sanktionen gegen Russland, welche die nördliche Transportroute über russisches Territorium seitdem praktisch blockieren und zu einer Umleitung von Lieferketten unter Umgehung Russlands geführt haben. 2) sind die Spannungen zwischen dem Iran und dem Westen wieder aufgeflammt, nachdem Donald Trump während seiner ersten Amtszeit als US-Präsident 2018 einseitig aus dem Wiener Abkommen über das iranische Atomprogramm (JCPOA) ausgestiegen ist. Im Rahmen der anschließend verfolgten Politik des »maximalen Drucks« wurden die zuvor durch das JCPOA aufgehobenen US-Sanktionen gegen den Iran wieder eingeführt, was die südliche Route für den Gütertransport zwischen Asien und Europa über den Iran weitgehend kompromittiert hat. 3) konnte Aser-

baidschan seine regionale Stellung während des zweiten Karabach-Krieges 2020 und der anschließenden Offensive in Berg-Karabach 2023 massiv stärken. Im Gegenzug wurde der russische Einfluss im Südkaukasus geschwächt, was das von den Vereinigten Staaten vermittelte Friedensabkommen zwischen Armenien und Aserbaidschan vom August 2025 maßgeblich ermöglicht hat. Das Abkommen sieht die Einrichtung der »Trump Route for International Peace and Prosperity« (TRIPP) vor, die Westaserbaidschan über die südarmenische Provinz Sjunik mit der Autonomen Republik Nachitschewan und der Osttürkei verbinden soll.

Die wichtigste internationale Entwicklung, die eine volle Realisierung des Mittelkorridors heute maßgeblich begünstigt, hat jedoch in Zentralasien stattgefunden. Ende 2016 ist in Usbekistan Schawkat Mirsijew an die Macht gekommen, der die Isolationspolitik seines Vorgängers Islam Karimow aufgegeben hat und seitdem einen Kurs der außenpolitischen Öffnung verfolgt, woraufhin sich die Beziehungen mit den zentralasiatischen Nachbarn, allen voran Kasachstan, massiv verbessert haben. Mirsijew und sein kasachstanischer Amtskollege Kassym-Dschomart Tokajew haben im Dezember 2022 ihre Beziehungen formell auf das Niveau von Bündnispartnern gehoben. Seitdem stärken Taschkent und Astana durch gemeinsame wirtschaftliche Projekte die regionale Zusammenarbeit und somit auch ihre strategische Autonomie gegenüber Russland. In der Vergangenheit hat Russland seinen eigenen Einfluss in Zentralasien immer wieder dafür genutzt, die Länder der Region unter Druck zu setzen, z. B. indem gegen in Russland tätige Arbeitsmigranten aus Zentralasien vorgegangen wird, oder russischsprachige Teile der zentralasiatischen Medienlandschaft durch Falschinformationen gezielt manipuliert werden. Durch den Ausbau der strategischen Autonomie soll der außenpolitische Handlungsspielraum soweit vergrößert werden, dass zentralasiatische Interessen gegenüber russischen Erpressungsversuchen möglichst immun sind. Aus diesem Grund haben Kasachstan und Usbekistan, zusammen mit der Türkei und Aserbaidschan, in den letzten Jahren auch ihre wirtschaftliche Integration innerhalb der Organisation der Turkstaaten (OTS) vorangetrieben, die von ihren Mitgliedern wiederum als wichtiges Mittel zur Realisierung des Mittelkorridors genutzt wird. Es ist daher kein Zufall, dass die Arbeitsgruppe zum Mittelkorridor unter der Schirmherrschaft der OTS gegründet wurde.

In der Zwischenzeit haben Aserbaidschan und Kasachstan seit 2022 kontinuierlich in den Ausbau und die Modernisierung ihrer Logistikinfrastruktur, wie der BTK, sowie ihrer Hafenanlagen am Kaspischen Meer investiert, was notwendig war, um den Mittelkorridor tatsächlich als verlässliche Alternativroute für den inne-

reurasischen Überlandhandel zu etablieren. Unterdessen hat Usbekistan zusammen mit China und Kirgistan 2025 mit dem Bau einer neuen gemeinsamen Eisenbahnstrecke begonnen, durch die eine weitere Transitarterie für den Mittelkorridor erschlossen werden soll. Diese Entwicklungen zeigen, dass es Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan seit 2022 vermocht haben, im Kontext der neuen internationalen Konstellation die Initiative zu ergreifen und in regionalen Fragen gegenüber Russland konsequent ihre strategische Autonomie und ihre wirtschaftlichen Interessen durchzusetzen. Die zentrale Region im Herzen Eurasiens hat damit ein neues Maß an geoökonomischer Eigenständigkeit und Zentralität erreicht. Zwar lässt sich dies nicht allein auf den Mittelkorridor reduzieren, doch verbindet das Projekt chinesische, europäische und türkische Interessen und verschafft den Staaten der Region so den größtmöglichen außenpolitischen Handlungsspielraum gegenüber allen externen Akteuren.

### **Die materielle und geopolitische Architektur des Mittelkorridors**

In seiner gegenwärtigen Form umfasst der zentralasiatische Abschnitt des Mittelkorridors zwei Haupt-Eisenbahnverbindungen, die China in Ost-West-Richtung mit dem Kaspischen Meer verbinden: eine bereits betriebsfähige Strecke, die China über Kasachstan mit den Häfen Aktau und Kuryk verbindet, sowie die sich in Bau befindliche Strecke durch Kirgistan und Usbekistan, die an die Transkaspirische Eisenbahn und damit an den turkmenischen Hafen Turkmenbaschy angeschlossen werden soll. Die turkmenische Regierung hat mehrfach angekündigt, den Hafen Turkmenbaschy auszubauen. Dessen Umschlagkapazität bleibt jedoch noch immer deutlich hinter Aktau zurück, weshalb Turkmenistan noch nicht im gleichen Maße wie Kasachstan als maritimer Knotenpunkt des Mittelkorridors fungiert. Von den zentralasiatischen Häfen am Kaspischen Meer wird die Fracht per Fähre in den Hafen von Baku bzw. Alat transportiert und gelangt von dort via BTK weiter in Richtung Türkei und Europa.

Der westliche Abschnitt des Mittelkorridors umfasst die transanatolische Eisenbahnverbindung nach Istanbul sowie die maritime Route über das Schwarze Meer. Dazu gehören die georgischen Häfen Poti, Batumi und perspektivisch Anaklia, sowie die türkischen Häfen Trabzon und Samsun. In diesen Häfen werden Güter für den Weitertransport nach Konstanza (Rumänien) sowie Warna und Burgas (Bulgarien) umgeschlagen. Die ukrainischen Häfen Odessa und Tschornomorsk, die Knotenpunkte für den Gütertransport in den Norden Osteuropas darstellen, sind aufgrund des Krieges und den damit einhergehenden Sicherheitsrisiken aktuell nur von untergeordneter Bedeutung in den Plänen

für den Mittelkorridor. Allerdings könnte diesen Häfen noch eine zentrale Rolle für den Mittelkorridor zukommen, sobald der Krieg in der Ukraine beendet ist.

Im Südkaukasus verspricht die Normalisierung der Beziehungen zwischen Aserbaidschan und Armenien eine signifikante Ausweitung der regionalen Transportnetzwerke. Unter anderem sieht die TRIPP den Bau einer weiteren Eisenbahnstrecke vor, die Aserbaidschan über armenisches Territorium direkt mit der Türkei verknüpfen soll. In der Zwischenzeit haben sich alle am Mittelkorridor beteiligten Staaten der Region – Kasachstan, Usbekistan, Aserbaidschan, Georgien und die Türkei – auf eine grundsätzliche Harmonisierung aller Zollverfahren im Rahmen des Mittelkorridors geeinigt. Zusätzliche gemeinsame Maßnahmen umfassen die Digitalisierung von Transitdokumenten, die Koordinierung von Frachtgebühren und die Vereinfachung von Verfahren für die Grenzabfertigung, auch wenn eine vollständige operative Integration über diese Dimensionen hinweg noch aussteht.

Von der EU-Seite engagieren sich vor allem Rumänien und Bulgarien für den Ausbau des Mittelkorridors, da sie dessen wichtigste maritime Schnittstelle mit dem europäischen Binnenmarkt darstellen. Im Februar 2025 haben Rumänien, Georgien, Aserbaidschan und Turkmenistan Verhandlungen für ein Transitabkommen aufgenommen, das den Hafen Konstanza direkt mit Turkmenistan verbinden soll. Im April 2025 unterzeichneten Bulgarien, Georgien, Aserbaidschan und die Türkei eine Absichtserklärung über die Etablierung eines grünen Energiekorridors. Dazu haben Rumänien, Bulgarien, Kasachstan und Usbekistan seit 2024 untereinander mehrere ergänzende bilaterale Übereinkommen unterzeichnet: Im Juni 2024 haben Rumänien und Kasachstan eine Absichtserklärung für die Vertiefung der Logistikkоoperation über den Hafen Konstanza und für eine Verbesserung der multimodalen Anbindung an Zentralasien unterzeichnet, gefolgt von einem Frachtkooperationsabkommen zwischen der rumänischen CFR Marfa und der kasachstanischen KTZ Express für die Entwicklung von Transportdienstleistungen zwischen Konstanza, Budapest und Zentralasien. Im September 2024 haben sich Usbekistan und Bulgarien auf eine Erhöhung des Frachtransports über den Mittelkorridor geeinigt, indem die bilateralen Genehmigungsquoten für 2025 auf das Fünfzehnfache erhöht werden. Auch wurde sich auf einen genehmigungsfreien Straßentransit für Güter auf dem Weg nach Rumänien geeinigt.

Ergänzt werden diese Konnektivitätsprojekte durch den Bau unterseeischer Energie- und Internetkabel. So verlegen Kasachstan und Aserbaidschan derzeit ein transkaspisches Glasfaserkabel zwischen Aktau und Alat; eine ähnliche Verbindung zwischen Usbekistan und Aserbaidschan über Turkmenistan ist noch in Pla-

nung. Bereits 2023 haben Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan eine Zusammenarbeit bei der Synchronisierung ihrer Stromnetze und für den Export von erneuerbarer Energie beschlossen, wobei die konkreten Umsetzungsmechanismen noch entwickelt werden. Beide Vorhaben sollen an das von der EU geförderte Unterseekabel im Schwarzen Meer angebunden werden und so einen durchgängigen Digitalkorridor zwischen Schwarzen Meer und der Kaspiischen Region etablieren, ergänzend zu den physischen Transportkorridoren.

Neben dem Ausbau der Ost-West-Verbindungen entstehen in Zentralasien und im Südkaukasus auch eine Reihe von Nord-Süd-Korridoren. Dazu gehören der von Usbekistan unterstützte östliche und der von Kasachstan unterstützte westliche transafghanische Eisenbahnkorridor, die beide Zentralasien über Afghanistan mit Pakistan verbinden sollen. Im Südkaukasus entsteht ein Korridor, der Russland über Aserbaidschan mit dem Iran verbindet. 2018 wurde auch der multimodale Lapis-Lazuli-Korridor gestartet, der Afghanistan und die Türkei via Turkmenistan und Aserbaidschan miteinander verbindet. Durch diese zusätzlichen Korridore wird der Mittelkorridor in ein umfassenderes Netzwerk innereurasischer Konnektivitätsprojekte eingebettet. Die wachsende Zahl an Verbindungen führt nicht nur zu steigenden Frachtransporten, sondern etabliert Zentralasien zunehmend als Knotenpunkt für den transkontinentalen Überlandhandel und erhöht damit auch das internationale Gewicht der Region.

## Institutionelle und diplomatische Dynamiken des Mittelkorridors

Während der regionale und der weitere internationale Kontext die Entwicklung des Mittelkorridors in den letzten Jahren begünstigt haben, haben die regionalen Staaten – insbesondere Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan – enorme diplomatische Anstrengungen für das Projekt unternommen. Ein Großteil dieser Bemühungen erfolgte in bilateralen oder informellen minilateralen Formaten. Regionale Organisationen ergänzen diese diplomatischen Anstrengungen, indem sie als Foren für bilaterale Initiativen dienen, oder indem sie den Mittelkorridor direkt unterstützten.

Die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ) hat zwar keine Projekte unter dem Schlagwort »Mittelkorridor« gestartet, doch mehrere ihrer Initiativen fördern indirekt dessen Entwicklung. U. a. hat ein SOZ-Abkommen über den internationalen Straßentransport von 2014 und daraus hervorgehende Programme eine rechtliche und institutionelle Grundlage für die Erleichterung des Gütertransits zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen. Die wichtigste Rolle spielt die SOZ jedoch als Forum für bilaterale und minilate-

rale Initiativen, wie die Eisenbahnverbindung zwischen China, Kirgistan und Usbekistan.

Auch hat die OTS eine ganze Reihe an Initiativen gestartet, um den Mittelkorridor als Maßnahme der horizontalen Verbindung zwischen den Turkstaaten zu stärken. Dazu gehören

1. das Abkommen über internationalen kombinierten Güterverkehr von 2022 sowie ein Programm zur Transportkonnektivität im Zeitraum 2023–2027,
2. ein elektronisches Genehmigungssystem für den Straßengüterverkehr,
3. »Schwesterhafen«-Partnerschaften zwischen Baku, Aktau und Samsun,
4. die Modernisierung von Hafenanlagen und -terminals sowie
5. die Einführung eines »Turkic Investment Fund« 2022, der vorerst Mittel für die Finanzierung der »weichen« Konnektivität bereitstellt, langfristig jedoch auch den Bau von Logistikinfrastruktur entlang der Turkstaaten finanzieren soll. Parallel dazu haben sich die OTS-Mitglieder zur Digitalisierung von Zollverfahren, zur Koordinierung von Frachtgebühren und zur Entwicklung grüner und digitaler Transportkorridore verpflichtet – in Übereinstimmung mit der 2021 verabschiedeten Strategie »Turkic World Vision 2040«.

Die drei anderen regionalen Organisationen – die Organisation für Schwarzmeer-Wirtschaftskooperation (BSEC), GUAM und die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO) – sind aus unterschiedlichen Gründen nur eingeschränkt handlungsfähig. Die BSEC ist seit den frühen 2010er-Jahren, insbesondere jedoch seit der russischen Annexion der Krim, faktisch obsolet. GUAM hat seine Funktionsfähigkeit bereits vor langer Zeit durch divergierende Interessen der Mitgliedstaaten und die starke Überschneidung mit dem EU-Programm der Östlichen Partnerschaft verloren. Die ECO wiederum bleibt aufgrund der Spannungen um den Iran relativ unzuverlässig und dient meistens dafür, die Initiativen aus anderen Foren oder bilateralen Abkommen zu ergänzen, wenn der Iran einbezogen werden soll. Diese Dynamik wurde durch die jüngste Wiederverhängung von UN- und EU-Sanktionen gegen den Iran weiter verstärkt, wodurch die Rolle des Iran für die Ost-West-Konnektivität, wenn überhaupt, auf die bereits bestehenden Frachtströme entlang der südlichen Route beschränkt bleiben wird.

Neben den regionalen Organisationen spielen vor allem die minilaterale Initiativen zwischen den Mittelkorridor-Staaten eine wichtige Rolle. Im Juni 2023 haben sich Kasachstan, Aserbaidschan und Georgien auf die Gründung einer gemeinsamen Logistikfirma geeinigt, die Gebühren vereinheitlichen und die Frachtabwicklung beschleunigen soll. Die meisten diplomati-

tischen Bemühungen erfolgten über bilaterale Initiativen zwischen den drei Staaten sowie mit der Türkei und China. Dabei reicht das zwischenstaatliche Engagement oft über den Mittelkorridor hinaus, da dieser zwar ein wichtiger, aber nicht der einzige Treiber regionaler Konvergenz ist. Der Umstand, dass Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan ihre Beziehungen mittlerweile offiziell auf dem Niveau von verbündeten bzw. umfassenden strategischen Partnerschaften unterhalten, belegt, wie neben wirtschaftlichen und infrastrukturellen auch politische und militärische Interessen die regionale Agenda bestimmen. Daher sehen Baku, Astana und Taschkent den Mittelkorridor nicht mehr nur als Transitroute, sondern als strategisches Instrument zur Konsolidierung einer regionalen Ordnung unter ihrer gemeinsamen Führung. Dabei nutzen sie geschickt die Überschneidung der Interessen Chinas, der EU und der Türkei, um ihre strategische Autonomie und ihren außenpolitischen Handlungsspielraum zu vergrößern und nicht in neue Abhängigkeiten von diesen externen Akteuren zu geraten.

### **Abnehmende Hegemonie Russlands, wachsende regionale Autonomie: die Entstehung einer neuen Ordnung**

Durch den Anstieg der intraregionalen Kooperation zur Entwicklung des Mittelkorridors wird Russland in aktuellen Regionalprozessen zunehmend marginalisiert. Die neue internationale Konstellation und die tiefgreifenden Machtverschiebungen haben den Staaten der Region die Möglichkeit eröffnet, sich schrittweise von russlandzentrierten Integrationsbemühungen zu lösen, die auf den drei von Russland dominierten Organisationen basieren: der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS), der Organisation des Vertrags über kollektive Sicherheit (OVKS) und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU). Auch wenn keine alternative regionale Organisation diese russisch geführten Formate vollständig ersetzen wird, haben die Initiativen der OTS, der SOZ und der zahlreichen bilateralen und informellen minilateralen Vorhaben zu einem Rückgang der russischen Gestaltungsmacht im Südkaukasus und in Zentralasien geführt. Damit nimmt auch die ohnehin begrenzte Attraktivität russisch geführter Regionalorganisationen weiter ab. Die Türkei wird unterdessen ein zunehmend wichtiger Partner für die Rüstungskooperation. Sie beliefert heute alle Staaten im Südkaukasus und in Zentralasien – mit Ausnahme Armeniens – mit moderner Ausrüstung und militärischen Gütern wie Drohnen.

Trotz der aktiven Beteiligung externer Akteure wie der Türkei und China wird diese neue Phase der regionalen Ordnungsgestaltung nicht von außen gesteuert und bleibt regional zentriert und in der intraregionalen Kooperation verankert. Dies wird auch daran deutlich,

dass sich keiner der regionalen Staaten auf ein einziges multilaterales Format festlegt, auch wenn dies, wie mit der OTS, möglich wäre. Insbesondere (aber nicht nur) Kasachstan und Usbekistan zeigen kein Interesse daran, ein exklusives Bündnis der Turkstaaten auf Kosten ihrer Beziehungen mit Russland oder China zu etablieren. Ebenso wenig lassen sie sich ihr Engagement innerhalb der OTS durch ihre Verpflichtungen in anderen Formaten einschränken. Genau darin liegt schließlich die Logik, mit der die regionalen Staaten ihre strategische Autonomie vorantreiben: Beziehungen zu der einen Seite werden nicht von den Beziehungen zur anderen Seite, oder zu irgendeiner anderen Seite, abhängig gemacht. Dieselbe Logik gilt auch für die bilateralen Beziehungen mit regionalexternen Akteuren, die in dem Zusammenhang als multivektorale Außenpolitik bezeichnet wird.

Die entstehende regionale Ordnung lässt sich am treffendsten als »enthierarchisierte Netzwerkordnung« beschreiben. Sie zeichnet sich durch pragmatische horizontale Kooperation, flexible Koalitionen und themenspezifische Zusammenschlüsse aus, in denen Staaten wie Aserbaidschan, Kasachstan und Usbekistan zunehmend als eigenständige Vermittler auftreten. Diese Ordnung ist regional zentriert, aber extern angebunden und markiert damit einen strukturellen Wandel von einer post-sowjetischen Hierarchie hin zu einem eurasischen Pluralismus. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob sich diese neue regionale Ordnung dauerhaft etablieren kann. Allerdings ist bereits absehbar, dass die beteiligten Staaten fest entschlossen sind, sie durch den aktiven Aufbau geteilter Institutionen, die enge Abstimmung regionaler Initiativen und beharrliche außenpolitische Koordination – sichtbar anhand einer beispiellosen Reisediplomatie von Staatsoberhäuptern, Regierungschefs und Ministern – dauerhaft zu verankern. Egal, welche Form diese regionale Ordnung am Ende annehmen wird, sie wird absehbar nicht von Russland dominiert. Vielmehr werden die einflussreicheren Staaten der Region in den entscheidenden Momenten das letzte Wort haben.

### **Die Rolle der EU in der neuen regionalen Ordnung entlang des Mittelkorridors**

In der entstehenden regionalen Ordnung im Südkaukasus und in Zentralasien kommt auch der EU eine zentrale Rolle zu. Kern der regionalen Autonomie ist die Fähigkeit, wirtschaftliche und sicherheitspolitische Partnerschaften zu diversifizieren. Zur Unterstützung dieser regionalen Bestrebung nach Autonomie sollte sich die EU nicht nur in Nischenbereichen engagieren, die einen niedrigschwlligen Einstieg ermöglichen, sondern gezielt auch in strategisch relevanten Sektoren präsent sein. Die Zentralasien-Strategie von 2019, die im Oktober 2023 verabschiedete »Joint Roadmap for Deepening Ties between the EU and Central Asia« und das im

Sommer 2025 veröffentlichte EU-Strategiepapier zur Schwarzmeerregion greifen diese Erfordernis zumindest teilweise auf, wenn auch nur in begrenztem Maße.

Die EU verfügt allein nicht über die Mittel, um dem wachsenden chinesischen Einfluss – der sich bis auf den westlichen Balkan erstreckt – oder den zunehmend aggressiven Aktionen Russlands in der Region entgegenzuwirken. Dafür muss sie die Türkei als unverzichtbaren, wenn auch komplexen regionalen Partner anerkennen. Gleichzeitig sollte sie pragmatische Partnerschaften ausloten, die bestehende regionale Strukturen wie die OTS ergänzen, statt mit ihnen zu konkurrieren. Zwar sind die Regierungen in Zentralasien und im Südkaukasus vorsichtig gegenüber möglichen Abhängigkeiten und teilen nicht immer Ankaras außenpolitische Positionen, dennoch schätzen sie die Türkei als wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Partner, der im Gegensatz zu Russland keine regionale Oberherrschaft anstrebt. Gleichzeitig ist man sich in der Region im Klaren darüber, dass die EU in absehbarer Zeit nicht die sicherheitspolitische oder konnektive Rolle der Türkei wird ersetzen können, ohne ihre eigenen Kapazitäten zu überdehnen.

Während russisch dominierte Organisationen weiter an Relevanz verlieren, werden voraussichtlich zwei alternative Rahmenwerke bestehen bleiben: die SOZ und die OTS. Die EU wäre gut beraten, in ausgewählten Bereichen selektiv mit beiden Organisationen zu kooperieren. Dies setzt jedoch voraus, dass strittige Fragen wie der Status von Nordzypern durch Dialog und Kompromiss gelöst werden. Der laufende Friedensprozess zwischen Armenien und Aserbaidschan und der Normalisierungsprozess zwischen der Türkei und Armenien nehmen bereits einige der kontroversen Themen aus dem Weg. Neben der Türkei könnte die EU ihr Engagement in der Region künftig auch mit den Golfstaaten abstimmen, die ihre Investitionen in Zentralasien und im Südkaukasus in den letzten Jahren massiv erhöht und mit Zentralasien auch ein interregionales Forum etabliert haben.

Darüber hinaus muss die EU bei den Infrastrukturinvestitionen in der Region aufholen und zumindest versuchen ein halbwegs vergleichbares Niveau mit China zu erreichen. Sie kann zudem technische Unterstützung bei der Optimierung, Harmonisierung und Digitalisierung für den Zoll, das Grenzmanagement und verwandte Prozesse leisten. Durch die finanzielle Förderung des westlichen Mittelkorridor-Abschnitts, der den westlichen Balkan und in Zukunft prospektiv auch die Ukraine umfasst, könnte die Annäherung der EU an den Südkaukasus und Zentralasien beschleunigt und gleichzeitig die strategische Autonomie der regionalen Staaten gegenüber Russland und China gestärkt werden.

Die EU sollte auch schrittweise die formale Internationalisierung ihrer multilateralen Zusammenarbeit mit Zentralasien vorantreiben, etwa durch die Einrichtung

ständiger Arbeitsstrukturen unterhalb der Gipfelebene. Auch kann parallel zu dem laufenden Friedensprozess zwischen Armenien und Aserbaidschan ein entsprechendes Format mit dem Südkaukasus etabliert werden. Dies könnte europäischen Unternehmen zudem Möglichkeiten eröffnen, am Bau der TRIPP und der zugehörigen Infrastruktur mitzuwirken.

Schließlich sind Investitionen der EU in die neue, enthierarchisierte Netzwerkordnung Eurasiens, deren Rückgrat der Mittelkorridor ist, nicht nur eine Frage der Konnektivität. Sie sichern auch strategische Präsenz und die Mitgestaltung eines pluralistischen Eurasiens, das sich externer Vorherrschaft widersetzt und offen für Zusammenarbeit in alle Richtungen bleibt. Gleichzeitig hat der Mittelkorridor auch eine größere globale Bedeutung: Er

ermöglicht es Europa einerseits und dem Südkaukasus sowie Zentralasien andererseits, durch die Kooperation mit der jeweils anderen Region einen übermäßigen Einfluss der Vereinigten Staaten bzw. Chinas auszubalancieren. Gemeinsame Anstrengungen zur Entwicklung des Mittelkorridors erlauben es beiden Regionen auch, die sich verschärfenden Rivalitäten zwischen internationalen Großmächten besser abzufedern. Ob diese neue Ordnung Bestand haben wird, hängt gleichermaßen von der Fähigkeit der regionalen Akteure ab, ihre strategische Autonomie inmitten erneuter Großmachtkonkurrenz zu wahren, und von der Fähigkeit Europas, sich langfristig als pragmatischer und verlässlicher Partner einzubringen.

*Aus dem Englischen von Rostam Onsori*

#### Über den Autor

Dr. Murad Nasibov ist seit Mai 2025 PostDoc im EU-Horizon-Programm *REDEMONS* an der Technischen Universität Dresden, Lehrstuhl für Politische Systeme und Vergleichende Politikwissenschaft. Zuvor forschte er im DFG-geförderten Projekt *Eurasian Regionalism* sowie im EU-Horizon-Projekt *SHAPEDEM-EU* an der Justus-Liebig-Universität Gießen (2021–2024) zu Regionalismus und Demokratieförderung im postsowjetischen Eurasien. Er ist Ko-Sprecher der Sektion »International Organisations and International Law« des Gießen Graduate Centre. Zu seinen jüngsten Veröffentlichungen zählen *Contingent Authoritarian Regionalism: From Autocratic Regime Challenges to CSTO Collective Signaling? (Problems of Post-Communism, 2025)* und *The Agency of Secondary States in Post-Soviet Eurasian Regionalism (International Politics, 2025)*.

#### Lesetipps / Bibliographie

- Azhgaliyeva, Dina; Mogilevskii, Roman; Akbar, Riznaldi (Hrsg.). 2024. *Unlocking Transport Connectivity in the Caucasus and Central Asia*. November 2024. Tokio: ADB Institute. <https://www.adb.org/publications/unlocking-transport-connectivity-in-the-caucasus-and-central-asia>
- Azizi, Hamidreza; Isachenko, Daria. 2023. »Turkey-Iran rivalry in the changing geopolitics of the South Caucasus.« *SWP Comment* 2023/C49, 27.09.2023. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2023C49/>
- Bakumbayev, Birzhan. 2025. »Small state as order-maker: the case of Kazakhstan's Eurasian Union project.« *Post-Soviet Affairs* 41 (3): 219–241. <https://doi.org/10.1080/1060586X.2025.2486892>
- Bilban, Christoph; Labarre, Frederic; Niculescu, George (Hrsg.). 2024. *Does the EU Need a Strategy for the South Caucasus?* 27th Workshop of the PfP Consortium Study Group »Regional Stability in the South Caucasus«. 14/2024. Wien: National Defence Academy. [https://www.bmlv.gv.at/pdf\\_pool/publikationen/rssc\\_sgi\\_24\\_14\\_webversion.pdf](https://www.bmlv.gv.at/pdf_pool/publikationen/rssc_sgi_24_14_webversion.pdf)
- Buranelli, Filippo Costa. 2024. »Continuity and Change in the New Cycle of Central Asian Consultative Meetings.« *The Diplomat*. August 13, 2024. <https://thediplomat.com/2024/08/continuity-and-change-in-the-new-cycle-of-central-asian-consultative-meetings>
- Çetinkaya, Ahmet Faruk; Demirel, Neslihan. 2024. »Analyzing the impact of the organization of Turkic states on the foreign trade of member countries.« *Cogent Social Sciences* 10 (1): Article 2288370. <https://doi.org/10.1080/23311886.2023.2288370>
- Eldem, Tuba. 2022. »Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle corridor as a third vector of Eurasian connectivity – Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey.« *SWP Comment* 2022/C 64, 28.10.2022. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64>
- Nasibov, Murad. 2025. »The Limits of Central Asia's Multi-Vector Foreign Policy.« *The Hague Research Institute*. September 2025. <https://hagueresearch.org/the-limits-of-central-asias-multi-vector-foreign-policy/>
- Nasibov, Murad; Gawrich, Andrea. 2025. »The agency of secondary states in post-Soviet Eurasian regionalism.« *International Politics*. 18 June 2025. <https://link.springer.com/article/10.1057/s41311-025-00704-x>
- Rudenschioeld, Eric. 2025. »Rethinking Great Power Competition: The Rise of Central Asia as Middle Powers.« *The Diplomat*. September 25, 2025. <https://thediplomat.com/2025/09/rethinking-great-power-competition-the-rise-of-central-asia-as-middle-powers>

- Schmitz, Andrea; Smolnik, Franziska. 2024. »Reconfigurations in the post-Soviet South – Dynamics and Change in Eurasia.« *SWP Comment* 2024/C 58, 19.12.2024. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2024C58>
- Shiriyev, Zaur. 2025. »Why the EU Needs Turkey in the South Caucasus.« *Strategic Europe*, May 22, 2025. Brüssel: Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/europe/strategic-europe/2025/05/why-the-eu-needs-turkey-in-the-south-caucasus?lang=en&center=europe>
- Vakhabov, Javlon. 2025. »A New Central Asia Emerging: Opportunities and Challenges.« *Central Asia-Caucasus Institute*. Aug 04, 2025. <https://centralasiacaucasusinstitute.substack.com/p/a-new-central-asia-emerging-opportunities>

## ANALYSE

# Der Knotenpunkt des Mittelkorridors am Schwarzen Meer: Bulgarien als Europas neues Tor nach Zentralasien

Martin Yanev (Todor Kableshkov University of Transport/Bulgarian Chamber of Commerce and Industry, Sofia)

DOI: 10.31205/ZA.170.02

## Zusammenfassung

Seit dem russischen Überfall auf die Ukraine 2022 ist die Transkaspische Internationale Transportroute, auch Mittelkorridor genannt, die wichtigste landgestützte Alternative zur seitdem durch Sanktionen blockierten nördlichen Eurasischen Landbrücke. Dabei nimmt Bulgarien für den Mittelkorridor eine zentrale geoökonomische Position ein. Die Lage des Landes am Schwarzen Meer, seine EU- und NATO-Mitgliedschaft sowie seine Integration ins Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) machen es zum primären Logistiknoten zwischen Europa, dem Südkaukasus, Zentralasien und China. Aufgrund der Suche nach neuen Energie- und Rohstoffquellen für Europa avanciert der Mittelkorridor von einer Handels- und Transportroute zu einem strategischen Projekt mit gesamteuropäischer Dimension. Bulgarien reagiert darauf mit der Modernisierung seiner Infrastruktur, einer Erhöhung der Umschlagkapazitäten der Häfen Warna und Burgas sowie der Vereinfachung von Zollverfahren. Die jüngsten Besuche von Präsident Rumen Radew in Kasachstan und Usbekistan unterstreichen Sofias Ziel, den Mittelkorridor als transregionale Integrationsachse zwischen Schwarzem Meer und Kaspischem Raum zu stärken und Bulgarien dabei als Europas neues Tor nach Zentralasien zu etablieren.

## Einleitung: Die Bedeutung Bulgariens für das neue Gefüge eurasischer Konnektivität

Der russische Einmarsch in die Ukraine 2022 hat die Transportgeographie Eurasiens grundlegend verändert. Die nördliche Eurasische Landbrücke, die bis dahin der wichtigste Eisenbahnkorridor zwischen China und der EU war, ist seitdem durch Sanktionen und damit einhergehende Risiken und Komplikationen bei der Frachtversicherung stark eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund hat die Transkaspische Internationale Transportroute – weithin bekannt als Mittelkorridor – rasch an strategischer Bedeutung gewonnen, als einzige landgestützte Alternative, die China über Kasachstan, das Kaspische Meer, Aserbaidschan, Georgien, die Türkei und das Schwarze Meer mit Europa verbindet. Angesichts verschärfter geopolitischer Spannungen gilt er als eine der politisch tragfähigsten und wirtschaftlich effizientesten

ten Alternativen zur Nordroute. Die Transitzeiten von China nach Europa lassen sich auf fünfzehn bis achtzehn Tage verkürzen – erheblich kürzer als bei herkömmlichen Seerouten – und tragen damit zu den Bemühungen Europas bei, effizientere und nachhaltigere Lieferketten aufzubauen. Der Mittelkorridor gewinnt zudem an Bedeutung für die Sicherung kritischer Rohstoffe und Energielieferungen aus der Region Zentralasien, deren strategische Relevanz für Europa seit 2022 enorm gestiegen ist.

In dieser neuen geopolitischen Konstellation hat Bulgarien rasch eine zentrale Rolle mit wachsender Bedeutung übernommen. Als EU-Mitglied mit Schwarzmeerküste, das zugleich NATO-Mitglied ist und direkt an die Türkei grenzt, besitzt das Land eine einzigartige strategische Lage an der Ostflanke der Europäischen Union. Burgas und Warna, die wichtigsten Schwarzmeerhäfen

Bulgariens, sind das erste Tor zur EU für Güter, die aus den georgischen Häfen Poti und Batumi kommen. In Verbindung mit Bulgariens Integration in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) durch bestehende Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie das Donau-System ist das Land ein maritimer Logistikknotenpunkt zwischen Kaspischem Raum und europäischem Binnenmarkt. Die stabile Verankerung in euroatlantischen Strukturen und die, im Vergleich zu Rumänien, relative geographische Distanz zum Kriegsgeschehen in der Ukraine verstärken die Bedeutung seiner geographischen Lage als zunehmend unverzichtbares Warentor für den Mittelkorridor. In diesem Zusammenhang ist es für Bulgarien von höchster Bedeutung, seine infrastrukturellen Kapazitäten weiterzuentwickeln, um sein Transitpotenzial in dieser Situation voll ausschöpfen zu können. Nur so kann sich das Land als wichtigster europäischer Knotenpunkt des Mittelkorridors behaupten und sowohl die nationale Wettbewerbsfähigkeit als auch die breitere EU-Agenda zu Diversifizierung von verlässlichen Lieferketten stärken – insbesondere im Rahmen der jüngsten strategischen Annäherung an Zentralasien.

### **Bulgariens strategische Lage am Schwarzen Meer und in Eurasien: Logistik, Sicherheit und Geoökonomie**

Bulgarien liegt an einem Zusammenfluss mehrerer makroregionaler Handels- und Transportachsen, die seit 2022 massiv an Bedeutung gewonnen haben. Mit seiner Lage zwischen Balkan und Schwarzen Meer ist das Land sowohl maritimer Knotenpunkt als auch Landbrücke zum restlichen Südosteuropa. Durch die räumliche Nähe und direkte infrastrukturelle Anbindung an die Türkei fungiert das Land auch als entscheidendes Verbindungsglied zwischen der EU und dem weiteren eurasischen Festland, insbesondere dem Südkaukasus und Zentralasien. Der nordwestliche Zugang zur Donau verknüpft das Land zusätzlich mit den mitteleuropäischen Flussverkehrsnetzen und vergrößert seinen logistischen Fußabdruck damit weit über die Schwarze Meerregion hinaus.

Diese besondere geoökonomische Ausgangsposition spiegelt sich auch in mehreren strategischen Dokumenten der Europäischen Union wider. Sowohl die Schwarze Meersynergie von 2007 als auch die neue EU-Strategie für das Schwarze Meer von 2025 heben Bulgarien als zentralen Knotenpunkt für die Verbesserung regionaler Konnektivität, den Ausbau von Hafeninfrastruktur, die Förderung digitaler und grüner Verkehrslösungen sowie die Vertiefung der Energie- und maritimen Kooperation hervor. In diesen Kontext wird Bulgarien durchgängig als verlässlicher und strategisch günstig positionierter Partner dargestellt, der in der Lage ist, EU-Interessen in einer zunehmend geopolitisch volati-

len Region voranzutreiben. Angesichts der Militarisierung des Schwarzen Meeres durch Russland und deren destabilisierenden Auswirkungen auf den Seehandel gewinnt die sicherheitspolitische Ausrichtung Bulgariens zusätzlich an Bedeutung für die östliche Nachbarschaftspolitik der EU. Als NATO-Mitglied mit aktiver Beteiligung an Sicherheitsinitiativen im Schwarzen Meer trägt das Land zudem zur maritimen Lagefassung in einem zunehmend umkämpften Gewässer bei.

Die Häfen Burgas und Warna stellen die entscheidende maritime Verbindung zwischen den europäischen Märkten und dem Südkaukasus dar. Fracht aus den georgischen Schwarzmeershäfen kann in Bulgarien umgeschlagen und von dort über etablierte TEN-T-Korridore nach Mittel- und Westeuropa weitertransportiert werden. Die Route über das Schwarze Meer ist nicht nur kürzer und schneller als die Seetransporte über den Suezkanal oder um das Kap der Guten Hoffnung; sie unterliegt auch nicht den politischen und sanktionsbedingten Komplikationen wie die Nordroute durch Russland. Derzeit kann Fracht aus Zentralasien Bulgarien in zwölf bis fünfzehn Tagen erreichen – ein Grund für die wachsende Attraktivität des Landes bei Logistikunternehmen, die verlässliche und politisch unbedenkliche Transitoptionen suchen.

Neben den logistischen Vorteilen spielt Bulgarien auch im weiteren geoökonomischen und sicherheitspolitischen Kontext des Mittelkorridors eine wichtige Rolle. Als Eintrittspunkt für Energie- und Rohstofflieferungen in die Europäische Union trägt es zur langfristigen Strategie der EU bei, die Abhängigkeit von russischen Routen und Rohstoffen zu verringern. Über die Anbindung an den südlichen Gaskorridor und insbesondere den 2022 eröffneten Gas-Interkonnektor mit Griechenland kann Bulgarien zudem die Diversifizierung der Gasversorgung für weite Teile Europas unterstützen. Im Oktober 2025 hat die EU schließlich beschlossen, bis 2028 sämtliche Gasimporte aus Russland einzustellen. Dann wird Bulgarien als zentraler Knotenpunkt eine Schlüsselrolle dafür spielen, Gas aus dem südlichen Gaskorridor über die bestehende Transbalkan-Pipeline nach Rumänien, in die Ukraine und nach Moldau sowie über die geplante EASTRING-Pipeline und eine Erweiterung der BRUA-Pipeline in Rumänien in die Slowakei sowie nach Ungarn und Österreich weiterzuleiten.

Trotz dieser Vorteile sieht sich Bulgarien mit einer Reihe struktureller Herausforderungen konfrontiert, die es daran hindern, sein Potenzial als südosteuropäischer Knotenpunkt des Mittelkorridors voll auszuschöpfen. Die interne Konnektivität – insbesondere das Eisenbahnnetz – leidet unter Engpässen und unzureichenden Kapazitäten. Auch die Verbindungen zu benachbarten EU-Staaten sind weiterhin mangelhaft. Wichtige grenzüberschreitende Projekte wie der Korridor VIII,

der Bulgarien über Nordmazedonien und Albanien mit der Adria verbindet, machen nur langsame Fortschritte, obwohl jüngst ein Abkommen zur Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung Sofia–Skopje unterzeichnet wurde. Darüber hinaus bleibt das staatlich- institutionelle Gefüge Bulgariens fragmentiert; Akteure der Verkehrs-, Wirtschafts- und Außenpolitik agieren häufig ohne ausreichende strategische Abstimmung untereinander. Das Fehlen eines vollständig ausgearbeiteten nationalen Rahmens für die Integration in den Mittelkorridor schränkt weiterhin Sofias Fähigkeit ein, internationale Zuwendungsgeber eine kohärente geoökonomische Vision zu präsentieren und größere Investitionen anzuziehen.

### **Eine neue interregionale Partnerschaft: Bulgariens diplomatische Annäherung an Kasachstan und Usbekistan**

Vor dem Hintergrund des steigenden Konnektivitätspotenzials hat Bulgarien sein diplomatisches Engagement gegenüber Kasachstan und Usbekistan – den beiden zentralasiatischen Staaten, die am stärksten in die Entwicklung des Mittelkorridors involviert sind – zuletzt deutlich intensiviert. Der Besuch des bulgarischen Präsidenten Rumen Radew in Kasachstan im Juni 2025 markierte einen Meilenstein für die Vertiefung der bilateralen Zusammenarbeit in den Bereichen Transport und Logistik. Während des Besuches unterzeichneten Radew und Kasachstans Präsident Kassym-Dschomart Tokajew eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Entwicklung des Mittelkorridors und vereinbarten die Gründung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für Transport- und Logistikfragen unter der Schirmherrschaft der kasachstanisch-bulgarischen Zwischenregierungskommission. In diesem Zusammenhang wurde auch noch einmal die Rolle der Häfen von Burgas und Warna als strategische Knotenpunkte des Mittelkorridors formell bestätigt und das gemeinsame Ziel formuliert, Bulgarien als maritimes Tor für zentralasiatische Exporte in die EU zu etablieren. Kasachstans eigene Ambitionen sind beträchtlich: Das Land hat das Frachtvolumen auf dem Mittelkorridor von 1,5 Millionen Tonnen im Jahr 2022 auf bereits 4,5 Millionen Tonnen im Jahr 2024 gesteigert und erwartet bis 2028 ein Volumen von zehn Millionen Tonnen. In diesem Zusammenhang sind die bulgarischen Schwarzmeerhäfen schon jetzt unverzichtbar für Kasachstans Bestrebungen, die eigene Transportabhängigkeit von Russland zu verringern und Transitrouten über russisches Territorium wo möglich zu umgehen.

Ebenso bedeutsam ist der Ausbau der bilateralen Zusammenarbeit mit Usbekistan. Während Radews Besuch in Taschkent im Juni 2025 unterzeichneten er und Usbekistans Präsident Schawkat Mirsijojew sowohl eine strategische Erklärung als auch ein Kooperations-

programm für den Zeitraum 2026 bis 2027. Diese Dokumente stellen einen verstärkten politischen Dialog und den Ausbau der Verkehrskonnektivität ins Zentrum der bilateralen Beziehungen – neben der Kooperation in den Bereichen Digitalisierung, Zollharmonisierung sowie Energie, Pharmazie, Landwirtschaft und Tourismus. Schließlich betrachtet auch Usbekistan Bulgarien als verlässlichen Partner für die Logistik des Mittelkorridors in Südosteuropa und als Tor zum europäischen Binnenmarkt. Das bilaterale Momentum wurde weiter gestärkt durch den Besuch einer hochrangigen usbekischen Delegation in Sofia im Juli 2025, bei dem ein Migrations- und Mobilitätsabkommen vorbereitet und eine weitere Vertiefung der Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehr und Energie erörtert wurde. Für 2026 ist ein großes bilaterales Wirtschaftsforum in Sofia in Vorbereitung, das wirtschaftliche Partnerschaften in den Bereichen Logistik, Infrastruktur und Digitalisierung stärken soll. Insgesamt verdeutlichen diese diplomatischen Initiativen Sofias Bestrebung, die strategische Annäherung mit den zentralasiatischen Staaten voranzutreiben und als Vermittler der wachsenden interregionalen Zusammenarbeit zwischen der EU und Zentralasien zu fungieren.

### **Fazit**

Seit dem russischen Einmarsch in die Ukraine 2022 und der anschließenden Rekonfiguration eurasischer Transportnetzwerke hat die geoökonomische Relevanz Bulgariens erheblich zugenommen. Der strategische Wandel des Mittelkorridors von einer sekundären Transitroute zu einer eurasischen Hauptverkehrsachse eröffnet dem Land ein einzigartiges Möglichkeitsfenster. Das jüngste diplomatische Engagement gegenüber Kasachstan und Usbekistan zeigt Bulgariens wachsende Ambition, sich als transregionaler Vermittler zwischen der EU und dem Kaspischen Raum bzw. Zentralasien zu positionieren. Gleichzeitig behindern strukturelle Probleme – insbesondere bei der nationalen Eisenbahninfrastruktur, der grenzüberschreitenden Konnektivität und der interinstitutionellen Koordination – eine volle Entfaltung der Transport- und Transitpotenziale des Landes.

Die Ausarbeitung einer kohärenten nationalen Strategie für eine sektorenübergreifende Integration in den Mittelkorridor und eine bessere Koordination der Wirtschafts-, Verkehrs- und Außenpolitik würden Bulgariens gegenwärtige Rolle erheblich festigen. Mehr Tempo bei den Investitionen in Hafenanlagen und Schieneninfrastruktur, insbesondere entlang der Achse Burgas–Sofia–Donau, würde notwendige logistische Kapazitäten erweitern. Eine engere Zusammenarbeit mit kasachstanischen, usbekischen und aserbaidschanischen Logistikunternehmen könnte die internationale Wertschöpfung in bulgarischen Industriezonen fördern.

Auf europäischer Ebene könnte Bulgarien eine stärkere Abstimmung mit der Global-Gateway-Initiative der EU anstreben, um seine zentrale Stellung in Konnektivitätsprojekten mit hoher Priorität zu betonen. Schließlich könnte das aktive Bewerben Bulgariens als »Tor nach Zentralasien« dem Land helfen, Investitionen anzuziehen, sein diplomatisches Gewicht gegenüber den zentralasiatischen Partnern zu erhöhen und eine prominentere

Rolle in der strategischen Politikgestaltung innerhalb der EU einzunehmen. Dadurch könnte Bulgarien sein geographisches Potenzial in dauerhafte geoökonomische Relevanz umwandeln, zum zentralen europäischen Knotenpunkt des Mittelkorridors aufsteigen und die strategische Autonomie der EU nachhaltig stärken.

*Aus dem Englischen von Rostam Onsori*

*Teile des Beitrags wurden beim Workshop »Connectivity 2025 – Transformation through connectivity« im Rahmen des Burgas Connectivity Forum 2025, das vom Auslandsbüro Bulgarien der Konrad-Adenauer-Stiftung organisiert wurde, präsentiert und diskutiert.*

#### *Über den Autor*

Dipl. Ing. Martin Yanev hat einen Abschluss in Industriemanagement, Transportmanagement sowie Logistik der Sicherheit und Verteidigung der »Angel Kanchev« University of Ruse, der Todor Kableshkov University of Transport und dem Rakovski National Defence College in Sofia. Derzeit promoviert er in Wirtschaft und Management an der Todor Kableshkov University of Transport. Yanev ist Mitglied des Vorstands der Bulgarischen Industrie- und Handelskammer, stellvertretender Vorsitzender des Green Transport Cluster Bulgaria und Mitglied des Logistik- und Verkehrsrates des Internationalen Handelsrates in Washington, D.C.

#### *Lesetips / Bibliographie*

- Georgiev, Yasen. 2024. »Road Infrastructure in Bulgaria«. In *Enhancing Road Connectivity in Southeast Europe: Facts, Needs and Challenges*, herausgegeben von der Konrad-Adenauer-Stiftung, 71–109. Sofia: Konrad-Adenauer-Stiftung. <https://www.kas.de/de/web/bulgarien/publikationen/einzeltitel/-/content/enhancing-road-connectivity-in-southeast-europe>
- Ghincea, Marius; Alina Inayeh. 2024. »Security Cooperation in the Wider Black Sea Region: Bridging the Differences.« *Global Focus*. Herausgegeben von Oana Popescu-Zamfir. Bukarest: Global Focus. <https://www.global-focus.eu/wp-content/uploads/2024/01/Security-Cooperation-in-the-Wider-Black-Sea-Region.pdf>
- Ratchev, Valeri. 2024. »Bulgaria Adapted to the Black Sea Security Challenges.« In *Security Dynamics in the Black Sea Region: Geopolitical Shifts and Regional Orders*, herausgegeben von Kornely Kakachia, Stephan Malerius, Stefan Meister, 145–158. Cham: Springer. [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-62957-0\\_12](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-62957-0_12)

## Strategische Dimensionen der Zusammenarbeit zwischen Bulgarien und Zentralasien im Rahmen des Mittelkorridors

**Tabelle 1: Der Mittelkorridor als (Teil-)Lösung für die Herausforderungen der Europäischen Union seit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine 2022**

Herausforderung	Beschreibung	Lösungsansatz durch den Mittelkorridor und den Knotenpunkt Bulgarien
Hohe Energiepreise	Der Stopp bzw. schrittweise Ausstieg aus russischen Energieimporten seit 2022 hat die Energiepreise für Industrie und Privathaushalte in ganz Europa in die Höhe getrieben.	Die Diversifizierung der Energieversorgung durch besseren Zugang zu Kohlenwasserstoffen aus der Kaspischen Region – transportiert über den südlichen Gaskorridor und die Logistik des Mittelkorridors – trägt zur Preisstabilisierung bei, indem der Lieferantenpool erweitert und die Abhängigkeit von Russland reduziert wird.
Abhängigkeit von China bei kritischen Mineralien	Rohstoffe für die grüne Transformation (Lithium, Nickel, Seltene Erden etc.) stammen zu über 80–90 % aus China.	Durch eine verbesserte Anbindung an Kasachstan und andere rohstoffreiche zentralasiatische Staaten erschließt der Mittelkorridor alternative Lieferanten, schafft kürzere und sicherere Importwege für strategisch wichtige Rohstoffe und verringert so die strukturelle Abhängigkeit von China.
Deindustrialisierung	Hohe Energiekosten sowie ein durch Inflation und Konsumnachlass bedingter Rückgang der Inlandsnachfrage führen (neben überbordender Bürokratie und Regulierung) dazu, dass Industrieunternehmen ihre Produktion zunehmend ins außereuropäische Ausland verlagern.	Durch kürzere Transportzeiten und die Diversifizierung von Lieferketten in Richtung Zentralasien und Südkaukasus kann der Mittelkorridor europäischen Herstellern helfen, Logistikkosten zu senken, die Rohstoffversorgung zu stabilisieren und sich in neue eurasische Produktionsnetzwerke einzugliedern – und damit den Industriestandort Europa trotz hoher Energiepreise attraktiver zu machen.
Geopolitische Fragmentierung	Notwendigkeit neuer »freundlicher« Logistik- und Ressourcenpartner jenseits feindlicher Akteure wie Russland oder wirtschaftlicher Rivalen wie China	Der Mittelkorridor stärkt die Bindung Europas an politisch verlässliche und strategisch kompatible Staaten in Zentralasien und im Südkaukasus. Durch den Ausbau der Verkehrs-, Energie- und digitalen Konnektivität mit diesen Partnern wird die Anfälligkeit gegenüber russischen Druckmitteln reduziert, das Sicherheitsrisiko einer Überabhängigkeit von China gemindert und eine resilenter sowie autonomere geoökonomische Haltung Europas gefördert.

Tabelle erstellt von Martin Yanev und Richard Schmidt.

**Tabelle 2: Bulgariens strategische Prioritäten für die Integration in den Mittelkorridor**

Strategische Priorität	Politische Maßnahmen
Geoökonomische Positionierung	Aktive Beteiligung am Mittelkorridor sowie an multilateralen Investitionsformaten wie dem <i>Tashkent International Investment Forum</i> ; Einflussnahme auf EU-Politikgestaltung
Infrastrukturausbau	Modernisierung der Häfen und Ausbau der Anbindung an TEN-T-Korridore
Energie	Bau und Ausbau von LNG-Terminals sowie Pipeline-Infrastruktur im Schwarzmeerraum
Logistik und Konnektivität	Entwicklung industrieller Logistikparks; Digitalisierung logistischer Prozesse
Regionale Kooperation	Gemeinsame Projekte mit Georgien, Aserbaidschan, Kasachstan, Usbekistan und Rumänien

Tabelle erstellt von Martin Yanev.

**Tabelle 3: Strategische Auswirkungen bulgarisch-zentralasiatischer Konnektivitätsinitiativen**

Aspekt	Bedeutung und Wirkung
EU-Zentralasien-China-Konnektivität	Bulgarien positioniert sich als zentraler Knotenpunkt zwischen der EU und dem Mittelkorridor – unterstützt durch moderne Hafen- und Landinfrastruktur.
Diversifizierung von Lieferketten und -routen	Die bulgarisch-zentralasiatische Transportkooperation stärkt alternative Handelsrouten, die Russland umgehen, und mindert so die Anfälligkeit gegenüber russischen Druckmitteln.
Ökonomische Synergien	Abkommen mit Kasachstan und Usbekistan in den Bereichen Energie, Pharma, Agrarwirtschaft und Handel werden durch gezielte Logistikmaßnahmen und Infrastrukturprojekte flankiert.
Institutionelle Stärkung	Politischer Dialog, Zwischenregierungskommissionen und formalisierte Memoranden schaffen dauerhafte Mechanismen für vertiefte Kooperation.

Tabelle erstellt von Martin Yanev.

**Tabelle 4: Strategische Vorteile der bulgarischen Infrastruktur für den Handel über den Mittelkorridor**

Faktor	Strategischer Mehrwert
Häfen von Warna und Burgas	Nächstgelegene EU-Häfen zum Südkaukasus und zum Kaspischen Meer; Multimodale Logistikknoten für den Wareneintritt in den europäischen Binnenmarkt.
TEN-T-Netz	Anbindung an Mittel- und Westeuropa über transeuropäische Transportkorridore.
Donau- und Binnenschifffahrt	Direkter Zugang zum Rhein-Main-System und nach Westeuropa, insbesondere für Massengüter.
EU- und Schengen-Mitgliedschaft	Zollfreier Zugang zum EU-Binnenmarkt; Nutzung von Sonderwirtschaftszonen wie im Hafen Burgas.

Tabelle erstellt von Martin Yanev.

**Tabelle 5: Wichtige eurasische Ressourcen, die Europa über den Mittelkorridor-Knotenpunkt Bulgarien beziehen kann**

Ressource	(Potenzielle) Lieferländer	Verwendung
Uran	Kasachstan (größter Produzent), Usbekistan	Nuklearenergie, europäische Reaktoren
Kritische Mineralien / Seltene Erden (Lithium, Kupfer, Zink etc.)	China, Kasachstan, Usbekistan, potenziell Kirgistan und Tadschikistan	E-Mobilität, erneuerbare Energiesysteme, Elektronik, Batterien
Erdgas und LNG	Aserbaidschan, Kasachstan, Turkmenistan	Haushalte, Industrie
Lebensmittel und Düngemittel	Usbekistan, Kasachstan	Nahrungsmittel- und Düngemittelproduktion

Tabelle erstellt von Martin Yanev.

**CHRONIK**

## Hinweis auf die Online-Chronik

Der aktuelle Teil sowie die gesamte Chronik seit 2008 zu den zentralasiatischen Ländern befinden sich auf der Seite der Zentralasien-Analysen (<http://www.laender-analysen.de/zentralasien-analysen/>) unter dem Reiter »Chronik« oder direkt unter diesem Link <https://laender-analysen.de/zentralasien-analysen/chronik?c=region-zentralasien,kasachstan,kirgistan,tadschikistan,turkmenistan,usbekistan&i=1>. Sie wird regelmäßig um neue Einträge ergänzt und möglichst aktuell gehalten.

Leser:innen der Chronik und allen Interessierten empfehlen wir sowohl von den Filterfunktionen unserer Webseite als auch dem reichen Angebot der Chroniken zu Russland, Belarus, Polen und der Ukraine Gebrauch zu machen, um z. B. Ereignisse wie dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine besser verfolgen zu können. Aktuell ist die Suche innerhalb der Chronik leider nur mit buchstabengenauen Stichworten möglich. Daher bitten wir alle Nutzer:innen auf die Schreibweise zu achten und ggf. mehrere Stichworte bei der Suche zu prüfen.

Die Chronik wird zeitnah erstellt und basiert ausschließlich auf im Internet frei zugänglichen Quellen. Die Redaktion der Zentralasien-Analysen kann keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben übernehmen.

*Die Redaktion der Zentralasien-Analysen*

**Herausgeber:**

Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH  
 Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V.  
 Deutsches Polen-Institut  
 Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen  
 Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien  
 Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung

**Redaktion:**

Verantwortlicher Redakteur: Richard Schmidt  
 Lektorat: Rostam Onsori  
 Satz: Matthias Neumann

**Wissenschaftlicher Beirat:**

Dr. Luca Anceschi, University of Glasgow  
 Dr. Beate Eschment, Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS), Berlin  
 Prof. Dr. Martin Petrick, Justus-Liebig-Universität Gießen

Die Meinungen, die in den Zentralasien-Analysen geäußert werden, geben ausschließlich die Auffassung der Autoren wieder.

Abdruck und sonstige publizistische Nutzung sind nach Rücksprache mit der Redaktion gestattet.

Zentralasien-Analysen-Layout: Matthias Neumann, nach einem Konzept von Cengiz Kibaroglu, mit einer Grafik von Sebastian Klüsener

Alle Ausgaben der Zentralasien-Analysen sind mit Themen- und Autorenindex archiviert unter [www.laender-analysen.de](http://www.laender-analysen.de)

ISSN 1866-2110 © 2025 by Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH, Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V., Deutsches Polen-Institut, Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung

Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH • Mohrenstraße 60 • 10117 Berlin • Telefon: +49 (30) 2005949-20

e-mail: richard.schmidt@zois-berlin.de • Internet-Adresse: [www.laender-analysen.de/zentralasien](http://www.laender-analysen.de/zentralasien)



Zentrum für Ost- und Südosteuropa  
Centre for East European and International Studies



## Kostenlose E-Mail-Dienste: Länder-Analysen



Die Länder-Analysen bieten regelmäßig im kostenfreien Abonnement kompetente Einschätzungen aktueller politischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entwicklungen in Ostmitteleuropa, Osteuropa und Zentralasien. Alle Länder-Analysen verstehen sich als Teil eines gemeinsamen Projektes, das der wissenschaftlich fundierten, allgemeinverständlich formulierten Analyse der Entwicklungen im östlichen Europa, der Offenheit für verschiedene inhaltliche Positionen und der kostenlosen und nicht-kommerziellen Information einer breit verstandenen interessierten Öffentlichkeit verpflichtet ist. Autor/innen sind internationale Fachwissenschaftler/innen und Expert/innen. Die Redaktionen der Länder-Analysen bestehen aus Wissenschaftler/innen mit langjähriger Forschungserfahrung.

Die Länder-Analysen bieten regelmäßig Kurzanalysen zu aktuellen Themen, ergänzt um Grafiken und Tabellen sowie Dokumentationen. Zusätzlich gibt es eine Chronik aktueller Ereignisse.

### **Belarus-Analysen**

Die Belarus-Analysen erscheinen fünf bis sechs Mal pro Jahr.

Abonnement unter: <https://laender-analysen.de/abonnement/>

### **Belarus Analytical Digest**

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: sechs Mal pro Jahr

Abonnement unter: <https://css.ethz.ch/en/publications/belarus-analytical-digest/newsletter-service-belarus-analytical-digest.html>

### **Caucasus Analytical Digest**

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimonatlich

Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/cad.html>

### **Moldovan Analytical Digest**

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: vierteljährlich

Abonnement unter: <https://css.ethz.ch/en/publications/moldovan-analytical-digest/newsletter-service-moldovan-analytical-digest.html>

### **Polen-Analysen**

Die Polen-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause an jedem ersten und dritten Mittwoch im Monat.

Abonnement unter: <http://www.deutsches-poln-institut.de/newsletter/polien-analysen/>

### **Russland-Analysen**

Die Russland-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause ein bis zwei Mal pro Monat.

Abonnement unter: <https://laender-analysen.de/abonnement/>

### **Russian Analytical Digest**

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimal monatlich

Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/rad.html>

### **Ukrainian Analytical Digest**

In englischer Sprache. Erscheinungsweise: zweimonatlich

Abonnement unter: <http://www.css.ethz.ch/en/publications/uad.html>

### **Ukraine-Analysen**

Die Ukraine-Analysen erscheinen mit Ausnahme einer Sommerpause ein bis zwei Mal pro Monat.

Abonnement unter: <https://laender-analysen.de/abonnement/>

### **Zentralasien-Analysen**

Die Zentralasien-Analysen erscheinen sechs Mal pro Jahr.

Abonnement unter: <https://laender-analysen.de/abonnement/>