



Nr. 173 | 14.07.2026

Zentralasien-Analysen

Verkehrsreformen in Usbekistan
Kirgistans Wahl in den UN-Sicherheitsrat

ANALYSE

Usbekistans Verkehrsreformen: Nichtlineare Pfade der Modernisierung 2
Mariya Petrova (Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL), Leipzig)

KOMMENTAR

Kirgistan erhält historischen Sitz im UN-Sicherheitsrat: Prioritäten, transformatives Potenzial und eine zwiespältige inländische Menschenrechtsbilanz 8
Philippa Sackett (Platform for Peace and Humanity, Bratislava)

DOKUMENTATION

Abstimmungsergebnis der Wahl für die nichtständigen Mitglieder des UN-Sicherheitsrates vom 3. Juni 2026 10

CHRONIK

Hinweis auf die Online-Chronik 12

Usbekistans Verkehrsreformen: Nichtlineare Pfade der Modernisierung

Mariya Petrova (Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL), Leipzig)

DOI: 10.31205/ZA.173.01

Zusammenfassung

Die Bereitstellung eines leistungsfähigen Mobilitätsangebots, die effiziente Regulierung des Verkehrs sowie eine gerechte Verteilung des knappen Straßenraums zwischen allen Verkehrsteilnehmern gehören weltweit zu den zentralen Herausforderungen städtischer Entwicklung. In Usbekistan fallen diese besonders stark ins Gewicht: rapides Bevölkerungswachstum, rasche Urbanisierung, ein anhaltender Bauboom und die zunehmende Motorisierung überfordern vielerorts die infrastrukturellen Kapazitäten der Städte, deren öffentliche Verkehrssysteme über Jahrzehnte hinweg vernachlässigt wurden. Seit einigen Jahren sind jedoch verstärkte Bemühungen zu beobachten, diesen Herausforderungen zu begegnen und die Verkehrsinfrastruktur durch unterschiedliche Reformmaßnahmen zu modernisieren. Anhand der Fallbeispiele von Taschkent und Samarkand zeichnet der Beitrag die wichtigsten verkehrsinfrastrukturellen Entwicklungen der vergangenen Jahre nach und ordnet sie in den größeren Kontext der reformorientierten Modernisierungspolitik von Präsident Schawkat Mirsijojew seit 2016 ein.

Der öffentliche Nahverkehr in Taschkent und Samarkand nach 1991

Nach dem Zerfall der Sowjetunion durchlief der öffentliche Nahverkehr in den Städten Usbekistans ähnliche Entwicklungen wie in vielen anderen Nachfolgestaaten. Die allgemeine Wirtschaftskrise, der Wegfall finanzieller Unterstützung aus Moskau sowie unterbrochene Lieferketten führten zu erheblichen wirtschaftlichen Problemen der Verkehrsbetriebe. Die Folge waren ein zunehmender Verschleiß von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die schrittweise Stilllegung ganzer Verkehrssysteme wie Straßenbahnen und Oberleitungsbusse. vielerorts entstanden anstelle der ehemals staatlichen Verkehrsbetriebe kleine private Unternehmen, die häufig aus einzelnen Depots der früheren kommunalen Betriebe hervorgingen. Parallel dazu gewannen Sammeltaxis, die sogenannten Marschrutkas, erheblich an Bedeutung und entwickelten sich zeitweise zu einem unverzichtbaren Bestandteil der städtischen Mobilität. Je nach Stadt und Region entstanden dabei komplexe und oftmals wenig transparente politische und wirtschaftliche Verflechtungen zwischen informellen und institutionell regulierten Angeboten.

Als Hauptstadt der Republik Usbekistan nahm Taschkent innerhalb dieser Entwicklung eine Sonderstellung ein. Die Konzentration finanzieller Ressourcen sowie qualifizierter Fachkräfte ermöglichte es der Stadt, einen deutlich größeren Teil ihrer aus der Sowjetzeit übernommenen Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Diese umfasste ein weit verzweigtes Netz aus Bus-, Straßenbahn- und Oberleitungsbuslinien sowie eine Metro mit drei Linien. Im Laufe der Jahre wurde das Netz jedoch schrittweise verkleinert. Zunächst wurde 2010 der Oberleitungsbusbetrieb eingestellt, 2016 folgte die endgültige Stilllegung des Straßenbahnnetzes. Beide

Entscheidungen wurden mit hohen Betriebskosten, mangelnder Wirtschaftlichkeit sowie dem Bedarf an Straßenerweiterungen angesichts des stetig wachsenden Autoverkehrs begründet.

Das U-Bahn-Netz blieb hingegen und wurde kontinuierlich instand gehalten. Zwischen 2016 und 2021 war die Metro der staatlichen Eisenbahngesellschaft unterstellt; in den vergangenen Jahren wurde sie zudem durch neue oberirdische Strecken erweitert. Auch der Busverkehr verblieb in kommunaler Hand und wurde in unregelmäßigen Abständen durch neue Fahrzeuge aus dem Ausland sowie aus heimischer Produktion modernisiert. Dennoch konnte der Busbetrieb den steigenden Mobilitätsbedarf sowie den Wegfall von Straßenbahn und Oberleitungsbus nicht vollständig kompensieren und litt weiterhin unter einer chronischen strukturellen Unterfinanzierung.

In Samarkand bestand der öffentliche Nahverkehr in der späten Sowjetzeit aus einem Oberleitungsbusssystem mit fünf Linien sowie einem ausgedehnten Busnetz. Während der Busverkehr in den 1990er-Jahren schrittweise privatisiert wurde, erhielt das Oberleitungsbusssystem 1992 sogar noch eine zusätzliche Linie. Aufgrund fehlender Ersatzteile, ausbleibender Fahrzeuglieferungen und des zunehmenden Verfalls der Oberleitungsinfrastruktur verschwand das System jedoch nach und nach aus dem Stadtbild und wurde 2005 endgültig stillgelegt. Bereits seit Ende der 1990er-Jahre wurde der Großteil der Verkehrsleistungen in Samarkand durch eine stetig wachsende Flotte von Kleinbussen erbracht. Einen wesentlichen Anteil daran hatte der seit 1996 mögliche massenhafte Einsatz von Daewoo Damas. Die Fahrzeuge wurden im Rahmen des Joint Ventures UzDaewoo zwischen der usbekischen UzAvtosanoat und der südkoreanischen Daewoo Group lokal in Asaka

(Gebiet Andischan) hergestellt. Mit einer Kapazität von lediglich sieben Fahrgästen prägten diese Fahrzeuge über Jahre hinweg den öffentlichen Nahverkehr Samarkands und hatten den klassischen Linienbusverkehr in den 2000er-Jahren zeitweise nahezu vollständig ersetzt.

Im Jahr 2009 wurden die Daewoo-Damas-Kleinbusse jedoch aus dem Linienverkehr verdrängt und durch in Samarkand produzierte Kleinbusse des Herstellers SamAvto mit einer Kapazität von rund 40 Fahrgästen ersetzt. Der privatisierte öffentliche Nahverkehr wurde dabei auf etwa 15 bis 20 kleinere Verkehrsunternehmen aufgeteilt, die zusammen rund 60 Linien betrieben und damit die Grundmobilität der Bevölkerung sicherstellten. Parallel dazu entwickelte sich ein umfangreicher Taximarkt, der wohlhabenderen Einwohnern eine schnellere und komfortablere Alternative bot und zugleich für zahlreiche Fahrer aus der Stadt und dem Umland eine wichtige Einkommensquelle darstellte.

Die Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs seit 2016

Seit dem Amtsantritt von Präsident Schawkat Mirsijojew im Jahr 2016 und den unter seiner Regierung eingeleiteten Wirtschaftsreformen hat der usbekische Staat eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten und Investitionen im urbanen Raum auf den Weg gebracht. Zu den sichtbarsten Veränderungen gehört zunächst die Erneuerung der Fahrzeugflotten. Hinzu kommen flexiblere Tarife und ein einheitliches digitales Bezahlssystem. Außerdem führt der Staat schrittweise neue Vertragsmodelle ein. Bei diesen sogenannten *Gross Cost Contracts* werden Verkehrsunternehmen unabhängig von den Fahrgeldeinnahmen für die erbrachte Leistung vergütet. Gleichzeitig ist auf staatlicher Ebene das Bewusstsein dafür gewachsen, dass nachhaltige Verkehrsreformen langfristige Planungsinstrumente wie integrierte Verkehrsentwicklungspläne und Mobilitätsstrategien erfordern.

Besonders sichtbar zeigt sich der Wandel bei der Erneuerung der Busflotten. Seit 2022 hat die Erneuerung des Fahrzeugbestands durch staatlich koordinierte Großbeschaffungen chinesischer Batterie- und Erdgasbusse (Compressed Natural Gas, CNG) erheblich an Dynamik gewonnen. Den größten Anteil dieser Investitionen erhielt bislang Taschkent, wo 524 Elektrobusse sowie 702 CNG-Busse in Betrieb genommen wurden. Zunehmend profitieren jedoch auch andere Städte von diesen Programmen. Samarkand konnte sich beispielsweise im Rahmen des Programms »Green Cities« der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD), dem die Stadt 2022 beigetreten ist, die Finanzierung von 100 Elektrobussen sichern.

Ein weiterer wichtiger Reformschritt betrifft die Vereinheitlichung und Digitalisierung des Fahrgeldsystems.

Über viele Jahre hinweg galt im öffentlichen Nahverkehr ein einheitlicher Fahrpreis, der überwiegend bar entrichtet wurde. Während in Taschkent Fahrkarten noch von Schaffnern verkauft wurden, beruhte das System in vielen anderen Städten auf kaum kontrollierbaren Bargeldzahlungen, die einen wichtigen Bestandteil informeller wirtschaftlicher Strukturen im Verkehrssektor bildeten. Seit 2020 hat sich mit ATTO zunächst in Taschkent und anschließend zunehmend auch in anderen Städten ein einheitlicher Zahlungsdienstleister etabliert. Das Unternehmen fungiert als Schnittstelle zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Staat, gibt elektronische Fahrkarten aus, installiert Zahlungsterminals in Fahrzeugen und stellt Wartungsleistungen sowie statistische Daten zur Fahrgastnutzung bereit. Die faktische Monopolstellung des Unternehmens wird zwar von einzelnen Fachleuten kritisiert, bislang jedoch weder politisch noch regulatorisch infrage gestellt.

Trotz dieser sichtbaren Fortschritte bleiben die strukturellen Herausforderungen erheblich. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge und die Digitalisierung des Zahlungsverkehrs lassen sich vergleichsweise schnell umsetzen und zeigen bereits messbare Verbesserungen. Deutlich schwieriger gestalten sich dagegen Reformen, die tiefgreifende städtebauliche und infrastrukturelle Veränderungen erfordern. Viele Maßnahmen wirken bislang fragmentarisch; einer langfristigen und strategisch abgestimmten Verkehrsentwicklung stehen begrenzte planerische Kapazitäten sowie ein Mangel an qualifiziertem Fachpersonal entgegen.

Hinzu kommt ein erhebliches Ungleichgewicht bei der Verteilung finanzieller Ressourcen und technischer Expertise zwischen der Hauptstadt Taschkent und den übrigen Regionen des Landes. Die derzeitigen Infrastrukturprogramme bewegen sich zudem in einem Spannungsfeld zwischen der Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs einerseits und dem gleichzeitigen Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur – etwa durch neue Überführungen, Tunnel und Straßenerweiterungen – andererseits. Erschwert wird die Umsetzung durch institutionelle Defizite: Nach wie vor prägen geringe technische und planerische Kapazitäten, stark hierarchische und zentralisierte Entscheidungsstrukturen sowie unklare oder sich überschneidende Zuständigkeiten zwischen staatlichen und kommunalen Behörden den Planungsprozess. Diese Faktoren begrenzen bislang die Entwicklung einer kohärenten und langfristig ausgerichteten Verkehrspolitik.

Dennoch können die Einwohner Samarkands nach Jahren des Stillstands heute auf ein deutlich verbessertes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zurückgreifen. Für ihre täglichen Wege stehen ihnen inzwischen eine Straßenbahn, 100 Elektrobusse sowie eine wachsende Zahl neuer CNG-Busse zur Verfügung. Auch das Tarif-

system wurde umfassend modernisiert. Fahrgäste können ihre Tickets inzwischen bargeldlos mit einer speziellen Mobilitätskarte, über eine Smartphone-App oder mit einer gewöhnlichen Bankkarte bezahlen. Gleichzeitig schafft die Tarifgestaltung Anreize für die Nutzung digitaler Zahlungsmittel: Eine bargeldlose Fahrt kostet mit 2.000 Som (ca. 15 Euro-Cent) rund ein Drittel weniger als die Barzahlung (3.000 Som). Zudem gelten beim Umsteigen vergünstigte Anschlussstarife. Schüler, Studenten und Rentner können darüber hinaus ermäßigte Monats- und Jahreskarten erwerben.

Die Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr Samarkands sind zugleich Bestandteil eines umfassenderen städtischen Modernisierungsprojekts, das um das Jahr 2020 an Dynamik gewann. Nachdem der Tourismus zu einem strategischen Wirtschaftszweig erklärt worden war, rückte Samarkand als eines der wichtigsten Reiseziele entlang der historischen Seidenstraße verstärkt in den Fokus staatlicher Investitionen. In diesem Zusammenhang entstanden ein neues Flughafenterminal, neue Straßen und Verkehrsknotenpunkte sowie zahlreiche Infrastrukturprojekte, die touristische Sehenswürdigkeiten mit neu geschaffenen Wirtschafts- und Kongressstandorten verbinden sollen. Hierzu zählt insbesondere der Hotel- und Kongresskomplex am östlichen Stadtrand entlang des Ruderkanals, der anlässlich des Gipfeltreffens der Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ) im Jahr 2022 eröffnet wurde und seitdem regelmäßig internationale Veranstaltungen ausrichtet, wie die Jahrestagung der EBRD 2023. Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, dass auch die Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs zu einem zentralen Bestandteil der Stadtentwicklung geworden ist. Das zuvor veraltete Verkehrssystem und sein schlechtes öffentliches Image standen in deutlichem Widerspruch zu den Ambitionen Samarkands, sich als moderne Tourismus- und Kongressstadt international zu positionieren.

Die städtische Verkehrsverwaltung begleitet diese Entwicklungen mit einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit und veröffentlicht regelmäßig Videos, in denen moderne Fahrzeuge, zufriedene Fahrgäste und Fahrer sowie ein effizient funktionierender Nahverkehr präsentiert werden. Der Eindruck einer fortschreitenden Modernisierung ist dabei keineswegs falsch, vermittelt jedoch nur einen Teil des Gesamtbildes. Tatsächlich verlief die Reform nicht als geradliniger Prozess, sondern entwickelte sich im Spannungsfeld zwischen zentralisierten Entscheidungsstrukturen und den unterschiedlichen wirtschaftlichen und infrastrukturellen Herausforderungen. Die Umsetzung war daher weniger das Ergebnis einer von Beginn an kohärenten Verkehrsstrategie als vielmehr der Versuch, bereits getroffene Einzelentscheidungen nachträglich institutionell und organisa-

torisch zusammenzuführen. Drei Beispiele verdeutlichen diese nichtlineare Reformumsetzung im Fall von Samarkand: die kurzfristig beschlossene Einführung einer neuen Straßenbahn, die schrittweise Neuorganisation des öffentlichen Busverkehrs und die spätere Einbindung ausländischer Fachleute. Diese drei Entwicklungen werden im Folgenden näher untersucht.

Samarkand als Fallbeispiel nichtlinearer Verkehrsreformen in Usbekistan

Die Straßenbahn als Symbol des neuen Modernisierungskurses

Ein erster sichtbarer Versuch, die jahrzehntelange Vernachlässigung des öffentlichen Nahverkehrs in Samarkand zu überwinden, war der Bau eines neuen Straßbahnsystems zwischen 2016 und 2018. Vorausgegangen war ein Vorschlag des damaligen Präsidentschaftskandidaten und späteren Präsidenten Schawkat Mirsijojew während seiner Wahlkampfreise im Oktober 2016. Die zuständigen Behörden interpretierten die Ankündigung als politische Vorgabe und begannen unmittelbar mit der Umsetzung. Die nationale Eisenbahngesellschaft wurde mit dem Bau der Gleise beauftragt und stellte die erste Linie innerhalb von nur sechs Monaten fertig.

Die Entstehungsgeschichte der Straßenbahn verdeutlicht bereits ein wesentliches Merkmal der usbekischen Modernisierungspolitik seit 2016: Große Infrastrukturprojekte werden häufig durch politische Impulse von oben initiiert und anschließend mit erheblicher administrativer Geschwindigkeit umgesetzt. Gleichzeitig fehlen jedoch nicht selten die institutionellen und technischen Voraussetzungen für einen langfristig nachhaltigen Betrieb. Dies zeigte sich auch bei der Ausstattung des Systems. Kurz zuvor war im April 2016 das Straßbahnnetz in Taschkent stillgelegt worden. Samarkand übernahm daraufhin 20 in Tschechien produzierte Straßenbahnwagen, die erst 2012 für die Hauptstadt angeschafft worden waren. Für Samarkand bedeutete dieses unerwartete »Geschenk« zwar den Zugang zu moderner Verkehrstechnologie, zugleich musste die Stadt damit ein System übernehmen, auf dessen Betrieb sie organisatorisch und technisch nur unzureichend vorbereitet war.

Weniger als ein Jahrzehnt nach der Eröffnung befindet sich die Straßenbahn daher in einem problematischen Zustand. Von den ursprünglich 20 Wagen sind nur noch zwölf regelmäßig im Einsatz, während die Wartungsbedingungen weiterhin provisorisch bleiben. Das Straßbahndepot war ursprünglich lediglich ein Bus- und Lkw-Betriebshof (Avtokolonna); die Beschäftigten mussten zunächst zu Straßenbahnfahrern sowie Wartungstechnikern umgeschult werden. Ergänzend wechselte eine kleine Zahl erfahrener Mitarbeiter aus

Taschkent nach Samarkand. Erschwert wird die Situation dadurch, dass das kommunale Unternehmen ohne regelmäßige staatliche Subventionen nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Eigenverantwortung (*Khozraschot*) arbeitet und seine laufenden Kosten weitgehend aus Fahrgeldeinnahmen decken muss. Die Folge sind begrenzte Mittel für Wartung und Instandhaltung sowie schwierige Arbeitsbedingungen für das Personal.

Die Verlagerung der Fahrzeuge aus Taschkent verlängerte zwar deren Nutzungsdauer und ermöglichte Samarkand die Einführung eines vergleichsweise umweltfreundlichen Verkehrsmittels. Gleichzeitig verhindern jedoch die hastig errichtete Infrastruktur, die fehlende eigene Trasse bzw. die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit dem Individualverkehr und wiederkehrende technische Probleme, dass die Straßenbahn ihr eigentliches Potenzial entfalten kann. Da sich die Bahnen die Fahrbahn mit Autos teilen, geraten sie regelmäßig in Staus. Stromausfälle, längere Betriebspausen aufgrund von Bauarbeiten sowie die Konkurrenz durch neue Busangebote haben dazu geführt, dass die Attraktivität des Systems für viele Fahrgäste gesunken ist. Die ursprünglich geplanten Erweiterungen um zwei weitere Linien wurden bislang nicht offiziell aufgegeben, ihre Realisierung erscheint angesichts der gegenwärtigen Prioritäten jedoch ungewiss. Die Geschichte der Straßenbahn steht damit exemplarisch für die Ambivalenz der usbekischen Verkehrsmodernisierung: Sie zeigt sowohl den politischen Willen zur schnellen Erneuerung öffentlicher Infrastruktur als auch die Grenzen einer Reformpolitik, bei der institutionelle Kapazitäten häufig erst nach der Umsetzung geschaffen werden.

Neue Busse und die Grenzen technologischer Modernisierung

Seit Beginn der Reformen stand die Neuorganisation des öffentlichen Busverkehrs im Zentrum der Verkehrsentwicklung Samarkands. Ihre vollständige Umsetzung war jedoch erst mit der Bereitstellung neuer Fahrzeuge möglich. Im Rahmen des bereits oben genannten Programms »Green Cities« stellte die EBRD der Stadt ein Darlehen in Höhe von 49 Millionen US-Dollar für die Anschaffung von 100 Elektrobussen sowie den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Der Beschaffungsprozess und die Einrichtung eines entsprechenden Depots wurden erst Ende 2024 abgeschlossen.

Parallel dazu unterstützten Stadt und Staat private Verkehrsunternehmen durch Kredite beim Kauf neuer CNG-Busse. Dadurch entstand ein gemischtes System aus kommunalen und privaten Betreibern: Während für die Elektrobussflotte ein eigenes kommunales Unternehmen gegründet wurde, übernehmen private Unternehmen weiterhin einen erheblichen Teil des Busverkehrs.

Insgesamt verkehren heute etwa 250 neue Elektro- und CNG-Busse in Samarkand, während der tatsächliche Bedarf auf ungefähr 500 Fahrzeuge geschätzt wird. Die Anschaffung weiterer Elektrobusse aus China wird diskutiert. Die Entscheidung für Elektrobusse folgt dabei einer nachvollziehbaren politischen und wirtschaftlichen Logik. Sie ermöglichen eine schnelle Erweiterung der Transportkapazitäten, ohne dass – wie bei Straßenbahnen oder Oberleitungsbussen – umfangreiche Gleis- oder Leitungsinfrastrukturen errichtet werden müssen.

Zudem werden solche Projekte von internationalen Entwicklungsbanken häufig unterstützt, während China als weltweit führender Hersteller von Elektrobussen entsprechende Fahrzeuge in großen Mengen produziert und exportiert. Gleichzeitig kann diese technologische Modernisierung nicht ausschließlich als nachhaltige Lösung betrachtet werden. Zwar reduzieren Elektrobusse lokal Emissionen und Lärmbelastung erheblich, doch stammt der in Usbekistan erzeugte Strom weiterhin zu einem großen Teil aus fossilen Energieträgern. Auch die ökologischen und sozialen Kosten der Batterieproduktion sowie Fragen ihrer späteren Entsorgung werden weitgehend räumlich und zeitlich ausgelagert. Damit verdeutlicht die Entwicklung der Busflotte die Ambivalenz der aktuellen Verkehrsreformen: Einerseits führen die Investitionen zu unmittelbar sichtbaren Verbesserungen für die Bevölkerung und stärken die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Andererseits lösen technologische Modernisierungsschritte allein nicht die grundlegenden strukturellen Probleme urbaner Mobilität, insbesondere im Bereich langfristiger Verkehrsplanung, Infrastrukturprioritäten und institutioneller Kapazitäten.

Der integrierte Verkehrsplan: Strategische Planung ohne ausreichende Umsetzungskapazitäten

Ein wichtiger Versuch, diese strukturellen Herausforderungen langfristiger anzugehen, war die Entwicklung eines integrierten Verkehrsplans für Samarkand durch das russische Planungsunternehmen Simetra im Auftrag des usbekischen Verkehrsministeriums im Jahr 2021. Das Projekt war zugleich als Pilotvorhaben gedacht, dessen Erfahrungen später für andere Städte des Landes genutzt werden sollten. Der Plan stellte insofern einen qualitativen Wandel dar, als er eine der ersten umfassenden datenbasierten Analysen der städtischen Mobilität im heutigen Usbekistan ermöglichte. Grundlage bildeten Verkehrs- und Fahrgastzählungen sowie Mobilitätsbefragungen, die in diesem Umfang in Usbekistan bislang nicht durchgeführt worden waren. Mithilfe eines digitalen Verkehrsmodells sollten Verkehrsströme analysiert und verschiedene Entwicklungsszenarien simuliert werden.

Darüber hinaus enthielt das Dokument konkrete Vorschläge zur Reform des öffentlichen Nahverkehrs.

Dazu gehörten unter anderem die Neuordnung von Buslinien, der Ausbau separater Busspuren, Verbesserungen der Haltestelleninfrastruktur sowie eine mögliche Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Die Einbindung ausländischer Fachleute wurde dabei ausdrücklich mit dem Mangel an eigener Planungsexpertise begründet. Der Plan besaß allerdings keinen verbindlichen Charakter, sondern diente vielmehr als strategische Orientierung, die verschiedene Entwicklungsoptionen und bereits eingeleitete Maßnahmen zusammenführte. Auch hier zeigte sich ein bekanntes Muster: Die Initiative ging nicht von der Stadtverwaltung selbst aus, sondern vom zentralen Verkehrsministerium in Taschkent. In den Folgejahren konzentrierte sich die lokale Verwaltung vor allem auf jene Elemente, die vergleichsweise schnell umgesetzt werden konnten, etwa die bereits begonnene Neuorganisation des öffentlichen Busverkehrs.

Andere Maßnahmen mit größerem infrastrukturellem Aufwand wurden hingegen weniger konsequent verfolgt. So entschied sich die Stadtverwaltung beispielsweise für den Bau kostenintensiver Tunnelanlagen an zwei zentralen Kreuzungen, um Verkehrsstaus zu reduzieren, anstatt bestehende öffentliche Verkehrsinfrastruktur umfassend zu modernisieren. Kritik an dieser Prioritätensetzung – auch aus Kreisen der am Verkehrsplan beteiligten Fachleute – blieb ohne erkennbare Folgen. Ein zentrales Problem stellte schließlich die begrenzte Umsetzungskapazität der lokalen Verwaltung dar. Für die Pflege und Aktualisierung des digitalen Verkehrsmodells wären regelmäßige Datenerhebungen und technische Kompetenzen erforderlich gewesen, über die die Stadt nur eingeschränkt verfügte. Einige beteiligte Akteure bezweifelten daher, dass die Stadt einen derart umfassenden strategischen Plan wirksam umsetzen kann, solange den zuständigen Institutionen dafür das Personal und die finanziellen Mittel fehlen.

Trotz dieser Einschränkungen war der Plan ein wichtiger Bestandteil des Wandels der usbekischen Verkehrspolitik. Allein die Durchführung einer umfassenden Analyse sowie die damit verbundenen administrativen Prozesse markieren bereits eine Veränderung gegenüber früheren Jahrzehnten, in denen Verkehrspolitik weitgehend ohne langfristige strategische Planung betrieben wurde. Gleichzeitig zeigt der Fall Samarkand, dass neue Planungsinstrumente allein nicht ausreichen, solange institutionelle Kapazitäten und administrative Zuständigkeiten nicht mit den neuen politischen Ambitionen Schritt halten.

Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs im Wandel

Die sichtbarsten Veränderungen des öffentlichen Nahverkehrs in Usbekistan seit 2016 zeigen sich in neuen

Fahrzeugen, modernisierten Tarifsystemen und umfangreichen Infrastrukturinvestitionen. Weniger sichtbar, langfristig jedoch möglicherweise weit bedeutsamer, ist die grundlegende Veränderung der institutionellen und finanziellen Steuerung des Verkehrssektors. Während die Reformen nach außen häufig als Modernisierung der Infrastruktur erscheinen, betreffen sie zugleich die politische Ökonomie des öffentlichen Nahverkehrs und die Rolle des Staates bei dessen Organisation.

Über viele Jahre war der öffentliche Nahverkehr in den usbekischen Städten durch informelle Bargeldströme geprägt. Die Verkehrsbetriebe erhielten nur geringe oder überhaupt keine öffentliche Finanzierung und waren weitgehend darauf angewiesen, ihre laufenden Kosten unmittelbar über die Fahrgeldeinnahmen zu decken. Besonders deutlich wurde dieses System 2019 durch die Undercover-Recherche einer jungen Journalistin, die als Busbegleiterin im städtischen Busbetrieb Taschkents arbeitete. Ihr Bericht machte das sogenannte *Sistema plana* öffentlich – ein System täglicher Einnahmenvorgaben, die jeder Fahrer durch den Verkauf von Fahrkarten erreichen musste. Die Fahrer trugen damit faktisch einen erheblichen Teil des wirtschaftlichen Risikos des Verkehrsbetriebs. Dieses System hatte weitreichende Folgen. Um die vorgegebenen Einnahmen zu erreichen, arbeiteten viele Fahrer regelmäßig mehr als zwölf Stunden täglich und konkurrierten auf den Straßen um möglichst viele Fahrgäste. Überschüsse oberhalb des vorgeschriebenen Tagessolls durften sie behalten und damit ihre niedrigen Grundgehälter aufbessern. Gleichzeitig dienten diese zusätzlichen Einnahmen häufig dazu, Tage mit geringeren Erlösen auszugleichen oder kleinere Reparaturen und Betriebskosten zu finanzieren. Das Bargeldsystem schuf damit ein komplexes Geflecht formeller und informeller Einkommensstrukturen, in das zahlreiche Akteure innerhalb der Verkehrsbetriebe eingebunden waren. Obwohl die daraus resultierenden Korruptionsrisiken seit Langem bekannt waren, wurden diese nicht wirksam bekämpft. Dahinter stand die neoliberale Vorstellung, dass öffentlicher Nahverkehr möglichst kostendeckend oder sogar gewinnbringend arbeiten müsse und staatliche Zuschüsse möglichst gering zu halten seien.

Mit den Reformen seit 2016 änderte sich diese Grundannahme schrittweise. Parallel zur Modernisierung der Fahrzeugflotten und der Digitalisierung des Fahrgeldsystems gewann auch die Frage einer grundlegenden Neuorganisation der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs an Bedeutung. Einen wichtigen Impuls lieferten dabei internationale Erfahrungen sowie Empfehlungen ausländischer Berater, unter anderem des russischen Planungsunternehmens Simetra im Rahmen des integrierten Verkehrsplans für Samarkand. Im Mittelpunkt dieser Reformen stand die Einführung soge-

nannter Bruttoverträge, die bereits erwähnten *Gross Cost Contracts*. Anders als im bisherigen System tragen dabei nicht mehr die Verkehrsunternehmen das Erlösrisiko, stattdessen übernimmt der öffentliche Auftraggeber – Staat oder Kommune – die Verantwortung für die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf. Die Verkehrsunternehmen erhalten ihre Vergütung hierbei nicht mehr unmittelbar nach Fahrgastzahlen, sondern nach der Erbringung vertraglich definierter Verkehrsleistungen, gemessen an Kriterien wie gefahrenen Kilometern oder Pünktlichkeit. Damit verändert sich zugleich die Logik des gesamten Systems: Nicht mehr möglichst hohe Fahrgeldeinnahmen einzelner Betreiber stehen im Mittelpunkt, sondern die zuverlässige Bereitstellung öffentlicher Mobilität.

Diese Reform setzte allerdings eine grundlegende Digitalisierung des Zahlungsverkehrs voraus. Erst mit der Einführung des bereits erwähnten ATTO-Systems konnten Fahrgeldeinnahmen zentral erfasst, statistisch ausgewertet und unmittelbar den öffentlichen Aufgabenträgern zugeordnet werden. Gleichzeitig sollten neue Tarifmodelle – darunter vergünstigte elektronische Tickets, Umsteigetarife sowie Monats- und Jahreskarten – die Fahrgäste schrittweise von der Barzahlung auf digitale Zahlungsmittel umstellen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 in Taschkent und zum 1. Mai 2026 in Samarkand wurde die Barzahlung schließlich vollständig abgeschafft. Damit endete eine über Jahrzehnte prägende bargeldbasierte Organisationsform des öffentlichen Nahverkehrs. Die Reformen haben zweifellos zu einer höheren Transparenz bei Fahrgastzahlen und Ticketeinnahmen geführt und schaffen erstmals die Voraussetzungen für eine datenbasierte Planung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Gleichzeitig verändern sie jedoch auch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten.

Viele Busfahrer begrüßen zwar die neuen Fahrzeuge und die etwas höheren Grundgehälter, beklagen jedoch den Wegfall jener informellen Zusatzeinnahmen, mit denen sie bislang ihr Einkommen ergänzen konnten.

Hinzu kommt eine deutlich intensivere Kontrolle ihrer Arbeit. Moderne Fahrzeuge sind mit GPS-Systemen und Kameras ausgestattet; Verstöße gegen Fahrpläne oder andere betriebliche Vorgaben können nun kontinuierlich überwacht und sanktioniert werden. Entsprechende Beschwerden finden sich vor allem in sozialen Netzwerken und werden von offizieller Seite häufig als unvermeidliche Begleiterscheinungen eines umfassenden Reformprozesses dargestellt. Gerade an diesem Beispiel wird deutlich, dass die Verkehrsreformen nicht allein als technischer Modernisierungsprozess verstanden werden können. Sie verändern zugleich bestehende soziale Beziehungen, Einkommensstrukturen und Formen staatlicher Kontrolle. Während Fahrgäste von moderneren Fahrzeugen, digitalen Bezahlungssystemen und einem transparenteren Tarifsystem profitieren, entstehen für andere Akteure neue Anpassungszwänge. Die Reformen schaffen damit neue Handlungsspielräume für einige Akteure, während andere ihre bisherigen Einkommens- und Handlungsmöglichkeiten verlieren.

Fazit

Insgesamt verdeutlichen die Entwicklungen seit 2016, dass die Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs in Usbekistan weit über den Austausch alter Fahrzeuge hinausgeht. Sie umfasst den Versuch, einen lange Zeit informell organisierten Verkehrssektor schrittweise in ein stärker staatlich reguliertes, datenbasiertes und institutionell gesteuertes System zu überführen. Das Beispiel Samarkands zeigt zugleich, dass dieser Wandel keineswegs geradlinig verläuft. Straßenbahnprojekte, neue Busflotten, integrierte Verkehrspläne und digitale Steuerungsinstrumente entstanden oftmals nicht im Rahmen einer einheitlichen Strategie, sondern als aufeinanderfolgende Antworten auf unterschiedliche politische, wirtschaftliche und infrastrukturelle Herausforderungen. Gerade diese kontingente Reformentwicklung macht den nichtlinearen Wandel urbaner Infrastrukturen zu einem Ausdruck der Dynamik von staatlicher Modernisierungspolitik im heutigen Usbekistan.

Über die Autorin

Mariya Petrova ist Forscherin und Doktorandin im Fachbereich europäische Regionalgeographie am Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) in Leipzig, wo sie u. a. zu städtischen Infrastrukturen sowie Stadtplanung in der Sowjetunion und den postsowjetischen Staaten forscht. In ihrer Dissertation beschäftigt sie sich mit aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsreformen in Usbekistan.

KOMMENTAR

Kirgistan erhält historischen Sitz im UN-Sicherheitsrat: Prioritäten, transformatives Potenzial und eine zwiespältige inländische Menschenrechtsbilanz

Philippa Sackett (Platform for Peace and Humanity, Bratislava)

Am 3. Juni 2026 wurde Kirgistan als nichtständiges Mitglied in den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen gewählt.

Allen Berichten nach war es ein dramatischer Morgen in der UN-Generalversammlung in New York. Für die Vergabe der fünf vakanten Sitze des Sicherheitsrats für die Amtsperiode 2027–2028 waren mehrere Wahlgänge erforderlich. Besonders umkämpft war der Sitz der Asien-Pazifik-Gruppe, in der sich Kirgistan erst nach vier aufeinanderfolgenden Abstimmungen gegen die Philippinen durchsetzen und schließlich die erforderliche Zweidrittelmehrheit erreichen konnte. Österreich und Portugal erhielten die beiden Sitze der westeuropäischen Gruppe, Trinidad und Tobago wurde für die Gruppe der lateinamerikanischen und karibischen Staaten gewählt, während Simbabwe als einziger afrikanischer Kandidat ohne Gegenkandidatur bestätigt wurde.

Dem Sicherheitsrat kommt die Hauptverantwortung für die Wahrung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit zu und gilt daher als das wichtigste Entscheidungsgremium der Vereinten Nationen. Das Gremium besteht aus 15 Mitgliedern. Fünf Sitze entfallen dauerhaft auf die ständigen Mitglieder China, Frankreich, Russland, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten. Die übrigen zehn Sitze werden jeweils für zwei Jahre an nichtständige Mitglieder vergeben; jährlich wird die Hälfte dieser Mandate neu besetzt, um die Kontinuität der Arbeit des Sicherheitsrats zu gewährleisten. Im Jahr 2027 werden die neu gewählten Mitglieder gemeinsam mit Bahrain, Kolumbien, Lettland, Liberia und der Demokratischen Republik Kongo dem Rat angehören.

Die fünf ständigen Mitglieder verfügen aufgrund der UN-Charta von 1945 über ein Vetorecht, das es ihnen ermöglicht, Beschlüsse auch dann zu blockieren, wenn diese von einer breiten Mehrheit unterstützt werden. Nichtständige Mitglieder besitzen dieses Privileg zwar nicht, nehmen aber dennoch erheblichen Einfluss auf die Arbeit des Sicherheitsrats. Sie wirken an den Verhandlungen mit, stimmen über Resolutionen zu Sanktionen, Friedensmissionen und humanitären Krisen ab und beteiligen sich an Stellungnahmen zu internationalen Konflikten und den Beziehungen zwischen den Großmächten. Darüber hinaus übernimmt jedes Mitglied während seiner zweijährigen Amtszeit einmal für einen Monat den rotierenden Vorsitz des Sicherheitsrats.

Der Weg zur Mitgliedschaft im Sicherheitsrat

Mit dem Beginn seiner Amtszeit am 1. Januar 2027 wird Kirgistan erst der zweite unabhängige Staat Zentralasiens sein, der einen Sitz im Sicherheitsrat innehat (zuvor war lediglich Kasachstan für die Amtsperiode 2017–2018 in das Gremium gewählt worden). Kirgistan setzte sich bei der Wahl gegen die Philippinen durch. Diese galten lange insbesondere unter westlichen Staaten als enger und verlässlicher Partner. Kirgistans Wahlsieg war daher auch das Ergebnis einer über Jahre hinweg von Bischkek verfolgten diplomatischen Strategie. Der Erfolg verdeutlicht, dass auch ein kleiner Staat ohne nennenswertes militärisches, wirtschaftliches oder geopolitisches Gewicht durch eine langfristig angelegte Außenpolitik erheblichen politischen Einfluss gewinnen kann.

Einen entscheidenden Beitrag zu diesem Erfolg leistete die geschlossene Unterstützung der übrigen zentralasiatischen Staaten. Bereits im Dezember 2025 hatten alle fünf Präsidenten der Region die Kandidatur Kirgistans offiziell unterstützt und den Sitz im Sicherheitsrat ausdrücklich als gemeinsames regionales Anliegen präsentiert, nicht lediglich als nationales Projekt. Diese Unterstützung war Ergebnis der jüngsten positiven Entwicklung in den Beziehungen zwischen den zentralasiatischen Staaten; in den letzten Jahren hat sich die Region zu einer geschlossenen und strategischen Gemeinschaft entwickelt, die verstärkt auf Dialog, wirtschaftliche Zusammenarbeit und gemeinsame Entwicklung setzt. Einen wesentlichen Anteil daran hatte die Beilegung mehrerer langjähriger Grenzkonflikte. Präsident Sadyr Dscharapow führte den Erfolg Kirgistans im Sicherheitsrat ausdrücklich auf jene Vermittlungserfahrungen zurück, die das Land im Zuge dieser regionalen Konfliktlösungen sammeln konnte.

Darüber hinaus lässt sich die breite Unterstützung innerhalb der UN-Generalversammlung auch als Ausdruck von Kirgistans »multivektoraler« Außenpolitik interpretieren. Diese zielt darauf ab, ausgewogene Beziehungen zu sämtlichen wichtigen internationalen Akteuren – darunter Russland, China, Europa und die Vereinigten Staaten – aufrechtzuerhalten, ohne sich dauerhaft an einen einzelnen Partner zu binden. Kritischere Beobachter verweisen allerdings darauf, dass das wachsende Interesse der Großmächte an Zentralasien ebenso durch die bedeutenden Energie- und Rohstoffvorkommen der

Region sowie ihre strategische Lage an wichtigen Handelsrouten und sicherheitspolitischen Konfliktlinien erklärt werden könne.

Neben den Großmächten gelang es Bischkek vor allem, die Unterstützung zahlreicher kleinerer Staaten zu gewinnen. Die kirgisische Regierung präsentierte ihre multivektorale Außenpolitik gezielt als Ausdruck außenpolitischer Neutralität und betonte, sie sei weder »in konfrontative geopolitische Bündnisse eingebunden« noch »an Blockverpflichtungen gebunden«. Gleichzeitig setzte Kirgistan auf einen aktiven Ausbau internationaler Koalitionen. So wurde die Unterstützung der Türkei durch eine gezielte Intensivierung der bilateralen Beziehungen abgesichert, während die Rückendeckung zahlreicher muslimischer Staaten auf das langjährige Engagement Kirgistans innerhalb der Organisation für Islamische Zusammenarbeit zurückgeführt werden kann. Im Rahmen der Kandidatur organisierte Bischkek zudem eigens eine Informationsveranstaltung für die afrikanische Staatengruppe bei den Vereinten Nationen.

Von zentraler Bedeutung für diese Koalitionsbildung war schließlich die Frage der Repräsentation kleinerer Staaten. Kirgistan präsentierte sich bewusst als Stimme »unterrepräsentierter Staaten, kleiner Staaten, Binnenstaaten und jener Länder, die seit Langem auf einen Sitz im Sicherheitsrat warten«. Präsident Dschaparow bezeichnete eine ausgewogenere Vertretung im Sicherheitsrat und eine stärkere Einbindung kleinerer Staaten nicht als politische Option, sondern als »objektive Notwendigkeit«. Gerade unter den zahlreichen weniger einflussreichen Mitgliedstaaten der UN-Generalversammlung fand diese Argumentation breite Resonanz.

Der Weg nach vorn: Kirgistans Prioritäten im Sicherheitsrat

Mit der erfolgreichen Wahl in den Sicherheitsrat beginnt für Bischkek nun die eigentliche Herausforderung. Für seine zweijährige Amtszeit hat Kirgistan angekündigt, einen Beitrag zur Stärkung von Frieden und internationaler Sicherheit leisten zu wollen. Im Mittelpunkt sollen dabei die Förderung präventiver Diplomatie, der Ausbau internationaler Vermittlungsmechanismen sowie die friedliche Beilegung zwischenstaatlicher Konflikte stehen. Präsident Sadyr Dschaparow hat darüber hinaus die Nichtverbreitung von Kernwaffen, nukleare Abrüstung und den Verzicht auf Massenvernichtungswaffen als zentrale außenpolitische Anliegen hervorgehoben. Dabei verwies er darauf, dass Kirgistan zu den Initiatoren der *Central Asian Nuclear-Weapons-Free-Zone* gehöre.

Besondere Bedeutung misst die kirgisische Regierung zudem dem Zusammenhang zwischen Klimawandel und internationaler Sicherheit bei. Während seiner Mitgliedschaft im Sicherheitsrat will das Land verstärkt auf die sicherheitspolitischen Folgen des Klimawandels

aufmerksam machen und insbesondere die zunehmenden Auswirkungen von Wasserknappheit, Umweltveränderungen und klimatischen Risiken auf globale Stabilität und nachhaltige Entwicklung thematisieren. Ziel ist es, diese Fragen stärker in der internationalen sicherheitspolitischen Agenda zu verankern.

Zwar hat Bischkek angekündigt, sich als Fürsprecher »pragmatischer, entpolitisierter und nachhaltiger Lösungen« zu engagieren, die Umsetzung dieser ambitionierten Ziele dürfte jedoch erheblich schwieriger sein als ihre Formulierung. Die diesjährige Wahl für den UN-Sicherheitsrat fiel in eine Phase tiefgreifender geopolitischer Verwerfungen, geprägt von einer wachsenden Handlungsunfähigkeit der UN-Generalversammlung mit ihren 193 Mitgliedern. Die Rivalität zwischen den fünf ständigen Mitgliedern des Sicherheitsrats hat sich in der jüngsten Zeit deutlich verschärft, wobei vor allem hinsichtlich des Umgangs mit den Konflikten in Iran, Gaza und der Ukraine erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestehen. Zugleich wird der Sicherheitsrat selbst seit Jahren mit zunehmenden Aufrufen zur Reform konfrontiert. Kritiker bemängeln, dass seine Zusammensetzung die heutigen geopolitischen Machtverhältnisse nicht mehr angemessen widerspiegeln. Auch UN-Generalsekretär António Guterres hat wiederholt darauf hingewiesen, dass der Sicherheitsrat und die mit ihm verbundenen Institutionen »in der Welt des Jahres 1945 feststecken – nicht in der Welt von heute«.

Die inländische Menschenrechtsbilanz

Während sich Kirgistan international erfolgreich für einen Sitz im wichtigsten Entscheidungsgremium der Vereinten Nationen beworben hat, bestehen zugleich erhebliche Bedenken hinsichtlich der demokratischen Entwicklung des Landes. Lange Zeit galt Kirgistan als offenste Gesellschaft Zentralasiens. Kritiker verweisen jedoch inzwischen auf einen Rückgang bürgerlicher Freiheiten, insbesondere auf zunehmende Einschränkungen unabhängiger Medien, wachsenden Druck auf zivilgesellschaftliche Organisationen sowie eine stärkere Konzentration politischer Entscheidungsgewalt. Im Jahr 2021 wurde in Kirgistan eine neue Verfassung verabschiedet, welche die Kompetenzen des Präsidenten erheblich ausweitete und die bestehende Gewaltenteilung schwächte. Jüngst hat das kirgisische Parlament ein Gesetz über sogenannte »ausländische Agenten« verabschiedet, was Befürchtungen vor einem harten Durchgreifen gegen Nichtregierungsorganisationen mit internationalen Verbindungen geweckt hat.

Fazit

Die Mitgliedschaft im Sicherheitsrat bietet Kirgistan zweifellos transformatives Potenzial. Sie eröffnet dem Land die Möglichkeit, von einem eher passiven Beob-

achter zu einem aktiven Einflussnehmer auf die globale Agenda zu werden. Der Erfolg bei der Wahl in den Sicherheitsrat stellt ein wichtiges Vertrauensvotum für den zentralasiatischen Staat dar. In einer Welt, die zunehmend von der Rivalität zwischen Großmächten und einem wachsenden Druck auf die regelbasierte Ordnung geprägt ist, wird die zweijährige Amtszeit im Sicherheitsrat wahrscheinlich jedoch auch zu einer

anspruchsvollen Herausforderung für die diplomatischen Fähigkeiten und die Reife des kirgisischen Staates. Zugleich dürften die demokratischen Rückschritte und der Stand der Menschenrechte im Land noch stärker in den Fokus rücken.

Aus dem Englischen von Richard Schmidt

Der englischsprachige Originalkommentar ist am 22.06.2026 auf der Website der Platform for Peace and Humanity erschienen und wurde hier als deutschsprachige Übersetzung mit freundlicher Genehmigung der Platform for Peace and Humanity übernommen.

Original: <https://peacehumanity.org/2026/06/22/kyrgyzstan-wins-historic-seat-on-the-un-security-council-priorities-transformative-potential-and-contrasting-domestic-human-rights-record/>

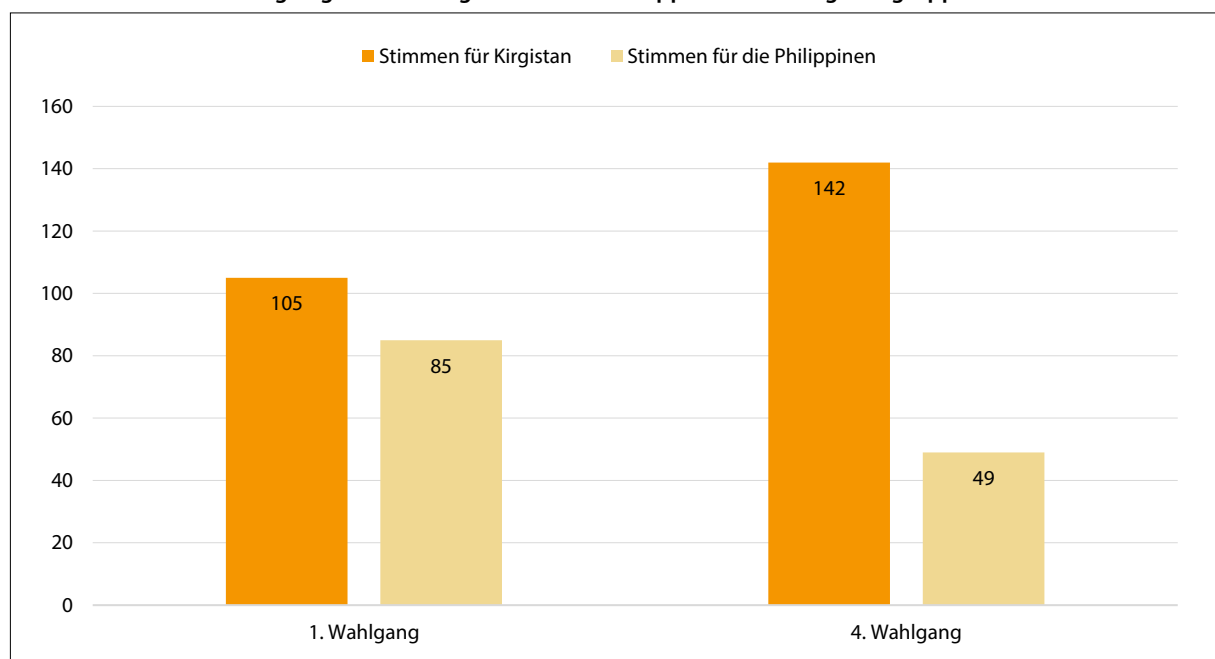
Über die Autorin

Philippa Sackett ist Forscherin und Projektkoordinatorin im Zentralasien-Programm der Platform for Peace and Humanity, einem gemeinnützigen Bürgerverein zur Förderung eines nachhaltigen internationalen Friedens.

DOKUMENTATION

Abstimmungsergebnis der Wahl für die nichtständigen Mitglieder des UN-Sicherheitsrates vom 3. Juni 2026

Grafik 1: Abstimmungsergebnis für Kirgistan und die Philippinen in der Regionalgruppe Asien-Pazifik

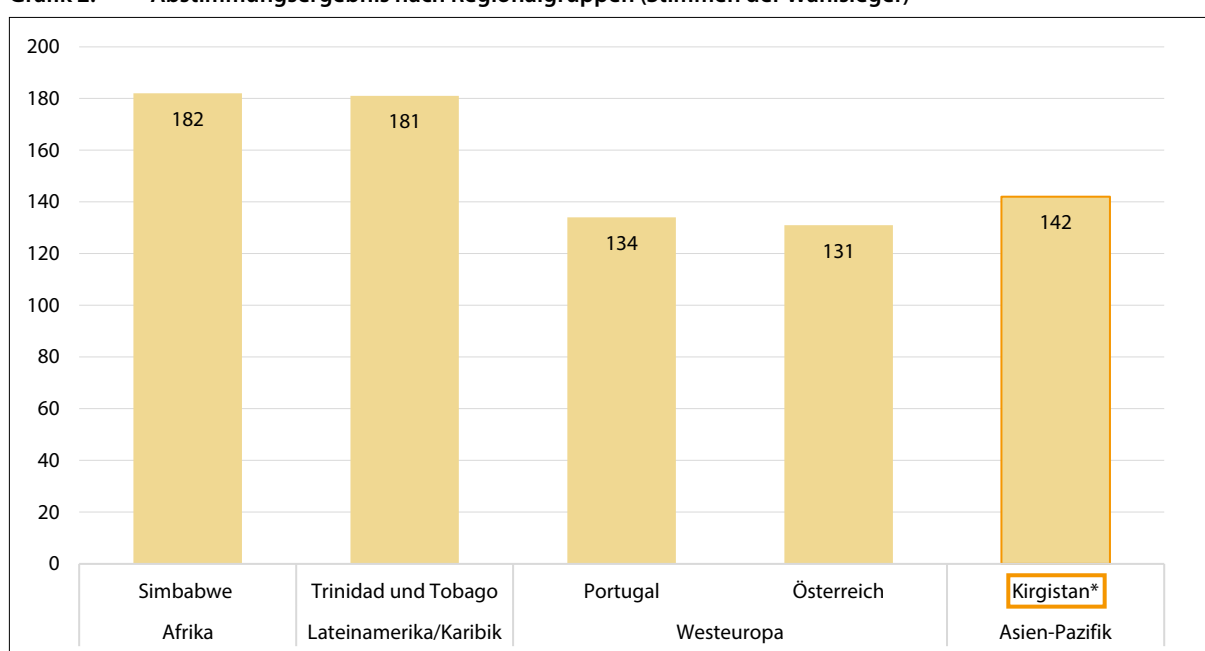


Quelle: Vibhu Mishra, »Kyrgyzstan wins seat on UN Security Council for first time ever«, United Nations, 3 June 2026. <https://news.un.org/en/story/2026/06/1167636>

Tabelle 1: Abstimmungsergebnis für Kirgistan und die Philippinen in der Regionalgruppe Asien-Pazifik

Wahlgang	Stimmen für Kirgistan	Stimmen für die Philippinen
1. Wahlgang	105	85
2. Wahlgang	(nicht veröffentlicht)	(nicht veröffentlicht)
3. Wahlgang	(nicht veröffentlicht)	(nicht veröffentlicht)
4. Wahlgang	142	49

Quelle: Vibhu Mishra, »Kyrgyzstan wins seat on UN Security Council for first time ever«, United Nations, 3 June 2026. <https://news.un.org/en/story/2026/06/1167636>

Grafik 2: Abstimmungsergebnis nach Regionalgruppen (Stimmen der Wahlsieger)

* 4. Wahlgang

Quelle: Vibhu Mishra, »Kyrgyzstan wins seat on UN Security Council for first time ever«, United Nations, 3 June 2026. <https://news.un.org/en/story/2026/06/1167636>

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 den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine besser verfolgen zu können. Aktuell ist die Suche innerhalb der Chronik leider nur mit buchstabengenaue 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 Onori
Satz: Matthias Neumann

Wissenschaftlicher Beirat:

Dr. Luca Anceschi, University of Glasgow
Dr. Beate Eschment, Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOIS), Berlin
Dr. Aksana Ismailbekova (Leibniz-Zentrum Moderner Orient (ZMO), 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

ISSN 1866-2110 © 2026 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



LÄNDER-ANALYSEN



Kostenlose E-Mail-Dienste: Länder-Analysen



Die Länder-Analysen bieten regelmäßig im kostenlosen 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-polen-institut.de/newsletter/polen-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/>