

## Lost in Transit

### Ressourcenförderung und Mobilität in der ostiranischen Provinz Khorāssān

SHAHNAZ R. NADJMABADI\*

#### Abstract

Since the end of the 1990s efforts have been made by Iranian state agencies to generate sustainable development in eastern Iran, particularly along the Iran-Afghanistan border in the Province of Khorāssān. Road building and resource development are part of the spatial planning and infrastructure-related efforts. The paper is based on anthropological research in sub-districts of Khorāssān and traces the interactions and networks of those involved in infrastructural development and transit traffic between the Persian Gulf and Iran's northern and eastern neighbours. The research focuses particularly on the conditions and circumstances that provide opportunities for spatial and social mobility. Finally, to help to understand the role of mobility in the future development of eastern Iran, the web of interrelations negotiated between actors and infrastructural institutions and state agencies is also considered.

#### Keywords

Infrastructure, resource management, transit traffic, mobility, development, Iran

#### Einleitung

Infrastrukturelle Einrichtungen bilden die Grundlage fast aller Entwicklungsmaßnahmen. Ihr Ausbau und ihre Erweiterung zielen auf die Verbesserung von Mobilitätsstrukturen, schaffen die Voraussetzung für Mobilität und fördern diese nachhaltig. Wie in der Einleitung zu diesem Sammelband ausgeführt, besteht eine sehr enge Verbindung zwischen Mobilität, Entwicklung und Prozessen des Wandels. In welcher Weise regionale Entwicklung und der Aufbau infrastruktureller Institutionen durch Mobilität beeinflusst bzw.

---

\* SHAHNAZ R. NADJMABADI, Asien-Orient-Institut, Abteilung Ethnologie, Eberhard-Karls-Universität Tübingen; shahnaz.nadjmabadi@aoi.uni-tuebingen.de

werden, soll im Folgenden am Beispiel einer Fallstudie in der östlichen Provinz Irans, in Khorāssān, aufgezeigt werden.

Seit Ende der 1990er Jahre ist in der Provinz Khorāssān im Grenzgebiet zu Afghanistan eine bemerkenswerte Entwicklungsdynamik zu beobachten. Unter der Bezeichnung *mahwar-e šarq* (Die östliche Achse) wurden zahlreiche staatliche Entwicklungsprojekte initiiert und private Investitionen gefördert, die heute, nach etwa 10–12 Jahren Laufzeit, Früchte tragen.<sup>1</sup> Die Motivation Irans, die Entwicklung dieser Region voranzutreiben, rührt zum einen aus ihrer ökonomisch nutzbaren Position im Hinblick auf die benachbarten Staaten Afghanistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgistan und Kasachstan. Denn im Gegensatz zu Iran mit Zugang zum Kaspischen Meer im Norden und zum Persischen Golf im Süden sind diese Länder für den Zugang zu internationalen Gewässern auf Transitwege angewiesen. Zum anderen ist der Regierung die sicherheitspolitische Kontrolle der Grenzen zu Afghanistan und Pakistan und damit die Absicherung Irans gegenüber den politisch und militärisch instabilen Nachbarstaaten wichtig. Diesem Tatbestand ist es zuzuschreiben, dass dem Ausbau und der Erweiterung des Verkehrs- und Straßennetzes in Khorāssān ganz besondere Bedeutung zukommt. Den Bewohnern in den abgelegensten Orten von Khorāssān wird so die Möglichkeit geboten, ihre Mobilität zu verbessern und Verbindungen nach außen aufzunehmen. Gleichzeitig wird die staatliche Kontrolle und administrative Einbindung auf regionaler Ebene gewährleistet.

In diesem Beitrag möchte ich den Stellenwert des bestehenden und noch auszubauenden Transitverkehrs in Khorāssān und seine Relevanz für die regionale Entwicklung aufzeigen. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht hierbei der North-South Transport Corridor (NSTC)<sup>2</sup> entlang der iranisch-afghanisch-pakistanischen Grenze, über den der Gütertransport zwischen dem Persischen Golf und den Ländern Zentralasiens organisiert wird. Die Darstellung ist eingebettet in den Prozess des gesamten infrastrukturellen Aufbaus in Khorāssān und soll verdeutlichen, dass erst der Ausbau der Transitstraße die Förderung einer der wichtigsten natürlichen Ressourcen in der Region, nämlich Eisenerz, bewirkt hat. Die staatlichen und privaten Investitionen in den Erzabbau haben einen Transfer von Technologie, Wissen und Gütern in einer peripheren Grenzregion, der bis dahin auf nationaler

<sup>1</sup> Zu den Entwicklungsprojekten und dem Aufbau der Infrastruktur in Ostiran liegen nur Dokumente in persischer Sprache vor: Tävoosi / Hosseinzādeh 2012; Ebrāhimbāy Salāmi 2005.

<sup>2</sup> Die Transitstraße „North-South Transport Corridor“ (siehe Abb. 1) durchquert die Provinzen Nord- und Süd-Khorāssān, Khorāssān Razavi, Sistān und Baluchestān und verbindet den Persischen Golf mit den östlichen Nachbarländern Irans: Turkmenistan, Afghanistan und Pakistan.

Ebene wenig Beachtung geschenkt wurde, in Gang gesetzt. In der Folge haben sich für die Menschen sehr komplexe Formen bzw. Möglichkeiten ergeben, die sie in die Lage versetzen, sozial und räumlich mobil zu werden (*motility*)<sup>3</sup> und individuelle oder gemeinschaftliche Handlungen auf unterschiedlichen Ebenen durchzuführen. Als Ergebnis dieser erweiterten Interaktionen bewirken die sozialen und ökonomischen Verflechtungen die Entstehung von Kooperationen und Netzwerken, oder „Figurationen“ im Sinne von Norbert Elias (1978), die wiederum weitere Formen und Strukturen von Mobilität hervorbringen.

Neben der ethnographischen Beschreibung und Darstellung der Ressourcenförderung und des Transportwesens soll die Studie Aufschluss geben über den Zusammenhang zwischen infrastrukturellem Ausbau, Verteilung von Ressourcen und Mobilität in der Region: Welche Gruppen und individuellen Akteure sind involviert und profitieren von den infrastrukturellen Einrichtungen, besonders der Transitstraße, und tragen dazu bei, physische, ökonomische und soziale Mobilität hervorzubringen und regionale Entwicklungen voranzutreiben.

Zunächst gebe ich einen Einblick in den theoretischen Rahmen, der sowohl für meine anthropologisch-empirische Datenerhebung als auch für deren Interpretation richtungweisend ist. Nach der Vorstellung der Forschungsregion und der methodischen Vorgehensweise während der Feldforschung folgt die ethnographische Beschreibung der Ressourcenförderung und der Organisation des Transportwesens sowie der Handlungsnetzwerke der Akteure und deren Verflechtung mit dem Komplex der infrastrukturellen Einrichtungen. Bei der anschließenden Interpretation des Datenmaterials werde ich auf die sozialen Konsequenzen des Ausbaus der Infrastruktur allgemein und der Transitstraße im Besonderen eingehen. Schließlich wird die Frage nach der möglichen zukünftigen Entwicklung der östlichen Provinzen Irans angerissen.

## Theoretische Einbettung und empirische Datenerhebung

Wie in vielen anderen Staaten wird auch in Iran Entwicklung gleichgesetzt mit dem Auf- und Ausbau der Infrastruktur und gilt als Zeichen der Modernisierung. Nach Paul Edwards (2004: 185) gilt Infrastruktur nicht selten als „the connective tissue and the circulatory systems of modernity“.

<sup>3</sup> Kaufmann et al. (2004: 750) definieren *motility* wie folgt: „Motility can be defined as the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances.“

Und Caroline Humphrey (2003) erläutert Beispiele aus China und Russland, wo der Aufbau der Infrastruktur ebenfalls die Basis der Modernisierung bildet. In Bezug auf das im Zentrum der vorliegenden Untersuchung stehende Thema der Mobilität erscheint mir jedoch insbesondere die Ausführung von Brian Larkin sehr aufschlussreich:

Infrastructures are built networks that facilitate the flow of goods, people, or ideas and allow for their exchange over space. As physical forms they shape the nature of a network, the speed and direction of its movement, its temporalities, and its vulnerability to breakdown. They comprise the architecture for circulation, literally providing the undergirding of modern societies, and they generate the ambient environment of everyday life (Larkin 2013: 328).

Auch wenn die anthropologische Beschäftigung mit dem Thema Infrastruktur noch am Anfang steht, so konzentrieren sich die bisherigen anthropologischen Studien auf das Netz von Interaktionen, das die Beziehung zwischen Individuum, Technik, Politik und ökonomisch-sozialem Gewinn, Verlust und Einfluss umfasst (Star 1999; Elyachar 2010; Harvey / Knox 2012).

Im nachfolgenden Fallbeispiel aus der östlichen Provinz Irans soll ebenfalls aufgezeigt werden, wie einzelne Akteure (Transporteure, Unternehmer, Investoren) auf unterschiedlichen Ebenen in Rahmenbedingungen eingebunden sind, bestimmt durch technische Einrichtungen, staatliche Verordnungen und ökonomische Verhältnisse.

Was die bisherige anthropologische Forschung zu Rolle und Einfluss von Verkehrswegen betrifft, so ist auch diesem Themenbereich wenig Beachtung zuteil geworden. Aufgrund der Tatsache jedoch, dass in neuester Zeit weltweit Verkehrs- und Kommunikationswege verstärkt ausgebaut werden und der Fluss von Verkehrsmitteln, Menschen und Gütern auf den Land- und Fernstraßen stetig zunimmt und Veränderungen in ländlichen und urbanen Regionen hervorruft, ist auch das Interesse der Ethnologie für die soziale Bedeutung von Verkehrswegen erwacht. Zu nennen sind besonders die Arbeiten von Dimitris Dalakoglou und Penny Harvey (2012), die mittels konkreter Beispiele auf die soziale Bedeutung und kulturelle Dimensionen von Straßen eingehen und diese als Mittel sehen, um die Kreativität all jener zur Entfaltung zu bringen, die die Verkehrsnetze zu nutzen wissen. Auf regionaler Ebene betont Freek Colombijn (2002) die ökonomischen und umweltpolitischen Aspekte des Ausbaus von Straßen und gelangt nach einem Vergleich der Forschungsergebnisse aus afrikanischen Ländern, Nepal und Brasilien zu der Erkenntnis, dass die Bewertung von Verkehrsstraßen im Hinblick auf ökonomischen Gewinn oder negative sozioökonomische Auswirkungen alles andere als eindeutig ist. In seinem Schlusswort jedoch unterstreicht er insbesondere die Eigenschaft und Kapazität von

Verkehrsnetzen, Strukturen für Mobilität zu schaffen und somit einen nicht zu unterschätzenden gesellschaftlichen Einfluss auszuüben:

Roads have the capacity to enhance the mobility of people, goods, and news, therefore they have an enormous social impact. Roads are worthy of our scholarly attention (Colombijn 2002: 614).

In den oben genannten Ansätzen und Ergebnissen sowie weiteren anthropologischen Studien, wie etwa der von Gabriel Klaeger (2013), wird zwar die Bedeutung der Verkehrswege für Mobilität hervorgehoben, allerdings ohne das Konzept der Mobilität näher zu erläutern. In meinen Ausführungen greife ich für die konzeptionelle Bearbeitung des Zusammenhangs zwischen infrastrukturellem Ausbau, Ressourcenförderung und Mobilität einerseits den Gedanken von John Urry (2004)<sup>4</sup> auf, der sich dafür ausspricht, stärker die Verkehrs- und Verbindungswege an sich, durch die Menschen, Objekte und Informationen in Bewegung gesetzt werden, in Betracht zu ziehen:

The key issue is not the objects that are involved in movement (such as vehicles or telephones or computers) but the structured routeways through which people, objects and information are circulated: [...] these routeways entail different modes of circulation and different forms of mobility-capital (Urry 2007: 52).

Andererseits teile ich die Auffassung von Sven Kesselring und Gerlinde Vogl, die die Bedingungen bzw. Möglichkeiten, durch die Mobilität zugelassen wird (*motility*), hervorheben und nur dann von Mobilität sprechen, „when movement and motility come together, go hand in hand and melt together into a social conception“ (Kesselring / Vogel 2008: 169).

Demzufolge versuche ich, in der Darstellung meines Fallbeispiels im Osten Irans die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, die physische, ökonomische und soziale Mobilität ermöglichen, herauszuarbeiten und darüber hinaus aufzuzeigen, in welche Netzwerke und Interdependenzen die Akteure eingebunden sind, die wiederum Form und Ausmaß ihrer Mobilität bestimmen und beeinflussen.

## Forschungsregion und empirische Datenerhebung

Seit dem Zerfall der Sowjetunion haben sich die Handelsbeziehungen zwischen Iran und den nordöstlichen Nachbarn Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan und Kirgistan intensiviert. Dies hat die iranische Regierung dazu veranlasst, die Verkehrsnetze entlang der Ostgrenze des Landes auszubauen, um so den Transport der Waren und Güter aus dem Persischen

<sup>4</sup> Auch bei Arjun Appadurai (1996) taucht bereits dieser Gedanke auf.

Golf in den Norden zu beschleunigen (Dannreuther 2003; Herzig 2004; Papoli-Yazdi / Vossoughi 2003).

Meine Frage nach der Rolle der geplanten Transitstraßen und dem Ausbau eines North-South Transport Corridor (NSTC)<sup>5</sup> im Rahmen der ostiranischen Entwicklungsplanung hat mich in den etwa 300 km südöstlich von Mashhad gelegenen *šahrestān* (Bezirk) Khāf (120.000 Einwohner), mit den Städten Khāf (30.000 EW), Naštifān (7.000 EW) und Sangān (10.000 EW), in ca. 30 km und 10 km Entfernung von der afghanischen Grenze, geführt und von dort aus nach Taybād (50.000 EW) mit Doghārūn, dem einzigen offiziellen Grenzübergang zwischen Iran und Afghanistan (Abb. 1).

ABBILDUNG 1: North-South Transport Corridor



Design: Azam Maleki

Die beiden Städte Khāf und Naštifān wurden als zentrale Orte an dem neu zu erstellenden Verkehrsnetz genannt, sodass mir der Bezirk Khāf als

<sup>5</sup> Die empirischen Daten wurden während mehrerer Feldaufenthalte erhoben: September–November 2011, April–Juni 2012 und September–November 2012.

besonders geeigneter Aufenthaltsort erschien, um den Strom von Menschen und Waren zu beobachten, die Dynamik des Zirkulationsprozesses in der Grenzregion zu Afghanistan zu erforschen und, soweit möglich, Befragungen mit involvierten Personen und Gruppen durchzuführen. Die Stadt Sangān, 15 km von Naštifān entfernt, ist ein weiterer Ort, der für diese Untersuchung aufgesucht wurde, da er wegen der Förderung des wichtigen Eisenerzes im Zuge der infrastrukturellen Maßnahmen und Industrialisierung an Bedeutung gewonnen hat. Ein Anlass, der einen gesteigerten Bedarf an Technologie, Unternehmertum und Investitionen hervorgerufen und folglich zahlreiche Unternehmer, Investoren und Vermittler aus anderen Regionen des Landes in die Städte Khāf und Sangān gebracht hat.

Zu erwähnen bleibt schließlich, dass mir die Region um Taybād und Khāf nicht unbekannt war, hatte ich doch bereits in den 1970er Jahren ethnologische Untersuchungen im Bereich landwirtschaftlicher Genossenschaften und der Anlage von Tiefbrunnen in Taybād durchgeführt und Daten zur Lebens- und Arbeitssituation der Migranten, die allesamt aus Khāf stammten, gesammelt (Nadjmabadi 1979).

Was die methodische Vorgehensweise betrifft, so erfordert die Erforschung von *motility*, zahlreiche unterschiedliche Akteure an verschiedenen Orten ihres Aufenthaltes zu treffen, zu beobachten und zu befragen.<sup>6</sup> Trotz günstiger Rahmenbedingungen<sup>7</sup> waren die Möglichkeiten der empirischen Datenerhebung dahingehend eingeschränkt, als dass der gesamte Bereich des Fernverkehrs, Transport- und Zollwesens eine Männerdomäne ist, zu der Frauen keinen Zugang haben. So hatte ich wenig Gelegenheit, die sonst in der ethnologischen Forschung übliche Methode der teilnehmenden Beobachtung und Befragung direkt am Arbeitsplatz der Fernfahrer, Spediteure und Vermittler vorzunehmen.<sup>8</sup> Allerdings war es mir möglich, durch infor-

<sup>6</sup> Wie Jeremy Rifkin (2000) richtig bemerkt, ist die Frage nach der Anwendung der geeigneten Methoden zur Erforschung von Mobilität weit davon entfernt, geklärt zu sein: "Contemporary 'science' no longer sees anything 'as static, fixed and given'; rather apparent hard and fast entities are always comprised of rapid movement and there is no structure separate from process. How do we frame questions and what methods are appropriate to social research in a context in which durable 'entities' of many kinds are shifting, morphing and mobile?" (Rifkin 2000: 191–193).

<sup>7</sup> Die Forschung in der Grenzregion zu Afghanistan, die besonderer staatlicher und militärischer Kontrolle unterworfen ist, wurde dank des Kooperationsvertrages zwischen der Universität Tübingen und der Ferdowsi University of Mashhad ermöglicht. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Universitäten wurde im Rahmen des Crossroads Asia-Projektes angestrebt und erfolgreich umgesetzt.

<sup>8</sup> Von der Art und Dichte des Verkehrs auf dem North-South Transport Corridor habe ich mir einen Eindruck verschaffen können, indem ich den nördlichen Teil bis an die turk-

melle Gespräche, die sich bei privaten Treffen in den Wohnungen der jeweiligen Gesprächspartner und, durch die Vermittlung vertrauter Personen, teilweise auch in den Warteräumen und Werkstätten der Transportunternehmen ergaben, einen Einblick in den gesamten infrastrukturellen Komplex zu gewinnen und so die *routeways* (Urry 2007), über die Waren, Güter, Ideen, Technologien etc. vermittelt werden, zu erfassen.

Um einen vollständigeren und angemessenen Überblick über die mit dem Bau der Fernstraßen eingetretenen veränderten Mobilitätsstrukturen zu gewinnen, habe ich sowohl in Khāf und Naštifān als auch in Taybād den Kontakt zu Händlern und Kaufleuten gesucht, die bereits seit mehreren Generationen Erfahrungen in der Handelstätigkeit haben und vergangene regionale bzw. grenzübergreifende Handels- und Austauschbeziehungen sowie frühere Handelswege beschreiben konnten.<sup>9</sup>

### **Geschichtlicher Hintergrund und das Verhältnis von Iran zu den östlichen Nachbarn**

Mobilität von Menschen und Gütern ist in der Grenzregion von Iran und Afghanistan kein neues Phänomen. Die im Bezirk Khāf und in Taybād wieder bestens renovierten Baudenkmäler aus der Timuriden-Zeit (1370–1507), wie beispielsweise die berühmte, 20 km von Khāf entfernt gelegene, Moschee und Madreseh von Zuzan (Adl 1999) erinnern an eine Zeit, in der diese Region ein Durchgangsgebiet und Stätte der Begegnung für Fremde und Einheimische zugleich war (Noelle-Karimi 2008; Zanganeh 2002). Bedingt durch Wassermangel und folglich eingeschränkter landwirtschaftlicher Anbaumöglichkeiten stellten Viehwirtschaft (Transhumanz) und Handel die wichtigsten Einkommensquellen in der Region dar. Beide Tätigkeiten waren verbunden mit Mobilität und langen Abwesenheitszeiten der männlichen Bevölkerung.<sup>10</sup>

---

menische Grenze Sarakhs und den südlichen Teil von Chābahār bis Nikšahr mit einem privaten PKW zurückgelegt habe.

<sup>9</sup> Die Kontaktaufnahme zu Händlern und Kaufleuten erwies sich als wesentlich einfacher, da ihr Arbeitsplatz Frauen keineswegs verschlossen ist. Auch die Gespräche mit ihnen wurden meist in deren Häusern und Wohnungen durchgeführt. Mittels semistrukturierter Interviews und sich frei ergebenden Gesprächen konnte ich in der Zeit meiner Aufenthalte (September–November 2011, April–Juni 2012, September–November 2012) mit insgesamt fünf Händlern bzw. Unternehmern in Mashhad, sieben in Khāf, vier in Taybād und sechs Transportunternehmern und Fahrern in Naštifān, Khāf und Sangān Befragungen durchführen.

<sup>10</sup> Zu Geschichte und Entwicklung von Khāf ist relevante Literatur nur in persischer Sprache verfügbar, siehe: Ahrari Rody 2004; Zanganeh 2002; Ebrahimbay Salāmi 2006.

Während sich die Stadt Khāf mit Denkmälern von ortsansässigen Poeten, Literaten und Gelehrten<sup>11</sup> schmückt, genießt Naštifān den Ruf, der „mobilste Ort“ der Region zu sein. Seine prachtvollen Windmühlen, angetrieben von den „120-Tage-Winden“, veranlassten einst die Bewohner aus den umliegenden Siedlungen, ihr Getreide zum Mahlen nach Naštifān<sup>12</sup> zu bringen (Boland Akhtar 2009). Bis vor zwanzig Jahren mahlten hier noch die Mühlen, die Menschen verweilten, tauschten sich aus und versammelten sich in der noch heute existierenden, wenn auch baufälligen *masjed-e jame* aus dem 13. Jahrhundert zum gemeinsamen Gebet. Auch die Mühlenbesitzer aus Naštifān machten sich auf den Weg, um das gemahlene Korn bis weit über die Grenzen des Bezirks hinaus zu vermarkten. Nach vielen Jahren der Trockenheit und erschüttert von einem verheerenden Erdbeben im Jahr 1980, das viele Siedlungen im südlichen Teil Khorāssāns ausgelöscht und große Teile von Khāf und Naštifān beschädigt hat, sind beide Orte heute wieder Verkehrsknotenpunkte und Zentren des Transitverkehrs zwischen Iran und den Ländern jenseits der Grenze.

Über gemeinsame Grenzen verfügt Iran im Nordosten mit Turkmenistan, im Osten mit Afghanistan und Pakistan sowie über das Kaspische Meer mit Kasachstan. Mit den nichtangrenzenden Ländern Kirgistan, Usbekistan und Tadschikistan ist das Land bemüht, seine Beziehungen durch politische und ökonomische Kooperationen zu festigen. Die außenpolitischen Interessen Irans sind hauptsächlich auf die Stärkung seines ökonomischen Einflusses auf die Mitgliedstaaten der ECO (Economic Cooperation Organisation)<sup>13</sup> und dem Ausbau und der Erweiterung seiner Handelsbeziehungen mit diesen Ländern ausgerichtet (Herzig 2004; Papoli-Yazdi / Vossoughi 2003). Den nordöstlichen Ländern wie Usbekistan, Tadschikistan, Kirgistan und Kasachstan bietet Iran über das Kaspische Meer und den Persischen Golf den Anschluss an internationale Märkte, indem er die infrastrukturellen Grundlagen für den Warenimport aus Indien, Indonesien, Malaysia, den Philippinen und Singapur sowie den westlichen Ländern schafft.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> So befindet sich etwa das Grabmal des berühmten Geographen Hafiz Abru (14. Jh.) in Khāf.

<sup>12</sup> Seinen Namen hat Naštifān ebenfalls diesen Winden zu verdanken: Naštifān, so die Bewohner, leite sich von *niš-e tufān* ab, und bedeute in etwa der „stechende, beißende Sturm“ (*niš* – der Stich, *tufān* – der Sturm).

<sup>13</sup> Die Economic Cooperation Organization (ECO) wurde 1985 mit dem Ziel der wirtschaftlichen und kulturellen Zusammenarbeit zwischen Iran, Türkei und Pakistan gegründet. Heute gehören ihr noch sieben weitere Länder an: Afghanistan, Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

<sup>14</sup> Die engste wirtschaftliche Beziehung unterhält Iran mit Turkmenistan, mit einem jährlichen Handelsvolumen von 1,2 Mrd. US\$. In Afghanistan ist er der viertgrößte Investor. Hier steht der Ausbau der Infrastruktur im Vordergrund, darüber hinaus aber fördert Iran

Es ist daher verständlich, dass der Ausbau der Transportwege (Straßen- und Eisenbahnnetze) für Iran erste Priorität hat. Eine der wichtigsten Unternehmungen in dieser Hinsicht ist die Planung des North-South Transport Corridor (NSTC). Im Jahr 2000 haben Indien und Iran unter der Beteiligung von Russland einen Kooperationsvertrag zum Ausbau des NSTC unterschrieben und seit 2003 besteht zwischen Iran, Indien und Afghanistan ein Memorandum, in dem festgehalten wurde, dass die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Ausbau der Transitstraßen von großer Bedeutung und somit voranzubringen ist. Ziel dieses Transitverkehrs sollte vor allem sein, die mit dem Schiff aus Indien kommenden Waren über die iranische Hafenstadt Chābahār auf dem Landweg in die afghanischen Städte Zaranj und Delarm und weiter nach Tadschikistan, bzw. nach Turkmenistan und Usbekistan zu befördern. Einmal fertig gestellt, wird die Strecke, die den Persischen Golf (mit der Hafenstadt Chābahār) mit der Grenze Turkmenistans verbindet, insgesamt 1.600 km umfassen. Allerdings ist bislang von dieser Strecke nur der südlichste Abschnitt von Chābahār bis Nikšahr befahrbar, der bereits von den iranischen Fernfahrern genutzt wird. Die Arbeiten für den weiteren Ausbau des NSTC verzögern sich, da im Zuge der wirtschaftlichen Sanktionen, denen Iran aktuell unterworfen ist, das erwartete hohe Handelsvolumen im Hafen von Chābahār noch nicht erreicht wird. Derweil wird der Transitverkehr zwischen dem Persischen Golf, Afghanistan und Turkmenistan über die bereits bestehende Fernstraße zum Hafen von Bandar Abbās abgewickelt (Bhattacharyay 2009; Balooch 2009).

## Die Förderung von Eisenerz in Sangān

Durch den Ausbau der Transitstraßen sollen nicht nur die Beziehungen zu den östlichen Nachbarn gefestigt werden. Mittelfristig ist Iran daran interessiert, die Inlandsproduktion durch Industrialisierung in den Ostprovinzen zu fördern und langfristig die Absatzmärkte der Nachbarländer für den Export der eigenen Produkte zu nutzen.

Die Bevölkerung des Bezirks Khāf und aus Taybād war bis zum Jahr 2002 vom Transitverkehr der über den Persischen Golf ins angrenzende Afghanistan, Turkmenistan und weiter nach Tadschikistan importierten Waren und Gütern aus den westlichen Ländern sowie aus Süd- und Südostasien, völlig ausgeschlossen. Der Transport der Güter aus dem Süden Irans über

---

die Energieversorgung, besonders der westlichen Provinzen. Zahlreiche iranische Projekte richten sich zudem auf das Erziehungswesen, die Erstellung von Bibliotheken sowie die Organisation von Seminaren und Ausstellungen.

die Fernstraßen zur afghanischen bzw. turkmenischen Grenze wurde ausschließlich von den großen Transportfirmen, die in Bandar Abbās oder Mashhad ihre Niederlassungen hatten, organisiert und von Fernfahrern aus unterschiedlichen Regionen des Landes übernommen.

Die Situation änderte sich, als im Jahr 2001 die staatliche Iranian Mines and Mining Industries Development and Renovation Organization (IMIDRO) offiziell den Abbau des Eisenerzes in der Stadt Sangān aufnahm. Die Eisenerzlager von Sangān zählen zu den wichtigsten in Iran, die Kapazität wird auf 1.200 Mio. t Roherz geschätzt, von denen jährlich 500.000 t abgebaut werden (Rashidinejad 2011).

Nach dem Teilausbau der Transitstraßen und der Preisexplosion von Stahl auf dem Weltmarkt im Jahr 2006 erhielten private Unternehmer gegen die Zahlung einer geringen Pacht an die Bezirksverwaltung von Khāf die Genehmigung, auf dem Gelände der Eisenerzlagerstätten Parzellen einzurichten und mit dem Erzabbau im Tagebau zu beginnen. Die privaten Unternehmen hatten im Gegensatz zur staatlichen IMIDRO, die den größten Teil ihres Abbaus an die Hüttenwerke nach Isfahān liefern musste, die offizielle Erlaubnis, das Erz auch international zu vermarkten. Der Abbau des Erzes erforderte ein beachtliches Startkapital für den Ankauf von Geräten, Maschinen, Traktoren etc. und auch ein gewisses technisches Know-how. Die Bewohner von Khāf jedoch sahen sich nicht in der Lage, diesen Anforderungen zu entsprechen und so waren es auswärtige Unternehmer, meist aus Isfahān und bereits mit der Eisenproduktion vertraut, die investierten und somit zu Besitzern und Nutznießern der Parzellen wurden. Einer der Beschäftigten im Eisenbergwerk berichtete:

Die Leute aus Sangān hatten keine Ahnung (*āgāhi*), sie kannten sich nicht aus (*wāred nabudan*) und sie hatten kein Kapital. Jede Parzelle benötigte mindestens 800.000 Toman Kapital<sup>15</sup> [im Jahr 2006, S. N.]. Der Preis des Eisens war niedrig, sie [die Bewohner aus Sangān, S. N.] wollten kein Risiko auf sich nehmen. Andere [Auswärtige, S. N.] haben das Risiko aufgenommen, Land gekauft und erst einmal liegen gelassen. Sie, die Auswärtigen, sind es, die heute den Profit haben. (Interview T., 7. Oktober 2012, Khāf)

Als ich einen älteren Bewohner aus Sangān, einen ehemaligen Viehhalter, fragte, ob die Förderung des Eisenerzes Segen oder Fluch sei (*ne'mat yā zahmat*), antwortete er: „*ne'mat-e hamrāh-e hasrat*“ (*hasrat* bedeutet Seh-

<sup>15</sup> Die iranische Landeswährung ist Riyāl, allerdings wird im Alltag der Begriff Toman (= alte persische Goldmünze) benutzt. 10 Riyāl entsprechen einem Toman, und im Mai 2014 wurden 4.000 Toman mit 1 € umgerechnet.

sucht, Mangel, also ein „ersehnter Segen“, der sich für die lokale Bevölkerung von Sangān nicht erfüllt hat), da die Auswärtigen den Profit davontragen.

Das Fehlen von Fachwissen, finanziellen Mitteln und Risikobereitschaft hinderte die Bevölkerung von Khāf daran, selbst an der Verteilung und Verpachtung der Parzellen teilzuhaben. So kamen zum ersten Mal Ingenieure, Facharbeiter und Unternehmer aus anderen Regionen Irans in die Grenzregion. Sie kamen meist alleine, ohne ihre Familien, investierten in die Parzellen und stellten ungelernete Arbeiter aus Khāf und Umgebung für Hilfsarbeiten ein. Der Zufluss von Kapital und Technologie trug dazu bei, dass das Verkehrsnetz infolge des wachsenden Bedarfs an besseren und schnelleren Transportmitteln ausgebaut wurde, und vor allem die Austauschbeziehungen und der Verkehr auf der Strecke zwischen Mashhad und Khāf rapide zunahm. Auch zu anderen Regionen des Landes entwickelten sich intensive Handelsbewegungen: in west-östlicher Richtung zwischen Isfahān und Khāf, zwischen Nord und Süd über Khāf nach Bandar Abbās sowie Chābahār.

Mit der Ankunft der neuen Investoren in Khāf bildete sich auf der sozialen Ebene eine lose, heterogene, lediglich durch Kooperation im Eisenbergwerk miteinander verbundene, mobile Gruppe aus auswärtigen Unternehmern, Technikern, Vermittlern und Zwischenhändlern. Hinzu kommt die ebenfalls heterogen zusammengesetzte Gruppe der Dienstleister, die es aus der gesamten Region, über Khāf hinaus, nach Sangān zog: Traktorfahrer, Mechaniker, Kleintransporteure. Eine weitere Gruppe schließlich umfasst die ungelerneten Arbeiter aus Khāf, die ohne das Eisenbergwerk möglicherweise zur Migration in andere Regionen gezwungen gewesen wären und die nun in Sangān verschiedenste, neue Beschäftigungsmöglichkeiten gefunden haben. Die Interaktionen zwischen diesen drei Gruppierungen bleiben auf die Arbeiten in und um das Eisenerzwerk beschränkt und können als *weak ties* (Granovetter 1983: 220–228) bezeichnet werden, die ihrerseits wiederum andere Netzwerke hervorbringen (Buchanan 2002; Urry 2004).<sup>16</sup>

Nur wenigen aus dem Bezirk Khāf ist es gelungen, mit Unterstützung von Familienmitgliedern oder durch Kooperation mit anderen Mitgliedern der Gemeinschaft, das Kapital aufzubringen, um sich ebenfalls Parzellen im

<sup>16</sup> Beispielsweise wurde mir von einem Mitarbeiter des Bergwerkes, der in der Verwaltung eine verantwortungsvolle Position innehatte, berichtet, dass er und einige weitere Angestellte der Verwaltungsabteilung eine Genossenschaft gegründet hatten, über die sie den Rohstoff vom staatlichen Eisenwerk zu einem günstigen Preis kauften und mit Gewinn weiterverkauften (Interview T., 7. Oktober 2012, Khāf).

Eisenbergwerk von Sangān anzueignen.<sup>17</sup> Das bedeutet, dass all jene, die teilhaben wollen am ökonomischen Gewinn rund um den Erzabbau, zunächst soziales Kapital mobilisieren müssen.<sup>18</sup> Dies führt zur Entstehung von Kooperationen und Zusammenschlüssen, Interaktionen und Verflechtungen, die neue wirtschaftliche Dynamiken (Investitionen) hervorrufen, aber auch das Netz von sozialen Verbindungen nach außen erweitern. Den Darstellungen meiner Gesprächspartner nach zu urteilen, sind diese Netzwerke keine festen, dauerhaften Gebilde, sondern entstehen, entsprechend dem Figurationsverständnis von Norbert Elias (1978), immer wieder aufs Neue in unterschiedlichen Formationen und bewirken Veränderungen in der Zusammensetzung weiterer Vernetzungen.<sup>19</sup>

Hauptabnehmer des Eisenerzes ist China. Kaufverhandlungen und Verträge laufen über Großhändler in Tehrān, Isfāhān, Mashhad, Chābahār oder Dubai, mittels weiterer zwischengeschalteter Vermittler, die wiederum an unterschiedlichen Orten sitzen und deren Namen und Identitäten den Parzellenbesitzern und Pächtern in Sangān nicht bekannt sind.

Auch in den Prozess der Vermarktung des Eisenerzes ist somit ein dichtes Netz von Vermittlern und Zwischenhändlern involviert, deren Vertreter an den entferntesten Orten von China bis Dubai, Tehrān und Mashhad agieren und auf diese Weise transnationale Handlungsräume schaffen, ohne Sangān selbst jemals gesehen zu haben. So äußerte sich einer der Manager einer Parzelle mir gegenüber:

Wir hier in Sangān sind am Ende der Kette. Wir arbeiten nur mit Vermittlern, *wāseteh* und *rābeteh*. Die sitzen meist in Tehrān und stellen die Verbindung zu den Händlern her. Sie sind Iraner. Es gibt auch Vermittler

<sup>17</sup> Es war mir nicht möglich, eine genaue Zahl der aus Khāf stammenden Parzellen-Pächter zu ermitteln, da diese zwar statistisch von der lokalen Verwaltungsbehörde festgehalten werden, ich allerdings keinen Zugang zu diesen statistischen Daten hatte.

<sup>18</sup> Als Beispiel sei hier die unter Fußnote 16 genannte Genossenschaft erwähnt, die sich außerhalb des Erzwerkes gebildet hat. Diese Kooperation löste sich nach geraumer Zeit auf, als eines der Mitglieder eine leitende Position in der Administration des Werkes erhielt. Drei der ursprünglich fünf Mitglieder gründeten eine neue Genossenschaft und nahmen weitere Mitglieder von außerhalb des Eisenerzwerkes auf, die ein beträchtliches Startkapital mitbrachten. Die Gruppe blieb weiter auf dem Markt tätig, profitierte einerseits vom Wissen der Angestellten des Eisenerzwerkes (technisches Wissen, Informationen zu Absatzmärkten, etc.) und konnte dank des neu vorhandenen Kapitals ihre Marktaktivitäten erweitern. Zur Diskussion von *network capital* vgl. Larsen et al. (2005) sowie Bourdieu (1983).

<sup>19</sup> Diese Flüchtigkeit von sozialen Netzwerken beschreiben Hannam et al. sehr anschaulich: "Sometimes, though, the analysis of mobilities suggests that we need to move beyond network topologies, to also consider topologies that may be more fluid, gel-like or even flickering like. Theorizing how such complex patterns form and change will be crucial to future mobilities research as it intersects with scientific research into dynamic systems." (Hannam et al. 2006: 14).

aus China, die kommen nur selten hierher. Wir selbst sind *madan kār* (Minenarbeiter), wir wollen gar nicht in die Händleraktivitäten einsteigen. Das ist ein eigener Beruf für sich. Wir haben in die Parzellen investiert, fördern das Rohmaterial und bearbeiten es so, dass es genutzt werden kann, also sind wir auch Produzenten. Wir schließen die Verträge ausschließlich mit iranischen Händlern, sie kaufen uns die Ware ab und bringen sie auf die Frachtschiffe [in Bandar Abbās, S. N.] und verkaufen diese weiter an andere Händler. Die Vermittler (*wāseteh*, *dalāl*, *dealer*) sind ganz wichtige Personen, sie bringen die Eigentümer der Ware und die Käufer zusammen. Dealer zu sein, ist eine Kunst, sie haben viele Kontakte und alle kennen sie, ein Dealer findet mich (wörtl. *gir miyandāseh* = fängt mich), er verbindet, er ist ein Unternehmer. (Interview A., 9. Oktober 2012, Khāf)

## Die Organisation des Transportverkehrs

Den Transport des im Tagebau geförderten Eisenerzes von der Erzlagerstätte bis nach Bandar Abbās, wo die Ladung an die Vertreter der chinesischen Partner abgegeben und auf Schiffe geladen wird, übernehmen Transportfirmen, von denen es zwei in Naštifān, zwei in Sangān und drei in der Stadt Khāf gibt. Gleich nachdem sich die Möglichkeit des Eisenerzabbaus in Sangān ergeben hatte, investierten einige der wohlhabenderen Händler und Kaufleute aus Khāf und Umgebung in das Transportgeschäft, um für ihre Familien und insbesondere ihre Söhne neue Einkommensquellen zu erschließen. Die Investition in einen Großtransporter erforderte im Vergleich zu den Kosten einer Parzelle weniger Kapital und war darüber hinaus nicht so stark an staatliche Vorgaben gebunden. Andere, die nicht über das notwendige Kapital verfügten, schlossen sich zusammen, investierten gemeinsam in den Kauf von Großtransportern und arbeiten jetzt selbst als Fahrer.

Die Fahrer, eigentlich sollten es immer zwei erfahrene Fahrer pro Transport sein, werden von den Firmen mit dem Transport der Ware (Eisenerz) in Sangān beauftragt und legen über die Fernstraße Sangān – Bandar Abbās die Entfernung von 1.400 km in 24 bis 30 Stunden ohne Zwischenhalt zurück, liefern die Ladung entweder direkt an den Vertreter des Käufers aus China auf die bereitstehenden Schifffrachter oder bringen sie in Zwischenlager in den Hafen von Bandar Abbās. Um sich nicht länger als notwendig in Bandar Abbās aufzuhalten, versuchen die Fahrer so schnell wie möglich von den ansässigen Transportfirmen Handelsgüter, die, aus Dubai kommend, für Afghanistan, Turkmenistan und die anliegenden Länder bestimmt sind, als Fracht aufzunehmen und sich sofort auf die Rückreise nach Khāf bzw. Taybād und den Grenzort Doghārūn zu begeben. Ist Fracht vorhanden, so kann die Rückfahrt innerhalb weniger Stunden angetreten werden, im anderen

Fall müssen manchmal mehrere Tage Wartezeit im Hafen von Bandar Abbās in Kauf genommen werden.

Die Transportgüter, die in Bandar Abbās aufgeladen werden, zumeist Konsumgüter aller Art wie Elektrogeräte, Textilien, Kosmetikartikel usw., sind stets in Containern verschlossen und plombiert. Der Inhalt ist den Fahrern nur aus den Frachtdokumenten bekannt. Die Ware selbst bekommen sie nie zu Gesicht. Während auf dem Hinweg nach Bandar Abbās weder Geschwindigkeit noch Fracht kontrolliert werden, müssen auf dem Rückweg mehrere Straßenkontrollen passiert werden. Die Grenzabfertigung nach Afghanistan in Doghārun ist für gewöhnlich mit langen Wartezeiten verbunden und kann zwischen einem und zehn Tagen in Anspruch nehmen. Dabei haben die Fahrer aus Naštifān und Khāf einen Vorteil gegenüber Fahrern aus anderen Regionen: Sie können ihre Lastwagen gegen eine Parkgebühr an der Grenze abstellen und nach Hause gehen; sobald sie an der Reihe sind, werden sie von der Zollabfertigung per Telefon benachrichtigt.

Der Grenzübertritt nach Afghanistan ist den iranischen Fahrern nur bis zu einem Vorort der 130 km von der Grenze entfernt gelegenen Stadt Herāt gestattet. Dort wird die Fracht den afghanischen Abnehmern oder Vermittlern übergeben und anschließend sofort wieder die Rückreise angetreten. Die Fahrer gönnen sich nicht viel Ruhe, kaum ist die Ware abgeliefert, suchen sie schon wieder die Eisenlagerstätte auf, um neues Erz aufzunehmen. Folgender Ausschnitt aus einem Interview liefert einen Einblick in die Erfahrungen von Fernfahrern, die in Afghanistan unterwegs waren:

In Afghanistan haben sie keine ausgebauten Straßen, es gibt dort keine Sicherheit. Bisher fahren wir nur bis Herāt. Herāt ist nicht schlecht, aber arm, dort herrscht große Armut. Wir gehen nicht einmal nach Kabul. Selbst wenn man uns 5 Millionen Toman zahlen würde, fahren die Transporter nicht nach Kabul, weil die Straßen so miserabel sind. Wenn einmal Sicherheit dort eintritt, dann wird das gut für uns. (Interview F., 8. Oktober 2012, Naštifān)

Ein zweiter Gesprächspartner bezieht sich ebenfalls auf die Sicherheit und vergleicht die heutige Situation mit der in der Vergangenheit:

Wenn die Afghanen hierher kommen, haben sie immer Sicherheit (*amniyat*). Wir in Afghanistan nicht. Der Zoll von Herāt ist direkt am Eingang der Stadt, wir liefern dort unsere Ware an den Empfänger. Wir schließen den Vertrag mit einer iranischen Firma ab, die afghanischen Partner kennen wir gar nicht. [...] Früher [gemeint ist die Zeit, als es den informellen Grenzhandel gab, etwa bis zur Revolution 1979, S. N.] lief alles über Beziehungen und Freundschaft, jetzt muss alles vertraglich festgelegt werden. (Interview F., 8. Oktober 2012, Naštifān)

Auch hier sind die Fahrer der Großtransporter, die die Handelsgüter aus dem Süden Irans in die angrenzenden Länder Afghanistan und Turkmenistan

befördern, genauso wie die in der Vermarktung der Ressourcen Tätigen, in den transnationalen Warenverkehr eingebunden, ohne weder den Ursprungs-ort, die Lieferanten oder die Empfänger der Waren noch die Waren selbst zu kennen. Eine direkte Interaktion zwischen Lieferanten und Endabnehmern existiert nicht, alle Handlungsabläufe werden über Vermittler organisiert.

Den Aussagen der Transporteure zufolge sind die Fernstraßen nicht für den dichten Verkehr ausgelegt und verfügen über keinerlei Serviceleistungen. Die Fahrer legen lange Strecken meist nonstop zurück, da saubere Raststätten für eine Ruhepause fehlen. Die Fernverkehrsstraße führt zum größten Teil durch unbesiedeltes Wüstengebiet, was privaten Investoren wenige Anreize bietet, Rasthäuser oder Motels entlang der Strecke zu errichten. Um die Infrastruktur zu verbessern, so die Meinung einiger Fahrer, müsste die Provinzregierung Investitionen zum Bau derartiger Einrichtungen vornehmen. Die Erfahrungen der Fahrer auf der Strecke Sangān – Bandar Abbās werden in folgendem Gespräch deutlich, das ich mit drei Fahrern führte:

Hier arbeiten alle unter Druck. Sie werden keinen Fahrer finden, der älter als 40 Jahre, oder über 35 ist. Man arbeitet 10 Jahre – dann aufhören! Wir arbeiten ununterbrochen, es gibt keine Saison, es sei denn, es gibt keine Fracht, dann müssen wir aussetzen. Unser Interesse: dass die Räder immer rollen. Erste Station von hier aus ist die Stadt Kerman nach 11–12 Stunden Fahrt. Das Essen, alles nehmen wir von zu Hause mit. Unterwegs gibt es keine Möglichkeit. Wenn wir mal über unsere Schwierigkeiten sprechen wollen – keiner hört uns zu. Es gibt wirklich keine Möglichkeit unterwegs, die Versorgung ist miserabel. Da waren die alten Karawansereien noch besser. Man fährt 600 bis 700 km ohne jegliche Versorgung. Es gibt nur Wüste. Wir können nicht einmal auf eine Toilette. Das Bild, das wir von einem Fernfahrer kennen, ist, dass sie immer ein *āftābeh*<sup>20</sup> in der Hand haben, in Afghanistan ist das genauso. Die Straßenqualität wird immer schlechter, nicht nur, dass die Straßen viel zu schmal sind, es gibt unendlich viele Schlaglöcher, sie sind gefährlich und beschädigen die Fahrzeuge. (Interview K., 15. Oktober 2012, Khāf)

Die Antwort auf meine Frage, warum keiner in Tank- oder Raststätten investiere, lautete, dass das notwendige Kapital 1 Mrd. Toman betrage und niemand bereit sei, in der Wüste zu investieren. Denn diese infrastrukturellen Maßnahmen müssten von der Provinzregierung übernommen werden.

Zusammenfassend lassen sich drei Hauptakteursgruppen identifizieren, die in den Inwertsetzungsprozess des Eisenerzes von seiner Gewinnung bis zu seiner Vermarktung involviert sind: die Parzellenpächter auf dem Gelände des Eisenerzwerkes, die Inhaber der Speditionsfirmen bzw. ihre Geschäfts-

<sup>20</sup> *āftābeh* ist ein Wassergefäß (kleine Gießkanne), das zur Körperreinigung benutzt wird.

führer und Manager sowie die Transporteure und Fernfahrer. In ihren jeweiligen Arbeitsfeldern sind sie die Entscheidungsträger, die zur Mobilität von Menschen und Waren beitragen und durch ihre Aktivitäten den Transfer von Technologie, die Aneignung von Wissen und die Vermittlung von Informationen beeinflussen. Die Leistungen, die sie im Rahmen des infrastrukturellen Aufbaus erbringen, werden von staatlicher Seite unterstützt und in deren Entwicklungsplanung integriert (z. B. Erschließung neuer Zugangsstraßen, Investitionen in neue Energiequellen – insbesondere Windkraftwerke, Verlegung von Wasser- und Stromleitungen). Die Interaktion der verschiedenen Akteure untereinander wird bestimmt durch gemeinsame Interessen, ist aber auch geprägt von gegenseitiger Abhängigkeit und Konkurrenz. Der spezifische Kontext, in dem diese sozialen und ökonomischen Beziehungen eingebettet sind und sich verändern, in dem Bezugsnetzwerke entstehen und neu konfiguriert werden, soll im Folgenden dargestellt werden.

Sowohl die Parzellenpächter als auch die Inhaber der Speditionen verfolgen unternehmerische Ziele. Sie verfügen über ökonomisches und soziales Kapital und sind bereit, ökonomische Risiken einzugehen und sich in neuen Tätigkeitsfeldern zu engagieren. Diese Verhaltensweisen wurden von allen Gesprächspartnern mit Hochachtung kommentiert, jedoch gleichzeitig als in der eigenen Gesellschaft zu wenig ausgeprägt befunden. Dadurch würden Fortschritt und gesellschaftliche Entwicklung gehemmt. Während die meisten Parzellenpächter Auswärtige sind, die rein ökonomische Interessen verfolgen, gehören die Inhaber der Transportfirmen zur lokalen Bevölkerung. Sie sind in der Region verankert und neben ihrem persönlichen Profit auch an dem erfolgreichen Aufbau der Infrastruktur und der regionalen Entwicklung interessiert. Für die Fernfahrer bestehen ökonomische Risiken nur dann, wenn sie gleichzeitig Eigentümer der Großtransporter sind. Ihr Risiko, auch dies wurde von meinen Gesprächspartnern besonders hervorgehoben, ist ihr eigenes Leben, das sie auf den dicht befahrenen, schlecht gesicherten Verkehrsstraßen aufs Spiel setzen.

Ökonomisch gesehen sind alle Akteure in globale Zusammenhänge insofern eingebunden, als dass sie vom Weltmarktpreis des Eisenerzes abhängig sind. Frachtkosten, Bezahlung der Fernfahrer oder Versicherungsabschlüsse sind wöchentlichen, manchmal sogar täglichen Schwankungen unterworfen und orientieren sich an dem in China für das iranische Eisenerz bezahlten Preis.

Das gemeinsame Interesse der Parzellenpächter, Transportunternehmer und Fahrer der Großtransporter besteht im Erzielen eines schnellen und hohen Verdienstes. Wegen der beträchtlichen Marktpreisschwankungen für Eisenerz sind die Parzellenpächter auf eine enge Zusammenarbeit mit den Transportfirmen angewiesen, um jederzeit rasch ein Transportmittel nebst

Fahrer zur Verfügung gestellt zu bekommen, wenn der Markt dies erfordert. Gleichfalls sind die Transportbetriebe auf gute Beziehungen zu ihren Auftraggebern angewiesen, da sie mit anderen Transportunternehmen in Konkurrenz stehen und sich in Zeiten geringer Nachfrage nur noch auf ihre Stammkunden verlassen können.

Das Verhältnis zwischen Transportfirma und Fahrer basiert auf gegenseitigem Vertrauen. Einerseits versuchen die Unternehmen mit besonderen Dienstleistungen sowohl technischer als auch sozialer Art<sup>21</sup> möglichst viele erfahrene und zuverlässige Fahrer an sich zu binden, die für die Sicherheit der Fahrzeuge und Fracht sorgen und den Umgang mit Sicherheitskontrollen, Grenzbeamten und Zollbehörden beherrschen. Andererseits sind die Fahrer auf die Loyalität der Speditionen angewiesen, worunter sie die Einhaltung von Versprechen und die Übernahme von Verantwortung verstehen. Die Transportfirmen legen die Frachtpreise sowie den Prozentanteil der Abgaben fest, den die Fahrer an sie abtreten müssen. Vor allem aber verfügen sie über die notwendigen Informationen, wann an welchem Ort zu welchem Preis eine Fracht zu transportieren ist.<sup>22</sup> Die Fahrer erwarten von den Verantwortlichen der Speditionsfirmen, dass sie regelmäßig mit Fahrten beauftragt und nicht auf Wartelisten gesetzt werden und dass niemand außerhalb der Reihe bevorzugt wird und keine auswärtigen Fahrer beauftragt werden.<sup>23</sup>

Infrastrukturelle Maßnahmen umfassen über den Bereich der Technologie hinaus das Kommunikationswesen sowie institutionelle und administrative Strukturen, die im iranischen Kontext zum Teil privat organisiert sind, in jedem Fall aber von staatlicher Seite aus kontrolliert und gesteuert werden. Für die Parzellenpächter bezieht sich technologisches Wissen auf

<sup>21</sup> Der Geschäftsführer einer Transportfirma in Naštifān berichtete, dass die Firma guten Fahrern Sonderkredite zur Verfügung stellt oder sich während deren längerer Abwesenheit um die Familienangehörigen kümmert, falls diese, z. B. in Krankheitsfällen, Unterstützung benötigen (Interview F., 20. Oktober 2012, Naštifān).

<sup>22</sup> Der Abbau des Eisenerzes von Sangān hat laut der eigenen Statistik jedes Jahr zugenommen: 25,9 Mio. t (2010), 28,4 Mio. t (2011) und 38 Mio. t (2012). Deshalb ist auch der Bedarf an Transportmitteln und Fahrern rasant gestiegen. Während der Preis des Eisenerzes oder anderer Handelsgüter zwischen den Groß- und Zwischenhändlern vereinbart und das Geld auf (nationale oder internationale) Konten überwiesen wird, werden die Kosten für den Transport stets vom Käufer übernommen und direkt an die Fahrer bezahlt (per Scheck oder in bar). So wie der Preis des Eisenerzes von Angebot und Nachfrage auf dem Markt abhängt, so schwanken auch die Frachtgebühren.

<sup>23</sup> Ein Fahrer berichtete, dass er die Spedition, mit der er fünf Jahre lang zusammengearbeitet hatte und deren Firmenchef sogar ein Verwandter von ihm war, kürzlich verlassen hätte, weil immer wieder Aufträge an auswärtige Fahrer vergeben wurden, obwohl lokale Fahrer verfügbar waren. Dieses Verhalten ist seiner Meinung nach *illoyal* (Interview K., 18. Oktober 2012, Khāf).

die Instandhaltung und Verbesserung der Werkzeuge, Maschinen und Kleinfahrzeuge, die für den Abbau des Eisenerzes im Tagebau notwendig sind. Für die Durchführung dieser Aktivitäten kooperieren sie mit Technikern und Ingenieuren, die sie regelmäßig zu Rate ziehen. All dies geschieht auf privater Ebene und ohne die Intervention staatlicher Behörden. Allerdings erfolgen auf der Provinzebene immer wieder neue Regulierungen bezüglich Transport, finanziellen Abgaben und Besteuerungen, die die Parzellenpächter mit der Administration und behördlichen Bestimmungen in Verbindung bringen. Falls erforderlich, nehmen sie in der Folge Verhandlungen auf, um Anordnungen auszusetzen oder in andere Richtungen zu lenken.<sup>24</sup>

Die Abhängigkeit der Spediteure von infrastrukturellen Maßnahmen und staatlichen Interventionen ist weit umfassender. Denn den Spediteuren obliegt nicht nur die technische Überwachung der Transporter und deren Ladekapazität, sondern sie müssen sich auch ausreichend über die gültige Straßenverkehrsordnung informieren, die zahlreichen Straßenkontrollstationen kennen und mit diesen in Kontakt bleiben sowie mit den unterschiedlichsten Versicherungen und der Zollbehörde verhandeln und zusammenarbeiten. Die Fernfahrer sind in ähnlicher Weise in dieses Netz von Administration, Kommunikation und technischer Kontrolle eingebunden: Haben sie ihren Auftrag von der Spedition erhalten, die Formalitäten erledigt und befinden sich auf der Fernstraße, so übernehmen sie allein die Verantwortung für die Sicherheit des Fahrzeuges und der Fracht. Dabei sind sie unmittelbar der Straßenqualität, der Verkehrsdichte sowie den strengen Kontrollen der Straßensicherheitsbeamten, Grenz- und Zollbeamten ausgesetzt. Jegliche Mängel und Hindernisse auf dem Transportweg müssen sie überwinden bzw. darüber mit den jeweiligen verantwortlichen Instanzen verhandeln.<sup>25</sup>

Was die Interaktion der Akteure innerhalb ihres eigenen Netzwerkes betrifft, so zeichnet sich eine gewisse Hierarchisierung ab: Für die Vermarktung des abgebauten Erzes sind die Parzellenpächter auf Vermittler (*wāseteh*,

<sup>24</sup> Beispielsweise wurde berichtet, dass alle Parzellenpächter von der Stadtverwaltung Sangān angehalten sind, als Kompensation der Umweltschäden, die durch den Erzabbau entstehen, Baumpflanzungen vorzunehmen. Keiner der Pächter hält sich an diese Bestimmung, dennoch erfolgten bisher keine Sanktionen (Interview Y., 19. Oktober 2012, Khāf).

<sup>25</sup> Besonders verärgert sind die Fernfahrer über die Verkehrspolizei, der sie vorwerfen, bei der strengen Inspektion der Lastwagen und Papiere auf Bestechungsgelder zu spekulieren. Einer der Fahrer äußerte sich besonders ungehalten: „Wenn sie gar nichts mehr an dir auszusetzen haben, dann fragen sie: ‚Warum trägst du Schlappen während der Fahrt?‘ Erwarten sie etwa, dass ich mir hinter dem Steuer auch noch eine Krawatte umbinde?“ (Interview F., 8. Oktober 2012, Khāf). Diese Aussage ist insofern erwähnenswert, da Außenstehende das schlechte Ansehen der Fahrer mit ihrer unsauberen äußerlichen Erscheinung in Verbindung bringen.

*dalāl, dealer*) angewiesen. Hierfür benötigen sie ein weit ausgedehntes Kommunikationsnetz, das ihnen Kontakte über die Grenzen Irans hinaus bis nach China ermöglicht. In seltenen Fällen sind die Vermittler lokal angesiedelt, sie sind ständig in Bewegung, transnational vernetzt und kennen den globalen Markt. Letztendlich wird die Vermarktung der Ressource Eisenerz von ihnen und über sie organisiert. Desweiteren umfasst das Netzwerk der Pächter Personen mit administrativen Kenntnissen, die den Umgang mit Behörden und staatlichen Organisationen gestalten und die lokal rekrutiert werden, sachkundiges technisches Personal, meist Auswärtige, sowie ungelernete Arbeiter aus der lokalen Bevölkerung von Khāf.

Für die Transportfirmen stellen die Fernfahrer und deren Gehilfen die wichtigste Bezugsgruppe dar. Da es zu wenige lokale Transporteure gibt, sind die Speditionen auch auf die Anstellung auswärtiger Fahrer angewiesen, was allerdings den Unmut der lokalen Fahrer provoziert und zu Konflikten führen kann. Für die Erledigung von Formalitäten und die Zusammenarbeit mit Behörden werden auch hier lokale Akteure präferiert, die über ein umfassendes administratives Wissen verfügen und im ständigen Austausch mit Institutionen auf regionaler und nationaler Ebene stehen, um sich über neue Bestimmungen im Transportwesen zu informieren und diese Informationen an die Fahrer weiterleiten zu können. Diesem Personal hierarchisch gleichgestellt, allerdings mit besserer Bezahlung, sind die Speditionsmitarbeiter, die den Fahrern bei der technischen Wartung der Fahrzeuge zur Seite stehen.

Auch das Interaktionsnetz der Fernfahrer ist vielfältig und verändert sich ständig: Ihre wichtigsten Ansprechpartner sind ihre Auftraggeber, die Inhaber der Transportfirmen. Darüber hinaus achten die Fernfahrer auf gute Beziehungen zu allen Kontrollinstanzen wie der Verkehrspolizei, den Grenzbeamten oder der Zollbehörde. Auch wenn die Fernfahrer häufig die schlechten Arbeitsbedingungen beklagen, so lockt doch der hohe Verdienst. Inzwischen haben sich selbst Lehrer und Universitätsabsolventen mangels angemessener Arbeitsplätze und Einkommens dem Beruf des Fernfahrers zugewandt. Der Wechsel zu dieser Beschäftigung wird allerdings gesellschaftlich als sozialer Abstieg angesehen, und die ökonomische Verbesserung geht nicht mit einem höheren Ansehen einher.<sup>26</sup> Um das Ansehen der Fahrer in der Gesellschaft zu verbessern, schlagen die Fernfahrer vor, einzelne Fahrer für ihre Dienste öffentlich auszuzeichnen.

Die Einrichtung von Raststätten und Motels, die nach Marc Augé (1995: 78–80) als „immobile Orte“ notwendig sind, damit Mobilität zu

<sup>26</sup> Zum Zusammenhang zwischen ökonomischem Aufstieg und gesellschaftlicher Anerkennung siehe Barth 1981 sowie Breiger 1990.

Stande kommt, könnte auf dem North-South Transport Corridor Orte der Begegnung schaffen. Allerdings äußern sich die Fahrer demgegenüber skeptisch, da jede Verzögerung ihrer Fahrten eine Zeit „lost in transit“ sei und sie so schnell wie möglich ihre Ziele erreichen wollen. An den Zielorten wie Bandar Abbās, Turkmenistan oder Herāt ist das Interesse am Verweilen ebenfalls nicht groß: So sei in Bandar Abbās das Klima unerträglich und das Hafenleben chaotisch, in Afghanistan herrschten beklemmende Armut und schlechte hygienische Verhältnisse und in Turkmenistan gelte das Umfeld als unattraktiv und wenig lebenswert. Da die Fahrer die Zielorte ihres Transportes zumeist sofort wieder verlassen, können keine dauerhaften Interaktionen und Austauschbeziehungen entstehen; Raum für echte Begegnungen und soziale Nähe ist hier nicht gegeben.<sup>27</sup>

### Der Transitverkehr und seine Folgen

Durch den Ausbau der Infrastruktur und der Fernstraßen entlang der iranisch-afghanischen Grenze wurde nicht nur der Abbau des Eisenerzes im Osten Irans beschleunigt. Die Kombination aus Verkehrsnetzen und der Erschließung von Ressourcen eröffnete den Bewohnern der Grenzregion die Möglichkeit, in die Zirkulation von Waren und Ressourcen eingebunden und unternehmerisch tätig zu werden und so ökonomische und soziale Mobilität zu erlangen. Andere Produktions- und Handelszweige konnten sich ebenfalls entwickeln, wie beispielsweise die über die Provinzgrenzen von Khorāssān hinaus bekannten Hühnerfarmen, die von einem Unternehmer aus Naštifān initiiert wurden. Die Möglichkeit, Farmen zu gründen und ein weit verzweigtes Netz von Händlern aufzubauen, das die Vermarktung der Tierprodukte über regionale Grenzen hinaus ermöglicht, eröffnete sich erst nachdem die Infrastruktur entwickelt und das Verkehrsnetz ausgebaut waren. Gleiches gilt für die ebenfalls in Naštifān seit langem angesiedelte berühmte Kiefernzucht, die dank der ausgebauten Transitstraßen heute über die Grenzen Irans hinaus bis nach Tadschikistan vermarktet wird.

Der schnelle wirtschaftliche Aufschwung in der Grenzregion hat dazu geführt, dass einstige Migranten, die auf der Suche nach Arbeit in andere Regionen Irans abgewandert waren, wieder zurückkehren und jetzt in Khāf ihren Lebensunterhalt verdienen. Andere wiederum nutzten die Verkehrswege und Transportmittel, um in Grundstücke und Immobilien in Mashhad und anderen urbanen Regionen zu investieren. Die Mobilität zwischen zwei

<sup>27</sup> Allerdings müssen auch hier noch im Verlauf der weiteren Forschung die bereits oben genannten „weak ties“ (Granovetter 1983) näher in Betracht gezogen werden.

ist es uns gelungen, erfolgreiche Hühnerfarmen zu errichten. (Interview Al., 20. Oktober 2012, Naštifān)

Trotz hoher Gewinne, die durch Ressourcenerschließung und Handel erzielt werden, zeigen nur wenige Unternehmer die Bereitschaft, auf regionaler Ebene langfristig zu investieren. Das Bedürfnis und der Wunsch, in kürzester Zeit hohe Profite zu erlangen, ist bei Transportunternehmern, Fahrern und Parzellenpächtern gleichermaßen groß. Die in Khāf ansässigen Auswärtigen, die von der Eisenerzförderung profitieren, sehen keinen Vorteil für sich, ihren Gewinn in diese ihnen fremden Orte zu investieren. Die aus der Region stammenden, zu Reichtum gelangten Kleinunternehmer investieren ihr Geld aus Sicherheitsgründen lieber in der Provinzhauptstadt Mashhad oder in kleineren Orten wie Torbat-e Heydarieh und Torbat-e Jām, die fern der iranisch-afghanischen Grenze liegen und eine sichere Zukunft versprechen. Denn obwohl Iran politisch alles unternimmt, um die Grenze nach Afghanistan abzusichern und den Grenzbewohnern das Gefühl von Sicherheit zu vermitteln, herrscht in der Bevölkerung ein hohes Maß an Unsicherheit über die zukünftige politische Entwicklung in Afghanistan. Ein allgemeines Gefühl der Bedrohtheit verbindet sich in der Bevölkerung des iranischen Grenzgebiets mit der Angst vor einer eventuellen Evakuierung der gesamten Region im Konfliktfall. Vor diesem Hintergrund erscheint jede Form von Investition ein risikoreiches Unternehmen.<sup>30</sup>

Für die Grenzregion Khāf-Taybād kann festgestellt werden, dass trotz eines zunehmenden Stroms an Gütern, Dienstleistungen und Menschen zugleich auch neue Immobilitäten an der Grenze entstanden sind. Verantwortlich hierfür sind die strengen Kontrollen am iranisch-afghanischen Grenzübergang, der noch bis zur Revolution von 1979 leicht zu überqueren war und für die Bevölkerung in Grenznähe einen bescheidenen Grenzhandel ermöglichte. Zum großen Bedauern der Händler und Kaufleute in der Grenzregion konnte sich trotz des vielfältigen Waren- und Güterstroms kein funktionierender lokaler Grenzhandel entwickeln. Sie fordern die staatlichen Institutionen auf, im Grenzraum Iran-Afghanistan eine Freihandelszone einzurichten, um den Transitverkehr zwischen Iran und seinen Nachbarländern zu intensivieren und effizienter zu gestalten, sowie um den lokalen iranischen Händlern eine Teilhabe am Grenzhandel zu ermöglichen. Gemäß der Darstellungen der Händler hat der grenzübergreifende Austausch durch die Absicherung der Grenzen nach Afghanistan und die eingeschränkte Bewegungsfreiheit an Bedeutung verloren. Stattdessen, und befördert durch den Ausbau des Straßennetzes in das Landesinnere Irans, orientieren sich sämtliche ökonomischen Aktivitäten in Richtung der Provinzhauptstadt Mashhad.

<sup>30</sup> Zu den Unsicherheiten an der iranisch-afghanischen Grenze und deren Behebung vgl. Ebrāhimbāy Salāmi (2007).

mische Aktivitäten auf die Provinzhauptstadt Mashhad und andere Städte in Iran. So sind gleichzeitig durch die Auferlegung administrativer Restriktionen einerseits und die Erschließung von Verkehrswegen andererseits neue Handlungsräume in Nord-Süd-Richtung innerhalb Irans entstanden, über die die Zirkulation von Menschen, Gütern und Technologien organisiert wird.

## Schlussfolgerung

Der Ausbau der Fernverkehrsstraßen in Khorāssān ist Teil des staatlich initiierten infrastrukturellen Aufbaus und im Zusammenhang mit der übergreifenden regionalen Entwicklungsplanung der östlichen Provinzen Irans zu betrachten. Im vorliegenden Beitrag wurde aufgezeigt, dass der Ausbau der Transitstraßen, der transnationale geopolitisch-strategische Ziele verfolgt, nämlich die stärkere ökonomische Verflechtung Irans mit seinen östlichen Nachbarländern, intern zur Erschließung lokaler Ressourcen (Eisenerz) und zur Intensivierung der landesinternen Handelsbeziehungen beigetragen hat. Über die Förderung und Vermarktung des Eisenerzes und den Zugang zu weiteren ökonomischen Nischen haben sich neue sozialräumliche Beziehungen und Austauschmöglichkeiten etabliert sowie Veränderungen der *routeways* (Urry 2004) ergeben, über und durch die Mobilität von Menschen, Technologien und Gütern stattfindet.

Die detaillierte Wiedergabe der Handlungsabläufe im Produktionssystem des Eisenerzwerkes, des Organisationssystems auf den Fernstraßen und der Einbindung der Akteure und ihrer Interdependenzen im Zusammenhang mit den infrastrukturellen Einrichtungen zielte darauf, die Komplexität der Verflechtungen zwischen Ressourcenerschließung und Gütertransfer aufzuzeigen, sowie die Dichte und Vielfalt der im Prozess der Vermarktung und des Transportes involvierten Akteure zu verdeutlichen. Der Definition von Mobilität von Sven Kesselring und Gerlinde Vogl (2008) folgend, kann bei den hier beschriebenen Handlungen der Fahrer, Unternehmer, Händler und Vermittler von „eingeschränkter oder begrenzter“ Mobilität gesprochen werden. Die Akteure haben zwar die sich ihnen bietenden infrastrukturellen Voraussetzungen genutzt, um sowohl physische als auch soziale Mobilität zu erlangen: Beispielsweise haben sie persönliche und gemeinschaftliche Projekte entwickelt, indem sie in Hausbau und Kleinhandwerksbetriebe investierten oder sich im Handelswesen, im Transport und in der Vermarktung von Produkten zu Kooperativen zusammengeschlossen und mit überregionalen Gruppen vernetzt haben. Gleichfalls haben die ökonomische Entwicklung und Verbesserung der Lebensbedingungen zu Investitionen im Bereich Bildung und Entfaltung von Kreativität geführt und der nächsten Generation

oder mehreren Orten ermöglichte es ihnen, ihre unternehmerischen Tätigkeiten zu intensivieren und somit ihre ökonomischen Verhältnisse zu verbessern.

Insgesamt, so die weit verbreitete Meinung in Khāf, ist dank des Ausbaus der Verkehrsnetze und der Ressourcenförderung das Einkommen in allen Schichten gestiegen und der Konsum hat zugenommen. Neben dem Erwerb von Konsumgütern wird in Grundstücke, Hausbau und Innenaustattung investiert. Das rapide ökonomische Wachstum von Khāf wird jedoch auch kritisch gesehen, wie das Beispiel eines ehemaligen Lehrers zeigt:

Diejenigen, die schnell zu Geld gekommen sind, wissen nicht, wie sie es ausgeben sollen: Wir brauchen *amuzeš* (Lehre), was wir mit unserem Reichtum tun sollen. Soviel Geld ist so schnell in Umlauf gekommen in Khāf, dadurch gerät die Kultur in Vergessenheit. Es gibt keine Vorbereitung, keine Basis für das hohe Einkommen aus dem Eisenbergwerk. Das Geld wird im Konsum verbraucht. Aber es gibt keine kulturelle Entwicklung. Wenn die Kultur mit dem ökonomischen Wachstum nicht mithalten kann, dann gibt es ein Drama, genau das passiert in Khāf. Unsere Gedankenwelt hat sich nicht geöffnet. Wir brauchen *olgušāzi* (Modelle), um uns zu orientieren. (Interview B., 5. Oktober 2012, Khāf)

Zur Förderung von Bildung und kultureller Entfaltung wurden staatliche und halbprivate Mittel für die Erweiterung des Bildungssystems mobilisiert, auf die die Bevölkerung von Khāf und Taybād mit großem Stolz blickt: Mehrere Bildungseinrichtungen wie private Universitäten, Schulen, Gymnasien und Lehrerausbildungsstätten wurden gegründet, die durch die erweiterten Verkehrsverbindungen auch von Anwärtern aus anderen Provinzen Irans aufgesucht werden können. Die hierbei entstandenen Handlungs- und Interaktionsräume zwischen Khāf und zentraliranischen Regionen haben bereits weitere Austauschprogramme im Bereich Technologietransfer hervorgerufen. In gleicher Weise wird eine verstärkte Ausbildung von Technikern und Ingenieuren angestrebt, die in der Region dringend benötigt werden. Soziale Mobilität ist dahingehend zu verzeichnen, als dass ungelernete Arbeiter, die im Eisenbergwerk oder auf den Parzellen tätig sind, die Möglichkeit erhalten, in die Aus- und Fortbildung ihrer Kinder zu investieren. Einige aus der ersten Generation der Absolventen haben bereits die Aufstiegsmöglichkeiten für sich erkannt und genutzt.<sup>28</sup> Gleichzeitig wird aber auch beklagt, dass durch die verlockenden, hohen Einnahmen aus dem Transportgeschäft das Interesse der jungen Männer an Studium und Ausbildung nachgelassen hat. Viele präferieren eine Anstellung als Fahrer, um in wenigen Jahren schnelles Geld

<sup>28</sup> Im Eisenbergwerk von Sangān traf ich drei Ingenieure und eine in der Administration tätige Frau, deren Väter Händler und ungelernete Arbeiter waren.

zu verdienen, gegenüber den Mühen einer längeren Ausbildung, ohne die Sicherheit zu haben, anschließend eine angemessene Anstellung zu finden.

Nicht alle Bewohner der Grenzregion und speziell in den hier behandelten Städten Khāf, Naštifān, Sangān und Taybād profitieren vom ökonomischen Aufschwung.<sup>29</sup> Der Zugang zu Ressourcen ist eng verbunden mit dem Aufbau individueller Netzwerke und sozialer Beziehungen. Um zu verstehen, wer, wie, wann, welche Netzwerke aufbaut und zu welchen Gelegenheiten nutzt und mobilisiert, muss das dichte und komplexe System von Verflechtungen erfasst und analysiert werden.

Die Faktoren, die ein stabiles Netzwerk ausmachen, sind multipel. Das bisher gesammelte Datenmaterial lässt kein einheitliches, durchgängiges Muster der Verflechtungen erkennen. Den Worten eines Parzellenmanagers im Eisenbergwerk von Sangān folgend gehört zum Aufbau eines soliden Netzwerkes die Fähigkeit, weiträumig zu kommunizieren, stets informiert und mobil zu sein sowie Risikobereitschaft zu zeigen. Gleichzeitig fügt er hinzu, dass Netzwerke fragil sind, jederzeit auseinanderbrechen und sich neu zusammensetzen können. Es sei notwendig, trotz Enttäuschungen und Rückschlägen immer wieder die Aufnahme neuer Beziehungen anzustreben. Um Netzwerke funktionsfähig zu halten, sei vor allem *e'etemād* (gegenseitiges Vertrauen) notwendig. Verfügt eine Person nicht über ein ausreichendes soziales Netzwerk, bleibt ihr der Zugang zu ökonomischen und sozialen Ressourcen verschlossen und damit die Möglichkeit ökonomischer und sozialer Mobilität. Nach lokalem Verständnis wird dies auf persönliches, individuelles Unvermögen zurückgeführt. Hierzu gehören der Mangel an Mut, Risiken einzugehen, kreativ und flexibel zu denken und dementsprechend zu handeln. Die gesellschaftliche Struktur im Untersuchungsgebiet wird von den Bewohnern selbst als offen und wenig hierarchisiert gesehen. So würden wohlhabende, gut situierte Angehörige der Gemeinschaft den ökonomisch schwächeren Individuen und Gruppen durchaus Unterstützung zukommen lassen. Ein angesehener und erfolgreicher Unternehmer in Khāf erläutert dies wie folgt:

Nachdem ich die erste Hühnerfarm gegründet hatte, wollte ich andere inspirieren, dies ebenfalls zu tun. Aber sie alle wollten kein Risiko auf sich nehmen. So habe ich mit ihnen einen notariellen Vertrag abgeschlossen, zu ihnen gesagt: Ich gebe euch einen Kredit; wenn ihr Verluste macht, nehme ich die Verluste auf mich; wenn ihr Profite macht, könnt ihr den Gewinn behalten und zahlt nur den Kredit zurück. In der ganzen Region

<sup>29</sup> Auf diese Aspekte und auf die Frage, inwieweit durch die Mobilität auch gesellschaftliche Ungleichheit geschaffen wird, wurde in diesem Beitrag nicht eingegangen; hierfür bedarf es weiterer Forschungen und eines längeren Aufenthalts in der Region.

die Möglichkeit geboten, weiterführende Schulen zu besuchen, an Ausbildungsprogrammen teilzunehmen und staatliche und private Universitäten auch außerhalb der Region aufzusuchen. Dennoch sind soziale und räumliche Mobilität dahingehend eingeschränkt, dass sie gesellschaftlichen und politischen Regularien unterworfen sind, die die Handlungen der Akteure begrenzen. Zu beobachten sind Einschränkungen dieser Art dort, wo beispielsweise durch lokale Förderung von Kleinindustrie-Projekten eine Verbesserung der Lebensbedingungen sowohl für das Kollektiv als auch für Einzelne herbeigeführt werden könnte. Jedoch ist, bis auf wenige Ausnahmen, der größte Teil der oben genannten Akteure trotz hoher ökonomischer Gewinne immer noch zurückhaltend, lokal zu investieren und Verantwortung für die regionale Entwicklung zu übernehmen. Diese Zurückhaltung ist, den Erläuterungen der Betroffenen zufolge, darin begründet, dass die Investoren mehr Absicherung von staatlicher und politischer Seite erwarten, um in einer Grenzregion, in der große Ungewissheit über die zukünftigen politischen Entwicklungen besteht, ökonomische Risiken auf sich zu nehmen. Lieber investieren sie in der Metropole Mashhad, wo der wirtschaftliche Gewinn zukunftssträchtiger und sicherer scheint und zudem mit höherem gesellschaftlichen Ansehen verbunden ist.

Den Medien und dem offiziellen, politischen Diskurs in Iran nach zu urteilen, führt der Transitverkehr zur Intensivierung der ökonomischen Beziehungen zwischen Iran und seinen östlichen Nachbarn, was stets positiv bewertet wird. Auf der lokalen Ebene hingegen stellt sich die Frage nach den Folgen, sollte China eines Tages das Eisenerz aus Sangān nicht mehr benötigen. Wie nachhaltig orientiert sind die aktuellen Entwicklungs- und Modernisierungspläne für die östlichen Provinzen Irans? Aus meinen persönlichen Beobachtungen, den geführten Gesprächen und aufgezeichneten Interviews lässt sich folgern, dass, von der Erschließung und Erweiterung der verzweigten Verkehrswege abgesehen, die bisher ausgebaute Transitstraße tatsächlich nur ein „Korridor“ im Sinne eines „Durchgangs“ ist, den die aus dem Westen, Osten und Süden importierten Güter passieren, um an ihren Zielorten in den Ländern im Norden und Nordosten Irans verteilt zu werden. Die lediglich an der Beförderung der Waren beteiligte Bevölkerung aus Khāf bleibt trotz der sich ergebenden Mobilität im ökonomischen und auch im sozialen Bereich weiterhin an der Peripherie. Eine Modernisierung und Entwicklung, die sich nicht nur im infrastrukturellen Ausbau, ökonomischem Fortschritt und der Aneignung materieller Güter niederschlägt, sondern im Sinne von Wandel der Geisteshaltung und Lebensanschauung zu verstehen ist, steht weiterhin aus.

## Bibliographie

- Adl, Chahriar (1999): Investigations et relevés archéologiques à Zuzan dans le Khorāssān. À la frontière irano-afghane. 1988–1999. *Fondation Max von Berchem Bulletin* 13, S. 2–6.
- Ahrari Rody, Abdolkarim (2004) [1384 AH]: *Khāf dar gozar-e tārikh (Khāf in the Course of History)*. Khāf: Enteshārāt-e Sh. Islam ahmad Jam.
- Appadurai, Arjun (1996): *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Augé, Marc (1995): *Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso.
- Balooch, Mahmood (2009): Iran and India's Cooperation in Central Asia. *China and Eurasia Forum Quarterly* 7(3), S. 25–29.
- Barth, Fredrik (1981): *Process and Form in Social Life*. London: Routledge and Kegan Paul.
- Bhattacharyay, Biswa (2009): Restoring Asian Silk Route: Towards an Integrated Asia. ADBI Working Paper 140. Tokyo: Asian Development Bank Institute. [http://www.adbi.org/working-paper/2009/06/17/3025.restoring\\_asian.silk.route/](http://www.adbi.org/working-paper/2009/06/17/3025.restoring_asian.silk.route/) (abgerufen am 3.11.2011).
- Boland Akhtar, Nurahmad (2009) [1388 AH]: *Asbād hā-ye Naštifān (Die Windmühlen von Naštifān)*. Mashhad: Shamlo.
- Bourdieu, Pierre (1983): *Die feinen Unterschiede: Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Breiger, Ronald L. (1990): *Social Mobility and Social Structure*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Buchanan, Marc (2002): *Small World. Uncovering Nature's Hidden Networks*. London: Weidenfeld and Nicholson.
- Colombijn, Freek (2002): Introduction: On the Road. In: Freek Colombijn (Hg.): *On the Road: The Social Impact of New Roads in Southeast Asia*. Leiden: Brill, S. 595–617.
- Dalakoglou, Dimitris (2010): The Road: An Ethnography of the Albanian–Greek Cross-border Motorway. *American Ethnologist* 37(1), S. 132–149.
- Dalakoglou, Dimitris / Harvey, Penny (2012): Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities* 7(4), S. 459–465.
- Dannreuther, Roland (2003): Bridging the Gulf? Iran, Central Asia and the Persian Gulf. *The Review of International Affairs* 2(4), S. 32–46.
- Ebrāhimbāy Salāmi, Q. H. (2005) [1384 AH]: Češmandāz e tosseh ye šarq e iran (Die Besonderheiten der Entwicklung in Ost-Iran). *Fasl-nāmeḥ-ye tahqiqāt-e ġoqrāfiyāyi (Geographical Research)* 84(2), S. 46–65.
- Ebrāhimbāy Salāmi, Q. H. (2006) [1385 AH]: Khāf wā šahr hā-ye an (Khāf und seine Städte). *Fasl-nāmeḥ-ye tahqiqāt-e ġoqrāfiyāyi (Geographical Research)* 81(2), S. 5–26.
- Ebrāhimbāy Salāmi, Q. H. (2007) [1386 AH]: Moqeyyat-e geopolitik wa nā amni-ye eġtemāi. mored: shahrestān hā-ye Khāf wa Roshtkhār dar šarq-e iran (Geopolitical Situation and Social Insecurity. Case Study: Khāf and Roshtkhār in Eastern Iran). *Fasl-nāme ye beynol mellali geopolitik (Geopolitics Quarterly)*, Sāl-e dowom, Vol. 2(3+4), S. 72–97.

- Edwards, Paul (2004): Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. In: Thomas J. Misa / Philip Brey / Andrew Feenberg (Hg.): *Modernity and Technology*. Cambridge, Mass.: MIT Press, S. 185–226.
- Elias, Norbert (1978): *What is Sociology?* London: Hutchinson.
- Elyachar, Julia (2010): Phatic Labor, Infrastructure, and the Question of Empowerment in Cairo. *American Ethnology* 37(3), S. 452–464.
- Granovetter, Mark (1983): The Strength of Weak Ties: A Network Theory Revisited. *Sociological Theory* 1, S. 201–233.
- Hannam, Kevin / Sheller, Mimi / Urry, John (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* 1(1), S. 1–22.
- Harvey, Penny / Knox, Hanna (2012): The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities* 7(4), S. 521–536.
- Herzig, Edmund (2004): Regionalism, Iran and Central Asia. *International Affairs* 80(3), S. 503–517.
- Humphrey, Caroline (2003): Rethinking Infrastructure: Siberian Cities and the Great Freeze of January 2001. In: Jane Schneider / Ida Susser (Hg.): *Wounded Cities: Destruction and Reconstruction in a Globalized World*. Oxford: Berg, S. 91–107.
- Kaufmann, Manfred / Bergman, Max / Joye, Dominique (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4), S. 745–756.
- Kesselring, Sven / Vogl, Gerlinde (2008): Networks, Scapes and Flows. Mobility Pioneers between First and Second Modernity. In: Weert Canzler / Vincent Kaufmann / Sven Kesselring (Hg.): *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot / Burlington: Ashgate Publishing, S. 163–180.
- Klaeger, Gabriel (2013): Dwelling on the Road: Routines, Rituals and Road Blocks in Southern Ghana. *Africa* 83(3), S. 446–469.
- Larkin, Brian (2013): The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42, S. 327–343.
- Larsen, Jonas / Urry, John / Axhausen, Kay (2006): *Mobilities, Networks, Geographies*. Aldershot: Ashgate.
- Marcus, George (1995): Ethnography in/of the Worldsystem: The Emergence of Multi-sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology* 24, S. 95–117.
- Nadjmabadi, Shahnaz (1979): Die sozio-ökonomischen Folgen der Anlage von Tiefbrunnen am Beispiel von Dāsht-e Karāt (Horāsān). In: Günther Schweizer (Hg.): *Interdisziplinäre Iran-Forschung. Beiträge aus Kulturgeographie, Ethnologie, Soziologie und Neuerer Geschichte*. Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients, Reihe B, Geisteswissenschaften, Nr. 40. Wiesbaden: Ludwig Reichert, S. 59–70.
- Noelle-Karimi, Christine (2008): Khurasan and its Limits: Changing Concepts of Territory from Pre-Modern to Modern Times. In: Markus Ritter / Ralph Kauz / Birgitt Hoffmann (Hg.): *Iran und iranisch geprägte Kulturen. Studien zum 65. Geburtstag von Bert Fragner*. Beiträge zur Iranistik, Band 27. Wiesbaden: Ludwig Reichert, S. 9–19.
- Papoli-Yazdi, Hossein / Vossoughi, Fatemeh (2003) [1382 AH]: *Khorāsān. Geopolitic & Development*. Mashhad: Papoli.

- Rashidinejad, Farshad / Naraghi, Saeed (2011): Tailings Disposal Options Study for Sangān Iron Mine Project, Iran. Proceedings, Tailings and Mine Waste 2011. November 6 to 9, 2011. Vancouver, BC. [http://www.infomine.com/publications/docs/Rashidinejad 2011.pdf](http://www.infomine.com/publications/docs/Rashidinejad%2011.pdf) (abgerufen im Dezember 2012).
- Rifkin, Jeremy (2000): *The Age of Access*. Harmondsworth: Penguin.
- Star, Susan L. (1999): The Ethnography of Infrastructure. *American Behaviour Science* 43(3), S. 377–391.
- Tāvoosi, Taqī / Eskandari Sani, Mohammad / Hosseinzādeh Kermāni, Mahmoud (2012) [1391 AH]: Qābeliyat hā wa tangnāh hā-ye tosse'eh-ye mahwar-e šarq dar šarāyet-e emruz-e iran wa mantaqeh (Capabilities and Threats of East Corridor Development in the Current Situation of Iran and Region). *Motāleāt wa pažuheš hā-ye šahri wa mantaqeh-I, sāl-e sewom, šomāre-ye 12, bhār 1391 (Urban-Regional Studies and Research Journal 3(12))*, S. 79–100.
- Urry, John (2004): Small Worlds and the New 'Social Physics'. *Global Networks* 4(2), S. 109–130.
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Woolcock, Michael (1998): Social Capital and Economic Development: Toward a Theoretical Synthesis and Policy Framework. *Theory and Society* 27, S. 151–208.
- Zanganeh, Ibrahim (2002) [1381 AH]: *Tārikh-e rejal-e šarq-e Khorāssān* (History of Eastern Khorāssān). Mashhad: Enteshārāt Khātereh Mashhad.

