



Trasse am Hindukusch

Der weite Weg nach Bamian

Afghanistan Ein Abgeordneter, der die Toten zählt; ein Projektleiter, der mit den Taliban dealt; ein Manager, der vom Skifahren am Hindukusch träumt; ein Italiener, der schnelle Autos mag: verbunden durch eine Straße, die nicht fertig wird. Ein Gleichnis. *Von Jochen-Martin Gutsch*

Dreimal in der Woche, wenn das Wetter es zulässt, steigt eine alte Antonow 10 der Fluggesellschaft East Horizon in Kabul in die Luft. Wenn man Glück hat, landet die Maschine 30 Minuten später auf der Schotterpiste der Provinzhauptstadt Bamian. Das russische Flugzeug, außen leicht rostig und innen verschlissen, ist über 50 Jahre alt und darf nicht voll besetzt fliegen, sonst kommt es nicht über die Kette des Hindukusch-Gebirges, die Kabul wie eine Mauer umfasst.

Wer nicht fliegen möchte nach Bamian, kann mit dem Auto fahren. Nördlich von Kabul beginnt eine Straße, die über den Distrikt Ghorband führt. Ghorband wurde berühmt im Juli 2012, als ein Video um die Welt ging, in dem eine junge Frau zu sehen war, die von einem Mob gesteinigt wurde. Die Straße ist vielerorts eine verrottete, löchrige Piste ohne Asphalt. In den vergangenen Jahren gab es immer wieder Angriffe der Taliban, Überfälle von Räufern und Kidnappern.

Der dritte Weg nach Bamian ist eine Straße, die gut 30 Kilometer südwestlich von Kabul im Ort Maidan Shahr beginnt.

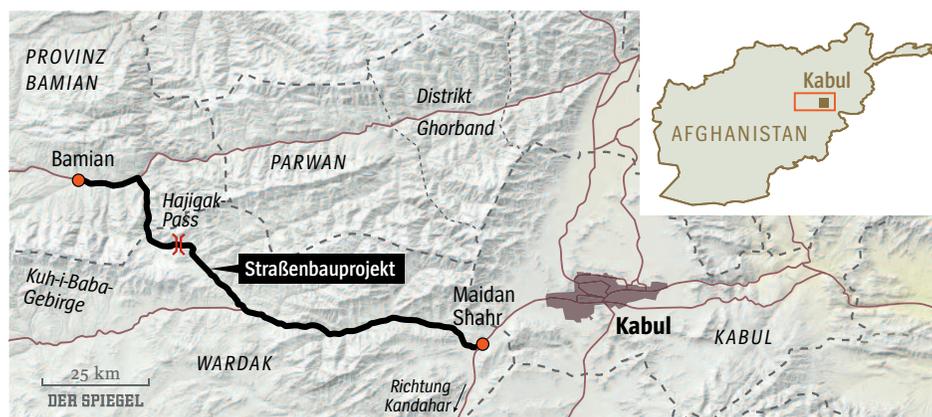
Sie ist ein Neubauprojekt, bezahlt mit Geld aus dem Westen. Sie ist noch im Bau, aber eines Tages, das ist der Plan, werden die Autos über den glatten Asphalt fliegen,

in geraden Abschnitten mit 100 Sachen oder mehr, vorbei an Händlern und Ausflugslokalen, und dann ist man von Kabul aus binnen dreier Stunden in Bamian.

Die Straße trägt keinen bekannten Namen und ist, wenn sie je fertig wird, 136 Kilometer lang. Ein kleiner Streifen Asphalt im riesigen Land Afghanistan. Sie führt durch die Provinz Wardak – dünn besiedeltes, staubiges Land – hinauf ins Kuh-i-Baba-Gebirge über den Hajigak-Pass, 3700 Meter hoch, und dann hinab ins Tal von Bamian, in eine der ärmsten Provinzen im armen Afghanistan. Die Straße hat zwei Spuren, so wie vermutlich die meisten Straßen auf dieser Welt, aber in ihren Staub ist die erstaunliche jüngste Vergangenheit Afghanistans geschrieben. Alle Hoffnung. Alle Mühsal. Aller Wahnsinn. Alles Scheitern. Vom Straßenrand aus sind die vergangenen Jahre zu überblicken, der ganze große Aufbauversuch.

Im Dezember endet, nach 13 Jahren, der internationale Afghanistan-Einsatz. Die meisten Soldaten verlassen das Land, über 40 Nationen beteiligten sich an der Nato-Operation namens Isaf, zwischenzeitlich standen 140 000 fremde Soldaten in Afghanistan.

Die Uno war zeitweise mit 26 Organisationen vor Ort, Regierungen und private Agenturen pumpften Milliarden Dollar ins



Land. Und Millionen für die Straße. Sie beginnt eine halbe Stunde Autofahrt von Kabul entfernt Richtung Südwesten, in Maidan Shahr, die wenig mehr ist als ein schmutziger Haufen Häuser, aber strategisch wichtig. Von hier aus führt der Highway Richtung Kandahar und verbindet Kabul mit dem Süden. In Maidan Shahr wohnt auch ein Mann namens Mohammed Fahimi. Er ist Abgeordneter im Provinzrat von Wardak. Er will reden, aber er rät davon ab, nach Maidan Shahr zu kommen. „Zu gefährlich im Moment“, sagt er am Telefon. Also ein Treffen in Kabul. Fahimi erzählt, dass die neue Straße noch nicht fertig sei, nach all den Jahren. „Nur der erste Abschnitt wurde bislang ausgebaut. 50 bis 60 Kilometer.“ Danach bricht die Asphaltstrecke ab und geht über in die alte Schotterpiste.

Fahimi rät auch davon ab, die Straße entlangzufahren. „Nicht mal ich fahre dort lang. Nur wenn es absolut unvermeidbar ist, wie jetzt im Wahlkampf. Und mit Security. 30 Polizisten, zwei Pick-ups mit Maschinengewehren, zwei gepanzerte Fahrzeuge.“

Es war im Jahr 2002, als das italienische Außenministerium bei der neuen afghanischen Regierung nachfragte, wie man das Land unterstützen könnte. Die Wunde des 11. September war noch frisch. Amerikanische Soldaten waren nach Kabul marschiert, die ganze Welt wollte helfen. Schulen bauen, Brunnen bauen, Krankenhäuser bauen, Frauengärten bauen, die Demokratie aufbauen. Jedes Projekt galt als Waffe im Kampf gegen den internationalen Terrorismus. Auch Deutschland wurde jetzt am Hindukusch verteidigt, so hieß das damals in der Politik.

Die afghanische Regierung wünschte sich von den Italienern eine Straße. Eine Verbindung zwischen Kabul und Bamian, zwischen Hauptstadt und isoliertem Hinterland. Sie sollte auch ein Zeichen der Versöhnung sein: In der Provinz Bamian leben die Hazara, eine Volksgruppe, die besonders unter den Taliban zu leiden hatte. Die Italiener waren einverstanden.

Es gab damals nur ungefähr hundert Kilometer asphaltierter Strecke in Afghanistan. Und die neue Landstraße war ja auch nicht irgendeine Verbindung. Sie würde nicht in ein unbekanntes afghanisches Kaff mit unaussprechlichem Namen führen, sondern an einen weltbekannten Ort des Terrors. Im Frühjahr 2001 hatten die Taliban die „unislamischen“ Buddhas von Bamian gesprengt. Die größten stehenden Buddha-Figuren der Welt, 53 und 35 Meter hoch, rund 1500 Jahre alt, sie wurden zum Sinnbild des Barbarentums der Taliban. Die Straße würde die Stätte wieder erschließen.

Im August 2006 begannen die Arbeiten. Der Baubeginn wurde mit einer großen Zeremonie gefeiert, zu der Präsident Hamid Karzai kam, westliche Diplomaten

und Habiba Sarabi, damals die Gouverneurin der Provinz Bamian. Wenn man sie heute fragt, dann sagt Sarabi, noch immer gerührt: „Dieser Tag, der Baubeginn, war einer der besonderen Augenblicke in meinem Leben.“

Acht Jahre später, 2014, schlägt Mohammed Fahimi, der Abgeordnete aus Maidan Shahr, ein abgegriffenes Notizbuch auf und sagt: „Es passiert zum Beispiel so: Ein Auto wird gestoppt. Die Leute müssen aussteigen. Es werden ihnen die Augen verbunden. Dann sollen sie sich am Straßenrand aufstellen, nebeneinander. Dann arbeiten die Kalaschnikows. Die Leichen bleiben am Straßenrand liegen. So ist es passiert im ...“, Fahimi schaut in sein Notizbuch, „... im Frühjahr 2012.“

In den vergangenen Jahren hat sich Fahimi bemüht, alle Vorkommnisse auf der Straße, sofern er davon erfuhr, in sein Notizbuch zu schreiben. Die Chronik ist lückenhaft, aber man bekommt einen Eindruck von der Lage. 20 bis 30 Tote in vier Jahren, sagt Fahimi. Durch Minen, selbst gebaute Sprengsätze, gezielte Schüsse. Dazu Überfälle und Kidnappings, um Lösegeld zu erpressen.

„Die Polizei ist manchmal nur hundert Meter entfernt. Aber sie tut nichts, aus Angst. Die Taliban verschwinden wieder von der Straße und tauchen unter in ihrem Gebiet, in den Dörfern“, sagt Fahimi.

Die Straße hat einen Spitznamen bekommen unter Afghanen und in der Presse. Er ist nicht schön, aber man kann ihn sich gut merken: Death Road.

„Am Anfang lief es eigentlich ganz gut“, sagt Ahmad Najafi. Er ist 55 Jahre alt und seit 2005 der Projektleiter. Er sitzt im Ministerium für Straßenbau in Kabul, einem alten russischen Plattenbau mit dunklen Gängen, schmutziger Auslegeware und Fenstern, die zum Teil zerbrochen sind. Manchmal wurde Folie vor die löchrigen Fenster geklebt, manchmal aber auch gar nichts, und so pfeift der Wind durch das Gebäude wie durch ein Spukschloss.

Im Ministerium hat man schwere Tage hinter sich. Der stellvertretende Minister wurde in Kabul auf dem Weg zur Arbeit entführt. Dann gab es Beschwerden, weil viele Straßen im Land unter Regenfällen zerbröselten wie Knäckebrötchen. Und Ahmad Najafi, der ein Büro im dritten Stock hat, sieht auch nicht glücklich aus. Er arbeitet seit 32 Jahren im Ministerium. Er hat die Russen erlebt, die Mudschahidin, die Taliban, die Westler. Alle kommen, alle gehen irgendwann. Das ist das Einzige, worauf man sich in Afghanistan verlassen kann.

„Während der Vermessungsarbeiten hatten wir noch keine Probleme. Alles war eigentlich okay. Die Baufirma für den ersten Abschnitt war dann ‚China Railway‘“, erzählt Najafi. Die Chinesen hatten das billigste Angebot gemacht. Sie brachten

alles mit: Baumaschinen und auch die Arbeiter. Insgesamt fast 300 Leute. „Wir errichteten ein Baucamp, alles war vorbereitet. Aber bald begannen die Überfälle. Maschinen wurden gestohlen oder verbrannt. Ein Ingenieur starb durch eine Mine.“ Schließlich wurde der Finanzchef der Chinesen entführt und blieb drei Monate in Gefangenschaft. „Wegen der Taliban-Angriffe mussten wir die Bauarbeiten immer wieder unterbrechen. Monatlang.“

Später sind sie in die Dörfer gefahren, um mit den Ältesten zu sprechen. So geht das immer in Afghanistan. Man fährt in die Dörfer und spricht mit den Ältesten. Wardak ist eine unruhige Provinz und Paschtunen-Gebiet. Die Staatsgewalt hat hier wenig Einfluss. Aber die Dorfleute haben gute Verbindungen zu den Taliban.



Tankstelle bei Bamian

„Am Ende bezahlten wir die Dorfleute dafür, dass sie unsere Bauarbeiten sichern.“

Ahmed Najafi versuchte es mit Schutzgeldzahlungen. Das sei, sagt er, ein beliebtes Geschäftsmodell: Zuerst verbreiten die Taliban Angst und Schrecken. Anschließend schicken die Dorfältesten ihre Leute los und versprechen Sicherheit. Das gezahlte Schutzgeld teilt man sich – brüderlich – unter Paschtunen. Ein Teil der hundert Millionen Euro, die der italienische Staat für die Straße zahlt, fließt auf diese Weise direkt in die Taschen der Taliban.

Wie lange hat man für den ersten Bauabschnitt gebraucht? „Fünf Jahre“, sagt Ahmad Najafi. „Für 54 Kilometer.“

Die Chinesen hatten anschließend keine Lust mehr, Afghanistan aufzubauen. Für den zweiten Bauabschnitt bewarben sie sich erst gar nicht.

„Sie sind fast aus dem Land geflohen. Sogar die Maschinen haben sie zurückgelassen.“ Najafi tritt an die große Karte, die in seinem Büro hängt. Der zweite Straßenabschnitt führt durch das riesige Kuh-i-Baba-Gebirge, über den Hajigak-Pass. Extremes Gelände.

Um das Projekt zu beschleunigen, teilen sich derzeit drei Firmen den zweiten Bauabschnitt. Kilometer 54 bis 74 wird gebaut von der afghanischen Firma „Gholghola“. Sie gehört Mohammed Nabi Khalili, einem Bruder des afghanischen Vizepräsidenten. Khalili beschreibt die Lage in seinem Bauabschnitt so: „Ruhig. Zwei Leute wurden bislang angeschossen, Maschinen wurden zerstört, das Baucamp wurde mit Raketen angegriffen.“ Khalili selbst meidet die Straße, seit ein ferngezündeter Sprengsatz in

seinen Ministeriumsschreibtisch. Überlegt einen Moment. „Da sind Bedenken, ja.“

Sie betreffen den Asphalt. Die Straße wird gebaut mit einer sechs Zentimeter dicken Asphaltenschicht. So sehen es die Baupläne der Italiener vor. „Aber wir haben hier extreme Winter, Schneefall, im Sommer extreme Hitze. Dann die Laster, die völlig überladen über die Straßen fahren. Und wir haben Sprengstoffanschläge, Minen.“ Man brauchte zehn Zentimeter Asphalt. Besser elf, sagt Najafi.

Das sagen auch die Baufirmen. Die Straße, so wie sie jetzt gebaut wird, passt gut nach Turin oder Florenz. Die ersten 54 Kilometer, fertiggestellt 2011, sind bereits reparaturbedürftig, sagt Najafi. Das heißt: Hinten ist die Straße noch gar nicht fertig, da fällt sie vorn schon wieder zusammen.

„Touristisch gesehen die schönste Fahrt in Afghanistan. Ein Erlebnis“, sagt Mohammed Reza Ibrahim.

Ibrahim ist ein Mann mit großem Optimismus. Er ist 32 Jahre alt und der Direktor der Bamian Tourism Association. In seinem Kopf ist die Straße längst Teil einer großen Vision: Ibrahim möchte „Tourismus zum wichtigsten Wirtschaftszweig in Bamian machen“. Und er hat auch einen Plan.

Er führt durch den einsamen Hof eines Hostels, es ist ein seltsamer Ort, vielleicht weil er so friedlich ist. „Kommen Sie“, und dann steigt er hinunter in einen kleinen Keller. Ibrahim öffnet eine Tür. Knipst das Licht an. „Hier“, sagt er und zeigt stolz auf einige Regale.

In den Regalen liegen Skier, Abfahrtskier. Vielleicht 40 Paar. Es gibt auch Kin-



„Wir haben Schnee. Wir haben die besten Voraussetzungen für Skitourismus“, sagt Ibrahim. Es fehlen nur Skifahrer.

der Nähe von Maidan Shahr sein Auto zerriß. Er überlebte irgendwie.

Zwischen Kilometer 74 und 98 arbeitet die afghanische Firma „Omran“. Dahinter, im längsten Abschnitt, Kilometer 98 bis 136, ist die iranische Firma „Abad Rahan Pars“ zuständig. Das ist der sicherste Abschnitt. Tief im friedlichen Bamian.

Der Bauleiter dort heißt Hassan Norusi, ein einsamer Mann aus Isfahan, der sich im Baucamp vom afghanischen Koch iranische Gerichte zubereiten lässt, um das Heimweh zu besänftigen. Norusi hofft jeden Tag, dass er das Land bald verlassen kann. „Es gibt hier nichts. Nicht mal Strom.“ Außerdem, sagt Norusi, sei die Straße leider sehr schlecht. So wie sie jetzt gebaut werde, halte sie nicht lange. Höchstens drei bis vier Jahre.

Die neue Straße ist schlecht? Ahmad Najafi setzt sich in Kabul wieder hinter

Es ist schwer zu begreifen: so viel Aufwand, so viel Geld. So viele Menschen, die hier ihr Leben riskieren. Und dann wird die neue Straße zu dünn.

Anfangs waren noch Tunnel eingeplant. In den Bergen, am Hajigak-Pass, liegen im Winter bis zu acht Meter Schnee. Aber das Budget ist knapp, und die Italiener wollen kein zusätzliches Geld zahlen. Jetzt baut man eben keine Tunnel. Vermutlich wird deshalb die Straße im Winter geschlossen sein. „Wir haben keine Maschinen und auch kein Geld für die Schneeräumung“, sagt Ahmad Najafi.

Wer mit der alten, klapprigen Antonow nach Bamian City fliegt, an den Endpunkt der Straße, kann sie von oben sehen. Sie windet sich wie ein schmutziges Band durch das Gebirge, zumeist als Schotterpiste, aber die Strecke muss atemberau-

derskier, Skischuhe und drei Snowboards. Das Equipment ist gebraucht. Spenden aus Neuseeland, Australien und der Schweiz. Nun liegen die Skisachen hier, im vermutlich einzigen Skikeller Afghanistans, eines Landes mit gewaltigen Bergen, aber noch ohne Skifahrer.

Mohammed Ibrahim will das ändern. „Wir haben die besten Voraussetzungen für Skitourismus“, sagt er und streicht mit der Hand über ein Snowboard. „Wir haben hohe Berge. Wir haben Schnee. Wir haben lange Winter. Und 2015 bekommen wir hoffentlich drei Motorschlitten.“

Es fehlen nur Touristen und Skifahrer. „Im vergangenen Jahr hatten wir leider nur rund 800 registrierte Besucher in Bamian“, sagt Mohammed Ibrahim. Fast alles Afghanen. Dazu eine Handvoll westliche NGO-Leute aus Kabul, die hier kurz Luft

In zehn Jahren, sagt Italiens Botschafter Pezzotti, könne man im Cabriolet von Kabul nach Bamian fahren. Er bietet eine Wette an.



Bauarbeiten in der Provinz Bamian

holen wollten. Mohammed Ibrahim weiß, dass Afghanistan vor allem für Nicht-Afghanen so etwas ist wie das Herz der Finsternis.

Aber er konzentriert sich lieber auf das Potenzial. Das Tal von Bamian ist ein grünes Juwel in einem staubigen, unsicheren Land. In den Siebzigerjahren, vor all den Kriegen, kamen jährlich über hunderttausend Touristen hier her.

Ibrahim will daran anknüpfen. „Erst mal konzentrieren wir uns auf den Inlandstourismus“, sagt er. Später sollen auch internationale Gäste kommen. „Wir können hier alles anbieten: Trekking in den Bergen, Rafting in den Flüssen, sogar Paragliding. Wir haben Attraktionen wie die Seenkette Band-e-Amir, den ersten Nationalpark Afghanistans.“

Es ist schön, in Afghanistan jemanden zu treffen, der noch nicht an der Gegenwart verzweifelt ist. Ibrahims Optimismus hat etwas Amerikanisches, Unzerstörbares. Wer ihm zuhört, als Besucher aus dem Westen, fühlt sich wie ein Verräter, weil der Westen längst alle Hoffnung verloren hat und nur noch ein großes Ziel kennt: raus hier.

Mohammed Ibrahim sagt: „Sehen Sie, ich bin Optimist. Wie könnte man sonst leben in Afghanistan?“

Er hofft auf die neue Straße. Sie ist das Tor zur Welt. Viel besser als die klapprige Antonow. Es wäre nur schön zu wissen, wann sich das Tor öffnen wird. Ob es sich überhaupt jemals öffnet.

Noch nicht einmal Vittorio Roscio weiß das genau. Geplant war August 2015. Roscio ist ein müde wirkender Italiener, 59 Jahre alt, er sitzt in einem schmucklosen Zimmer auf dem Campus der italienischen Regierung in Kabul. Von hier aus überwacht er den Bau der Straße. Roscio ist der Aufpasser aus dem Westen. Er hat das italienische Geld im Blick.

„Sechs Zentimeter Asphalt sind absolut in Ordnung“, sagt Roscio. „Klar, ein bisschen mehr wäre schön. Auch ein Tunnel in den Bergen wäre schön. Aber wir müs-

sen leider im Budget bleiben.“ Das Budget beträgt hundert Millionen Euro. Roscio weiß, dass er zu Hause gar nicht erst zu fragen braucht, ob man noch ein paar Millionen drauflegt, für ein Straßenprojekt in Afghanistan mit ungewissem Ausgang. Afghanistan ist ziemlich egal geworden. Ein fast vergessener Problemfall, der langsam im Dunkel der Geschichte verschwindet. Nach 13 Jahren sind alle nur noch müde, desillusioniert und genervt, wenn dieses Wort fällt: Afghanistan.

Vittorio Roscio sagt, er hänge an dem Land. Er ist seit sieben Jahren da. Als Westler denke man oft zu einfach, sagt Roscio. Man sehe die Fallstricke nicht. Beim Bau der Straße waren es zum Beispiel die Friedhöfe. „Die Afghanen begraben ihre Toten überall. Manchmal gibt es einen kleinen Hügel. Aber viele Gräber erkennt man kaum. Und plötzlich kamen die Dorfbewohner und sagten: ‚Ihr könnt hier keine Straße bauen. Hier sind Menschen begraben.‘“ Also hatten sie zwei Möglichkeiten: den Straßenverlauf ändern. Das ist teuer. Oder die Toten umbetten. Das ist sehr heikel. „Gehen Sie mal zu einer paschtunischen Familie und sagen Sie: Salam aleikum, wir möchten Ihren toten Vater ausgraben. Haben Sie was dagegen?“

Roscio war ewig nicht mehr vor Ort, an der neuen Straße. Zu gefährlich. Er liest die Berichte hier, hinter den Mauern des Campus der italienischen Regierung in Kabul. Die Mauer wurde mit den Jahren immer dicker, der Stacheldraht höher, die Sicherheitsvorschriften wurden strikter. Würde man einen Zeitrafferfilm zeigen, dann sähe man, wie Roscio 2007 relativ frei durch die Straßen von Kabul spazierte. Und wie er am Ende 2014 selbst die 30 Meter zur italienischen Botschaft im kugelsicheren Toyota-Geländewagen fährt.

Roscio lebt, wie alle internationalen Helfer, in hoch gesicherter Käfighaltung. Und er darf den Käfig kaum verlassen. Mit den Jahren verschwand so auch die Straße immer mehr aus seinem Einflussbereich. Sie

lag irgendwo dort draußen. In einem fernen Land.

„Es ist leider sehr schwer, Afghanistan von Kabul aus zu verstehen“, sagt Roscio müde. „Und es ist vollkommen unmöglich, Afghanistan von Europa oder Amerika aus zu verstehen. Keine Chance.“ Er steigt in einen der kugelsicheren Toyotas und lässt sich die 30 Meter zur italienischen Botschaft fahren. Mauer auf, Mauer zu.

Dort wartet Luciano Pezzotti, der italienische Botschafter. Er möchte auch noch etwas sagen zur Straße. Aber irgendwie hat er gerade vergessen, was das sein könnte. Pezzotti ist ein modischer Mann und war zuvor Generalkonsul in Jerusalem. Im Erdgeschoss der Residenz steht ein Flügel, an der Wand hängen gerahmte Fotos, die Pezzotti mit Papst Benedikt zeigen und im Formel-1-Lager von Ferrari. Pezzotti mag schnelle Autos, und vielleicht sagt er deshalb, nachdem er erst über die afghanischen Wahlen und die Fortschritte bei den Frauenrechten gesprochen hat, noch einen Autofahrersatz: „Ich wette, dass man in zehn Jahren problemlos im Cabriolet von Kabul nach Bamian fahren kann. Über die neue Straße.“

Schöne Wette. Aber Mohammed Ibrahim, der Optimist und Tourismusdirektor aus Bamian, sucht lieber nach Alternativen. „Wir wollen internationale Direktflüge organisieren“, sagt Ibrahim, zurück aus dem Skikeller. „Aus Iran, Pakistan, Tadschikistan. Das Motto könnte sein: ‚Come directly to Bamian! The safest place in Afghanistan!‘“

Man flöge dann einfach über die verdammt Straße hinweg. Über die Taliban, die Sprengfallen, die Armut, den Wahnsinn. Über das ganze wunde Land, das nach 13 Jahren Weltversuch wieder ganz am Anfang steht.



**Videoreportage:
Auf der Straße**

spiegel.de/app402014afghanistan
oder in der App DER SPIEGEL