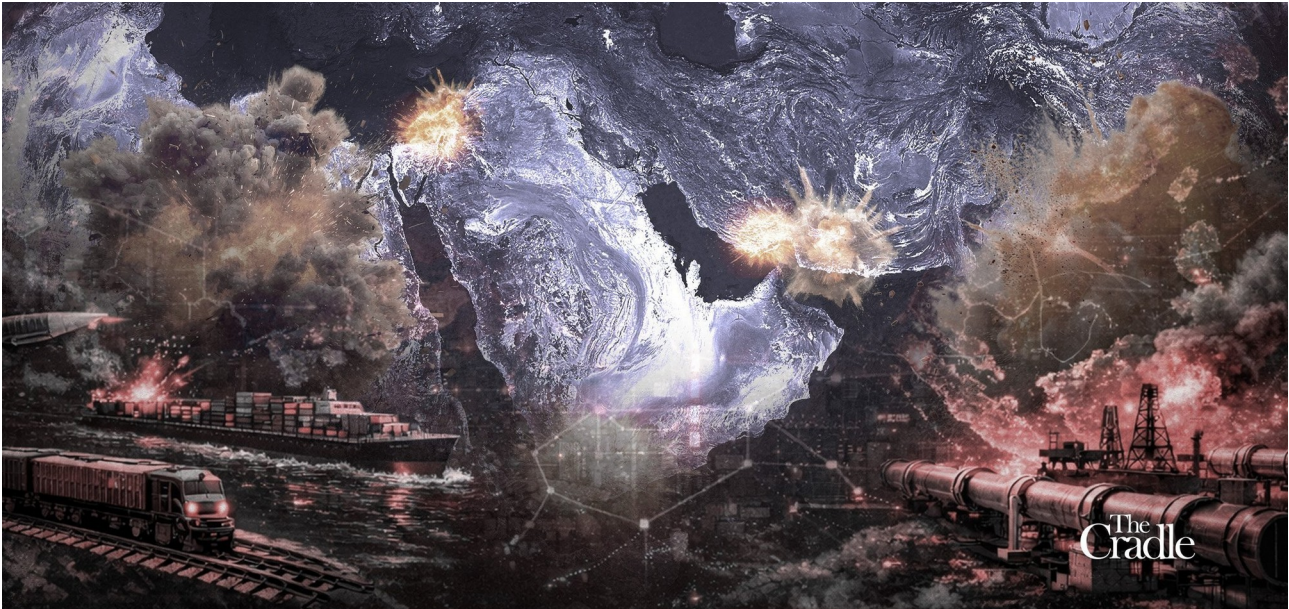


Der Krieg gegen den Iran verändert den „Krieg um die Verkehrskorridore“

Der Krieg gegen den Iran beeinträchtigt die Handels-, Verkehrs- und Energiekorridore, die das Herzstück der eurasischen Integration bilden.



20. April 2026 | Pepe Escobar

Der von den USA gegen den Iran geführte Krieg der Wahl definiert nicht nur die Geopolitik neu, sondern greift auch in das ein, was *The Cradle* im Juni 2022 als „[Krieg um die Korridore der wirtschaftlichen Vernetzung](#)“ bezeichnete, und destabilisiert und verändert dessen Ausrichtung – wohl das zentrale geökonomische Paradigma der eurasischen Integration im 21. Jahrhundert.

Von Ost nach West und von Nord nach Süd verbinden diese Korridore praktisch alle wichtigen Akteure in ganz Eurasien miteinander.

Werfen wir einen genaueren Blick auf die vier wohl wichtigsten Achsen: den von China vorange-triebenen Ost-West-Korridor der Neuen Seidenstraßen/Belt and Road Initiative ([BRI](#)); den interna-tionalen Nord-Süd-Transportkorridor ([INSTC](#)) zwischen Russland, Iran und Indien; den [IMEC](#) (Indien-Nahost-Korridor); sowie die geplanten Korridore, die die Türkei mit Katar, Syrien und dem [Irak](#) verbinden.

Chinas Neue Seidenstraßen/BRI erstrecken sich über eine Vielzahl von Korridoren von Xinjiang bis nach Westurasien, darunter der Nordkorridor (über die Transsibirische Eisenbahn in Russland) und der [Mittelkorridor](#) (über Kasachstan und über das Kaspische Meer zum Kaukasus und in die Türkei).



Karte des Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC)



Karte des Indien-Nahost-Korridors (IMEC)

Iran im Zentrum der eurasischen Integration

Doch es ist die äußerst strategisch günstige geografische Lage des Iran, die das Land seit den alten Seidenstraßen als den entscheidenden Knotenpunkt zwischen Ost und West positioniert hat – eine

Rolle, die durch die von Präsident Xi Jinping 2013 ins Leben gerufene Initiative „Neue Seidenstraßen“ (BRI) wiederbelebt wurde.

Einer der entscheidenden Faktoren, der in dem 2021 unterzeichneten [25-Jahres-Abkommen](#) zwischen China und dem Iran im Wert von 400 Milliarden US-Dollar enthalten ist, ist der in die BRI integrierte Landkorridor zwischen China und dem Iran. Er ist unerlässlich, um die maritime Vorherrschaft der USA, die jahrzehntelangen Sanktionen gegen die Islamische Republik und sensible Engpässe wie die Straße von Malakka, die Straße von Hormus und den Suezkanal zu umgehen.

Der erste Güterzug aus Xi'an, der ehemaligen Kaiserstadt Chinas, traf am „Trockenhafen“ Aprin im Iran ein, der 20 km von Teheran entfernt liegt und erst vor drei Jahren im Mai eingeweiht wurde. Dies markierte den offiziellen Start dieses Korridors, der die Transitzeiten von bis zu 40 Tagen auf dem Seeweg auf maximal 15 Tage auf dem Landweg verkürzt. Aprin ist ein Trockenhafen: ein intermodales Binnenterminal, das über Straße und Schiene direkt mit Seehäfen am Kaspischen Meer oder am Persischen Golf verbunden ist. Das bedeutet, dass riesige chinesische Frachtmengen schnell Zugang zu den globalen Seewegen erhalten.

Die Strecke China-Iran fügt sich in den umfassenderen Ost-West-Korridor ein, der vor dem Krieg darauf abzielte, Xinjiang über Zentralasien (Kasachstan, Usbekistan, Turkmenistan) mit dem Iran, der Türkei und weiter zum Persischen Golf, nach Afrika und sogar nach Europa zu verbinden.

Natürlich könnte China auch vom Eisenbahnkorridor profitieren, um iranisches Öl zu beziehen, anstatt sich auf die iranische „Geisterflotte“ zu verlassen, auch wenn die logistischen Herausforderungen nach wie vor beträchtlich sind. Die Eisenbahnverbindung zwischen China und dem Iran verändert bereits die Bedeutung des China-Pakistan Economic Corridor ([CPEC](#)), des Vorzeigeprojekts der BRI, das Xinjiang über die Karakorum-Straße mit Nordpakistan und dann quer durch Belutschistan bis zum Hafen von Gwadar am Arabischen Meer [verbindet](#). Bis hin zu US-Präsident Donald Trumps selbst gewähltem Krieg neigte Peking angesichts der instabilen politischen Lage in Pakistan dazu, dem Iran-Korridor mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Was auch immer als Nächstes geschieht, der Iran wird weiterhin behutsam durch das schwindelerregend komplexe Wechselspiel zwischen China und Indien navigieren müssen. Schließlich haben beide BRICS-Mitglieder ein tiefgreifendes strategisches Interesse an iranischen Häfen – die als unverzichtbare Torwege nach Zentralasien gelten.

Zudem steht der iranische Hafen [Chabahar](#) in Sistan-Belutschistan, der zumindest vor dem Krieg als Teil der indischen Seidenstraße angesehen werden konnte, in direkter Konkurrenz zum pakistanischen BRI-Hafen Gwadar am Arabischen Meer, der nur etwa 80 Kilometer entfernt liegt. Das bringt uns erneut zu der einzigartigen Rolle des Iran bei der eurasischen Vernetzung. Der Iran liegt an der privilegierten Schnittstelle zweier wichtiger Verkehrskorridore: der von China vorangetriebenen Ost-West-Achse und dem INSTC, der drei BRICS-Mitglieder – Russland, den Iran und Indien – miteinander verbindet.

Was Teheran bis zum Krieg getan hatte, war, seine Mehrvektorpolitik geschickt auf beide Mächte, China und Indien, sowie auf beide Korridore abzustimmen. Angesichts der Annäherung Indiens an Israel unmittelbar vor dem Enthauptungsschlag gegen den Iran am 28. Februar könnten sich die Dinge in Zukunft radikal ändern.

INSTC kollidiert mit IMEC

Der INSTC lässt sich kurz und bündig als der Nord-Süd-Vektor der eurasischen Integration beschreiben, der Russland, den Iran und Indien miteinander verbindet und die chinesischen Neuen Seidenstraßen kreuzt, die sich von Ost nach West durch Zentralasien ziehen.

Im Mai letzten Jahres drehte ich mit einem fünfköpfigen professionellen Team „[Golden Corridor](#)“: den weltweit ersten Dokumentarfilm in englischer Sprache darüber, wie sich der INSTC im Iran vom Kaspischen Meer bis zum Persischen Golf und zum Arabischen Meer entwickelt, mit besonderem Fokus auf Chabahar.

Bis zum Ausbruch des Krieges war Indien äußerst besorgt über mögliche chinesische Investitionen in Chabahar – eine Sorge, die von den Hafenbehörden während meines Besuchs bestätigt wurde. Chabahar wird, oder wurde zumindest, von indischen Strategen als ihr Kronjuwel im Iran angesehen: praktisch der einzige gangbare Weg für Indien nach Eurasien, über den es die Märkte Zentralasiens, Russlands und schließlich Europas erreichen kann.

Kein Wunder, dass die Inder Angst vor der Möglichkeit hatten, dass China sich eine marine Präsenz im westlichen Indischen Ozean sichern könnte.

Alle indischen Investitionen in Chabahar sind derzeit auf Eis gelegt. Sie waren bereits aufgrund von Druck seitens der USA ins Stocken geraten. China hingegen bleibt unerbittlich. Mit Blick auf die Zukunft hat Peking bereits einen Investitionsplan für die Makran-Küste in Sistan-Belutschistan vorgelegt, der den massiven Einsatz chinesischer Unternehmen vorsieht, um iranische Häfen an die „Belt and Road Initiative“ (BRI) anzubinden.

Der Iran wird sich für strategischen Pragmatismus entscheiden, insbesondere nachdem Indien seine Politik der Blockfreiheit und Eigenständigkeit gegenüber den USA de facto aufgegeben hat – und das alles aufgrund oberflächlicher, kurzsichtiger Kalküle der Regierung unter Narendra Modi. Indien steht also vor einem harten Kampf, wenn es sein persisches „Kronjuwel“ nicht verlieren will.

Hier zeigt sich einmal mehr die tiefgreifende Vernetzung der wichtigsten trans-eurasischen Korridore. Die Eisenbahnstrecke China–Iran, Teil des Korridors China–Zentralasien–Türkei–Europa, ist im Iran an den INSTC angebunden, der entscheidend von Russland unterstützt wird.

Gleichzeitig stehen beide in krassem Gegensatz zum IMEC, dem irreführend benannten Korridor „Indien–Naher Osten–Europa“, der in Wirklichkeit der Korridor „Israel–Naher Osten–Indien–Europa“ ist. Das Hauptziel des IMEC, einem Ableger der von Trump 2.0 [vorangetriebenen](#) Abraham-Abkommen, besteht darin, Israel zu einem strategischen Knotenpunkt für Handels- und Energieflüsse in Westasien zu machen.

Wie [The Cradle](#) erstmals ausführlich berichtete, war der IMEC bislang kaum mehr als eine groß angelegte PR-Aktion, die auf einem G20-Gipfel in Neu-Delhi ins Leben gerufen wurde. Der Korridor sollte als verspätete Reaktion des kollektiven Westens auf die BRI verstanden werden: ein weiteres amerikanisches Projekt zur „Eindämmung“ Chinas und, in jüngerer Zeit, des Iran als Mitglied des INSTC. Vor allem aber ist IMEC ein Verkehrskorridor, der darauf ausgelegt ist, die drei wichtigsten Akteure einer echten eurasischen Integration zu umgehen: die BRICS-Mitglieder China, Russland und Iran.

Der Krieg gegen den Iran versetzt den IMEC jedoch in eine harte Realität. Der Hafen von Haifa wurde durch iranische Raketen schwer beschädigt. Riad und Abu Dhabi stehen in direktem Konflikt darüber, wie sie sich auf einen Persischen Golf nach dem Rückzug der USA einstellen sollen, in dem der Iran die dominierende Macht sein wird. Derzeit scheint der saudische Kronprinz Mohammed bin Salman (MbS), obwohl er sich stets alle Optionen offen hält, einer Einigung zugeneigt zu sein. Der Präsident der Vereinigten Arabischen Emirate, Mohammed bin Zayed (MbZ), hingegen befindet sich praktisch im Krieg mit Teheran.

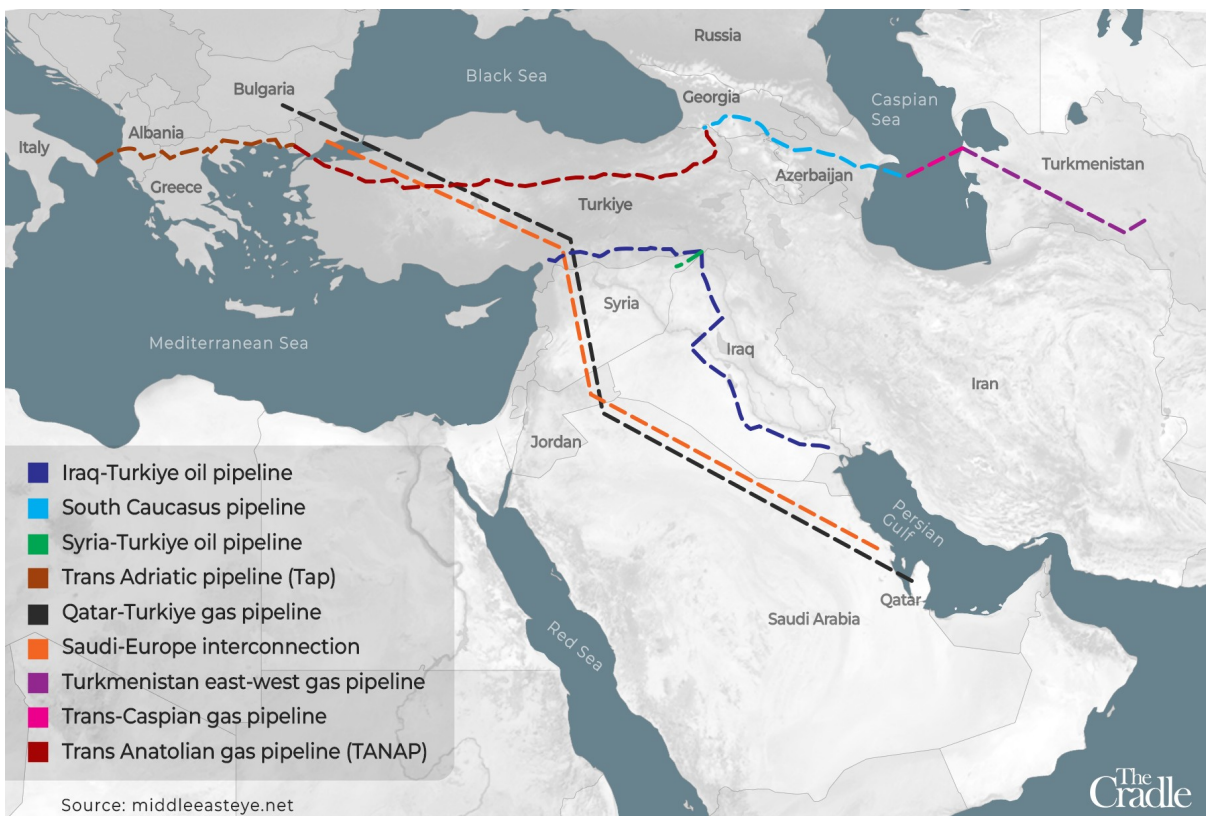
Europa begeht aktiv politischen und wirtschaftlichen Selbstmord. Und Indien steht vor der unlösbaren Aufgabe, einen glaubwürdigen BRICS-Gipfel später in diesem Jahr zu organisieren und sich gleichzeitig mit den USA abzustimmen.

Praktisch gesehen befindet sich der IMEC nun in einem tiefen Koma.

Betrachten wir einige vorläufige Ergebnisse des Krieges. Auf der Eisenbahnstrecke von Fujairah in den Emiraten nach Haifa „fehlen“ fast 1.100 km Gleise; von Jebel Ali in Dubai nach Haifa „fehlen“ 745 km; und auf der Strecke von Abu Dhabi nach Haifa „fehlen“ 630 km.

Dadurch erscheint der IMEC nach dem Krieg noch anfälliger. Mehrere potenzielle Knotenpunkte des Korridors und die umliegende Infrastruktur wurden ebenfalls von iranischen Raketenangriffen getroffen. Und das könnte noch nicht mal alles gewesen sein.

Die „Pipelineistan“-Ambitionen der Türkei



Übersicht über die wichtigsten regionalen Öl- und Gaspipeline-Routen, die an die Türkei angeschlossen sind

Die Türkei musste natürlich ihre eigenen Vorstellungen von eurasischer Integration entwickeln, insbesondere angesichts der Tatsache, dass der [Neo-Osmanismus](#) Ankara als einen Akteur positio-

nieren will, der es mit Russland und dem Iran aufnehmen kann. Derzeit besteht Ankaras Wagnis darin, auf ein vollständiges „[Pipelineistan](#)“ zu setzen, wie ich es vor zwei Jahrzehnten definiert habe: „das hochpolitische Labyrinth eurasischer Energiekorridore“.

So umfasst „Pipelineistan“ alles von der Ölpipeline Baku-Tiflis-Ceyhan (BTC), die vom verstorbenen Autor des „Grand Chessboard“ Zbigniew Brzezinski, bis hin zu den von Russland gebauten South Stream und Turk Stream sowie endlosen Gas-Seifenoperen wie dem Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-Indien-Pipelineprojekt (TAPI) und dem Iran-Pakistan-Indien-Pipelineprojekt (IPI), das später auf IP reduziert wurde.

Eines der wichtigsten Anliegen der USA war es lange Zeit, den Bau einer Pipeline zwischen dem Iran und Pakistan zu verhindern: eine Verbindung zwischen zwei mächtigen muslimischen Nationen, die Westasien mit Südasien verknüpft.

Der türkische Energieminister Alparslan Bayraktar ist gerade richtig in Fahrt. Sein Lieblingsprojekt ist es, Basra – die ölfreiche Hauptstadt des südlichen Irak – an die irakisch-türkische Ölpipeline anzuschließen, die Kirkuk mit Ceyhan am Mittelmeer (dem Endpunkt der BTC-Pipeline) verbindet und eine Kapazität von mehr als 1,5 Millionen Barrel pro Tag hat. Das Problem ist, dass das [Fehlen eines politischen Konsenses](#) im Irak dies vorerst zu einem Wunschtraum macht.

Die Türkei erwägt sogar, syrische Ölfelder – deren Fördermenge mit maximal 300.000 Barrel pro Tag kaum als üppig zu bezeichnen ist – an die Ölpipeline zwischen dem Irak und der Türkei anzuschließen. Das ist ein heikles Unterfangen, wenn man bedenkt, dass niemand so recht weiß, wer in Syrien das Sagen hat. Dennoch bleibt Ankara unerbittlich. Der Heilige Gral wäre eine Gaspipeline von Katar in die Türkei über Saudi-Arabien, Jordanien und Syrien.

Das ist eine verrückte Version der Geschichte, die sich wiederholt. Eine Pipeline stand im Mittelpunkt des Krieges gegen Syrien: Ursprünglich hätte sie Iran-Irak-Syrien verbunden, bevor Katar 2009 auf eine Route vom North Field über Saudi-Arabien und Jordanien nach Syrien drängte – ein Projekt, gegen das Damaskus sein Veto einlegte.

Der Krieg gegen den Iran hat erneut alles auf den Kopf gestellt, nachdem [QatarEnergy](#) für einen erheblichen Teil seiner LNG-Exporte höhere Gewalt geltend gemacht hat, was sowohl Europa als auch Asien betrifft.

Katar zieht LNG nach wie vor Pipelines vor. Doch nun betritt die Türkei die Bühne mit dem Konzept einer – noch zu bauenden – Pipeline von Katar zur Versorgung Europas, die von Bayraktar als „alternative Exportroute“ angepriesen wird. Das würde mindestens satte 15 Milliarden Dollar kosten: eine 1.500 km lange Pipeline, die bis zu fünf Grenzen überquert. Ein garantiert kostspieliges Kopfzerbrechen.

Realistischer, zumindest theoretisch, ist die [transkaspische Gaspipeline](#), die Turkmenistan über das Kaspische Meer mit Aserbaidschan und Georgien verbinden soll, höchstwahrscheinlich parallel zur BTC-Pipeline und weiter nach Europa.

Auch diese muss erst noch gebaut werden. Die Kosten würden sich auf mindestens 2 Milliarden Dollar belaufen: eine über 300 km lange Unterwasserpipeline über das Kaspische Meer von Turkmenbaschi nach Baku. Das ist eine lange Strecke – ich habe diese Überfahrt in den 2000er Jahren auf einem aserbaidchanischen Frachter zurückgelegt, und sie dauert mindestens 8 Stunden. Danach

würde die noch nicht existierende Pipeline mit zwei weiteren verbunden werden, der Südkaukasus- und der Transanatolischen Pipeline.

Zusätzliche Kosten wären unvermeidlich: für die Erschließung der Vorkommen, die Kompressionskapazität und den Ausbau der nachgelagerten Infrastruktur.

Und selbst wenn die ganze Sache ans Licht käme, verfügt Turkmenistan über keine freien Kapazitäten: Praktisch die gesamte Produktion fließt über eine von China gebaute und finanzierte Pipeline nach Xinjiang in China. Bestenfalls importiert die Türkei eine geringe Menge turkmenischen Gases über den Iran im Rahmen eines Tauschgeschäfts; auch der Iran nutzt dieses Gas.

Macht Verbindungskorridore, keinen Krieg

Klar ist, dass der Kampf um die Verkehrskorridore der wichtigste geoökonomische Faktor von Westasien nach Zentral- und Südasien bleiben wird – mit zahlreichen Wegen hin zu einer eurasischen Integration.

Der Krieg gegen den Iran beschleunigt eine ganze Reihe von Verbindungen. Nehmen wir zum Beispiel die National Logistics Corporation (NLC) in Pakistan, die über den Gabd-Grenzterminal den Handel mit dem Iran und vor allem mit Usbekistan in Zentralasien ankurbelt – und zwar über das sogenannte TIR-System (International Road Transport), das Afghanistan umgeht.

Die NLC geht dabei sehr strategisch vor: Sie aktiviert gleichzeitig mehrere Handelskorridore nach China, in den Iran und nach Zentralasien und trägt damit dazu bei, die im Krieg angeschlagene Handels- und Finanzfront des Iran zu stärken.

Und dabei sprechen wir noch nicht einmal von dem anderen wichtigen Verkehrskorridor der Zukunft: der Nordostpassage entlang der russischen Küste in der Arktis bis hin zur Barentssee, die die Chinesen poetisch als „Arktische Seidenstraße“ bezeichnen.

China, Indien und Südkorea legen großen Wert auf die Nordostpassage, die jedes Jahr auf den Foren in St. Petersburg und [Wladiwostok](#) bis ins kleinste Detail erörtert wird.

Es ist kein Zufall, dass die USA mehrere Knotenpunkte des INSTC bombardiert haben: den Hafen von Bandar Anzali, Isfahan, den Hafen von Bandar Abbas und den Hafen von Chabahar. Ebenso wie einen Abschnitt der Eisenbahnstrecke zwischen China und dem Iran, die Teil der BRI ist und von China finanziert wird.

Dies ist ein Krieg gegen den Iran, gegen China, gegen die BRICS-Staaten, gegen die eurasische Integration. Doch die eurasische Integration lässt sich einfach nicht aus der Bahn werfen. Schafft Verbindungskorridore, keinen Krieg.

Macht Verbindungskorridore, keinen Krieg.