

Imperiale Notlage: Nach Hormus Malakka



30. April 2026 | Pepe Escobar

Die Straße von Hormus steht im Zentrum einer ernsten strategischen Pattsituation.

Trump bleibt unnachgiebig: Kein Kriegsende ohne Atomabkommen – das bestenfalls eine verwässerte Version des JCPOA sein wird, das Trump selbst zerrissen hat.

Teheran seinerseits lehnt jegliche Atomgespräche ab, solange der Krieg nicht beendet ist.

Auch wenn die Kluft wohl nicht so schnell überbrückt werden kann, zahlt die Weltwirtschaft einen extrem hohen Preis.

Die Seeblockade der US-Marine gegen iranische Häfen – und in gewisser Weise auch gegen die Straße von Hormus selbst – ist nur der Anfang einer „Kettenreaktion“, wie sie von engen Beratern des neuen iranischen Führers, Ayatollah Mojtaba Khamenei, definiert wurde.

Die Entscheidungsträger in Teheran, die das Schachbrett betrachten, sind sich der erkennbaren Probleme bei den Schifffahrtswegen und Lieferketten sehr wohl bewusst: Sie sehen, wie das INDOPACOM iranische Tanker vom Indischen Ozean bis nach Südostasien ins Visier nimmt.

Was man in Teheran sieht, spiegelt sich in dem wider, was man in Peking sieht. Hier kommt die Straße von Malakka ins Spiel: Sie verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer; sie ist an ihrer engsten Stelle nur 2,8 km breit (viel schmäler als Hormuz); sie wickelt 30 Prozent des weltweiten Seehandels ab und durch sie flossen vor der aktuellen Blockade täglich bis zu 25 Millionen Barrel Öl.

Entscheidend ist, dass 80 Prozent aller chinesischen Ölimporte über Malakka transportiert werden; und sie ist auch für Japan, Südkorea, Taiwan und mehrere ASEAN-Staaten von entscheidender Bedeutung.

„Die Flucht aus Malakka“ ist seit Beginn des Jahrtausends das oberste Anliegen der chinesischen Marine im Bereich der Energieversorgung – wie ich in meinem 2014 erschienenen Buch „[Empire of Chaos](#)“ dargelegt habe.

Dies hat zu einer rasanten Offensive Chinas auf mehreren Ebenen geführt: Diplomatie (Pflege ausgezeichneter Beziehungen zu Malaysia und Indonesien); Importsubstitution (Vorstoß in Richtung aller Formen grüner und erneuerbarer Energiequellen); alternative Handelsrouten („Power of Siberia I und II“ mit Russland; der Hafen von Gwadar in Pakistan; Gaspipelines aus Turkmenistan und Myanmar).

Nun durchschauen sowohl Teheran als auch Peking eindeutig das globale Energiespiel des „Empire of Piracy“: Die Seeblockade ist nur der erste Schritt, um die Energiesicherheit eines Großteils Asiens zu zerstören und „Verbündete“ dazu zu zwingen, das zu kaufen, was die USA als ihre eigenen strategischen Vermögenswerte vermarkten: Öl und Gas.

Admiral Samuel Paparo, der Chef von INDOPACOM, hat die Katze tatsächlich aus dem Sack gelassen: „Ich bekräftige die Fähigkeit der USA, zunehmend auch im Indopazifik als Netto-Energielieferant aufzutreten, um der Anfälligkeit dieser wichtigen Engpässe zu entgegen.“

Die 7. US-Flotte „patrouilliert“ theoretisch in den Gewässern rund um die Straße von Malakka.

Thalassokratie neu gemischt

Mit Blick auf den Iran erkannte Indonesien schnell, in welche Richtung der Wind weht: Souveränität über Engpässe. Übrigens sind beide Länder Vollmitglieder der BRICS.

Jakarta hat – über sein Finanzministerium – genau verstanden, wie Teheran in der Praxis demonstriert hat, dass ein Küstenstaat Gebühren für die Durchfahrt durch seine Hoheitsgewässer erheben kann. Das nenne ich strategische Neupositionierung.

Nun kommt die Möglichkeit einer Mautstelle in der Straße von Malakka ins Spiel. Indonesiens Finanzminister: „Wenn wir die Einnahmen zu gleichen Teilen unter Indonesien, Malaysia und Singapur aufteilen, könnte das eine beträchtliche Summe ergeben. Unser Abschnitt ist der größte und längste.“



Die Reaktionen waren, wie zu erwarten, gemischt. Malaysia hält sich bedeckt – während es stillschweigend über die Durchfahrt seiner Tanker durch die Straße von Hormuz verhandelt. Singapur sagte „Nein“. Natürlich; das gesamte Wirtschaftsmodell des Inselstaates basiert auf der freien Durchfahrt und seiner Rolle als internationaler Finanzknotenpunkt an der Südspitze der Meerenge.

Indonesiens Finanzminister ruderte bald von diesem Vorschlag zurück.

Die Straße von Malakka verläuft im Wesentlichen zwischen Malaysia und Sumatra in Indonesien. Singapur kontrolliert lediglich einen winzigen Abschnitt am südöstlichen Ausgang. Kurz gesagt: Singapur profitiert davon, ein hochmoderner Dienstleister an einer entscheidenden Wasserstraße zu sein, die im Grunde anderen gehört.

Was Jakarta plant, wird direkt mit dem INDOPACOM kollidieren – selbst wenn man bedenkt, dass die USA und Indonesien kürzlich in Washington einen Verteidigungspakt unterzeichnet haben, und das obendrein während des Krieges gegen den Iran. China war nicht begeistert.

Die Amerikaner haben sehr schnell gehandelt, um Indonesien – theoretisch – in ihre militärische Architektur einzubinden, bevor Jakarta auf die Idee kommt, Mautstellen an seinen anderen Hoheitsgewässern wie der Lombok-Straße und der Sundastraße zu errichten. Ein weiterer komplizierender Faktor ist die Möglichkeit eines „pauschalen Überflugrechts“ für US-Militärflugzeuge: Das Außenministerium in Jakarta lehnt dies entschieden ab.

Kurz gesagt: Auch wenn die Seemacht gerade neu bewertet wird, besteht das Problem darin, dass dieser Prozess unter dem wachsamen Auge der Kanonenbootdiplomatie des thalassokratischen Imperiums abläuft.

Diese Schritte reichen zudem über die Erste Inselkette hinaus – wo die USA Japan, Taiwan und die Philippinen nutzen können, um Chinas Zugang nicht nur zum westlichen Pazifik, sondern auch zur Straße von Malakka einzuschränken. Der feuchte Traum von INDOPACOM ist natürlich die Kontrolle über Malakka.

Was Trump 2.0 umsetzt, ist nichts Geringeres als eine globale Strategie der Seeblockade. Oder, um es ganz offen zu sagen: globale Piraterie. Der erste Test war Venezuela. Da es unmöglich war, die Straße von Hormus zu kontrollieren, erwies sich Plan B als Blockade aller iranischen Häfen.

Der Kern der Sache ist, dass CENTCOM und INDOPACOM ihren Fokus ganz klar auf China richten. Die neu gemischte Thalassokratie verbindet Hormuz, Malakka, die Taiwanstraße und das Südchinesische Meer als Schlüsselknotenpunkte, um China einzukreisen und „einzudämmen“.

Wie wird Indonesien in diesem Spiel agieren?



Es lohnt sich zu fragen, ob die de facto bestehende doppelte Blockade der Straße von Hormuz Auswirkungen auf Indien hat. Nun, Indien kann sich immer auf den östlichen Seewegkorridor Chennai-Wladiwostok verlassen. Und hier kommen wir tiefer in die strategischen Prioritäten Russlands und Indiens hinein.

Diese Partnerschaft für den Seewegkorridor wurde 2019 auf dem Wladiwostok-Forum unterzeichnet: 10.000 km lang; der Betrieb begann vor zwei Jahren; der

Handel konzentriert sich auf Öl, Gas, Metalle, Maschinen und Ausrüstung. Und ganz wichtig: immun gegen imperialen thalassokratischen Druck.

Und so kommen wir wieder auf Malakka zurück – und insbesondere darauf, wie die aufstrebende Supermacht Indonesien in diesem Spiel agieren wird. Indonesien ist für die globale Energiesicherheit von entscheidender Bedeutung; es verfügt über bis zu 25 Prozent der weltweiten Nickelreserven (die für Batterien von Elektrofahrzeugen unverzichtbar sind); und vor allem hat es die weltweit größte muslimische Bevölkerung (240 Millionen Menschen, fast 13 Prozent der weltweiten Gesamtbevölkerung und weit mehr als ganz Westasien).

Der – freiwillige – Krieg des Epstein-Syndikats gegen den Iran hat dem gesamten Globalen Süden gezeigt, dass technologische Macht allein nicht ausreicht, um die Geopolitik zu zähmen.

Der Iran hat bewiesen: Man kann alle schillernden Waffen und die gesamte Feuerkraft der Welt besitzen; aber wenn man die Geografie nicht versteht, ist man erledigt. Was auch immer als Nächstes geschieht, das Nachkriegsumfeld, von Westasien bis Südostasien, wird sich um den Status von drei Engpässen drehen: Hormuz, Bab al-Mandeb und Malakka.

Peking ist sich der Bedeutung dieser Entwicklung voll und ganz bewusst. Vor allem der Iran – Eurasiens wichtigster Knotenpunkt – war und bleibt die Landumgehungsroute der Neuen Seidenstraßen (BRI), jener Verbindungskorridor, der es China ermöglicht, das Konzept der „Flucht aus Malakka“ tatsächlich in die Praxis umzusetzen. Der nächste Schritt für den Iran besteht darin, die technische Herausforderung zu meistern, große Mengen Rohöl über mehrere pakistanische Verbindungskorridore nach China zu pumpen.

Indonesien wird auf Messers Schneide wandeln: Wie soll man ein außer Kontrolle geratenes Imperium verwalten, ohne China zu verärgern?

Was Trump betrifft, so wird er sich am kommenden **14. Mai** in Peking mit Xi an einen Tisch setzen und dabei praktisch keine Trümpfe in der Hand haben. Keine totale Energiedominanz. Keine hybride Petro-/LNG-Dollar-Dominanz. Keine Dominanz durch einen zerstörten Iran. Keine Dominanz über die Straße von Hormus. Und – bislang – keine Dominanz über Malakka.

Alles, was bleibt, ist Piraterie.