

## Der Weg der Erde: Wie die Hormus-Krise die globale Wirtschaftsordnung zum Vorteil der BRICS neu gestaltet

***Die Straße von Hormus – dieser schmale Wasserstreifen zwischen Oman und dem Iran – ist der Ort, an dem die Geschichte beschlossen hat, ein neues Kapitel aufzuschlagen.***



4. Juni 2026 | Lorenzo Maria Pacini

### **Wenn Wasser die Welt zum Stillstand bringt**

Es gibt Momente in der Geschichte, in denen eine Krise mehr bewirkt, als nur die bestehende Ordnung zu erschüttern; sie legt deren morsches Fundament bloß. Die Sperrung der Straße von Hormus – jenes kaum vierzig Kilometer breiten Wasserstreifens, durch den zwanzig Prozent des weltweiten Öls fließen – ist nicht bloß ein Energieschock von außergewöhnlichem Ausmaß. Es ist der Spiegel, durch den die Welt – vielleicht zum ersten Mal mit voller Klarheit – erkennt, wie fragil die vom Westen in der Nachkriegszeit errichtete Handels- und Finanzarchitektur tatsächlich ist. Und zugleich ist es der Katalysator, der die Entstehung einer alternativen Ordnung beschleunigen könnte: kontinentaler, multipolarer, terrestrischer.

Die Blockade der Straße von Hormus – ausgelöst durch die Eskalation des Konflikts zwischen dem Iran und der israelisch-amerikanischen Koalition seit dem 28. Februar und bis heute andauernd – hat einen beispiellosen wirtschaftlichen Tsunami ausgelöst. Der Preis für Brent-Rohöl stieg innerhalb von 72 Stunden nach Bekanntgabe der Sperrung auf über 160 Dollar pro Barrel, während sich der Wert von Terminkontrakten für Flüssigerdgas verdreifachte. Die Lieferketten der europäischen und nordamerikanischen Fertigungsindustrie, die bereits durch die Folgen der Pandemie und die Halbleiterkrise des vergangenen Jahrzehnts geschwächt waren, haben sich als dramatisch anfällig

erwiesen: Dutzende Fabriken von Deutschland bis Kalifornien haben ihre Produktion aufgrund fehlender Bauteile und Rohstoffe reduziert oder eingestellt.

Die Kosten der Alternativroute über das Kap der Guten Hoffnung, die die Reisezeit um achtzehn Tage verlängert und die Transportkosten um dreißig bis fünfzig Prozent erhöht, haben das ohnehin schon angespannte System zusätzlich unter Inflationsdruck gesetzt. Die Volatilität an den globalen Finanzmärkten hat ein Ausmaß erreicht, das nur mit der Krise von 2008 vergleichbar ist: Der VIX-Index stieg auf 58, während die Aktienmärkte in New York, London und Frankfurt in den ersten vier Wochen kumulierte Verluste von mehr als 12 Prozent verzeichneten. Der Internationale Währungsfonds hat seine globalen Wachstumsprognosen für 2026 um zwei Prozentpunkte nach unten korrigiert und auf 0,8 Prozent gesenkt.

Um die historische Bedeutung dieses Moments zu verstehen, muss man sich das System vor Augen führen, das durch die Hormus-Krise untergraben wird. Die globale Wirtschaftsordnung des 20. Jahrhunderts war in ihrem tiefsten Kern eine maritime Ordnung. Die Pax Americana, die seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs den Planeten beherrscht hat, beruhte auf drei eng miteinander verflochtenen Säulen: der Vorherrschaft der US-Marine auf den Weltmeeren, dem Dollar als universeller Reservewährung und der Kontrolle der wichtigsten Seewege durch westliche Marinen – in erster Linie durch die amerikanische Marine und in zweiter Linie durch die britische Marine.

Diese Architektur war nicht ideologisch neutral: Sie war die geopolitische Fortsetzung der angelsächsischen Tradition der Seemacht, die bereits im 19. Jahrhundert von Admiral Alfred Thayer Mahan in seinem Werk „The Influence of Sea Power upon History“ systematisiert wurde. Die Kontrolle über die Meere bedeutete die Kontrolle über den Handel; die Kontrolle über den Handel bedeutete die Kontrolle über die Weltwirtschaft; die Kontrolle über die Weltwirtschaft bedeutete politische Hegemonie. Fast achtzig Jahre lang funktionierte dieses System mit überraschender Wirksamkeit und verschaffte den USA – allen voran das sogenannte „exorbitante Privileg“, die Weltreservewährung auszugeben – und ihren Verbündeten außerordentliche Privilegien.

Doch Hegemonialsysteme haben Lebenszyklen. Und die Hormus-Krise hat deutlich gemacht, was viele seit Jahren mit wachsender Nachdrücklichkeit behaupten: Die Ära der westlichen Vorherrschaft befindet sich nicht im Niedergang; sie ist bereits vorbei. Was wir derzeit erleben, sind die letzten Zuckungen einer Ordnung, die sich hartnäckig weigert, ihre eigene Überholtheit anzuerkennen. Die Unfähigkeit der US-Marine, die Meerenge trotz der Präsenz der Fünften Flotte im Persischen Golf offen zu halten, hat gezeigt, dass selbst die amerikanische Seemacht operative Grenzen hat, die einst undenkbar schienen. Die Doktrin der Freiheit der Schifffahrt, ein Eckpfeiler der liberalen internationalen Ordnung, wurde durch die Realität eines Staates im Nahen Osten zerschmettert – mit seinen Stellvertretern und asymmetrischen Raketenfähigkeiten –, der in der Lage ist, die maritime Supermacht par excellence erfolgreich herauszufordern.

Der Niedergang der westlichen Seeherrschaft ist kein neues Phänomen. Er hat seine Wurzeln im wirtschaftlichen Aufstieg Chinas, in Russlands geopolitischem Selbstbewusstsein seit 2014, in der fortschreitenden Entdollarisierung, die von einer wachsenden Zahl von Schwellenländern eingeleitet wurde, sowie in der Aushöhlung des liberalen Multilateralismus innerhalb traditioneller internationaler Institutionen – von der WTO bis zum IWF, von der UNO bis zur Weltbank. Die Hormus-Krise hat diese Entwicklung nicht ausgelöst; sie hat sie lediglich mit der für historische Schocks charakteristischen Brutalität beschleunigt.

## **Das Kernland ist die Rettung: Hatte Mackinder recht?**

Wir haben ihn schon oft zitiert; ein weiteres Mal wird uns nicht überraschen. Im Jahr 1904 legte der britische Geograf und Strategie Halford John Mackinder der Royal Geographical Society in London einen Aufsatz vor, der dazu bestimmt war, zu einem der Grundlagentexte der modernen Geopolitik zu werden. Der Titel lautete „The Geographical Pivot of History“, und die zentrale These war für ihre Zeit revolutionär: Die Zukunft der Weltmacht gehöre nicht den Seemächten, sondern demjenigen, der das kontrolliere, was Mackinder als „Kernland“ bezeichnete – also das Herz des eurasischen Superkontinents, jene riesige kontinentale Zone, die sich von den Ebenen Osteuropas bis zu den Steppen Sibiriens und den Hochebenen Zentralasiens erstreckt, undurchdringlich für Flotten und von Natur aus unzugänglich für maritime Vorherrschaft.

Mackinders strategische Synthese, die uns allen bekannt ist, ging mit folgender Formel in die Geschichte ein: „Wer Osteuropa beherrscht, beherrscht das Kernland; wer das Kernland beherrscht, beherrscht die Weltinsel; wer die Weltinsel beherrscht, beherrscht die Welt.“ Die angelsächsischen Seemächte des 20. Jahrhunderts bauten ihre globale Hegemonie gerade dadurch auf, dass sie versuchten, dieses Axiom zu neutralisieren: Die Eindämmung der Sowjetunion während des Kalten Krieges war im Wesentlichen ein Versuch, zu verhindern, dass sich die Macht des Kernlands ausdehnte und die Küsten des Superkontinents beherrschte.

Nun, mit der Krise am Hormus-Straße rückt Mackinders Logik wieder in den Mittelpunkt des globalen strategischen Denkens. Wenn Seewege unzuverlässig werden – sei es aufgrund von Kriegen, regionaler Instabilität oder schlichtweg Rivalitäten zwischen Großmächten –, muss der globale Handel zwangsläufig nach alternativen Routen suchen, und diese alternativen Routen führen fast unweigerlich durch das „Kernland“. Die Eisenbahnstrecken, Gaspipelines und transkontinentalen Straßenkorridore, die Zentralasien, Russland, den Iran, Pakistan und die Türkei durchqueren: Hier entscheidet sich die neue Weltordnung, und hier haben die BRICS bereits – oder bauen gerade, während wir dies schreiben – die Infrastruktur der Zukunft aufgebaut.

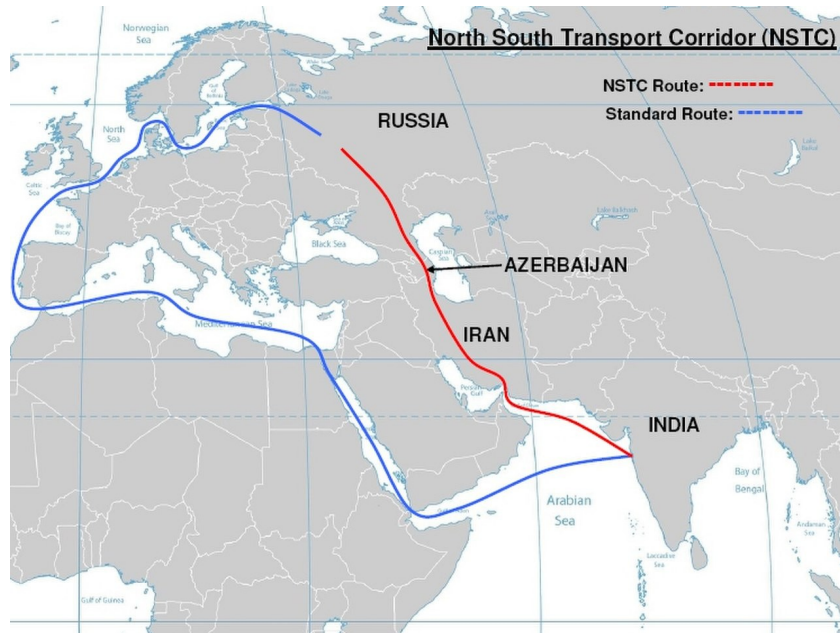
Mackinder wurde in den Kanzleien von Moskau, Peking und Neu-Delhi mit einer Aufmerksamkeit wiederentdeckt, die ihm selbst an britischen Universitäten nie zuteil wurde. Die Hormus-Krise hat dieser Wiederentdeckung eine Konkretheit verliehen, die bisher gefehlt hatte: Plötzlich sind Landwege keine theoretische Alternative mehr, sondern die einzige praktische Alternative.

## **Der einzige Ausweg: die BRICS-Architektur und die Ära nach Hormus**

Gerade jetzt befinden sich die BRICS in der außergewöhnlichen Lage, dem Rest der Welt das anbieten zu können, was derzeit keine westliche Macht zu bieten vermag: einen konkreten und bereits teilweise funktionsfähigen Ausweg aus der Krise der Seewege.

Die Blockade der Straße von Hormus hat die Nachfrage nach Transportkapazitäten auf diesen Strecken innerhalb weniger Wochen verdreifacht. Nach vorläufigen Angaben der China State Railway Group stiegen allein im April 2026 die Buchungen von Schienentransportkapazitäten auf der China-Europa-Route im Vergleich zum Durchschnitt des Jahres 2025 um 340 Prozent. Die Transitzeiten – in der Regel fünfzehn bis achtzehn Tage im Vergleich zu dreißig bis vierzig Tagen auf der Seeroute durch den Suezkanal – machen die Bahnlösung besonders attraktiv für Branchen wie Elektronik, Automobil und Pharmazie.

Doch die BRI ist nicht der einzige Bestandteil dieser Neuausrichtung. Der von Russland, Indien und dem Iran geförderte Internationale Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC), der nun auf Aserbaid-schan, Armenien und mehrere zentralasiatische Länder ausgeweitet wurde, erlebt derzeit eine Renaissance. Dieser Korridor – der Mumbai über das Arabische Meer, den Iran und das Kaspische Meer mit St. Petersburg verbindet – ermöglicht es Indien, in etwa 25 Tagen mit Europa verbunden zu sein, verglichen mit den 40 bis 45 Tagen der traditionellen Suez-Route, wodurch die geschätzten Logistikkosten um 20 bis 30 Prozent gesenkt werden.



Da die Straße von Hormus gesperrt ist, muss der maritime Abschnitt des Korridors neu kalibriert werden, doch die iranischen Eisenbahn- und Straßenabschnitte – in die in den letzten drei Jahren erheblich investiert wurde – ermöglichen effektive Umgehungswege. Der INSTC galt bislang als sekundärer Korridor, doch die Hormus-Krise hat ihn zu einer strategischen Priorität ersten Ranges für ganz Südasien gemacht.

Doch die BRI ist nicht der einzige Bestandteil dieser Neuausrichtung. Der von Russland, Indien und dem Iran geförderte Internationale Nord-Süd-Transportkorridor (INSTC), der nun auf Aserbaid-schan, Armenien und mehrere zentralasiatische Länder ausgeweitet wurde, erlebt derzeit eine Renaissance. Dieser Korridor – der Mumbai über das Arabische Meer, den Iran und das Kaspische Meer mit St. Petersburg verbindet – ermöglicht es Indien, in etwa 25 Tagen mit Europa verbunden zu sein, verglichen mit den 40 bis 45 Tagen der traditionellen Suez-Route, wodurch die geschätzten Logistikkosten um 20 bis 30 Prozent gesenkt werden. Da die Straße von Hormus gesperrt ist, muss der maritime Abschnitt des Korridors neu kalibriert werden, doch die iranischen Eisenbahn- und Straßenabschnitte – in die in den letzten drei Jahren erheblich investiert wurde – ermöglichen effektive Umgehungswege. Der INSTC galt bislang als sekundärer Korridor, doch die Hormus-Krise hat ihn zu einer strategischen Priorität ersten Ranges für ganz Südasien gemacht.

Unterdessen laufen die TAP (Trans-Adriatic Pipeline), die aserbaid-schanisches Gas über die Türkei nach Italien transportiert, und TurkStream, die Russland mit der Türkei und dem Balkan verbindet, auf Hochtouren. Die Türkei – die sich den westlichen Sanktionen gegen Russland nicht angeschlossen hat und stabile Beziehungen zu allen BRICS-Akteuren unterhält – befindet sich als kontinen-

taler Energieknotenpunkt in einer Position mit außerordentlichem Einfluss. Es ist kein Zufall, dass Ankara offiziell den Beitritt zur BRICS-Organisation im Jahr 2024 beantragt hat; diese Kandidatur könnte bis Ende des Jahres endgültig angenommen werden.

Die Gas-Pipeline Iran-Indien-Pakistan – ein Projekt, das aufgrund des Drucks der USA auf Islamabad jahrzehntelang auf Eis lag – wurde in einer anderen Form wieder aufgenommen, mit einer direkten Verbindung zwischen Indien und dem Iran über den Golf von Oman (unter Umgehung der Meerenge) und dann auf dem Landweg zu den zentralasiatischen Märkten. Techniker des iranischen Ministeriums für Erdöl und des indischen Ministeriums für Erdöl und Erdgas haben zum ersten Mal seit 2012 wieder direkten Kontakt aufgenommen.

Die Hormus-Krise hat das, was bislang als theoretische Alternative galt, zu einer strategischen Priorität gemacht: Eurasische Landwege sind nun die einzige glaubwürdige Antwort auf die Blockade der Seewege.

### **Leb wohl, Mister Dollar!**

„Öl wird in Dollar gekauft und verkauft“, so lautete Nixons unumstößliches Gesetz. Alternativen waren nicht zulässig, und genau das ermöglichte es den USA, ihre Handelsdefizite praktisch ohne Kosten zu finanzieren, durch Sanktionen wirtschaftlichen Druck auszuüben und den Dollar ungeachtet der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der US-Wirtschaft im Zentrum des globalen Finanzsystems zu halten. Die Hormus-Krise hat einen Trend dramatisch beschleunigt, der bereits seit Jahren im Gange war: die Entdollarisierung des Energie- und Handelsaustauschs zwischen den BRICS-Ländern.

Der Prozess begann mit bilateralen Abkommen zwischen China und Russland, die ab 2022 auf Yuan und Rubel lauteten; er weitete sich auf den Ölhandel zwischen Indien und Russland (der größtenteils in Rupien abgewickelt wird) sowie auf Abkommen zwischen China und Saudi-Arabien über Rohöllieferungen aus, die teilweise auf Yuan lauten. Nach und nach hat der US-Dollar seine Vorherrschaft verloren. Mit der Blockade der Straße von Hormus hat die Entdollarisierung eine besonders starke systemische Beschleunigung erfahren. Wenn Handelswege entlang eurasischer Landrouten neu gezogen werden, wenn der Handel zwischen den BRICS-Ländern über Korridore stattfindet, die westliche Finanzsysteme umgehen, wenn US-Sanktionen ihre Wirksamkeit verlieren, weil Handelsströme die Bankenzentren meiden, über die Washington seinen Einfluss ausübt – dann ist der Dollar nicht mehr die einzige praktikable Option und wird zunehmend zu einem einseitigen Instrument.

Bei der „BRICS Bridge“ – dem von der Gruppe als Alternative zu SWIFT vorgeschlagenen Interbank-Zahlungssystem, das seit Januar 2026 in einer Pilotphase in Betrieb ist – haben sich die Transaktionen allein im April im Vergleich zum Durchschnitt des Vorquartals verdoppelt. Das System, das auf einer dezentralen Plattform basiert und bilaterale Zahlungen in den Landeswährungen der Mitgliedsländer ermöglicht, kann zwar gemessen am absoluten Volumen noch nicht mit SWIFT konkurrieren, verzeichnet jedoch ein exponentielles Wachstum. Was wir derzeit beobachten, ist ein struktureller Wandel im internationalen Währungssystem, der sich als tiefgreifender erweisen könnte, als wir erwartet hatten, und der schneller voranschreitet, als es die gängigen Wirtschaftsmodelle vorhergesagt haben.

Die im April angekündigte Vereinbarung zwischen Brasilien, Russland, Indien und China, den Handel mit Agrarrohstoffen – Getreide, Sojabohnen, Rindfleisch – innerhalb des Blocks in Yuan und einem Korb von BRICS-Währungen abzuwickeln, stellt einen historischen Schritt dar, der die Entdollarisierung weit über den Energiesektor hinaus beschleunigen könnte. Brasilien, der weltweit führende Exporteur von Sojabohnen und Rindfleisch, ist das fehlende Puzzlestück: Seine Beteiligung an diesem Vorhaben bedeutet, dass ein erheblicher Teil des globalen Agrarhandels den Dollar umgehen kann.

Die Richtung ist klar. Es handelt sich nicht um eine sofortige Ablösung des Dollars – kein seriöser Analyst rechnet kurzfristig damit –, sondern um eine schrittweise Aushöhlung seines Monopols. Der IWF stellte in seinem Weltwirtschaftsausblick vom April 2026 erstmals fest, dass der Anteil des Dollars an den weltweiten Devisenreserven unter 55 Prozent gefallen ist und damit ein historisches Tief erreicht hat. Vor 25 Jahren lag er noch bei 71 Prozent.

### **Europa ohne Kompass**

„In diesem Szenario einer globalen Neuordnung befindet sich Europa in einer Situation beispielloser Hilflosigkeit. Da es zu 70 Prozent seines Energiebedarfs von Importen von außerhalb des Kontinents abhängig ist, keine gemeinsame Außenpolitik besitzt, die strategische Autonomie gewährleisten könnte, militärisch dem NATO-Schutzschild und damit den amerikanischen Prioritäten untergeordnet ist und wirtschaftlich sowohl der Instabilität der Seewege als auch der industriellen Konkurrenz Chinas ausgesetzt ist, läuft der Alte Kontinent Gefahr, zum größten Kollateralschaden der aktuellen Neuordnung zu werden.“

Die europäischen politischen Eliten – die nach wie vor darauf bedacht sind, die Hormus-Krise als regionales Sicherheitsproblem und nicht als Katalysator für epochalen Wandel darzustellen – tun sich schwer zu begreifen, dass sich das Zeitfenster für Entscheidungen rasch schließt. Europa hat ein Zeitfenster – das nach Schätzungen vieler Analysten nicht länger als drei bis fünf Jahre dauern wird –, um seine Position in der sich abzeichnenden Weltordnung neu zu definieren: entweder als strategischer Anhang des von den USA geführten Westens oder als autonomer Akteur, der in der Lage ist, mit allen Polen des multipolaren Systems zu interagieren.

Geopolitische und wirtschaftliche Krisen sind historisch gesehen jene Momente, in denen alte Ordnungen zerfallen und neue entstehen. Der Erste Weltkrieg zerstörte die europäische imperiale Ordnung und ebnete den Weg für die angloamerikanische Vorherrschaft. Die Weltwirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg machten diesen ersten Versuch einer multilateralen liberalen Ordnung zunichte und errichteten auf deren Trümmern das Bretton-Woods-System. Die Ölkrise von 1973 läutete das Ende des unbegrenzten Nachkriegswachstums ein und leitete das Zeitalter der Finanzialisierung und der neoliberalen Globalisierung ein.

Die Hormus-Krise von 2026 gehört zu dieser Kategorie grundlegender Ereignisse. Es handelt sich hierbei nicht um eine vorübergehende Störung, die sich mit ein paar geringfügigen Anpassungen beheben lässt – es ist die Generalprobe für eine Ordnung, die kurz vor ihrem Einzug steht. Die eurasische Landinfrastruktur, die die BRICS-Staaten derzeit aufbauen, wird nicht ungenutzt bleiben, wenn die Meerenge wieder geöffnet wird. Handelsbeziehungen, die auf Nicht-Dollar-Währungen lauten, werden sich mit der Rückkehr zur Normalität auf den Energiemärkten nicht auflösen. Das Vertrauen in die von den angelsächsischen Mächten kontrollierten Seewege – das bereits nach dem

Vorfall im Suezkanal 2021 (Ever Given strandete) und der Instabilität im Roten Meer in den Jahren 2023–2024 erschüttert war – hat einen Bruch erlitten, der nicht einfach durch die Wiederöffnung einer Passage geheilt werden kann.

Krisen schaffen keine Voraussetzungen für Veränderungen; sie machen sie sichtbar. Eurasische Landwege, die Abkehr vom Dollar, die neuen BRICS-Zahlungssysteme – all das gab es, wie wir wissen, bereits. Der Vorfall im Hormus-Kanal hat lediglich deutlich gemacht, dass dies die Zukunft ist und kein Randphänomen.

Globale Investoren haben dies früher erkannt als westliche Regierungen. Die Rendite 10-jähriger US-Staatsanleihen erreichte Mitte Mai 5,8 Prozent – ein Jahrzehnt-Hoch –, während die Währungen der BRICS-Länder trotz der allgemeinen Volatilität eine überraschende Widerstandsfähigkeit zeigten. Der Rubel blieb, gestützt durch landgestützte Energieexporte nach China, stabil. Der Yuan gewann als Reservewährung an Boden. Die indische Rupie legte gegenüber dem Euro zu.

Die Landschaft der internationalen Finanzinstitutionen spiegelt diesen Wandel wider. Die Neue Entwicklungsbank der BRICS-Staaten hat im April ein 15-Milliarden-Dollar-Notfallpaket verabschiedet, um Infrastrukturmaßnahmen in den von der Logistikkrise am stärksten betroffenen Mitgliedsländern zu finanzieren. Die Schnelligkeit und das Ausmaß dieser Reaktion sind in der Geschichte der Institution beispiellos und wurden bewusst den bürokratischen Abläufen des IWF und der Weltbank gegenübergestellt.

### **Auf dem Weg zur großen eurasischen Konvergenz**

Blickt man über die unmittelbare Notlage hinaus, zeichnet sich ein Szenario der strukturellen Neuausrichtung im globalen Handel und in der Geopolitik ab, das sich im Laufe des nächsten Jahrzehnts entfalten könnte und dessen Folgen mit denen des Endes des Kalten Krieges vergleichbar wären. Die große eurasische Konvergenz – die fortschreitende Angleichung der wirtschaftlichen und strategischen Interessen Chinas, Russlands, Indiens, des Irans, der Golfstaaten und Subsahara-Afrikas an ein alternatives System von Handelswegen, Währungen und Institutionen, das sich vom westlichen unterscheidet – findet ihren institutionellen Rahmen in der Erweiterung der BRICS und ihren auslösenden Moment in der Hormus-Krise.

Die Tatsache, dass sowohl Saudi-Arabien als auch der Iran der BRICS-Organisation angehören – trotz der bilateralen Spannungen, die zur Krise selbst beigetragen haben –, ist an sich schon eine außergewöhnliche Entwicklung. Der Block umfasst nun Länder, die 46 Prozent der Weltbevölkerung, 37 Prozent des globalen BIP in Kaufkraftparität, 44 Prozent der weltweiten Ölproduktion und über 55 Prozent der nachgewiesenen Erdgasreserven repräsentieren. Dies ist kein Club von Randländern, die nach Sichtbarkeit streben: Es ist die wirtschaftliche und demografische Mehrheit des Planeten, die sich in einer alternativen Form organisiert.

Demografische und wirtschaftliche Wachstumsprognosen verleihen dieser Zahl noch mehr Bedeutung. Nach Schätzungen von Goldman Sachs Asset Management werden die BRICS-Länder bis 2035 rund 50 Prozent des globalen BIP (gemessen an der Kaufkraftparität) und zwei Drittel des weltweiten Wachstums ausmachen. Europa und die USA werden zwar weiterhin ein höheres Pro-Kopf-Einkommen aufweisen, doch werden ihr Anteil am Welthandel und ihr Einfluss in internationalen Finanzinstitutionen allmählich zurückgehen.

Die Krise im Hormus-Straße wirkt weniger wie ein dramatischer Zwischenfall, sondern eher wie der Prolog zu einer Geschichte, die bereits geschrieben ist.

Es gibt eine Ironie in der Geschichte, die denjenigen nicht entgeht, die die großen Zyklen der Geopolitik beobachten: Die moderne Handelsordnung entstand an Land – aus den Karawanen der Seidenstraße, den Gewürzrouten Zentralasiens und den kontinentalen Märkten des mittelalterlichen Eurasiens –, bevor portugiesische und spanische Seefahrer das Machtzentrum auf die Meere verlagerten. Fünf Jahrhunderte lang haben Seemächte den Planeten beherrscht. Die Hormus-Krise von 2026 könnte den Beginn des nächsten Zyklus markieren: die Rückkehr des Landes.

Dies ist keine Rückkehr in die Vergangenheit, sondern eine neue Synthese: Hochgeschwindigkeitsbahnnetze statt Karawanen, Gaspipelines und Datenkabel statt Karawansereien, digitale Zahlungssysteme in nationalen Währungen statt Goldmünzen. Die BRICS bieten der Welt keine Utopie an; sie bieten eine Infrastruktur an, die bereits im Aufbau begriffen ist und die durch die Hormus-Krise dringlich und sichtbar geworden ist. Das ist es.

Die alte Ordnung wird nicht morgen früh verschwinden. Der Dollar wird noch jahrzehntlang eine bedeutende Reservewährung bleiben. Die US-Marine wird weiterhin die mächtigste der Welt sein. Die Bretton-Woods-Institutionen werden weiterbestehen. Aber die Hegemonie – jene Ausübung von Macht, die keiner Erklärung bedarf, weil sie natürlich und unvermeidlich erscheint – die, ja, die geht zu Ende. Und wenn eine Hegemonie endet, kehrt sie nicht zurück.

Mackinder verfasste seine „Kernland“-Theorie, um das Britische Empire vor der Gefahr zu warnen, die vom Inneren des eurasischen Kontinents ausging. Die Warnung kam zu spät und wurde ignoriert. Heute, 122 Jahre später, erfüllt sich seine Prophezeiung – nicht als Triumph einer einzelnen irdischen Macht, sondern als Wiederherstellung des Gleichgewichts eines Systems, das seinen Schwerpunkt verloren hatte.

Das Land holt sich zurück, was das Meer ihm genommen hatte. Und die Straße von Hormus – dieser schmale Wasserstreifen zwischen Oman und dem Iran – ist der Punkt, an dem die Geschichte beschlossen hat, ein neues Kapitel aufzuschlagen.