

Knotenpunkte statt Blöcke: Westasien zwischen Korridoren, Häfen und neuen Verbindungen

Die Verflechtungen zwischen West- und Südasien lassen sich nicht mehr allein aus geografischen oder religiösen Gesichtspunkten ableiten.



24. August 2026 | Lorenzo Maria Pacini

Vom Block zum Netzwerk: I2U2¹ und strategische Substanz

Die Landkarte der Allianzen zwischen West- und Südasien lässt sich nicht mehr allein aus geografischen oder religiösen Zugehörigkeiten ableiten.

Wer verstehen will, wo in den nächsten zwanzig Jahren die Macht liegen wird, muss woanders hinschauen: auf die auf dem Meeresboden verlegten Glasfaserkabel, auf die Eisenbahnstrecken, die die Wüsten durchqueren, auf die Containerterminals, die entlang der Küsten des Golfs aus dem Boden schießen. Sicherheit ist untrennbar mit Infrastruktur verbunden, und die Kontrolle darüber, was Grenzen überschreitet, hat mittlerweile ebenso viel Gewicht wie ein Militärbündnis – manchmal sogar noch mehr (wie uns die Blockade der Straße von Hormus unbestreitbar gezeigt hat).

Im Zentrum dieser Neuausrichtung steht ein Netzwerk von Partnerschaften zwischen Israel, Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten, an dem Washington im Rahmen der I2U2-Initiative direkt beteiligt ist. Parallel dazu verlaufen weitere Achsen, auf denen die Interessen der Türkei, Pakistans, Katars und der Golfmonarchien zusammenlaufen und die sich auf Projekte wie den China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) und die „Entwicklungsstraße“ im Irak erstrecken.

¹ Die I2U2-Gruppe, auch bekannt als Nahost-Quad oder westliche Quad, ist eine strategische Partnerschaft zwischen Indien, Israel, VAE und USA.

Der analytische Fehler, den es zu vermeiden gilt, ist allerdings eine zu starke Vereinfachung: Keiner dieser Staaten vertritt in jeder Frage dieselbe Position, und dieselben Hauptstädte finanzieren Korridore, die miteinander konkurrieren. Der entscheidende Punkt ist nicht die Bildung zweier Blöcke, sondern die Verlagerung des strategischen Schwerpunkts – weg von konventionellen Militärbündnissen hin zu Netzwerken wirtschaftlichen, technologischen und sicherheitspolitischen Einflusses, die sich um Häfen, Eisenbahnen, Energie und digitale Infrastruktur gruppieren. Wer es schafft, ein unverzichtbarer Knotenpunkt in diesen Netzwerken zu werden, erlangt eine Form der Macht, die im 20. Jahrhundert mit der Kontrolle über Meerengen und Kanäle verbunden war – und wird vor allem die Spielregeln für die kommenden Jahre festlegen, weit mehr, als uns bewusst ist.

Das I2U2-[Format](#) – Indien, Israel, die Vereinigten Arabischen Emirate und die USA – ist der deutlichste Ausdruck dieses Wandels. Ursprünglich als Plattform für die Zusammenarbeit in den Bereichen Ernährungssicherheit, saubere Energie, Technologie, Handel und Investitionen ins Leben gerufen, standen beim ersten Gipfeltreffen der vier Staats- und Regierungschefs im Jahr 2022 die Themen Wasser, Energie, Verkehr, Raumfahrt, Gesundheit und Ernährung im Vordergrund.

Seine Bedeutung geht jedoch über die angekündigten Projekte hinaus. I2U2 vereint vier sich ergänzende Stärken:

- israelische Technologie,
- Indiens industrielle Kapazitäten und den Markt,
- das Kapital und die Logistik der VAE
- sowie den politischen und strategischen Einfluss der USA.

Es verbindet Westasien mit dem Indischen Ozean und dem Pazifik und ermöglicht es den drei regionalen Partnern, Beziehungen zu knüpfen, die über ihre traditionellen bilateralen Beziehungen hinausgehen.

Die Initiative entstand im Zuge der politischen Öffnung, die durch die Abraham-Abkommen geschaffen wurde. Die Normalisierung der Beziehungen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und Israel hat Washington eine Plattform geboten, um indisches Kapital, Arbeitskräfte und industrielle Kapazitäten enger mit dem israelischen Technologiesektor und den Logistikzentren am Golf zu verknüpfen. Die Rhetorik bleibt wirtschaftlicher Natur, doch sie verschleiert nicht das zugrunde liegende strategische Ziel: Verteidigung beschränkt sich nicht mehr auf Grenzen und konventionelle Armeen. Sie umfasst zunehmend die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten, Häfen, digitaler Infrastruktur, Cybersicherheit sowie den Schutz von Energie- und Handelsströmen.

Über diese wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Interessen legt sich eine teilweise Überschneidung politischer Perspektiven, insbesondere in Bezug auf den politischen Islam und transnationale bewaffnete Gruppen – auch wenn die Beweggründe von Hauptstadt zu Hauptstadt stark variieren. Abu Dhabi hat den Kampf gegen den politischen Islam zu einer Säule seiner nationalen und regionalen Sicherheitsdoktrin gemacht und vertritt dabei eine staatlich gelenkte Erzählung, die Frieden als islamischen Wert und Bestandteil der nationalen Identität darstellt – im Gegensatz zur Muslimbruderschaft und zu salafistischen Bewegungen.

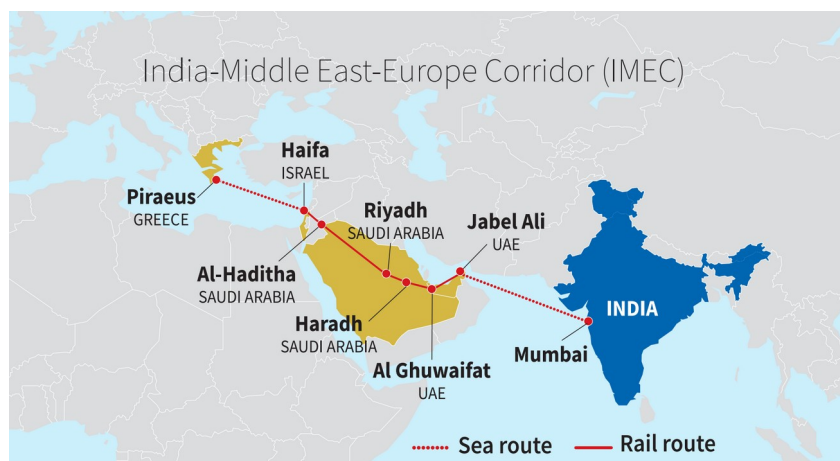
Indien geht mit dem politischen Islam und bewaffneten Gruppen aus der Perspektive der inneren und regionalen Sicherheit um, die vor allem durch den Konflikt mit Pakistan und den Streit um Kaschmir geprägt ist. Dies hat weitere Grundlagen für eine Zusammenarbeit mit Israel und den Emiraten geschaffen, insbesondere in den Bereichen Nachrichtendienst, Cybersicherheit, Überwachung und Militärtechnologie. Israel seinerseits – insbesondere unter den Netanjahu-Regierungen – hat seine Erfahrungen im Umgang mit asymmetrischen Bedrohungen genutzt, um sich als Technologie- und Sicherheitsmacht zu etablieren, auf die sich die Staaten der Region verlassen können.

Hier müssen wir uns strikt an die Fakten halten: Ideologie allein erklärt diese Beziehungen nicht. Indien teilt nicht unbedingt Israels Position zum Iran, mit dem es über den Hafen von Chabahar Energie- und Verkehrsbeziehungen unterhält; die Außenpolitik der Vereinigten Arabischen Emirate folgt weder New Delhi noch Washington mechanisch. Es ist die teilweise Übereinstimmung der Interessen – nicht eine gemeinsame Weltanschauung –, die es diesen Partnerschaften ermöglicht, voranzukommen, selbst wenn die Akteure in allen anderen Punkten unterschiedlicher Meinung sind.

Indiens außergewöhnliches Gewicht

Indien spielt in diesem Zusammenhang aus demografischen, wirtschaftlichen und geografischen Gründen eine außerordentlich wichtige Rolle. Mit einer Bevölkerung von über 1,4 Milliarden Menschen, einem wachsenden Fertigungs- und Technologiesektor und einer riesigen Diaspora in der gesamten Golfregion kann niemand den Handel zwischen Asien und Europa neu ordnen, ohne Neu-Delhi einzubeziehen. Eine 2022 in der [Jerusalem Post](#) veröffentlichte Analyse sprach von einer sich abzeichnenden „indo-abrahamitischen Allianz“, die Israel, die Emirate und Indien durch maritime Sicherheit, Raketenabwehr, Drohnen, Datensicherheit und den Widerstand gegen islamistischen Extremismus verbinden würde.

Indiens Bedeutung reicht über den militärischen Bereich hinaus. Seine Präsenz am Golf und die wachsenden Handelsbeziehungen zu den Emiraten und Saudi-Arabien verschaffen Neu-Delhi die Möglichkeit, einen Teil des asiatischen Handels auf Routen umzuleiten, die nicht unbedingt über die traditionellen Korridore führen, in denen Pakistan und der Iran größeren Einfluss haben.



Diese Position ermöglicht es Indien zudem, sich alle Optionen offen zu halten: Es unterhält über Chabahar Beziehungen zum Iran und treibt gleichzeitig gemeinsam mit Washington und regionalen Partnern den Korridor Indien–Naher Osten–Europa (IMEC) voran. So kann es an konkurrierenden Systemen teilnehmen, ohne seine Doktrin der strategischen Autonomie aufzugeben, selbst wenn sich seine Sicherheitsbeziehungen zu Israel vertiefen.

IMEC soll Indien, die Golfstaaten und Europa über Häfen, Eisenbahnstrecken sowie Energie- und Kommunikationsinfrastruktur miteinander verbinden. Der Plan umfasst eine Eisenbahnverbindung, eine Stromverbundleitung, Infrastruktur für sauberen Wasserstoff sowie Hochgeschwindigkeits-Datenkabel. Die Präsidentin der EU-Kommission, Ursula von der Leyen, stellte das Projekt als Instrument vor, um den Handel zwischen Indien und Europa zu beschleunigen und gleichzeitig neue Verbindungen im Energiesektor und in der digitalen Wirtschaft zu erschließen.

Im digitalen Bereich wurde ein konkreter Schritt nach vorne gemacht. Im Oktober 2025 hat die Kommission auf dem Global Gateway Forum in Brüssel den „EU-Afrika-Indien-Digitalkorridor“ im Rahmen von IMEC neu ins Leben gerufen: ein System aus Unterseekabeln mit einer Länge von rund 11.700 Kilometern, das Europa und Indien über das Mittelmeer, Westasien und Ostafrika verbinden soll, mit dem erklärten Ziel, sichere Datenverbindungen mit hoher Kapazität zu gewährleisten.

Im Mittelpunkt der Initiative steht das [Blue-Raman-Kabelsystem](#), das durch Mittel des Programms „European Global Gateway“ sowie von Betreibern wie dem italienischen Unternehmen Sparkle (Teil der TIM-Gruppe) unterstützt wird, unter Beteiligung der EU-Investitionsbank und von GÉANT. Die Blue-Raman-Route zeichnet sich durch einen strategischen Vorteil aus: Indem sie das Mittelmeer über Land durch Israel und Jordanien mit dem Roten Meer verbindet, umgeht sie Ägypten, den traditionellen „Engpass“ für die Internetverbindung zwischen Europa und Asien.

Hier wird der Charakter des Korridors deutlich. IMEC ist keine kommerzielle Route im Sinne des 20. Jahrhunderts: Es handelt sich um ein integriertes multimodales System, das Güter, Energie und Daten gemeinsam transportiert. Wer es schafft, diese Netzwerke zu schützen oder zu beeinflussen, erlangt strategischen Einfluss, wie er einst mit der Kontrolle über Häfen und Meerengen verbunden war. Das Kabel, das Ägypten umgeht, ist in Bezug auf Macht genauso wertvoll wie einst die Kontrolle über den Suezkanal.

Eine sorgfältige Bewertung der Fakten legt jedoch nahe, dass wir die Ankündigung nicht mit dem Ergebnis verwechseln sollten. Stand Mitte 2026 befindet sich IMEC weiterhin in der Machbarkeitsphase: Es gibt weder eine feste Finanzierungszusage noch einen verbindlichen Bauzeitplan. Das Projekt ist auf eine Landroute durch Saudi-Arabien und Jordanien zum israelischen Hafen Haifa angewiesen, und dieser Abschnitt ist mit erheblicher politischer Unsicherheit behaftet.

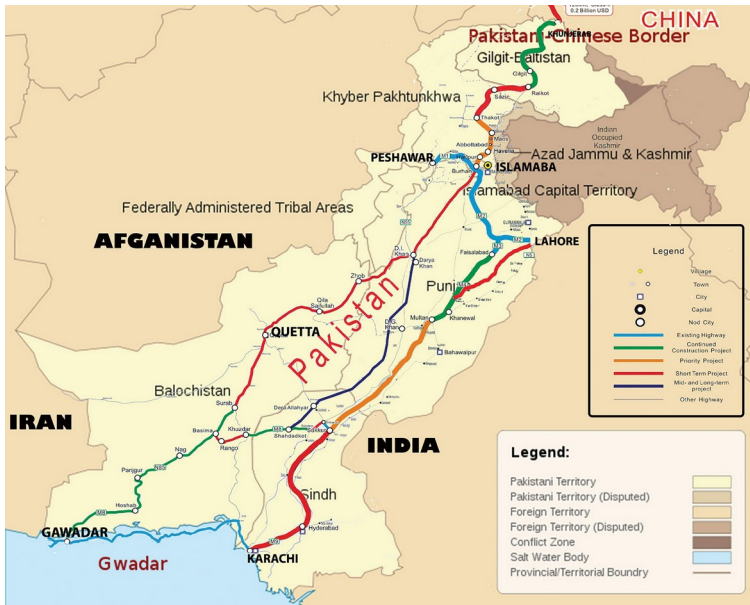
Zwei Entwicklungen haben seit 2023 die Grundlage des Korridors untergraben.

- Die erste ist der Krieg im Gazastreifen und das Ausbleiben einer Normalisierung der Beziehungen zwischen Saudi-Arabien und Israel, wodurch die diplomatische Grundlage, auf der das gesamte Rahmenwerk beruht, zum Erliegen gekommen ist.
- Die zweite ist jüngerem Datums und schwerwiegender: Der Krieg von 2026 zwischen Israel und dem Iran sowie die Spannungen in der Straße von Hormus haben die logistische Prämisse im Persischen Golf, auf der IMEC basiert, infrage gestellt.

Theoretisch hat die Attraktivität des IMEC zugenommen – Europa ist bestrebt, seine Abhängigkeit vom Handel mit China zu verringern und eine alternative Landroute als Alternative zu den anfälligen Seewegen zu sichern –, doch was die Umsetzung angeht, bleibt die Machbarkeit ungewiss und hängt von Variablen ab, die außerhalb der Kontrolle der Unterzeichnerstaaten liegen. Es ist wahr-

scheinlich, dass der digitale Bereich, der weniger anfällig für geopolitische Risiken an Land ist, früher und schneller vorankommen wird als die Bereiche Schienenverkehr und Energie. Wir haben all dies ausführlich [hier](#), [hier](#) und [hier](#) erörtert.

Konkurrenz durch Gwadar und die „Development Road“



Doch damit nicht genug. Da sind noch CPEC und die „Development Road“, die weder als ein einziges Projekt noch als Teile eines von der Türkei, Pakistan und Saudi-Arabien angeführten Bündnisses betrachtet werden sollten. Sie gehören unterschiedlichen Netzwerken an, verhindern jedoch jeweils, dass eine einzige Route den regionalen Handel monopolisiert.

Der CPEC ist der pakistanische Teil der chinesischen Belt-and-Road-Initiative und verbindet China über ein Netzwerk aus Terminals, Freihandelszonen, Straßen und logistischer Infrastruktur –

darunter die Gwadar Eastbay Expressway, die den Hafen an das nationale Autobahnnetz anbindet – mit dem Hafen von Gwadar am Arabischen Meer.

Die „Iraqi Development Road“ ist eine eigenständige Initiative, doch die Lage des Irak zwischen dem Persischen Golf, der Türkei und Europa verleiht ihr besondere Bedeutung. Im April 2024 unterzeichneten der Irak, die Türkei, Katar und die Emirate eine Absichtserklärung zu diesem Projekt, das den Hafen „Grand Faw“ über eine rund 1.200 Kilometer lange Straßen- und Schienenverbindung mit der türkischen Grenze verbinden soll. Die veranschlagten Investitionskosten belaufen sich auf rund 17 Milliarden US-Dollar (einige Schätzungen gehen je nach Anpassungen eher von 20 bis 24 Milliarden US-Dollar aus), aufgeteilt in drei Phasen, deren Fertigstellung für die Jahre 2028, 2033 und 2050 vorgesehen ist.

Im Gegensatz zum IMEC-Projekt haben die Bauarbeiten hier bereits [begonnen](#). Im Sommer 2025 begannen der Irak und die Türkei mit dem Bau des ersten Abschnitts – einer 63 Kilometer langen Strecke zwischen dem Hafen Grand Faw und der Safwan-Autobahn –, während die Planungsarbeiten für die Eisenbahnstrecke und die Autobahn Anfang 2026 bereits in vollem Gange waren.

Es bestehen jedoch weiterhin konkrete Hindernisse: Die Wirtschaftskrise in der Türkei – hohe Inflation, eine an Wert verlierende Lira und steigende Kreditkosten – sowie die Zurückhaltung der Investoren aus den Golfstaaten belasten die Finanzierung ebenso wie die historische politische Instabilität des Irak und der Streit mit Kuwait um die Wasserstraße Khor Abdullah.

Diese Tatsache untergräbt das Zwei-Lager-Modell. Die Emirate beteiligen sich gemeinsam mit der Türkei, Katar und dem Irak an der „Development Road“, obwohl sie im I2U2-Format auf der gegnerischen Seite stehen. Das ist kein Widerspruch, sondern genau die Logik des Netzwerks.

Road project Iraq – Turkey

Iraq-Turkey Development Road Project aims to connect Iraq to Turkey and Europe via railways, roads, ports, and cities



Die Türkei nimmt eine einzigartige Position ein: Als NATO-Mitglied verfügt sie über wirtschaftliche Verbindungen, die von Europa und Russland bis in die Golfregion und nach Zentralasien reichen, sowie über einen politisch-militärischen Einflussbereich, der sich von Syrien und dem Irak bis in den Kaukasus erstreckt. Für Ankara bietet die „Development Road“ die Chance, seine Rolle als Landbrücke zwischen dem Golf und Europa zu festigen – und gleichzeitig die strategische Bedrohung zu neutralisieren, die von einem Korridor wie dem IMEC ausgeht, der den Golf unter Umgehung des türkischen Territoriums mit Europa verbindet.

Saudi-Arabien lässt sich schwerer einem festen Lager zuordnen. Riad ist Unterzeichner des IMEC, hat aber gleichzeitig seine Beziehungen zu China, Russland, der Türkei und Pakistan vertieft; es zeigt wenig Interesse an einer geschlossenen regionalen Allianz und zieht es vor, seine geografische und wirtschaftliche Position zu nutzen, um Einfluss auf mehrere Machtzentren auszuüben. Das Ergebnis – das für Riad ebenso gilt wie für die meisten anderen wichtigen Akteure – ist kein stabiles Gleichgewicht, sondern eine permanente Absicherung: Eine Eisenbahnstrecke, eine Hafeninvestition, ein Verteidigungsabkommen oder eine Energiepartnerschaft können zwei Staaten in einer Frage verbinden, während sie in einer anderen Frage Gegner bleiben.

Und wie sieht es mit der Levante aus?

Dieser Wettbewerb gestaltet auch den östlichen Mittelmeerraum neu.

Die syrische und die libanesische Küste sind nicht nur Schauplätze militärischer Auseinandersetzungen, sondern auch Gebiete, in denen Energie-, Verkehrs- und Kommunikationswege zwischen dem Golf, dem Mittelmeer und Europa zusammenlaufen könnten. Für Israel verleiht die Stärkung

der Beziehungen zum Golf, zu Indien und zu Europa dem östlichen Mittelmeerraum eine neue Rolle innerhalb der Handels- und Energienetze. Für die Türkei untergräbt jeder Korridor, der den Golf unter Umgehung ihres Staatsgebiets mit Europa verbindet, den Wert ihrer strategischen Lage – während die „Development Road“ ihr die Rolle eines Terminals und Tor für den Verkehr aus dem Golf über den Irak bietet.

Dem Libanon und Syrien droht, aus dem Zentrum der strategischen Geografie an den Rand der neuen Verkehrs- und Investitionsnetze zu geraten. Beirut hat bereits [Interesse](#) bekundet, sich der von Israel angeführten [IMEC-Route](#) anzuschließen, trotz der politischen und sicherheitspolitischen Widersprüche, die ein solcher Schritt mit sich bringen würde; Syrien wird weiterhin durch Kriegsschäden, Sanktionen und eine zersplitterte Infrastruktur gebremst. Um Geografie in Wirtschaftskraft umzuwandeln, müssen Häfen, Straßen, Eisenbahnen, Datennetze und politische Stabilität zusammenwirken: Fehlt auch nur eines dieser Elemente, wird der Korridor um das Land herumgeführt und nicht hindurch.

Die bisher entstandene Landkarte zeigt keine zwei gegensätzlichen Blöcke im klassischen Sinne, sondern markiert vielmehr einen Übergang von starren Bündnissen hin zu sich überschneidenden Netzwerken. Israel, Indien, die Emirate und die USA kooperieren dort, wo Technologie, Sicherheit und Handel zusammenlaufen; die Türkei, Pakistan, Katar, Saudi-Arabien und der Irak sind Teil anderer Netze, die sich immer wieder mit den erstgenannten überschneiden. Der nächste Wettstreit wird sich daher jenseits von Grenzen und politischem Einfluss abspielen: um die Kontrolle über den Waren-, Energie- und Informationsfluss.

Häfen und Meerengen gehörten im 20. Jahrhundert zu den wichtigsten Machtinstrumenten. Im 21. Jahrhundert sind dazu Unterseekabel, Rechenzentren, künstliche Intelligenz, Cybersicherheitssysteme, Schienennetze und Wasserstoffpipelines hinzugekommen. Die Zukunft Westasiens wird von militärischer Macht geprägt sein, aber auch – und vielleicht vor allem – von den Staaten, die in der Lage sind, sich als unverzichtbare Knotenpunkte in diesen neuen Systemen zu etablieren.

So sieht die aktuelle Lage in Westasien aus. Die Rhetorik rund um diese Korridore schreitet schneller voran als Beton und Stahl. Von den beiden Vorzeigeprojekten hat das im Westen am meisten gefeierte – IMEC – noch keine einzige Schiene verlegt, während das am wenigsten diskutierte – die „Development Road“ – bereits seine ersten Baustellen eröffnet hat.

Das ist eine nützliche Erinnerung: In der neuen vernetzten Weltordnung liegt die Macht nicht bei denen, die die ehrgeizigste Route ankündigen, sondern bei denen, die sie bauen. Und genau dort entsteht gerade die neue Geometrie der digitalen, energetischen und logistischen Vernetzung für die entstehende multipolare Welt.