

# Anatomie alter und neuer Macht

Von Arnold Schölzel

Am Freitag vergleicht *Handelsblatt*-Chefredakteur Sebastian Matthes eine heutige Asienreise mit einer aus seinen Studentenzeiten: In Europa Ruhe und saubere Luft, beim Ausstieg »hektischer Lärm und schwüle Abgasluft«. Mittlerweile sei es umgekehrt, Beispiel das südchinesische Shenzhen: »Vom Verkehr hört man nur noch leises Rauschen, weil die große Mehrheit der Autos und alle Scooter längst elektrisch fahren. Wenn doch ein Motorengeräusch durch die Straße dringt, ist es in der Regel ein deutsches Auto – Mercedes, BMW, VW. Die akustischen Fossilien tragen deutsche Marken.« Dort herrsche ein »Modernisierungswille, der uns in Europa abhandengekommen ist«. Er sei dort in ein weitgehend autonomes Flugtaxi eingestiegen und später mit einem autonomen Auto durch die Rushhour gefahren: »Deutschland diskutiert derweil über eine Verlängerung des Verbrennerzeitalters und führt einen Tankrabbatt ein.«

Das lässt sich verallgemeinern. Der Iran-Krieg und seine Folgen für die Weltwirtschaft hatten bislang für China relativ wenig Folgen, im ersten Quartal stieg sein Bruttoinlandsprodukt stärker als erwartet. In der *Neuen Zürcher Zeitung* (NZZ) meint nun aber am Donnerstag der israelische Historiker Guy Laron, China sei »der größte Verlierer« der jetzigen Krise, weil es »der weltgrößte Verbraucher und Importeur von Energie« sei. Beijing habe sich militärisch auf eine Sperrung der Straße von Malakka vorbereitet, aber nicht auf die der Straße von Hormus.

Seine Schlussfolgerung: Die Meerenge werde zu einem »dauerhaften Zankapfel im Machtkampf zwischen dem atlantischen Block und dem eurasischen Block mit Russland und China im Zentrum«. Blicke sie geschlossen, wäre das für USA und EU »zwar eine Katastrophe, aber eine noch größere Katastrophe für China«. Der »größere Plan« sei, sie durch neue Pipelines zu umgehen, etwa durch eine Leitung vom saudischen Janbu zum israelischen Eilat. Laron sieht hinter der Schließung strategisches Kalkül: Netanjahu habe Trump nicht in den Krieg hineingezogen, und der sei nicht senil oder töricht, sondern: »Die geopolitischen Visionen von Trump und Netanjahu kommen in einem Punkt zusammen: den chinesischen Zugang zu diesem Öl blockieren und es nach Europa umleiten. Das würde Chinas Transportkosten drastisch erhöhen.« Das sei eine Rückkehr zur Ölversorgung Westeuropas in den 50er und 60er Jahren, als es fast kein Öl aus der Sowjetunion kaufte.

Laron erläutert seine Analyse mit historischen Argumenten: »Öl in den Mittelpunkt zu stellen, bedeutet nicht, eine komplexe Realität auf einen einzigen Faktor zu reduzieren. Wenn man den Weg des Öls verfolgt, erkennt man die Anatomie der Machtordnung.« Es sei seit dem Ersten Weltkrieg mindestens so wichtig wie Seide im 9. oder Gewürze im 16. Jahrhundert. Portugal habe damals die Straße von Hormus kontrolliert – wegen der Gewürze. Laron: »Große Staaten und Konzerne möchten den Preis nicht einfach hinnehmen, sondern ihn gestalten.« Er führt als historisches Beispiel an, dass der US-

Ölgigant Standard Oil Anfang des 20. Jahrhunderts den russischen Markt an die Konkurrenz verloren und dafür den chinesischen und den indischen übernommen habe. Um diese Märkte »vor billigem russischen Öl zu schützen, versuchte Standard Oil, Schiffen mit russischem Öl die Durchfahrt durch den Suezkanal zu verwehren. Als das scheiterte, finanzierten sie Japan im Russisch-Japanischen Krieg von 1905.«

Laron hat recht: Die Geschichte des Öls macht die Anatomie kapitalistischer Macht erkennbar. Im Gegensatz zu Matthes erwähnt er die sich verringernde Abhängigkeit etwa Chinas von Öl und Gas aber nicht. Entzieht sich die Volksrepublik gerade alter Macht? In hohem Tempo?

Laron hat recht: Die Geschichte des Öls macht die Anatomie kapitalistischer Macht erkennbar. Im Gegensatz zu Matthes erwähnt er die sich verringernde Abhängigkeit etwa Chinas von Öl und Gas aber nicht.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/521149.anatomie-alter-und-neuer-macht.html>*