

Der Weg zu „Mad Max“?

Treibstoff, Knappheit und der bevorstehende Zusammenbruch.



24. September 2026 | Constantin von Hoffmeister

Der Weg zu „Mad Max“ beginnt lange bevor der erste bewaffnete Konvoi am Horizont auftaucht. Er beginnt, wenn Tanklastzüge zum Stillstand kommen, Raffinerien stillstehen, Treibstoffdepots leerlaufen und die Maschinen, die Städte versorgen und Armeen in Bewegung halten, langsam ins Leere laufen. Zuerst kommt der Preisschock. Dann die Warteschlangen. Dann der Schwarzmarkt. Und schließlich die Frage, die jede Regierung fürchtet: Was passiert, wenn das System zwar auf dem Papier noch existiert, der Treibstoff, der es am Leben hält, aber nicht mehr ankommt?

Die Diplomatie hat plötzlich an Dringlichkeit gewonnen. Sergej Lawrow und Marco Rubio trafen sich in New York. Vertreter der USA und des Iran führten am Rande der UN-Generalversammlung indirekte Gespräche. Kirill Dmitriew reiste in die USA, um Gespräche mit Mitgliedern der Trump-Regierung zu führen. Xi Jinping traf zu einem Staatsbesuch in Washington ein, wo Trump ihn persönlich auf der Joint Base Andrews empfing. Diese Treffen betreffen verschiedene Kriege, verschiedene Mächte und verschiedene Interessen, doch sie finden vor demselben Hintergrund statt: Energie.

Halford Mackinder lehrte, dass Weltpolitik letztlich auf der Kontrolle des physischen Raums, der Kommunikationswege und der Ressourcen beruht. Staaten mögen zwar die Sprache des Rechts, der Werte und der Diplomatie sprechen, doch Schiffe brauchen nach wie vor Treibstoff, Lastwagen nach wie vor Diesel und Armeen nach wie vor Versorgungslinien. Die derzeitige diplomatische

Hektik lässt sich daher zum Teil als Reaktion auf eine materielle Tatsache deuten, die kein Kommuniké aus der Welt schaffen kann: Das globale Treibstoffsystem steht unter starkem Druck.

Alfred Thayer Mahan hätte die Ursache der Gefahr sofort erkannt. Die moderne Wirtschaft ist nach wie vor von einer Handvoll Seewege abhängig, die aufgrund ihrer geografischen Lage unersetzbar sind. Die Straße von Hormus ist mittlerweile stark beeinträchtigt, Bab al Mandab bleibt gefährlich, und die saudische Ost-West-Pipeline wurde nach Angriffen vorübergehend stillgelegt. Dabei handelt es sich nicht um abstrakte Linien auf einer Landkarte. Es sind Lebensadern, durch die Rohöl und raffinierte Produkte vom Produzenten zum Verbraucher gelangen. Wenn mehrere Arterien gleichzeitig verengt sind, beginnt das gesamte System um die verbleibenden Routen zu konkurrieren.

Es mag zwar unter der Erde enorme Mengen an Öl geben, doch diese Tatsache bedeutet wenig, wenn es keine Raffinerie erreichen kann, wenn die Raffinerie keine Rohstoffe erhält oder wenn der fertige Diesel seinen Markt nicht erreichen kann. Mahan schrieb über die Seeherrschaft in militärischer Hinsicht. Heute bedeutet Seeherrschaft auch die Kontrolle über die Tankerroute, das Exportterminal und die Versicherungspolice, die die Beförderung der Ladung ermöglicht.

Nicholas Spykman vertrat die Ansicht, dass sich die Macht entlang des großen Küstenrandes Eurasiens konzentriert. Betrachtet man die Dieselkrise, so ergibt sich das Bild auf seiner Karte fast von selbst. Russland hat die Dieselexporte eingeschränkt, nachdem wiederholte ukrainische Angriffe die Raffineriekapazitäten beschädigt hatten. Die Routen aus dem Nahen Osten sind beeinträchtigt.

Asiatische Raffinerien müssen um Rohöl konkurrieren und entscheiden, wie viel Kraftstoff sie für ausländische Abnehmer entbehren können. Die USA haben infolgedessen als Exporteur noch an Bedeutung gewonnen, doch die amerikanischen Verbraucher zahlen selbst Rekordpreise: Der nationale Durchschnittspreis für Diesel hat in diesem Monat die Marke von sechs Dollar pro Gallone überschritten. Die weltweiten Lagerbestände sind so knapp, dass Reuters berichtet, die Verknappung könnte bis weit ins Jahr 2027 andauern.

Das Problem beschränkt sich daher nicht mehr auf einen einzelnen Krieg. Der Druck verlagert sich von Russland in die Golfregion, von der Golfregion nach Asien, von Asien nach Europa und Afrika und von der Auslandsnachfrage zurück auf den amerikanischen Binnenmarkt. Spykman sah Eurasien als einen zusammenhängenden strategischen Gürtel. Der Dieselmärkte bestätigt dies durch Pipelines, Raffinerien und Tanker.

Dann kommt das Problem der Sanktionen, und hier ist Carl Schmitt hilfreicher als die meisten Ökonomen. Schmitt betonte, dass sich politische Macht am deutlichsten in der Fähigkeit zeige, zu entscheiden, wann gewöhnliche Regeln nicht mehr gelten. Trump unterzeichnete am 18. September den „Lindsey O. Graham Sanctioning Russia and Iran Act“. Unter anderem räumt das Gesetz dem Präsidenten die Befugnis ein, Zölle von bis zu 100 Prozent gegen die wichtigsten Abnehmer von russischem Öl und Erdgas zu verhängen. Das ist eine gewaltige rechtliche Macht. Doch Macht auf dem Papier und Macht in der Praxis sind zwei verschiedene Dinge.

China und Indien bleiben zentrale Abnehmer russischer Energie, während russisches Rohöl weiterhin Raffinerien versorgt, die die Weltmärkte beliefern. Eine Anwendung des Gesetzes mit voller Härte könnte daher Moskau bestrafen und gleichzeitig den Druck auf genau den Brennstoffmarkt erhöhen, den Washington zu stabilisieren versucht. Das Paradoxon ist eindeutig schmittianisch: Je

stärker die Ausnahmbefugnis ist, die der Exekutive in die Hände gelegt wird, desto sorgfältiger muss die Exekutive möglicherweise den Moment abwägen, in dem diese Macht tatsächlich eingesetzt werden kann.

Friedrich List hätte das tiefer liegende Problem sofort erkannt. Ein Land ist nicht allein deshalb wirtschaftlich souverän, weil es etwas günstig im Ausland kaufen kann. Souveränität erfordert Produktionskapazitäten. Einige Staaten produzierten weit mehr raffinierten Kraftstoff, als sie verbrauchten, während andere ihre Raffineriekapazitäten stagnieren ließen, weil Importe billiger waren. Diese Konstellation wirkte effizient, weil die Seewege offen waren, die Exporteure zuverlässig waren und das politische Risiko überschaubar schien. Diese Welt verschwindet gerade.

Russische Exporte wurden eingeschränkt, Raffinerien und Schifffahrt im Nahen Osten sind vom Krieg betroffen, und asiatische Raffinerien passen ihre Produktion an ihren eigenen Bedarf an. Selbst China, das kürzlich seine Exporte von Raffinerieprodukten erhöht hat, behandelt diese Exporte als etwas, das je nach den innenpolitischen Bedingungen gedrosselt oder ausgeweitet werden kann. Lists alte Unterscheidung zwischen Reichtum und der Macht, Reichtum zu schaffen, wirkt plötzlich weniger veraltet. Ein Tanklager voller importiertem Diesel ist Reichtum. Eine Raffinerie, die diese Importe ersetzen kann, ist Macht.

Karl Polanyi hätte hinzugefügt, dass Märkte niemals losgelöst von der Gesellschaft existieren. Diesel erscheint auf einem Handelsbildschirm als eine weitere Ware, doch außerhalb des Handelsraums treibt er fast alles an, was die Industriegesellschaft am Leben erhält. Benzinknappheit bereitet Autofahrern Unannehmlichkeiten und wird schnell zu einem politischen Problem. Dieselnknappheit hat weitreichendere Folgen. Lkw transportieren Lebensmittel. Traktoren bestellen Felder. Bagger erschließen Bergwerke und Baustellen. Fischereifahrzeuge bringen Eiweiß an Land. Notstromaggregate halten Krankenhäuser, Fabriken und die Telekommunikation am Laufen. Wenn die Dieselpreise stark ansteigen, bleiben die Kosten nicht an der Tankstelle. Sie schlagen sich in den Kosten für Fracht, Lebensmittel, Bauwesen, Bergbau und Strom nieder.

Deshalb ist die derzeitige Verknappung von größerer Bedeutung als ein routinemäßiger Anstieg der Rohstoffpreise. Eine moderne Gesellschaft kann damit umgehen, wenn ein Luxusgut teurer wird. Weitaus schwieriger ist es jedoch, damit zurechtzukommen, wenn die Kosten für Transport, Produktion und Lieferung fast aller Güter zu steigen beginnen. Reuters beschreibt die Lagerbestände in mehreren wichtigen Märkten derzeit als historisch niedrig, während die Raffineriemargen in Asien ein außergewöhnliches Niveau erreicht haben. Polanyis These lautete, dass wirtschaftliche Schocks letztendlich zu sozialen Schocks werden. Diesel bietet hierfür einen ungewöhnlich direkten Übertragungsmechanismus.

Fernand Braudel hätte uns geraten, nicht nur auf die Präsidenten zu starren, sondern stattdessen die Strukturen hinter ihnen zu betrachten. Afrika veranschaulicht diesen Punkt. Ein Großteil des Kontinents exportierte jahrzehntelang Rohöl und importierte gleichzeitig raffinierte Erdölprodukte. Tanker liefen in Küstenhäfen ein, der Kraftstoff wurde entladen, und Flotten von Tanklastzügen transportierten ihn Hunderte oder Tausende von Kilometern ins Landesinnere. Dieses System ist abhängig von günstigen Transportkosten, funktionierenden Häfen, gut erreichbaren Raffineriezentren und genügend Devisen, um das Produkt zu kaufen. Entfernt man ein Element, wird das Netzwerk kostspielig. Entfernt man mehrere auf einmal, kann das Netzwerk ins Stocken geraten.

Nigerias riesige Dangote-Raffinerie ist gerade deshalb so wichtig, weil sie diese ältere Struktur verändert, indem sie bedeutende Raffineriekapazitäten innerhalb Afrikas selbst schafft. Ihre Betreiber gehen nun davon aus, dass die weltweite Kraftstoffknappheit über den aktuellen Krieg im Nahen Osten hinaus anhalten wird. Braudel schrieb Geschichte, indem er die langsamen materiellen Grundlagen untersuchte, die spektakulären politischen Ereignissen zugrunde lagen. Raffinerien, Häfen und Kraftstoffdepots gehören zu dieser tieferen Ebene.

Immanuel Wallersteins Weltsystemansatz hilft zu erklären, warum ärmere Importländer mit den schwerwiegendsten Folgen zu kämpfen haben. Ein wohlhabendes Industrieland, das mit teurem Diesel konfrontiert ist, kann Reserven freigeben, Verbraucher subventionieren, Steuern anpassen, ärmeren Konkurrenten Fracht wegbieten oder einen Teil der Nachfrage auf andere Energieformen verlagern.

Ein armes Land, das fast seinen gesamten Kraftstoff importiert, verfügt über weniger Abwehrmöglichkeiten. Es tritt mit weniger Geld in dieselbe globale Auktion ein. Wenn das Angebot schrumpft, erhält der Höchstbietende nicht nur einen besseren Service; jemand anderes erhält möglicherweise gar keine Fracht. Die derzeitige Kraftstoffknappheit in Pakistan hat die Regierung bereits dazu veranlasst, wieder auf Energiesparmaßnahmen zurückzugreifen, darunter Beschränkungen des offiziellen Kraftstoffverbrauchs und kürzere Öffnungszeiten im Handel.

Die entscheidende Trennlinie in einer solchen Krise verläuft daher nicht einfach zwischen Ost und West oder Nord und Süd. Sie verläuft zwischen Staaten, die über genügend finanzielle, industrielle und logistische Ressourcen verfügen, um einen Schock abzufedern, und Staaten, deren Wirtschaft von einem kontinuierlichen Zufluss importierter lebensnotwendiger Güter abhängt.

Ibn Khaldun hätte verstanden, was als Nächstes geschieht, denn er betrachtete die politische Ordnung als etwas, das eher im materiellen Zusammenhalt als in staatlichen Zeremonien verwurzelt ist. Wenn der Tanklastzug nicht mehr kommt, breitet sich die Krise in der Gesellschaft nach unten aus. Die Bewässerungspumpe läuft trocken. Der Traktor bleibt neben dem Feld stehen. Die Getreidemühle drosselt die Produktion. Der Lieferwagen kann seine Route nicht mehr fahren. Lebensmittel werden teurer. Die Stromversorgung wird unzuverlässiger. Die Wut, die sich zunächst auf den Kraftstoffpreis bezog, verbindet sich nun mit allen bereits in der Gesellschaft vorhandenen Missständen.

Regierungen in fragilen Staaten stürzen selten wegen eines einzigen Rohstoffs, doch Versorgungsengpässe können Schwächen offenbaren, die zuvor verborgen waren. Deshalb verdient die Dieselnknappheit ebenso Aufmerksamkeit wie Düngemittel und Getreide. Die Landwirtschaft ist auf alle drei angewiesen. Fällt der Dünger weg, sinken die Erträge. Fallen die Getreideimporte weg, steigen die Lebensmittelpreise. Fällt der Diesel weg, gelangt möglicherweise nicht einmal das vorhandene Getreide in die Stadt.

Giovanni Arrighi hätte dies in den größeren Kontext der derzeit stattfindenden Umverteilung wirtschaftlicher Macht eingeordnet. Energieexporteure verfügen über Einfluss, weil das industrielle System nach wie vor nicht ohne intensive Ströme physischer Rohstoffe funktionieren kann. Russland, der Iran und die Produzenten aus der Golfregion nehmen daher Positionen ein, die sich nicht allein anhand von BIP-Tabellen oder Bewertungen an den Finanzmärkten verstehen lassen.

Gleichzeitig gewinnen Verbraucher wie China und Indien eigene Verhandlungsmacht, da sie enorme Mengen aufnehmen können, die früher anderswohin flossen. Russisches Rohöl kann nach Osten transportiert, in Asien raffiniert und in anderer Form auf die Weltmärkte zurückgeführt werden. Sanktionen führen folglich zu einer Neuordnung des Handels, anstatt ihn einfach auszulöschen. Die ukrainischen Angriffe auf russische Raffinerien haben Russland reale Kosten auferlegt, darunter Versorgungsengpässe im Inland und geringere Raffineriekapazitäten, aber sie haben auch zu einer Verknappung des internationalen Dieselangebots beigetragen. Das beweist keine absichtliche russische Strategie, eine globale Verknappung herbeizuführen. Es bedeutet jedoch, dass physische Knappheit die Verhandlungsmacht der noch verfügbaren russischen Liefermengen stärken kann.

Jean Thiriart stellte sich Geopolitik eher in Form von kontinentalen Blöcken als in Form kleiner, isolierter Staaten vor, und der aktuelle Ölpreisschock zeigt, warum die kontinentale Ebene von Bedeutung ist. Europa entdeckt erneut, dass Energiesicherheit nicht von der Geografie getrennt werden kann. Die USA können auf eine enorme heimische Ölförderung zurückgreifen. Russland sitzt auf riesigen Kohlenwasserstoffreserven. China verfügt über immense Raffinerie- und Industriekapazitäten. Indien hat einige der weltweit wichtigsten Raffinerien errichtet.

Europa hingegen verbindet einen hohen Verbrauch mit einer erheblichen Abhängigkeit von importierter Energie und importierten Raffinerieprodukten. Die Rekordpreise für Kraftstoffe in mehreren europäischen Ländern sind daher mehr als nur ein Verbraucherproblem. Sie offenbaren die Kosten, die damit verbunden sind, eine wohlhabende, aber ressourcenabhängige Halbinsel am westlichen Rand Eurasiens zu bewohnen, während die Beziehungen zu ihrem größten östlichen Energielieferanten weiterhin zerrüttet sind. Ob Europa darauf mit einer weiteren Diversifizierung, dem Wiederaufbau von Raffineriekapazitäten, einer beschleunigten Elektrifizierung oder schließlich der Wiedereröffnung einiger Kanäle zu Russland reagiert, ist eine politische Frage. Die Geografie hat sich jedoch nicht geändert.

Alexander Dugins Konzept der Multipolarität bietet eine weitere Möglichkeit, diesen diplomatischen Wettlauf zu interpretieren. Es wird immer schwieriger, die Welt um ein einziges Zentrum herum zu organisieren, das in der Lage ist, Regeln für alle anderen festzulegen:

Washington kann Sanktionen gegen Russland verhängen, muss dabei jedoch die Reaktionen Chinas und Indiens berücksichtigen. Russland kann seine Energie nach Osten umleiten, doch China und Indien können Preisnachlässe verlangen. China kann seine industrielle Größe nutzen, ist aber nach wie vor stark von maritimen Energierouten abhängig. Die Golfmonarchien verfügen über Öl- und Raffineriekapazitäten, doch ein Krieg könnte ihre Ausfuhrwege sperren. Der Iran kann die Straße von Hormus bedrohen, doch eine Unterbrechung der Lieferungen gefährdet auch die asiatischen Abnehmer, zu denen Teheran Beziehungen pflegen möchte.

Kein Akteur hat die alleinige Herrschaft über das gesamte System. Jeder verfügt über einige starke und mehrere schwache Trümpfe. Multipolarität ist in der Praxis daher weniger ein harmonisches Zusammenwirken der Zivilisationen als vielmehr ein harter Markt, auf dem es um Einfluss, Geografie und Notwendigkeit geht. Vor diesem Hintergrund machen die aktuellen Verhandlungen Sinn:

Die Mächte verhandeln, weil keine von ihnen alle Folgen einer weiteren Eskalation kontrollieren kann.

Arnold Toynbee schrieb, dass Zivilisationen durch ihre Reaktionen auf Herausforderungen geprägt werden. Die kommenden Monate könnten eine schonungslose praktische Bewährungsprobe darstellen. Das globale Dieselsystem ist bereits angespannt: Die Preise in den USA haben die Sechsdollar-Marke pro Gallone überschritten, die Raffineriemargen in Asien haben Rekordwerte erreicht, europäische Verbraucher sehen sich mit ungewöhnlich hohen Kraftstoffkosten konfrontiert, und Analysten gehen davon aus, dass die erschöpften Lagerbestände bis ins Jahr 2027 hinein ein Problem bleiben werden.

Doch auch die Märkte passen sich an. China kann mehr Produkte exportieren. Neue Raffineriekapazitäten können in Betrieb genommen werden. Die Nachfrage kann sinken. Die Straße von Hormus kann wieder umfassender geöffnet werden. Russische Raffinerien können repariert werden. Alternative Versorgungswege können ausgebaut werden. Deshalb haben Moskau, Washington, Peking, Teheran und die Hauptstädte der Golfstaaten allen Grund, Verhandlungen zu führen, bevor die Verknappung außer Kontrolle gerät. Die Gefahr ist real, aber ebenso real ist die Fähigkeit des Systems, sich neu zu organisieren. Der Streit dreht sich nun darum, wer die Kosten dieser Neuordnung trägt.

Und genau an dieser Stelle hört das „Mad Max“-Bild auf, rein komisch zu sein. Sollten die Verhandlungen scheitern, werden die reichsten Staaten wahrscheinlich nicht in Kämpfe um Kanister verfallen. Sie verfügen über Reserven, Geld, Infrastruktur und Alternativen. Die anfälligeren Staaten könnten mit etwas Härterem konfrontiert werden: unregelmäßige Versorgung, Schwarzmärkte, improvisierte Raffinerien, Stromausfälle, Zusammenbrüche im Transportwesen und politische Unruhen.

Thomas Hobbes hatte erkannt, dass Ordnung zum Teil von der Fähigkeit des Staates abhängt, physische Sicherheit zu gewährleisten. In der modernen Welt gehört dazu auch die Aufrechterhaltung der materiellen Systeme, von denen das alltägliche Leben abhängt. Eine Regierung, die nicht dafür sorgen kann, dass Lebensmittel transportiert werden, der Strom fließt und die landwirtschaftlichen Betriebe mit Kraftstoff versorgt werden, wird schnell feststellen, wie schmal der Grat zwischen administrativer Ordnung und Chaos sein kann.

In diesem Sinne ist das unscheinbare Fass Diesel zu einem der stillen strategischen Objekte der aktuellen Weltkrise geworden.