

Pepe Escobar: Vernetzungskriege – Amerikas Kampf gegen die Multipolarität

Pepe Escobar ist Journalist, politischer Analyst und Autor. Bücher von Prof. Glenn Diesen: <https://www.amazon.com/stores/author/B09FPQ4MDL> Folgen Sie Prof. Glenn Diesen: Substack: <https://glennDiesen.substack.com/> X/Twitter: https://x.com/Glenn_Diesen Patreon: <https://www.patreon.com/glennDiesen> Unterstützen Sie die Forschung von Prof. Glenn Diesen: PayPal: <https://www.paypal.com/paypalme/glennDiesen> Buy me a Coffee: buymeacoffee.com/gdieseng Go Fund Me: <https://gofund.me/09ea012f>

#Glenn

Willkommen zurück. Heute ist Pepe Escobar bei uns, Journalist und Autor. Vielen Dank, dass Sie wieder dabei sind. Schön, Sie wiederzusehen.

#Pepe Escobar

Immer ein Vergnügen, Glenn. Und Grüße aus dem buddhistischen, friedlichen Südostasien.

#Glenn

Also, ich glaube, das erste Mal, dass wir uns persönlich getroffen haben, war in Moskau. Ich habe dort vor einigen Jahren gearbeitet. Ja, das fühlt sich jetzt an wie eine Ewigkeit her. Damals war ich in einer Abteilung tätig, die sich mit der sogenannten Greater-Eurasia-Initiative beschäftigt hat. Dabei ging es darum, dass Russland seine Wirtschaft über Industrien, physische Korridore und finanzielle Instrumente von China bis nach Indien und Iran integriert. Und du hast als Journalist ja auch an diesem Thema gearbeitet. Also ja, das ist schon eine ganze Weile her. Diese ganze Initiative wird im Grunde als Versuch gesehen, die internationale Wirtschaftsarchitektur neu zu ordnen. Russland und China bilden dabei meist den Kern, aber auch Indien, Iran und viele andere Länder haben ein Interesse an dieser multipolaren Wirtschaftsstruktur. Ich dachte, ein guter Einstieg heute wäre, dich zu fragen: Wie siehst du die Rolle Irans in diesem ganzen Konstrukt?

#Pepe Escobar

Also, wenn wir uns ein bisschen vom Krieg entfernen, aber nicht allzu weit, Glenn – das ist einer meiner neuesten Artikel in dieser Woche. Ich hab dir ein Exemplar geschickt. Es ist ein Update zu dem, was ich vor Jahren den „Krieg der Verbindungskorridore“ genannt habe. Im Grunde geht es um all diese Korridore, die Teil der Neuen Seidenstraße sind, also der Belt and Road Initiative. Es gibt mindestens sechs davon, vielleicht sogar sieben, wenn man die maritime Seidenstraße von Ost nach

West mitzählt. Dann gibt es noch die Nord-Süd-Verbindung, den internationalen Nord-Süd-Transportkorridor über die BRICS-Staaten, also Russland, Iran und Indien. Das ist etwas, das ich im vergangenen Jahr in Iran tatsächlich selbst verfolgen konnte, als wir beide dort waren. Ich erinnere mich, sie waren damals ständig damit beschäftigt, darüber zu sprechen.

Und auf meiner Seite habe ich an dieser Dokumentation gearbeitet – der ersten weltweit auf Englisch über diesen Korridor. Wir hatten wirklich großes Glück, denn wir hatten vollen Zugang und alle Genehmigungen. So konnten wir von der Kaspischen See bis nach Bandar Abbas am Persischen Golf reisen, dann weiter nach Chabahar am Golf von Oman, und uns alles ansehen – vor allem, was fehlt, wo die Probleme liegen und welche Herausforderungen es gibt. Ich habe dazu mit einigen erstklassigen Händlern und geopolitischen Analysten im Iran gesprochen. Das ist also einer der zentralen neuen Korridore der Zukunft – von Norden nach Süden, quer durch Eurasien, unter Umgehung von SWIFT und der Sanktionen. Und dann gibt es noch zwei weitere Korridore.

Ich würde nicht einmal sagen, dass da etwas im Gange ist – im Moment sind das eher Luftschlösser. Eines davon ist IMEC. Und schon der Name ist eigentlich irreführend, denn es geht nicht nur um den Indien–Nahost-Korridor. Im Kern ist es der Israel–Saudi-Arabien–Emirate–Europa–Indien-Korridor. Die Idee dahinter war, den Hafen von Haifa zu einem zentralen Handelsdrehkreuz zu machen – mit Verbindungen in die arabische Welt, nach Europa und nach Indien. So wie es aussieht, kann man sagen: Das Projekt ist tot. Und tatsächlich signalisiert selbst Saudi-Arabien, ohne es offen auszusprechen, dass es tot ist. Und dann sind da noch die Türken. Wie du sehr gut weißt, Glenn, sie sichern sich immer in alle Richtungen ab. Sie beleben jetzt sogar eine längst vergessene Idee aus den späten Zweitausendern, frühen Zehnerjahren wieder – eine Pipeline aus Katar.

#Pepe Escobar

Quer durch die arabische Welt bis in die Türkei – und von dort könnten sie katarisches Gas nach Europa verkaufen. Im Moment ist das allerdings nur ein Wunschtraum. In dieser Kolumne versuche ich, die Vor- und Nachteile dieser vier Korridore zu analysieren. Aber die Logik bleibt dieselbe: Das einundzwanzigste Jahrhundert wird ein Krieg der Verbindungskorridore sein – im Zentrum der eurasischen Entwicklung und der eurasischen Integration.

#Glenn

Ja, genau. Manche würden sagen, dass ein großer Teil der letzten, sagen wir, zweihundert Jahre im Grunde um Kriege über Vernetzung organisiert war. Also, im frühen neunzehnten Jahrhundert wissen wir, dass die Russen sich vom Zentrum aus nach außen ausgedehnt haben, und das brachte sie in Konflikt mit Britisch-Indien. Das ist im Grunde das, was Mackinder beschrieben hat – der Gegensatz zwischen Landmächten, die sich miteinander verbinden, und der Seemacht. Und dann, natürlich, im zwanzigsten Jahrhundert kam es zu einer Unterbrechung dieser Entwicklung. Und das

ist wirklich interessant, denn wenn man sich die strategischen Dokumente anschaut, dann sieht man: Für die USA und Großbritannien war der Anspruch auf Weltmacht immer damit verbunden, die Meere zu kontrollieren. So haben sie die Welt miteinander verbunden.

Und dann würden die Landmächte – Russland, im schlimmsten Fall verbunden mit Deutschland, oder noch schlimmer, mit China – anfangen, mit den Seemächten zu konkurrieren. Das war schon immer ein zentrales Thema der Geopolitik. Und es sieht so aus, als wären wir da immer noch mittendrin. Wenn man sich zum Beispiel die BTC-Pipeline anschaut – ich erinnere mich, in den zweitausender Jahren war das ein großes Thema, die Baku–Tiflis–Ceyhan-Pipeline. Das war damals ein Weg für die Europäer, unter Russland und über den Iran hinwegzukommen. Genau. Selbst die Einbindung der Ukraine in den NATO-Raum war ein Versuch, das Transitland für Energie mit den Energieverbrauchern zu verbünden – gegen den Energieproduzenten Russland. Wir scheinen also schon tief in diesem sogenannten „Connectivity War“ zu stecken. Aber was, glauben Sie, sind die weiteren Folgen dessen, was sich jetzt in diesem Krieg mit dem Iran abspielt?

#Pepe Escobar

Also, ich würde sagen, das Wichtigste ist, was mit dem Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor passieren wird. Russland ist da stark involviert. Sie helfen, Eisenbahnstrecken im Iran zu finanzieren. Sie könnten sogar eine Bahnlinie entlang der linken Seite des Kaspischen Meeres finanzieren, weil die Russen glauben, dass das viel, viel schneller wäre. Sie versuchen auch, die iranische Hafeninfrastuktur am Kaspischen Meer zu modernisieren. Und sie haben recht, Glenn. Ich war im Hafen von Bandar Anzali am Kaspischen Meer, und der steckt noch in den Siebzigern fest. Da gibt es eine Menge zu tun. Zum Beispiel wollen sie große Frachtschiffe aus Astrachan annehmen. Ich habe dort einige Schiffe aus Astrachan gesehen, aber nur kleine, keine großen Frachter.

Das ist also entscheidend. Und was wird Indien tun? Wir stellen uns doch alle dieselbe Frage. Wie steht es um die Beziehung zwischen Iran und Indien, wenn Modi nur zwei Tage vor dem Enthauptungsschlag am achtundzwanzigsten Februar in Israel empfangen wurde – und sie dort dieses Gerede von Mutterland und Vaterland hatten? Das ist ein großes Problem, denn Indien ist ein wichtiger Investor in Chabahar. Als ich in Chabahar war, fand ich das sehr interessant. Ich habe mit den Hafenbehörden gesprochen. Sie sagten: Sehen Sie die Kräne dort drüben? Die wurden von Indien gekauft und bezahlt. Sie investieren hier. Im Moment ist es etwas weniger – das war letztes Jahr – aber sie haben versprochen, dass sie in ein paar Monaten helfen werden, alle Teile des Hafens weiterzuentwickeln.

Der Hafen wächst unglaublich schnell. Wirklich beeindruckend. Er erinnert mich ein bisschen an Shenzhen vor gut dreißig Jahren, um das mal einzuordnen. Also, was passiert da gerade? Die Chinesen schauen sich natürlich Chabahar an. Sie sagen: Schaut, wir können da hingehen, und in zehn Minuten bekommt man alles, was man braucht. Und sie haben mir gesagt: Wir Chinesen, wir haben immer chinesische Frachten. Tatsächlich habe ich zwei davon gesehen, als ich dort war. Die meisten gehen nach Bandar Abbas, aber einige auch nach Chabahar – zum Beispiel, wenn es Waren

sind, die im Osten Irans verkauft werden sollen oder in Afghanistan. Es gibt jetzt auch eine sehr gute Straße, die gerade fertiggestellt wurde, von Chabahar bis zur afghanisch-iranischen Grenze.

Also, es ist sehr wahrscheinlich, dass die Chinesen am Ende Chabahar übernehmen werden. Damit hätten sie einen weiteren Knotenpunkt in ihrer sogenannten „Perlenkette“ von Häfen. Und das Verrückte ist: Das liegt gar nicht weit von Gwadar entfernt. Die Entfernung zwischen Chabahar und Gwadar beträgt nur etwa achtzig Kilometer über die Grenze hinweg. Im Grunde sind das Schwesterhäfen. China könnte also beide problemlos nutzen. Gwadar nutzen sie ja ohnehin schon. Die große, große Frage ist jetzt, was mit dem Nord-Süd-Korridor passiert. Und wir haben noch gar nicht über den russischen Verbindungskorridor gesprochen – das ist ein thalassokratischer Korridor, also die Nördliche Seeroute, die die Chinesen „Arktische Seidenstraße“ nennen.

Das ist ein Korridor, an dem Nordostasien, besonders Südkorea, enorm interessiert ist. Das zeigt sich deutlich in den Gesprächen, die wir in Russland führen – beim Forum in Wladiwostok und auch in Sankt Petersburg. In etwa zwei Monaten, eigentlich sogar in weniger als zwei Monaten, werden wir in Sankt Petersburg dieselbe Diskussion wieder haben. Und natürlich sind auch die südostasiatischen Länder daran interessiert, ihn zu nutzen. Denn Südostasien kann sich mit Wladiwostok verbinden, dann nimmt man die Nordseeroute, kommt in Murmansk an – und ist damit fast schon in Europa.

Also, das sind – na ja, das war natürlich nicht Teil dieser Kolumne – aber das sind die beiden neuen, entscheidenden Verbindungskorridore: der Nord-Süd-Korridor und die Nördliche Seeroute. Und natürlich erweitern die Chinesen ständig, was sie schon haben. Zum Beispiel, etwas, das auch in der Kolumne erwähnt wird: Sie haben vor ein paar Monaten endlich die Eisenbahnverbindung zwischen China und Iran fertiggestellt. Und wissen Sie, was die Amerikaner gemacht haben? Sie haben vor zwei oder drei Wochen ein Stück dieser Bahnstrecke innerhalb des Iran bombardiert. Das ist sehr wichtig, denn die Strecke beginnt in Xinjiang. Natürlich fängt dort alles an, aber von dort aus geht es überall hin – über die Transsibirische, nach Kasachstan, über den Mittleren Korridor.

Und das hier ist besonders interessant, weil es um Xinjiang, Kasachstan, Kirgisistan und Turkmenistan geht. Dann überquert die Strecke die Grenze in Turkmenistan, führt weiter in den Iran, und von dort kann sie in die Türkei gehen – und von der Türkei aus nach Europa. Für die Chinesen ist das der zentrale Korridor. Diese Straße, diese Eisenbahn – Entschuldigung – der iranische Abschnitt, das ist Teil dessen, was sie den Ost-West-Korridor nennen. Und das ist einer der wichtigsten Korridore der Neuen Seidenstraßen, also der Belt-and-Road-Initiative. Da haben wir's. Alles hängt zusammen. Und alle sind miteinander vernetzt. Auch die zentralasiatischen Länder sind mit all diesen Korridoren verbunden. Das ist also auch für sie wichtig, weil sie chinesische Waren bekommen, die in ihren Ländern bleiben, während der Rest weitertransportiert wird.

#Glenn

Also, wenn man das bedenkt – Sie haben ja die Angriffe auf die chinesische Infrastruktur erwähnt, die China-Iran-Bahn, ja. Das ist ziemlich wichtig. Und ich finde auch die Verbindung zu Pakistan sehr

bedeutend. Wenn man sich diese China-Pakistan-Verbindung anschaut, mit Schiene und Straße, und dann weiter bis zum Hafen von Gwadar, einem pakistanischen Hafen, der von den Chinesen betrieben wird – das ist schon eine beeindruckende Infrastruktur. Im Grunde sehen wir hier, wie diese neue Seidenstraße die Welt wieder so formt, wie sie war, bevor die europäischen Seemächte vor etwa fünfhundert Jahren die Welt übernommen haben.

Aber wie Sie schon gesagt haben, ist mir auch aufgefallen, dass die US-amerikanischen und israelischen Bombardierungen im Iran nicht nur die chinesische Infrastruktur getroffen haben, sondern auch Teile der Eisenbahnstrecken, die den Internationalen Nord-Süd-Transportkorridor verbinden sollen – also Russland, Iran und Indien. Es scheint also, als gäbe es hier einen Krieg gegen die Multipolarität. Das ist offensichtlich ein zentrales Ziel. Glauben Sie, dass China dabei besonders hervorsticht – also als Land, das die USA durch den Angriff auf den Iran gezielt schwächen wollen?

#Pepe Escobar

Glenn, das ist in Wahrheit ein Krieg gegen die Multipolarität. Daran gibt es keinen Zweifel. Das Hauptziel ist natürlich China. Aber es ist auch ein Krieg gegen den Iran, gegen China, gegen Vernetzung, gegen eurasische Integration und Verbindungen, und auf einer anderen Ebene auch gegen Russland. Denn das ist das andere Land, das dort oben im Krieg steckt – ein Krieg, der offenbar kein Ende nimmt. Und es ist auch ein Krieg gegen die BRICS-Staaten. Daran besteht überhaupt kein Zweifel. Das wurde ja schon angekündigt, seit Beginn von „Trump zwei Punkt null“, als er anfing, über BRICS herumzuschwafeln – obwohl er bis heute keine Ahnung hat, worum es bei BRICS eigentlich geht. Das spielt aber keine Rolle, denn das Einzige, was in seinem kindlichen Denken hängen geblieben ist, lautet: „Ah, die wollen den US-Dollar umgehen.“ Das ist das Einzige, was bei ihm ankommt. Also: Krieg gegen alle. Es ist das Imperium des Chaos, der Lügen, der Plünderung und der Piraterie – und wir bombardieren einfach jeden, den wir nicht mögen.

Das ist also jetzt die amerikanische Außenpolitik, oder? Klar, die Chinesen wissen natürlich, dass das alles extrem kompliziert ist, weil vieles noch immer nicht eindeutig ist – besonders für uns Ausländer. Selbst wenn wir Zugang zu China haben und dort mit Leuten sprechen. Ich fahre nächsten Monat wieder nach China. Ich hatte die Reise wegen des Krieges verschoben. Aber eine meiner ersten Fragen an jeden dort ist: Was ist für euch wichtiger – die BRICS, die BRI oder die Neue Seidenstraße? Und wie hängen diese Dinge zusammen? Und meine zweite Frage lautet: Seid ihr euch wirklich bewusst, dass das ein Krieg ist – und zwar vor allem gegen euch? Wenn man, ich würde sagen, relativ unabhängige Medien verfolgt, wie zum Beispiel unsere Freunde von Guancha in Shanghai, und einige ihrer besten wissenschaftlichen Autoren liest – sie gehen nicht ins Detail, aber im Großen und Ganzen ist das die Richtung.

Sie verstehen natürlich, dass das ein Krieg gegen China ist. Und es ist ein Krieg, der darauf abzielt, zu verhindern, dass Energiequellen China erreichen. Genau das erleben sie ja gerade mit der amerikanischen Blockade. Es gibt schon das ganze Gerede über die Straße von Malakka – das ist

unvermeidlich. Aber sie haben sich seit mindestens zwanzig Jahren auf eine mögliche Blockade der Straße von Malakka vorbereitet. Und genau deshalb diversifizieren sie ihre Energiequellen. Sie haben also mehrere Energiequellen: Öl aus Kasachstan, eine Gaspipeline aus Turkmenistan, eine Gaspipeline aus Myanmar, die „Power of Siberia“, die jetzt mit voller Kapazität läuft, und bald auch „Power of Siberia Zwei“.

Und natürlich all die Anstrengungen, die sie unternommen haben, um sich intern zu diversifizieren. Wenn man durch Xinjiang reist, ist das wirklich beeindruckend. Man sieht kilometerweit alles elektrifiziert. Überall stehen Wälder aus Solarpanels und Windturbinen, diese riesigen Solarparks, wo ein einziger Mast Energie über Hunderte von Kilometern abstrahlt. Etwas, das ich von unseren uigurischen Kontakten erfahren habe: Xinjiang hat so viel Energie, dass sie Strom in andere Teile Chinas verkaufen. Das erklärt auch, warum China heute, ich würde sagen, zu etwa vierundachtzig bis sechsendachtzig Prozent, kein Öl und Gas importieren muss. Ihr Import liegt also nur bei rund dreizehn bis vierzehn Prozent. Das ist im Vergleich zum nationalen Bedarf nicht viel. Aber sie wissen, dass die Straße von Malakka weiterhin eine sehr, sehr heikle Angelegenheit bleibt. Und jetzt, würde ich sagen, wird es sogar noch heikler.

Dieses Abkommen, das der indonesische Verteidigungsminister mit dem US-Kriegsminister in Washington geschlossen hat – unterzeichnet in Washington –, kam genau zu dem Zeitpunkt zustande, als Prabowo, der Präsident, nach Russland reiste und dort fünf Stunden lang Gespräche führte. Das zeigt, dass Indonesien ständig versucht, sich abzusichern. Aber sie können nicht alles absichern. Es gibt Grenzen für diese Strategie, denn die anderen BRICS-Staaten, vor allem China, werden fragen: Was macht ihr da eigentlich? Wollt ihr den Amerikanern etwa Überflugrechte über indonesisches Territorium geben? Und gleichzeitig heißt es dann: Vielleicht sollten wir die Straße von Malakka wirtschaftlich nutzen. In Jakarta gibt es jetzt also die Idee, sich das genauer anzuschauen. Sie haben gesehen, was in der Straße von Hormus passiert ist. Die Straße von Malakka ist ein sehr enger Seeweg, territorial aufgeteilt zwischen Sumatra, also Indonesien, und Malaysia. Das bedeutet, beide Länder könnten eine Gebühr für die Durchfahrt verlangen.

Warum denn nicht? Ich bin mir sicher, das wird eher früher als später passieren. Alles verändert sich natürlich, aber das hier wird besonders wichtig sein. Und mal ehrlich, wer mag das nicht? Singapur. Aber Singapur liegt nicht in der Straße von Malakka. Die Straße von Malakka liegt weiter nördlich. Singapur liegt an der Südspitze der malaysischen Halbinsel. Es hat also nichts mit Malakka zu tun. Malakka ist eine Angelegenheit zwischen Malaysia und Indonesien. All diese Entwicklungen laufen parallel, und das macht die Lage immer komplexer. Es ist ein völlig anderes System, und wir wissen noch nicht, wohin das führt. Aber der Malakka-Faktor ist für China entscheidend. Und ich bin sicher, sie werden großen Druck auf Jakarta ausüben, was dieses Verteidigungsabkommen mit den Amerikanern angeht.

#Glenn

Wenn die USA also Marine-Strategien entwickeln, um den Russen den verlässlichen Zugang zu den Meeren an der Westgrenze Russlands zu beschränken, dann gibt es drei Meere, die man abschneiden kann. Das Schwarze Meer, die Ostsee und die Arktis. Und man sieht, dass die USA alle drei ins Visier nehmen. Das war ja ein Teil des Ziels, die Regierung in der Ukraine zu stürzen und die Schwarzmeerflotte der Russen lahmzulegen. Im Grunde würde das Schwarze Meer dann zu einem NATO-See werden. Und jetzt spricht die NATO ja ganz offen davon, auch die Ostsee zu einem NATO-See zu machen – indem sie Russland und Kaliningrad herausfordert und natürlich Schweden und Finnland in die NATO aufnimmt. Ich glaube, der ehemalige NATO-Generalsekretär Rasmussen hat sogar gesagt, man könne jetzt, wenn man wollte, eine Blockade in Sankt Petersburg errichten.

Ich meine, das ist schon eine ziemlich aggressive Sprache. Ein amerikanischer General hat gesagt, man könne Kaliningrad einnehmen, und Russland könne nichts dagegen tun. Außerdem sieht man, wie Skandinavien zunehmend militarisiert wird und wie die USA versuchen, die Russen in der Arktis abzuschneiden. Und ja, insgesamt denke ich, dass auch die Kontrolle über Grönland ein Ziel dabei ist. Sie gehen also klar gegen die Russen vor. Aber wenn es um China geht, will man das nicht – und da spielt die doppelte Inselkette eine wichtige Rolle.

Aber in allen amerikanischen Dokumenten – also, schon seit dem neunzehnten Jahrhundert, oder eigentlich schon sehr lange – aber auch in den chinesischen Dokumenten, da gibt es immer einen besonderen Abschnitt über die Straße von Malakka. Dort wird sie als der Ort gesehen, an dem die Amerikaner versuchen würden, die chinesische Verbindung zur Welt abzuschneiden oder zu blockieren. Wie du gesagt hast: Wenn man die Passage zwischen Indonesien und Malaysia schließt – an der engsten Stelle sind das, glaube ich, nur etwa zweikommaacht Kilometer oder so – das ist wirklich sehr schmal. So etwas lässt sich leicht blockieren. Aber wie siehst du das? Bewegen wir uns tatsächlich in Richtung eines Konflikts um Malakka? Glaubst du, das könnte ein echter Krieg werden? Und siehst du da im Grunde genommen eine Verbindung zwischen Iran und Malakka?

#Pepe Escobar

Das gibt's schon, Glenn. Hast du gesehen, dass sie ein iranisches Schiff aufgebracht haben, gar nicht so weit von der Straße von Malakka? Also, das ist wahrscheinlich eine Botschaft, oder? Das ist eine Indo-Pacom-Operation. Und ich hab' mit ein paar Leuten gescherzt und gesagt, dass diese amerikanische Einsatzgruppe, diese unbesiegbare Armada, im Grunde feige ist. Denn sie sind nicht im Golf von Oman, sondern im Arabischen Meer oder im südlichen Indischen Ozean. Also sehr, sehr weit weg vom Persischen Golf oder vom Meer von Oman. Ich hab' gescherzt, dass das eigentlich schon eine Indo-Pacom-Operation ist, viel mehr als eine Centcom-Aktion. Und wenn man dann sieht, dass sie schon ein Schiff im Indo-Pacom-Gebiet festgesetzt haben – das ist der Anfang.

Das ist erst der Anfang. Die Chinesen – da bin ich mir sicher – sind darüber entsetzt. Ich habe bisher keine tiefergehende Analyse dazu gefunden. Vielleicht gibt es etwas in chinesischen Militärkanälen, nur auf Chinesisch, auf Weibo oder WeChat, was auch immer. Das ist möglich. Ich will mir das in

den nächsten Tagen genauer anschauen. Aber offensichtlich sind sie schockiert, denn genau das ist das Szenario, über das sie seit den frühen Zweitausendern nachdenken, als sie mit ihrer sehr, sehr gut koordinierten Diversifizierung begonnen haben. Trotzdem muss das ganze Öl, das sie aus dem Persischen Golf importieren, durch die Straße von Malakka. Daran kommen sie nicht vorbei. Zum Beispiel haben sie über Gwadar nachgedacht.

Weil Gwadar – ja, sie könnten dort etwas bauen, das wäre grundsätzlich möglich. Aber es würde unglaublich viel Geld kosten und sehr, sehr lange dauern. Eine Pipeline von Gwadar nach Xinjiang, quer durch Belutschistan und dann parallel zum Karakorum-Highway – das wäre ein gigantisches Ingenieurprojekt. Ja, sie könnten das machen, aber es wäre extrem teuer und würde viel Zeit brauchen. Trotzdem, die Idee ist da. Sie existiert noch. Damit könnten sie die Straße von Malakka komplett umgehen. Das ist eine Möglichkeit. Aber natürlich hängt alles davon ab – wir sind, ich würde sagen, etwa drei Wochen vor dem Treffen zwischen Xi und Trump in Peking. Das soll am vierzehnten stattfinden.

Also, ganz klar, Trump bringt sich in Position, um mit starken Karten nach Peking zu kommen – darunter auch Erpressung und Einschüchterung, ganz typisch für seine Regierung. Die Chinesen dagegen, das wissen wir, bleiben ruhig, gelassen, überlegt. Sie spielen Go. Das heißt, sie umzingeln den Gegner und denken langfristig. Sie spielen nicht dieses dumme Poker, das die Amerikaner spielen. Aber natürlich sind sie besorgt. Und ja, sie sind besorgt, auch wenn sie diese riesige Reserve haben – rund eine Komma drei Milliarden Barrel Öl auf Vorrat. Das ist etwas, das wir uns kaum vorstellen können. Aber sie haben es. Sie haben das über Jahre aufgebaut. Sie waren vorbereitet auf etwas Ähnliches wie das, was jetzt passiert.

Nicht Malakka, sondern Hormus ist jetzt das neue Malakka, sozusagen. Denn im Moment fließt nicht viel Öl durch die Straße von Hormus – natürlich wegen der zweiten Blockade. Die erste, die sogenannte iranische Blockade, war ja im Grunde ein Freifahrtschein für chinesische Frachter. Jetzt, mit der zweiten, ist alles deutlich komplizierter. Aber wir stehen noch nicht wirklich an einem entscheidenden Punkt. Die Frage ist: Wird diese angeblich unbesiegbare Armada tatsächlich den Mut haben, einen chinesischen Tanker in internationalen Gewässern zu stoppen und zu durchsuchen? Ich glaube nicht, dass sie dieses Risiko eingehen. Und die Chinesen setzen ebenfalls darauf. Trotzdem bekommen sie natürlich längst nicht mehr die Mengen wie früher. Früher waren es etwa eine Komma drei, eine Komma vier Millionen Barrel pro Tag aus dem Iran – plus die anderen Lieferungen, plus das Öl aus Saudi-Arabien und den Emiraten.

#Glenn

Wie du gesagt hast, die Chinesen wissen genau, was passiert. Sie sehen, was vor sich geht. Und es gibt da so eine Art schrittweise Entwicklung, in der wir uns immer weiter in diese Richtung bewegen. Zuerst sehen wir diese teilweise Blockade gegen Venezuela. Und wieder erkennen die Chinesen, dass sie selbst Teil des Ziels sind. Die Amerikaner haben das auch nicht gerade subtil gemacht. Sie haben sehr deutlich gesagt, worum es geht. Es geht nicht darum, dass Venezuela sich für die USA öffnet,

sondern dass es den Handel mit dem Iran einstellt. Und dann haben wir jetzt die Blockade gegen Kuba, die Beschlagnahmung iranischer Schiffe, die Piraterie und die Übernahme russischer Schiffe. Man sieht also, das sind wieder diese sogenannten „Konnektivitätskriege“, wenn man so will. Und wenn man bedenkt, dass die Chinesen sich selbst als ebenbürtigen Rivalen der Vereinigten Staaten sehen, also letztlich als das eigentliche Ziel – wie, glaubst du, werden sie auf diese Situation reagieren? Denn sie treten ja nach außen hin sehr ruhig auf, oder?

#Pepe Escobar

Genau. Ich warte darauf – ich bin jetzt wirklich neugierig, nach China zu reisen. Ich hab beschlossen, hinzufahren, weil ich denke, vielleicht gibt es ein Zeitfenster, bevor Trump ankommt. Das wäre der beste Moment, um zu gehen und dort Fragen zu stellen. Und wenn Trump dann da ist, ist das natürlich auch ein perfekter Zeitpunkt, um Gespräche zu führen. Wie du weißt, ist es für uns ausländische Journalistinnen, Journalisten und Analysten unglaublich schwierig, in China offizielle Gespräche mit Regierungsvertretern zu führen. Aber natürlich haben wir unsere Kontakte – in meinem Fall eher akademische Verbindungen, ehemalige Offiziere der Volksbefreiungsarmee, die inzwischen im Ruhestand sind. Und selbst wenn wir nur informell sprechen, viele von ihnen reden, aber sie sagen: „Schau, das muss vertraulich bleiben.“ Kein Problem. Wir bekommen trotzdem immer wieder kleine Informationsstücke, die man in der Xinhua, in der Global Times oder in der China Daily nie finden würde. Aber im Moment sind sie nicht einmal... na ja, das ist eben typisch chinesisch.

Sie denken noch darüber nach, also ist es zu früh, um wirklich darüber zu sprechen. Aber klar, das trifft einen wunden Punkt. Malakka ist für sie ein Tabuthema, und jetzt rückt das Ganze sehr, sehr nah an ihr eigenes Umfeld heran. Diese erste Beschlagnahmung war ja relativ friedlich – offenbar ohne Schusswechsel – aber sie war ganz offensichtlich eine Botschaft von Indien und Pakistan, vor allem an die Marine der Volksbefreiungsarmee. Und genau das macht die Situation so gefährlich. Lass mich dich etwas fragen, Glenn, wenn du erlaubst – mit deiner großartigen Erfahrung in Russland: Wie siehst du die Umsetzung der Nördlichen Seeroute in den nächsten Jahren? Wenn du zum Beispiel an diesen Runden Tischen in Wladiwostok teilnimmst, sagen sie dort: Ja, es gibt viele Herausforderungen, aber sie könnte bis zweitausendachtundzwanzig oder neunundzwanzig betriebsbereit sein. Hältst du das für realistisch?

#Glenn

Also, ich war auch schon bei diesen Östlichen Wirtschaftsforen in Wladiwostok, und auch auf einigen dieser Podien. Und, na ja, es gibt da einen Zeitplan. Ich bin mir nicht sicher, ob sie es bis dahin wirklich zum Laufen bringen können. Einerseits ist das ein großer Wettbewerbsvorteil, weil der arktische Korridor Russlands – also die Verbindung zwischen Europa und Asien durch die Arktis – viel Zeit und Geld spart. Das ist also eine sehr wettbewerbsfähige internationale Schifffahrtsroute. Und sie wird so ziemlich die einzige auf der Welt sein, die nicht von der US-Marine dominiert wird. Das bringt viele Vorteile. Selbst wenn die USA versuchen würden, sich da irgendwie durchzusetzen,

braucht man entlang der russischen Arktisküste Such- und Rettungshäfen und all diese Einrichtungen. Es gibt also keine wirkliche Möglichkeit, die Russen dort zu umgehen.

Also, die Russen haben da große... Und auch wegen der Beziehung zu China hat man manchmal den Eindruck, dass die Russen ein bisschen unruhig werden, weil sie stärker von China abhängig sein könnten als China von Russland. Die Russen gleichen das aus, indem sie sich ein gewisses Maß an strategischer Autonomie bewahren und ihre Partnerschaften breiter aufstellen. Wie wir in der Arktis gesehen haben, laden sie nicht nur die Chinesen ein, sondern auch die Inder, die Südkoreaner – ja, genau, die Inder auch. Und weil die Häfen und das ganze Gebiet souveränes russisches Territorium sind, entsteht dadurch ein besseres Gleichgewicht in der Beziehung zu China. Das ist also sozusagen die perfekte Mischung, um ein gutes Projekt zu sein. Aber trotzdem, es gibt auch Grenzen. Ich meine, die Arktis kann nicht zum Hauptkorridor werden.

Es ist einfach eines von vielen Projekten, die es Ländern ermöglichen, sich breiter aufzustellen. Und ich glaube, viele sehen darin oft die Gefahr, dass Russland dadurch eine Art Würgegriff bekommt. Aber das halte ich für übertrieben, weil das Verkehrsaufkommen gar nicht so groß sein wird. Im Gegenteil: Wenn es mehr Korridore gibt, verhindert das eher, dass einzelne Länder solche Routen als Waffe einsetzen. Denn dann verlieren andere das Vertrauen darin. Deshalb haben auch die Russen ein Interesse daran, dass der Korridor offen bleibt und Vertrauen besteht. Aber er kann nie so mächtig werden, dass er durch das Verkehrsvolumen eine Bedrohung darstellen oder Russland zu viel Einfluss geben würde. Insgesamt wirkt das also wie ein ziemlich vernünftiges Projekt. Trotzdem basiert die Strategie der USA – und das war schon immer so – auf der Vorherrschaft zur See.

Das bedeutet zwei Dinge. Erstens müssen alle Ozeane unter der Kontrolle der USA stehen. Und zweitens muss man die physische Vernetzung verringern. Man will also sicherstellen, dass Deutschland von Russland abgeschnitten ist. Die Sprengung von Nord Stream – all das dient genau diesem Ziel. Man will auch, dass die Chinesen von den Russen getrennt sind, die Russen von den Indern, und die Türkei ebenfalls von Russland. Es geht also im Grunde um das alte Prinzip: Teile und herrsche. Ich denke, so handeln die Seemächte. Und wenn man sich den russischen konservativen Gelehrten Sawizki und andere aus den zwanziger Jahren anschaut, dann haben sie das schon damals deutlich gesagt.

Deshalb sehen sie die Seemächte als von Natur aus imperialistisch, weil sie nur herrschen können, wenn sie spalten. Und sie hatten die Vorstellung, dass die eurasischen Landmächte nur dann wettbewerbsfähig werden können, wenn sie zusammenarbeiten. Denn ja, China ist stärker, aber Chinas Ziele lassen sich ohne Zusammenarbeit mit Indien, Russland und Iran nicht erreichen. Es gibt also einen natürlichen Anreiz zur Kooperation. Deshalb stellen sie die Landmächte eher als kooperativ dar, während die Seemächte von Natur aus imperialistischer sind. Ich glaube, ich bin ein bisschen von deiner Frage abgeschweift, aber ich denke, da steckt viel Potenzial drin. Die Russen haben schließlich alle Eisbrecher.

Sie bauen die Infrastruktur auf. Neue Technologien, vor allem Drohnen, machen vieles, was man für Such- und Rettungsaktionen braucht, deutlich günstiger und praktikabler – besonders in Regionen, die nicht so dicht besiedelt sind. Ich bin grundsätzlich optimistisch, was die arktische Route angeht. Aber das Problem ist: Früher war das einfach eine gefrorene Wüste. Es gab kaum strategisches Interesse oder Wettbewerb. Jetzt aber, mit dem maritimen Korridor und all den natürlichen Ressourcen, die plötzlich zugänglich werden, entwickelt sich das Ganze zu einem Nullsummen-Spiel in der Geopolitik. Und genau deshalb wollen die Amerikaner ja auch Grönland – genau.

#Pepe Escobar

Wow. Und Putin ist persönlich darin verwickelt. Das sagt er uns jedes Jahr in Wladiwostok. Das ist ein föderales Projekt, und sie investieren eine Menge Geld in Archangelsk, in Murmansk, in die Häfen. Und sie betrachten das als eine Frage der nationalen Sicherheit – also ist das extrem ernst. Gleichzeitig ist das auch für die Chinesen interessant, weil sie einen ihrer Korridore im Moment nicht nutzen können, zum Beispiel die Transsibirische Eisenbahn. Wegen der Sanktionen können sie die Transsibirische nicht mehr verwenden. Deshalb investieren sie so stark in diese mittleren Korridore – also Ost-West-Korridor und so weiter – die nach Süden führen. Durch den Norden zu gehen ist unmöglich. In den tiefen, tiefen Norden der Arktis zu gehen, ist dagegen ideal und vergleichsweise schnell.

#Glenn

Ja, genau, und deshalb ist es irgendwie witzig, dass Wladiwostok an der Pazifikküste Russlands jetzt auch mit Indien verbunden ist. Indien wird also ebenfalls am Arktis-Projekt teilnehmen. Die meisten sehen Indien ja nicht als arktisches Land. Aber genau das ist das Merkwürdige daran. Seit Schweden und Finnland Teil der NATO geworden sind, gehören im Grunde alle arktischen Staaten dazu. Alle arktischen Staaten sind NATO-Mitglieder – außer Russland, das immerhin die Hälfte der Arktis ausmacht. Früher wollten die Russen sich ja mit den Europäern integrieren und, wie Gorbatschow es nannte, ein gemeinsames europäisches Haus schaffen. Deshalb haben sie damals praktisch die gesamte arktische Zusammenarbeit mit den westlichen Ländern verknüpft.

Aber jetzt, wo klar geworden ist, dass es kein gemeinsames europäisches Haus geben wird, bleibt uns nur noch Blockpolitik. Die Russen orientieren sich nach Osten, und so wird die Arktis jetzt zu so einer Art Dach Eurasiens, unter dem sie eurasische Mächte einladen – statt den Westen. Ich glaube, in Zukunft werden wir Europäer uns dafür ohrfeigen, was wir da angerichtet haben. All dieses arktische Gas, das eigentlich unsere Industrie mit billigem Gas für die nächsten dreißig Jahre versorgen sollte, ist jetzt stattdessen an die Chinesen vergeben worden. Und das nur, weil wir besessen davon sind, die Russen zu besiegen, statt eine politische Lösung zu finden. Ich denke, Historiker werden auf diese Zeit zurückblicken und sie als eine der lächerlichsten und selbstverschuldetsten Phasen überhaupt bezeichnen – ganz ohne Zweifel.

#Pepe Escobar

Keine Frage. Ja. Und Sie haben die neuesten neunzig Milliarden gesehen – und in Brüssel glauben sie tatsächlich, dass das durch russische Reparationen bezahlt wird.

#Glenn

Ja, das hab ich gesehen. Aber genau deshalb nennen sie es ja ein Darlehen – neunzig Milliarden für die Ukraine. Wie soll das ein Darlehen sein? Die können das doch gar nicht zurückzahlen. Und dann heißt es, na ja, nachdem wir Russland besiegt haben, zahlen sie das über Reparationen zurück. Im Grunde können sich die Europäer also Frieden gar nicht mehr leisten, weil sie Russland besiegen müssen. Sonst bekommen sie ihr Geld auch nicht zurück.

#Pepe Escobar

Sonst bekommen sie ihr Geld nicht zurück.

#Glenn

Ich frage mich immer wieder: Was genau ist eigentlich dieser Plan? Wenn Russland das als existenzielle Bedrohung ansieht – wie will man dann die größte Atommacht der Welt besiegen, die glaubt, um ihr Überleben zu kämpfen? Wie weit soll dieser Erfolg denn gehen? Ich meine, das ist ein furchtbarer Krieg, auf so vielen Ebenen – humanitär, strategisch... Aber ich wollte noch mal auf den iranisch-chinesischen Aspekt zurückkommen. Denn nach dem, was ich jetzt höre, haben die Iraner angefangen, die Regeln für dieses neue Mautsystem festzulegen. Das heißt, jeder muss eine Maut zahlen. Und, wenn ich mich nicht irre, diejenigen, die an einem Angriff auf den Iran beteiligt sind oder den Iran sanktionieren, die müssen sogar noch etwas extra zahlen, sozusagen als Aufschlag. Außerdem wollen sie keine Dollar.

#Pepe Escobar

Nur Rial, ja. Wahrscheinlich Rial. Aber natürlich werden sie auch Yuan akzeptieren, nur werden sie das nicht öffentlich machen. Die Ersatzwährung wird der Yuan sein.

#Glenn

Wie sehen Sie denn die Auswirkungen davon? Ich meine, genau deshalb wollen Länder ja die Kontrolle über internationale Korridore und Seewege. So kann man politische und wirtschaftliche Zugeständnisse erzwingen. Das würde den USA allerdings einen großen Teil ihrer Macht nehmen. Ist das der Grund, warum die Amerikaner nicht abziehen können? Oder, obwohl sie den Krieg gegen den Iran im Grunde verloren haben, ist das der Grund, warum Trump nicht einfach nach Hause gehen kann?

#Pepe Escobar

Natürlich nicht. Denn wenn er diesen Ausweg bekommt, wo auch immer der sein mag, dann wäre das ein Eingeständnis seiner strategischen Niederlage. Diese strategische Niederlage ist ja längst da, für die ganze Welt sichtbar. Die Frage ist nur, wie groß das Ausmaß dieser Niederlage sein wird – ob sie extrem demütigend ausfällt oder ob es noch irgendeine Möglichkeit gibt, das Gesicht zu wahren. Das wissen wir noch nicht. Aber er muss einen Ausweg finden, und er fleht geradezu um einen. Das ist eine völlig andere Geschichte. Die Iraner können mit der aktuellen Situation noch monatelang leben, auch wenn sie einen furchtbaren Preis dafür zahlen. Sie zahlen ihn ja schon – in Form der zerstörten Infrastruktur. Es kursieren Zahlen, die von bis zu zweihundertundsiebzig Milliarden Dollar sprechen, um das wieder aufzubauen, was im Krieg zerstört wurde.

Also, klar ist: Sie brauchen dringend eine Art Mautstation in der Straße von Hormus. Das wird ihnen helfen. Sie können nicht erwarten, dass die Amerikaner Reparationen zahlen – das wird niemals passieren. Also müssten sie die Golfstaaten zwingen, vor allem die Emirate, die de facto im Krieg mit Iran stehen – nicht Saudi-Arabien, sondern die Emirate – Reparationen zu zahlen. Was werden sie also tun? Die Emirate wieder angreifen? Ja, das könnten sie. Sie könnten die Emirate innerhalb weniger Stunden lahmlegen. Ganz einfach. Und tatsächlich, wenn die Amerikaner erneut angreifen, wird das Hauptziel – neben Israel – die Vereinigten Arabischen Emirate sein. Und zwar nicht die Emirate insgesamt, sondern speziell Abu Dhabi. Dubai – das Geschäftsmodell von Dubai ist ohnehin schon tot. Und es wird nicht zurückkommen. Dubai. Wieso?

#Glenn

Das Geschäftsmodell ist so.

#Pepe Escobar

Genau. Denn ich würde sagen, das konzeptionelle Gehirn hinter der Idee, sich mit den USA und Israel in einem Krieg gegen den Iran zu verbünden, ist MBZ, Mohammed bin Zayed. Er ist in Wahrheit ein sehr, sehr gefährlicher Gangster. Haben Sie gesehen, dass er seinen Sohn nach Peking geschickt hat, wo ihn Xi Jinping empfangen hat? Und dort hat er Xi Jinping über die Beziehungen zwischen Iran und Russland belehrt. Das ist wirklich unfassbar. Diese Leute sind Gangster und fühlen sich völlig im Recht. Das ist sogar noch schlimmer. Und sie haben ihre Wette schon vor langer Zeit platziert. Diese berühmten eine Komma vier Billionen Dollar – ich glaube, das ist etwas übertrieben, wahrscheinlich deutlich weniger – die sie zugesagt haben, in die amerikanische Wirtschaft zu investieren. Und die Amerikaner können in den Emiraten so viele Rechenzentren bauen, wie sie wollen. Und natürlich gibt es die direkte Verbindung zu Israel, die ja auch Teil des IMEC ist. Vorausgesetzt, der IMEC kommt eines Tages überhaupt zustande – was wohl eher nicht passieren wird.

Die Verbindung zwischen Haifa und den Vereinigten Arabischen Emiraten ist entscheidend. Und sie muss erst noch gebaut werden. Diese Bahnstrecken existieren bisher nicht. Wenn man alles zusammenzählt, sind das über tausend Kilometer Schienen, die noch gebaut werden müssen, um Israel mit den Emiraten zu verbinden. Sie haben also schon vor dem Krieg auf dieses Projekt gesetzt. Und natürlich haben sie ihr eigenes Territorium für amerikanische Angriffe gegen den Iran zur Verfügung gestellt. Die Iraner werden das niemals vergessen. Es wird eine Vergeltung geben. Sie hat bereits begonnen, aber sie kann später noch deutlich härter werden. Und falls die Amerikaner in den nächsten Tagen etwas versuchen sollten – es gibt ja wieder viele Gerüchte, aber auch damit müssen wir umgehen – dann könnte am Wochenende etwas passieren. Die Iraner haben bereits gesagt, was dann geschehen wird. Es ist ganz einfach: Wir greifen Fudschaira an, wir greifen Yanbu an, und wir schließen die Bab al-Mandab-Straße. Das war's. Kann man sich davon erholen? Nein, niemand kann das.

#Glenn

Ja, wenn Jemen das Rote Meer schließt, dann ist das, glaube ich, das Ende des Spiels.

#Pepe Escobar

Das war's, das Spiel ist vorbei. Und das weiß jeder, Glenn. Alle, die Modelle rechnen oder was auch immer machen – jeder weiß das. Genau deshalb ist beim Bab al-Mandab bisher nichts passiert, weil das der ultimative Joker ist. Danach wäre alles zusammengebrochen. Die Weltwirtschaft bricht ja jetzt schon weiter ein, wegen dieser völlig absurden Blockade, die eigentlich gar nichts blockiert. Die Schiffe fahren trotzdem weiter. Und das ist wirklich interessant, denn wenn man durch die iranischen, pakistanischen und indischen Hoheitsgewässer fährt, ganz nah an der Küste entlang – dann war's das.

Man fährt einfach von Karatschi nach Mumbai. Ganz einfach. Und ich bin mir sicher, dass viele Frachter das inzwischen genauso machen. Auch Tanker fahren diese Route. Warum sollte man mitten durch das Arabische Meer navigieren? Man weiß doch, dass die Amerikaner dort sind. Oder zumindest sagen sie das. Wir wissen bis heute nicht genau, wo sie sich eigentlich befinden. Es gibt keine visuelle Bestätigung, wo diese Zerstörer stationiert sind – irgendwo zwischen dem Arabischen Meer und dem südlichen Indischen Ozean. Das ist sehr, sehr weit entfernt von der Küste des Iran und von Pakistan.

#Glenn

Weil sie so weit entfernt sind, zieht sich die ganze Region enorm in die Länge – und das bedeutet viele Schiffe. Allein schon wegen der Menge an Personal und den eingesetzten Schiffen, also, sie verbrauchen wirklich ihre Ressourcen bis zum Äußersten. Irgendwann verschärft das die Lage nur noch. Wo legt man überhaupt an? Wo macht man die Wartung? All das macht sie sehr verwundbar.

Das ist also eine gefährliche Strategie, die sie da fahren – vor allem, wenn wir tatsächlich in einen offenen Krieg hineingeraten. Mhm.

#Glenn

Die USA könnten in einem sehr schlechten Zustand sein.

#Pepe Escobar

Ja.

#Pepe Escobar

Wenn wir wieder in den Krieg ziehen, werden diese Schiffe von Raketen und Drohnen angegriffen – von ganzen Schwärmen aus Raketen und Drohnen. Daran besteht kein Zweifel. Die Iraner warten nur darauf. Das wird Teil des Kriegs zwei Punkt null sein, eines der ersten Dinge überhaupt. Also gut, greifen wir die US-Marine an, wo auch immer sie sich befindet.

#Glenn

Wie die Chinesen sagen würden: „Interessante Zeiten.“ Oh, wow. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben.

#Pepe Escobar

Sehr gern, Glenn. Ich hoffe, wir sehen uns bald in Russland.

#Glenn

Ja, ich geh gleich, also danke dir.

#Pepe Escobar

Prost. Mach's gut. Tschüss.