



# Das Geheimnis des Welthandels

## Transportrouten, Profiteure und manches Märchen

*Ein populär-wissenschaftliches Essay  
von Matthias Boeddinghaus und AI Claude*

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| Einleitung.....                                                               | 2  |
| 1. Die Adern der Welt — wie Waren wirklich reisen.....                        | 3  |
| 1.1 Neun Zehntel über See — der Welthandel in Mengen und Werten.....          | 3  |
| 1.2 Die großen Seewege — von Schanghai über Suez nach Rotterdam.....          | 4  |
| 1.3 Die Nadelöhre — Malakka, Suez, Panama, Bab al-Mandab und Hormus.....      | 5  |
| 1.4 Straße, Schiene, Luft und Kabel — die anderen Wege.....                   | 7  |
| 1.5 Ein Schiff blockiert, die Welt stockt — die Ever Given als Lehrstück..... | 8  |
| 2. Die Straße von Hormus — Nadelöhr und Preistreiber?.....                    | 9  |
| 2.1 Der wichtigste Engpass für Öl und Gas — Hormus in Zahlen.....             | 10 |
| 2.2 Die Anrainer und ihre Macht — Iran, Oman und die Golfstaaten.....         | 10 |
| 2.3 Drohung und Wirklichkeit — wie oft die Sperre wirklich droht.....         | 11 |
| 2.4 Vom Golf an die Zapfsäule — wie sich ein Preis fortpflanzt.....           | 12 |
| 2.5 Preistreiber oder Märchen? — was die Kurse tatsächlich zeigen.....        | 13 |
| 3. Wer gewinnt, wer verliert — die Bilanz der Nationen.....                   | 15 |
| 3.1 Was eine Handelsbilanz misst — und was nicht.....                         | 15 |
| 3.2 Die großen Überschussländer — China, Deutschland und die Golfstaaten..... | 16 |
| 3.3 Die großen Defizitländer — die USA und die anderen.....                   | 17 |
| 3.4 Der globale Süden — Rohstoffe hinaus, Fertigwaren herein.....             | 18 |
| 3.5 Verlierer, die gewinnen — warum ein Defizit kein Urteil ist.....          | 19 |
| 4. Die Profiteure — wer am Welthandel wirklich verdient.....                  | 20 |
| 4.1 Die Reeder — wenige Allianzen, große Macht.....                           | 20 |
| 4.2 Die Häfen und ihre Herren — Tore mit Wegzoll.....                         | 21 |
| 4.3 Die Händler im Hintergrund — Rohstoffgiganten ohne Namen.....             | 22 |
| 4.4 Versicherer, Banken und Makler — das Geschäft mit dem Risiko.....         | 23 |
| 4.5 Der Zoll und der Staat — der stille Teilhaber.....                        | 24 |

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 5. Manches Märchen — die Legenden des Welthandels.....              | 25 |
| 5.1 „Freihandel nützt allen gleich“ — die halbe Wahrheit.....       | 25 |
| 5.2 „Das Defizit ruiniert uns“ — die Angst vor dem Minus.....       | 26 |
| 5.3 „China nimmt uns alles weg“ — Furcht gegen Rechnung.....        | 27 |
| 5.4 „Regional ist immer besser“ — der Reiz der kurzen Wege.....     | 28 |
| 5.5 „Der Markt regelt das schon“ — die Grenzen des Selbstlaufs..... | 29 |
| Schluss — Das Geheimnis ist keines: Ergebnisse und ein Aufruf.....  | 30 |
| Bibliographie.....                                                  | 31 |

## Einleitung

Werfen Sie einen Blick auf die Dinge um Sie herum, und Sie halten den Welthandel in Händen. Der Kaffee in der Tasse reiste über den Ozean, das Kupfer im Ladekabel ebenso, und das Öl im Tank kam von weit her. Fast nichts in unserem Alltag ist wirklich von hier. Neun von zehn Waren des Welthandels reisen über See, gemessen an ihrer Menge sind es sogar über achtzig Prozent.<sup>1</sup> Der weltweite Seehandel umfasste 2023 rund 12,3 Milliarden Tonnen geladener Güter.<sup>2</sup> Diese gewaltigen Ströme sind leise, unsichtbar und für die meisten von uns ein einziges großes Rätsel.

Genau dieses Rätsel will dieses Essay entwirren. Denn um den Welthandel ranken sich große Ängste und ebenso große Legenden. Die einen fürchten die Abhängigkeit von fernen Fabriken, die anderen das Defizit in der Bilanz. Wieder andere sorgen sich vor der Sperre einer schmalen Meerenge am Persischen Golf. Und über allem schwebt der Verdacht, andere zögen den eigentlichen Gewinn, während wir nur zahlen. Manche dieser Sorgen sind berechtigt, viele aber sind schlicht ein Märchen.

Der Titel dieses Essayes nennt die drei Fäden, denen wir folgen. Da sind zuerst die Transportrouten, die Adern, durch die der Handel pulsiert. Da sind die Profiteure, jene oft unsichtbaren Akteure, die auf dem Weg mitverdienen. Und da ist manches Märchen, die Legende, die sich hartnäckiger hält als jede Zahl. Wir betrachten den Handel bewusst global, aus der Sicht aller Länder und aller Mengen. Denn der Westen ist nur ein Knoten in einem viel größeren Netz.

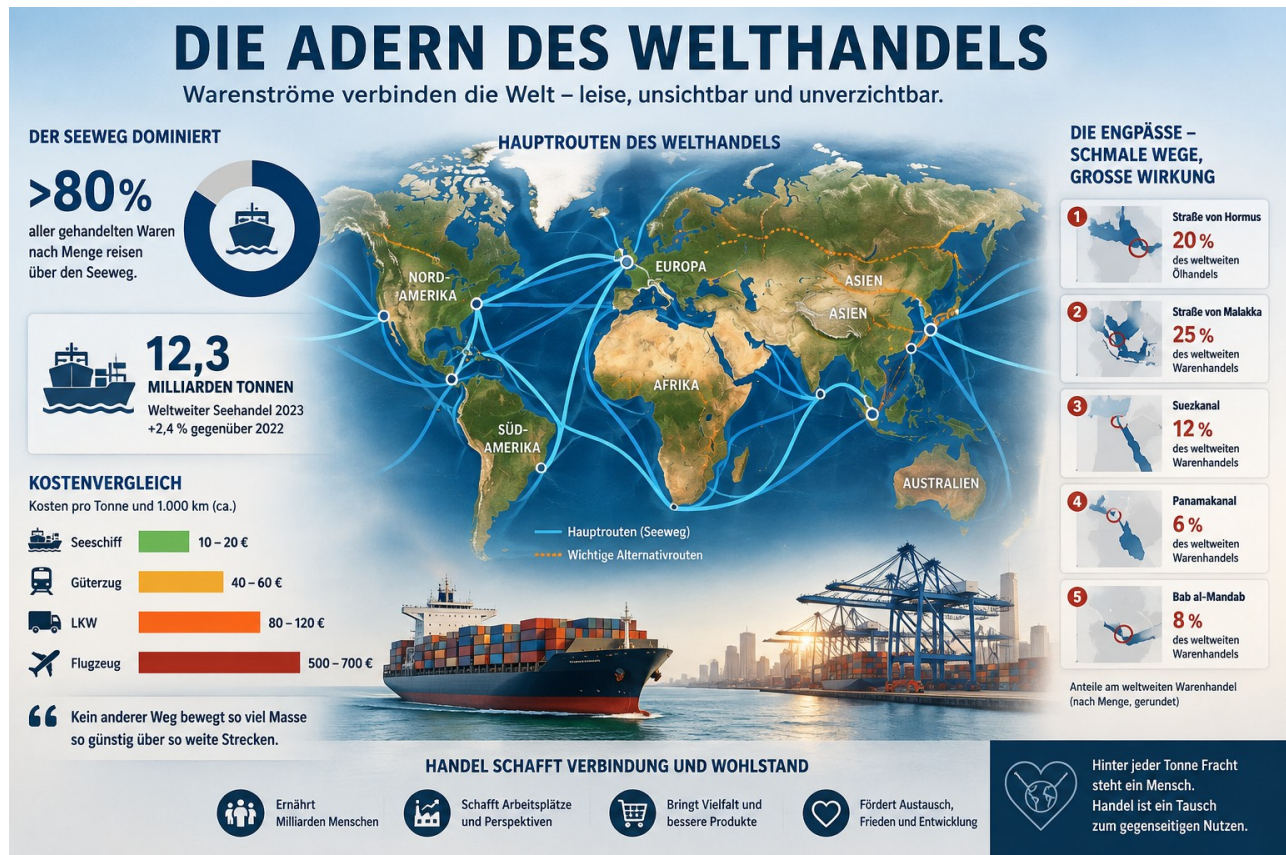
Getragen wird dieser Blick von einer Haltung, die christlich motiviert und aus Nächstenliebe gespeist ist. Denn hinter jeder Zahl steht ein Mensch, der Bauer in Brasilien so wie der Matrose auf dem Tanker. Handel ist im Kern ein Tausch zum gegenseitigen Nutzen, kein Krieg mit Siegern und Besiegten. Wo einer nur gewinnt, wenn der andere verliert, stimmt meist etwas nicht. Dieses Essay sucht darum den nüchternen Blick, der die stärksten Einwände ernst nimmt. Es will weder beruhigen noch beunruhigen, sondern schlicht verstehen.

Die Leitfrage lautet dabei ganz schlicht: Wer trägt den Welthandel wirklich, wer verdient an ihm, und welche Sorgen sind begründet, welche bloß Märchen? Wir beginnen mit den Routen und den Mengen, ganz handfest und in Zahlen. Dann verengen wir den Blick auf die Nadelöhre und prüfen die berühmte Straße von Hormus. Danach ziehen wir die Bilanz der

<sup>1</sup> Über 80 Prozent des Welthandels werden nach Menge (Volumen) über den Seeweg befördert; der Wert-Anteil liegt niedriger, da hochwertige Güter oft per Luft oder Bahn reisen. Quelle: UNCTAD, „Review of Maritime Transport 2024“ (unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024).

<sup>2</sup> Der weltweite Seehandel erreichte 2023 rund 12,3 Milliarden Tonnen geladener Güter (+2,4 Prozent gegenüber 2022). Quelle: UNCTAD, „Review of Maritime Transport 2024“ (unctad.org).

Nationen und fragen nach Gewinnern und Verlierern. Es folgen die Profiteure, und zuletzt nehmen wir die großen Legenden beim Wort. Am Ende soll der Handel ein Stück weniger geheimnisvoll sein, denn Wissen ist das beste Mittel gegen die bloße Angst.



## 1. Die Adern der Welt — wie Waren wirklich reisen

Der Welthandel ist kein Nebel, sondern ein messbares Netz aus Wegen und Mengen.

Kapitel 1 zeigt dieses Netz so, wie es wirklich aussieht, und nicht, wie die Schlagzeile es malt. Wir folgen der Ware von der Fabrik bis zum Regal, über Ozeane, Kanäle und schmale Meerengen. Dabei betrachten wir alle Weltregionen, denn der Handel kennt keinen westlichen Mittelpunkt. Am Anfang steht die schlichte, oft übersehene Wahrheit über den Seeweg. Fast alles, was wir besitzen, hat einen langen Weg über das Wasser hinter sich.

Diese Wege sind erstaunlich alt und zugleich hochmodern. Schon die Phönizier und die alten Seidenstraßen verbanden ferne Märkte miteinander. Heute aber laufen die Ströme in einer Größe, die jede Vorstellung sprengt. Ein einziges Containerschiff trägt so viel wie ein ganzer Güterzugverbund. Und Zehntausende dieser Schiffe kreuzen zu jeder Stunde die Meere. Wer dieses System verstehen will, muss zuerst seine Mengen und seine Engstellen kennen.

### 1.1 Neun Zehntel über See — der Welthandel in Mengen und Werten

Der Seeweg ist das unangefochtene Rückgrat des Welthandels. Über achtzig Prozent aller gehandelten Waren reisen ihrem Gewicht nach über das Meer. Das ist kein Zufall, sondern eine Frage der reinen Kosten. Kein anderer Weg bewegt so viel Masse so günstig über so weite Strecken. Ein Frachter verbraucht pro Tonne und Kilometer nur einen winzigen

Bruchteil dessen, was ein Lastwagen oder gar ein Flugzeug bräuchte. Darum fährt fast alles Schwere und Sperrige über See.

Die schiere Menge ist schwer zu fassen. 2023 wurden rund 12,3 Milliarden Tonnen an Gütern über die Weltmeere befördert. Das sind für jeden Menschen auf der Erde weit über eine Tonne Fracht in einem einzigen Jahr. Diese Masse verteilt sich auf einige wenige große Warengruppen. Da sind das flüssige Massengut wie Rohöl und Gas, das trockene Massengut wie Eisenerz, Kohle und Getreide, und schließlich die Container mit ihren Fertigwaren.<sup>3</sup>

Gerade der Container hat den Handel revolutioniert wie kaum eine andere Erfindung. Vor seiner Einführung war das Beladen eines Schiffes eine langsame, teure Handarbeit. Die genormte Stahlkiste machte daraus einen schnellen, fast vollautomatischen Vorgang. 2022 wurden weltweit rund 163 Millionen dieser Container-Einheiten umgeschlagen. In ihnen reist fast alles, was wir im Laden kaufen, vom Turnschuh bis zum Fernseher. Der Container ist der stille Held der Globalisierung.

Interessant ist der Unterschied zwischen Menge und Wert. Nach dem Gewicht dominiert der Seeweg fast vollständig. Nach dem Wert aber verschiebt sich das Bild ein wenig. Denn teure und leichte Güter reisen oft schneller, etwa per Flugzeug. Ein einziges Frachtflugzeug voller Mikrochips kann mehr wert sein als ein ganzes Schiff voller Erz. Menge und Wert erzählen also zwei verschiedene Geschichten desselben Handels.

Diese Ströme sind zudem sehr ungleich über die Welt verteilt. Asien ist heute die große Werkstatt und der größte Umschlagplatz zugleich. Von dort fließen die Fertigwaren nach Europa und Amerika, während Rohstoffe den umgekehrten Weg nehmen. Kein Kontinent lebt mehr für sich allein, und keine Fabrik plant mehr ohne ferne Zulieferer. Diese enge Verflechtung schafft Wohlstand und Verwundbarkeit zur gleichen Zeit. Genau von dieser doppelten Natur handelt dieses ganze Essay.

## 1.2 Die großen Seewege — von Schanghai über Suez nach Rotterdam

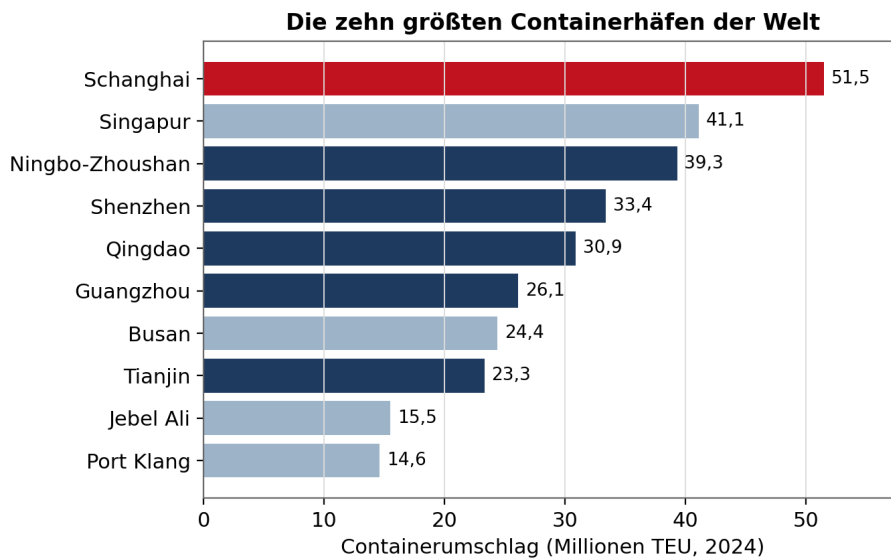
Der Welthandel fließt nicht gleichmäßig über alle Meere. Er bündelt sich vielmehr auf wenigen großen Hauptschlagadern. Die wichtigste verbindet die Fabriken Asiens mit den Märkten Europas und Amerikas. Auf ihr reisen die meisten Container der Welt, von Schanghai durch das Südchinesische Meer und weiter nach Westen. Eine zweite große Route quert den Pazifik und verbindet Asien mit der amerikanischen Westküste. Innerasien schließlich bildet den dichtesten Verkehr überhaupt.

Wo diese Routen beginnen und enden, liegen die großen Häfen der Welt. Und ihre Rangfolge zeigt eindrücklich, wo das Zentrum des Handels heute liegt. Der mit Abstand größte Containerhafen ist Schanghai mit rund 51,5 Millionen Einheiten im Jahr 2024.<sup>4</sup> Es folgen Singapur, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen und Qingdao, allesamt riesige Umschlagplätze. Von den zehn größten Containerhäfen der Welt liegen sieben in Asien, allein sechs davon in China. Der erste europäische Hafen taucht in dieser Liste erst weit hinten auf.

---

<sup>3</sup> Der containerisierte Handel lag 2022 bei rund 163 Millionen TEU (Standardcontainer-Einheiten); Trockenmassengut (Erz, Kohle, Getreide) und Öl/Gas dominieren den Seehandel mengenmäßig. Quelle: UNCTAD, „Review of Maritime Transport 2023“, Kapitel 1 (unctad.org).

<sup>4</sup> Größte Containerhäfen 2024 (Mio. TEU): Schanghai 51,5; Singapur 41,1; Ningbo-Zhoushan 39,3; Shenzhen 33,4; Qingdao 30,9; Guangzhou 26,1; Busan 24,4; Tianjin 23,3; Jebel Ali (Dubai) 15,5; Port Klang 14,6. Rund 157 Häfen schlagen jeweils über 1 Mio. TEU um. Quelle: Container News, „Top Container Ports“ (container-news.com), auf Basis von Hafen- und Alphaliner-Daten.



*Abb. 1: Die zehn größten Containerhäfen der Welt, 2024 (Millionen TEU). Datenquelle: Container News / Alphaliner.*

Diese Verschiebung ist noch recht jung. Vor wenigen Jahrzehnten führten europäische und amerikanische Häfen die Rangliste an. Heute drängt sich fast die gesamte Weltspitze an den Küsten Ostasiens. Rotterdam bleibt zwar Europas größtes Tor, doch es schlägt nur einen Bruchteil des Schanghaier Volumens um. Diese nüchterne Rangliste erzählt mehr über die neue Weltordnung als manche politische Rede. Sie zeigt schwarz auf weiß, wo die Waren der Welt heute entstehen.

Über all diese Häfen verteilt sich eine gewaltige Zahl von Anlaufpunkten. Rund 157 Häfen schlagen jeweils mehr als eine Million Container im Jahr um. Zusammen decken sie den weitaus größten Teil des weltweiten Umschlags ab. Der Handel ist also einerseits hoch konzentriert an wenigen Riesenhäfen. Andererseits reicht sein Netz bis in fast jeden Winkel der bewohnten Welt. Dieses feine Geflecht aus großen Knoten und vielen kleinen Ästen trägt die ganze moderne Wirtschaft.

Doch alle diese Routen haben eine gemeinsame Schwäche. Sie müssen sich an bestimmten Stellen durch schmale Meerengen zwingen. Dort verengt sich der breite Ozean auf wenige Kilometer Fahrwasser. Ein Zwischenfall an einer solchen Stelle trifft sofort den halben Welthandel. Diese neuralgischen Punkte sind das Thema des nächsten Abschnitts. Denn an ihnen entscheidet sich, wie verletzlich das ganze System wirklich ist.

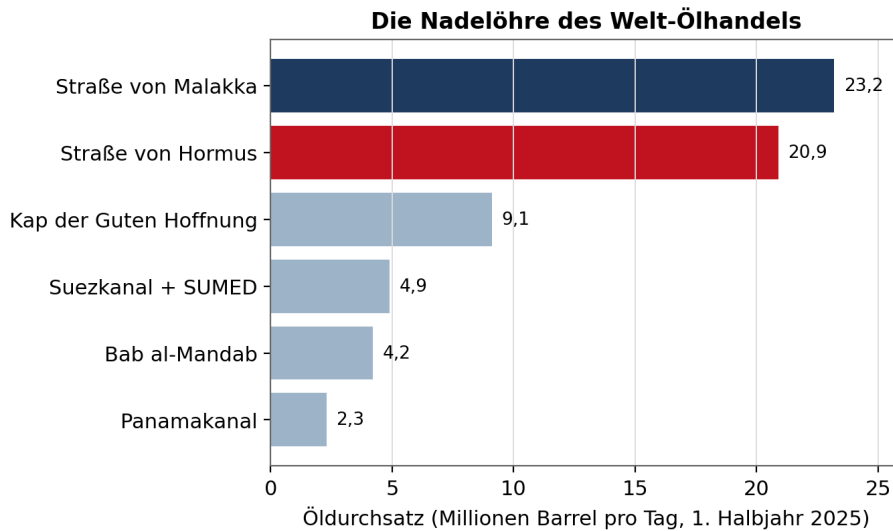
### 1.3 Die Nadelöhre — Malakka, Suez, Panama, Bab al-Mandab und Hormus

Der Welthandel hängt an wenigen schmalen Meerengen. Fachleute nennen sie Nadelöhre oder Chokepoints, also Engstellen, die den Strom bündeln. Verstopft eine von ihnen, staut sich der Handel weltweit. Diese wenigen Punkte sind darum die verwundbarsten Stellen der ganzen Weltwirtschaft. Fünf von ihnen ragen besonders heraus, und ihre Namen sollte jeder kennen. Sie sind die stillen Torwächter unseres Wohlstands.

Am meisten Öl fließt durch die Straße von Malakka zwischen Malaysia und Indonesien. Rund 23 Millionen Barrel Öl passierten sie täglich im Jahr 2025.<sup>5</sup> Sie ist das Tor zwischen

<sup>5</sup> Öldurchsatz der Straße von Malakka rund 23,2 Mio. Barrel/Tag (1. Halbjahr 2025) — das mengenstärkste Öl-Nadelöhr der Welt. Quelle: US Energy Information Administration (EIA), „World Oil Transit

dem Indischen und dem Pazifischen Ozean und damit Asiens wichtigste Ölader. Fast der gesamte Handel zwischen dem Nahen Osten und Ostasien führt hindurch. Kein anderes Nadelöhr trägt eine so gewaltige Last. Für China ist diese Enge geradezu eine Lebensfrage.



*Abb. 2: Öldurchsatz durch die wichtigsten Seehandels-Nadelöhere, erstes Halbjahr 2025 (Millionen Barrel pro Tag). Datenquelle: US Energy Information Administration.*

Ähnlich bedeutend ist der Suezkanal, der Europa und Asien verbindet. Durch ihn laufen normalerweise rund zwölf Prozent des gesamten Welthandels.<sup>6</sup> Er erspart den Schiffen die lange Fahrt um ganz Afrika herum. Der Panamakanal wiederum verbindet Atlantik und Pazifik und trägt einen kleineren, aber wichtigen Teil des Verkehrs. Beide Kanäle sind von Menschenhand geschaffene Nadelöhere und darum besonders empfindlich. Schon ein technisches Problem oder ein Wassermangel legt sie teilweise lahm.

Genau das zeigte sich am Panamakanal auf dramatische Weise. Eine schwere Dürre ließ 2023 den Wasserstand des Kanals bedrohlich sinken. Die Behörde musste die tägliche Zahl der Durchfahrten von rund sechshundfünfzig auf vierundzwanzig senken.<sup>7</sup> Der See, der den Kanal speist, erreichte den niedrigsten Stand seit Jahrzehnten. Viele Schiffe mussten warten oder den weiten Umweg nehmen. Hier bremste nicht Krieg oder Politik den Handel, sondern schlicht das Wetter.

Zwei weitere Engstellen liegen dicht beieinander am Golf von Aden und am Persischen Golf. Das Bab al-Mandab führt vom Roten Meer in den Indischen Ozean und ist der südliche Zugang zum Suezkanal. Die Straße von Hormus wiederum ist das Tor des Persischen Golfs und der wichtigste Ölpunkt der Welt. Ihr widmet sich das gesamte nächste Kapitel, denn sie ist der berühmteste Chokepoint überhaupt. Zusammen bilden diese fünf Nadelöhere das

Chokepoints“, Stand März 2026 (eia.gov).

<sup>6</sup> Rund 12 Prozent des weltweiten Seehandels passieren normalerweise den Suezkanal. Quelle: Egyptian Cabinet Information and Decision Support Center (IDSC), zitiert bei Ahram Online, 2026 (english.ahram.org.eg).

<sup>7</sup> Wegen einer schweren Dürre reduzierte die Panamakanal-Behörde ab November 2023 die täglichen Durchfahrten von normal 34 bis 36 auf 24; der Gatún-See erreichte den niedrigsten Stand seit Jahrzehnten. Ab August 2024 erholte sich der Betrieb. Quelle: US EIA, „Today in Energy“, 2024 (eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=62408).

empfindliche Nervensystem des Welthandels. Wer sie kennt, versteht seine größten Schwachstellen.

#### 1.4 Straße, Schiene, Luft und Kabel — die anderen Wege

Der Seeweg trägt die Hauptlast, doch er ist nicht der einzige Weg. Daneben gibt es die Schiene, die Straße, die Luft und sogar das Datenkabel. Jeder dieser Wege hat seine eigene Stärke und seinen eigenen Preis. Man unterschätzt sie leicht, weil sie im Schatten der großen Frachter stehen. Doch gerade in Krisen zeigen sie oft ihren wahren Wert. Denn wer nur einen Weg kennt, ist verwundbar, wenn dieser versperrt ist.

Die Eisenbahn hat als Landbrücke zwischen China und Europa neue Bedeutung gewonnen. Auf dieser Route rollten 2024 rund neunzehntausend Güterzüge, ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahr.<sup>8</sup> Sie transportierten über zwei Millionen Containereinheiten quer durch Zentralasien und Russland. Die Bahn ist teurer als das Schiff, aber viel schneller und billiger als das Flugzeug. Sie eignet sich damit für Waren mit mittlerem Wert und eiliger Lieferung. So verbindet ein stählernes Band zwei Enden des größten Kontinents.

Die Luftfracht wiederum spielt in einer ganz eigenen Liga. Nach der Menge trägt sie weniger als ein Prozent des Welthandels.<sup>9</sup> Nach dem Wert aber macht sie rund ein Drittel aus. Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich leicht. Denn per Flugzeug reisen nur die teuersten und eiligsten Güter. Medikamente, Mikrochips, Ersatzteile und Luxusware fliegen, während Erz und Getreide schwimmen. Die Luft trägt also wenig Gewicht, aber sehr viel Wert.

Fast unsichtbar, aber überlebenswichtig ist ein vierter Weg. Über neunundneunzig Prozent des interkontinentalen Datenverkehrs laufen durch Kabel am Meeresgrund.<sup>10</sup> Nicht Satelliten, sondern dünne Glasfasern auf dem Meeresboden tragen das Internet der Welt. Jede E-Mail, jede Überweisung und jeder Videoanruf über die Ozeane reist durch diese Kabel. Auch der Handel selbst hängt an ihnen, denn ohne Daten läuft kein modernes Geschäft. Diese unsichtbaren Adern sind mindestens so wichtig wie die sichtbaren Seewege.

All diese Wege ergänzen einander zu einem robusten Ganzen. Fällt der eine aus, kann ein anderer einen Teil der Last übernehmen. Als das Rote Meer unsicher wurde, wichen manche Güter auf die Schiene aus. Als die Pandemie die Häfen verstopfte, sprang die Luftfracht für das Eiligste ein. Diese Vielfalt der Wege ist ein stiller Schutz gegen die Krise. Ein kluger Handel setzt niemals allein auf eine einzige Route.

Nicht nur der Weg lässt sich wechseln, sondern auch die Quelle. Das zeigt eindrücklich das deutsche Rohöl. Jahrzehntlang war Russland Deutschlands größter Öllieferant, 2021 mit rund einem Drittel der Einfuhren.<sup>11</sup> Nach dem Überfall auf die Ukraine und dem

---

<sup>8</sup> 2024 verkehrten rund 19.000 Güterzüge auf der Schienenverbindung China–Europa (+10 Prozent), mit über 2 Mio. TEU; das Netz erreicht 227 Städte in 25 Ländern. Quelle: Regierung der VR China, [english.www.gov.cn](https://english.www.gov.cn), Januar 2025.

<sup>9</sup> Luftfracht trägt weniger als 1 Prozent des Welthandels nach Menge, aber rund ein Drittel nach Wert. Quelle: IATA, „The Value of Air Cargo“ ([iata.org](https://www.iata.org)).

<sup>10</sup> Über 95 bis 99 Prozent des interkontinentalen Datenverkehrs laufen über Unterseekabel, nicht über Satelliten. Quelle: TeleGeography ([resources.telegeography.com](https://resources.telegeography.com)); die genaue Zahl ist mangels Daten zum Satellitenverkehr nicht exakt bestimmbar.

<sup>11</sup> 2021 war Russland mit rund einem Drittel (etwa 34 Prozent) der größte Rohöllieferant Deutschlands. Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis).

europäischen Ölembargo brach dieser Anteil binnen eines Jahres auf nahezu null.<sup>12</sup> An die Stelle des russischen Öls traten rasch andere Lieferanten, allen voran Norwegen, die USA und Libyen.<sup>13</sup> Was wie ein schwerer Schock begann, war binnen Monaten umgeleitet. Der Handel verlor eine Quelle und fand mehrere neue. Genau darin liegt die stille Widerstandskraft eines breit gestreuten Netzes.

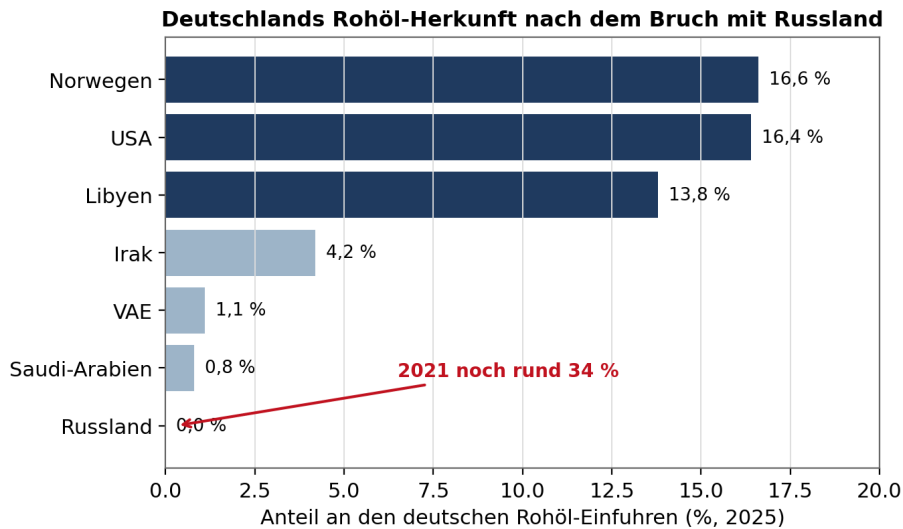


Abb. 3: Deutschlands wichtigste Rohöl-Lieferländer 2025 (Anteil an den Einfuhren in Prozent); 2021 war Russland noch der größte Lieferant. Datenquelle: Statistisches Bundesamt (Destatis).

### 1.5 Ein Schiff blockiert, die Welt stockt — die Ever Given als Lehrstück

Wie verletzlich das ganze System ist, zeigte ein einziger Tag im März 2021. Ein gewaltiges Containerschiff namens Ever Given fuhr in den Suezkanal ein. Ein Sandsturm und ein Steuerungsfehler brachten den Riesen quer zur Fahrrinne. Am 23. März 2021 lief das Schiff auf Grund und verkeilte sich im Kanal.<sup>14</sup> Vierhundert Meter lang und mit über achtzehntausend Containern beladen, versperrte es die Wasserstraße vollständig. Der wichtigste Kanal zwischen Europa und Asien war blockiert.

Was folgte, war ein Lehrstück über die Zerbrechlichkeit des Welthandels. Sechs Tage lang steckte das Schiff fest und mit ihm der halbe Ostwesthandel. Hinter der Ever Given stauten sich bald Hunderte weitere Frachter. Bei der Wiedereröffnung warteten über vierhundert Schiffe auf beiden Seiten des Kanals.<sup>15</sup> Sie trugen Öl, Getreide, Möbel, Autoteile und

<sup>12</sup> Nach dem europäischen Ölembargo fiel der russische Anteil an den deutschen Rohöleinfuhren von 36,5 Prozent (Januar 2022) auf 0,1 Prozent (Januar 2023). Quelle: Destatis, Pressemitteilung vom 6. März 2023 (destatis.de).

<sup>13</sup> 2025 kamen die größten Rohölmengen nach Deutschland aus Norwegen (16,6 Prozent), den USA (16,4 Prozent) und Libyen (13,8 Prozent); der gesamte Rohölimport lag bei 75,7 Millionen Tonnen. Quelle: Destatis, Pressemitteilung vom März 2026 (destatis.de).

<sup>14</sup> Das Containerschiff Ever Given lief am 23. März 2021 im Suezkanal auf Grund und wurde am 29. März 2021 wieder freigeschleppt — eine Blockade von sechs Tagen. Das Schiff ist 400 m lang und war mit rund 18.300 Containern (TEU) beladen. Quelle: „2021 Suez Canal obstruction“, Zusammenfassung nach Suez Canal Authority und Lloyd's List (en.wikipedia.org/wiki/2021\_Suez\_Canal\_obstruction).

<sup>15</sup> Bei der Wiedereröffnung am 29. März 2021 warteten über 400 Schiffe auf beiden Seiten des Kanals; die betroffene Tonnage betrug rund 16,9 Mio. dwt. Quelle: „2021 Suez Canal obstruction“ (en.wikipedia.org/wiki/2021\_Suez\_Canal\_obstruction).

unzählige Konsumgüter. Eine einzige Havarie legte einen der wichtigsten Handelswege der Welt lahm.

Die geschätzten Kosten waren enorm und schwer zu beziffern. Nach einer vielzitierten Berechnung von Lloyd's List blockierte jeder Tag Waren im Wert von rund neun Milliarden Dollar.<sup>16</sup> Das entspricht einem Warenwert von etwa vierhundert Millionen Dollar in jeder einzelnen Stunde. Man muss diese Zahlen mit Vorsicht lesen, denn es sind Schätzungen. Doch die Größenordnung macht das Problem eindrücklich klar. Ein feststehendes Schiff kann die halbe Weltwirtschaft ins Stocken bringen.

Die Bergung selbst glich einem Drama mit weltweitem Publikum. Ein niederländisches Spezialunternehmen leitete die Rettung mit vierzehn Schleppern.<sup>17</sup> Bagger trugen den Sand ab, in den sich der Bug gegraben hatte. Erst die Kraft der Flut und der Schlepper zusammen befreite den Koloss. Am 29. März 2021 schwamm die Ever Given endlich wieder frei. Die Welt hatte gebannt zugesehen, wie ein einziges Schiff sie in Atem hielt.

Die eigentliche Lehre aber wirkt bis heute nach. Das kurze Drama offenbarte, wie sehr wir von wenigen schmalen Stellen abhängen. Ein Sandkorn im Getriebe der Weltwirtschaft genügt, um sie zu verlangsamen. Diese Verwundbarkeit ist der Preis für ein hocheffizientes, eng getaktetes System. Sie führt uns direkt zum berühmtesten Nadelöhr von allen. Denn wenn schon ein Kanal so viel Macht hat, was gilt dann erst für die Straße von Hormus?

## 2. Die Straße von Hormus — Nadelöhr und Preistreiber?

Kein Nadelöhr trägt einen so gefürchteten Namen wie die Straße von Hormus. Durch diese schmale Meerenge am Persischen Golf fließt ein gewaltiger Teil des Welt-Öls. Immer wieder droht der Iran, sie im Krisenfall zu sperren. Und jedes Mal steigt die Sorge vor explodierenden Ölpreisen. Kapitel 2 nimmt diese berühmte Enge nüchtern unter die Lupe. Es fragt, ob Hormus wirklich der große Preistreiber ist oder eher ein Märchen.

Die Frage ist keineswegs zweitrangig, denn am Öl hängt fast alles. Es treibt unsere Autos, heizt unsere Häuser und steckt in unzähligen Produkten. Steigt sein Preis, steigt fast alles andere mit. Darum lohnt sich der genaue, kühle Blick auf diese eine Meerenge. Wir prüfen die Mengen, die Anrainer, die Drohungen und die tatsächliche Preiswirkung. Am Ende steht ein Faktencheck, der Angst und Wirklichkeit sauber trennt.

### 2.1 Der wichtigste Engpass für Öl und Gas — Hormus in Zahlen

Die nackten Zahlen erklären die ganze Bedeutung dieser Meerenge. Durch die Straße von Hormus flossen im ersten Halbjahr 2025 täglich rund 20,9 Millionen Barrel Öl.<sup>18</sup> Das entspricht etwa einem Fünftel des weltweiten Ölverbrauchs. Anders gesagt: Rund ein Viertel des gesamten seegestützten Ölhandels passiert diese eine Enge. Keine andere

---

<sup>16</sup> Nach Berechnung von Lloyd's List blockierte jeder Tag der Sperre Waren im Wert von rund 9 Milliarden US-Dollar, das entspricht etwa 400 Mio. Dollar pro Stunde. Die Zahl ist eine Schätzung und in der Höhe umstritten. Quellen: Lloyd's List, zitiert bei Al Jazeera, 25.3.2021 (aljazeera.com); gCaptain (gcaptain.com).

<sup>17</sup> Die Bergung leitete das niederländische Unternehmen Boskalis/Smit International; vierzehn Schlepper zogen das Schiff mit Hilfe der Flut frei. Quelle: „2021 Suez Canal obstruction“ (en.wikipedia.org/wiki/2021\_Suez\_Canal\_obstruction).

<sup>18</sup> Durch die Straße von Hormus flossen im 1. Halbjahr 2025 rund 20,9 Mio. Barrel Öl pro Tag — etwa ein Fünftel des weltweiten Ölverbrauchs und rund ein Viertel des seegestützten Ölhandels. Quelle: US EIA, „World Oil Transit Chokepoints“, Stand März 2026 (eia.gov).

Wasserstraße der Welt trägt eine so hohe Konzentration an Öl. Sie ist damit der wichtigste Ölpunkt des ganzen Planeten.

Doch es geht längst nicht nur um Öl. Auch ein großer Teil des weltweiten Flüssiggashandels läuft durch Hormus. Über zwanzig Prozent des global gehandelten Flüssiggases passierten 2025 die Meerenge.<sup>19</sup> Der Hauptlieferant ist das kleine, aber gasreiche Emirat Katar. Der größte Teil davon fließt nach Asien. So hängt nicht nur die Wärme, sondern auch ein Teil der Stromversorgung Asiens an dieser Enge.

Die unabhängige Internationale Energieagentur bestätigt diese Größenordnung. Sie beziffert den Durchfluss 2025 auf rund zwanzig Millionen Barrel am Tag.<sup>20</sup> Beim reinen Rohöl macht Hormus demnach etwa ein Drittel des gesamten Welthandels aus. Verschiedene Quellen kommen also zu sehr ähnlichen Ergebnissen. Die zentrale Bedeutung der Meerenge ist damit über jeden Zweifel erhaben. Sie ist keine Erfindung ängstlicher Schlagzeilen, sondern eine harte, belegte Tatsache.

Diese Zahlen erklären die Nervosität der ganzen Welt. Jede ernsthafte Störung an dieser Stelle hätte gewaltige Folgen. Denn ein so großer Anteil lässt sich nicht einfach über andere Wege leiten. Genau darin liegt die eigentliche Macht dieser schmalen Enge. Wer sie kontrolliert, sitzt an einem der empfindlichsten Hebel der Weltwirtschaft. Kein Wunder also, dass sie so oft in den Nachrichten auftaucht.

Und doch täuscht die reine Zahl leicht über etwas Wichtiges hinweg. Eine große Bedeutung heißt noch nicht, dass die Gefahr auch groß ist. Ob die Enge wirklich gesperrt wird, hängt an ganz anderen Fragen. Es hängt an den Anrainern, an ihren Interessen und an harter Logik. Genau diesen Fragen wenden wir uns nun Schritt für Schritt zu. Erst dann lässt sich die berühmte Preisfrage ehrlich beantworten.

## 2.2 Die Anrainer und ihre Macht — Iran, Oman und die Golfstaaten

Die Geografie der Meerenge ist der Schlüssel zu ihrer Macht. An ihrer engsten Stelle ist die Straße von Hormus nur etwa neununddreißig Kilometer breit.<sup>21</sup> Doch nutzbar für große Schiffe ist nur ein noch viel schmalerer Streifen. Der eigentliche Verkehr läuft über zwei schmale Fahrrinnen, je eine für jede Richtung.<sup>22</sup> Diese Fahrrinnen liegen ausgerechnet in den Hoheitsgewässern des Oman. Ein so schmaler Faden trägt also einen Fünftel des Welt-Öls.

Zwei Länder teilen sich die Ufer dieser Enge. Im Norden liegt der Iran mit seiner langen Küste am Persischen Golf. Im Süden liegt eine Exklave des Oman auf der Halbinsel Musandam.<sup>23</sup> Der Iran hat damit die längste Kontrolllinie über die Meerenge. Genau daraus

---

<sup>19</sup> Über 20 Prozent des weltweit gehandelten Flüssigerdgases (LNG) passierten 2025 die Straße von Hormus; Hauptlieferant ist Katar, der größte Teil fließt nach Asien. Quelle: US EIA, „World Oil Transit Chokepoints“ (eia.gov).

<sup>20</sup> Die Internationale Energieagentur beziffert den Durchfluss durch Hormus 2025 auf rund 20 Mio. Barrel/Tag; beim reinen Rohöl sind das etwa ein Drittel des globalen Rohölhandels. Quelle: IEA, „Strait of Hormuz“ (iea.org).

<sup>21</sup> An der engsten Stelle ist die Straße von Hormus rund 39 Kilometer (etwa 21 Seemeilen) breit; je nach Messlinie werden auch bis zu 54 km genannt. Quellen: Encyclopaedia Britannica; IEA (iea.org).

<sup>22</sup> Der Schiffsverkehr läuft über ein Verkehrstrennungsgebiet mit zwei je rund zwei Seemeilen breiten Fahrrinnen, getrennt durch eine Pufferzone; es liegt in omanischen Hoheitsgewässern. Quellen: „Strait of Hormuz“ (en.wikipedia.org); IEA (iea.org).

<sup>23</sup> Anrainer der Meerenge sind der Iran (Nordufer) und der Oman, dessen Exklave auf der Halbinsel Musandam das Südufer bildet. Quelle: „Strait of Hormuz“ (en.wikipedia.org).

leitet er seine wiederkehrenden Drohungen ab. Denn geografisch könnte er den Schiffen das Leben schwer machen.

Doch der Iran ist nicht allein an dieser Stelle. Über den Seewegen wacht seit Jahrzehnten die fünfte Flotte der Vereinigten Staaten. Ihr Hauptquartier liegt auf einer Marinebasis im nahen Bahrain.<sup>24</sup> Sie soll die freie Durchfahrt sichern und den Iran abschrecken. So stehen sich an dieser Enge zwei sehr ungleiche Mächte gegenüber. Auf der einen Seite die Drohung, auf der anderen die Abschreckung.

Auf die Meerenge angewiesen sind vor allem die großen Ölexporteure des Golfs. Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Kuwait und der Irak schicken den größten Teil ihres Öls hindurch. Zusammen stellen diese vier Länder über achtzig Prozent der Rohölmengen durch Hormus.<sup>25</sup> Für den Irak, Kuwait, Katar und den Iran selbst gibt es kaum einen anderen Weg. Ihr wirtschaftliches Überleben hängt an der Offenheit dieser Enge. Das macht sie zu Geiseln ihrer eigenen Geografie.

Bemerkenswert ist, wohin dieses Öl am Ende fließt. Fast neunzig Prozent des Rohöls aus Hormus gehen nach Asien.<sup>26</sup> China, Indien, Japan und Südkorea allein nehmen rund drei Viertel der Mengen ab. Die Vereinigten Staaten dagegen beziehen von dort nur noch sehr wenig. Die Meerenge ist damit vor allem eine Lebensader für Asien, nicht für den Westen. Diese schlichte Tatsache verändert die ganze politische Rechnung. Sie ist der Schlüssel zur Frage, wer eine Sperre überhaupt fürchten muss.

### 2.3 Drohung und Wirklichkeit — wie oft die Sperre wirklich droht

Die Drohung, Hormus zu sperren, ist beinahe so alt wie die Ölmacht des Golfs. Schon im Krieg zwischen Iran und Irak in den 1980er Jahren wurde es gefährlich. In diesem sogenannten Tankerkrieg griffen beide Seiten Hunderte Handelsschiffe an. Insgesamt wurden über zweihundert Öltanker beschossen, viele davon versenkt.<sup>27</sup> Und doch geschah etwas Bemerkenswertes: Die Meerenge wurde nie vollständig gesperrt. Selbst im Krieg blieb der Öltransport im Großen und Ganzen in Bewegung.

Der Grund dafür ist ebenso einfach wie einleuchtend. Der Iran war und ist selbst auf diese Seewege angewiesen. Ein Fachzentrum bringt es auf den Punkt: Trotz wiederholter Drohungen sperrte der Iran die Enge nie, weil er die Seewege für seine eigenen lebenswichtigen Ölexporte brauchte.<sup>28</sup> Wer die Straße schließt, schneidet sich zuerst ins

---

<sup>24</sup> Die Seewege werden von der 5. US-Flotte gesichert, deren Hauptquartier auf der Marinebasis Naval Support Activity Bahrain in Manama liegt. Quelle: „United States Fifth Fleet“ (en.wikipedia.org).

<sup>25</sup> Saudi-Arabien, die VAE, Kuwait und der Irak stellten zusammen über 80 Prozent der Rohölmengen durch Hormus (Anfang 2025 etwa: Saudi-Arabien 37, Irak 23, VAE 13, Kuwait 10 Prozent); Saudi-Arabien bewegt das größte Einzelvolumen. Quelle: US EIA, „World Oil Transit Chokepoints“ (eia.gov).

<sup>26</sup> Rund 89 Prozent des Rohöls durch Hormus gingen nach Asien; China, Indien, Japan und Südkorea zusammen nahmen etwa 74 Prozent ab. Die USA importierten nur etwa 0,4 Mio. Barrel/Tag. Quelle: US EIA, „World Oil Transit Chokepoints“ (eia.gov).

<sup>27</sup> Im „Tankerkrieg“ während des Iran-Irak-Kriegs (1980–1988) wurden 239 Öltanker angegriffen, davon 55 versenkt oder zum Totalverlust; die Meerenge wurde dennoch nie vollständig gesperrt. Quelle: Strauss Center, „Strait of Hormuz — Tanker War“ (strausscenter.org).

<sup>28</sup> „Despite repeated Iranian threats to close the Strait of Hormuz during the Tanker War, Iran did not follow through with this threat, as they themselves depended on the sea-lanes for vital oil exports.“ — Strauss Center, University of Texas (strausscenter.org). Deutsch: „Trotz wiederholter Drohungen sperrte der Iran die Straße von Hormuz nicht, weil er selbst auf die Seewege für lebenswichtige Ölexporte angewiesen war.“

eigene Fleisch. Diese eiserne Logik hat sich über Jahrzehnte immer wieder bewährt. Sie ist der wahre Grund, warum die Enge bis heute offen ist.

Auch in späteren Krisen wiederholte sich dasselbe Muster. Im Streit um die Sanktionen 2011 und 2012 drohte der Iran erneut mit der Sperre.<sup>29</sup> 2019 kam es zu Angriffen auf Tanker und auf saudische Ölanlagen. Die Preise zuckten kurz, doch die Meerenge blieb offen. Jedes Mal blieb es bei der lauten Drohung, und jedes Mal folgte keine dauerhafte Tat. Die Geschichte lehrt hier eine erstaunliche Beständigkeit.

Selbst der schwere Konflikt zwischen Israel und dem Iran im Juni 2025 änderte daran nichts. Zwar stimmte das iranische Parlament einer möglichen Sperre symbolisch zu.<sup>30</sup> Doch die eigentliche Entscheidung lag beim obersten Sicherheitsrat, und die Enge blieb befahrbar. Der Grund ist auch hier handfest und wirtschaftlich. Rund neunzig Prozent der iranischen Ölexporte gehen heute nach China. Eine Sperre würde also ausgerechnet den engsten Verbündeten des Iran am härtesten treffen.

Damit zeigt sich ein klares Bild hinter all der Aufregung. Die Drohung ist ein mächtiges politisches Werkzeug und wird gern eingesetzt. Die tatsächliche Sperre aber wäre ein Akt der wirtschaftlichen Selbstzerstörung. Für den Iran, für die Golfstaaten und für China gäbe es dabei nur Verlierer. Genau diese gegenseitige Abhängigkeit hält die Enge offen. Die Wahrscheinlichkeit einer echten, dauerhaften Sperre ist darum weit geringer, als die Schlagzeilen vermuten lassen.

## 2.4 Vom Golf an die Zapfsäule — wie sich ein Preis fortpflanzt

Um die Preisfrage zu verstehen, muss man dem Öl auf seinem Weg folgen. Der Preis für Rohöl entsteht nicht an der Zapfsäule, sondern weit vorher. Er bildet sich an den großen Börsen, wo Käufer und Verkäufer aufeinandertreffen. Dort wird ein Fass Öl gehandelt, lange bevor es überhaupt gefördert ist. Dieser Börsenpreis ist der Ausgangspunkt für fast alles Weitere. Von ihm aus pflanzt sich jede Bewegung durch die ganze Kette fort.

Auf diesen Grundpreis legen sich dann viele weitere Kosten. Da ist die Fracht für den Tanker, der das Öl über die Meere trägt. Da ist die Versicherung, die das Schiff und seine Ladung absichert. Und da sind die Kosten für das Umladen, das Raffinieren und den Weitertransport an Land. Jede dieser Stufen addiert einen kleinen Betrag zum Endpreis. Am Ende steht der Preis, den wir alle an der Tankstelle zahlen.

Genau hier setzt die Wirkung einer Krise am Golf an. Droht eine Sperre der Meerenge, steigt zuerst die Angst der Händler. Sie fürchten, dass bald weniger Öl auf den Markt kommt. Also bieten sie schon heute mehr für das knappe Gut. Zugleich steigen die Versicherungsprämien für Tanker in der Gefahrenzone steil an. Beides zusammen treibt den Preis nach oben, noch bevor ein einziger Tropfen fehlt.

Man nennt diesen Aufschlag treffend eine Risikoprämie oder Angstprämie. Sie ist ein Preis nicht für tatsächliche Knappheit, sondern für befürchtete Knappheit. Der Markt bezahlt

---

<sup>29</sup> Im Sanktionsstreit 2011/2012 sowie bei den Tankerzwischenfällen und dem Angriff auf die saudische Anlage Abqaiq 2019 drohte der Iran mit einer Sperre, setzte sie aber nie um. Quellen: „2011–2012 Strait of Hormuz dispute“ (en.wikipedia.org); History.com (history.com).

<sup>30</sup> Im Krieg zwischen Israel und dem Iran im Juni 2025 stimmte das iranische Parlament einer Sperre nur symbolisch zu; die Entscheidung lag beim Obersten Nationalen Sicherheitsrat, und die Meerenge blieb offen. Rund 90 Prozent der iranischen Rohölexporte gehen nach China, das eine Sperre selbst am härtesten träfe. Quellen: NBC News (nbcnews.com); GTR (gtreview.com).

gewissermaßen im Voraus für eine Gefahr, die vielleicht nie eintritt. Diese Prämie kann schnell steigen, sobald die Nachrichten alarmierend klingen. Sie kann aber ebenso schnell wieder verschwinden, wenn die Gefahr vorübergeht. Genau diese Flüchtigkeit ist der Schlüssel zur ganzen Preisfrage.

Denn hier liegt der entscheidende Unterschied zwischen Angst und Wirklichkeit. Solange kein einziger Tanker wirklich ausbleibt, gibt es keine echte Knappheit. Der Preis steigt dann allein aus Furcht, nicht aus Mangel. Kommt das Öl trotz aller Drohungen weiter, verpufft die Angstprämie rasch. Ob Hormus also ein echter Preistreiber ist, hängt an einer einzigen Frage. Fließt das Öl weiter oder nicht? Die Antwort darauf gibt der letzte Abschnitt.

## 2.5 Preistreiber oder Märchen? — was die Kurse tatsächlich zeigen

Die beste Antwort liefert ein frischer, gut dokumentierter Fall. Im Juni 2025 eskalierte der Konflikt zwischen Israel und dem Iran zu einem kurzen Krieg. Sogar die Vereinigten Staaten griffen iranische Atomanlagen an. Die Sorge vor einer Sperre der Straße von Hormus erreichte einen Höhepunkt. Wenn je ein Ereignis die Ölpreise explodieren lassen musste, dann dieses. Umso lehrreicher ist, was an den Märkten tatsächlich geschah.

Die Zahlen sind eindeutig und ernüchternd zugleich. Vor dem Krieg lag der Preis für ein Fass Öl der Sorte Brent bei rund 69,65 Dollar.<sup>31</sup> Nach den amerikanischen Angriffen stieg er auf einen Höchststand von 77,81 Dollar. Das war ein spürbarer, aber keineswegs dramatischer Anstieg. Und dann geschah das eigentlich Bemerkenswerte. Nach der raschen Waffenruhe fiel der Preis auf 66,86 Dollar.

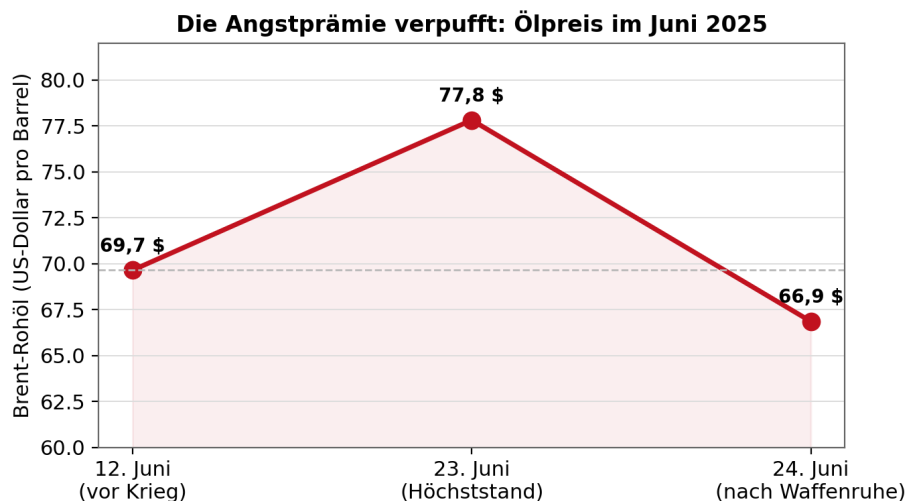


Abb. 4: Ölpreis (Brent) rund um den Israel-Iran-Krieg im Juni 2025 (US-Dollar pro Barrel).  
Datenquelle: Anadolu Agency.

Das Öl war also nach dem Krieg sogar billiger als davor. Die gefürchtete Explosion der Preise blieb schlicht aus. Der Grund ist genau jener, den der vorige Abschnitt erklärt hat. Es gab keine tatsächliche Unterbrechung der Öllieferungen. Ein Analyst brachte es auf den Punkt: Es habe keine physische Störung der Ströme gegeben, und darum sei der Anstieg

<sup>31</sup> Ölpreis (Brent) rund um den Israel-Iran-Krieg Juni 2025: Vorkriegsschluss 69,65 USD (12. Juni), Höchststand 77,81 USD (23. Juni), nach der Waffenruhe 66,86 USD (24. Juni) — rund 4 Prozent unter dem Vorkriegsniveau. Quelle: Anadolu Agency, 25.6.2025 (aa.com.tr).

fast sofort wieder verpufft.<sup>32</sup> Die Angstprämie war da und war ebenso schnell wieder verschwunden.

Dieses Muster ist kein Zufall, sondern die Regel. Immer wieder in den letzten Jahrzehnten stiegen die Preise auf eine Hormus-Drohung. Und immer wieder fielen sie zurück, sobald das Öl weiter floss. Der Markt reagiert auf die Angst, aber er korrigiert sich rasch. Denn am Ende zählt nicht die Schlagzeile, sondern der tatsächliche Tanker im Hafen. Solange dieser ankommt, bleibt der Preisschock kurzlebig.

Damit lässt sich die Leitfrage dieses Kapitels ehrlich beantworten. Ist die Straße von Hormus ein Preistreiber? Die Antwort lautet: ja und nein. Ja, denn eine echte, dauerhafte Sperre hätte gewaltige Folgen für den Ölpreis. Nein, denn eine solche Sperre ist aus guten Gründen höchst unwahrscheinlich. Die kurzfristigen Preissprünge sind meist Angst, nicht Mangel.

Das Bild vom ewigen Preistreiber ist darum zu einem guten Teil ein Märchen. Es lebt von der Wiederholung in den Nachrichten, nicht von der Bilanz der Fakten. Wer künftig von einer drohenden Preisexplosion durch Hormus liest, sollte genauer hinsehen. Die entscheidende Frage ist stets, ob wirklich Öl ausbleibt. Meist bleibt es nicht aus, und meist beruhigt sich der Markt schnell. Diese nüchterne Erkenntnis ist das eigentliche Ergebnis dieses Kapitels.

### 3. Wer gewinnt, wer verliert — die Bilanz der Nationen

Jeder Handel hat zwei Seiten, einen Käufer und einen Verkäufer. Und immer wieder stellt sich dieselbe Frage: Wer von beiden gewinnt eigentlich? Ganze Länder streiten darüber, ob ihr Handel ihnen nützt oder schadet. Im Zentrum dieses Streits steht ein einziger Begriff, die Handelsbilanz. Kapitel 3 nimmt diese Bilanz genau unter die Lupe. Es fragt, wer wirklich gewinnt und ob ein Defizit überhaupt Verlust bedeutet.

Die Frage ist heute so aktuell wie selten zuvor. Denn ganze Handelskriege werden im Namen dieser Bilanz geführt. Zölle werden verhängt, weil ein Land sich als Verlierer sieht. Doch die Sache ist weit verwickelter, als die einfache Rechnung vermuten lässt. Ein Minus in der Bilanz ist nicht immer ein Zeichen von Schwäche. Und ein Plus ist nicht immer ein Zeichen von Stärke.

#### 3.1 Was eine Handelsbilanz misst — und was nicht

Die Handelsbilanz ist im Kern eine ganz einfache Rechnung. Sie zieht die Importe eines Landes von seinen Exporten ab. Verkauft ein Land mehr ins Ausland, als es einkauft, hat es einen Überschuss. Kauft es mehr ein, als es verkauft, hat es ein Defizit. Diese schlichte Zahl scheint auf den ersten Blick klar zu sagen, wer gewinnt. Doch genau dieser erste Blick führt oft in die Irre.

Denn die reine Warenbilanz erzählt nur einen Teil der Geschichte. Länder handeln nicht nur mit Gütern, sondern auch mit Dienstleistungen. Software, Beratung, Versicherung und Tourismus sind ebenfalls Handel. Die vollständige Rechnung heißt darum Leistungsbilanz

---

<sup>32</sup> „There really wasn’t a physical disruption to flows, and that’s what you saw — an increase and then almost an immediate fall back, because there was no supply disruption.” — Marktanalyst, zitiert bei Yahoo Finance/MarketWatch, Juni 2025 (finance.yahoo.com). Deutsch: „Es gab keine physische Störung der Ströme; darum stieg der Preis und fiel fast sofort wieder, weil es keine Lieferunterbrechung gab.“

und umfasst mehr als nur Waren.<sup>33</sup> Sie schließt auch die Erträge aus Auslandsanlagen und die Übertragungen zwischen Ländern ein. Erst dieses breitere Maß zeigt das ganze Bild.

Wie wichtig dieser Unterschied ist, zeigen die Vereinigten Staaten. Bei den reinen Waren hatten sie 2024 ein gewaltiges Defizit von rund 1.212 Milliarden Dollar.<sup>34</sup> Bei den Dienstleistungen aber erzielten sie einen kräftigen Überschuss von rund 293 Milliarden Dollar. Amerika verkauft der Welt eben nicht nur wenige Waren, sondern sehr viele Dienste. Software, Filme, Finanzdienste und Lizenzen fließen in alle Welt. Das große Warendefizit ist also nur die halbe Wahrheit.

Noch etwas Wichtiges verbirgt die einfache Bilanz. Ein Handelsdefizit ist immer das Spiegelbild von etwas anderem. Wer mehr Waren einkauft, als er verkauft, muss die Differenz bezahlen. Dieses Geld kommt als Kapital wieder ins Land zurück, etwa als Investition.<sup>35</sup> Ein Defizit im Handel bedeutet also fast immer einen Überschuss beim Kapital. Beide Seiten der Zahlungsbilanz gleichen sich zwangsläufig aus. Das ist keine Meinung, sondern eine schlichte buchhalterische Tatsache.

Diese Zusammenhänge sind der Schlüssel zum ganzen Kapitel. Sie zeigen, dass die Handelsbilanz kein einfaches Zeugnis über Sieg oder Niederlage ist. Sie misst einen Saldo, aber sie erklärt nicht seine Ursache. Ein Defizit kann Schwäche bedeuten oder Stärke, je nach Zusammenhang. Wer die Bilanz richtig lesen will, muss hinter die eine Zahl blicken. Genau das versuchen die nächsten Abschnitte, Land für Land.

### 3.2 Die großen Überschussländer — China, Deutschland und die Golfstaaten

Beginnen wir mit den Gewinnern im klassischen Sinne, den Überschussländern. An ihrer Spitze steht heute unangefochten China. Sein Warenhandelsüberschuss erreichte 2024 mit über 992 Milliarden Dollar einen Rekord.<sup>36</sup> 2025 stieg er trotz amerikanischer Zölle sogar auf fast 1,2 Billionen Dollar. China verkauft der Welt also weit mehr, als es von ihr kauft. Es ist damit der größte Nettoexporteur, den die Geschichte je gesehen hat.

Bemerkenswert ist, wie China diesen Überschuss trotz der Handelskriege hielt. Seine Ausfuhren in die Vereinigten Staaten fielen 2025 zwar deutlich. Doch es fand rasch neue Märkte für seine Waren. Die Exporte nach Afrika, Südostasien, Europa und Lateinamerika stiegen kräftig an. Was auf der einen Seite verloren ging, kam auf der anderen zurück. Diese Beweglichkeit zeigt die ganze Stärke der chinesischen Exportmaschine.

---

<sup>33</sup> Die Leistungsbilanz (current account) umfasst mehr als die reine Warenbilanz: Waren, Dienstleistungen, Primäreinkommen (z. B. Kapitalerträge) und Sekundäreinkommen (Übertragungen). Quelle: IWF, „Balance of Payments Manual“ (BPM6), dargestellt u. a. bei [en.wikipedia.org/wiki/Current\\_account](https://en.wikipedia.org/wiki/Current_account).

<sup>34</sup> Die USA hatten 2024 ein Warenhandelsdefizit von 1.211,7 Mrd. USD, zugleich aber einen Dienstleistungsüberschuss von 293,3 Mrd. USD; das kombinierte Defizit für Waren und Dienstleistungen lag bei 918,4 Mrd. USD. Quelle: US Bureau of Economic Analysis (BEA), „U.S. International Trade in Goods and Services, Annual 2024“ ([bea.gov](https://bea.gov)).

<sup>35</sup> Ein Handelsdefizit wird — ohne Änderung der Währungsreserven — zwingend durch Netto-Kapitalzuflüsse ausgeglichen; das ist eine buchhalterische Identität der Zahlungsbilanz. Quelle: IWF, BPM6 ([en.wikipedia.org/wiki/Current\\_account](https://en.wikipedia.org/wiki/Current_account)).

<sup>36</sup> Chinas Warenhandelsüberschuss erreichte 2024 mit über 992 Mrd. USD einen Rekord und stieg 2025 trotz US-Zöllen auf fast 1,2 Billionen USD; Rückgänge im US-Geschäft wurden durch mehr Exporte nach Afrika, Südostasien, in die EU und nach Lateinamerika ausgeglichen. Quelle: NPR, 14.1.2026, auf Basis chinesischer Zoll Daten ([npr.org](https://npr.org)).

Auch Deutschland gehört seit Langem zu den großen Überschussländern. Sein Leistungsbilanzüberschuss lag 2024 bei rund 249 Milliarden Euro.<sup>37</sup> Gemessen an der Wirtschaftsleistung waren das etwa fünfeinhalb Prozent. Deutschland lebt traditionell vom Export seiner Maschinen, Autos und Chemieprodukte. Es verkauft der Welt mehr, als es von ihr bezieht, und gilt darum als Gewinner. Doch auch dieser Überschuss hat, wie wir sehen werden, seine Kehrseite.

Eine dritte Gruppe von Überschussländern lebt vom Rohstoff. Die Golfstaaten und lange auch Saudi-Arabien verkaufen der Welt vor allem Öl. Solange der Ölpreis hoch ist, fließt viel Geld in ihre Kassen. Ähnlich verhält es sich mit kleinen, exportstarken Ländern wie Singapur. Dessen Leistungsbilanzüberschuss lag 2024 bei über siebzehn Prozent der Wirtschaftsleistung.<sup>38</sup> Solche Zahlen wirken auf den ersten Blick wie ein Zeichen großer Stärke.

Doch gerade die Rohstoffländer zeigen, wie zerbrechlich ein Überschuss sein kann. Als die Ölpreise 2024 sanken, kippte ausgerechnet Saudi-Arabien ins Defizit.<sup>39</sup> Aus dem sicheren Gewinner wurde binnen eines Jahres ein Land mit Minus. Sein Überschuss hing eben allein am Preis eines einzigen Rohstoffs. Das lehrt eine wichtige Lektion über die vermeintlichen Gewinner. Ein Überschuss ist kein dauerhafter Besitz, sondern oft nur eine Momentaufnahme.

### 3.3 Die großen Defizitländer — die USA und die anderen

Auf der anderen Seite stehen die großen Defizitländer. Und an ihrer Spitze steht ausgerechnet das reichste Land der Welt. Die Vereinigten Staaten hatten 2024 ein Warenhandelsdefizit von rund 1.212 Milliarden Dollar. Selbst nach Abzug ihres Dienstleistungsüberschusses blieb ein Minus von über 918 Milliarden Dollar. Kein anderes Land kauft der Welt so viel mehr ab, als es ihr verkauft. Nach der einfachen Rechnung wäre Amerika damit der größte Verlierer.

Ein Blick auf die einzelnen Handelspartner verfeinert das Bild. Das größte Defizit hatten die USA 2024 mit China, in Höhe von rund 295 Milliarden Dollar.<sup>40</sup> Es folgten die Europäische Union, Mexiko und Vietnam mit ebenfalls hohen Werten. Auch mit Deutschland, Japan und Südkorea standen die USA im Minus. Diese Zahlen sind der Treibstoff für viele politische Debatten. Sie werden gern als Beweis für einen unfairen Handel angeführt.

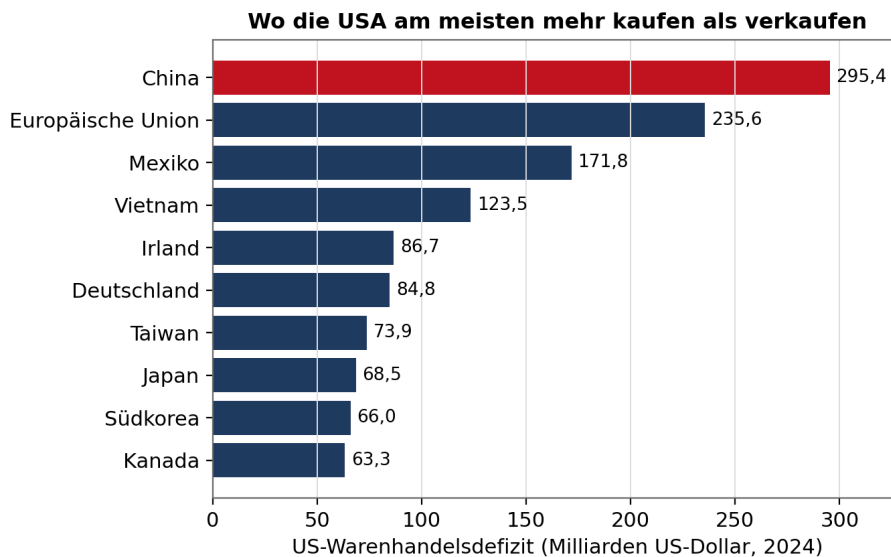
---

<sup>37</sup> Deutschlands Leistungsbilanzüberschuss lag 2024 bei rund 248,7 Mrd. Euro, etwa 5,7 Prozent des BIP. Quellen: Deutsche Bundesbank (bundesbank.de); Weltbank-Indikator.

<sup>38</sup> Singapurs Leistungsbilanzüberschuss lag 2024 bei rund 17,5 Prozent des BIP — einer der höchsten Werte weltweit. Quelle: FocusEconomics (focus-economics.com).

<sup>39</sup> Saudi-Arabien, jahrelang Überschussland, rutschte 2024 wegen niedrigerer Ölpreise und hoher Ausgaben in ein kleines Leistungsbilanzdefizit. Quellen: FocusEconomics (focus-economics.com); IWF, Article IV 2025 (imf.org).

<sup>40</sup> Größte US-Warenhandelsdefizite 2024 (Mrd. USD): China 295,4; Europäische Union 235,6; Mexiko 171,8; Vietnam 123,5; Irland 86,7; Deutschland 84,8; Taiwan 73,9; Japan 68,5; Südkorea 66,0; Kanada 63,3. Quelle: US Census Bureau / BEA, FT900-Jahresausgabe (bea.gov).



*Abb. 5: Die größten Warenhandelsdefizite der USA nach Partnern, 2024 (Milliarden US-Dollar). Datenquelle: US Bureau of Economic Analysis / Census Bureau.*

Doch bei diesen Zahlen ist Vorsicht geboten. In der politischen Debatte wurde das Defizit mit China oft maßlos übertrieben. Manche sprachen von einer Billion Dollar, tatsächlich war es weniger als ein Drittel davon.<sup>41</sup> Zudem lag das Defizit mit China 2024 rund dreißig Prozent unter seinem Höchststand von 2018. Die Handelskriege hatten die Zahl also durchaus gedrückt. Wer mit dem Defizit Politik macht, greift gern zu den größten verfügbaren Zahlen.

Auch das breitere Maß bestätigt Amerikas Sonderrolle. Sein gesamtes Leistungsbilanzdefizit erreichte 2024 rund 1,13 Billionen Dollar.<sup>42</sup> Das entsprach etwa vier Prozent der Wirtschaftsleistung. Amerika gibt also seit Jahren strukturell mehr aus, als es einnimmt. Es lebt in gewisser Weise auf Kredit der übrigen Welt. Diese Dauerlage wirft die entscheidende Frage des Kapitels auf.

Ist Amerika deshalb ein Verlierer des Welthandels? Die einfache Rechnung würde das behaupten. Doch das reichste und mächtigste Land der Welt trägt das größte Defizit. Schon dieser Widerspruch sollte stutzig machen. Vielleicht misst die Handelsbilanz gar nicht das, was wir glauben. Genau dieser Frage geht der letzte Abschnitt dieses Kapitels nach.

### 3.4 Der globale Süden — Rohstoffe hinaus, Fertigwaren herein

Zwischen den großen Gewinnern und Verlierern steht der globale Süden. Und seine Lage folgt einem sehr alten, hartnäckigen Muster. Viele ärmere Länder verkaufen der Welt vor allem Rohstoffe. Sie exportieren Öl, Erze, Kaffee, Kakao oder Baumwolle. Im Gegenzug kaufen sie teure Fertigwaren aus den Industrieländern. Roh hinaus, verarbeitet herein, so lautet die knappe Formel.

<sup>41</sup> Das US-Warendefizit mit China lag 2024 bei knapp 300 Mrd. USD — nicht bei „einer Billion“, wie zeitweise behauptet — und rund 30 Prozent unter dem Höchststand von 2018. Quelle: Statista, auf Basis US-Handelsdaten (statista.com).

<sup>42</sup> Das gesamte US-Leistungsbilanzdefizit erreichte 2024 rund 1,13 Billionen USD, etwa 3,9 Prozent des BIP. Quelle: US Bureau of Economic Analysis (BEA), „U.S. International Transactions 2024“ (bea.gov).

Das Ausmaß dieser Abhängigkeit ist erstaunlich groß. Nach den Vereinten Nationen gelten über hundert Länder als rohstoffabhängig.<sup>43</sup> Das betrifft rund zwei Drittel aller Entwicklungsländer. Besonders hart trifft es die ärmsten Länder und weite Teile Afrikas. In Mittel- und Westafrika stammen über achtzig Prozent der Exporterlöse aus reinen Rohstoffen.<sup>44</sup> Diese Länder hängen am Weltmarktpreis für wenige Güter.

Genau darin liegt das eigentliche Problem. Rohstoffpreise schwanken stark und lassen sich kaum beeinflussen. Steigt der Preis für Kupfer oder Kakao, klingeln die Kassen. Fällt er, geraten ganze Staatshaushalte ins Wanken. Die betroffenen Länder sind also den Launen des Weltmarkts ausgeliefert. Sie können planen, so gut sie wollen, und stehen doch auf schwankendem Grund.

Hinzu kommt ein struktureller Nachteil beim Wert. Rohstoffe bringen meist weniger ein als verarbeitete Produkte. Wer nur Kakaobohnen verkauft, verdient viel weniger als der Schokoladenhersteller. Die eigentliche Wertschöpfung geschieht in den Fabriken der reichen Länder. Der Rohstoffexporteur liefert das Billige und kauft das Teure zurück. So bleibt der große Gewinn aus dem eigenen Rohstoff meist anderswo.

Doch dieses Muster ist kein unabänderliches Schicksal. Einige Länder haben den Aufstieg aus der reinen Rohstoffabhängigkeit geschafft. Sie investierten gezielt in eigene Verarbeitung und eigene Industrie.<sup>45</sup> Länder wie Indonesien zwangen ihre Rohstoffkunden zur Verarbeitung im eigenen Land. Statt nur Erz zu verkaufen, bauten sie eigene Schmelzen und Fabriken. Dieser Weg ist mühsam und langwierig, aber er ist gangbar. Er zeigt, dass auch der globale Süden vom Verlierer zum Gewinner werden kann.

### 3.5 Verlierer, die gewinnen — warum ein Defizit kein Urteil ist

Kehren wir zur großen Frage des Kapitels zurück. Ist ein Handelsdefizit wirklich ein Verlust? Die meisten Ökonomen widersprechen dieser einfachen Gleichung entschieden. Denn ein Defizit ist, wie gezeigt, das Spiegelbild eines Kapitalzuflusses.<sup>46</sup> Wenn viele Menschen in einem Land investieren wollen, entsteht fast zwangsläufig ein Defizit. Ein Minus in der Handelsbilanz kann darum sogar ein Zeichen von Attraktivität sein.

Der Nobelpreisträger Paul Krugman erklärt diesen Zusammenhang immer wieder. Die Vereinigten Staaten hätten Defizite, weil sie besonders gute Investitionsmöglichkeiten böten. Kapital aus aller Welt strömt dorthin, wo es sich am besten vermehrt. Dieser Zustrom treibt den Wert der eigenen Währung nach oben. Und eine starke Währung wiederum verbilligt die Importe und verteuert die Exporte. So entsteht das Defizit gerade aus der Stärke, nicht aus der Schwäche.

---

<sup>43</sup> Über 100 Länder gelten laut UNCTAD als rohstoffabhängig (über 60 Prozent der Warenexporterlöse aus Primärgütern) — rund zwei Drittel aller Entwicklungsländer. Quelle: UN Trade and Development (UNCTAD), „State of Commodity Dependence 2025“ (unctad.org).

<sup>44</sup> Rund 80 Prozent der am wenigsten entwickelten Länder sind rohstoffabhängig; Länder Mittel- und Westafrikas erzielen über 80 Prozent ihrer Exporterlöse aus Primärrohstoffen. Quelle: UNCTAD (unctad.org).

<sup>45</sup> Länder wie Indonesien und Guatemala fielen durch gezielte Wertschöpfungspolitik unter die 60-Prozent-Schwelle der Rohstoffabhängigkeit. Quelle: UNCTAD, „State of Commodity Dependence 2025“ (unctad.org).

<sup>46</sup> Ein Handelsdefizit entspricht spiegelbildlich einem Kapitalzufluss; die USA hätten Defizite, weil sie besonders attraktive Investitionsmöglichkeiten böten. Quelle: Paul Krugman, „A Balance of Payments Primer“ (paulkrugman.substack.com).

Ein weiterer Vorteil kommt den Vereinigten Staaten besonders zugute. Ihr Dollar ist die wichtigste Reservewährung der ganzen Welt. Man nennt das treffend das exorbitante Privileg.<sup>47</sup> Weil alle Welt Dollar hält und braucht, können die USA ihre Importe in eigener Währung bezahlen. Der Ökonom Barry Eichengreen bringt es auf den Punkt. Einen Hundert-Dollar-Schein zu drucken kostete nur wenige Cent, doch andere Länder müssten dafür echte Güter im Wert von hundert Dollar liefern.

Das heißt jedoch nicht, dass ein Defizit immer harmlos wäre. Hier ist eine faire Einordnung wichtig. Ein Defizit wird gefährlich, wenn es durch wachsende Schulden statt durch Investitionen finanziert wird. Und es kann schmerzhaft sein, wenn ganze Industrien und Regionen dabei zugrunde gehen. Der berühmte China-Schock kostete die Vereinigten Staaten Millionen Arbeitsplätze.<sup>48</sup> Diese Verluste waren real und trafen ganze Landstriche schwer. Ein Defizit ist also kein Urteil, aber es ist auch nicht folgenlos.

Genau aus dieser Sorge speist sich die heutige Zollpolitik. Im April 2025 verhängten die Vereinigten Staaten unter Berufung auf ihr Defizit weitreichende Zölle.<sup>49</sup> Sie erklärten das Handelsdefizit kurzerhand zum nationalen Notstand. Die Formel dahinter war ökonomisch umstritten, denn sie maß nur die bloßen Salden. Ob solche Zölle das Defizit wirklich verringern, ist unter Fachleuten hoch umstritten. Kritiker warnen, sie träfen am Ende vor allem die eigenen Verbraucher.

So bleibt am Ende ein differenziertes Bild. Ein Defizit ist kein einfacher Beweis für Niederlage, und ein Überschuss keiner für Sieg. Amerika trägt das größte Defizit und ist zugleich das reichste Land. China häuft Überschüsse an und ringt doch mit tiefen inneren Problemen. Die Bilanz misst einen Saldo, nicht das Wohl einer Nation. Wer gewinnt und wer verliert, entscheidet sich nicht an dieser einen Zahl. Es entscheidet sich daran, was ein Land aus seinem Handel macht.

#### 4. Die Profiteure — wer am Welthandel wirklich verdient

Bislang haben wir Länder betrachtet, Routen und Bilanzen. Doch der Handel wird nicht von Ländern gemacht, sondern von Menschen und Firmen. Zwischen dem Erzeuger einer Ware und ihrem Käufer liegt eine lange Kette. Und auf jeder Stufe dieser Kette verdient jemand mit. Kapitel 4 stellt diese oft unsichtbaren Profiteure vor. Es fragt schlicht, wer am Welthandel eigentlich wirklich verdient.

Viele dieser Akteure kennt kaum jemand mit Namen. Sie arbeiten im Hintergrund, fern der Aufmerksamkeit. Und doch fließt durch ihre Hände ein gewaltiger Teil des Weltvermögens. Ihre Macht ist umso größer, je unsichtbarer sie bleiben. Dieses Kapitel holt sie ans Licht, ohne sie zu verteufeln. Denn wer die Profiteure kennt, versteht den Handel erst richtig.

---

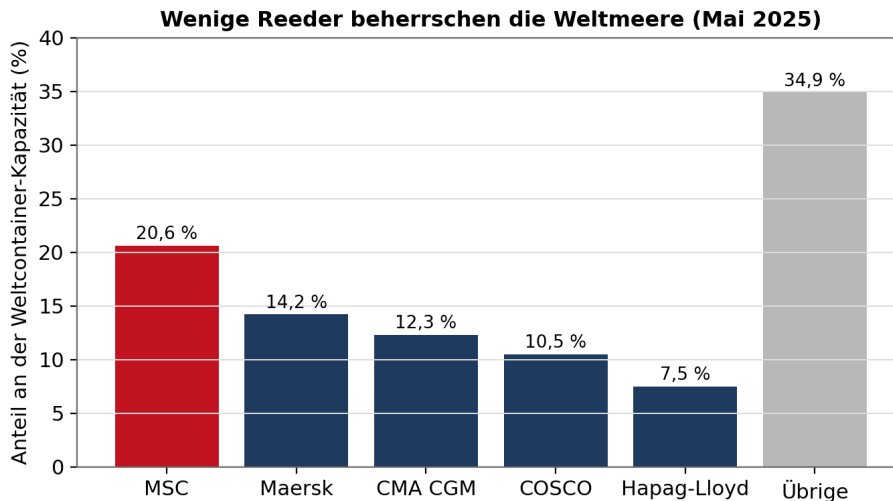
<sup>47</sup> Der Begriff „exorbitantes Privileg“ (Valéry Giscard d’Estaing) beschreibt, dass die USA als Herausgeber der Weltreservewährung Importe in eigener Währung bezahlen können. Barry Eichengreen: „It costs only a few cents ... to print a \$100 bill, but other countries had to pony up \$100 of actual goods in order to obtain one.“ Quelle: „Exorbitant privilege“ (en.wikipedia.org), nach Barry Eichengreen.

<sup>48</sup> Der „China-Schock“ kostete die USA zwischen 1999 und 2011 schätzungsweise 2 bis 2,4 Millionen Arbeitsplätze durch chinesische Importkonkurrenz; anders als die klassische Theorie vorhersagt, blieben ausgleichende Beschäftigungsgewinne weitgehend aus. Quelle: David Autor, David Dorn, Gordon Hanson, NBER (nber.org).

<sup>49</sup> Am 2. April 2025 verhängte die US-Regierung unter Berufung auf das Handelsdefizit als „nationalen Notstand“ einen Basiszoll von 10 Prozent plus länderspezifische Zölle; die Berechnungsformel ist ökonomisch umstritten. Quellen: „Liberation Day tariffs“ (en.wikipedia.org); CSIS (csis.org).

#### 4.1 Die Reeder — wenige Allianzen, große Macht

Am Anfang der Kette stehen jene, die die Waren bewegen. Das sind die großen Container-Reedereien, die Herren der Weltmeere. Ihre Zahl ist klein, ihre Macht dagegen riesig. Die mit Abstand größte ist die Mediterranean Shipping Company, kurz MSC. Allein sie kontrolliert rund ein Fünftel der gesamten Weltcontainerflotte.<sup>50</sup> Ein einziges Unternehmen bewegt also einen gewaltigen Teil aller Waren.



*Abb. 6: Marktanteile der größten Container-Reedereien, Mai 2025 (Anteil an der weltweiten Stellplatzkapazität). Datenquelle: Alphaliner / Container News.*

Hinter MSC folgt eine kleine Gruppe weiterer Riesen. Die dänische Maersk, die französische CMA CGM und die chinesische COSCO gehören dazu. Zusammen mit der deutschen Hapag-Lloyd beherrschen die fünf Größten rund zwei Drittel des Marktes.<sup>51</sup> Diese Konzentration ist bemerkenswert für eine so globale Branche. Nur eine Handvoll Firmen entscheidet, wie und zu welchem Preis die Welt beliefert wird. Ihre Schiffe sind die fahrenden Adern der Globalisierung.

Ihre Macht verstärken die Reeder durch enge Bündnisse. Sie schließen sich zu großen Allianzen zusammen, um Schiffe und Routen zu teilen. Die drei großen Allianzen kontrollieren zusammen mit dem Marktführer MSC rund achtzig Prozent der weltweiten Kapazität.<sup>52</sup> Das erlaubt ihnen, Kosten zu senken und Fahrpläne aufeinander abzustimmen. Kritiker aber sehen darin eine bedenkliche Nähe zum Kartell. Denn wo so wenige so viel kontrollieren, leidet leicht der Wettbewerb.

Wie viel in dieser Branche zu verdienen ist, zeigte die Pandemie. Als die Lieferketten stockten, schossen die Frachtraten in schwindelnde Höhen. Die Reeder fuhren daraufhin die größten Gewinne ihrer Geschichte ein. Der Marktführer Maersk allein verdiente 2022

<sup>50</sup> Die Mediterranean Shipping Company (MSC) ist die größte Container-Reederei der Welt mit rund 6,62 Mio. TEU bzw. 20,6 Prozent Marktanteil (Stand Mai 2025). Quelle: Container News, auf Basis von Alphaliner-Daten (container-news.com).

<sup>51</sup> Die fünf größten Reedereien — MSC (20,6 %), Maersk (14,2 %), CMA CGM (12,3 %), COSCO (10,5 %), Hapag-Lloyd (7,5 %) — kontrollieren zusammen rund 65 Prozent der Weltkapazität (Mai 2025). Quelle: Container News / Alphaliner (container-news.com).

<sup>52</sup> Die drei großen Allianzen (Gemini, Ocean, Premier) und der Marktführer MSC kontrollierten zusammen rund 82 Prozent der weltweiten Container-Stellplatzkapazität (Juni 2025); die drei Allianzen allein rund 62 Prozent. Quellen: Container News (Alphaliner); FreightWaves (freightwaves.com).

vor Zinsen und Steuern über dreißig Milliarden Dollar.<sup>53</sup> Branchenweit schätzten Fachleute den Gewinn für dieses eine Jahr auf rund dreihundert Milliarden Dollar.<sup>54</sup> Eine Krise für die Welt war ein Goldrausch für die Reeder.

Diese gewaltigen Gewinne werfen ein grelles Licht auf die Kette. Wenn die Fracht knapp wird, verdienen die Transporteure am meisten. Der Engpass selbst wird zur Quelle des Reichtums. Für die übrige Wirtschaft bedeuteten die hohen Raten dagegen steigende Preise. Was den einen die Krise war, war den anderen der Rekordgewinn. Genau diese Asymmetrie zieht sich durch das ganze Kapitel.

#### 4.2 Die Häfen und ihre Herren — Tore mit Wegzoll

Jede Seereise beginnt und endet in einem Hafen. Und auch dort verdient jemand kräftig mit. Denn die großen Häfen gehören längst nicht mehr den Städten allein. Ihre Terminals betreiben oft weltweit tätige Konzerne. Diese Firmen kassieren für jeden umgeschlagenen Container eine Gebühr. Ihre Tore sind gewissermaßen mautpflichtige Durchgänge des Welthandels.

Auch hier herrscht eine kleine Gruppe über einen großen Teil des Geschäfts. An der Spitze steht das Staatsunternehmen PSA aus Singapur. Es schlug 2024 über dreiundsechzig Millionen Container um.<sup>55</sup> Dahinter folgen Konzerne aus China, Dänemark und den Emiraten. Die zehn größten Terminalbetreiber wickeln zusammen rund dreiundvierzig Prozent des Weltumschlags ab.<sup>56</sup> Wenige Firmen kontrollieren also die entscheidenden Tore der Weltwirtschaft.

Besonders auffällig ist der Aufstieg der chinesischen Hafenkonzerne. Mit COSCO Shipping Ports und China Merchants stehen zwei Staatsunternehmen unter den vier größten der Welt.<sup>57</sup> Sie sind Ausdruck einer gezielten Strategie Pekings. China baut und betreibt Häfen rund um den Globus. Das dient dem Geschäft, aber auch dem politischen Einfluss. Wer die Tore kontrolliert, hat eine Hand am Fluss der Waren.

Ein Beispiel dafür ist der griechische Hafen Piräus. Der chinesische Konzern COSCO stieg dort 2016 als Mehrheitseigner ein.<sup>58</sup> Er hält heute zwei Drittel der Hafengesellschaft. Aus einem verschlafenen Hafen machte er einen der führenden Umschlagplätze des Mittelmeers. Für Griechenland brachte das Investitionen und Arbeitsplätze. Für China brachte es ein strategisches Tor nach Europa. Beide Seiten gewannen, doch die Kontrolle liegt nun in Peking.

---

<sup>53</sup> Maersk erzielte 2022 mit einem Betriebsergebnis (EBIT) von 30,86 Mrd. USD den höchsten Gewinn seiner Geschichte; für 2023 erwartete das Unternehmen selbst einen Einbruch von mindestens 84 Prozent. Quelle: Seatrade Maritime News (seatrade-maritime.com).

<sup>54</sup> Für das Jahr 2022 prognostizierte das Analysehaus Drewry den Container-Reedern branchenweit rund 300 Mrd. USD Gewinn (EBIT). Quelle: Drewry, zitiert bei Port Technology International (porttechnology.org).

<sup>55</sup> Größter Terminalbetreiber der Welt war 2024 das Staatsunternehmen PSA (Singapur) mit rund 63,4 Mio. TEU Umschlag. Quelle: Container News, auf Basis von Drewry-Daten (container-news.com).

<sup>56</sup> Die zehn größten Terminalbetreiber wickelten 2024 zusammen rund 380,5 Mio. TEU ab — etwa 43 Prozent des weltweiten Gesamtaufkommens von 876 Mio. TEU. Quelle: Container News / Drewry (container-news.com).

<sup>57</sup> Mit COSCO Shipping Ports (54 Mio. TEU) und China Merchants (51 Mio. TEU) stehen zwei chinesische Staatskonzerne unter den vier größten Terminalbetreibern der Welt (2024). Quelle: Container News / Drewry (container-news.com).

<sup>58</sup> Der chinesische Konzern COSCO stieg 2016 beim griechischen Hafen Piräus als Mehrheitseigner ein (zunächst 51 Prozent) und stockte 2021 auf 67 Prozent auf; er baute Piräus zum führenden Umschlagshub im Mittelmeer aus. Quellen: GTP Headlines (news.gtp.gr); Container News (container-news.com).

Diese stille Macht der Häfen wird oft übersehen. Wir sehen die Schiffe und die Container, aber selten ihre Betreiber. Dabei ist der Hafen ein unverzichtbares Nadelöhr jeder Lieferkette. Wer ihn kontrolliert, kann Gebühren erheben und Waren aufhalten. Die Herren der Häfen sind darum stille, aber mächtige Profiteure. Ihr Wegzoll fließt in jeden Preis ein, den wir am Ende zahlen.

### 4.3 Die Händler im Hintergrund — Rohstoffgiganten ohne Namen

Es gibt eine Gruppe von Profiteuren, die fast niemand kennt. Es sind die großen unabhängigen Rohstoffhändler. Sie besitzen keine Minen und kaum Fabriken, doch sie lenken die Ströme der Welt. Öl, Getreide, Metalle und Kohle fließen durch ihre Hände. Sie kaufen dort, wo es billig ist, und verkaufen dort, wo es teuer ist. Und dabei verdienen sie Summen, die kaum vorstellbar sind.

Der größte unter ihnen ist ein Konzern namens Vitol. Kaum ein Mensch auf der Straße hat je von ihm gehört. Und doch machte er 2022 einen der größten Gewinne der Handelsgeschichte. Sein Reingewinn erreichte fünfzehn Milliarden Dollar bei einem Umsatz von über fünfhundert Milliarden.<sup>59</sup> Das Unternehmen gehört einigen Hundert Partnern und meidet jede Öffentlichkeit. Es ist ein Gigant, der im Verborgenen wirkt.

Vitol ist kein Einzelfall, sondern nur der größte von mehreren. Auch Trafigura und Glencore verdienen in ähnlichen Größenordnungen. Trafigura erzielte 2023 einen Rekordgewinn von über sieben Milliarden Dollar.<sup>60</sup> Glencore verbuchte 2022 dank hoher Kohlepreise über siebzehn Milliarden Dollar Gewinn.<sup>61</sup> Diese Firmen profitieren gerade von Krisen und Preissprüngen. Wenn die Welt zittert, machen sie oft ihre besten Geschäfte.

Erstaunlich ist, wo diese Giganten ihren Sitz haben. Ein großer Teil des Welthandels mit Rohstoffen läuft über die kleine Schweiz. Dort werden rund fünfunddreißig Prozent des globalen Ölhandels abgewickelt.<sup>62</sup> Bei Metallen sind es sogar sechzig Prozent, bei Getreide die Hälfte. Und das, obwohl kaum ein Fass Öl je die Schweiz physisch erreicht. Der Handel geschieht auf dem Papier und am Bildschirm, nicht am Kai.

Ähnlich konzentriert ist der Handel mit Getreide. Eine Handvoll Konzerne beherrscht den größten Teil des weltweiten Geschäfts. Man nennt sie nach ihren Anfangsbuchstaben oft die großen Vier. Zusammen mit einem chinesischen Konzern kontrollieren sie schätzungsweise siebzig bis achtzig Prozent des gehandelten Getreides.<sup>63</sup> Was auf den Tellern der Welt landet, hängt damit an sehr wenigen Firmen. Ihre stille Macht über die Nahrung ist enorm und wird selten diskutiert.

---

<sup>59</sup> Der weltgrößte unabhängige Ölhändler Vitol erzielte 2022 einen Rekord-Reingewinn von 15 Mrd. USD bei einem Umsatz von rund 505 Mrd. USD; das Unternehmen gehört rund 450 Partnern und ist der Öffentlichkeit kaum bekannt. Quelle: Offshore Technology ([offshore-technology.com](https://offshore-technology.com)).

<sup>60</sup> Der Rohstoffhändler Trafigura verbuchte 2023 einen Rekord-Reingewinn von rund 7,4 Mrd. USD (nach 7,0 Mrd. im Jahr 2022). Quelle: Trafigura, „2023 Annual Results“ ([trafigura.com](https://trafigura.com)).

<sup>61</sup> Der Konzern Glencore erzielte 2022 dank hoher Kohlepreise einen Reingewinn von rund 17,3 Mrd. USD (+248 Prozent gegenüber 2021). Quelle: Mining Technology ([mining-technology.com](https://mining-technology.com)).

<sup>62</sup> Über die Schweiz werden nach Public Eye rund 35 Prozent des globalen Ölhandels abgewickelt, bei Metallen 60 Prozent, bei Getreide 50 Prozent — obwohl die Ware physisch kaum je die Schweiz erreicht. Quelle: Public Eye, „Commodities hub Switzerland“ ([publiceye.ch](https://publiceye.ch)).

<sup>63</sup> Eine Handvoll Konzerne — Cargill, ADM, Bunge, Louis Dreyfus und der chinesische COFCO — kontrolliert schätzungsweise 70 bis 80 Prozent des weltweit gehandelten Getreides und der Ölsaaten (nach der Fusion von Bunge und Viterra 2025 am oberen Rand dieser Spanne). Quellen: ETC Group ([etcgroup.org](https://etcgroup.org)); Europäisches Parlament.

#### 4.4 Versicherer, Banken und Makler — das Geschäft mit dem Risiko

Kein Schiff verlässt den Hafen ohne Versicherung. Und keine große Ladung reist ohne Finanzierung. Hinter dem sichtbaren Handel steht darum eine ganze Welt der Absicherung. Versicherer, Banken und Makler verdienen an jedem Risiko mit. Sie tragen die Gefahr, damit der Handel überhaupt fließen kann. Und für dieses Tragen lassen sie sich gut bezahlen.

Der Markt für Seeversicherungen ist gewaltig. 2024 beliefen sich die weltweiten Prämien auf rund vierzig Milliarden Dollar.<sup>64</sup> Der größte Teil davon entfällt auf die Ladung und die Schiffe selbst. Steigt das Risiko, etwa durch Krieg oder Piraterie, steigen auch die Prämien. So verdienen die Versicherer gerade dann, wenn die Welt unsicherer wird. Ihr Geschäft lebt von der Gefahr, die es absichert.

Eine besondere Rolle spielt dabei die Stadt London. Der berühmte Markt von Lloyd's ist bis heute ein Zentrum der Seeversicherung. Bei bestimmten Sparten hält London einen Marktanteil von sechzig Prozent.<sup>65</sup> Seit Jahrhunderten werden dort die Risiken der Weltmeere gehandelt. Ein weiterer Verbund gegenseitiger Versicherer deckt fast die gesamte Welthandelsflotte ab. Rund siebenundachtzig Prozent der Hochsee-Tonnage sind über ihn haftpflichtversichert.<sup>66</sup>

Ebenso wichtig wie die Versicherung ist die Finanzierung. Kaum ein Handelsgeschäft kommt ohne Kredit und Bürgschaft aus. Der Verkäufer will sein Geld, bevor die Ware ankommt, der Käufer erst danach zahlen. Banken überbrücken diese Lücke mit Akkreditiven und Krediten. Dieser Bereich heißt Handelsfinanzierung und ist ein riesiges Geschäft. Ohne ihn stünde der halbe Welthandel schlicht still.

Doch gerade hier klappt eine große Lücke. Nicht jeder bekommt die nötige Finanzierung, den er braucht. Die weltweite Handelsfinanzierungslücke lag 2025 bei rund 2,5 Billionen Dollar.<sup>67</sup> Das entspricht etwa einem Zehntel des gesamten Welthandels. Besonders kleine Firmen und Länder des Südens werden oft abgewiesen. Wer kein Vertrauen und keine Sicherheiten bietet, bleibt vom Handel ausgeschlossen. So entscheidet die Bank mit darüber, wer überhaupt am Welthandel teilnehmen darf.

#### 4.5 Der Zoll und der Staat — der stille Teilhaber

Am Ende jeder Kette steht ein Profiteur, den man leicht vergisst. Es ist der Staat selbst, der an jeder Grenze mitverdient. Denn wo eine Ware eine Grenze überquert, wartet oft der Zoll. Dieser Zoll ist eine Steuer auf den Handel und fließt in die Staatskasse. Der Staat ist damit ein stiller Teilhaber an fast jedem Geschäft. Er bewegt keine Ware und trägt kein Risiko, und doch kassiert er mit.

Wie groß dieses Geschäft sein kann, zeigten zuletzt die Vereinigten Staaten. Ihre neuen Zölle bescherten dem Staat 2025 einen sprunghaften Geldsegen. Die Zolleinnahmen stiegen

---

<sup>64</sup> Die weltweiten Seeversicherungsprämien lagen 2024 bei rund 39,9 Mrd. USD, davon Ladung (Cargo) 22,6 Mrd., Kasko (Hull) 9,7 Mrd. Quelle: International Union of Marine Insurance (IUMI), via IIMS (iims.org.uk).

<sup>65</sup> Im Segment der Offshore-Energie-Versicherung hält der Londoner Markt einen Anteil von rund 60 Prozent (2024). Quelle: IUMI, via IIMS (iims.org.uk).

<sup>66</sup> Die zwölf P&I-Clubs der International Group versichern zusammen rund 87 Prozent der weltweiten Hochsee-Tonnage gegen Haftpflichttrisiken. Quelle: International Group of P&I Clubs (igpandi.org).

<sup>67</sup> Die globale Handelsfinanzierungslücke lag 2025 bei rund 2,5 Billionen USD — etwa 10 Prozent des Welthandels; besonders kleine Unternehmen und Entwicklungsländer sind betroffen. Quelle: Asian Development Bank (ADB), „Global Trade Finance Gap Survey“ (adb.org).

im Haushaltsjahr auf rund 195 Milliarden Dollar.<sup>68</sup> Das war ein Plus von rund hundertfünfzig Prozent gegenüber dem Vorjahr. Was für die Importeure eine Last war, war für den Staat eine sprudelnde Quelle. Der Zoll erwies sich als überaus einträgliche Einnahme.

Solche Zölle sind allerdings ein zweischneidiges Schwert. Der Staat verdient, doch die Verbraucher zahlen die Rechnung. Denn ein Zoll verteuert die eingeführte Ware, und dieser Aufschlag landet meist beim Käufer. Der Staat nimmt also gewissermaßen eine versteckte Steuer über den Umweg des Handels. Ob das klug ist, hängt vom Einzelfall ab und ist heftig umstritten. Sicher ist nur, dass der Staat dabei zu den Gewinnern zählt.

Für ärmere Länder ist der Zoll oft weit mehr als ein Nebengeschäft. Er ist häufig eine tragende Säule des ganzen Staatshaushalts. In vielen Entwicklungsländern stammen zehn bis dreißig Prozent der Staatseinnahmen aus Handelssteuern.<sup>69</sup> In einigen Ländern sind es sogar über dreißig Prozent. Der Grund ist einfach: Zölle sind leicht zu erheben, andere Steuern dagegen schwer. An der Grenze lässt sich kassieren, wo im Inneren die Verwaltung fehlt.

So schließt sich der Kreis der Profiteure beim Staat. Vom Reeder über den Hafen und den Händler bis zum Zoll verdient eine ganze Kette. Jeder nimmt seinen Anteil, und jeder Anteil steckt am Ende im Preis. Keiner dieser Profiteure ist an sich verwerflich, denn jeder erfüllt eine Funktion. Doch zusammen zeigen sie, wohin der Gewinn des Handels wirklich fließt. Er fließt nicht nur zu den Ländern, sondern vor allem zu den Mittlern dazwischen.

## 5. Manches Märchen — die Legenden des Welthandels

Über kaum ein Thema kursieren so viele Legenden wie über den Welthandel. Die einen preisen ihn als Segen für alle, die anderen verdammen ihn als Fluch. Beide Lager arbeiten oft mehr mit Gefühlen als mit Zahlen. Kapitel 5 nimmt die stärksten dieser Legenden beim Wort. Es prüft fünf verbreitete Behauptungen nüchtern und fair. Dabei fragt es stets, was daran stimmt und was die Daten dagegen sagen.

Dieses Kapitel ist bewusst kein Rundumschlag gegen eine Seite. Denn jede der Legenden trägt einen wahren Kern in sich. Ein Märchen entsteht meist nicht aus reiner Erfindung. Es entsteht, wenn ein halber Gedanke zur ganzen Wahrheit erklärt wird. Genau diese halben Wahrheiten wollen wir vervollständigen. Am Ende soll das Bild schärfer und ehrlicher sein als jede Parole.

### 5.1 „Freihandel nützt allen gleich“ — die halbe Wahrheit

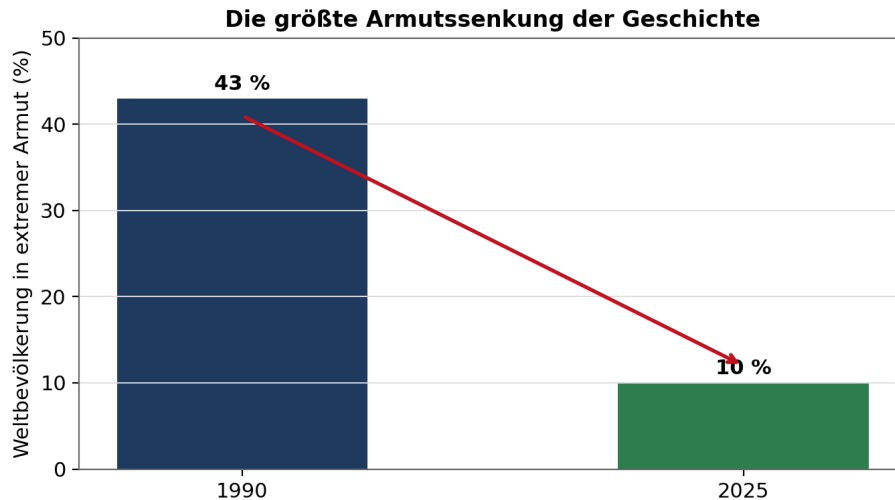
Die erste Legende ist so alt wie die Handelslehre selbst. Sie besagt, der freie Handel hebe alle Boote gleichermaßen. Jeder gewinne, wenn die Grenzen für Waren fallen. Und tatsächlich steckt darin ein sehr großer wahrer Kern. Der Handel hat der Welt einen beispiellosen Wohlstand gebracht. Das lässt sich mit harten Zahlen belegen.

---

<sup>68</sup> Die US-Zolleinnahmen erreichten im Fiskaljahr 2025 rund 195 Mrd. USD — ein Plus von rund 150 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Quelle: Committee for a Responsible Federal Budget, auf Basis des Final Monthly Treasury Statement (crfb.org).

<sup>69</sup> In vielen Entwicklungsländern machen Steuern auf den internationalen Handel zwischen 10 und 30 Prozent der Staatseinnahmen aus, in einigen Ländern über 30 Prozent. Quelle: UNCTAD, „The role of tariffs in international trade“ (unctad.org).

Man betrachte nur die Entwicklung der weltweiten Armut. Der Anteil der Menschen in extremer Armut fiel von rund dreiundvierzig Prozent im Jahr 1990 auf etwa zehn Prozent heute.<sup>70</sup> Diese Zeit war zugleich die Zeit der stärksten Handelsöffnung der Geschichte. Und der Rückgang war nicht allein das Werk Chinas. Auch außerhalb Chinas sank die extreme Armut von dreiunddreißig auf zwölf Prozent. Der offene Handel hat also unzählige Menschen aus der Not geholt.



*Abb. 7: Anteil der Weltbevölkerung in extremer Armut, 1990 bis 2025. Datenquelle: Weltbank / Our World in Data.*

Doch hier beginnt die halbe Wahrheit. Denn der Handel nützt zwar dem Ganzen, aber nicht jedem Einzelnen. Er schafft Gewinner und Verlierer zur gleichen Zeit. Wenn billige Importe kommen, freuen sich die Käufer über niedrige Preise. Zugleich aber verlieren heimische Fabrikarbeiter ihre Stellen. Der Gewinn ist breit verteilt, der Schmerz dagegen sehr konzentriert.

Das berühmteste Beispiel dafür ist der sogenannte China-Schock. Als China nach 2000 zur Werkstatt der Welt wurde, litten ganze Industrieregionen. Forscher beziffern den Verlust auf rund eine Million amerikanischer Industriearbeitsplätze allein zwischen 2000 und 2007.<sup>71</sup> Das war mehr als die Hälfte des gesamten Rückgangs in dieser Zeit. Die betroffenen Regionen erholten sich oft über Jahre nicht. Der Handel hatte ihnen die Grundlage entzogen.

Zur fairen Einordnung gehört jedoch die andere Seite. Rechnet man die billigeren Waren für alle gegen, war der Netto-Verlust begrenzt. Nur ein kleiner Teil der Bevölkerung stand am Ende wirklich schlechter da.<sup>72</sup> Der Schaden war also real, aber er war regional stark

<sup>70</sup> Der Anteil der Weltbevölkerung in extremer Armut fiel von rund 43 Prozent (1990) auf etwa 10 Prozent (2025); auch außerhalb Chinas sank er von 33 auf 12 Prozent. China allein führte seit 1990 rund 940 Millionen Menschen aus der extremen Armut. Quelle: Our World in Data, auf Basis der Weltbank-Armutsdaten (ourworldindata.org).

<sup>71</sup> Autor, Dorn und Hanson beziffern den Verlust an US-Industriearbeitsplätzen durch chinesische Importkonkurrenz auf rund 982.000 Stellen zwischen 2000 und 2007 — etwa 55 Prozent des gesamten Rückgangs der US-Industriebeschäftigung in diesem Zeitraum. Quellen: Cato Institute (cato.org); NBER Working Paper (nber.org).

<sup>72</sup> In ihrer Neubewertung (2021) betonen die Autoren, dass nach Gegenrechnung der Konsumentenvorteile nur rund 6,3 Prozent der US-Bevölkerung einen Netto-Verlust erlitten; der Schaden war regional stark

konzentriert. Die Legende vom Segen für alle ist damit weder ganz falsch noch ganz richtig. Der Handel nützt dem Ganzen, doch er verlangt einen Preis von wenigen. Wer das verschweigt, erzählt nur die halbe Wahrheit.

## 5.2 „Das Defizit ruiniert uns“ — die Angst vor dem Minus

Die zweite Legende kennen wir schon aus Kapitel 3. Sie besagt, ein Handelsdefizit ruiniere ein Land. Das Minus in der Bilanz gilt als Beweis für Niederlage und Ausbeutung. Diese Angst ist tief verwurzelt und politisch sehr wirksam. Sie klingt einleuchtend, denn wer mehr ausgibt als einnimmt, verarmt doch. Bei einem Haushalt stimmt das auch, bei einer Volkswirtschaft aber nicht ohne Weiteres.

Der entscheidende Denkfehler liegt im Vergleich mit dem Haushalt. Ein Land ist keine Familie, die ihr Konto überzieht. Ein Handelsdefizit ist buchhalterisch das Spiegelbild eines Kapitalzuflusses. Das Geld, das für Importe ins Ausland fließt, kommt als Investition zurück. Ein Defizit kann darum sogar ein Zeichen von Stärke sein. Es zeigt, dass die Welt in dieses Land investieren will.

Besonders irreführend ist der Blick auf einzelne Handelspartner. Ein Defizit mit einem bestimmten Land sagt fast nichts aus. Eine Fachfrau vergleicht es mit dem Alltag eines Menschen. Man habe ein Defizit beim Bäcker und einen Überschuss beim Arbeitgeber, und das sei völlig normal.<sup>73</sup> Niemand käme auf die Idee, den Bäcker der Ausbeutung zu bezichtigen. Genauso wenig beweist ein bilaterales Defizit einen unfairen Handel.

Auch die schiere Größe der Zahl täuscht oft. Das gesamte Handelsdefizit der Vereinigten Staaten lag 2024 bei rund 918 Milliarden Dollar. Das klingt gewaltig und bedrohlich. Gemessen an der riesigen Wirtschaftsleistung sind es aber nur rund drei Prozent. Und dieses Defizit besteht seit Jahrzehnten, ohne dass Amerika verarmt wäre. Im Gegenteil, es blieb die ganze Zeit das reichste Land der Welt.

Damit ist die Legende zu einem guten Teil widerlegt. Ein Defizit ruiniert ein Land nicht automatisch. Es ist meist harmlos und manchmal sogar ein gutes Zeichen. Gefährlich wird es nur unter besonderen Umständen, etwa bei ausufernder Verschuldung. Die pauschale Angst vor dem Minus aber ist unbegründet. Sie ist ein Märchen, das sich hartnäckig hält, weil es so einfach klingt.

## 5.3 „China nimmt uns alles weg“ — Furcht gegen Rechnung

Die dritte Legende ist heute vielleicht die lauteste. Sie besagt, China nehme dem Westen einfach alles weg. Es dominiere den Welthandel und sauge alle Produktion ab. Diese Furcht ist weit verbreitet und nicht völlig grundlos. Denn Chinas Aufstieg zur Handelsmacht ist real und gewaltig. Doch die nackten Zahlen verdienen einen genauen Blick.

Zunächst der wahre Kern der Sorge. China ist tatsächlich der größte Warenexporteur der Welt. Sein Anteil an den weltweiten Warenexporten lag 2024 bei rund fünfzehn Prozent.<sup>74</sup>

---

konzentriert. Quellen: Cato Institute (cato.org); NBER WP 29401 (nber.org).

<sup>73</sup> Bilaterale Handelsdefizite sagen wenig über „unfairen Handel“ aus — vergleichbar mit einem „Defizit“ beim Bäcker und einem „Überschuss“ beim Arbeitgeber. Das gesamte US-Handelsdefizit lag 2024 bei 918,4 Mrd. USD, rund 3,1 Prozent des BIP. Quelle: Council on Foreign Relations, „The U.S. Trade Deficit: How Much Does It Matter?“ (cfr.org).

<sup>74</sup> China war 2024 größter Warenexporteur der Welt mit einem Anteil von rund 14,6 Prozent an den weltweiten Warenexporten. Quelle: Welthandelsorganisation (WTO), „World Trade Statistical Review“

Bei der Industrieproduktion ist die Dominanz noch größer. China stellt inzwischen rund neunundzwanzig Prozent der weltweiten Fertigung.<sup>75</sup> Bei einzelnen Zukunftsbranchen ist der Vorsprung geradezu erdrückend.

Diese Dominanz ist am größten bei der grünen Technik. China kontrolliert rund achtzig Prozent der weltweiten Solar-Lieferkette.<sup>76</sup> Bei den Batteriezellen sind es etwa drei Viertel des Weltmarkts. Ein einziger chinesischer Konzern hält rund achtunddreißig Prozent des Batteriegeschäfts. Diese Übermacht entstand nicht allein durch Fleiß. Der Staat förderte seine Industrie mit gewaltigen Summen. Allein die Elektroautobranche erhielt über Jahre mehr als zweihundert Milliarden Dollar.<sup>77</sup>

An der Sorge ist also durchaus etwas dran. Chinas Subventionen und Überkapazitäten sind ein reales Problem. Sie können Märkte verzerren und ausländische Konkurrenten verdrängen. Diese Kritik ist berechtigt und wird auch von Fachleuten geteilt. Wer sie als bloße Angstmacherei abtut, macht es sich zu leicht. Der Wettbewerb mit China ist nicht immer fair.

Doch die Rechnung relativiert die Furcht zugleich. Ein Exportanteil von fünfzehn Prozent bedeutet, dass über fünfundachtzig Prozent des Welthandels von anderen bestritten werden.<sup>78</sup> China ist groß, aber es beherrscht den Handel keineswegs allein. Auch erklären Subventionen längst nicht seinen ganzen Erfolg. Große Märkte, gute Infrastruktur und viele Fachkräfte spielen ebenso eine Rolle. Die Legende, China nehme uns alles weg, ist darum übertrieben. China nimmt viel, aber bei Weitem nicht alles.

#### 5.4 „Regional ist immer besser“ — der Reiz der kurzen Wege

Die vierte Legende klingt besonders vernünftig und modern. Sie besagt, das Regionale und Lokale sei stets besser. Kurze Wege gälten als ökologisch und wirtschaftlich überlegen. Der ferne Handel dagegen sei eine Sünde am Klima. Diese Vorstellung ist sympathisch und weit verbreitet. Doch bei den Zahlen erlebt sie eine große Überraschung.

Betrachten wir zuerst die Klimabilanz der Lebensmittel. Für die meisten Nahrungsmittel macht der Transport weniger als ein Zehntel der Emissionen aus.<sup>79</sup> Beim Rindfleisch sind es sogar nur ein halbes Prozent. Entscheidend ist also nicht, woher ein Lebensmittel kommt, sondern was es ist. Ein regionales Steak belastet das Klima weit mehr als eine ferne Linse. Die Herkunft zählt viel weniger als die Art des Produkts.

---

(wto.org).

<sup>75</sup> China stellte 2023 rund 28 bis 29 Prozent der weltweiten Fertigungsleistung (je nach Quelle), deutlich mehr als die USA (rund 17 Prozent). Quellen: UN Statistics Division; Weltbank.

<sup>76</sup> China kontrolliert rund 80 Prozent der globalen Solarpanel-Lieferkette und etwa drei Viertel der weltweiten Batteriezellen-Kapazität; der Konzern CATL allein hält rund 38 Prozent des globalen Batteriemarkts (2024). Quellen: Brookings Institution (brookings.edu); SNE Research / CnEVPost (cnevpost.com).

<sup>77</sup> Die staatliche Förderung des chinesischen Elektroauto-Sektors summierte sich zwischen 2009 und 2023 auf rund 230,9 Mrd. USD. Quelle: CSIS, Scott Kennedy, „The Chinese EV Dilemma“ (csis.org).

<sup>78</sup> Chinas Exportanteil von rund 14,6 Prozent bedeutet, dass über 85 Prozent des Welthandels von anderen Ländern bestritten werden; Subventionen und Überkapazität allein erklären Chinas Aufstieg nicht. Quelle: IWF, Working Paper 2024/180, „Trade Implications of China’s Subsidies“ (imf.org).

<sup>79</sup> Für die meisten Lebensmittel macht der Transport weniger als 10 Prozent der gesamten Treibhausgas-Emissionen aus, bei Rindfleisch nur rund 0,5 Prozent; entscheidend ist, was man isst, nicht woher es kommt. Datenbasis: Poore & Nemecek (2018), 38.700 Betriebe in 119 Ländern. Quelle: Our World in Data (ourworldindata.org).

Der Grund liegt in der erstaunlichen Effizienz des Seetransports. Ein Schiff verursacht pro Tonne und Kilometer nur etwa dreiundzwanzig Gramm Treibhausgas.<sup>80</sup> Ein Flugzeug dagegen verursacht rund das Fünzigfache. Doch die Luftfracht trägt nur einen winzigen Bruchteil der Lebensmittel. Das allermeiste reist per Schiff, und das Schiff ist erstaunlich sauber. Die ferne Tomate vom Schiff kann grüner sein als die nahe aus dem beheizten Gewächshaus.

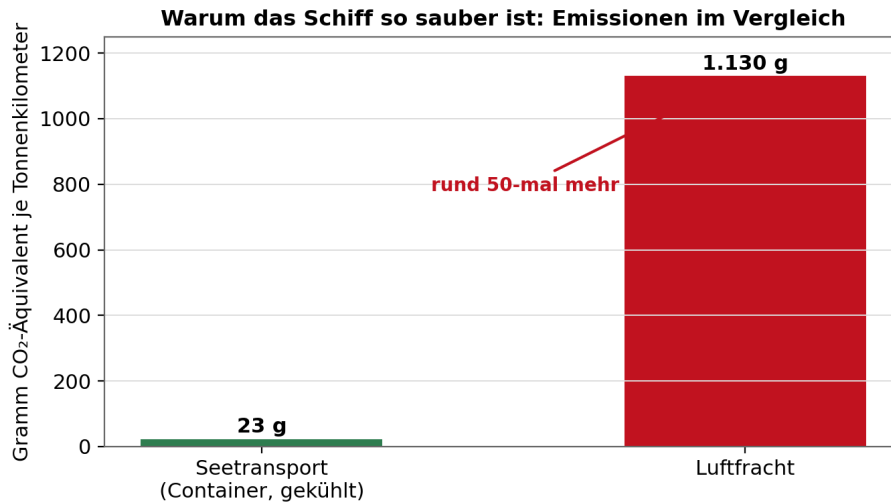


Abb. 8: Treibhausgas-Ausstoß je Tonnenkilometer nach Verkehrsträger (Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalent). Datenquelle: Our World in Data.

Das heißt nicht, dass Nähe keinen Wert hätte. Auch hier ist eine faire Einordnung nötig. Regionale Lieferketten sind oft widerstandsfähiger gegen Krisen. Wer im Land produziert, ist unabhängiger von fernen Nadelöhren. Genau diese Widerstandskraft hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Nach den Schocks der Pandemie suchen viele Firmen kürzere und sicherere Wege.

Doch diese Sicherheit hat ihren Preis. Die Rückverlagerung der Produktion ist meist teuer und langwierig. Der Aufbau eigener Chipfabriken etwa kostet ein Vielfaches der asiatischen Fertigung.<sup>81</sup> Es fehlen Fachkräfte, Zulieferer und oft schlicht die Zeit. Die Wahl heißt darum meist nicht besser oder schlechter, sondern Sicherheit gegen Effizienz. Regional ist manchmal klüger, aber selten billiger und nicht immer grüner. Auch diese Legende ist also nur eine halbe Wahrheit.

## 5.5 „Der Markt regelt das schon“ — die Grenzen des Selbstlaufs

Die letzte Legende ist der bequeme Glaube an den Selbstlauf. Sie besagt, der Markt regle den Welthandel schon von allein. Regeln und Institutionen seien überflüssig, ja hinderlich. Der freie Wettbewerb finde stets die beste Lösung. Diese Idee hat eine gewisse Eleganz und einen wahren Kern. Doch die Wirklichkeit des Handels zeigt ihre klaren Grenzen.

<sup>80</sup> Seetransport verursacht rund 23 g CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Tonnenkilometer, Luftfracht dagegen etwa 1.130 g — rund das Fünzigfache; Luftfracht macht jedoch nur etwa 0,16 Prozent der Lebensmittel-Transportwege aus. Quelle: Our World in Data ([ourworldindata.org](https://ourworldindata.org)).

<sup>81</sup> Die Rückverlagerung der Produktion (Reshoring) ist meist teuer und langwierig; beim Halbleiter-Reshoring gelten US-Fertigungskosten als deutlich höher als in Asien, und es fehlen Fachkräfte und Zulieferketten. Quelle: Carnegie Endowment, „After the CHIPS Act: The Limits of Reshoring“ ([carnegieendowment.org](https://carnegieendowment.org)).

Man denke nur an die verletzlichen Nadelöhre aus Kapitel 1. Als das Rote Meer 2024 unsicher wurde, brach der Verkehr dort ein. In den ersten beiden Monaten halbierte sich das Handelsvolumen am Suezkanal.<sup>82</sup> Am Panamakanal senkte die Dürre den Verkehr um fast ein Drittel. Kein Markt konnte diese Engpässe von selbst beheben. Es brauchte Marinen, Diplomatie und staatliche Koordination.

Auch die Macht der großen Reeder zeigt die Grenzen des Selbstlaufs. Die drei großen Allianzen und der Marktführer kontrollieren zusammen über achtzig Prozent der Kapazität.<sup>83</sup> Wo so wenige so viel beherrschen, ist der Wettbewerb bedroht. Ohne wachsame Aufsicht könnten sie Preise und Routen nach Belieben bestimmen. Der Markt allein schützt hier nicht vor Missbrauch. Es braucht Kartellbehörden und klare Regeln.

Deshalb hat die Welt sich mühsam ein Regelwerk für den Handel gegeben. Die Welthandelsorganisation setzt gemeinsame Regeln und schlichtet Streit. Ohne solche Institutionen wäre der Handel ein Recht des Stärkeren. Regeln schützen gerade die kleinen und schwachen Teilnehmer. Sie schaffen das Vertrauen, ohne das kein Handel gedeiht. Der Markt braucht einen Rahmen, um überhaupt frei sein zu können.

Der Ökonom Dani Rodrik hat diese Spannung treffend beschrieben. Er spricht von einem Trilemma der Globalisierung. Länder könnten nationale Souveränität, tiefe Globalisierung und Demokratie nicht alle drei zugleich haben.<sup>84</sup> Immer müsse man auf eines von dreien verzichten. Der Handel braucht darum ausgehandelte Regeln, keinen blinden Selbstlauf. Wer allein auf den Markt vertraut, unterschätzt seine Fliehkräfte.

So erweist sich auch die letzte Legende als ein Märchen. Der Markt ist ein mächtiges Werkzeug, aber kein Selbstläufer. Er braucht Routen, die gesichert, und Regeln, die durchgesetzt werden. Er braucht Vertrauen, Fairness und einen wachsamten Staat im Rücken. Sich selbst überlassen, kippt er leicht in Chaos oder Kartell. Der freie Handel ist am Ende ein Werk der Ordnung, nicht der Anarchie.

## Schluss — Das Geheimnis ist keines: Ergebnisse und ein Aufruf

Am Ende dieser Reise lässt sich das Ergebnis klar benennen. Der Welthandel ist kein Geheimnis, sondern ein sichtbares Netz. Es besteht aus Routen, aus Interessen und aus Rechnungen. Wir haben die Adern verfolgt, durch die er pulsiert. Wir haben die Nadelöhre geprüft und die Profiteure benannt. Und wir haben manches Märchen als das entlarvt, was es ist.

---

<sup>82</sup> Der Suezkanal wickelt normalerweise rund 15 Prozent des weltweiten Seehandels ab; durch die Huthi-Angriffe fiel das Handelsvolumen dort in den ersten zwei Monaten 2024 um 50 Prozent. Am Panamakanal sank das Volumen dürrebedingt um 32 Prozent. Quelle: IWF, „Red Sea Attacks Disrupt Global Trade“, 7.3.2024 (imf.org).

<sup>83</sup> Die drei großen Allianzen und MSC kontrollierten im Juni 2025 rund 82 Prozent der globalen Container-Stellplatzkapazität, MSC allein 20,6 Prozent — ein Grund für wettbewerbsrechtliche Aufsicht. Quellen: Container News (container-news.com); UNCTAD, „Review of Maritime Transport“ (unctad.org).

<sup>84</sup> „Democracy, national sovereignty and global economic integration are mutually incompatible: we can combine any two of the three, but never have all three simultaneously and in full.“ — Dani Rodrik, „The Globalization Paradox“ (2011). Deutsch: „Demokratie, nationale Souveränität und globale Wirtschaftsintegration sind unvereinbar; man kann stets nur zwei von dreien zugleich haben.“ Quelle: Blavatnik School of Government, Oxford (bsg.ox.ac.uk).

Die erste große Erkenntnis betrifft die Verwundbarkeit des Systems. Der Handel hängt an wenigen schmalen Meerengen und wenigen großen Häfen. Eine einzige Havarie wie jene der Ever Given kann ihn ins Stocken bringen. Diese Verletzlichkeit ist real und mahnt zur Vorsorge. Sie ist der Preis für ein hocheffizientes, eng getaktetes System. Wer sie kennt, kann sich klüger gegen sie wappnen.

Die zweite Erkenntnis betrifft die vielen Ängste um den Handel. Viele von ihnen halten der nüchternen Prüfung nicht stand. Die Straße von Hormus ist kein ewiger Preistreiber, sondern meist eine Angstprämie. Das Handelsdefizit ruiniert kein Land, sondern spiegelt oft dessen Stärke. Und China nimmt uns viel, aber bei Weitem nicht alles. Wo die Furcht am lautesten schreit, hilft der Blick auf die Zahlen.

Die dritte Erkenntnis aber betrifft das, was wir übersehen. Während wir uns vor Meerengen und Defiziten fürchten, verdienen andere still mit. Die Reeder, die Häfen, die verborgenen Händler und der Zoll nehmen ihren Anteil. Ihr Gewinn steckt in jedem Preis, den wir zahlen, und bleibt doch unsichtbar. Genau hier lohnt sich mehr Aufmerksamkeit als bei mancher lauten Sorge. Denn wer den Weg des Geldes kennt, versteht den Handel wirklich.

Daraus folgt ein Aufruf, der weder in Furcht noch in Sorglosigkeit mündet. Wir sollten die Angst durch Wissen ersetzen und die Legende durch die Rechnung. Wir sollten den Handel als das sehen, was er ist: ein Tausch zum gegenseitigen Nutzen, mit Gewinnern und mit Verlierern. Und wir sollten den Preis, den wir zahlen, bis zu seiner Quelle zurückverfolgen. Denn hinter jeder Ware steht ein weiter Weg und ein Mensch, der ihn ermöglicht. Diese Achtung vor dem Fernen ist der Kern einer redlichen Haltung.

Darum steht am Schluss ein ganz konkreter Handlungshinweis für diese Woche. Prüfen Sie bei der nächsten Meldung über eine drohende Preisexplosion zuerst die Fakten. Fragen Sie, ob wirklich Ware ausbleibt oder nur die Angst regiert. Verfolgen Sie ein Alltagsprodukt einmal bewusst bis zu seiner Herkunft zurück. Und misstrauen Sie der einfachen Zahl, die schnell ein Urteil verspricht. Aus vielen solcher wachen Blicke wächst am Ende ein klarer Verstand.

## Bibliographie

Die folgende Auswahl versammelt maßgebliche Sachbücher und Forschungsarbeiten zu Welthandel, Schifffahrt, Rohstoffen und Globalisierung. Allgemeinquellen (Statistikämter, Presse, Datenbanken) sind in den Fußnoten nachgewiesen und hier nicht noch einmal aufgeführt.

### Handel, Globalisierung und Ökonomie

Baldwin, Richard: *The Great Convergence. Information Technology and the New Globalization*. Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

Chang, Ha-Joon: *Kicking Away the Ladder. Development Strategy in Historical Perspective*. Anthem Press, 2002.

Chang, Ha-Joon: *Bad Samaritans. The Myth of Free Trade and the Secret History of Capitalism*. Bloomsbury Press, 2008.

Irwin, Douglas A.: *Free Trade under Fire*. Princeton University Press, 5. Aufl. 2020.

Irwin, Douglas A.: *Clashing over Commerce. A History of US Trade Policy*. University of Chicago Press, 2017.

- Krugman, Paul: Pop Internationalism. MIT Press, 1996.
- Milanovic, Branko: Global Inequality. A New Approach for the Age of Globalization. Belknap Press of Harvard University Press, 2016.
- O'Rourke, Kevin H. / Williamson, Jeffrey G.: Globalization and History. The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy. MIT Press, 1999.
- Ricardo, David: On the Principles of Political Economy and Taxation. John Murray, London, 1817.
- Rodrik, Dani: The Globalization Paradox. Democracy and the Future of the World Economy. W. W. Norton, 2011.
- Rodrik, Dani: Straight Talk on Trade. Ideas for a Sane World Economy. Princeton University Press, 2017.
- Smith, Adam: An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. W. Strahan and T. Cadell, London, 1776.
- Tooze, Adam: Crashed. How a Decade of Financial Crises Changed the World. Viking, 2018.

### Schifffahrt, Häfen und Routen

- George, Rose: Ninety Percent of Everything. Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate. Metropolitan Books, 2013.
- Khanna, Parag: Connectography. Mapping the Future of Global Civilization. Random House, 2016.
- Levinson, Marc: The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Princeton University Press, 2006 (2. Aufl. 2016).
- Levinson, Marc: Outside the Box. How Globalization Changed from Moving Stuff to Spreading Ideas. Princeton University Press, 2020.

### Rohstoffe, Öl und Handelshäuser

- Blas, Javier / Farchy, Jack: The World for Sale. Money, Power and the Traders Who Barter the Earth's Resources. Random House Business, 2021.
- Yergin, Daniel: The Prize. The Epic Quest for Oil, Money, and Power. Simon & Schuster, 1991.
- Yergin, Daniel: The New Map. Energy, Climate, and the Clash of Nations. Penguin Press, 2020.

### Seidenstraße und Geoökonomie

- Frankopan, Peter: The Silk Roads. A New History of the World. Bloomsbury, 2015.
- Frankopan, Peter: The New Silk Roads. The Present and Future of the World. Bloomsbury, 2018.
- Maçães, Bruno: Belt and Road. A Chinese World Order. Hurst, 2018.

### Forschungsarbeiten

- Autor, David H. / Dorn, David / Hanson, Gordon H.: The China Shock. Learning from Labor-Market Adjustment to Large Changes in Trade. Annual Review of Economics, Bd. 8, 2016 (auch NBER Working Paper 21906).
- Autor, David H. / Dorn, David / Hanson, Gordon H.: On the Persistence of the China Shock. NBER Working Paper 29401, 2021.
- Poore, Joseph / Nemecek, Thomas: Reducing Food's Environmental Impacts through Producers and Consumers. Science, Bd. 360, 2018, S. 987–992.