

# Wie aus Post, Telekom und Bahn globale Player wurden

## Und wie sie ihren gesellschaftlichen Auftrag vernachlässigen!

von Jens Berger / NachDenkSeiten

In Brandenburg schließen die Postfilialen, dafür ist die Deutsche Post DHL heute der einzige Logistikkonzern, der jedes Dorf in Syrien, Libyen und dem Jemen [beliefert](#) [3]. In der Eifel reiht sich Funkloch an Funkloch, dafür hat die Deutsche Telekom in den USA bereits im Dezember das erste 5G-Netz mit nationaler Abdeckung [in Betrieb genommen](#) [4]. Im Hunsrück werden die Bahnhöfe stillgelegt, dafür baut die Deutsche Bahn [in Katar eine Metro](#) [5]. Drei Fälle, ein Phänomen – die privatisierten Staatsbetriebe haben sich mit Milliardeninvestitionen zu globalen Konzernen gemausert und erfüllen im eigenen Land zusehends nicht mehr die Grundversorgung. Und dazwischen gibt es sogar einen Zusammenhang.

### ► Der gelbe Riese ist heute die weltweite Nummer Eins

Die gute alte gelbe Bundespost heißt heute Deutsche Post DHL Group und ist – vor allem dank seiner internationalen Tochter DHL – Kopf an Kopf mit den US-Konzernen FedEx und UPS einer der drei größten Logistikkonzerne der Welt. Alleine DHL liefert pro Jahr rund 1,3 Milliarden Pakete aus und ist [nach eigenen Angaben](#) [6] in „über 220 Ländern und Territorien“ aktiv. Zum großen Weltreich der Deutschen Post gehören beispielsweise die indische Frachtfluglinie [Blue Dart Aviation](#) [7], die 54 Mitarbeiter starke Tochterfirma [DHL Myanmar](#) [8], die Frachtplattform [Saloodo!](#) [9], die Kunden aus dem Mittleren Osten und Afrika von Abu Dhabi aus Frachtmöglichkeiten vermittelt, und die australische Tasman Cargo Airlines, die mit einer Boeing einige Südseeinseln mit Luftfracht versorgt. Globaler geht es nicht.

Der gelbe Riese ist zwar auf dem Papier ein deutsches Unternehmen, der größte nationale Markt des Logistikkonzerns ist jedoch China. Mit seiner Sparte DHL eCommerce Asia deckt die Deutsche Post hier die komplette Lieferkette für Onlinehändler ab – angefangen bei der Lagerlogistik bis hin zur Paketzustellung in 220 Ländern und dem Retourenmanagement. Die Post-Tochter DHL setzt in der Region Asien/Pazifik pro Jahr [rund sechs Milliarden Euro um](#) [10]. In Shanghai hat sie 2012 für 175 Millionen Euro ein neues [globales Drehkreuz eröffnet](#) [11], über das neben den Kreuzen in Hong Kong, Cincinnati und Leipzig der globale Frachtflugverkehr von DHL abgewickelt wird. Auch hier ist die Deutsche Post mit ihrer belgischen Tochter [DHL Aviation](#) [12] mit [rund 250 Flugzeugen](#) [13] und rund einer halben Milliarde Luftfrachtsendungen pro Jahr die globale Nummer Eins.

Dieser Erfolg ist bemerkenswert, nur nutzt es dem deutschen Bürger nichts, wenn „seine Post“ es zwar schafft, Pakete aus Guangdong 24 Stunden später in Neukaledonien zuzustellen, gleichzeitig aber die letzten Postfilialen und Briefkästen auf dem Lande außer Betrieb nimmt. Während die Deutsche Post nun auch in Indien und Südafrika ihr eigenes Paketgeschäft [aufbaut](#) [14], denkt sie in Deutschland bereits laut darüber nach, montags generell [keine Briefpost mehr zuzustellen](#) [15]. Und da die globale Expansion einiges an Geld kostet, sieht man sich offenbar dazu gezwungen, auf dem deutschen Markt die Paketboten in regionale Billiggesellschaften [auszugliedern](#) [16], um damit den Post-Haustarif auszuhebeln und die Mitarbeiter schlechter zu bezahlen.

Weder die deutschen Bürger noch die deutschen Mitarbeiter der Post haben einen Vorteil davon, dass die Deutsche Post weltweit mit anscheinend großem Erfolg tätig ist. Im Gegenteil. Wenn die Post bei ihren eigentlichen Kerntätigkeiten sparen muss, um die Finanzmittel für die gigantischen internationalen Investitionen aufzubringen, ist dies ein Nachteil. Die Privatisierung hat auf diesem Feld nichts zum Besseren geändert. Früher stellte ein ordentlich bezahlter Post-Beamter die Briefe und Pakete zu, heute erledigen diese Aufgabe vier oft aus Südosteuropa stammende „Selbstständige“ im Auftrag von Unternehmen wie Hermes, GLS, DPD oder eben der Post-Tochter DHL. Volkswirtschaftlich ist dies kontraproduktiv und die Qualität der Brief- und Paketzustellung hat sich durch die Privatisierung auch um kein Jota verbessert.

### ► Die Telekom investiert Milliarden in den USA und in der Eifel gibt es kein Netz

Weniger unternehmerische Fortune als die ehemalige gelbe Post hatte die ehemalige graue Post. Die Deutsche Telekom AG hatte bereits kurz nach der Privatisierung das aus den Börsengängen eingesammelte Geld nicht etwa für die dringend benötigte Digitalisierung des Landes, sondern für eine äußerst kostspielige Expansion auf den US-Markt genutzt. [Ron Sommers](#) [17] große Hinterlassenschaft war somit auch nicht etwa ein zeitgemäßes nationales Telekommunikationsnetz, sondern ein riesiger Schuldenberg, der sich vor allem aus den Kosten der fast 40 Milliarden Euro teuren Übernahme der US-Mobilfunkunternehmen Voicestream und Powertel zusammensetzte.

Alleine die Zinslast für dieses unternehmerisch fragwürdige Abenteuer beschnitt in den Folgejahren das Budget für nötige

Infrastrukturinvestitionen in Deutschland massiv. Nun klingelten auch bei der Telekom die Alarmglocken und man versuchte verzweifelt, das defizitäre US-Geschäft wieder abzustoßen, fand jedoch keinen Käufer, der die Auflagen der US-Kartellbehörden erfüllen konnte oder wollte. Also butterte die Telekom noch mehr Geld in ihre US-Töchter, um sie selbst konkurrenzfähig zu machen.

Und diesmal gelang das Vorhaben sogar. Der Preis dafür war jedoch gewaltig. Milliarden Dollar aus Deutschland flossen nun in neue Lizenzen, den Aufbau der Infrastruktur und Werbung. T-Mobile USA hatte dank der Milliardentransfers aus Deutschland die Kurve gekriegt. Im letzten Jahr genehmigte das US-Justizministerium sogar die von der Telekom erwünschte Fusion ihrer US-Tochter mit dem Mobilfunkunternehmen [Sprint Corporation](#) [18] und nun besitzen die Bonner einen Mehrheitsanteil am zweitgrößten US-Mobilfunkunternehmen.

[19] Das wäre ja alles ein schönes Wirtschaftsmärchen, gäbe es dabei nicht einen ärgerlichen „Schönheitsfehler“. Durch die Investitionen in den USA und die Fusion mit Sprint sind die Nettoschulden der Telekom mittlerweile auf schwindelerregende **78,8** Milliarden Euro [angestiegen](#) [20] und es fehlt Geld an allen Ecken und Enden. Vor allem für den Mobilfunknetzausbau und den Ausbau der Glasfasertechnik auf dem deutschen Heimatmarkt fehlen die Mittel.

Während die Telekom in den USA bereits ein funktionierendes 5G-Netz betreibt, reiht sich in Deutschland ein Funkloch an das nächste und Techniken wie 5G, die in zahlreichen Ländern schon in Betrieb sind, sind in Deutschland vor allem in der Fläche reine Zukunftsmusik. [Anm. H.S.; und das ist auch gut so! >> <https://5gfrei.de/> [19]]

So hat die Privatisierung dazu geführt, dass Deutschland den Anschluss bei der Digitalisierung mittlerweile verloren hat. Bei Internetverbindungen über Glasfaserkabel landet Deutschland heute [im internationalen Vergleich](#) [21] auf Platz 72, bei den mobilen Breitbandanschlüssen auf Platz 58. Im Busch von Borneo ist das Netz schneller und stabiler als in der Lüneburger Heide.

Länder wie Finnland haben trotz dünner Besiedlung eine [fast lückenlose Abdeckung](#) [22] ... aber dafür sind die Finnen ja auch nicht Kunde eines Mobilfunkunternehmens, das die Nummer Zwei in den USA und auch in vielen anderen europäischen Ländern von Albanien über Ungarn bis hin zur Slowakei tätig ist. Dumm nur, dass die deutschen Kunden vom internationalen Engagement des ehemaligen Staatskonzerns keine Vorteile, dafür aber gleich massenweise Nachteile haben. Denn jeder Euro, den die Telekom in den USA investiert, fehlt nun einmal in Deutschland. Zwischen dem funktionierenden, flächendeckenden 5G-Netz von T-Mobile USA und dem lückenhaften 4G-Netz der Deutschen Telekom hierzulande gibt es einen klaren Zusammenhang. Die Privatisierung und die sinnlose internationale Ausrichtung der Telekom hat hierzulande daher auch zu klaren strukturellen Nachteilen geführt.

## ► Die Deutsche Bahn – ein Global Player auf der Straße und zur See

Während die Post und die Telekom an die Börse gingen und heute nur noch zum Teil im Staatsbesitz sind, ist die Deutsche Bahn AG trotz ihrer Firmierung als Aktiengesellschaft immer noch ein reines Staatsunternehmen, dessen Anteile zu 100 Prozent beim Bund liegen. Doch wer glaubt, dass die Bahn durch die ordnende Hand der Politik ihre begrenzten Mittel nicht im Ausland verschleudert hätte, irrt leider.

Heute besitzt die Deutsche Bahn ein nur noch irrsinnig zu nennendes [Netz von 675 Firmen](#) [23] in der ganzen Welt. [Darunter finden sich](#) [24] Bahngesellschaften in Großbritannien, aber auch ein VW-Autohaus in Slowenien, eine dänische Sprachschule für Taxi- und Busfahrer, ein britischer Krankentransportbetreiber, ein schwedischer Reifenhändler und ein Autoaufbereiter in Spanien. Was dies alles mit dem Unternehmenszweck, den öffentlichen Schienenverkehr in Deutschland zu betreiben, zu tun haben soll, wissen sicher noch nicht einmal die Herren Mehdorn, Grube und Lutz, die den „Bahnchef“ über Jahre hinweg wie einen Vornamen getragen haben.

Der Wahnsinn begann dabei bereits in der Amtszeit von Bahnchef [Hartmut Mehdorn](#) [25]. Der kaufte für die Bahn den Logistikriesen [Schenker AG](#) [26], dessen Kerngeschäft jedoch nicht der Schienengüterverkehr, sondern der Güterverkehr auf der Straße ist. Mit Milliarden-Investitionen integrierte die Bahn Schenker in den Folgejahren.

Jedoch wurde aus dem LKW-Speditionsgiganten nun nicht etwa ein nationaler Schienengüter-Gigant, mit dem Teile des Straßengüterverkehrs zum Wohle der Umwelt und der Nerven der Autofahrer auf die Schiene umgelenkt wurden. Nein, ganz im Gegenteil. Aus der Bahn wurde nun ein international agierender Logistikkonzern, der im Frachtsegment nun immer mehr Umsatz auf der Straße und der See und weniger Umsatz auf der Schiene machte. Heute ist Schenker in China einer der Marktführer [für den Containertransport in die USA](#) [27] und verschickt nach eigenen Angaben [5.500 Container pro Tag](#) [28] per Seefracht. Auch hier erschließt sich nicht, was das mit dem Geschäftszweck der Deutschen Bahn zu tun haben soll.

Ähnlich sieht es mit den Aktivitäten des europäischen Nahverkehrskonzerns [Arriva PLC](#) [29] aus, den die Deutsche Bahn AG 2010 unter Bahnchef [Rüdiger Grube](#) [30] übernahm. Seitdem betreibt die Deutsche Bahn einen Teil der roten Doppeldeckerbusse in London und den Busverkehr auf der Mittelmeerinsel Malta. Warum? Selbst mit sehr viel Fantasie ist hier weder ein Zusammenhang mit dem Geschäftsauftrag noch ein Vorteil für den deutschen Bahnkunden erkennbar.

Noch verrückter sind die Planungs- und Bautätigkeiten der Deutschen Bahn. Anstatt die maroden Provinzbahnhöfe zu

renovieren und die Schienen- und Signaltechnik des deutschen Schienennetzes auf Vordermann zu bringen, [konzentriert sich](#) [31] die Deutsche Bahn lieber auf Großprojekte in China, Indien, Malaysia, Singapur und Australien. In Indien baut die Bahn eine Güterverkehrsstraße, in Katar eine Metro und in Südafrika ein Verbindungsnetz zwischen 50 Kohleminen und einem Hafen am Indischen Ozean.

Fragt man die Bahn und die Bundespolitik, die ja die Bahn treuhänderisch steuert, nach dem Sinn und Zweck solcher Aktivitäten, kommt meist als Antwort, dass die Bahn halt lukrative Geschäfte im Ausland anstoßen soll und die Gewinne und Dividenden dieser Geschäfte dann zur Verbesserung des Kerngeschäftes in Investitionen im Inland fließen. Doch diese Erklärung ist nicht nur falsch, sondern sogar das genaue Gegenteil der tatsächlichen Lage.

In Summe sind die Auslandsgeschäfte der Bahn ein chronisches Milliardengrab. Gewinne aus dem deutschen Geschäft fließen de facto ins Auslandsgeschäft und nicht umgekehrt. Dies hat sogar schon den Bundesrechnungshof auf den Plan gerufen. Der empfahl der Bahn, sich von ihrer Auslandstochter Arriva und von der Logistiktochter Schenker [zu trennen](#) [32]. Das Problem: Die Politik hat der Bahn eine Schuldengrenze verortet und diese Grenze ist bereits voll ausgereizt.

„Seit dem Geschäftsjahr 2017 reicht bereits der Zufluss liquider Mittel aus dem operativen Geschäft nicht mehr aus, um betriebsnotwendige Investitionen zu finanzieren“, so der Bundesrechnungshof. Natürlich kann und sollte der Bund der Bahn auch Zuschüsse für anstehende Investitionen überweisen; wenn die Bahn diese Gelder aber nutzt, um aus einer anderen Tasche sinnlose Auslandsinvestitionen vorzunehmen, ist dem deutschen Schienenverkehr damit auch nicht geholfen.

Vor allem bei der Deutschen Bahn wird das Versagen der Politik in ihrer Kontrollfunktion deutlich. Selbstherrliche Manager wie Mehdorn und Grube haben Milliarden für Unternehmensübernahmen und -beteiligungen und internationale Operationen verpulvert, die im heutigen Schienenverkehr an allen Ecken und Enden fehlen. Mehdorn und Grube waren jedoch „nur“ Angestellte der Bahn. Verantwortlich für die gesamte Misere sind vor allem die Politiker, die – sei es als Verkehrsminister oder Vertreter des Bundes in den Aufsichtsgremien der Bahn – den Staat als einzigen Besitzer der Deutschen Bahn vertreten haben. Abgesehen davon sind die Muster bei der fehlgeleiteten Privatisierung der Bahn jedoch durchaus vergleichbar mit den Fällen der Post und der Telekom.

## ► Den Unternehmenszweck aus dem Blick verloren

Privatisierte Staatsbetriebe mit einem klar umrissenen Versorgungsauftrag im eigenen Land haben die öffentlichen Mittel nicht dafür eingesetzt, diesen Auftrag zu erfüllen. Stattdessen haben sie mit einem irrwitzigen finanziellen Aufwand am ganz großen Rad gedreht, um mal mit mehr, meist mit weniger Erfolg ein globaler Player der Ersten Liga zu werden. Dies mag ja alles für „normale“ renditeorientierte Unternehmen auch wünschenswert sein. In den konkreten Fällen sprechen wir jedoch von Unternehmen, die aufgrund ihrer Monopolstellung und ihres Versorgungsauftrags eine öffentliche Funktion wahrnehmen. Und wenn ein Unternehmen diese öffentliche Funktion nicht mehr richtig wahrnehmen kann, weil es lieber am anderen Ende der Welt Renditen einfahren will, liegt ein grundsätzliches Problem vor.

So zeigen diese Beispiele vor allem den Irrweg, den unsere [durch aggressiven marktradikalen Neoliberalismus verseuchte; H.S.] Politik seit Jahrzehnten eingeschlagen hat und der teils auf groteske Art und Weise die öffentlichen Interessen mit Füßen tritt und dabei den öffentlichen Versorgungsauftrag ohne Not Marktmechanismen ausliefert.

**Der Verlierer ist in jedem Fall der Bürger.**

**Ein Umdenken ist nötiger denn je.**

**Jens Berger / NachDenkSeiten**

**Jens Berger** ist freier Journalist und politischer Blogger der ersten Stunde und Redakteur der NachDenkSeiten. Er befasst sich mit und kommentiert sozial-, wirtschafts- und finanzpolitischen Themen. Berger ist Autor mehrerer Sachbücher, etwa „Der Kick des Geldes“ (2015) und des Spiegel-Bestsellers „Wem gehört Deutschland?“ (2014).

Im Januar 2020 erschien im renommierten [Westend Verlag](#) [33] Bergers neuestes Werk: **„Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen? Die heimlichen Herrscher und ihre Gehilfen“**, Klappenbroschur, 298 Seiten, ISBN: 978-3-86489-260-8, Preis 22,00 €. Auch als eBook erhältlich, ISBN: 978-3-86489-747-4, Preis 15,99 €. [Zum Inhaltsverzeichnis und einer Leseprobe bitte hier einfach weiter runterscrollen!](#)

▫ **Lesetipps weiterer Bahn-kritischer Artikel:**

» **Schaden an der Oberleitung.**

Das geplante Desaster der Deutschen Bahn ist kein Versehen. Es gibt Täter. Sie sitzen in Berlin. Und seit Jahren im Tower der DB. Das Monster Deutsche Bahn AG zerschlagen « von Arno Luik, **NachDenkSeiten**, im KN am 9. Juli 2020

>> [weiter](#) [34].

#### »Die Deutsche Bahn diskriminiert.

10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention gehen an der Bahn vorbei Deutschland hat die UN-Behindertenrechtskonvention ([UN-BRK](#) [35]) vor 10 Jahren unterzeichnet. Die Unterschrift gaukelt guten Willen vor. Die Umsetzung lässt auf sich warten – etwa wie beim Pariser Klimaabkommen. Deutschland profiliert sich international als Klimaretter. Im Inland kündigt es die Klimaziele auf und blockiert die Energiewende. Die UN-BRK hat eine inklusive Gesellschaft ohne Barrieren und Diskriminierung zum Ziel. Wir sind in vielen Bereichen noch sehr weit von diesem Ziel entfernt.« von Cécile Lecomte, 4. April 2020, im KN am 12. Mai 2020 >>[weiter](#) [36].

#### »Wie aus Post, Telekom und Bahn globale Player wurden.

Und wie sie ihren gesellschaftlichen Auftrag vernachlässigen! In Brandenburg schließen die Postfilialen, dafür ist die Deutsche Post DHL heute der einzige Logistikkonzern, der jedes Dorf in Syrien, Libyen und dem Jemen [beliefert](#) [3]. In der Eifel reiht sich Funkloch an Funkloch, dafür hat die Deutsche Telekom in den USA bereits im Dezember das erste 5G-Netz mit nationaler Abdeckung [in Betrieb genommen](#) [4]. Im Hunsrück werden die Bahnhöfe stillgelegt, dafür baut die Deutsche Bahn [in Katar eine Metro](#) [5]. Drei Fälle, ein Phänomen – die privatisierten Staatsbetriebe haben sich mit Milliardeninvestitionen zu globalen Konzernen gemausert und erfüllen im eigenen Land zusehends nicht mehr die Grundversorgung. Und dazwischen gibt es sogar einen Zusammenhang.« von Jens Berger, im KN am 20. Februar 2020 >> [weiter](#) [2].

#### »Meridian-Zug aus den Gleisen gesprungen.

Besteller-Entgelt ein Mix aus Fahrpreiserlösen und Steuermitteln. Wer, wie ich, praktisch nie mehr selbst Bahn fährt, weil der nächste brauchbare Bahnhof einfach zu weit weg ist, um mit der Bahn schnell weit weg zu kommen, erfährt nur [durch solche Meldungen](#) [37] davon, dass die Bahn als Aktiengesellschaft im hundertprozentigen Bundesbesitz nicht das ist, was sich auf jenem Schienennetz bewegt, das der DB Netz AG gehört, die wiederum eine hundertprozentige Tochter der hundertprozentig im Staatbesitz befindlichen Deutsche Bahn AG ist, aber nur 87,5% des deutschen Streckennetzes betreut. Der Rest ist schon wieder fremd vergeben.« von Egon W. Kreutzer, 23. Nov. 2019, im KN am 17. Dez. 2019 >> [weiter](#) [38].

---

► **Quelle:** Dieser Text erschien als Erstveröffentlichung am 20. Februar 2020 auf den **NachDenkSeiten** – die kritische Website“ >> [Artikel](#) [39]. Die Formulierungen der Übernahmebedingung für Artikel der **NachDenkSeiten** änderte sich 2017 und 2018 mehrfach. Aktuell ist zu lesen:

"Sie können die **NachDenkSeiten** auch unterstützen, indem Sie unsere Inhalte weiterverbreiten – über ihren E-Mail Verteiler oder ausgedruckt und weitergereicht. Wenn Sie selbst eine Internetseite betreiben, können Sie auch gerne unsere Texte unter Nennung der Quelle übernehmen. Schreiben Sie uns einfach kurz an [redaktion\(at\)nachdenkseiten.de](mailto:redaktion(at)nachdenkseiten.de) u. wir geben Ihnen gemäß unserer Copyrightbestimmungen eine Erlaubnis."

[40]

KN-ADMIN Helmut Schnug suchte zur Rechtssicherheit ein Gespräch mit Albrecht Müller, Herausgeber von [www.Nachdenkseiten.de](http://www.Nachdenkseiten.de) und Vorsitzender der Initiative zur Verbesserung der Qualität politischer Meinungsbildung (IQM) e. V. Herr Müller erteilte in einem Telefonat und nochmal via Mail am 06. November 2017 die ausdrückliche Genehmigung. **NDS**-Artikel sind im KN für nichtkommerzielle Zwecke übernehmbar, wenn die Quelle genannt wird. Herzlichen Dank dafür.

**ACHTUNG:** Die Bilder und Grafiken sind nicht Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

---

#### ► Bild- und Grafikquellen:

**1. Das Ansehen der Deutschen Bundesbahn** ist in den letzten Jahren massiv gesunken. Weil durch Misswirtschaft des DB-Vorstandes die Gesellschaft in Schieflage zu geraten drohte, steuerte der Bund nicht nur 2,2 Mrd. Euro Sonderzahlung hinzu, sondern verzichtet sei 2014 auf die Auszahlung der Dividende. Was bitte sind das eigentlich für Geschäfte?

Im Hunsrück - um nur eine Region zu nennen - werden die Bahnhöfe stillgelegt, dafür baut die Deutsche Bahn in Katar eine Metro. Durch das Phänomen der Verlagerung gewinnbringender Geschäfte ins Ausland hat sich mit Milliardeninvestitionen auch die Bahn zu einem globalen Konzernen gemausert, erfüllt allerdings im eigenen Land zusehends nicht mehr die Grundversorgung. Und dazwischen gibt es sogar einen Zusammenhang. **Foto:** Mark Meid. Jahrgang 1976, Ruhrpottkind, lebt in Hattingen, freiberuflicher Fundraising-Manager (FA) und Hobbyfotograf. **Quelle:** [Flickr](#) [41]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic [CC BY-SA 2.0](#) [42]).

**2. DHL-Frachtmaschine** beim Anflug auf Hongkong. **Foto:** AndyLeungHK / Andy Leung, Hong Kong. **Quelle:** [Pixabay](#) [43]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden -

gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [44]. >> [Foto](#) [45].

**3. DHL Frachtflugzeug**, operated by AeroLogic. **Foto:** Deutsche Post DHL Group. **Quelle:** Deutsche Post AG >> [Presse-Mediathek](#) [46]. Die Deutsche Post AG stellt Journalisten kostenfrei Video-, Audio-, Bild- und TV-Footage-Dateien sowie Dokumente und Infografiken des Konzerns Deutsche Post DHL Group und seiner Geschäftsbereiche zur Verfügung. Die Dateien dürfen nicht verfremdet oder sinnverändernd eingesetzt werden. Die Dateien dürfen nicht in einem sachfremden Zusammenhang oder Umfeld genutzt werden. Als Quelle geben Sie bitte die Deutsche Post AG an. >> [Foto](#) [47].

**4. GEMEINSAM GEGEN 5G:** An vielen Stellen im Land werden bereits 5G-Masten aufgestellt und bestehende 4G-Anlagen aufgerüstet – es ist höchste Zeit zu handeln!

Dies war nur möglich, weil Politik, Konzerne und Medien uns einen Großteil wichtiger Fakten über die gesundheitsschädlichen Wirkungen der Hochfrequenzstrahlung vorenthalten haben. Daher informieren wir nun unsere Bürgermeister/-innen in einem offenen Brief umfassend über 5G – denn nur auf ausreichend breiter Wissensgrundlage können richtige Entscheidungen zum Wohl der Bürger getroffen werden.

Unser eindringlicher Appell an die Bürgermeister: Stoppen Sie 5G sofort, bevor es zu spät ist. Sie sind in erster Linie allein dem Wohl des Bürgers und der Einhaltung des Grundgesetzes und der Menschenrechte verpflichtet (Recht auf Leben, körperliche Unversehrtheit und Privatsphäre).

Wir stellen vorsorglich fest: Es gab bereits eine Zeit in der deutschen Geschichte, in der das Zusammenwirken aus Propaganda (Fehlinformationen), Unkenntnis, Wegschauen, blindem Obrigkeitseingehorsam sowie fehlender Zivilcourage bei den Verantwortlichen eine Entwicklung ermöglicht hat, über die es später hieß: Wir haben das alles nicht gewollt – wie konnte das nur geschehen? Wir haben davon nichts gewusst!

Heute betrifft das Thema 5G weltweit alle Menschen. Der Widerstand aus der Bevölkerung wächst. In China sind die Menschen bereits in der totalen (bzw. totalitären) Überwachung angekommen — während es in der Schweiz aktuell noch basisdemokratische Möglichkeiten gibt, das Aufstellen von Funkmasten über Einwände zu blockieren. Deutschland befindet sich irgendwo dazwischen und wir haben wahrlich keine Zeit, uns auszuruhen.

Aber wie können wir aus der Geschichte lernen?

Wer unseren offenen Brief gelesen hat, kann nicht mehr behaupten, er habe nichts gewusst. Er muss Farbe bekennen, wofür er eintritt – für das Leben, die Unverletzlichkeit von Gesundheit und Privatsphäre der Menschen (verankert im Grundgesetz und in den internationalen Menschenrechten) oder für vermeintlichen Fortschritt auf Kosten des Lebens – in dem Glauben, die Verantwortung für tausendfaches Leid, Krankheit und Tod, letztlich den Verrat an der Menschlichkeit an den Gesetzgeber abschieben zu können.

Damit sich kein Entscheidungsträger einer Täuschung hingibt, stellen wir ihm jetzt u.a. die entscheidende Frage: Wer übernimmt konkret die Haftung für die bisherigen und zukünftigen Schäden! Damit geben wir ihm (dem Bürgermeister/der Bürgermeisterin) die Chance, sich und seine Bürger aus diesem Dilemma herauszuführen, indem er 5G stoppt!

Wir Bürger haben ein Recht auf Transparenz in der Politik. Deshalb machen wir die Antworten öffentlich! >> <https://5gfrei.de/> [19]

[48]

**5. DHL Freight transport** in Switzerland. **Foto:** Deutsche Post DHL. **Quelle:** [Flickr](#) [49]. Verbreitung mit CC-Lizenz Namensnennung-Keine Bearbeitung 2.0 Generic ([CC BY-ND 2.0](#) [50]).

**6. DB Schenker Finland terminal**, Viinikkala, Vantaa, Finland. Die **Schenker AG** ist ein international tätiger Logistikdienstleister. Das Angebot des Unternehmens umfasst Warenverkehr auf dem Land-, Luft- und Seeweg sowie Kontraktlogistik. Schenker ist eine 100-prozentige Tochter der [Deutsche Bahn AG](#) [51] und gehört neben der [DB Cargo](#) [52] zum Ressort „Transport und Logistik“. **Foto:** Htm. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [53]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 nicht portiert“ lizenziert ([CC BY-SA 3.0](#) [54]).

**7. Foto:** Train Photos. **Quelle:** [Flickr](#) [55]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic ([CC BY-SA 2.0](#) [42]).

**8. Streckenstilllegung.** **Foto:** music4life / Holger Schué, Stackeden-Elsheim. **Quelle:** [Pixabay](#) [43]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [44]. >> [Foto](#) [56].

**9. Strecken- und Bahnstillslegung.** Seit dem Jahr 2000 wurden 336 Bahnhöfe stillgelegt. Dies ergab eine kleine Anfrage im Bundestag. Gerade in den ländlichen Regionen ist ein Anschluss an das Schienennetz jedoch eine Voraussetzung, um die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen.

Seit der Bahnreform 1994 wurden in Deutschland mit über 3.600 km deutlich mehr Strecken des Schienenpersonennahverkehrs abbestellt als reaktiviert (über 800 km). Eine kleine Anfrage der Grünen im Bundestag gibt jetzt auch Aufschluss über die Stilllegung von Bahnhöfen in der Bundesrepublik seit dem Jahr 2000 (Laut Bundesregierung liegen der DB Station & Service AG erst ab diesem Jahr Zahlen bzgl. der Betriebseinschränkung vor).

Demnach legte Sachsen-Anhalt in 18 Jahren 95 Bahnhöfe still. Mit diesem Wert erreicht das Bundesland einen negativen Spitzenwert im Vergleich zu den restlichen Bundesländern. Demgegenüber stehen die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen mit null bzw. das Saarland und Schleswig-Holstein mit einem geschlossenen Bahnhof. Gerade kleine Gemeinden und Bahnhöfe im Osten sind überproportional häufig von der Stilllegung betroffen. Von den insgesamt 336 geschlossenen Bahnhöfen liegen 270 (80 Prozent) in Gemeinden und Städten der neuen Bundesländer. **(Text / Grafik: Allianz pro Schiene [57] - Bündnis für den sicheren und umweltfreundlichen Schienenverkehr) >>[weiterlesen](#) [58].**

<https://www.allianz-pro-schiene.de/> [57] .

10. anklickbarer Banner **GEMEINSAM GEGEN 5G** >> Nr. 4

11. Buchcover "**Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen? Die heimlichen Herrscher und ihre Gehilfen**" von Jens Berger, [Westend Verlag](#) [33], Klappenbroschur, 298 Seiten, ISBN: 978-3-86489-260-8, Preis 22,00 €. Auch als eBook erhältlich, ISBN: 978-3-86489-747-4, Preis 15,99 €.

Gigantische Finanzkonzerne beherrschen die Welt

BlackRock, Vanguard und State Street – allein die drei größten Finanzkonzerne verwalten Vermögen im Wert von 15 Billionen US-Dollar. Mit Anteilen an fast allen großen Unternehmen und dem Kapital für politisches Lobbying über Partei- und Ländergrenzen hinweg haben sie eine bisher ungekannte Machtfülle. Ihre komplexen Finanz-Algorithmen sind darauf programmiert, ganze Wirtschaftszweige auszuleuchten und gewinnbringend anzuzapfen. Zugriff auf den nächsten Billionen-Euro-Markt sollen die Finanzgiganten mit der geplanten Deregulierung der privaten Altersvorsorge in der EU bekommen.

Doch welche Folgen hat es, wenn ganze Industrien von wenigen Finanzinstituten dominiert werden? Bringt die Finanzlobby unser ohnehin schon kaputtgespartes Rentensystem zum Kollaps? Welche Rolle spielen BlackRock-Gründer Larry Fink und sein deutscher Chef-Lobbyist Friedrich Merz? Spiegel-Bestsellerautor Jens Berger wirft ein Schlaglicht auf die heimliche Herrschaft der Finanzeliten und ihre beflissenen Gehilfen in Wirtschaft und Politik – und er zeigt, was jetzt getan werden muss, um das Schlimmste vielleicht noch zu verhindern.

#### ► Inhalt:

Frühstück mit BlackRock und Co. . . . . .	7
BlackRock: Der Gigant im Schatten . . . . .	14
Larry Fink: Der Sechs-Billionen-Dollar-Mann . . . . .	17
Zins und Risiko: Die Grundlagen des Finanzwesens . . . . .	29
Aladdin: Der Versuch, Risiken messbar zu machen . . . . .	37
Die Finanzkrise: BlackRock wird zum Staat im Staate . . . . .	47
Vanguard: Die Investment-Genossen . . . . .	59
State Street: Der Sieg der ETFs . . . . .	82
BlackRock wird zum Giganten . . . . .	87
Volkskapitalismus . . . . .	93
Eurokrise: Europa unterwirft sich . . . . .	112
Lobbyismus: Bestens vernetzt . . . . .	133
Deutschland im Vormerz . . . . .	166
Der Angriff auf die Rente . . . . .	172
Wem gehört die Welt? . . . . .	199
Die neue Weltmacht . . . . .	221
Finanzweltmacht USA . . . . .	235

Wir sind die Guten! . . . . . 250

Wie schützen wir uns vor den Finanzkonzernen? . . . . . 275

Anmerkungen . . . . . 284

**Leseprobe auf dem Buch "Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen? Die heimlichen Herrscher und ihre Gehilfen"** von Jens Berger, **Westend Verlag [33]**, Klappenbroschur, 298 Seiten, ISBN: 978-3-86489-260-8, Preis 22,00 €. Auch als eBook erhältlich, ISBN: 978-3-86489-747-4, Preis 15,99 €.

Frühstück mit BlackRock und Co.

Morgens, 6.30 Uhr in Deutschland, der Wecker klingelt. Erst einmal unter die Dusche. Das Duschgel der Marke Axe stammt vom niederländisch-britischen Konzern Unilever. Dessen größter Aktionär ist der Finanzkonzern BlackRock. Das Wasser kommt von den Stadtwerken, an denen mehrheitlich der französische Konzern Veolia beteiligt ist, dessen zweitgrößter Anteilseigner ebenfalls der Finanzkonzern BlackRock ist. Die Zähne geputzt. Die Zahncreme der Marke Colgate stammt vom US-Konzern Colgate-Palmolive, dessen größte Aktionäre die Finanzkonzerne Vanguard, BlackRock und State Street sind – zusammen gehören ihnen mehr als 22 Prozent des Unternehmens. Rein in die Jeans der Marke Levis, das Poloshirt von Ralph Lauren übergezogen und in die Sneaker von Adidas geschlüpft. Größte Anteilseigner der Levi Strauss & Co. sind die Price (T.Rowe) Associates und Vanguard. Bei der Ralph Lauren Corp. sind es Vanguard und BlackRock, und beim deutschen Unternehmen Adidas ist BlackRock zweitgrößter Aktionär. Und nun noch schnell eine Schale Cornflakes. Auch bei der amerikanischen Kellogg Company zählen BlackRock, Vanguard und State Street zu den größten fünf Anteilseignern. Bei der Konkurrenz vom Schweizer Nestlé-Konzern sieht es übrigens ganz ähnlich aus.

Noch mal schnell auf dem iPhone gecheckt, was es Neues auf Facebook und Twitter gibt – bei allen drei Konzernen sind Vanguard und BlackRock die größten Anteilseigner. Nun noch den Hund füttern – das Hundefutter von Eukanuba kommt von Procter & Gamble, größte Anteilseigner sind Vanguard, BlackRock und State Street. Und bevor es ins Büro geht, wird noch schnell ein Smoothie getrunken – der Smoothie-Hersteller Innocent gehört zur Coca Cola Company, bei der die Finanzkonzerne Berkshire Hathaway, Vanguard, BlackRock und State Street die größten Anteilseigner sind.

Die Liste ließe sich endlos fortführen und betrifft die gesamte Wertschöpfungskette. So stammen die Cerealien für die Cornflakes womöglich vom weltweit führenden Agrarmulti Pioneer Natural Resources (Vanguard, BlackRock und State Street), wurden mit landwirtschaftlichen Maschinen des Weltmarktführers AGCO Corporation geerntet (Vanguard und BlackRock), mit der weltweit führenden Reederei A.P. Moeller-Maersk (Vanguard und BlackRock) in einem Containerfrachter von Hyundai Heavy (Vanguard und BlackRock) zur Fabrik transportiert, in einem Karton des Papiergiganten Stora Enso (Vanguard und BlackRock) verpackt und in einem Supermarkt der Metro AG (Vanguard und BlackRock) gekauft.

Oft umfasst dieses Besitzoligopol sogar eine gesamte Branche. Ob Ihnen nun die Deutsche Post, DHL, Fedex oder UPS das Paket bringen – bei all diesen Unternehmen zählen BlackRock und Vanguard zu den größten Anteilseignern. Ob sie mit ihrem Smartphone über D1, D2 oder O2 telefonieren – auch bei der Deutschen Telekom, Vodafone und Telefónica gehören diese Finanzkonzerne zu den größten Anteilseignern. Von Aareal Bank (BlackRock) bis zum Veterinärmedizinerhersteller Zoetis (BlackRock und Vanguard) sind die deutschen Aktiengesellschaften fest in der Hand der Finanzkonzerne. Niemand besitzt mehr Anteile an deutschen Unternehmen als BlackRock. In Frankreich, Italien und Großbritannien sieht es genauso aus. In den USA ist BlackRock allerdings »nur« die Nummer zwei hinter Vanguard.

In der Sprache der Finanzmärkte werden Finanzkonzerne wie BlackRock oder Vanguard als institutionelle Investoren bezeichnet. Investmentfonds, Hedgefonds, Banken und Versicherungen komplettieren diese Gruppe. Zusammengenommen gehören ihnen nach einer aktuellen Studie des Harvard Business Review 80 Prozent aller Aktien der im S&P 500 Index gelisteten größten Aktiengesellschaften der USA. Bei 88 Prozent der S&P-500-Unternehmen heißt der größte Anteilseigner entweder BlackRock, State Street oder Vanguard.

Allein BlackRock hält mehr Aktien an Alphabet (Google) als Sergey Brin. Zusammen mit seinem Konkurrenten Vanguard hält BlackRock auch mehr Aktien an Amazon als Jeff Bezos und rund 25-mal so viele Aktien von Apple, wie der komplette Apple-Vorstand zusammen. BlackRock, Vanguard und State Street halten auch mehr Aktien an Facebook als Mark Zuckerberg. Auch bei den großen Rüstungskonzernen, den Banken und Big Oil sind die Finanzkonzerne die größten Anteilseigner und damit tonangebend. Nicht die ständig in den Medien präsenten Unternehmensspitzen sind die Lenker der größten und mächtigsten Konzerne der Welt, sondern mächtige Finanzkonzerne. Gemessen an dieser Machtfülle und Machtkonzentration ist es erstaunlich, wie wenig über BlackRock, State Street und Vanguard berichtet wird und wie wenig über die Interessen und Ziele dieses Giganten bekannt ist. Wer sind diese Konzerne und welche Ziele verfolgen diese Giganten?

Bei einer derart dünnen Berichterstattung ist es nicht weiter verwunderlich, dass es auch zahlreiche Gerüchte gibt, die sich hartnäckig halten. So werden BlackRock und Co. oft fälschlicherweise als Hedgefonds oder als Heuschrecken bezeichnet. Die Eigenbezeichnung dieser Konzerne ist schlicht Vermögensverwalter oder auf Englisch Asset Manager, was wiederum eine starke Untertreibung ist. Gerade so, als würde man den Handelsgiganten Amazon einen Einzelhändler nennen. In der Tat ist die Vermögensverwaltung das Kerngeschäft dieser Konzerne. Die Summen, um die es dabei geht, entziehen sich jedoch jeder Vorstellungskraft. BlackRock verwaltet zurzeit 6,85 Billionen US-Dollar, Vanguard 5,6 Billionen US-Dollar und State Street 2,51 Billionen US-Dollar. Zusammen sind dies rund 15 Billionen US-

Dollar, ausgeschrieben 15 000 000 000 000. Das sind rund 2 000 US-Dollar pro Kopf der Weltbevölkerung – vom Neugeborenen in Ruanda bis zur Greisin in Japan. Würde man diese Summe zu gleichen Teilen unter Deutschlands Einwohnern aufteilen, bekäme jeder Bürger stolze 180 000 US-Dollar.

Freilich gehört dieses Geld nicht BlackRock und Co. Es handelt sich hierbei vielmehr um Kundeneinlagen. Das Geld kommt von Pensionsfonds, die beispielsweise die Altersrücklagen für New Yorker Lehrer oder kalifornische Polizisten verwalten. Es kommt von Staatsfonds, mit denen unter anderem die ölexportierenden Länder des Nahen und Mittleren Ostens ihre Deviseneinnahmen am Kapitalmarkt anlegen und für die Zeit nach dem Öl vorsorgen. Und es kommt von Einzelpersonen, die mal über weniger aber oft auch über sehr große Vermögen verfügen. Der Teufel schießt halt doch immer auf den größten Haufen.

Befeuert werden die nimmer enden wollenden Kapitalzuflüsse dieser Unternehmen dabei durch ein Wirtschaftssystem, das umgangssprachlich meist als Neoliberalismus bezeichnet wird. Der Staat zieht sich global zunehmend aus der Daseinsvorsorge zurück und überlässt es seinen Bürgern, privat für das Alter vorzusorgen. Man spart auch für die Studiengebühren der Kinder und Enkel, die nicht mehr vom Staat getragen werden. Private Krankenversicherungen arbeiten nach dem Prinzip, dass die Beiträge, die die Versicherten in den jüngeren Jahren einzahlen, an den Kapitalmärkten Zinsen »erwirtschaften« und die höheren Gesundheitskosten im Alter dann von dem gebildeten Kapitalstock finanziert werden können. Bis dahin müssen die Gelder jedoch angelegt werden. Zurzeit fließen jedes Jahr global 3,6 Billionen Euro an Beiträgen in Sach- und Lebensversicherungen, 2027 sollen es Prognosen der Versicherer zufolge 6,8 Billionen Euro sein. Das ist der Treibstoff, mit dem der Motor der gigantischen Vermögensverwalter am Laufen gehalten wird, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen.

So unbekannt die gigantischen Finanzkonzerne in der öffentlichen Wahrnehmung sind, so unterschiedlich sind ihre Geschäftsmodelle. Die Nummer zwei, Vanguard, beschränkt sich weitestgehend auf die Vermögensverwaltung und ist dabei sogar genossenschaftlich organisiert; wie eine Volks- oder Raiffeisenbank gehört der Riese seinen eigenen Kunden und ist nicht primär darauf ausgerichtet, Gewinne zu erwirtschaften, sondern arbeitet nach dem Kostendeckungsprinzip. Und wenn doch einmal Gewinne erzielt werden, werden sie über eine Senkung der Verwaltungskosten an die eigenen Kunden weitergegeben. BlackRock und State Street sind hingegen selbst Aktiengesellschaften, die bestrebt sind, Gewinne zu erwirtschaften und Dividenden an ihre Aktionäre und Boni an das Management auszuschütten. Die meisten Anteile sind jedoch im Besitz von BlackRock und State Street selbst – Entscheidungsmacht und Kontrolle verbleiben also in ihren Händen.

Während bei Vanguard die Definition eines – wenn auch absurd großen – Vermögensverwalters noch greift, trifft dies auf BlackRock nicht mehr zu. Hier verschwimmen die Grenzen zwischen einem Vermögensverwalter und einem Hedgefonds immer mehr. Das Kerngeschäft von BlackRock ist nach wie vor die treuhänderische Vermögensverwaltung für seine Kunden. Doch um dieses Ziel zu erreichen, betreibt BlackRock selbst ein ganzes Heer an aktiv gemanagten Investmentfonds, die nicht nur mit Aktien oder Anleihen, sondern auch mit Finanzprodukten aller Art handeln. Die ohnehin schwammigen Grenzen zwischen einem Investment- und einem Hedgefonds sind hier fließend und werden oft überschritten. Treffender könnte man BlackRock daher wohl am ehesten als **Schattenbank** bezeichnen – das sind nach Definition der Bundesbank »diejenigen Akteure und Aktivitäten auf den Finanzmärkten [...], die bankähnliche Funktionen (insbesondere im Kreditvergabeprozess) wahrnehmen, aber keine Banken sind und somit nicht der Regulierung für Kreditinstitute unterliegen«. Das trifft alles auf BlackRock zu. Ist das größte Finanzunternehmen der Welt also gleichzeitig die größte Schattenbank der Welt? Dazu später mehr.

Neben der Vermögensverwaltung hat sich BlackRock auch auf andere Tätigkeitsfelder im Finanzsystem spezialisiert. So gehört die von einem Konsortium rund um BlackRock betriebene Handelsplattform Luminex2 zu den größten und wichtigsten »Dark Pools« des Finanzsystems – ein interner Umschlagplatz für Wertpapiere jeder Art, die sich der öffentlichen Regulierung entziehen und nur einem ausgesuchten Kundenkreis offenstehen. Über seinen Geschäftsbereich »Private Credit« vermittelt BlackRock zwischen privaten Kreditnehmern und Kreditgebern. Andere Unternehmensbereiche haben sich auf Beratertätigkeiten spezialisiert. Die Sparte BlackRock Solutions berät Staaten und Zentralbanken in Fragen, die ganz maßgeblichen Einfluss auf die von BlackRock selbst betriebenen Fonds haben. Über BlackRocks Analysesystem »Aladdin« werden von BlackRock und anderen Finanzkonzernen Vermögenswerte in Höhe von rund 20 Billionen US-Dollar<sup>4</sup> auf mögliche Risiken geprüft. Auf Basis selbstentwickelter Algorithmen soll Aladdin den optimalen Mix zwischen Risiko und Ertragschancen ermitteln und stellt dabei womöglich selbst das größte Risiko für die Stabilität der Finanzmärkte dar.

Beherrscht wird das ganze System von einer kleinen Gruppe von Managern, die bei allen Unterschiedlichkeiten die Ideologie des Shareholder-Value eint – was gut für den Aktienbesitzer ist, ist gut für das Unternehmen und am Ende auch gut für die Allgemeinheit. So kann es dann sein, dass der Stahlarbeiter seine private Altersvorsorge einem Finanzkonzern überträgt, der auf der nächsten Jahreshauptversammlung seines Arbeitgebers einen Personalabbau durchsetzt, der den Stahlarbeiter am Ende selbst seinen Job kostet. Die Klasseninteressen werden dabei auf den Kopf gestellt. Der US-Milliardär Warren Buffett sagte vor wenigen Jahren<sup>5</sup>: »Es herrscht Klassenkrieg, richtig, aber es ist meine Klasse, die Klasse der Reichen, die Krieg führt, und wir gewinnen.« Das System der Vermögensverwaltung ist Teil dieses Kriegs.

Besitz bedeutet Macht. Wenn die großen Finanzkonzerne die größten Anteilseigner bei fast allen großen Konzernen sind, die die Geschicke unserer Welt bestimmen, kontrollieren sie diese Konzerne auch und bestimmen schlussendlich selbst die Geschicke unserer Welt. Und da macht es keinen Unterschied, ob das Kapital, mit dem sie operieren, ihnen selbst gehört oder ob sie es nur treuhänderisch für ihre Kunden verwalten. Nicht der Stahlarbeiter und noch nicht einmal der viele Milliarden US-Dollar schwere Pensionsfonds bestimmen, wie BlackRock, State Street und Co. auf den

Hauptversammlungen der Unternehmen, an denen man beteiligt ist, abstimmen und welche Einflüsse sie auf die Unternehmensführung ausüben. Die mit dem Besitz einhergehende Macht üben diese Finanzkonzerne ganz allein aus. Noch nie waren die Entscheidungsprozesse derart undemokratisch. Noch nie war so viel Macht in den Händen so weniger.

Dieses Buch soll aufzeigen, wie es zum sagenhaften Erfolg der Vermögensverwalter und Schattenbanken kommen konnte und welche Geschäfte sie genau betreiben. Getreu dem Motto »Man sollte verstehen, was man kritisiert« soll versucht werden, diese Entwicklungen nicht nur aufzuzeigen, sondern auch einzuordnen und dabei die grundlegenden Mechanismen zu erklären. Das ist auch deshalb so wichtig, weil diese Entwicklungen nicht haltmachen werden, wenn man sich ihnen nicht aktiv entgegenstellt, und weil der Einfluss der Finanzkonzerne in den letzten Jahren dank massiver Lobbyarbeit merklich zugenommen hat. Zurzeit ist nicht einmal auszuschließen, dass mit Friedrich Merz der Chef-Lobbyist von BlackRock Deutschland der nächste Bundeskanzler wird.

**Leseprobe auf dem Buch "Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen? Die heimlichen Herrscher und ihre Gehilfen"** von Jens Berger, [Westend Verlag](#) [33], Klappenbroschur, 298 Seiten, ISBN: 978-3-86489-260-8, Preis 22,00 €. Auch als eBook erhältlich, ISBN: 978-3-86489-747-4, Preis 15,99 €.

Anhang	Größe
 <a href="#">Allianz pro Schiene - Stillgelegte Bahnhöfe seit 2000 - Stand Oktober 2019</a> [59]	285.31 KB
 <a href="#">Allianz pro Schiene - Reaktivierte Eisenbahnstrecken 1994 bis 2019 - Stand Mai 2019</a> [60]	489 KB

**Quell-URL:**<https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-aus-post-telekom-und-bahn-globale-player-wurden>

## Links

[1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/8534%23comment-form> [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-aus-post-telekom-und-bahn-globale-player-wurden> [3] <https://www.arabianbusiness.com/business/425985-how-dhl-delivers-to-all-areas-of-the-middle-east> [4] <https://www.zeit.de/news/2019-12/03/telekom-tochter-t-mobile-us-startet-groesstes-5g-netz-in-den-usa> [5] <https://www.db-engineering-consulting.de/db-ec-de/news/1-Baustufe-der-Metro-Doha-in-Betrieb-4652748> [6] <https://www.dhl.de/de/geschaeftskunden/paket/leistungen-und-services/internationaler-versand/paket-international.html> [7] [https://en.wikipedia.org/wiki/Blue\\_Dart\\_Aviation](https://en.wikipedia.org/wiki/Blue_Dart_Aviation) [8] [https://www.dhl-mm.com/en/country\\_profile.html](https://www.dhl-mm.com/en/country_profile.html) [9] <https://saloodo.ae/> [10] <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/logistiktochter-der-deutschen-post-dhl-setzt-ganz-auf-asien-seite-2/2642422-2.html> [11] <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/post-setzt-auf-asien-appel-eroeffnet-dhl-drehkreuz-in-shanghai/6869652.html?ticket=ST-5650241-v1VWAf1aw7MDq16mSdht-ap1> [12] [https://en.wikipedia.org/wiki/DHL\\_Aviation](https://en.wikipedia.org/wiki/DHL_Aviation) [13] [https://web.archive.org/web/20121220124840/http://www.dhl.com/en/about\\_us/express.html#facts\\_figures](https://web.archive.org/web/20121220124840/http://www.dhl.com/en/about_us/express.html#facts_figures) [14] <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Deutsche-Post-will-weltweit-zustellen-article15805046.html> [15] <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/keine-briefe-am-montag-die-wahrscheinlichkeit-steigt-dass-die-post-nur-noch-fuenf-mal-pro-woche-kommt/25295894.html> [16] <https://www.freitag.de/autoren/der-freitag/rendite-frisst-gute-arbeit> [17] [https://de.wikipedia.org/wiki/Ron\\_Sommer](https://de.wikipedia.org/wiki/Ron_Sommer) [18] [https://de.wikipedia.org/wiki/Sprint\\_Corporation](https://de.wikipedia.org/wiki/Sprint_Corporation) [19] <https://5gfrei.de/> [20] <https://www.deraktionaer.de/artikel/medien-itk-technologie/deutsche-telekom-die-gruende-fuer-den-schuldenanstieg-20193451.html> [21] <https://www.businessinsider.de/politik/statistik-zeigt-wie-abgehaengt-deutschland-bei-der-digitalisierung-ist-2019-10/> [22] <https://assets.documentcloud.org/documents/6471295/Bahn-Beteiligungen-Uebersicht.pdf> [24] <https://www.buzzfeed.com/de/marcusengert/deutsche-bahn-hohe-schulden-zahlreiche-firmen-im-ausland> [25] [https://de.wikipedia.org/wiki/Hartmut\\_Mehdorn](https://de.wikipedia.org/wiki/Hartmut_Mehdorn) [26] [https://de.wikipedia.org/wiki/Schenker\\_AG](https://de.wikipedia.org/wiki/Schenker_AG) [27] <https://www.dbschenker.com/cn-zh> [28] <https://www.dbschenker.com/cn-zh/products/ocean-freight> [29] <https://de.wikipedia.org/wiki/Arriva> [30] [https://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%BCdiger\\_Grube](https://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%BCdiger_Grube) [31] <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/deutsche-bahn-verstaerkte-expansion-in-auslandsprojekte/19890316.html?ticket=ST-5417308-ZbH4xNHERKGd7IXI3uQR-ap6> [32] <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-braucht-mehr-geld-treffen-mit-andreas-scheuer-a-1250726.html> [33] <https://www.westendverlag.de/> [34] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-geplante-desaster-der-deutschen-bahn-ist-kein-versehen> [35] <https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/un-behindertenrechtskonvention-uebereinkommen-ueber-die-rechte-von-menschen-mit-behinderungen.pdf> [36] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/un-brk-die-deutsche-bahn-diskriminiert-menschen-mit-behinderung> [37] <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.reparaturarbeiten-beginnen-entgleiser-meridian-zug-an-der-hackerbruecke-in-muenchen-ursache-noch-unklar.498d95fb-1d80-40c8-a01b-f7e3d993e464.html> [38] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/meridian-zug-aus-den-gleisen-gesprungen> [39] <https://www.nachdenkseiten.de/?p=58637> [40] <https://www.nachdenkseiten.de/> [41] <https://www.flickr.com/photos/frnetz/14968776159/> [42] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.de> [43] <https://pixabay.com/> [44] <https://pixabay.com/de/service/license/> [45] <https://pixabay.com/de/photos/hongkong-flugzeug-reisen-flughafen-2680861/> [46] <https://www.dpdhl.com/de/presse/mediathek.html> [47] <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/de/media-center/media-relations/images/2019/cgn-hub-3.jpg> [48] <https://5gfrei.de/fuenf-vor-zwoelf/> [49] <https://www.flickr.com/photos/dpdhl/4874548797> [50] <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/deed.de> [51] [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Bahn\\_AG](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn_AG) [52] [https://de.wikipedia.org/wiki/DB\\_Cargo](https://de.wikipedia.org/wiki/DB_Cargo) [53] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DB\\_Schenker\\_Vantaa\\_Viinikkala\\_1.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DB_Schenker_Vantaa_Viinikkala_1.JPG) [54]

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de> [55] <https://www.flickr.com/photos/99279135@N05/26159483530/> [56] <https://pixabay.com/de/photos/schiene-eisenbahn-eisenbahn-schienen-3370016/> [57] <https://www.allianz-pro-schiene.de/> [58] <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/336-bahnhoefe-seit-2000-stillgelegt/> [59] <https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/streckenstilllegung-deutsche-bahn-bahngleise-stillgelegte-bahnstrecken-bahnhofsstilllegung-schieneninfrastruktur-schienenverkehr-kritisches-netzwerk-schienenanschluss.png> [60] [https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/allianz\\_pro\\_schiene\\_-\\_reaktivierte\\_eisenbahnstrecken\\_1994\\_bis\\_2019\\_-\\_stand\\_mai\\_2019.pdf](https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/allianz_pro_schiene_-_reaktivierte_eisenbahnstrecken_1994_bis_2019_-_stand_mai_2019.pdf) [61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/arriva-plc> [62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ausgliederung> [63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnhofstilllegungen> [64] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/billigesellschaften> [65] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/blue-dart-aviation> [66] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/briefpost> [67] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/briefzustellung> [68] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/containertransport> [69] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/db-ag> [70] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/db-cargo> [71] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bahn-ag> [72] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-post-dhl-group> [73] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-telekom-ag> [74] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dhl> [75] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dhl-aviation> [76] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dhl-ecommerce-asia> [77] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dhl-myanmar> [78] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/frachtfluglinie> [79] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/frachtflugverkehr> [80] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/frank-appel> [81] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/hartmut-mehdorn> [82] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/konzerngewinn> [83] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/lagerlogistik> [84] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/liberalisierung-des-postmarktes> [85] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/logistikkonzern> [86] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/lohndumping> [87] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/luftfracht> [88] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/luftfrachtsendungen> [89] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/marktradikalismus> [90] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/mobilfunknetzausbau> [91] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/neoliberalismus> [92] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/paketgeschäft> [93] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/paketzustellung> [94] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/postfilialen> [95] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/postgehalter> [96] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/privatisierung> [97] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/retourenmanagement> [98] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/richard-lutz> [99] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ron-sommer> [100] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/rudiger-grube> [101] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/saloodo> [102] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schenker-ag> [103] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienen-güterverkehr> [104] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienen-netz> [105] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sechs-tage-pflicht> [106] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/see-fracht> [107] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/sprint-corporation> [108] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/strassengüterverkehr> [109] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/streckenstilllegungen> [110] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/tasman-cargo-airlines> [111] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/t-mobile-usa> [112] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/unternehmenszweck> [113] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/versorgungsauftrag> [114] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/voicestream>