

Interessenkonflikt

Hier geht es um einen Interessenkonflikt zwischen Mehdorn und dem Bund auf der einen und den Bürgern auf der anderen Seite. Derzeit scheint Logistik das ganz große Geschäft zu sein. Tatsächlich rechnet es sich für die Global Player mehr als für den Mittelstand. Wer rechnen kann, der sieht auch Ressourcenverbrauch und Verlagerung von Wertschöpfung sowie zusätzliche Kosten im Gesundheitssystem und bei der Sozialfürsorge. Wer also rechnen kann, entscheidet sich für ein Rheintal ohne Lärm, denn dann kämen Millionen und Milliarden aus einer florierenden Wirtschaft im Tal zurück.

Hier das Dilemma in Kurzform:

- Mehdorn investiert **Milliarden in ICE-Neubaustrecken**, ohne dass – aufgrund der Provinzbahnhöfe und der Zerstückelung der Schnellstrecken – wirklich Zeit gewonnen wird.
- Im Güterverkehr konnte Mehdorn in seiner Amtszeit **nicht ein einziges Prozent Marktanteil hinzugewinnen**. Die Bahn gilt im Güterverkehr, wie insgesamt, als unzuverlässig, unflexibel und langsam – nichts, womit die Wirtschaft mit ihrer „Just in time“-Logistik arbeiten kann.
- Mehdorn brüstet sich mit Gewinnen, dabei hat er, nachdem die Bahn in den 90er-Jahren durch den Bund vollkommen entschuldet worden war, bereits **wieder 15 Milliarden Schulden angehäuft**.
- **Mehdorn kauft mit Steuergeldern Firmen weltweit** und wiederholt damit die Fehler, mit denen er schon Deutschlands bestes Maschinenbauunternehmen, die Heidelberger Druckmaschinen AG, fast ruiniert hat. Die Zeche zahlt diesmal der Bürger.
- Seine globalen Logistikpläne machen **Transporte so billig, dass Arbeitsplätze in Billigstlohnländer verlagert werden können**. Unser größtes Problem, genügend Arbeitsplätze zu haben, wird dadurch vergrößert.
- Wir sind zwar **Exportweltmeister, aber die Wertschöpfung ist längst woanders**, so dass weder der Staat noch die Bürger von dieser Wertschöpfung profitieren.
- Die **Ökobilanz** dieser globalen Transporte, die Tropenhölzer aus dem brasilianischen Regenwald und Steine aus China herbeikarren, ist äußerst **negativ** und nicht mit dem Faktor „Verlagerung auf die Schiene“ aufzuwiegen.
- In den nächsten 4 Jahrzehnten werden sich die weltweiten Produktströme beruhigen, weil Schwellenländer wie Indien und China weniger attraktiv werden. Das heißt, die Potenzialunterschiede werden sich angleichen und dann wird **das Transportaufkommen auf nur noch ein Viertel** oder Fünftel des derzeitigen Volumens zusammenschrumpfen. Mehdorns Logistikkonzern, wenn es ihn je gäbe, könnte dann dichtmachen.

- Dichtgemacht hätte dann auch das Rheintal, weil schon in **10 Jahren hier kaum noch jemand leben und wohnen wird**. Es geht deshalb jetzt buchstäblich um die Existenz, und es muss sehr bezweifelt werden, ob die großen gesundheitlichen und wirtschaftlichen Opfer, die schon seit Jahren von den Menschen im Rheintal abverlangt werden, überhaupt dem Land oder dem Bund helfen.
- Wahrscheinlicher erscheint, dass globale Konzerne und Banken davon profitieren, die sich mit Hilfe ihrer Lobbyisten und „gekaufter Politiker“ über die Grundrechte der Menschen im Rheintal hinwegsetzen.