

Die Rheinuferbahn Rastatt-Kehl

Von Albert Kuntzemüller, Freiburg i. Br.

Motto:

„Es wär zu schön gewesen, es hat nicht sollen sein.“

Es ist immer eine mißliche Sache, über ein geschichtliches oder wirtschaftliches Problem zu berichten, das im Wunschbild aller Beteiligten sich ganz anders ausmacht als in der rauhen unsentimentalen Wirklichkeit. Man möchte ihnen so gerne etwas Gutes sagen und ihre Aspirationen von einst als voll berechtigt anerkennen, weil in hundert andern Fällen ähnlich begründete und scheinbar ähnlich gelagerte Aspirationen ihre Erfüllung gefunden haben, so daß also nicht einzusehen wäre, warum dies nicht auch im vorliegenden Falle hat geschehen können. Das gilt für die Wirtschaft, für den Verkehr, ja gelegentlich auch für kulturelle und politische Bestrebungen. Am offensichtlichsten liegen die Dinge aber wohl im Verkehr, weil eine Ablehnung hier sich am empfindlichsten auszuwirken vermag. Man denke beispielsweise an die Eisenbahnen, wo ein Nichtbau oder selbst schon eine ungünstige Linienführung der nicht berücksichtigten Landschaft allerschwersten Schaden bringen und die Bevölkerung auf Jahrzehnte hinaus verstimmen kann.

Unzählige Landesgegenden unserer badischen Heimat haben ihre Eisenbahnwünsche im Laufe der Zeit erfüllt bekommen, das Hanauerland aber hat, abgesehen von der Hauptbahn (Karlsruhe-Oos-Appenweier-Offenburg-Basel) und der gleichzeitig erbauten Zweigbahn Appenweier-Kehl (-Straßburg), die Eisenbahn, die es im wahren Sinne des Wortes durchquert und erst erschlossen hätte, nie erhalten, wenigstens nicht in der gewünschten Gestalt, und mit einem „Ersatz“ vorliebnehmen müssen, der es die entgangene Vollbahn noch jahrelang hat vermissen lassen. Dieses von den Gemeinden des Hanauerlandes und der Ortenau immer wieder zur Erörterung gebrachte, mit geradezu bewunderswertem Eifer propagierte und in allen möglichen Varianten untersuchte Eisenbahn-