

Die Sitzung der Zweiten Kammer vom 18. Juni 1902 stand völlig unter dem Zeichen der Rheinuferbahn. Bereits in der wenige Tage zuvor stattgehabten ausführlichen Debatte über das Eisenbahnbudget (Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Ständeversammlung 1901/02, Zweite Kammer, S. 701 ff.) hatte der bekannte Eisenbahnreformer Abg. Paul Fr ü h a u f (1862 bis 1916) in seiner lebendigen und humorvollen Art erklärt: „So kommen wir nicht weiter! Nehmen wir die Karte in die Hand, so finden wir es unbegreiflich, daß die Bahn Rastatt-Kehl-Offenburg noch nicht gebaut wurde. Das Mittelland kann überhaupt auf die stiefmütterliche Behandlung, die es in Eisenbahnsachen erfährt, stolz sein! Der Bezirk von Rastatt bis Offenburg gehört zu den geduldigsten des Landes. Er läßt sich übel behandeln in einer Weise, vor der ich nur die größte Hochachtung haben kann“ (Heiterkeit).

Der Abg. Dr. Karl H e i m b u r g e r (1859 bis 1912) sekundierte ihm mit den Worten (a. a. O. Seite 719): „Es besteht eine zwingende Notwendigkeit für den Bau dieser Bahn. Durch die Rheinregulierung wird der Bahnverkehr ein größerer werden, neue billige Verkehrswege steigern den Verkehr oft in ungeahntem Maße.“ Aber Staatsminister Dr. Artur von B r a u e r (1845 bis 1926) setzte als Ressortminister solchen allzu optimistischen Darlegungen einen empfindlichen Dämpfer auf, indem er erwiderte (a. a. O. Seite 720): „Ich habe es nie begriffen, warum das Bahnprojekt Rastatt-Kehl mit so viel Eifer betrieben wird, ist doch gar kein Bedürfnis für die Erstellung einer solchen Bahn zur Zeit vorhanden! Dem Lokalverkehr genügt die Bahn Bühl-Kehl und für Erstellung einer durchgehenden Linie Kehl-Rastatt liegt zur Zeit nicht das geringste Bedürfnis vor. Möglicherweise entwickelt sich unser Verkehr in den nächsten Jahren so, daß wir ein drittes und viertes Gleis brauchen. Wenn diese Notwendigkeit einmal an uns herantritt, dann werden wir allerdings vorsichtig prüfen müssen, ob diese neuen Gleise den alten einfach anzugliedern seien, oder ob es nicht nützlicher wäre, die neuen Gleise in Form einer neuen Bahn mehr am Rheine entlang anzulegen. Soweit sind wir aber noch nicht, zumal mit Einführung elektrischer Streckenblockierung die vorhandenen zwei Gleise noch lange Zeit dem Bedürfnis genügen werden.“

Trotz dieser ziemlich deutlichen Absage von der Regierungsbank kam es dann in der Sitzung vom 18. Juni 1902 bei Beratung der Petition der Eisenbahnkommission Rastatt nochmals zu einer ausgiebigen Debatte, bei der alle Register zugunsten des alten Lieblings-