

Vielleicht möchte der Leser am Schlusse noch fragen, worin denn nun der schicksalhafte Grundfehler, der den Bau der Rheinuferbahn vereitelt hat, eigentlich bestehe und wie das Eisenbahnnetz dieser Gegend folgerichtig ausgebaut, heute aussehen sollte. Auch hierauf darf der Verfasser noch eine kurze Antwort geben.

Das Schicksal der Rheinuferbahn war ein geographisches. Es hätte einen Verkehrsluxus ohnegleichen bedeutet, wenn man in fast unmittelbarer Nähe der Hauptbahn eine zweite Vollbahn gelegt hätte. Was für die wesentlich breiteren Landstriche nördlich von Karlsruhe richtig war, brauchte es für die Oberrheinebene um Kehl noch lange nicht zu sein. Schon die „strategische Bahn Karlsruhe-Rastatt über Durmersheim“ stellte einen gewissen Luxus dar, den sich die badische Staatsbahn ohne Unterstützung des Reiches und dessen strategische Interessen niemals geleistet hätte. Um wie viel mehr aber wäre dies der Fall weiter südlich gewesen, da manche Eisenbahnpolitiker, wie wir gesehen haben, die Eisenbahn gar bis Breisach fortgesetzt wissen wollten!

Hätte der badische Eisenbahnverkehr — ohne Weltkrieg 1914/18 — im zweiten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts den gleichen Aufschwung wie zuvor genommen, so daß die alte Hauptbahn hätte entlastet werden müssen, so wäre die einzig richtige und bauwürdige Lösung des Problems diese gewesen: die Hauptbahn Mannheim-Basel, in Fortsetzung der beiden doppelspurigen Strecken nördlich von Rastatt, zwischen Rastatt und Oos viergleisig auszubauen, und wenn man nicht Oos-Offenburg selbst viergleisig ausbauen wollte, eine zweigleisige Vollbahn Oos-Rheinbischofsheim-Kehl(-Offenburg) zu erstellen, einerseits zur Entlastung der Hauptbahn, andererseits zur Verkürzung der Straßburger Zufahrt. Unter solchen Voraussetzungen hätte sich freilich der unglückselige Rheinübergang bei Wintersdorf erübrigt, der im Gefolge der strategischen Bahnprojekte schon 1895 voreilig gebaut worden war. Wenn ein Brückenbau, so war und ist dieser fehl am Ort. Daß er überhaupt gebaut werden konnte, stellt der deutschen (nicht der badischen) Eisenbahnpolitik von damals kein gutes Zeugnis aus und ist vielleicht nur aus dem Fehlen einer Parallelbahn etwa von Rastatt oder Oos aus nach Kehl zu erklären. Die Vollbahn Oos-Kehl in Verbindung mit der viergleisigen Anschlußstrecke Rastatt-Oos hätte nicht nur den Wintersdorfer Rheinübergang entbehrlich gemacht, sondern auch jenen bei Maxau viel eher ermöglicht, als er tatsächlich ge-