

Blick auf den Bahnhof Offstein um 1930. An der Ladestraße stehen drei typische Personenwagen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mit je einem dreifach gekoppelten Seitenfenster. Dahinter befanden sich die Sitze der 2. Wagenklasse
Aufnahme: Slg. Oldenburg

Worms – Offstein

Die normalspurige Nebenbahn Worms – Offstein wurde 1886 von der Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein eröffnet und 1895 von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) übernommen. Ab 1900 schloss in Offstein die pfälzische Nebenbahn aus Grünstadt an; fortan gab es zeitweilig durchgehende Züge zwischen Worms und Grünstadt. Nachdem sich die SEG 1953 von ihren Nebenbahnen getrennt hatte, oblag die Betriebsführung auf der Gesamtstrecke der Deutschen Bundesbahn, die den Personenverkehr 1968 bzw. 1970 einstellte und den Güterverkehr in den Folgejahren abschnittsweise aufgab. Nach wie vor existiert das Gleis der 2007 letztmalig befahrenen Teilstrecke von Grünstadt bis zur heute noch bestehenden Zuckerfabrik Offstein.

Unsere Bahnreise geht in den südlichsten Zipfel von Rheinhessen, damals Grenzland zur Bayerischen Pfalz und Hessen – die Provinz Rheinhessen gehörte zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt, die angrenzende Pfalz zu Bayern (Bayern linksrheinisch).

Das Ende des Zweiten Weltkrieges machte den Rhein zur Grenze, links französische und rechts amerikanische Besatzungszone. Mit der Gründung der Bundesländer wurden die Pfalz und Rheinhessen dem neuen Land Rheinland-Pfalz (französische Zone) zugeschlagen, das Land Hessen (amerikanische Zone) blieb auf das rechtsrheinische Gebiet beschränkt.



Letzte Kursbuchnummer: 274g
frühere Kursbuchnummer: 244c

Spurweite: 1435 mm
Streckenlänge: 11,7 km (bis zur Landesgrenze)
Gleislängen: 14,87 km (1928), 16,08 km (1949)
größte Neigung: 1:60
kleinster Bogenhalbmesser: 250 m

Bahnhofsgebäude: Worms Vorstadt, Horchheim, Wiesoppenheim, Heppenheim, Offstein

- 12.10.1886: Konzession des Großherzoglich Hessischen Staatsministeriums in Darmstadt für die Strecke Worms – Offstein (NbOW) auf 50 Jahre an die Centralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein
- 12.12.1886: Eröffnung Reise- und Güterverkehr
- 20.05.1892: bayerisches Gesetz zum Bau und Betrieb der Strecke Landesgrenze bei Offstein – Grünstadt durch die Pfälzische Nordbahn
- 21.03.1895: Einbringung der NbOW in die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
- 21.03.1895: großherzoglich-hessische Bekanntmachung über die Anbindung Anschlussgleises zur Zuckerfabrik Offstein an die Nebenbahn gegen Grünstadt
- 15.09.1900: Eröffnung Reise- und Güterverkehr Offstein – Grünstadt durch die Pfälzische Nordbahn
- 01.01.1909: Übernahme der pfälzischen Eisenbahnen durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und damit des Betriebs auf der Strecke Grünstadt – Offstein
- 01.01.1953: Übernahme der Betriebsführung auf der NbWO durch die Deutsche Bundesbahn (praktisch wird sie jedoch bis zum 31.3.1953 von der SEG aufrechterhalten)

(Fortsetzung auf Seite 2)

(Fortsetzung von Seite 1)

01.04.1953:	Übernahme der NbWO durch das Land Rheinland-Pfalz
01.01.1959:	NbWO Eigentum der Deutschen Bundesbahn
28.09.1968:	Einstellung des lokalen Personenverkehrs und des durchgehenden Güterverkehrs Worms – Offstein – Grünstadt
30.05.1970:	Einstellung des durchgehenden Personenverkehrs Grünstadt – Worms ohne Halt
27.09.1981:	Einstellung Güterverkehr Horchheim – Heppenheim und Horchheim – Zollhaus
29.05.1988:	Einstellung Güterverkehr Heppenheim – Offstein
01.01.1999:	Einstellung des Restgüterverkehrs ab Worms und Offstein - Neu Offstein

Worms, die Nibelungenstadt, ist neben Mainz und Speyer eine der drei Kaiserdomstädte am Rhein, inmitten der Wein-Großlage „Liebfrauenmilch“ gelegen und eine Reise wert.

Weniger interessant ist die Landschaft im südlichen Zipfel von Rheinhessen – kein einziger Ort ist im Baudenkmäler-, Kunst- oder Gourmet-Führer vertreten. Genau in diese Gegend führt die Strecke Worms – Offstein der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) [*SEG in diesem Sammelwerk bereits vorgestellt*], eine der vier rheinhessischen SEG-Bahnen. Das kleine Flüsschen Eisbach kommt vom Pfälzer Bergland, durchzieht in West-Ost-Richtung das südliche Rheinhessen und mündet südlich von Worms in den Rhein. Zwischen Grünstadt (in der bayerischen Pfalz) bzw. Offstein (im hessischen Rheinhessen) und Worms ist die Gegend beidseits des Eisbaches dicht besiedelt und weist einige Industrie auf. Verkehrlich war dieser Landstrich südlich der Bahnstrecke Worms – Monsheim (eröffnet am 5. Dezember 1864) nur unvollkommen angebunden und erschlossen. Besonders die 1884 gegründete Zuckerfabrik Offstein unmittelbar hinter der Landesgrenze zur Bayerischen Pfalz hin wartete auf einen Eisenbahnanschluss.

Bachstein baut die Nebenbahn Worms – Offstein

Im Jahre 1884 schlossen sich die rheinhessischen Gemeinden im Eisbachtal zusammen und bildeten ein Bahnkomitee. Von Offstein an der Landesgrenze Hessen/Bayerische Pfalz aus war für eine Eisenbahnlinie die Richtung auf Worms zu über Heppenheim, Horchheim und Weinsheim vorgegeben.

Das 1878 gegründete Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmen Centralverwaltung für Secundairbahnen (CV) Herrmann Bachstein, Berlin, hatte

zusammen mit der Darmstädter Bank für Handel und Industrie das Mitteldeutsche Eisenbahn-Konsortium gegründet und warb unter anderem für Eisenbahnprojekte im Großherzogtum Hessen.

In Südhessen boten sich gleichzeitig zwei Bahnprojekte an: Von Osthofen nach Westhofen und von Worms nach Offstein. Für beide Vorhaben waren örtliche Bahnkomitees am Werk, beide wandten sich an die CV Herrmann Bachstein. Das Eisbachtal-Komitee war etwas schneller und gewann Herrmann Bachstein für das Bahnprojekt Worms – Offstein. Bachstein gab das Projekt an das Darmstädter Konsortium, das sofort aktiv wurde, Verhandlungen mit den Anliegern zur kostenlosen Bereitstellung des für den Bahnbau benötigten Grund und Bodens führte und mit der Hessischen Ludwigsbahn die Mitbenutzung des Bahnhofs Worms vereinbarte.

An der Finanzierung beteiligte sich Bachstein mit 518.000 Mark, das Großherzogtum Hessen leistete einen Baukostenzuschuss von 150.000 Mark. Die Bau- und Betriebskonzession stellte das Großherzogliche Staatsministerium in Darmstadt am 12. Oktober 1886 aus. (Die Konzession für die Strecke Osthofen – Westhofen [*in diesem Sammelwerk bereits vorgestellt*] folgte zwei Monate später.)

Zu diesem Zeitpunkt waren die Vorarbeiten schon abgeschlossen, die Bahntrasse abgesteckt und mit dem Bau begonnen worden. Geographische Schwierigkeiten ergaben sich nicht, der Streckenverlauf war geradlinig und ohne Besonderheiten. Am 12. Dezember 1886 konnte der Betrieb auf der Nebenbahn Worms – Offstein (NbWO) aufgenommen werden.

Die Strecke begann im Bahnhof Worms der Hessischen Ludwigsbahn. Eigene Anlagen waren anfangs nicht vorhanden, erst später erhielt die Nebenbahn eigene Übergabegleise am Güterbahnhof Worms. Die Strecke verlief etwa 1,4 Kilometer neben der Hauptbahn Richtung Ludwigshafen, schwenkte dann nach Westen ab und folgte dem Lauf des Eisbaches über Weinsheim, Horchheim, Wiesoppenheim und Heppenheim nach Offstein. Der Eisbach wurde dreimal auf kleinen Stahlträgerbrücken überquert. Vier Unterwegsstationen hatten Bahnhofsgebäude mit Dienst- und Warteräumen im Untergeschoss und einer Wohnung für den Bahnhofsvorsteher im Obergeschoss. In Offstein gab es ein größeres Bahnhofsgebäude mit Räumen für die örtliche Bahnverwaltung, ferner einen kleinen Lokschuppen mit Werkstatt. Neben einigen Industriebetrieben mit Gleisanschluss war die Zuckerfabrik Offstein der wichtigste Bahnkunde. Vom Bahnhof Offstein (Kilometer 10,94) führte das Gleis noch etwa 700 Meter weiter bis zur Landesgrenze (Kilometer 11,67) und als Anschlussgleis bis zur Zuckerfabrik unmittelbar jenseits der Landesgrenze.



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Offstein zu Beginn der 1930er Jahre. Der Handkarren links am Güterschuppen dient zum Transport des Gepäck- und Expressguts zu und von den Zügen

Aufnahme: Slg. Oldenburg

Unter der Regie der SEG

Am 11. Februar 1895 hatte die CV Herrmann Bachstein zusammen mit der Darmstädter Bank für Handel und Industrie und Privatleuten aus Berlin und Darmstadt die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitz in Darmstadt (SEG) gegründet, in die unter anderem die NbWO eingebracht wurde. Die SEG betrieb nun auch die Nebenbahn Worms – Offstein.

Der Verkehr entwickelte sich gut, die Verkehrsleistungen waren beachtlich und die Jahresrechnungen zufriedenstellend, sodass Überschüsse erwirtschaftet werden konnten.

Der Oberbau war ursprünglich in Bachstein-Art ausgeführt: eiserne Längsschwellen mit 90 mm hohen Vignoleschien. Die Gesamtmasse des Gleises, einschließlich der Stahlschwellen, betrug 80 kg/m. Der starke Güterverkehr zwang von 1898 bis 1903 zum Umbau in schweren Querschwellen-Oberbau mit 115 mm hohen Schienen. Am Güterbahnhof Worms entstanden eigene Übergabegleise, ferner erfuhren die Unterwegsbahnhöfe Erweiterungen der Gleisanlagen. Der Lokschuppen und die Werkstatt in Offstein wurden vergrößert, um auch größere Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen der Nachbarbahn Osthofen – Westhofen ausführen zu können.

Weiterbau nach Grünstadt

Da sich der Bahnbetrieb günstiger entwickelte als ursprünglich angenommen, dachte die CV Herrmann Bachstein schon bald an einen Weiterbau nach Grünstadt. 1864 war die Strecke Worms – Monsheim von der Hessischen Ludwigsbahn in Betrieb genommen worden und 1873 folgte unter Regie der Pfälzischen Nordbahngesellschaft die Strecke Monsheim – Grünstadt – Bad Dürkheim. Nach sorgfältigen Ermittlungen über das Reisenden- und Frachtaufkommen überließ die CV dann aber den Streckenbau der Pfalzbahn. Mit Gesetz vom 20. Mai 1892 wurde in München der Bau der Linie Grünstadt – Offstein genehmigt. Eine Bekanntmachung des Großherzogtums Hessen vom 21. März 1895 verkündete die Einbeziehung des Anschlussgleises zur Zuckerfabrik Offstein in den Betrieb der künftigen Nebenbahn nach Grünstadt. Zudem wurde zwischen der SEG und der Pfälzischen Nordbahn ein Gemeinschaftsverkehr mit durchgehenden Zügen Worms – Offstein – Grünstadt vereinbart. Der Abschnitt Offstein – Grünstadt wurde am 15. September 1900 mit einem Bahnhof in Neu-Offstein und zwei Unterwegsbahnhöfen Obrigheim und Heidesheim eröffnet.

Zwischen den Weltkriegen

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung nach Grünstadt nahm der Verkehr auf der NbWO geringfügig ab, da ein Teil des Reisenden- und Frachtaufkommens nun nach Grünstadt abfloss. Neue Industriebetriebe, unter anderem Lederfabrik Heyl bei Worms, brachten für die SEG-Strecke jedoch Mehrverkehr, ferner nahm der Berufsverkehr nach Worms zu. Während anfangs täglich sechs Zugpaare verkehrten, waren es 1914 täglich acht. Der Fahrzeugbestand von 14 Personenwagen im Jahre 1928 unterstreicht die Bedeutung des Reisungsverkehrs auf der NbWO.

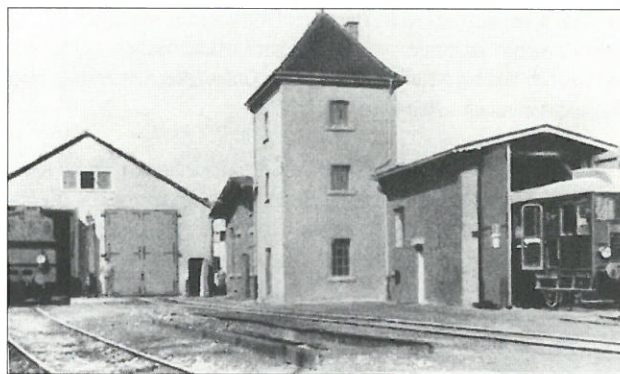
Ein parallel geführter privater Kraftverkehr brachte der Bahn in den folgenden Jahren ärgerliche Konkurrenz und erhebliche Einbußen, gegen die die SEG machtlos war. 1926 entschloss sich die SEG zur Aufnahme eines eigenen Kraftwagenverkehrs zwischen Worms und Offstein, zudem setzte sie zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs einen Triebwagen ein; wenig später kam ein zweiter hinzu, der seine Jungfernfahrt auf der Nebenbahn Osthofen – Westhofen absolviert, sich aber dort nicht bewährt hatte und zur NbWO umgesetzt wurde. Mit dem Einsatz der Triebwagen musste der Lokschuppen in Offstein zu einem VT-Schuppen umgebaut und erweitert werden, zudem wurde ein neuer Lokschuppen mit zwei Gleisen und ein moderner Wasserturm mit einem Hochbehälter errichtet.

Indes nahm der Güterverkehr zu. Täglich verkehrten zwei Güterzüge in beiden Richtungen. In den 1930er Jahren gab es neben der Zuckerfabrik Offstein sechs Privatanschluss- bzw. Bahnhofsladegleise: zwischen Worms und Worms Vorstadt die Möbelfabrik Dös und die Lederfabrik Heyl, die Dachpappenfabrik Zollhaus (später CCW), die Konservenfabrik Volk, Weinsheim, die Kaffee-Essenzfabrik Pfeiffer & Diller in Horchheim und die Firma Didier Feuerfest Chamottesteine in Offstein.

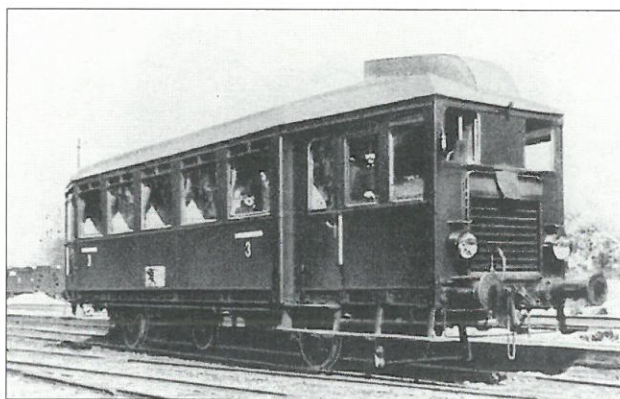
Neben diesen Anschlüssen war die An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte, Kunstdünger und Brennstoffe von großer Bedeutung. Raiffeisen-Lagerhäuser mit eigenen Ladegleisen gab es in Heppenheim und Offstein. Hochbetrieb herrschte im Herbst während der Zuckerrübenkampagne, die im allgemeinen bis Ende Januar dauerte; in großen Mengen wurden Zuckerrüben, Kohlen und Kalk nach Offstein gebracht.

Durch die Weltwirtschaftskrise von 1929 bis 1932 wurde diese Entwicklung unterbrochen. Der Rückgang des Personen- und Güterverkehrs brachte der NbWO erhebliche Einbußen. Als 1936 die Konzession ablief, hatte sich die Bahn noch nicht wieder erholt, seit Jahren waren Zuschüsse zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs notwendig. Die SEG versuchte, die Strecke Worms – Offstein an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abzutreten, auch bestanden Überlegungen zur Einstellung des Bahnbetriebs. Die Landesregierung in Darmstadt war entschieden gegen die Stilllegung und verlängerte 1937 die Konzession von sich aus um 15 Jahre.

Inzwischen hatte sich die Wirtschaft im Zuge der massiven Aufrüstung erholt und der Güterverkehr wieder zugenommen. Dies traf nicht für den Personenverkehr zu; er erreichte nicht annähernd die Leistungen der 1920er Jahre – in der Statistik ist allerdings nur der Schienenverkehr berücksichtigt, nicht aber der parallele SEG-Busverkehr. Trotz des geringen



Die SEG-Betriebswerkstatt in Offstein um 1935. Links der neue Lokomotivschuppen, in der Mitte der Wasserturm und rechts der ebenfalls neu erbaute Triebwagenschuppen Aufnahme: Slg. Oldenburg



Einer der sieben SEG-Triebwagen in den 1930er Jahren. Zeitweilig verkehrten zwei derartige Fahrzeuge auf der Nebenbahn Worms – Offstein Aufnahme: Slg. Oldenburg



Fast im Ursprungszustand präsentierten sich im Frühjahr 1974 die Bahnanlagen in Heppenheim (Rheinhes). Das Empfangsgebäude hatte jedoch im Gegensatz zu denen in Offstein und Horchheim keinen Anbau erhalten
Aufnahme: Oldenburg



Der Triebwagenschuppen in Offstein 1974. Dass es sich dabei um einen Anbau an den 1886 von der CV Herrmann Bachstein errichteten Lokomotivschuppen handelt, ist deutlich zu erkennen
Aufnahme: Oldenburg

Fahrzeugbestand der Nebenbahn Worms – Offstein

Jahr	1928	1935	1937	1939	1949	1952
Lokomotiven	4	5	4	3	4	4
Triebwagen	2	1	1	1	1	1
Personenwagen	14	11	12	10	9	9
Gepäck-/Postwagen	2	3	3	2	2	
Güterwagen	35*	34	29	34	12	12
Dienstwagen	-	-	-	-	3	3

* einschließlich der bei der Staatsbahn eingestellten Wagen

Reisendenaufkommens war das Zugangebot beachtlich: 1935 verkehrten werktags neun, sonntags sechs Zugpaare, 1938 waren es werktags neun und sonntags sieben Zugpaare, davon zwei durchgehend Worms – Grünstadt und zwei ab und bis Neu-Offstein. Auf der Grünstädter Seite gab es zwei Zugpaare Grünstadt – Neu-Offstein.

Ende der 1930er Jahre war die NbWO von den süddeutschen SEG-Bahnen der beste Betrieb, die Jahresrechnungen brachten nun wieder einen erheblichen Überschuss. In der Werksatt in Offstein wurden Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen aller rhein Hessischen Bahnen ausgeführt.

Vom Zwei- zum Vierkuppel

Zum Anfangsbestand zählten drei Lokomotiven der Bauart Bn2t mit dem SEG-Nummern 101 – 103, neun BCI-Wagen, ein BCPwPosti-Wagen, sieben Güter- und ein Bahnmeisterwagen. Die Lokomotiven gehörten zu einer Serie von acht Maschinen (SEG-Nummern 101 – 108, später 301 – 308), die von der Sächsischen Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, in Chemnitz 1886 und 1887 im Auftrage der CV Herrmann Bachstein für die rhein Hessischen Bahnen gebaut, und mit den Fabriknummern 1463 – 1470 ausgeliefert worden waren. In den 1920er Jahren wurden die kleinen zweiachsigen Lokomotiven gegen größere T 3-Maschinen ausgetauscht, von denen die SEG etwa 20 Exemplare besaß, ferner kamen Dh2t-Lokomotiven zur NbWO, davon hatte die SEG zwischen 1924 und 1927 neun Stück von Henschel beschafft.

1925 baute die Firma v.d. Zypen & Charlier insgesamt sieben Benzol-Triebwagen für die SEG, davon war je einer für die Nebenbahnen Osthofen – Westhofen und Worms – Offstein vorgesehen.

Nachdem der Westhofener Triebwagen nach Offstein umgesetzt worden war, wurden dort mehrere Jahre zwei Triebwagen eingesetzt. Bis zuletzt war ein Triebwagen in Offstein beheimatet.



Gelegentlich bekamen in den 1970er Jahren noch einige Offsteiner Verkehrskunden Wagenladungen. Hier wartet ein gedeckter Güterwagen auf die Abholung durch die nächste Übergabe

Aufnahme: Oldenburg

274g Grünstadt – Offstein – Worms																				
km	ED Mainz	Zug Nr Klasse	X1215	221	X1217	225	X3473	X1219	X1227	X1231	T 237	3481	245	T249	3487	X 257	T 257	X1259	T 263	
0,0	Grünstadt 272a, b, d	ab	..	..	X6.51	..	X7.13	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2,2	Albsheim (Els)	..	..	..	X6.55	..	X7.18	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3,2	Heidesheim (Pfalz)	..	..	..	X6.58	..	X7.22	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
4,2	Obrigheim-Colgenst	..	..	..	X7.01	..	X7.26	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,6	Neuoffstein	..	..	..	X7.05	..	X7.29	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
7,0	Offstein S Eisenb Ges	an	..	..	X7.09	..	X7.33	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
7,0	Offstein ... in Darmstadt	ab	X5.15	5.57	..	7.20	..	..	X7.59	X10.12	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9,0	Heppenheim (Rhein)	..	X5.19	6.02	..	7.25	..	..	X8.04	X10.17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12,0	Wiesoppenheim	..	X5.25	6.09	..	7.32	..	..	X8.11	X10.24	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12,9	Horchheim b Worms	..	X5.28	6.12	..	7.35	..	..	X8.17	X10.27	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
13,5	Weinsheim	..	X5.30	6.15	..	7.38	..	..	X8.20	X10.30	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
14,5	Zollhaus	..	X5.32	6.18	..	7.41	..	..	X8.23	X10.33	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
16,6	Worms-Vorstadt	..	X5.37	6.23	..	7.46	..	..	X8.28	X10.38	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
18,0	Worms Hbf 274, 316a	an	X5.40	6.26	..	7.49	..	..	X8.31	X10.41	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

a X außer Sa

274g Worms – Offstein – Grünstadt																			
km	Südd Eisenb Ges in Darmstadt	Zug Nr Klasse	X1216	222	X1218	X3474	226	X1228	X1234	T 238	3482	Sa1248	T 252	254	3488	X 258	T260	T 268	
0,0	Worms Hbf 272a, 273c, 274	ab	X5.57	6.50	..	..	8.01	X8.41	..	X11.26	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,4	Worms-Vorstadt	..	X6.00	6.53	..	..	8.05	X8.45	..	X11.29	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3,4	Zollhaus	..	X6.06	6.58	..	..	8.10	X8.50	..	X11.34	..	..	..	..	..	..	..	..	..
4,5	Weinsheim	..	X6.07	7.00	..	..	8.13	X8.53	..	X11.36	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5,1	Horchheim (Rhein)	..	X6.13	7.02	..	..	8.16	X8.56	..	X11.39	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6,0	Wiesoppenheim	..	X6.15	7.05	..	..	8.19	X8.59	..	X11.41	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9,0	Heppenheim (Rhein)	..	X6.22	7.11	..	..	8.26	X9.06	..	X11.48	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,10	Offstein	an	X6.26	7.15	..	..	8.30	X9.10	..	X11.52	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,10	Offstein ED Mainz	..	X6.27	..	X7.17	..	7.36	..	..	X11.53	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,24	Neuoffstein	..	X6.31	..	X7.21	..	7.39	..	..	X11.56	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,38	Obrigheim-Colgenst	..	X6.34	..	..	..	7.43	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,48	Heidesheim (Pfalz)	..	X6.37	..	..	..	7.46	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,58	Albsheim (Els)	..	X6.40	..	..	..	7.49	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1,80	Grünstadt 172a, b, d	an	X6.44	..	..	..	7.50	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

a X außer Sa

Druckfehler gab es auch in den Fahrplantabellen der Kursbücher, wie der Sommerfahrplan 1950 von der Strecke 274g beweist. Im Abschnitt Offstein – Mainz verrutschte die Kilometrierung um eine Kommastelle. In der rechts folgenden Spalte sind die Zuständigkeiten für diese Verbindung ausgewiesen: die „ED Mainz“ und die „Südd Eisenb Ges“
 Dokument: Slg. Oldenburg

Verkehrsaufkommen auf der Nebenbahn Worms – Offstein			
Jahr	Anzahl der beförderten Personen	transportierte Güter (Tonnen)	Anzahl der Mitarbeiter
1928	722.360	165.272	53
1935	277.132	131.812	47
1938	343.647	162.100	32

Die SEG will nicht mehr

Die ersten Nachkriegsjahre brachten der NbWO einen gewaltigen Verkehrsboom. Hamsterer, Berufspendler und Schüler ließen das Beförderungsaufkommen auf fast eine Million Fahrgäste anschwellen. Nach der Währungsreform ging der Verkehr zurück, blieb aber auf beachtlicher Höhe (1949: 760.152, 1952: 600.000 Reisende). 1950 weist der Fahrplan werktags zehn, sonntags sechs Zugpaare aus. Der durchgehende Verkehr war fast aufgegeben worden, lediglich der erste Morgenzug ab Worms verkehrte durchgehend bis Grünstadt. Auf dem Grünstädter Zweig setzte die Deutsche Bundesbahn werktags vier und sonntags zwei Zugpaare ein. Auch der Güterverkehr war mit 173.065 Tonnen (1949) bzw. 170.000 Tonnen (1952) beachtlich.

Nach 1945 mussten umfangreiche Instandhaltungsarbeiten sowohl am Oberbau als auch an den Fahrzeugen durchgeführt werden, die während des Zweiten Weltkriegs zurückgestellt worden waren. 1949 waren 60 Mitarbeiter beschäftigt – diese verhältnismäßig hohe Zahl belastete die Jahresbilanzen erheblich. Trotz der hohen Beförderungsleistungen war der Betrieb defizitär, die SEG musste jährlich größere Zuschüsse zur Aufrechterhaltung des Betriebes leisten.

Das Kriegsende hatte der SEG den Verlust der thüringischen Bahnbetriebe gebracht. Die in Baden, Hessen und Rheinland-Pfalz verbliebenen Bahnen waren durchweg defizitär, eine Aussicht auf Besserung bestand nicht. Es war deshalb das erklärte Ziel der SEG, sich auch von den übrigen Bahnen zu trennen und ihre Aktivitäten auf die Essener Straßenbahn zu konzentrieren. Zwischen 1952 und 1954 liefen die Konzessionen für die badischen, hessischen und rheinhessischen Bahnen ab. Die SEG war an einer Verlängerung nicht interessiert und bereit, die Bahnen zu verkaufen.

Am 31. Dezember 1952 lief die Konzession für die NbWO aus. Eine Stilllegung des Bahnbetriebs stand trotz des Zuschussbedarfs nicht zur Diskussion, da die Strecke noch eine große Bedeutung hatte. Gemäß der Konzessionsurkunde konnte der Staat nach Ablauf der Konzession die Bahn übernehmen. Das Land Rheinland-Pfalz machte davon Gebrauch, übernahm von der SEG die Strecke Worms – Offstein mit Vertrag vom 25. Juni 1954 rückwirkend zum 1. April 1953 und veranlasste die Verlängerung der Konzession. Die Betriebsführung ging am 1. Januar 1953 auf die Deutsche Bundesbahn über. Die SEG führte den Zugbetrieb noch bis Ende März 1953 auf Rechnung des Landes weiter, zog dann den gesamten Fahrzeugpark ab und hinterstellte die Lokomotiven und Wagen in Freiweheim (Selztalbahn).

Unter Regie der Bundesbahn

Bis Ende 1958 blieb die Strecke Worms – Offstein im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz, zum 1. Januar 1959 übernahm die Deutsche Bundesbahn die Nebenstrecke.

Letztere fuhr vom 1. April 1953 an mit lokbespannten Zügen, Akku-Triebwagen des Bahnbetriebswerks Worms und später mit Schienenbussen der Baureihe VT 95/98. Der Fahrplan von 1956 enthält werktags sieben, sonntags sechs Zugpaare Worms – Grünstadt, dazu gab es Züge zwischen Worms und Neu-Offstein sowie zwischen Neu-Offstein und Grünstadt. Das blieb



Zugkreuzung auf dem Bahnhof Offstein am 27. April 1956. Auch in Bundesbahnzeiten herrschte hier noch einige Jahre reger Reisezugverkehr. Links der Akkutriebwagen nach Grünstadt bei der Einfahrt und rechts ein langer Zug nach Worms Aufnahme: Slg. Oldenburg



Das Gleisende in Heppenheim am 5. Februar 1986 Blickrichtung Worms. Bei Bedarf wurde dieser Gütertarifpunkt damals noch bedient, allerdings nicht mehr aus Richtung Worms, sondern von Grünstadt aus
Aufnahme: Oldenburg

nicht so, mit dem wachsenden Individualverkehr wurde der Fahrplan ausgedünnt; 1960 verkehrten werktags nur noch vier und sonntags drei Zugpaare, ferner je ein Zugpaar Worms – Offstein und Offstein – Grünstadt.

1967 wurde mit parallel verkehrenden Bussen die Umstellung auf den Straßenverkehr eingeleitet. 1968 weist der Fahrplan neben mehreren Buskursen letztmalig noch drei Zugpaare Worms – Offstein – Grünstadt aus; in der Kursbuchtafel war der Hinweis angebracht, dass die Umstellung auf Busbetrieb vorgesehen ist und die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs örtlich bekannt gegeben wird. 1969 gab es keine Lokalzüge mehr, lediglich drei Züge Neustadt – Grünstadt – Worms und zurück ohne Halt zwischen Grünstadt und Worms. 1970 führt die Kursbuchtafel nur noch Busfahrten auf, im Kursbuch 1971 fehlt die Tabelle 274g.

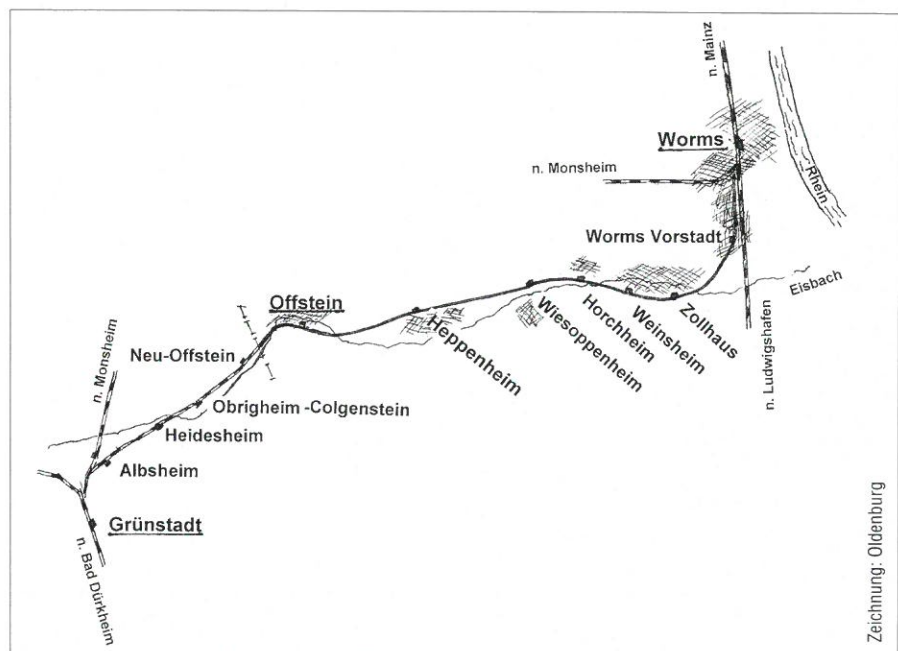
Der Güterverkehr wurde bis zum 29. September 1968 auf der Gesamtstrecke Worms – Grünstadt durchgängig betrieben. Ende der 1960er Jahre hatte die Kaffee-Essenfabrik aufgegeben (die Gebäude sind später abgetragen worden und haben einem Neubaugebiet Platz gemacht) und für den Bahnhof Wiesoppenheim fielen keine Wagenladungen mehr an. Ab 1969 wurde der Abschnitt Horchheim – Heppenheim nicht mehr bedient. Jahrelang lag das Gleis noch, völlig zugewachsen und nicht mehr befahrbar. Ende der 1970er Jahre wurden die Gleise abgebaut.

Zwischen Worms und Horchheim schleppete sich der Güterverkehr noch einige Jahre



Hinter dem Bahnhof Worms im Mai 1974, links die inzwischen elektrifizierte Hauptbahn Richtung Ludwigshafen und rechts – im Hintergrund abschwenkend – die einst bis nach Offstein bzw. Grünstadt führende Nebenbahn
Aufnahme: Oldenburg

hin. Die Bedienung des Bahnhofs Horchheim endete am 27. September 1981, die Ladegleise in Weinsheim waren schon vorher entfernt worden. Auf dem Gelände der Konservenfabrik Volk hatte sich eine Schrottverwertungsfirma angesiedelt, die bis Ende der 1970er Jahre Schrott verladen hat. 1986 war das Gleis bis Zollhaus zurückgebaut. Bedient wurde noch im Bahnhof Zollhaus ein neuer Anschluss am Gleisstumpfen, Ausfahrt Richtung Offstein. Die Dachpappenfabrik war schon lange vorher „schienenun-treu“ geworden. Zwischen den Bahnhöfen Zollhaus und Worms Vorstadt war die nach dem Krieg entstandene Chemische Fabrik Worms, später Renolit, ein treuer Bahnkunde, ferner bekam die Firma Salamander (e-



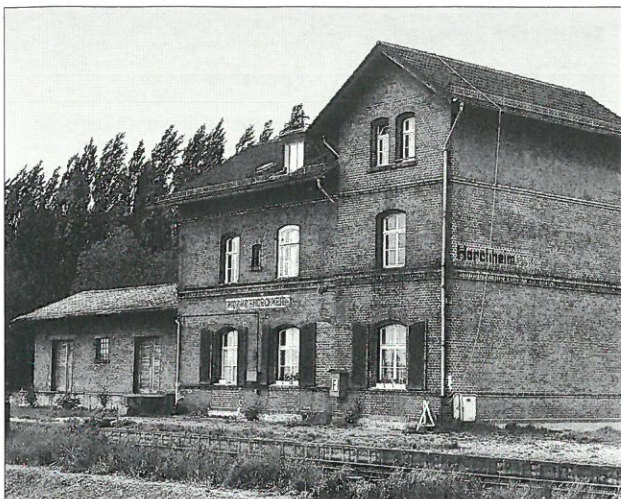
Zeichnung: Oldenburg

Betriebsstellen

km	Bezeichnung	Bemerkungen
<i>Nebenbahn Worms – Offstein</i>		
0,0	Worms Hbf	Einmündung der NbWO in den Hbf und weiter in den Güterbahnhof, später hier eigene Übergabegleise; ursprünglich „Worms“; ab 2.1.1901 Worms Hbf; vom 31.3.1911 bis 9.8.1949 wieder nur „Worms“; 4.2.2002 Inbetriebnahme der Lst „Industriestammgleis“; 24.2.2005 Umwandlung Gbf Worms in Abfertigungshilfsstelle „nur für Bahnbaustellen“ später Salamander (Gebäude ist leer)
0,8	Anschl Lederfabrik Heyl	heute Möbelauslieferungslager
1,2	Anschl Möbelfabrik Dös, Worms	bisherige Abfertigungshilfsstelle ab
1,4	Bf Worms Vorstadt	1.11.1953 Gütertarifbahnhof; 17.11.1959 Güterabfertigung (Ga) der Ga Worms Hbf verwaltungsmäßig unterstellt; 9.10.1962 Bf verkehrlich Ga Worms Hbf angegliedert; 1.1.1969 Ga Worms voll angegliedert sowie Abfertigung von Stückgut, Expressgut und Wagenladungen eingestellt; am 1.3.1987 als Tarifpunkt aufgehoben; 2009 Bahnhofsgebäude nicht mehr vorhanden
1,7	Anschl Chemische Fabrik Renolit	erst in den 1950er Jahren gebaut
3,4	Hp Worms Zollhaus	Wartehäuschen; bis 6.10.1951 nur „Zollhaus“; Hp 1.1.1959 verkehrlich Bf Worms Vorstadt, betrieblich-fachlich Worms Hbf angegliedert; 9.10.1962 Hp verkehrlich Ga Worms angegliedert
4,4	- Anschl Dachpappenfabrik Hp Worms-Weinsheim	später Chemie-Werke Weinsheim (CWW) Wartehäuschen; bis 31.12.1950 nur „Weinsheim“; 1.1.1959 verkehrlich Bf Worms Vorstadt, betrieblich-fachlich Worms Hbf angegliedert; 9.10.1962 Hp verkehrlich Ga Worms angegliedert; 29.9.1968 Hp aufgehoben
	Anschl Maschinenziegelei	Eigentümer: Fritz Rücker (1909 nachgewiesen)
4,8	Anschl Konservenfabrik Volk	später hier Schrottverwertung
5,0	Hst Worms-Horchheim	ursprünglich „Hochheim“, ab 1890 Zusatz „Rheinhausen“, jedoch erst ab 1.10.1911; laut Verfügung vom 7.1.1904 jedoch „Hochheim bei Worms“, im Kursbuch erst ab 4.5.1942(!), ab 1.1.1951 „Worms-Horchheim“; 1.1.1959 verkehrlich Bf Worms Vorstadt, betrieblich-fachlich Worms Hbf angegliedert; 27.5.1962 Abfertigung von Expressgut, Eilstückgut und Frachtstückgut eingestellt sowie Fahrkartenausgabe geschlossen, Bf unbesetzt; 16.8.1962 in Hst umgewandelt; 9.10.1962 verkehrlich Ga Worms angegliedert; 27.9.1981 Wagenladungsverkehr eingestellt; am 1.3.1987 Tarifpunkt aufgehoben
5,2	Anschl Kaffee-Essenzfabrik	Eigentümer: Pfeiffer & Diller (Gebäude abgetragen)
6,0	Hp Worms-Wiesoppenheim	ursprünglich „Wiesoppenheim“, ab 1.6.1923 „Wies Oppenheim“, ab 15.5.1927 wieder „Wiesoppenheim“, ab 31.5.1970 „Worms-Wiesoppenheim“; 1.1.1959 verkehrlich Bf Worms Vorstadt, betrieblich-fachlich Worms Hbf angegliedert; 31.5.1959 Fahrkartenausgabe geschlossen; 1.10.1961 Wagenladungsverkehr eingestellt; 9.10.1962 Hp verkehrlich Ga Worms angegliedert; 29.9.1968 geschlossen, jedoch erst am 1.3.1987 amtlich „aufgehoben“; 2009 Bahnhofsgebäude nicht mehr vorhanden
9,0	Hst Worms-Heppenheim	ursprünglich „Heppenheim a.d. Wiese“, ab 28.4.1908 „Heppenheim (Rheinhausen)“, ab 31.5.1970 „Worms-Heppenheim“; 1.1.1959 verkehrlich Bf Worms Vorstadt, betrieblich-fachlich Worms Hbf angegliedert; 9.10.1962 Bf Ga Worms angegliedert;

Betriebsstellen (Fortsetzung)

km	Bezeichnung	Bemerkungen
	(noch Hst Worms-Heppenheim)	26.5.1968 Abfertigung von Expressgut, Stückgut und Tieren eingestellt, unbesetzt; 29.5.1988 Wagenladungsverkehr eingestellt; Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen (Wohnhaus), Ladegleis Konservenfabrik Dies und Raiffeisen-Lagerhaus (heute Wohnhaus)
10,9	Offstein	1.12.1901 Abfertigung von Fahrzeugen eingestellt; 1.6.1970 Expressgutabfertigung eingestellt; 1.7.1970 bisherige Agentur aufgehoben und Bf unbesetzt; 1.9.1993 Anschlussstelle Offstein (bisher Bf Frankenthal unterstellt) wird Bf Neustadt (Weinstr) angegliedert; 1.1.1999 Güterverkehrsstelle geschlossen; Bahnhofsgebäude und Güterschuppen (heute Wohnhaus), VT- und Lokschuppen mit Werkstatt (heute Firma Metallon), Ladegleis Raiffeisen-Lagerhaus (heute Pyro Schmitt GmbH) heute Fahrzeugbau Alfred Kulzer, Werk Offstein
11,7	- Anschl Firma Didier Feuerfest Charmottesteine	Landesgrenze
12,0	Anschl Zuckerfabrik	heute Südzucker, dreigleisige Anlage, umfangreiche Gleisanlagen innerhalb des Werkareals
<i>Strecke Neu-Offstein – Grünstadt</i>		
12,4	Bf Neu-Offstein	ursprünglich „Neuoffstein i.d.Pfalz“, ab 10.3.1910 ohne Zusatz; 26.5.1968 Express- und Stückgutabfertigung eingestellt; 10.3.1978 Bf unbesetzt; 1.9.1993 Anschlussstelle Offstein (bisher Bf Frankenthal unterstellt) wird Bf Neustadt (Weinstr) angegliedert; 28.11.2005 Umwandlung in Abfertigungshilfsstelle; 12.1.2006 wieder Umwandlung zum Gütertarifbahnhof; kleines Stationsgebäude (nicht mehr vorhanden)
13,6	Anschl Obrigheim-Colgenstein	1.1.1962 Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eingestellt; 27.9.1964 Expressgutabfertigung eingestellt und Fahrkartenausgabe geschlossen; 1.1.1967 Abfertigung von Tieren eingestellt; 23.5.1982 Umwandlung in eine Anschlussstelle; 1.1.1984 Wagenladungsverkehr eingestellt; kleines Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen (heute Wohnhaus), Ladegleis Landhandel, Weiche ausgebaut
14,8	Hp Heidesheim (Pfalz)	zunächst ohne Zusatz; ab 1.10.1911 Zusatz „(Pfalz)“; 1.5.1957 Abfertigung von Expressgut, Gütern und Tieren eingestellt; Agentur in Fahrkartenverkaufsstelle umgewandelt (Hp); 29.9.1968 geschlossen, jedoch erst am 1.3.1987 amtlich „aufgehoben“; kleines Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen wie Obrigheim (heute bewohnt)
15,8	Hp Albsheim (Eis)	ursprünglich „Albsheim a.d. Eis“, ab 12.3.1910 „Albsheim a. Eis“, ab 1.10.1911 „Albsheim (Eis) Hp“, ab 17.5.1953 „Albsheim (Eis) Bf“; ab 23.5.1954 „Albsheim (Eis) Hp“; Bahnsteig etwa 100 m entfernt vom Bahnhofsgebäude an der Strecke Grünstadt – Monsheim
18,0	Bf Grünstadt	1.10.1963 Auflösung der Bw-Außenstelle; 1.8.1986 bisherige Hauptdienststelle Grünstadt Bf Frankenthal voll angegliedert, Grünstadt gilt als Außenstelle; 1.9.1993 Auflösung der Außenstelle und voll Bf Neustadt (Weinstr) angegliedert; 1.6.1995 Gepäckabfertigung eingestellt; 1.10.2001 Fahrkartenausgabe geschlossen, dafür jedoch freie Agentur eingerichtet; 2.1.2002 Güterverkehrsstelle geschlossen



Das Stationsgebäude in Horchheim – hier im Mai 1974 – entsprach bis auf wenige Details dem vom Bahnhof Offstein. Auch die CV Herrmann Bachstein setzte im Interesse geringer Baukosten auf standardisierte Hochbauten
Aufnahme: Oldenburg

mals Lederfabrik Heyl) gelegentlich einen Stückgutwagen. Die Firma Renolit ist bis Ende der 1990er Jahre bedient worden; bis hierhin liegen die Gleise noch, sind aber schon seit Jahren nicht mehr befahren worden.

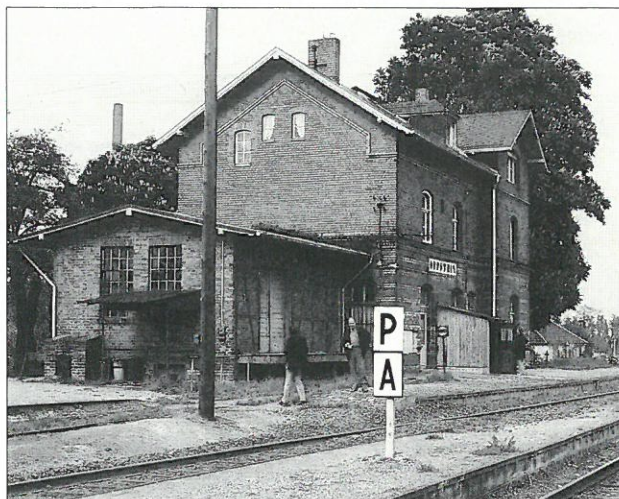
Bis Heppenheim wurde die Strecke bis zum 29. Mai 1988 von Grünstadt aus bedient. Im Bahnhof Heppenheim erhielten die Konservenfabrik Dies (bekannt für Gurkenkonserven) Stückgutwagen und die Raiffeisen-Genossenschaft in den 1980er Jahren noch 30 – 40 Wagenladungen mit Kunstdünger und Kohlen im Jahr. In Offstein wurden nur noch gelegentlich Güterwagen zur Be- und Entladung an der Ladestraße und am Raiffeisen-Lagerhaus bereitgestellt, der Anschluss Didier Feuerfest Chamottesteine wurde nicht mehr bedient. Schließlich endete der restliche Bedarfsgüterverkehr in Offstein am 1. Januar 1999. Bis Offstein liegt das Gleis noch, bis Heppenheim ist es zurückgebaut.

Die Zuckerfabrik Offstein, heute Südzucker, wurde bis 2007 noch gelegentlich aus Richtung Grünstadt bedient. Die umfangreichen Gleisanlagen außerhalb und innerhalb des Werks sind noch vorhanden, aber rostig und schon länger nicht mehr befahren worden.

Spurensuche

Etwas 400 Meter hinter dem Hauptbahnhof Worms wird das Offsteiner Gleis als Lagerplatz und zum Abstellen von Baufahrzeugen der Firma Gleisbau Zürcher genutzt, dahinter hindert ein Prellbock an der Weiterfahrt. Das Gleis folgt der Hauptbahn Richtung Ludwigshafen und schwenkt nach etwa 1.500 Metern nach Westen ab. Von Horchheim kommend kreuzt die Landstraße kurz vor der Stadt – der Dom ist schon zu sehen – die Hauptstrecke nach Ludwigshafen und das danebenliegende Offsteiner Gleis, früher niveaugleich mit einer Schrankenanlage gesichert, heute mit einer Unterführung. An dieser Stelle befand sich der Bahnhof Worms Vorstadt. Linkerhand sieht man das große, heute leerstehende Fabrikgebäude der früheren Lederfabrik. Bis zum Anschluss Renolit ist das Gleis vollständig vorhanden, jedoch völlig zugewuchert.

Im Bahnhof Zollhaus existieren noch die Bahnsteigkanten beidseits der Straßenkreuzung. Die Dachpappenfabrik gibt es nicht mehr bzw. die Gebäude werden zum Teil anderweitig genutzt, das Gelände ist zum Streckengleis hin abgezaunt, die umfangreichen Werkgleise sind unter hohem Bewuchs erkennbar, ebenso Reste des Lokschuppens, in dem die werkeigene Lok untergestellt war. Beidseits der Bahnsteige ist der Bahnkörper ein Radweg, Richtung Offstein bis zur Kreuzung mit der Autobahn.



Nach Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Verbindung Worms – Offstein blieben die Bahnanlagen in Offstein zunächst unverändert, wie dieses im Mai 1974 entstandene Foto beweist
Aufnahme: Oldenburg

Auf den ehemaligen Bahnhof Horchheim weist die „Horchheimer Bahnhofstraße“ hin, das Bahnhofsgebäude ist unverändert und bewohnt, der Güterschuppen ist zu Wohnungen umgebaut. Eine hohe Hecke an der Bahnsteigkante versperrt die Sicht auf die Gleisseite.

Am ehemaligen Bahnhof Wiesoppenheim am östlichen Ortsrand sind alle Spuren verschwunden. Der Bahnkörper führt als Radweg bis zur Durchfahrt unter der Autobahn, dahinter schwenkt der Fahrradweg an die Landstraße nach Offstein, der Bahnkörper verliert sich hinter der Autobahn, ist aber immer noch am Bewuchs in etwa erkennbar.

In Heppenheim findet man den einstigen Bahnhof an der „Oberen Bahnhofstraße“. Das Bahnhofsgebäude ist unverändert und bewohnt, das Raiffeisen-Lagerhaus wurde zu einem Wohnhaus mit mehreren Wohnungen umgebaut. Ab Heppenheim kann der weitgehend zugewachsenen Bahnkörper bis kurz vor Offstein gut verfolgt werden.

Auf dem Gelände des Bahnhofs Offstein liegen die Gleise unter Grasbewuchs noch, sind aber nicht mehr zu befahren. Die früher umfangreichen Gleisanlagen waren schon Mitte der 1970er Jahre bis auf das Ladestraßen-, das Lokschuppen- und ein Umsetzgleis zurückgebaut. Das Bahnhofsgebäude ist bewohnt und fast unverändert. Das Raiffeisen-Lagerhaus wird heute von der Pyro-Schmitt GmbH genutzt.

Der Triebwagen- und Lokschuppenkomplex ist schon vor mehr als 30 Jahren an die Metallbaufirma Metallon verkauft worden, die hier auch heute noch ansässig ist, die Gebäude präsentieren sich fast unverändert.

Das Anschlussgleis zur Firma Didier Feuerfest Chamottesteine und auch das Werk selbst gibt es nicht mehr, hier stellt heute die Firma A. Kulzer, Werk Offstein, Lkw-Aufbauten her. Das Anschlussgleis überquerte den Eisbach, die Brücke im Werkgelände ist noch vorhanden. Obwohl sich nach Offstein kein Zug mehr verirren kann, steht an der Zufahrt zur Ladestraße ein funkelneues Schild mit der Aufschrift „DB Bahnanlagen, Unfallgefahr, Betreten für Unbefugte verboten“.

In der Fortsetzung Richtung Grünstadt ist das Gleis bis zur Zuckerfabrik Offstein zugewachsen und nicht mehr befahrbar. Bis zur Einmündung in das Monsheimer Gleis kurz vor dem Haltepunkt Grünstadt Nord verläuft der Schienenstrang ohne eine einzige Weiche, ist betriebsfähig und frei, aber rostig und schon länger nicht mehr befahren.

GERHARD OLDENBURG