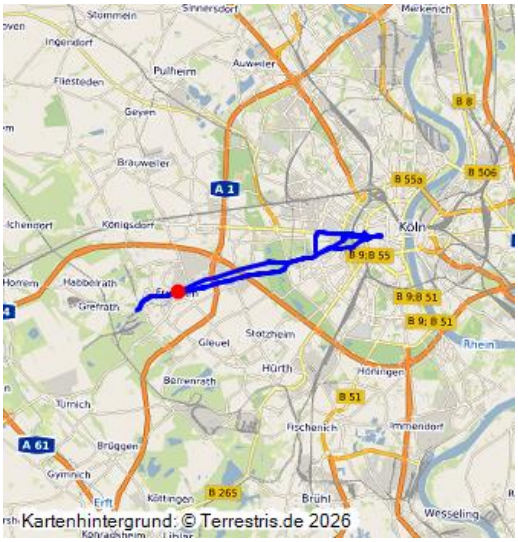
Personenverkehr der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

Köln-Frechener Kleinbahn

Schlagwörter: Straßenbahn, Eisenbahnstrecke, Straßenbahndepot
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Frechen, Köln
Kreis(e): Köln, Rhein-Erft-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Der Personenverkehr der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn begann 1894 mit der Verbindung von Frechen nach Köln-Lindenthal. Heute wird die Strecke nach Frechen von der Straßenbahnlinie 7 bedient.

Um 1890 entwickelte die Stadt Frechen Ideen zu einer Anbindung an die Stadt Köln, die auf Anregungen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Bau von Erschließungsbahnen im Umfeld der Ville westlich von Köln zurückgingen. Zunächst wurde an eine Schmalspurbahn gedacht, die sich an die entstehenden Netze der Bergheimer Kreisbahn, der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, der Euskirchener Kreisbahn und der Köln-Bonner Eisenbahn anschließen sollte. Die bedeutende Frechener Steinzeugindustrie sowie Landwirte, Sandgrubenbetreiber und Brikettfabriken bestanden auf der Normalspur, um ihre Waren leichter auf der Staatsbahn verschicken zu können. Die Stadt Frechen gründete für den Bau und Betrieb der Bahn die *Köln-Frechener Kleinbahn*.
Man einigte sich auf eine dreigleisige Strecke: die Normalspur wurde für den Güterverkehr genutzt, die Schmalspur mit einem Meter Spurweite für den Personenverkehr. Der Güterverkehr ging am 13. November 1893 zwischen Frechen und Köln-Braunsfeld in Betrieb.

Den Personenverkehr eröffnete man am 13. November 1893 zwischen Frechen und Lindenthal. Am 17. März 1894 verlängerte man die eingleisige Strecke bis zur Schaafenstraße in Köln (nahe Rudolfplatz). Die Strecke verlief durch den Ort Frechen und dann entlang der Dürener Straße bis Lind (heute Militärringstraße). Hier trennten sich die Verkehre. Die Personenzüge fuhren weiter durch Lindenthal und dann über die Bachemer Straße, Lindenstraße zur Schaafenstraße. Zeitweise folgte das schmalspurige Gleis der normalspurigen Kölner Pferdebahn (Dürener Straße in Lindenthal).
Zugleich erfolgte die Verlängerung für beide Spurweiten im Westen bis Benzelrath. Ab dem 23. Juni 1896 bestand hier Anschluss an die schmalspurige Bergheimer Kreisbahn nach Mödrath.

Eingesetzt wurden für den Personenverkehr kleine zweiachsige Kastenlokomotiven, von denen bis 1899 neun Exemplare beschafft wurden (Firmen Maschinenfabrik Christian Hagans, Erfurt und Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern, Düsseldorf der Jahre 1892-1899). Die Personenwagen hatten vier Achsen in zwei Drehgestellen, die Güterwagen für Post, Expressgut und Gepäck waren zweiachsig.

Sehr schnell wurde deutlich, dass die bisherige Betriebsführung den gewachsenen Anforderungen nicht gewachsen war. Es wurde daher überlegt, die Strecke neu zweigleisig zu trassieren und den Personenverkehr auf Normalspur umzustellen. Die Stadt Frechen war nicht in der Lage, dieses Projekt zu finanzieren und bot daher die Bahngesellschaft der Stadt Köln an. Da die Stadt Köln in dieser Zeit ihr Vorortenetz zur Anbindung des Umlandes an die Stadt neu plante, kaufte sie die Köln-Frechener Kleinbahn zum 1. Januar 1904. Sie wurde in die Vorortbahndirektion eingegliedert.

Es war vorgesehen, den Güterverkehr weiterhin mit Dampflokomotiven zu betreiben. Für die Personenzüge war die Umstellung auf elektrischen Betrieb vorgesehen. Im Ort Frechen sollten die jetzt normalspurigen Personenzüge weiterhin durch den Ort fahren, der Güterverkehr auf eine neue Trasse südlich der Stadt verlegt werden. 1908 begann man mit den Bauarbeiten, die 1910 vollendet waren. 1911 konnten auch die neuen Vorortwagen für den Personenverkehr geliefert werden. Es fehlte aber noch die Konzession für den Betrieb der Bahn. Im Mai 1913 konnte die ehemalige Kleinbahn auf eine Nebenbahn umkonzessioniert werden, die Bahn firmierte nun als *Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn* (KFBE). Nach weiteren Bauarbeiten konnte der elektrische Personenverkehr am 20. Februar 1914 aufgenommen werden. Die Strecke über die Dürener Straße zwischen Lind und Frechen wurde aufgegeben.

Eingesetzt wurden acht schwere Triebwagen und vierzehn Beiwagen der Firma P. Herbrand & Co., Köln-Ehrenfeld, die zu Vier-Wagen-Zügen zusammengestellt wurden. Des Weiteren gab es sechs Güterwagen für Post, Gepäck, Stückgut und Milch, die ebenfalls einen cremefarbigen Anstrich mit grünen Zierstreifen besaßen. Von diesem Fuhrpark sind die Wagen 1285, 1286 und 1257 als Museumszug (»Finchen-Zug«) erhalten.
Die Vorortzüge nutzten ab Lindenthal die Gleise der Kölner Straßenbahn in Richtung Innenstadt. Bis zum Bau des Aachener Weiher 1922 querte die Bahn diesen ehemaligen Exerzierplatz. Nach dem Bau der Grünanlage wurde die heutige Universiätsstraße genutzt. Vor dem Rudolfplatz errichtete man in der Flandrischen Straße eine kurze Stichstrecke als Endstelle für die Frechener Züge. Die Strecke erhielt die Linienbezeichnung F. Diese Linie blieb im Gefüge der Kölner Straßenbahnen immer eine Besonderheit, wegen breiterer Wagen, eigenen Tarifen, eigenen Uniformen der Mitarbeiter, eigenem Post-, Express- und Stückgutverkehr.

In der Zeit des Zweiten Weltkrieges kam es zu erheblichen Zerstörungen der Strecke vor allem in der Kölner Innenstadt. Ab Oktober 1944 war nur noch ein Betrieb der Außenstrecke möglich, der am 11. Februar 1945 endete.
Die Wiederaufnahme des Verkehr folgte bereits am 29. Mai 1945, zunächst mit Dampfzügen zwischen Bahnhof Frechen und Köln-Lind und weiter auf der Güterzugstrecke bis Braunsfeld. Ab Dezember 1946 wurde ab Köln-Lind der elektrische Verkehr wieder eingerichtet. Allerdings musste die Strecke verlegt werden. Die Straßenbahnen befuhren nun die Strecke über Stadtwaldgürtel und Aachener Straße. Diese Strecke wurde auch später beibehalten. Ab dem 19. März 1947 gab es wieder durchgehenden Verkehr mit elektrischen Triebwagenzügen.

Zum 1. Januar 1955 vereinigte man die KFBE mit der KVB (Kölner Verkehr-Betriebe) zu einem neuen Eigenbetrieb der Stadt Köln. 1956 entstand in der Engelbertstraße (nahe Neumarkt) eine neue Endhaltestelle. Ab 1963 konnte auf den Einsatz von Altbauzügen verzichtet werden, es fuhren nun die neu beschafften Vorortzüge der Kölner Straßenbahn. Bei diesen handelte es sich um acht Triebwagen und sechs Steuerwagen (motorlose Beiwagen mit Steuerstand) der Firma Westwaggon, Köln. Davon sind die Wagen 1321/1363 erhalten.

In den 1960er Jahren gingen die Zahlen der beförderten Personen stark zurück. Es wurde daher geplant, die Nebenbahn in das Netz der Kölner Straßenbahnen zu integrieren. Es waren Änderungen der Betriebsordnung erforderlich. Ab dem 6. Oktober 1969 wurde die Linie F eingestellt und durch die städtische Linie 20 ersetzt. Es fuhren nun die bekannten Straßenbahnwagen der Firma DüWAG aus Krefeld. In Köln wurde die Strecke zum Neumarkt verlängert. Dabei trennte man den Richtungsverkehr auf, die Ost-West-Verbindung verblieb in der Aachener Straße, die West-Ost-Strecke wurde in die Richard-Wagner-Straße verlegt. In Benzelrath errichtete man nahe des ehemaligen Endbahnhofes eine Endschleife für die Einrichtungswagen.

Nach der Gründung der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg 1974 erfolgte ein konsequenter Ausbau der vorhandenen Straßenbahnlinien. Für die neuen Zweirichtungswagen der Bauart B baute man 1999 in Benzelrath eine zweigleisige Wendeanlage. Zugleich sanierte man die Trasse in der Frechener Innenstadt. Heute wird die Strecke von der Linie 7 (Frechen-Benzelrath-Köln-Zündorf) bedient.

In den Jahren 1978 bis 1982 wurde die WDR.Fernsehsendung „Bio's Bahnhof“ mit dem Moderator Alfred Biolek (1934-2021, genannt „Bio“) aus dem aufgegebenen Straßenbahndepots der KFBE in Frechen gesendet.

Hinweise, Denkmal
Die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „Köln-Frechen-Benzelrather

Eisenbahn“ (Regionalplan Köln 150).
Einige Strecken und Gebäude der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn sind eingetragene Baudenkmäler gemäß § 3 DSchG NW.

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Internet

www.rheinische-industriekultur.com: Walter Buschmann, Die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (abgerufen 1.7.2025)
de.wikipedia.org: Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (abgerufen 1.7.2025)
www.wisoveg.de: Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn - KFBE. Verzeichnis verschiedener Aufsätze (abgerufen 1.7.2025)
www.bahnen-im-rheinland.de: Joachim Biemann, KFBE: Bio’s Bahnhof. Die TV-Sendung aus dem Depot Frechen der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) (2021) (abgerufen 1.7.2025)
www.hsk.koeln: Historische Straßenbahn Köln e.V.: Fahrzeugsammlung (abgerufen 1.7.2025)
koelngis.stadt-koeln.de: Denkmalkarte der Stadt Köln (abgerufen 1.7.2025)

Literatur

Coenen, Manfred / Hafen und Güterverkehr Köln AG (Hrsg.) (1993): 100 Jahre Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Köln.

Hefti, Walter (1984): Dampf-Straßenbahnen. S. 154, Basel, Boston u. Stuttgart.

Höltge, Dieter; Reuther, Axel (2001): Köln, Düren, Aachen. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 7.) S. 163-166, Freiburg.

Schreck, Wolfgang; Huppert, Norbert; Reuther, Axel (2025): Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Band 2: Personenverkehr (in Vorbereitung). Bonn.

Szablewski, Paul (2023): Die Anfänge der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE). Frechen. Online verfügbar: Stadtarchiv Frechen , abgerufen am 01.07.2025

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 172-187, Freiburg.

Personenverkehr der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

Schlagwörter: Straßenbahn, Eisenbahnstrecke, Straßenbahndepot
Ort: Frechen, Köln
Fachsicht(en): Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1893
Koordinate WGS84: 50° 54 41,39 N: 6° 49 20,07 O / 50,9115°N: 6,82224°O
Koordinate UTM: 32.346.904,61 m: 5.642.241,95 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.557.872,40 m: 5.642.123,15 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Personenverkehr der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356450 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz