

Güterstrecke der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

KFBE

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Güterbahnhof](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#), [Landeskunde](#)

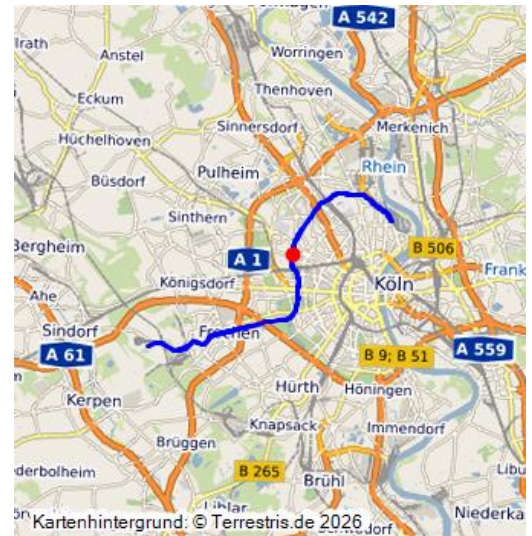
Gemeinde(n): [Frechen](#), [Köln](#)

Kreis(e): [Köln](#), [Rhein-Erft-Kreis](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



Ein die Aachener Straße kreuzender Bahnübergang in Köln-Braunsfeld (2018).
Fotograf/Urheber: Florian Weber



Die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn verbindet Frechen mit Köln-Lindenthal, biegt dort in nördliche Richtung ab und verläuft in einem Bogen durch die Kölner Stadtteile [Braunsfeld](#), [Bickendorf](#) und [Ossendorf](#) bis zum [Niehler Hafen](#).

[Zur Geschichte](#)

[Die Bahnstrecke](#)

[Kulturhistorische Bedeutung](#)

[Hinweis](#)

[Internet / Literatur](#)

Zur Geschichte

Die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn wurde auf Drängen der Akteure der aufstrebenden Braunkohlen- und Steinzeugindustrie sowie der Landwirtschaft als erste Vorortbahn von Köln ab 1893 gebaut. Durch sie sollten für die Frechener Unternehmen weitere Absatzmärkte erschlossen werden; 12 Frechener Unternehmen erhielten ein Anschlussgleis an die kombinierte Personen- und Güterbahn von Frechen-Benzelrath nach Köln-Niehl (Kretschmar 2004, S. 113f; Buschmann 2008, S. 675ff).

1904 musste die Bahnlinie an die Stadt Köln verkauft werden, da dringende Modernisierungen notwendig waren, die Frechen nicht finanzieren konnte. Im Zuge der Modernisierung wurden [Personenverkehr](#) und Güterverkehr getrennt, weitere Bahnhöfe in Köln angeschlossen und der Bahnhof in Frechen aufgrund der höheren Beförderungskapazität erweitert: Neben dem „alten“ Bahnhofsgebäude von 1893 wurde ein neues Empfangsgebäude (1913) errichtet, und das Betriebswerk mit einer Lokomotiv-Montagewerkstatt mit Schlosserei, Dreherei und Holzbearbeitungswerkstatt sowie einer Wagenhalle für elektrische Straßenbahnen ausgebaut (Buschmann 2008, S. 675-677). Für den Güterverkehr wurde in Frechen eine Umgebungsbahn in Hochlage zwischen Benzelsrath und dem Bahnhof gebaut, was eine bessere Erschließung der in Benzelsrath ansässigen Brikettfabriken bedeutete (www.rheinische-industriekultur.de).

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg geplant, erfolgte zwischen 1923 und 1925 die Verlängerung der Bahnlinie bis zum geplanten

Handels- und Industriehafen in Niehl auf eine Streckenlänge von insgesamt 33 km. Die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn verband nun auch das neue, auf den ehemaligen Festungs- und Rayonflächen im Kölner Norden entstehende Industriegebiet sowie den [Flughafen Butzweilerhof](#) mit dem Niehler Hafen (www.rheinische-industriekultur.de).

1934 noch als zweitgrößte Privatbahn Deutschlands in Bezug auf den Güterverkehr betitelt, reduzierte sich ab 1953 der Brikettversand aus Frechen, der den Hauptanteil auf der sogenannten „Klüttenbahn“ ausmachte und Rationalisierungen wurden notwendig. Der Bahnbetrieb ging 1960 an die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) über, 1992 übernahm die neu gegründete Gesellschaft „Häfen und Güterverkehr Köln“ (HGK) den Güterverkehr, während der Personenverkehr als Stadtbahnlinie an die KVB übergang (Buschmann 2008, S. 678 und de.wikipedia.org).

Bis heute erhalten und denkmalgeschützt sind die Bahnstrecke, der Bahnhof und das Betriebswerk Frechen, die Verkehrskanzel am Militärring, das Schrankenwärterhaus Friedrich-Schmidt-Straße, der Bahnhof Braunsfeld, das Stellwerk am Sandweg, das Stellwerk Butzweiler Hof sowie der Bahnhof Niehl.

Die Bahnstrecke

Bahnhof Frechen

Empfangsgebäude aus Entstehungszeit (1891-1893; zweigeschossiger Backsteinbau mit flachem Walmdach), neues Empfangsgebäude mit Güterschuppen von 1913 (zweigeschossiger Putzbau mit Mansarddach, Güterschuppen ist ein Holzfachwerkbau mit Satteldach), Ladestraße (Grauwackepflasterung) und Gleise (Buschmann 2008, S. 681ff).

Betriebswerk Frechen

Bahnbetriebswerk der Phase 1908-1913 mit 14ständigem Ringlokschuppen (1908/1922), Lok-Reparaturwerkstatt von 1910/1913, Lok-Reparaturwerkstatt der 1930er Jahre; Werkstätten (1910) und Straßenbahndepot (1910/1920er Jahre) (Buschmann 2008, S. 681ff).

Verkehrskanzel Militärring

Backsteinbau von 1956/57 mit Pultdach und leicht zur Gleisseite vorkragender, schräg nach oben sich aufweitender Glaskanzel als typisches Zeitprodukt der 1950er Jahre (www.rheinische-industriekultur.de).

Schrankenwärterhaus Friedrich-Schmidt-Straße

Kleiner, zum Gleis stark durchfenestertes Holzfachwerkbau mit verschiefertem, weit vorkragendem Zeltdach aus der Zeit um 1910; diente dem Betrieb zweier Schrankenanlagen: Verkehrssicherung auf Straße und Reitweg (www.rheinische-industriekultur.de).

Güterbahnhof Braunsfeld

1893 entstanden, öffentliche Verladestelle für Freiladeverkehr, bis in die 1970er Jahre Verladung landwirtschaftlicher Produkte des westlichen Umlandes, 1954 Schrankenwärterhaus und Stationshaus, zeitgleich auf gegenüberliegender Straßenseite Schrankenwärterhaus; 1959 Turmanbau an nördliches Schrankenwärterhaus mit Flachdach (www.rheinische-industriekultur.de).

Stellwerk Sandweg

1938/39 erbaut, länglicher Backsteinbau mit gerundeten Gebäudeecken zur Gleisseite, Flachdach (www.rheinische-industriekultur.de).

Stellwerk Butzweiler Hof, Butzweiler Straße

1950/51, eines der ersten in Deutschland gebauten elektrischen Drucktastenstellwerke, besteht aus einem turmartigen dreigeschossigen Backsteinhauptbau mit Flachdach und zwei niedrigeren verputzten Flügelbauten (www.rheinische-industriekultur.de).

Bahnhof Niehl

Zweieinhalbgeschossiges Stationsgebäude mit Pultdach der 1930er Jahre, schließt direkt an Güterschuppen von 1924/25 aus Ziegelmauerwerk, zur Hälfte weiß geschlämmt, flaches Satteldach an; dazu zwei Stellwerke, eines von 1924/25 und eines von 1970/71; älteres ist ein zweigeschossiger Putzbau mit flachem Pyramidendach (www.rheinische-industriekultur.de).

Siedlung Clarenberg

Südlich des Bahnhofes Frechen errichtete die Brikettfabrik Clarenberg in der Hochstedenstraße um 1900 für verheiratete Arbeiter und Angestellte eine Häuserzeile, die bis heute erhalten ist. In den drei zweigeschossigen, traufenständigen und sechsachsigen Doppelhäusern mit Satteldach und Schmuckfassade aus Ziegelstein waren insgesamt 12 Familien untergebracht. Hinter den Häusern schließt sich das Gartenland mit An- und Nebenbauten an „*Die Siedlung ist eines der wenigen gut erhaltenen Beispiele*

für den Arbeitersiedlungsbau im rheinischen Braunkohlenrevier vor 1900. Sie gehört neben einem stark veränderten Verwaltungsgebäude zu den letzten baulichen Zeugnissen der Brikettfabrik Clarenberg“ (Buschmann 2008, S. 439f).

Kulturhistorische Bedeutung

Als erste Vorortbahn Kölns hatte die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn einen erheblichen Anteil am wirtschaftlichen Aufschwung Frechens und der westlichen und nördlichen Vororte Kölns. Damit ist sie ein wichtiges Zeugnis für die Industrialisierung dieses Raumes und kommt bis heute ihrer ursprünglichen Funktion im Güter- und Personenverkehr nach.

Hinweis

Das Objekt „Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn“ ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereiches [Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn](#) (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 150).

(Nicole Schmitz, LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege, 2016)

Internet

www.rheinische-industriekultur.de: Rheinische Industriekultur, Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (abgerufen 18.09.2017)

de.wikipedia.org: Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (abgerufen 18.09.2017)

www.wisoveg.de: Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn - KFBE. Verzeichnis verschiedener Aufsätze (abgerufen 1.7.2025)

Literatur

Buschmann, Walter; Gilson, Norbert; Rinn, Barbara / Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit dem Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (2008): Braunkohlenbergbau im Rheinland. (Die Bau- und Kunstdenkmäler von Nordrhein-Westfalen 1, Rheinland.) Worms.

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

Kretzschmar, Frank (2004): Mühlen, Bauten und versteckte Winkel im Rhein-Erft-Kreis. Köln.

Schreck, Wolfgang; Huppert, Norbert; Faubel, Frank (2024): Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Band 1: Güterverkehr. Bonn.

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

Güterstrecke der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Güterbahnhof](#)

Ort: Köln, Frechen

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturlauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1893

Koordinate WGS84: 50° 57 25,04 N: 6° 53 19,18 O / 50,95695°N: 6,88866°O

Koordinate UTM: 32.351.717,96 m: 5.647.160,49 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.562.482,55 m: 5.647.234,13 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Nicole Schmitz (2016), „Güterstrecke der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20150613-0001> (Abgerufen: 24. Juni 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

