

Commission pour le patrimoine culturel (« COPAC »)

**Vu la loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel ;
Vu le règlement grand-ducal du 9 mars 2022 déterminant la composition, l'organisation et le
fonctionnement de la Commission pour le patrimoine culturel ;**

Attendu que le bâtiment voyageur, l'ancienne lampisterie et l'ancien poste de douane de la Gare de Bettembourg se caractérisent comme suit :

Der Bahnhof von Bettembourg liegt an der Bahnstrecke Luxemburg-Bettembourg Grenze, die von Luxemburg aus in südlicher Richtung verläuft und an das französische Schienennetz anschließt (GAT). Der Bahnhof befindet sich zentral in der Ortschaft an der Place de la Gare. Er wird durch ein Ensemble von Bahngebäuden gebildet, bestehend aus einem Empfangsgebäude für die Reisenden, einem Güterschuppen und einem Werkstattgebäude (GAT). Die vier Gleise des Bahnhofs sind über drei Bahnsteige aus erreichbar. Auf dem Platz an der Rückseite des Empfangsgebäudes befindet sich ein Busbahnhof, außerdem gewährleistet ein Parkplatz die Anbindung an den Individualverkehr.

Die Bahnstrecke wurde 1859 eröffnet. Betrieben wurde sie von der französischen Compagnie des Chemins de fer de l'Est (EST). Der Errichtung des Bahnhofs wird ein erheblicher Einfluss auf die Siedlungsentwicklung Bettemburgs zugesprochen (SOH, TIH).¹ In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Areal, an dem sich der Bahnhof heute befindet, noch unbebaut.² Die ursprüngliche Zusammensetzung des Bahnhofs wird durch einen Katasterplan aus dem Jahr 1865 dokumentiert.³ Dieser Plan zeigt den heute noch erhaltenen Kernbau des Empfangsgebäudes, der sich aus einem auf der Platzseite auskragenden, giebelständigen Mittelbau mit zwei Seitenflügeln zusammensetzt (AUT). Zum Umfeld des Bahnhofs gehörten sechs Nebengebäude, die heute jedoch nur noch teilweise vorhanden sind. Nördlich des Bahnhofs befand sich ein kleineres Gebäude, bei dem es sich um die Lampisterie gehandelt haben könnte. Ein undatierter Plan des Bahnhofsgeländes gibt Aufschluss über die Funktion der weiteren Gebäude.⁴ Demnach befanden sich im Nordwesten die für den Betrieb unerlässlichen Gebäude eines Lokschuppens mit Werkstatt und ein Wasserreservoir. Weiter im Norden stand ein Bahnwärterhaus. Diese Gebäude sind nicht erhalten. Südlich befand sich in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude das Bahnhofsrestaurant, etwas weiter entfernt eine Güterhalle. Das Empfangsgebäude wurde in drei Phasen erweitert, wie Katasterpläne aus den Jahren 1880, 1922 und 1934 belegen (ENT). Ca. 1880 erfolgte eine erste Erweiterung des Empfangsgebäudes.⁵ Dabei wurde das Empfangsgebäude mit dem Bahnhofsrestaurant verbunden und der Uhrturm an der Platzseite kam hinzu. Die zweite

¹ Les Cheminots-Philatélistes 61 Luxembourg (Hrsg.): Bahnhöfe und Haltepunkte der Luxemburger Eisenbahnen. Luxembourg 1984, S. 132.

² Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Urkataster. Bettembourg A3*, 1823ff. (überarbeitete Version).

³ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 398. Bettembourg. 2, place de la Gare. 1533/10625*, 1865.

⁴ Abgebildet in: Les Cheminots-Philatélistes 61 Luxembourg (Hrsg.): Bahnhöfe und Haltepunkte der Luxemburger Eisenbahnen. Luxembourg 1984, S. 128-129.

⁵ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 765. Bettembourg. 2, place de la Gare. 1533/10625*, 1880.

Erweiterungsphase fand ca. 1922 statt.⁶ Das Empfangsgebäude wurde ein weiteres Mal in südlicher Richtung vergrößert, ein Teil dieser Anbauten ist inzwischen wieder abgerissen worden. Ca. 1934 wurde auch noch das Gebäude nördlich des Empfangsgebäudes vergrößert.⁷

Heute präsentiert der Bahnhof von Bettemburg ein Erscheinungsbild, an dem sich die unterschiedlichen, jeweils authentisch überlieferten Bauphasen ablesen lassen (AUT; ENT). Der ursprüngliche Kernbau des Empfangsgebäudes ist eindeutig erkennbar (AUT). Er besteht aus einem giebelständigen, dreiachsigen und zweigeschossigen Mittelbau, der von traufständigen, zweiachsig und zweigeschossig gegliederten Seitenflügeln flankiert wird (AUT). Er entspricht einem für luxemburgische Bahngebäude des 19. Jahrhunderts typischen Muster (CHA). Ca. 1880 wurde der Kernbau an der Nord- und Südseite erweitert. Diese Erweiterungen sind an ihrer gegenüber dem Kernbau etwas geringeren Firsthöhe erkennbar (ENT). Die nördliche Erweiterung umfasst nur eine Achse, im Süden kamen hingegen vier Achsen hinzu. Die Fassadengestaltung des Kernbaus und der Erweiterungen ist einheitlich gehalten. Gleisseitig nimmt die Fassade ihren Auftakt mit einer verputzten Sockelzone (AUT). Die Vertikalachsen werden durch Lisenen voneinander geschieden, horizontal gliedern Gesimse die Fassade (AUT; CHA). Die Steinrahmungen der Fenster und Türen sind nüchtern gehalten (AUT; CHA). An seiner südlichen Giebelseite besitzt das Empfangsgebäude im Obergeschoss ein Zwillingsfenster. Darüber befindet sich im Giebel ein profiliertes, seitlich von Palmettenreliefs flankiertes Inschriftenfeld, in dem sich ursprünglich die Ortsbezeichnung des Bahnhofs befand (AUT). An die südliche Giebelseite fügt sich zudem ein eingeschossiger Anbau. Platzseitig zeigt das Empfangsgebäude ein Erscheinungsbild, das dem der Gleisseite weitgehend entspricht. Im südlichen Abschnitt wurde ca. 1922 im Bereich des Erdgeschosses ein leicht auskragender Anbau hinzugefügt. Den größten Unterschied bildet jedoch der ca. 1880 errichtete, dreigeschossige Uhrturm (ENT). Das Erdgeschoss des Turmes besitzt eine Bandrustika, die einzelne Geschosshöhen werden durch Gesimse markiert (AUT; CHA). Im Erdgeschoss des Turmes befindet sich eine Eingangstür, im ersten Obergeschoss ein Zwillingsfenster (AUT). Im zweiten Obergeschoss besitzt der Turm an der Süd- und Nordseite je ein Rundfenster mit mehrfach profilierter Steinrahmung, an der Ostseite befindet sich die ebenfalls von einer profilierten Steinrahmung eingefasste Turmuhr (AUT; CHA). Oben schließt der Turm mit einem Kranzgesims ab, dessen kannelierte Konsolen Kopfbänder stützen. Das schiefergedeckte Turmdach hat die Form eines Walmdaches mit Fußwalm und ist mit Dachschmuck aus Metall bekrönt (AUT; CHA). An nördliche Giebelseite fügt sich ein eingeschossiger Anbau. Im Giebelfeld befindet sich ein profiliertes Inschriftenfeld, das ehemals die Ortsbezeichnung des Bahnhofs aufnahm (AUT).

Südlich des Empfangsgebäudes befindet sich ein dreigeschossiges Gebäude, an dessen Südseite sich ein länglicher, später errichteter Bau anfügt und in dem der Zoll untergebracht war. Das dreigeschossige Gebäude weist gleis- und platzseitig die gleiche, vierachsige Fassadengliederung auf (AUT). Die Fassaden nehmen ihren Auftakt mit einer Sockelzone aus Sandsteinquadern (AUT; CHA). Horizontal gliedern Gesimse die Fassaden (AUT; CHA). Die Fenster besitzen profilierte Steinrahmungen mit Ohrungen und Segmentbogenabschlüssen (AUT; CHA). Im Mezzaningeschoss befinden sich je zwei Fenster, deren profilierte Steinrahmungen gerade Abschlüsse haben (AUT; CHA). Die nördliche Giebelseite ist zweiachsige gegliedert (AUT; CHA). Die Rahmungen der Fenster und Türen entsprechen jenen der bereits beschriebenen Fassaden. Im Giebelfeld findet sich ein Zwillingsrundbogenfenster

⁶ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1500. Bettembourg. 2, place de la Gare. 1533/10625, 1922.*

⁷ Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1579. Bettembourg. 2, place de la Gare. 1533/10625, 1934.*

(AUT; CHA). Ein ebensolches Fenster findet sich im südlichen Giebel. Das schiefergedeckte Satteldach wird an den Giebeln von Kopfbändern gestützt (AUT; CHA).

Der Bahnhof von Bettemburg ist ein ortsbildprägendes Bauwerk, dessen Errichtung zudem Einfluss auf die urbanistische Entwicklung des Ortes hatte. Die unterschiedlichen Entwicklungsstufen des in mehreren Phasen erweiterten Empfangsgebäude sind noch heute klar nachvollziehbar. Er ist als Zeuge der Eisenbahngeschichte schützenswert.

Erfüllte Kriterien: (AUT) Authentizität; (GAT) Gattung; (CHA) Charakteristisch für die Entstehungszeit; (TIH) Technik-, Industrie, Handwerks- oder Wissenschaftsgeschichte; (SOH) Siedlungs- oder Heimatgeschichte; (ENT) Entwicklungsgeschichte.

La COPAC émet à l'unanimité un avis favorable pour un classement en tant que patrimoine culturel national du bâtiment voyageur, de l'ancienne lampisterie et de l'ancien poste de douane de la Gare de Bettembourg (no cadastral 1533/10625). 10 membres proposent de protéger également le mur situé sur la parcelle 1533/10624 en tant patrimoine culturel national.

Présent(e)s : André Schoellen, Beryl Bruck, Christina Mayer, Christine Muller, Claude Schuman, Jean-Claude Welter, John Voncken, Laure Simon-Becker, Marc Schoellen, Michel Pauly, Nathalie Jacoby, Patrick Bastin, Paul Ewen, Regis Moes.

Luxembourg, le 25 mai 2022