

**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 de la Gare de Tétange se caractérise comme suit :

Der Bahnhof von Tetingen liegt an einer Abzweigungsstrecke nach Rümelingen, die zur Linie 60 (Luxemburg – Esch/Alzette – Rodingen) der Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) gehört (**GAT**). Die Strecke wurde 1860 in Betrieb genommen und war Teil der Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Bei Inbetriebnahme diente die Strecke hauptsächlich dem Güterverkehr, vornehmlich dem Transport der Minette. Einen Personenbahnhof gab es zunächst nur in Rümelingen/Öttingen, der Bahnhof von Tetingen wurde erst 1886 eröffnet (**TIH**). Wie ein Katasterplan von 1886 zeigt, bestand der Bahnhof bei seiner Errichtung aus einem Hauptgebäude und einem kleinerem Nebengebäude.<sup>1</sup> Das Hauptgebäude setzte sich aus einem nahezu quadratischen Baukörper und einem südlich angegliederten, eingezogenen Seitenflügel zusammen. Das kleinere Nebengebäude ist heute nicht mehr vorhanden, es diente vermutlich als Lampisterie zur Unterbringung der Lokomotivlampen. Bereits um die Jahrhundertwende genügte der Bahnhof nicht mehr den Anforderungen und musste vergrößert werden. Ein weiterer Katasterplan aus dem Jahr 1899 dokumentiert diese Erweiterung, bei der an der Nordseite ein kleiner Seitenflügel hinzu kam und der südliche Seitenflügel auf seine doppelte Größe erweitert wurde.<sup>2</sup> Ein weiterer Anbau auf der Westseite kam vermutlich in den 1950er bis 1960er Jahren hinzu. In seiner heutigen Erscheinung stellt der Bahnhof von Tetingen somit das Ergebnis von drei Bauphasen des 19. und 20. Jahrhunderts dar (**ENT**).

Heute passieren vier Gleisen den Durchgangsbahnhof, von denen jedoch nur eines einen Bahnsteig besitzt. Das Empfangsgebäude liegt am Ende einer Sackgasse. Auf seiner Rückseite befindet sich ein gepflasterter Platz, gleisseitig ist dem Gebäude eine Grünfläche vorgelagert. Die Silhouette des Gebäudes wird durch die stark voneinander abweichenden Firsthöhen der einzelnen, zu unterschiedlichen Zeiten errichteten Abschnitte bestimmt. Die Fassadengestaltung zeichnet sich hingegen durch eine große Einheitlichkeit aus. Die drei hauptsächlich Baukörper weisen jeweils Sockelzonen aus gelben Sandsteinquadern und Eckquaderungen aus dem gleichen Material auf (**AUT; CHA; OLT**). Aus gelbem Sandstein bestehen auch die Rahmungen der Fenster und Türen, deren Gestaltung aufeinander abgestimmt ist (**AUT; CHA; OLT**). Der älteste Abschnitt des Gebäudes wird durch den zweigeschossigen Mittelbau und einen Teil des südlichen Seitenflügels gebildet.

Gleisseitig gliedert sich die Fassade des Mittelbaus zweiachsig. Im Erdgeschoss befindet sich eine Eingangstür, deren Rahmung unten wie oben Ohrungen aufweist und mit einem Segmentbogen abschließt (**AUT; CHA**). Die Rahmungen der Obergeschossfenster haben seitlich Fasen, die Sohlbänke

---

<sup>1</sup> Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 1922. Tétange. 39, rue de la Gare. 1154/5194, 1886.*

<sup>2</sup> Administration du cadastre et de la topographie du Grand-Duché de Luxembourg, *Cases croquis. N. 2432. Tétange. 39, rue de la Gare. 1154/5194, 1899.*

und Fensterstürze kragen seitlich etwas aus (**AUT; CHA**). Der südliche Seitenflügel besitzt im älteren Abschnitt eine Türöffnung, deren Rahmung mit jener des Mittelbaus identisch ist (**AUT; CHA**). Der Erweiterungsabschnitt hingegen weist ein Fenster aus drei schmalen, von einer Rahmung zusammengefassten Öffnungen und eine Tür mit geradem Türsturz auf (**AUT; CHA; ENT**). Der nördliche Seitenflügel besitzt eine Türöffnung, deren Rahmung sich wiederum stark an jener des Mittelbaus orientiert (**AUT; CHA; ENT**). Dem Mittelbau und dem südlichen Seitenflügel ist teilweise ein ca. 1950-1960 entstandener, niedriger Anbau vorgeschaltet (**ENT**). Dieser Anbau besteht aus zwei Abschnitten, die durch eine Sockelzone und eine auskragende Betontraufe zusammengefasst werden (**AUT; CHA**). Der größere Abschnitt befindet sich vor dem Mittelbau. Er besitzt noch vorne und seitlich große, dreiteilige Fenster mit einer einzigen, durchgängigen Fensterbank (**AUT; CHA**). An seiner Nordseite ist eine nachträglich verschlossene Türöffnung noch erkennbar. Der kleinere Abschnitt besaß ursprünglich wohl auch eine größere Fensteröffnung, die aber zum größten Teil verschlossen wurde. Die Ausmaße des ursprünglichen Fensters sind noch im Putz erkennbar. Anstelle des Fensters wurde eine doppelte Reihe von Glasbausteinen eingesetzt. Gedeckt ist der Anbau mit einem Zinkdach (**AUT; CHA**).

Die südliche Giebelfassade des Mittelbaus weist ein von einer Steinrahmung umgebenes Wandfeld auf, das ursprünglich den Namen der Station einfasste (**AUT; CHA**). Darüber findet sich im Dachgeschoss ein Zwillingfenster mit Sandsteinrahmung (**AUT; CHA**). Ein ebensolches Fenster findet sich in der nördlichen Giebelfassade des Mittelbaus (**AUT; CHA**). Die Giebelfassade des südlichen Seitenflügels besitzt keinerlei Öffnungen; die des nördlichen Seitenflügels hingegen eine Fensteröffnung zum Dachgeschoss.

Platzseitig präsentieren sich die Fassaden der einzelnen Abschnitte des Empfangsgebäudes nahezu identisch mit den gleisseitigen Fassaden. Allerdings ist die Sockelzone doppelt so hoch, da sich das Niveau des Platzes auf der Rückseite unter dem der Gleisseite befindet. Die Fassade des Mittelbaus ist zweigeschossig und zweiachsig gegliedert und weist zwei Eingangstüren auf, von denen eine aufgrund des Niveauunterschieds über eine vierstufige Treppe erreichbar ist. Die Rahmungen der Fenster und Türen sind im Erdgeschoss bis auf jene der Erweiterung des südlichen Seitenflügels identisch mit Ohrungen und Segmentbögen ausgestattet (**AUT; CHA**). Die Obergeschossfenster des Mittelbaus sind wie auf der Gleisseite gestaltet, ebenso gilt dies für die Fenster und die Tür in der Erweiterung des südlichen Seitenflügels (**AUT; CHA**).

Die drei Abschnitte des Empfangsgebäudes besitzen jeweils auskragende Satteldächer, die traufseitig durch sichtbare Sparren, giebelseitig durch hervorragende Pfetten getragen werden (**AUT; CHA**).

Der Bahnhof von Tetingen zeichnet sich durch sein gut erhaltenes, authentisch überliefertes Äußeres aus, an dem sich einerseits der ursprüngliche Baustil und andererseits die nachträgliche Entwicklung durch die Erweiterungen der Zeit um 1900 sowie um 1950-1960 ablesen lassen. Somit kann der Bahnhof als Zeugnis für die Eisenbahngeschichte und die Architekturgeschichte unter Schutz gestellt werden.

Erfüllte Kriterien: (**AUT**) Authentizität; (**GAT**) Gattung; (**CHA**) Charakteristisch für die Entstehungszeit; (**OLT**) Orts- oder landschaftstypisch; (**ENT**) Entwicklungsgeschichte; (**TIH**) Technik-, Industrie-, Handwerks- oder Wissenschaftsgeschichte.

**La COPAC émet à l'unanimité un avis favorable pour un classement en tant que patrimoine culturel national du bâtiment voyageur de la Gare de Tétange (no cadastral 1154/5194).**

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