

Commission des sites et monuments nationaux (« COSIMO »)

**Vu la loi modifiée du 18 juillet 1983 concernant la conservation et la protection des sites et monuments nationaux ;
Vu le règlement grand-ducal du 14 décembre 1983 fixant la composition et le fonctionnement de la Commission des sites et monuments nationaux ;**

Attendu que l'immeuble sis 7-9, Place de la Gare à Luxembourg se caractérise comme suit :

Nördlich an der „Place de la Gare“, in direkter Nachbarschaft des Hauptstädtischen Bahnhofes, liegt das repräsentative 1959 eröffnete Verwaltungs- und Direktionsgebäude der nationalen Eisenbahngesellschaft. Das sieben-, beziehungsweise elfgeschossige Gebäude gehört zu den ersten frühen großen Bauleistungen des Wiederaufbaus der Stadt Luxemburg nach dem zweiten Weltkrieg und kann als typische Architektursprache der 1950er und 60er Jahre gezählt werden (**GAT, SOZ**).

Nach Zerstörung der Bahnanlagen und den Zerstörungen am Bahnhofsgebäude der Stadt Luxemburg im zweiten Weltkrieg, liefen ab Kriegsende die Wiederaufbauarbeiten der gesamten Bahnhofsanlagen, sowie die Gründung einer neuen nationalen Eisenbahngesellschaft an. Stark unterstützt wurde der Wiederaufbauplan durch das ‚European Recovery Programm‘ („Marschallplan“). Im April 1946 wird, auf Grundlage der Konvention der Regierungen Belgiens, Frankreich und Luxemburgs, die neue nationale Eisenbahngesellschaft C.F.L. (Chemins de Fer Luxembourgeois) gegründet¹. Hauptsitz der neuen Eisenbahngesellschaft war zu dem Zeitpunkt auf der ‚Place de Metz‘². Ab den 1950er Jahren kam es in Luxemburg, bedingt durch eine gelungene Diversifizierung der Wirtschaft und der Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, zu einer erheblichen Steigerung des Lebensstandards und einer erhöhten Bautätigkeit. Zu dieser Zeit kamen auch erste Absichten auf, eine neue repräsentative Adresse der nationalen Eisenbahngesellschaft zu errichten, auf einer Parzelle nördlich des neobarocken Hauptbahnhofsgebäude, auf der sich einfache Werkhallen des Ausbesserungswerks der Bahn befanden. Hierfür wurde dann 1954 ein internationaler Architektenwettbewerb vom Bauten- und Transportministerium ausgeschrieben³, bei dem sich 48 Bewerber aus fünf Nationen meldeten, und durch die Luxemburger Architekten Camille Frieden, Constant Gillardin und des deutschen Architekten und Oberbaurat Gerhard Dietrich aus Trier gewonnen wurde². Noch während der Bauphase wurde Gillardin in den Staatsdienst aufgenommen und begleitete fortan die Arbeiten am Verwaltungsbau als verantwortlicher Architekt für das Bauten- und Verkehrsministerium. Als Ingenieur fungierte Jos. Schroeder. Ihr Entwurf sah einen zeittypischen Skelettbau aus Stahlbeton vor, bestehend aus einem achtgeschossigen Nordflügel und einem sechsgeschossigen Westflügel, die zusammen einen L-förmigen Grundriss bilden. Noch während der Baumaßnahmen wurde 1958 entschlossen, das Gebäude um ein, beziehungsweise drei Geschosse zu erhöhen, da zusätzliche Räumlichkeiten für den Bauten- und Transportminister Viktor Bodson benötigt wurden⁴. Der Innenhof wird an der Nordseite durch eingeschossige Nebengebäude vom Außenraum getrennt. Ein basaltgerahmtes Zufahrtstor im Westflügel ermöglicht die Erschließung zum Innenhof. Am 27. Dezember 1955 erfolgte dann der Gesetzesentschluss mit dem Erlass zum Neubau eines

Verwaltungs- und Direktionsgebäude für die nationale Eisenbahngesellschaft zum Preis von 37.000.000 Franken⁵ (**AKI, GAT, CHA, TIH, SOZ, AIW, BTY**).

1956 wurden dann die ehemaligen Werkhallen auf der Parzelle abgerissen und mit den Erdbauarbeiten begonnen. Zur Herstellung der Baugrube mussten über 2.000 Kubikmeter Felsen mit Lufthammer und Sprengungen entfernt werden, was zu einer Verzögerung des Bauablaufs führte. Der Beginn der Rohbauarbeiten konnte demnach erst im März 1957 in Angriff genommen werden. Der felsige Untergrund führte auch dazu, dass sich im heutigen Verwaltungs- und Direktionsgebäude nur ein Kellergeschoss befindet⁶. Die Fertigstellung des Rohbaus erfolgte 1958. Parallel zum Bau des Verwaltungsgebäudes, wurde zwischen 1957 und 1958 auch der gesamte Vorplatz des Bahnhofes neu konzipiert und umgestaltet. Ende 1959 wurde dann das neue Gebäude, mit einer knapp einjährigen Bauverzögerung, in Betrieb genommen. Es handelte sich um eine der größten Bauaufgaben der 1950er Jahren und war zu der Zeit, mit seinen 41 Metern Höhe und über 300 Büros das höchste und größte Verwaltungsgebäude des Landes. Es wurden hochmoderne Bautechniken angewendet, wie zum Beispiel eine thermisch isolierende Doppelverglasung für die 900 Fenster, eine Wand- und Deckentemperierung sowie eine zentrale Lüftungsanlage (**AKI, TIH**).

In den 1980er Jahren geschahen Restaurierungsarbeiten wie zum Beispiel der Außenanstrich der Gebäudefassaden, welche in drei Abschnitten realisiert wurden. Zusätzlich zu den Anstricharbeiten erfolgte an der Westfassade Sanierungsarbeiten am Beton. Ende der 1990er Jahren zeigte das Gebäude dann erste alterungsbedingte Verwitterungsschäden und wurde saniert und technisch aufgerüstet. Das Architekturbüro der letzten Renovierungsphase, welche zwischen 1999 und 2003 geschah, plädierte für einen weitest gehenden Erhalt des äußeren Erscheinungsbildes, um die rhythmisierende Dynamik der fünfziger Jahre nicht zu beeinträchtigen⁷. So wurden die bestehenden, bereits doppelt verglasten Fenster durch Kastenfenster ersetzt, deren Zwischenräume mit Aluminium-Lamellen den notwendigen Sonnenschutz garantieren und ein identisches Erscheinungsbild garantierten. Die Fassaden wurden mit neuen Mosaikfliesen und einer Steinwolldämmung ausgestattet, unter Erhalt des historischen Erscheinungsbildes. Die originale Mosaikfliesenfassade wurde dabei nicht zerstört, sondern einfach durch das neue Fassadenbild überklebt, und ist somit konserviert. Der Gebäudesockel wurde im Zuge dieser Maßnahme mit neuen Natursteinplatten verkleidet. Im Gebäudeinnenraum wurden, durch die verstärkenden Brandschutzverordnungen, neue Brandschutztüren eingebaut werden, die in den Fluren analog zu den bauzeitlichen Stahlrahmentüren hergestellt wurden (**ENT**).

Der siebengeschossige an der ‚Place de la Gare‘ orientierte Querbau, sowie der nach Osten hin anschließende elfgeschossigen, turmatig aufragenden Längsbau, sind beide in Skelettbauweise aus Stahlbeton errichtet. Die Negativabdrücke der Schulungsbretter an den Stahlbetonpfeilern, sowie den Decken verweist darauf hin, dass der Beton vor Ort hergestellt wurde. Die Hauptpfeiler im Untergeschoss weisen eine abgeschrägte Verdickung am Fußpunkt auf. Nach Fertigstellung des Rohbaus wurden die Wände und die nichttragenden Innenwände des Gebäudes mit grauen Zementformsteinen gemauert. Die Außenwände wurden bauzeitlich durch den Einbau einer Korkschicht zum Wärmeschutz isoliert. Die bauzeitlichen Stahlbetonscheiben der Rasterfassaden wurden vollflächig mit Mosaikfliesen bekleidet. Auch die Fensterbrüstungen setzen sich vom feingliedrigen Raster des Stahlbetonskeletts durch Mosaikfliesen ab⁴. Die Verkleidung für die Fassaden und Fußböden stammten von ‚Cerabati‘ aus Wasserbillig. Die Farben der keramischen Verkleidung wurden im Hinblick auf die Rauchentwicklung der damals noch verkehrenden Dampf- und später Diesellokomotiven in einem grauweißen Ton gewählt, damit die Fassadenflächen stets

sauber und dauerhaft bleiben. Die kleinen Mosaikfliesen auf den Außenfassaden weisen eine Kantenlänge von 20x20 mm auf. Die Oberfläche der einzelnen Fliesen zeigen leicht gerundete Kanten. Die Vorderkanten des Fassadenrasters sind durch schmale Einlagen aus Naturkeinstreifen aus grauem Basalt und hellbraunem Muschelkalkstein gebrochen und wirken dadurch filigraner⁴ (**AKI, CHA, TIH, BTY**).

Die im Detail unterschiedlich geplanten Rasterfassaden unterteilen sich wie folgt: der niedrigere Querbau ist vertikal in sieben Fensterbänder unterteilt, und der Längsbau in neun Fensterbänder. Die einzelnen Bänder werden von vortretenden Wandvorlagen getrennt, welche auch die Brüstungen gliedern. Damit wird die geometrische Gebäudekubatur des Quer- und Längsbau als hochrechteckiges und gleichmäßig große Raster unterteilt, wobei beim turmartig gebauten Längsbau die Betonung auf die Vertikalität gelegt wurde. Die vertikalen Betonrippen kragen gegenüber den Deckenkanten hervor. Beim niedrigeren Querbau, sowie an der äußeren Fassade des Längsbau liegen die konstruktiven Glieder gleichermaßen in einer Flucht und es entsteht der Eindruck des für die Rasterfassaden typischen Gitters. Anhand der Bewehrungspläne lässt sich ablesen, dass die vertikalen Stützen der Fassaden nach außen hin um 5 cm schmaler ausgebildet wurden, um eine möglichst schlanke und filigrane Außenwirkung zu erzielen (**CHA, TIH, BTY**).

Im Erdgeschoss des Querbaus befinden sich Gewerbelokale, in dem des Längsbau das Eingangsfoyer. In den oberen Stockwerken sind sämtliche Verwaltungsräume wie Büro-, Versammlung- oder Nebenräume untergebracht. Die obersten Geschosse beider Gebäudeteile sind als Staffelgeschosse ausgebildet und werden von einem auskragenden Flachdach überdeckt und setzen sich dadurch von der übrigen Gebäudestruktur ab. Die extravagante Dachform in Form von weit auskragenden Flugdächern über den zum Bahnhofslatz orientierten Terrassen am Längs- und Querbau zeigt sich besonders an den runden Betonausschnitten zur raffinierten Belichtung des zurückversetzten Staffelgeschosses vom Querbau. Am Flugdach des Längsbau ist die leicht konische Ausbildung des Flachdaches am Grat im Vorortbeton an den Gebäudekanten ablesbar. Die Entwässerung erfolgt zur Mitte der Längsachse der beiden Gebäudeflügel hin und muss dort über innenliegende Fallrohre abgeführt worden sein⁴ (**CHA, TIH, BTY**).

Das über den Längsbau zu betretene Foyer im Erdgeschoss lässt sich über eine über die gesamte Breite laufende Treppe von 6 Stufen erschließen. Der zurückliegende Eingangsbereich gibt den oberen Etagen einen schwebenden Eindruck und hat dabei noch praktische Gründe, die Decke des ersten Obergeschosses bildet ein Überdach welche die Besucher vor Witterung schützt.

Als besonderer ‚Eyecatcher‘ wurde im Eingangsfoyer ein von dem Luxemburger Künstler Mett Hoffmann entworfenes baufestes Glas- und Keramikmosaik eingebaut. Mett Hoffmann, dessen Vater Lokomotivführer, zeigt in seinem Kunstwerk auf eine stark stilisierte Art und Weise die Initialen der CFL und ein Blick auf fahrende Züge⁸. Die Verbreitung solcher abstrakten Kunstmosaik entwickelt sich zu dieser Zeit nachdem die Bewegung der ‚Iconomaques‘, einer luxemburger Kunstbewegung welche sich ab 1954 für abstrakte Kunst einsetzte und dessen Gründungsmitglieder Künstler wie François Gillen, Joseph Probst, Michel Stoffel, Colette Würth, Will Dahlem, Henri Dillenbourg, Frantz Kinnen, Emile Kirscht und Lucien Wercollier zusammengeführt hatte. Das Keramikmosaik im Foyer des Verwaltungs- und Direktionsgebäude der CFL lässt sich zweifellos in den Kontext der zeittypischen Kunstmosaik eingliedern, wie zum Beispiel die im ‚Centre des Capucins‘ oder im neuen Athenée in Luxemburg Stadt⁹. Technisch gesehen handelt es sich beim Glas- und Keramikmosaik von Mett Hoffmann um in einem Zementmörtel eingebettete, unterschiedlich große Glas und Keramikbruchstücke, die als gleichfarbige Fläche geklebt worden sind. Durch die unterschiedliche

glatte bis bruchraue Oberfläche und durch das teilweise entgegen der Großform ausgerichtete, geschwungene Verlegen der einzelnen Mosaiksteinchen ergibt sich eine strukturierte und belebte Oberfläche⁴ (**AKI, SEL, CHA**).

Nach Osten hin befindet sich das großdimensionierte Treppenhaus mit einem dreiläufigen Treppenlauf mit Zwischenpodesten, der frei gespannt hinter dem langen Fensterband der Ostfassade des Nordflügels liegt. Es gehört zweifelsohne zu den bekanntesten und schönsten Treppenhäusern in Luxemburg aus dieser Bauepoche. Das Besondere an diesem Treppenhaus ist nicht nur allein die Anzahl der elf Stockwerke, sondern die äusserst raffinierte und sich nach aussen verjüngende Ausführung der Treppenstufen aus gelbraunen Granit und das feingliedrige Geländer mit den Kunststofffüllungselementen. Das Treppenauge selbst ist ohne Unterbrechung offen und gewährt dem Betrachter einen Blick vom obersten Geschoss bis in den Keller. Die Treppe hat nicht nur einen funktionalen Charakter, sondern versteht sich als eigenständiges Kunstwerk⁴. Teilweise in den Fluren und in verschiedenen Büroräumen sind noch die historischen Mosaikfliesen erhalten (**AKI, SEL**).

Für die damalige Zeit war das Gebäude schon mit einer hochmodernen Haustechnik ausgestattet. Alle Büroräume wurden über eine Wand- und Deckentemperierung beheizt. Die Lüftungsauslässe befinden sich in einer Abkofferung über den Bürotüren⁴ (**TIH**).

Aufgrund seiner Architektursprache und der Tatsache, dass das Gebäude in seiner Struktur und Aufteilung nahezu authentisch erhalten ist, gehört das Verwaltungs- und Direktionsgebäude zu den bekanntesten und markantesten Bauwerken der 1950er und 1960er Jahre in Luxemburg, und erfüllt die Kriterien für eine nationale Protektion.

Erfüllte Kriterien: (**GAT**) Gattungen, (**SOZ**) Sozialgeschichte, (**AKI**) Relevant für Architektur- und Kunstgeschichte sowie Ingenieurbaukunst, (**CHA**) Charakteristisch für ihre Entstehungszeit, (**TIH**) Technik-, Industrie- und Handwerksgeschichte, (**AIW**) Architekten- oder Ingenieurswerk, (**BTY**) Bautypus, (**ENT**) Entwicklungsgeschichte, (**SEL**) Seltenheitswert.

Quellenangabe und Literaturverzeichnis:

¹ FEDERMEYER, ED: Eisenbahnen in Luxemburg, Band 1, Wolfgang Herdam Fotoverlag, 2007; S.77

² Administration des Bâtiments Publics: Centenaire; Administration des bâtiments publics, 2010 ; S.78-79

³ Es handelt sich dabei um die ersten Architekturwettbewerbe nach dem 2. Weltkrieg. Vgl. LINSTER, Alain: Stars und lokale Szene, in: Archithese, Internationale Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur, 4. Ausgabe, CH-Sulgen 2009, S.23; LINSTER, Alain: Ein architektonischer Streifzug durch die Stadt, in: Ons Stad, Ausgabe 95, 2010, S.7

⁴LUTGEN, Thomas Dr.: Bauhistorische Untersuchung und Bestandsaufnahme, Verwaltungs- und Direktionsgebäude der CFL, Mai-Juni 2020

⁵Veröffentlichung vom 6. Januar 1956, Grand-Duché du Luxembourg

⁶Revue 1958: Das neue Verwaltungsgebäude der Luxemburger Eisenbahn im Entstehen

⁷HELWEG-NOTTROT, Ina: Architektur in Luxemburg 1958-2000. Von der Postmoderne zu einer neuen Moderne, in: Luxemburg, Architektur in Luxemburg, Salzburg/München 2001, S.153

⁸EISCHEN, Linda: Mett Hoffmann, in: Ons Stad 90: S.69-71, 2009

⁹ASCHMANN, Christian / GRODECKI, Joanna / PHILIPPART, Robert: Lëtzebuerg Moderne, Luxemburg 2013, S.45

La COSIMO émet avec 10 voix pour un avis favorable pour un classement en tant que monument national de l'immeuble sis 7-9, Place de la Gare à Luxembourg (no cadastral 604/9761). 1 membre s'abstient.

Présent(e)s : Christina Mayer, John Voncken, Matthias Paulke, Mathias Fritsch, Jean Leyder, Michel Pauly, Paul Eilenbecker, Sala Makumbundu, Max von Roesgen, Anne Greiveldinger, Christine Muller.

Luxembourg, le 10 février 2021