

DEUTSCHSPRACHIGE GEMEINSCHAFT

[C – 2014/33005]

17. APRIL 2014 — Erlass der Regierung zur endgültigen Unterschutzstellung des Saxby Stellwerks Cab. SII als Denkmal und der gesamten Anlage des Bahnhofs in Raeren als Ensemble

Die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft,

Aufgrund des Dekrets vom 23. Juni 2008 über den Schutz der Denkmäler, Kleindenkmäler, Ensembles und Landschaften sowie über die Ausgrabungen;

Aufgrund des Vorschlags zur Unterschutzstellung der Gemeinde Raeren vom 23. April 2012;

Aufgrund der Einholung weiterer Informationen durch Ortsbegehungen und Treffen mit der Gemeinde Raeren und Experten der Eisenbahntechnik, welche am 2. Juli 2012, am 3. August 2012 und am 20. September 2012 stattfanden, wurde der durch die Gemeinde Raeren eingereichte Vorschlag zur Unterschutzstellung von der Kommission ergänzt und ein Schutzbereich eingetragen;

Aufgrund des günstigen Gutachtens der Königlichen Denkmal- und Landschaftsschutzkommission vom 8. Oktober 2012, eingereicht am 29. Oktober 2012;

Aufgrund des bedingt günstigen Gutachtens des Gemeindegremiums der Gemeinde Raeren in seiner Sitzung vom 12. März 2014;

Aufgrund des fehlenden Gutachtens der Eigentümerin, Frau Editha Margret Ruhrmann, was in Anwendung von Artikel 7 § 1 des Denkmalschutzdekretes als Zustimmung zur Unterschutzstellung gilt;

Aufgrund des fehlenden Gutachtens des Eigentümers, des Ministeriums der Deutschsprachigen Gemeinschaft, was in Anwendung von Artikel 7 § 1 des Denkmalschutzdekretes als Zustimmung zur Unterschutzstellung gilt;

Aufgrund des fehlenden Gutachtens der Eigentümerin, der SNCB Holding, was in Anwendung von Artikel 7 § 1 des Denkmalschutzdekretes als Zustimmung zur Unterschutzstellung gilt;

Aufgrund des bedingt günstigen Gutachtens der Eigentümerin, der Gemeinde Raeren, vom 12. März 2014;

Aufgrund des günstigen Gutachtens des Provinzgremiums Lüttich vom 10. März 2012;

Aufgrund des günstigen Gutachtens der Regierung der Wallonischen Region vom 28. Januar 2014;

In Erwägung, dass die Gemeinde in ihrem Gutachten bemerkt, dass der Schutzbereich nur bis zur Bahnhofstraße reicht und dass Haus Knippert, der Eifeler Hof und alle übrigen Häuser aus dieser Zone ausgeklammert sind, sowie dass die neue Reparaturhalle nicht unter Schutz gestellt werden soll;

In Erwägung, dass der Empfehlung des Gemeindegremiums zur Verkleinerung des Schutzbereiches nachgekommen werden kann, da bauliche Veränderungen an der bestehenden Bebauung in diesem Bereich zu keiner Beeinträchtigung des Denkmals führen würden und somit keiner vorherigen Denkmalgenehmigung bedürfen;

In Erwägung, dass die bestehende Reparaturhalle ein Bau deutlich jüngeren Datums ist, dem keine Bedeutung für die Entwicklung der Bahnhofsgeschichte zukommt und der eher als Fremdkörper innerhalb des Ensembles wahrgenommen wird;

In Erwägung, dass die gesamte Anlage des Bahnhofs mit allen Gebäuden und technischen Anlagen ein Ensemble formt, welches aus technischen, architektonischen und historischen Gründen erhaltenswert ist;

In Erwägung, dass der Bahnhof in Raeren mit seinen technischen Anlagen größtenteils noch im Originalzustand erhalten ist und er infolgedessen ein bedeutendes Zeugnis der regionalen Eisenbahngeschichte des auslaufenden 19. Jahrhunderts ist;

In Erwägung, dass nach Einschätzung mehrerer in- und ausländischer Experten es sich bei dem Saxby-Stellwerk der Cab. SII um ein weltweit einmaliges Gebäude der Eisenbahntechnik handelt und dieses in der Gesamterscheinung, der Struktur und den internen Funktionen ein gut erhaltenes einmaliges technisches Zeugnis dieser Zeit ist;

In Erwägung, dass dieses Stellwerk nicht für sich alleine zu sehen ist, sondern nur in Zusammenhang mit allen Elementen der technischen Anlage des Eisenbahnbetriebes wie etwa den Stellstangenbündeln und Stelldrähten, den Signalen und Gleisen mit Weichen, der Drehscheibe und dem Lokomotivwasserkran und als Vergleichsbeispiel dem Siemens-Stellwerk der Cab. SI, welches etwa zur gleichen Zeit in Betrieb genommen wurde;

In Erwägung, dass der eigentliche Bahnhof in Raeren kaum verändert wurde, bzw. die Bahnhofsgebäude (Empfangsgebäude mit Güterschuppen und Laderampe sowie das Wohnhaus des Bahnhofsvorstehers) als letztes erhaltenes Beispiel eines Bahnhofs aus der Anfangszeit der Eisenbahngeschichte gelten und ein grundlegendes Element zum Verständnis der Gesamtanlage sind;

In Erwägung, dass der Bahnhof ebenfalls ein wichtiger Zeuge der Grenzgeschichte ist, da er durch die Preußische Rheinische Eisenbahn erbaut, jedoch mit Inkrafttreten des Versailler Vertrages zum Grenzbahnhof Belgiens in Richtung Deutschland dem belgischen Staat einverleibt wurde und somit eine Vermischung von deutsch-belgischen Bauarten bei den technischen Anlagen einhergeht;

In Erwägung, dass der Antrag auf Unterschutzstellung durch die Gemeinde Raeren gestellt wurde und somit ein öffentliches Interesse am Erhalt der Stellwerke und des ehemaligen Bahnhofs besteht;

In Erwägung, dass der Schutzbereich nicht Teil des geschützten Guts ist, sondern seinem Schutz vor negativen Einwirkungen dienen soll;

In Erwägung, dass der Schutzbereich so angelegt worden ist, dass eventuelle negative Einflüsse auf das geschützte Gut durch Bautätigkeiten im Umfeld abgewendet werden können;

In Erwägung, dass der Schutzbereich das unmittelbare Umfeld des geschützten Gutes, wesentliche Sichtachsen und andere Gebiete oder Merkmale umfasst, die eine wichtige praktische Rolle spielen, um das Gut und seinen Schutz zu unterstützen;

In Erwägung, dass der Schutzbereich so angelegt worden ist, dass die spezifischen kulturlandschaftlichen Merkmale berücksichtigt worden sind;

In Erwägung, dass diese kulturlandschaftlichen Merkmale anhand angemessener Mechanismen erfasst worden sind;

Auf Vorschlag des Ministers für Denkmalschutz,

Beschließt:

Artikel 1 - Das Saxby-Stellwerk Cab. SII des ehemaligen Bahnhofs, gelegen in Raeren, Gemarkung 1, Flur G, Nummer 15k¹¹ und 15l¹⁰ wird als Denkmal unter Schutz gestellt.

Das Denkmal ist im Anhang 1 rot eingefärbt.

Art. 2 - Der gesamte Bahnhof mit seinen technischen Anlagen, gelegen in Raeren, Gemarkung 1, Flur G, Nummer 15a²¹, 15d¹⁷, 15g²¹, 15h²¹, 15k¹¹, 15l¹⁰, 15n¹² und 15x¹⁶ wird als Ensemble unter Schutz gestellt. Dies umfasst:

- das Empfangsgebäude mit Güterschuppen und Laderampe,
- das ehemalige Wohnhaus des Bahnhofsvorstehers,
- alle noch vorhandenen Stellstangenbündel und Stelldrähte,
- das Siemens-Stellwerk Cab. SI,
- alle noch vorhandenen Flügelsignale und Gleise mit Weichentechnik,
- der letzte erhaltene Lokomotivwasserkran und
- die Drehscheibe.

Die deutlich jüngere Reparaturhalle, gelegen Gem. 1, Flur G, Nr. 15h²¹, wird von der Unterschutzstellung ausgeschlossen.

Das Ensemble ist im Anhang 1 mit einem blauen durchgehenden Strich umrandet.

Art. 3 - Der im Anhang 1 eingezeichnete Schutzbereich umfasst die folgenden Parzellen: Raeren, Gemarkung 1, Flur D, Nummer 676c; Flur G, Nummer 15a¹², 15c¹², 15c²¹, 15d¹², 15e¹¹, 15e¹², 15e¹³, 15f¹², 15f¹³, 15f²⁰, 15g¹¹, 15g¹², 15g²¹, 15h¹², 15h²⁰, 15k¹², 15l¹⁰, 15l¹², 15p¹⁰, 15r¹⁰, 15s¹⁰, 15s¹², 15t¹⁰, 15t¹¹, 15t¹², 15v⁵, 15v¹⁰, 15v¹¹, 15w⁵, 15w¹¹, 15w¹², 15x¹¹, 15y¹¹ und 15z¹¹.

Dieser Schutzbereich ist entsprechend schraffiert und mit einem durchgehenden fetten Strich umrandet.

Art. 4 - Eine Nutzung der Gleise und Weichen für den Eisenbahnverkehr ist weiterhin möglich.

Art. 5 - Eine Nutzungsänderung ist unter Berücksichtigung sämtlicher denkmalpflegerischer Kriterien möglich.

Art. 6 - Der für Denkmalschutz zuständige Minister ist mit der Ausführung dieses Erlasses beauftragt.

Eupen, den 17. April 2014

Für die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft

Der Ministerpräsident, Minister für lokale Behörden
K.-H. LAMBERTZ

Die Ministerin für Kultur, Medien und Tourismus
Frau I. WEYKMANS

TRADUCTION

MINISTERE DE LA COMMUNAUTE GERMANOPHONE

[C – 2014/33005]

17 AVRIL 2014. — Arrêté du Gouvernement classant définitivement comme monument le poste d'aiguillage de type Saxby Cab. signal II et comme ensemble tout le site de la gare de Raeren

Le Gouvernement de la Communauté germanophone,

Vu le décret du 23 juin 2008 relatif à la protection des monuments, du petit patrimoine, des ensembles et sites, ainsi qu'aux fouilles;

Vu la proposition de classement formulée le 23 avril 2012 par la Commune de Raeren;

Vu les informations supplémentaires recueillies en se rendant sur les lieux et en rencontrant la Commune de Raeren et des experts ferroviaires les 2 juillet 2012, 3 août 2012 et 20 septembre 2012, la proposition de classement introduite par la Commune de Raeren a été complétée par la Commission et une zone de protection y a été reprise;

Vu l'avis favorable émis le 8 octobre 2012 par la Commission Royale des Monuments et des Sites de la Communauté germanophone, introduit le 29 octobre 2012;

Vu l'avis favorable conditionnel rendu par le Collège communal en sa séance du 12 mars 2014;

Considérant qu'aucun avis n'a été rendu par Mme Editha Margret Ruhrmann, propriétaire; qu'en application de l'article 7, § 1^{er}, du décret sur le patrimoine, cela revient à approuver le classement;

Considérant qu'aucun avis n'a été rendu par le Ministère de la Communauté germanophone, propriétaire; qu'en application de l'article 7, § 1^{er}, du décret sur le patrimoine, cela revient à approuver le classement;

Considérant qu'aucun avis n'a été rendu par la SNCB Holding, propriétaire; qu'en application de l'article 7, § 1^{er}, du décret sur le patrimoine, cela revient à approuver le classement;

Vu l'avis favorable conditionnel rendu le 12 mars 2014 par la commune de Raeren, propriétaire;

Vu l'avis favorable émis le 10 mars 2012 par le Collège provincial de Liège;

Vu l'avis favorable émis le 28 janvier 2014 par le Gouvernement de la Région wallonne;

Considérant que la Commune fait remarquer dans son avis que la zone de protection ne s'étend que jusqu'à la "Bahnhofstraße", que la "Haus Knippert", le "Eifeler Hof" et toutes les autres maisons en sont exclues et que le nouveau hall de réparation ne devrait pas être classé;

Considérant que la recommandation du Collège communal de réduire la zone de protection peut être suivie étant donné que des transformations apportées au bâti existant dans cette zone ne porteraient pas préjudice au monument et ne nécessitent dès lors aucun permis de patrimoine préalable;

Considérant que le hall de réparation est clairement une construction plus récente, n'est pas significatif pour l'évolution de l'histoire ferroviaire et constitue plutôt un élément perturbateur;

Considérant qu'avec tous les bâtiments et installations techniques tout le site de la gare forme un ensemble qui est digne d'être conservé, et ce, pour des raisons techniques, architecturales et historiques;

Considérant qu'avec ses installations techniques la gare de Raeren a été largement conservée dans son état d'origine et constitue dès lors un témoin significatif de l'histoire ferroviaire de la fin du 19^e siècle;

Considérant que selon plusieurs experts nationaux et étrangers le poste d'aiguillage de type Saxby (Cab signal II) est un bâtiment de technique ferroviaire unique au niveau mondial qui, tant au niveau de la perception d'ensemble, que de la structure ou des fonctions internes constitue un témoignage technique exceptionnel, bien conservé, de cette période;

Considérant que ce poste d'aiguillage ne doit pas être considéré de manière isolée, mais seulement en lien avec d'une part tous les éléments de l'installation ferroviaire comme les tringleries et fils de manœuvre, les signaux, les voies avec aiguilles, la plaque tournante et la prise d'eau, et, d'autre part, avec le poste d'aiguillage Siemens (Cab signal I) mis en service à peu près au même moment;

Considérant que la gare de Raeren proprement dite a subi peu de modifications, que les bâtiments (bâtiment d'accueil avec les entrepôts et la rampe de chargement ainsi que l'habitation du chef de gare) constituent le dernier exemplaire conservé d'une gare datant du début de l'histoire ferroviaire et sont un élément essentiel permettant de comprendre l'ensemble du site;

Considérant que la gare est également un témoin important de l'histoire frontalière étant donné qu'elle a été construite par la "Preußische Rheinische Eisenbahn", qu'elle a toutefois été incorporée à l'État belge avec l'entrée en vigueur du Traité de Versailles en tant que gare frontière belge en direction de l'Allemagne, ce qui donne un mélange des styles architecturaux allemands et belges au niveau des installations techniques;

Considérant que la demande de classement a été introduite par la Commune de Raeren, ce qui témoigne d'un intérêt public pour la conservation du poste d'aiguillage et de l'ancienne gare;

Considérant que la zone de protection ne fait pas partie du bien classé, mais sert à le protéger d'influences négatives;

Considérant que la zone de protection a été conçue de manière à ce que des travaux dans les environs ne puissent porter atteinte au bien classé;

Considérant que la zone de protection inclut les environs immédiats du bien classé, des axes de vue essentiels et d'autres zones ou caractéristiques qui jouent un rôle pratique important pour soutenir le bien classé et sa protection;

Considérant que la délimitation de la zone de protection tient compte des caractéristiques spécifiques du paysage culturel;

Considérant que ces caractéristiques du paysage culturel ont été fixées au moyen de mécanismes appropriés;

Sur la proposition du Ministre compétent en matière de Protection des monuments,

Arrête :

Article 1^{er}. Le poste d'aiguillage Saxby (Cab signal II) de l'ancienne gare, sis à Raeren, Division 1, Section G, parcelles 15k¹¹ et 15l¹⁰ est classé comme monument.

Le monument est indiqué en rouge dans l'annexe 1^{re}.

Art. 2. Tout le site de la gare, avec les installations techniques, sis à Raeren, Division 1, Section G, parcelles 15a²¹, 15d¹⁷, 15g²¹, 15h²¹, 15k¹¹, 15l¹⁰, 15n¹² et 15x¹⁶, est classé comme ensemble. Celui-ci comprend :

- les bâtiments d'accueil avec les entrepôts et la rampe de chargement;
- l'ancienne habitation du chef de gare;
- l'ensemble des tringleries et fils de manœuvre encore existants;
- le poste d'aiguillage Siemens (Cab signal I);
- l'ensemble des signaux sémaphores et voies avec équipement d'aiguillage encore existants;
- le dernier point d'eau conservé et
- la plaque tournante.

Le hall de réparation, clairement plus récent, sis Division 1, Section G, parcelle 15h²¹, est exclu du classement.

Dans l'annexe 1^{re}, l'ensemble est délimité par un trait bleu continu.

Art. 3. La zone de protection délimitée dans l'annexe 1^{re} comprend les parcelles suivantes : Raeren, Division 1, Section D, parcelle 676c; Section G, parcelles 15a¹², 15c¹², 15c²¹, 15d¹², 15e¹¹, 15e¹², 15e¹³, 15f¹², 15f¹³, 15f²⁰, 15g¹¹, 15g¹², 15g²¹, 15h¹², 15h²⁰, 15k¹², 15l¹⁰, 15l¹², 15p¹⁰, 15r¹⁰, 15s¹⁰, 15s¹², 15t¹⁰, 15t¹¹, 15t¹², 15v⁵, 15v¹⁰, 15v¹¹, 15w⁵, 15w¹¹, 15w¹², 15x¹¹, 15y¹¹ et 15z¹¹.

La zone de protection est hachurée et délimitée par un trait gras continu.

Art. 4. Il est encore possible d'utiliser les voies et aiguillages pour le trafic ferroviaire.

Art. 5. Un changement d'affectation est possible moyennant le respect de tous les critères en matière de protection du patrimoine.

Art. 6. Le Ministre compétent en matière de Protection des monuments est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Eupen, le 17 avril 2014.

Pour le Gouvernement de la Communauté germanophone :

Le Ministre-Président, Ministre des Pouvoirs locaux,
K.-H. LAMBERTZ

La Ministre de la Culture, des Médias et du Tourisme,
Mme I. WEYKMANS