



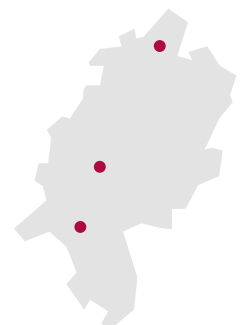
CALTEX-TANKSTELLEN IN HESSEN AUF DER STRECKE GEBLIEBEN

Katharina Marschall

Eine Tankstelle als Kulturdenkmal? Tankstellen werden vermutlich eher als alltägliche Funktionsbauten wahrgenommen – dabei lohnt sich die Auseinandersetzung mit den historischen Bauten als Zeugnissen der Verkehrs- und Architekturgeschichte. Insbesondere die erhaltenen Caltex-Tankstellen aus den 1950er-Jahren bezeugen mit ihrer außergewöhnlichen Architektur den gestalterischen und funktionalen Anspruch an den noch jungen Bautyp (Abb. 1). Die denkmalgeschützten Exemplare in Hessen verdeutlichen, dass die filigranen Bauten mit einer denkmalgerechten Instandsetzung und einem angepassten Nutzungskonzept zukunftsfähig sein können.

Tankstellen sind ein fester Bestandteil unserer Alltagskultur und prägen mit ihrer werbewirksamen Gestaltung an Hauptdurchfahrtsstraßen das Orts- und Straßenbild, an Autobahnen mitunter das Landschaftsbild. Während die derzeitigen Tankstellen mit immer ähnlich modularer Bauweise leicht im Straßenraum zu erkennen sind, werden historische Tankstellenbauten aufgrund ihrer vielfältigen Architekturformen oft nicht mehr als solche wahrgenommen – zudem gehen die Funktionszusammenhänge und die bauzeitliche Gestaltung häufig durch Umnutzung oder Verfall verloren. Die geringe Anzahl der erhaltenen historischen Tankstellen verdeutlicht außerdem die seit den 1980er-Jahren betriebene Rationalisierung und Gewinnoptimierung durch den Betrieb von SB-Großtankstellen. Die in den letzten Jahren gestiegene E-Mobilität erfordert nun wiederum ein Umdenken unserer motorisierten Gesellschaft und wird ebenfalls zu nachhaltigen Veränderungen der uns bekannten Tankstellen führen. Umso dringender ist die Auseinandersetzung mit der Tankstelle als Zeugnis der Bau- und Verkehrsgeschichte. Die Auswertung von Bauakten zu den erhaltenen Objekten in Hessen (Gießen-Kleinlinden, Hofgeismar, Rüsselsheim, Bad Camberg, Hanau-Steinheim, Wöllstadt-Nieder-Wöllstadt) ergab nun neue Erkenntnisse zur Entwicklung und praktischen Umsetzung des Caltex-Typenentwurfs. Neben einer detaillierten Baubeschreibung mit Vorgaben zur Materialität geben vor allem die Baupläne und -anträge Aufschluss über die Planungsprozesse der jeweiligen Bauvorhaben und späteren baulichen Veränderungen.

Abb. 1:
Tankwarthaus
Caltex-Tankstelle
Rüsselsheim, 2022
Foto: Ch. Krienke, LfDH



DIE ENTWICKLUNG DER TANKSTELLE

Die Bereitstellung von Kraftstoff für den aufkommenden Automobilverkehr wurde seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert ausgebaut und fortwährend weiterentwickelt. Während der Kraftstoff zu Beginn aus Apotheken und improvisierten Versorgungsstellen bezogen wurde, musste diese Situation aus Brandschutzgründen bald verändert werden. Statt der Fasztankstellen in Hinterhöfen wurden daher seit den 1920er-Jahren vermehrt Bürgersteigpumpen im öffentlichen Raum installiert, die vom fließenden Verkehr aus einfacher zu erreichen waren (Abb. 2). Neben dem Tanken wurden Serviceleistungen wie die Wartung und Reparatur der noch sehr schadensanfälligen Automobile wichtiger Teil des Geschäftskonzeptes.

Die erste Service-Tankstelle wurde 1927 in Hamburg eröffnet und wirkte vorbildlich für den Tankstellentypus, der noch den heutigen Nutzungsansprüchen gerecht wird: Die sogenannte Großtankstelle ist durch eine Auf- und eine Abfahrt vom fließenden Verkehr getrennt und bietet zwei oder mehr Zapfsäulen unter einem Schutzdach, welches mit dem Tankwart- und Kundenraum sowie meist einer Wagenpflegehalle verbunden ist. Damit war die Architektenschaft herausgefordert, einen neuen Bautyp mit den entsprechenden Nutzungsanforderungen gestalterisch und konstruktiv umzusetzen. In Anlehnung an das

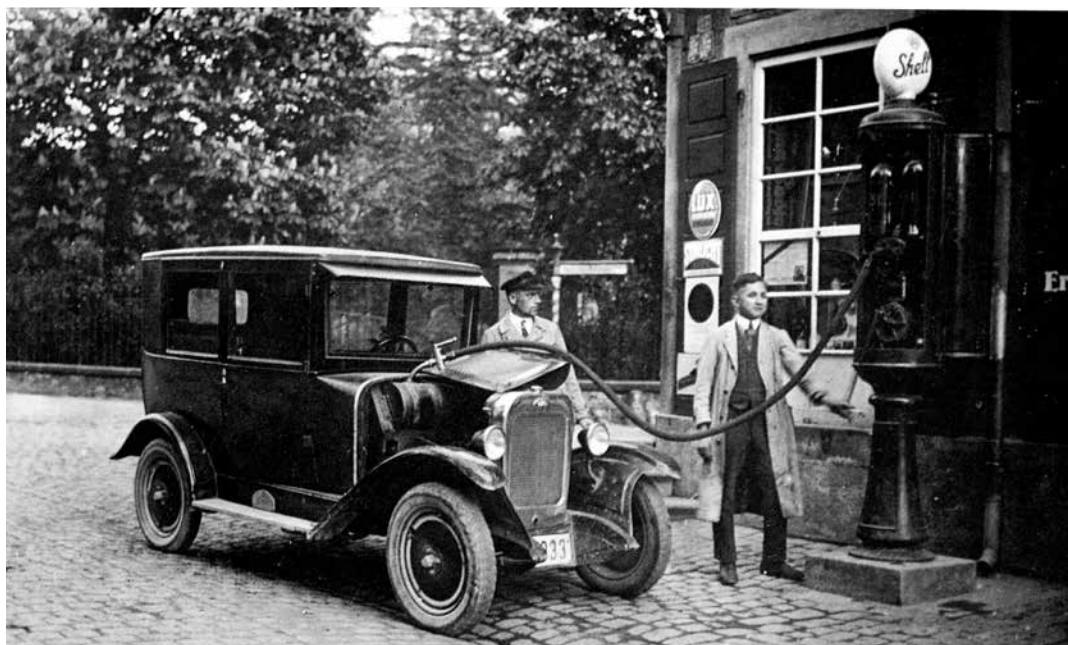
Neue Bauen stellten die ersten Tankstellen sich als leichte und filigrane Architekturen dar (Abb. 3), die ab 1937 durch massive Anlagen im Heimatschutzstil verdrängt wurden. Das Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit bedeutete gleichfalls einen Aufschwung für die Tankstellen, die mit sachlich-modernen, filigranen und organischen Formen stilistisch wieder an die Vorkriegszeit anschlossen.

DIE CALTEX TANK-KRAFT MINERALÖL-GESELLSCHAFT IN DEUTSCHLAND

Bis Ende der 1960er-Jahre stieg die Anzahl der Fahrzeuge sowie gleichzeitig der jeweilige Mehrbedarf an Kraftstoff enorm, sodass die Mineralölkonzerne einen wirtschaftlichen Höhepunkt erreichten. Von 22.000 Tankstellen im Jahr 1952 stiegen die Zahlen bis 1969 auf rund 47.000 (in der Bundesrepublik Deutschland). Neben den großen Fünfk (Aral, Esso, Shell, BP, Gasolin) etablierten sich daher vermehrt Konkurrenzanbieter auf dem deutschen Markt. Dazu gehörte seit 1950 auch die California Texas Oil Company, die 1955 die Caltex Tank-Kraft Mineralölgesellschaft mbH einführte. Der Konzern plante den Bau von 4.000 Caltex-Tankstellen. Wie viele Bauten schließlich umgesetzt werden konnten, ist nicht eindeutig belegt, die Literatur schwankt zwischen 800 und 1.500 Exemplaren.

Die Herausforderung für Caltex bestand einerseits darin, durch einen standardisierten Bau

Abb. 2:
Bürgersteigpumpe
in Birkenau
Odenwald, 1915
Foto: HStAD, Bestand
R 4, Nr. 20027 UF



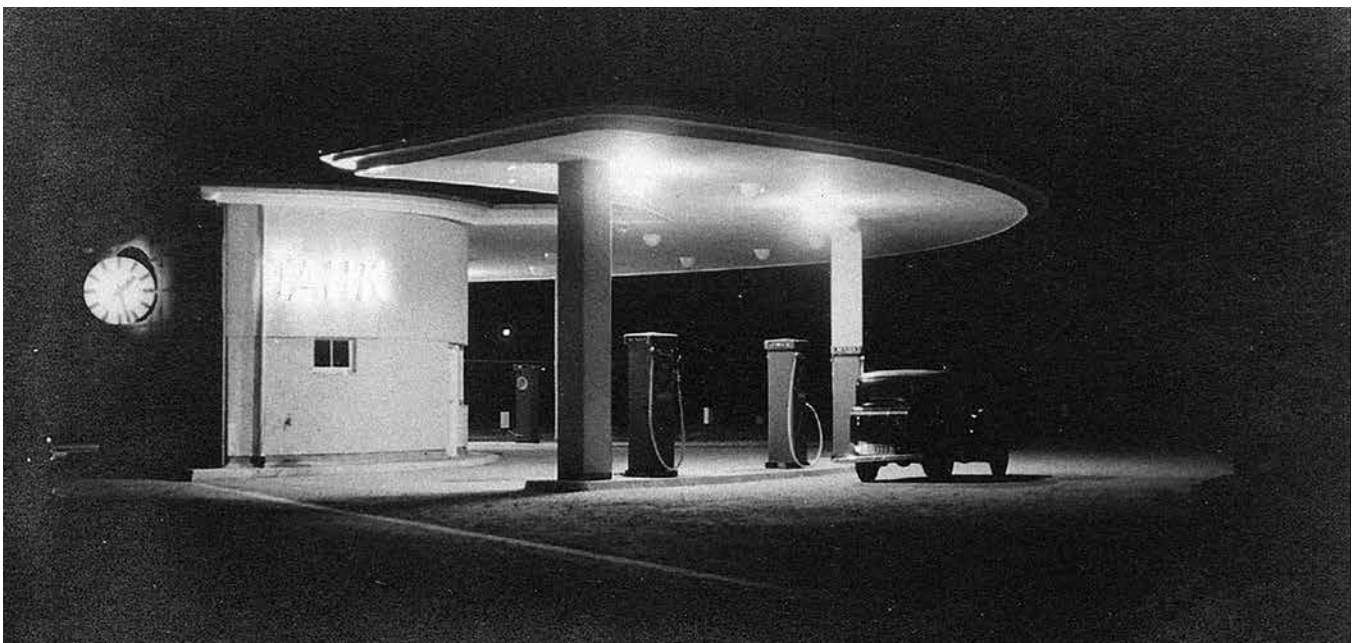
die geplante Anzahl von 4.000 Tankstellen möglichst zeitnah umzusetzen und andererseits mit einem einheitlichen und charakteristischen Erscheinungsbild eine neue Marke auf dem deutschen Markt zu platzieren. So wurde der Architekt Willy H. Weisensee 1956 damit beauftragt, einen Typenentwurf anzufertigen, der diesen Anforderungen gerecht wurde. Problematisch gestaltete sich die Farbwahl – das außerhalb Deutschlands für Caltex definierte Rot wurde bereits von Gasolin genutzt, sodass Caltex, um eine Verwechslung zu vermeiden, stattdessen die noch nicht vergebene Farbe Grün mit Weiß kombinierte (Abb. 4). Die mutige Dachform des Tankstellentyps 3 verstärkte zusätzlich den Wiedererkennungseffekt und hob sich damit deutlich von anderen Anbietern ab. Durch eine modulare Bauweise konnte der standardisierte Typenentwurf an die unterschiedlichen baulichen Situationen angepasst werden, ohne von dem einheitlichen Erscheinungsbild zu stark abzuweichen.

ENTWURF DER CALTEX-TYPENTANKSTELLE

Der Architekt Willy H. Weisensee erhielt 1956 von Caltex den Auftrag, drei Typenentwürfe für die geplanten Tankstellenbauten zu erstellen. Der Konzern erwartete einen individuellen Entwurf, der die Tankstelle als Markenzeichen von Caltex prägnant im Straßenraum inszenierte (Abb. 5). Grundsätzlich waren neben einer werbewirksamen Gestaltung bei der

Planung einer Tankstelle insbesondere die reibungslosen Abläufe der hoch frequentierten Serviceeinrichtung zu berücksichtigen. Es galt (und gilt) das Verkehrsaufkommen strukturiert zu führen, die hohen Sicherheitsanforderungen bei der Lagerung großer Mengen an Kraftstoff zu erfüllen sowie dem Kunden ein großes Serviceangebot verbunden mit größtmöglichem Komfort zu bieten. Mithilfe voneinander getrennter Auf- und Abfahrten sollte der fließende Verkehr möglichst ungestört bleiben. Die Einrichtung einer weiteren Tankstelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite konnte zudem den straßenquerenden Verkehr verringern. Einzelne historische Fotografien zeigen Caltex-Tankstellen, deren Tankinseln im rechten Winkel zum Tankwart- haus angeordnet sind. Auf den Bauplänen der hessischen Beispiele liegen die Tankinseln stattdessen parallel zur Fahrtrichtung, sodass in Verbindung mit der stützenfreien Dachkonstruktion ein fließendes Ein- und Ausfahren ermöglicht wurde. Die weit ausladende Dachkonstruktion legt sich schützend über die Fläche zwischen Tankinsel und Tankwart- haus und bot neben der außergewöhnlichen Erscheinung einen erhöhten Komfort. Das Tankwarthaus sowie die Wagenpflegehallen waren zwar einerseits zweckdienliche Räumlichkeiten für die Arbeit am Fahrzeug, andererseits hielten sich im Wartebereich oder auch in der Werkstatt zeitweise Kunden auf.

Abb. 3:
Reichsautobahn-Tank-
stelle Darmstadt, 1936
Foto: HHStAW,
Bestand 485, Nr. 430



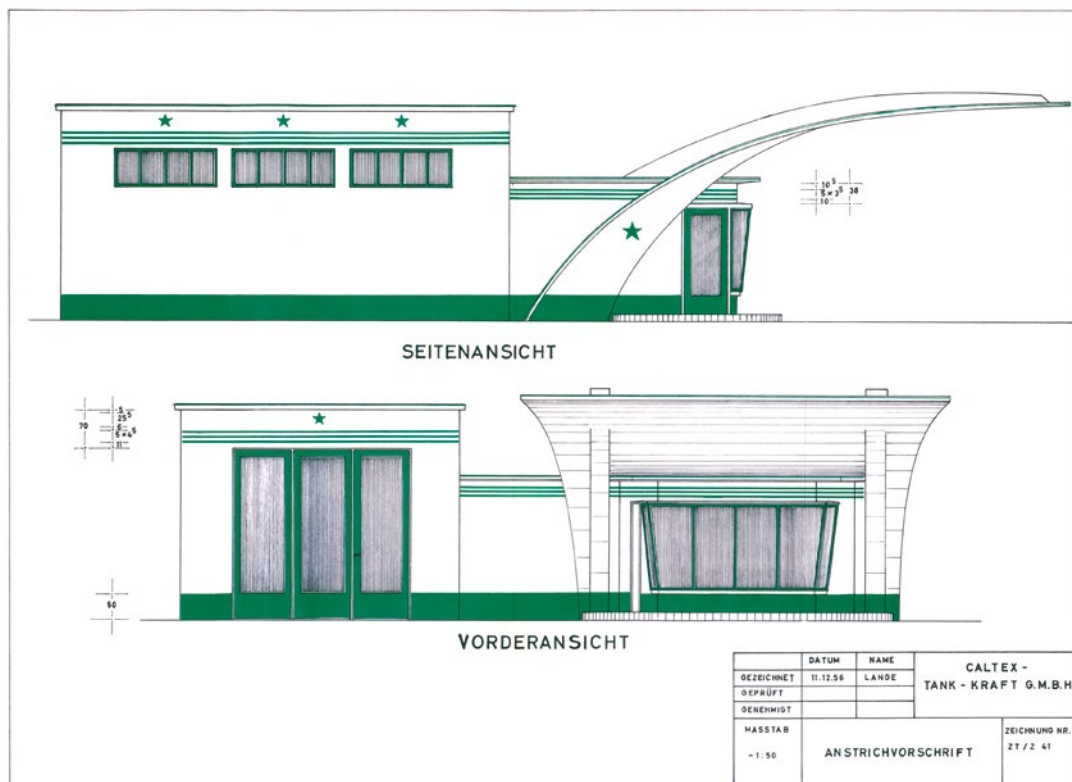


Abb. 4:
Anstrichvorschrift
der Caltex-Tank-Kraft
GmbH von Willy H.
Weisensee, 1956

Zeichnung: Universi-
tät der Künste Berlin,
Universitätsarchiv,
Bestand 101, Nr. 48

Aus diesem Grund waren die Gebäudeteile nicht nur funktionsfähig, sondern gleichermaßen repräsentativ zu gestalten.

Schließlich traf Caltex die Entscheidung, in der Hauptsache den Entwurf Typ W III/3 umzusetzen. Zwischen dem Architekten und dem Mineralölkonzern wurde ein Lizenzvertrag für die Nutzung des Entwurfs abgeschlossen, sodass die standardisierten Baupläne mit weiteren gestalterischen Empfehlungen den jeweils ausführenden Architekten zur Verfügung gestellt werden konnten. Diese hatten durch das Konzept der modularen Bauweise die Möglichkeit, die Pläne an die jeweilige bauliche Situation anzupassen. Zentrales Element war das Tankwarthaus, welches mit dem charakteristisch geschwungenen Dach fest verbunden war. Die Anordnung der seitlich oder rückwärtig anschließenden Räumlichkeiten, wie beispielsweise der Wagenpflegehalle, konnte variiert und zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden. Das Konzept der Typenbauten mit modularer Bauweise hatte sich aufgrund der effizienten, kostengünstigen und variablen Umsetzung im Rahmen der rasant gestiegenen Nachfrage auf dem deutschen Markt auch bei den anderen Mineralölkonzernen etabliert.

TYP W III/3 ›TANKWARTHaus MIT LANGEM DACH‹

Das weit auskragende Flugdach spielt in dem Entwurf für Typ W III/3 unverkennbar die Hauptrolle – die stützenfreie Konstruktion ist nicht nur technisch beeindruckend, sondern gleichermaßen ein außergewöhnlicher Blickfang, der durch die filigrane Architektur der anschließenden Bauteile hervorgehoben wird. Die Stahlbetonkragplatte wird von bogenförmigen Stahlträgern, die das Tankwarthaus seitlich einfassen, getragen. Der mehr als 13 m lange Kragarm ist an seinem Fußpunkt 2,25 m stark und verjüngt sich mit zunehmender Auskragung in einer flachen Kurve bis auf 0,2 m. Die Stahlträger sind in einem Fundamentklotz verankert. Das Dach wurde in Ortbetonbauweise mit einer speziellen Stahlschalung hergestellt, sodass die Ausführung trotz der aufwendigen Konstruktion in größerer Zahl möglich war. Für die Dachdeckung war eine doppelagige Bitumenpappe vorgesehen, während die Dachkanten mit Zinkblech eingefasst werden sollten.

Das Tankwarthaus hatte als Verkaufsraum trotz der verhältnismäßig kleinen Gesamtnutzfläche von 18 m² einen einladenden Charakter. Prägnant ist dementsprechend der ver-



glaste Eingangsbereich, der zum Tankbereich trapezförmig ausgebildet ist. Die Fensterfront springt hervor und besteht aus seitlich abgewinkelten und nach oben schräg ausgestellten Fensterflächen, die durch fein profilierte Stahlrahmen gegliedert sind. Die Eingangstür liegt meist seitlich. Die Mauerwerkskonstruktion sollte von innen mit Leichtbauplatten verkleidet werden. Der obere Abschluss der Wände wurde durch einen Stahlbetonring ausgebildet, der gleichzeitig das Stahlbetondach trägt. Gemäß den Bauakten wurde der Innenraum mit einem isolierten Stampfbetonboden ausgestattet, der mit Fliesen oder Kunststoffsteinplatten ausgelegt werden konnte. Rückwärtig an den Verkaufsraum wurden Aufenthalts- und Lagerräume sowie ein Kunden-WC eingerichtet (Abb. 6).

Die Wagenpflegehalle schließt seitlich direkt an das Tankwarthaus an oder wurde durch einen Verbindungsbau davon abgerückt. Die Wandkonstruktion wird ebenfalls durch einen Stahlbetonring am oberen Abschluss gefasst. Das Flachdach wurde mit doppelter Bitumpappe gedeckt und mit Zinkblech eingefasst. Die Außenwände erhielten einen Kratzputz, während ausgewählte Bereiche (meist der Sockelbereich) mit Spaltklinkern verkleidet

wurden. Die doppelwandige Verglasung der Fenster und Türen beziehungsweise Tore der Wagenpflegehallen wurde mit filigranen Stahlrahmen eingefasst. Die Anstrichvorschrift schrieb dafür eine weiß-grüne Farbgestaltung vor. Der Sockelbereich sowie die Fenster- und Türrahmen wurden in einem dunklen Grün gefasst, der Bereich zwischen Fenster und Dach erhielt drei grüne Streifen. Zudem erschien der Stern (ebenfalls in Grün) als Markenlogo von Caltex auf den Wangen der gebogenen Stahlträger sowie oberhalb der Bänderung der Wagenpflegehalle (s. Abb. 4). Die Innenräume waren laut Baubeschreibung glatt zu verputzen.

Die Gestaltung der Außenflächen wird in den Baugenehmigungen beigelegten Baubeschreibung nicht weiter erwähnt, jedoch bezeugen die erhaltenen Bauten einen nahezu einheitlichen Umgang mit der Ausführung der Tankinsel. Diese wurde in der Regel parallel zur Straße angelegt, sodass die Fahrzeuge fließend auf das Gelände auf- und wieder abfahren konnten. Auf der Tankinsel waren (aufgrund der Größe beschränkt) zwei Zapfsäulen installiert. Umstritten war wohl die Beleuchtung des Tankbereichs, da zwei Varianten überliefert sind. So war es möglich, dass die

Abb. 5:
Caltex-Tankstelle
Gießen-Kleinlinden,
1957
Foto: Privatbesitz

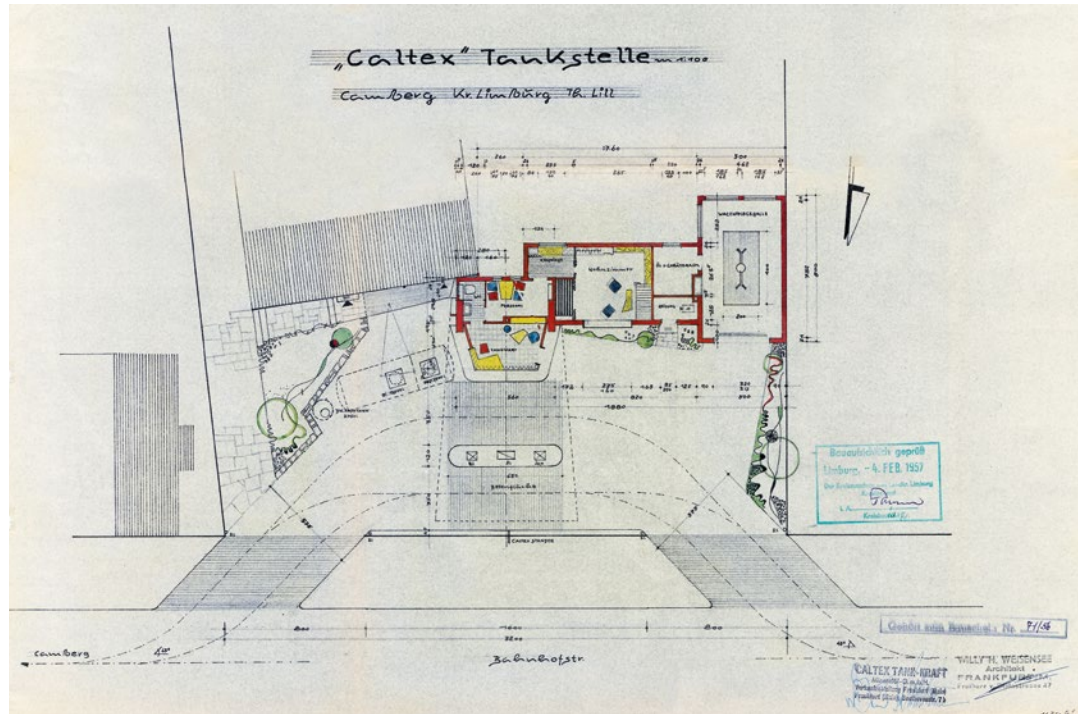


Abb. 6:
Caltex-Tankstelle
Bad Camberg,
Grundriss 1957
Plan: Stadtbauamt
Bad Camberg

Beleuchtung in Form von Leuchtstoffröhren direkt über den beiden Tankspuren an der Dachunterseite befestigt waren oder eine aufgeständerte Beleuchtungswanne auf der Tankinsel installiert war. Das Beleuchtungskonzept spielte bei der Gestaltung von Tankstellenbauten grundsätzlich eine wichtige Rolle, wie zahlreiche historische Nachtaufnahmen belegen (s. Abb. 3).

Der auffallende Entwurf für die Caltex-Typentankstelle von Willy H. Weisensee ermöglichte dem Konzern, sich mithilfe einer charakteristischen Form- und Farbgebung auf dem deutschen Markt zu positionieren und sich deutlich von anderen Anbietern abzugrenzen. Die außergewöhnliche und experimentelle Dachform sowie die insgesamt filigrane Gestaltung der Typentankstelle zeugen von der zukunftsorientierten Architektur der Nachkriegszeit. Um die Leichtigkeit des Flugdaches standardisiert umsetzen zu können, wurde eine spezielle Stahlschalung entwickelt, sodass die Dachkonstruktion in Ortbetonweise gebaut werden konnte.

AUF DER STRECKE LASSEN – BESTAND UND MÖGLICHKEITEN DES ERHALTS IN HESSEN

Die erste Ölkrise 1969 hatte eine starke Reduzierung des gesamten Tankstellennetzes zur Folge, sodass die Anzahl bis 1970 von

47.000 auf 26.000 Tankstellen sank – während die Anzahl der PKW dagegen kontinuierlich anstieg (Zahlen beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland). Caltex konnte sich auf dem deutschen Markt nicht mehr halten und Chevron übernahm zunächst die verbliebenen Standorte. Bis 1990 halbierte sich die Anzahl der Tankstellen erneut, da die Anbieter den Kraftstoffabsatz pro Station drastisch erhöhten und kleinere Stationen den Ansprüchen nicht mehr gerecht werden konnten. Und während seit den 1990er-Jahren der Kraftstoffverkauf von den oft rund um die Uhr geöffneten »Shops« in den Hintergrund gedrängt wird, scheint die steigende E-Mobilität mittelfristig ebenfalls für einschneidende Veränderungen im derzeitigen Tankstellennetz zu sorgen. Hessen verfügt mit sechs erhaltenen Caltex-Tankstellenbauten über den bundesweit umfangreichsten Bestand (Kenntnisstand: 2023). Drei der erhaltenen Exemplare sind als Kulturdenkmal in das hessische Denkmalverzeichnis eingetragen. Der Bestand historischer Tankstellen, insbesondere der Caltex-Stationen, ist vor diesem Hintergrund nur noch als exemplarisch zu betrachten.

Trotz der Idee der modularen Bauweise konnten die Caltex-Tankstellen den sich ständig veränderten Nutzungsansprüchen

nicht mehr gerecht werden. Während die beidseitig oder rückwärtig anschließenden Gebäudeelemente auch im Nachhinein hinzugefügt werden konnten, blieb das freikragende Tankstellendach einzigartig – die überdachte Tankfläche war daher weiterhin auf zwei Zapfsäulen begrenzt. Dieser Tankstellentypus war somit langfristig nicht konkurrenzfähig und wurde häufig dem Verfall überlassen. Nicht selten wurden die stillgelegten Tankstellenstationen auch als Verkaufsräume (zum Beispiel für Gebrauchtwagen oder Autozubehör) umgenutzt. Hinzu kommt, dass die filigrane Dachkonstruktion besonders schadensanfällig ist und eventuell aufwendige Instandsetzungsmaßnahmen notwendig werden. Dennoch konnte jeweils ein Nutzungs- und Instandsetzungskonzept für die als Kulturdenkmal erfassten Caltex-Tankstellen in Hessen entwickelt werden.

HOFGEISMAR

Die ehemalige Caltex-Tankstelle in Hofgeismar liegt außerhalb des historischen Ortskerns an einer der Zufahrtsstraßen in das Zentrum. Die nicht mehr erhaltene Wagenpflegehalle schloss rechts an das Tankwarthaus an. Außergewöhnlich ist bei diesem Beispiel die Dachkonstruktion, die nicht als Spannbeton-, sondern als Leimholzbinderkonstruktion ausgeführt wurde. Die Außenwände sind vollständig mit Spaltklinkern verkleidet, die im Sockel- und Traufbereich farblich in Grün von

den weißen Flächen abgesetzt wurden. Es ist noch das Tankwarthaus mit dem konstruktiv verstärkten Flugdach erhalten. Wie bei den folgenden Beispielen sind die Tankinsel mit den Zapfsäulen sowie der Markenaufsteller und weitere mobile Ausstattungselemente nicht mehr vorhanden (s. Abb. 5).

Das Tankwarthaus mit dem Flugdach konnte erhalten werden, indem diese in einen größeren Baukomplex eingefügt wurden (Abb. 7). Während das Tankwarthaus als repräsentativer Eingang genutzt wird, befindet sich rückwärtig die Verkaufshalle eines Automobilhändlers. Die Kubatur der Halle ist an die bauzeitliche Wagenpflegehalle angelehnt. Auf der linken Seite schließt eine, auf der rechten Seite schließen zwei Torachsen an das Tankwarthaus an. Aufgrund der niedrigen Höhe der Halle, deren Größe sich vielmehr auf die Gebäudetiefe verteilt, gehen die bauzeitliche Wirkung des Daches und Tankwarthauses nicht vollständig verloren. Das Restaurierungskonzept von 2011 hatte das Ziel, die Oberflächen sowie die Dachkonstruktion möglichst substanzschonend zu erhalten. Die bauzeitliche Farbfassung konnte unter der neuen Farbgestaltung erhalten werden. Die außergewöhnliche Leimholzbinderkonstruktion erforderte eine Verstärkung durch zwei zusätzliche Stahlträger, sodass die historische Bausubstanz auch an dieser Stelle weitgehend erhalten bleiben konnte.

Abb. 7:
Die Tankstelle als
Verkaufsraum

Hofgeismar, 2018
Foto: K. Schubert, LfDH



Abb. 8:
Die Tankstelle als
Kfz-Prüfstelle
 Rüsselsheim, 2022
 Foto: Ch. Krienke, LfDH



Abb. 9:
Caltex-Tankstelle
 Gießen-Kleinlinden,
 2022
 Foto: Ch. Krienke, LfDH



RÜSSELSHEIM

Nordwestlich der Innenstadt ist die ehemalige Caltex-Tankstelle 1958 in direkter Verbindung zu den Opel-Werken erbaut worden. Die Wagenpflegehalle schließt rechts an das Tankwarthaus an und wurde später durch eine weitere Halle in gleicher Kubatur ergänzt. Die Außenwände sind vollständig mit Spaltklinkern verkleidet. Die Baupläne zeigen eine ungewöhnlich umfangreiche Planung einer Grünanlage, die das Gelände und Teile der Gebäude umfassen. Reste davon haben sich bis heute erhalten. Während sich die ehemalige Grünanlage in der Zeit des Leerstandes langsam aber sicher der Tankstellengebäude bemächtigte, war eine zeitintensive Planungsphase notwendig, um eine Lösung für eine wirtschaftliche Nutzung in Verbindung mit einer denkmalgerechten Instandsetzung zu finden. Die Nutzung durch eine Kfz-Prüfstelle ermöglichte schließlich den weitgehenden Erhalt aller Gebäudeteile. Zudem konnte die Nutzung, abgesehen von dem Kraftstoffverkauf, wieder

aufgenommen werden: Das Tankwarthaus dient als Service- und Empfangsraum, die Wagenpflegehallen werden weiterhin zur Untersuchung der Fahrzeuge genutzt. Das Farbkonzept sowie die Hallentore wurden modernisiert und verändert, damit die bauzeitliche Gestaltung geringfügig (Abb. 8).

GIESSEN-KLEINLINDEN

Die ehemalige Caltex-Tankstelle liegt prominent an einer der Hauptdurchfahrtsstraßen des Stadtteils Kleinlinden und wurde 1957 erbaut (s. Abb. 5). Die Wagenpflegehalle wird über einen leicht zurückspringenden Verbindungsbau rechts des Tankwarthauses erschlossen (Abb. 9). Nachdem die Tankstelle in den 1980er-Jahren aufgegeben worden war, folgte der Anbau einer weiteren Halle, die sich in der Kubatur der vorhandenen Wagenpflegehalle anpasst. Die Ergebnisse einer restauratorischen Untersuchung belegen unter zahlreichen Farbschichten die markengerechte Farbgestaltung in Grün und Weiß in



der Erstfassung. Die Außenwände waren, bis auf die Sockelzone, verputzt.

Die Umnutzung der ehemaligen Tankstelle zu einem Wohnhaus erscheint zunächst ungewöhnlich, wohingegen die Entwurfsplanung einen sensiblen Umgang mit der historischen Bausubstanz sowie dem bauzeitlichen Gestaltungskonzept beweist. Demnach bleibt die vorhandene Gebäudestruktur mit Tankwart- haus, Dach und beiden Wagenpflegehallen erhalten und wird auf der linken Seite um einen modernen Erweiterungsbau ergänzt (Abb. 10). Für die historischen Gebäudeteile ist insbesondere eine Restaurierung der Betonbauelemente sowie der Fenster und Türen vorgesehen. Die bauzeitliche Farbfassung in Grün und Weiß wird wieder aufgenommen und auch der Stern, das Markenlogo von Caltex, wird nach Befund rekonstruiert. Die vorhandene Raumstruktur bleibt weitgehend unverändert, raumbestimmende Elemente werden erhalten und neu interpretiert: Die ehemalige Tankinsel behält die Fahrbahnstruktur bei; der Eingang wird in den Verbindungsbau verschoben, sodass das ehemalige Tankwarthaus als heller Büroraum genutzt werden kann; der ehemalige Wagenheber wird in seiner zentralen Position von einem Küchenblock ersetzt. Der Erweiterungsbau kann gemäß dem modularen Bausystem in angepasster Kubatur auf der linken Seite anschließen. Ein leichter Rücksprung des Gebäudeteils sowie eine moderne Materialauswahl grenzen den Neubau deutlich von den historischen Bauteilen ab. Die Einfriedung des Grundstücks schränkt die Wirkung dagegen am nachhaltigsten ein – aus einem öffentlichen wird nun ein privater Raum.

AUSBLICK

Bereits diese wenigen Beispiele zeigen, dass es zahlreiche Wege gibt, um historische Tankstellen zu erhalten. Unabdingbar ist hierfür jedoch das Verständnis um den besonderen Zeugniswert der Verkehrsbauten, gleichermaßen für die gestalterischen und technischen Qualitäten der nur noch seltenen Architekturen.

LITERATUR

Joachim Kleinmanns, *Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle* (Marburg 2002).
Christiane Rossner, *Der Preis der Freiheit. Eine kleine Kulturgeschichte der Tankstelle*. In: *Monumente* 2015, Nr. 4, S. 66–73.

Ulrich Biene, *Das Caltex-System*. In: *moderneREGIONAL. Station machen* (19/1). Von der *Schönheit der Tankstellen* 2019, S. 8–12.

Kristin Schubert, *Ehemalige Caltex-Tankstelle*. In: *Sparkassen-Kulturstiftung Hessen-Thüringen* (Hg.), *Kulturelle Entdeckungen. Neues Bauen in Hessen* (Regensburg 2019) S. 117, S. 170.

Karl-Robert Schütze, *Zwei Tankstellen – ein Architekt? Der Bau von Typentankstellen am Ende der fünfziger Jahre und ihre vergessenen Architekten Willy H. Weisensee und Walter Hämer*. In: *Mannheimer Geschichtsblätter* 30, 2015, S. 10–20.

Abb. 10:
Die Tankstelle als
Wohnhaus

Entwurfsplanung, 2023
Visualisierung:
Jung & Klemke GMBH