



# Maßgeschneidert von der Stange Typen-Tankstellen der Nachkriegszeit

*Im Zeitalter des Individualverkehrs kann man sich den allgegenwärtigen Tankstellen nur schwer entziehen. Sie sind als Garant der Mobilität für Millionen Automobilfahrer ein wichtiger Bestandteil des täglichen Lebens und ein ständig wiederkehrender Begleiter im Straßenverkehr. Wie bei den meisten Bauten der Technik- und Verkehrsgeschichte erschließt sich der Denkmalwert einer Tankstelle oft erst auf den zweiten Blick. Viele sind so genannte Typen-Tankstellen, bei denen vorgegebene Einzelmodule frei miteinander kombiniert und additiv zusammengefügt werden. Die künstlerische Leistung bei diesen Bauwerken liegt daher in der Kombination der Einzelteile zu einem stimmigen Ganzen. Neben künstlerischen Aspekten können Typen-Tankstellen auch großen Wert für die Technik- und Zeitgeschichte ihrer Epoche besitzen.*

Peter Huber

## Tankstellenbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann man in Deutschland mit dem Wiederaufbau eines flächendeckenden Tankstellennetzes mit einfachsten Mitteln. In der unmittelbaren Nachkriegszeit war Benzin nur auf Bezugsschein erhältlich, erst ab 1951 konnte man Benzin wieder frei erwerben. Mit dem Wirtschaftswunder ging die Massennormotorisierung einher, die eine erhöhte Treibstoffnachfrage nach sich zog. Die neu erstarkten Mineralölkonzerne machten sich daran, die provisorischen Nachkriegslösungen durch ein engmaschiges Netz von Kundendienst-Tankstellen zu ersetzen. Mit dem Netzausbau traten Verordnungen in Kraft, die zum einen die Lage und Bauart der Tankstellen, zum anderen auch die Anordnung und Ausführung einzelner Bauteile regelten. Demnach sollten die Tankstationen hauptsächlich an Ausfallstraßen und Ortsrändern errichtet werden. Die daraus resultierende Bauweise orientierte sich an den Großtankstellen der Vorkriegszeit, die einen großen Kundendurchsatz bei geringer Störung des fließenden Verkehrs ermöglichten. Auch bei der Gestaltung der Bauten griff man auf Vorbilder der Vorkriegszeit zurück und wählte neben Entwürfen in der Formensprache der Heimatschutzarchitektur auch solche im Stil des Neuen Bauens. Diese stark kubischen Bauten mit schwer wirkenden Flachdächern wurden allmählich von organisch gerundeten Gebäudetypen mit filigranen Flugdächern verdrängt, die mehr dem Zeitgeist der Nachkriegszeit entsprachen. Noch in den frühen fünfziger Jahren hatten die Mineralölkonz-

zerne vor, aus Kostengründen auf den Bau von Vordächern, die über die Tankinseln mit den Zapfanlagen hinausragten, zu verzichten. Aufgrund des nachdrücklichen Einspruchs von Tankwarten und Kunden ließ man den Plan fallen und widmete sich fortan mit größter Sorgfalt der Gestaltung der Schutzdächer. Die weit vorkragenden, geschwungenen und filigranen Dächer erinnern durch ihre einladende und großzügige Vorraumsituation stark an Vordächer von Hotelbauten. Einige Treibstoffhersteller experimentierten an ihren Typen-Tankstellen mit besonders expressiven und stadtbildwirksamen Schutzdächern. So entwickelte der Architekt Walter Hämer für CALTEX weit auskragende Spannbetondächer mit halb-parabelförmigem Querschnitt, deren Kragarm bis zu 13 m frei spannt (Abb. 1).

## Typen-Tankstellen

Bei Planung und Bauausführung blieben die individuell angefertigten Architektenentwürfe in der Minderzahl. Die Mehrheit der Tankstellen waren standardisierte Typenbauten, die sich aus frei kombinierbaren Bestandteilen zusammensetzten und sukzessive erweitert werden konnten. Alle Typen-Tankstellen besaßen ein Kassenhaus mit Tankwart- und eine davon abgesetzte Tankinsel mit Zapfanlagen. Zusätzlich konnten sich im Kassenhaus ein Aufenthaltsbereich, Heizraum, Lager- und Nebenräume oder Toilettenanlagen befinden. Vom Kassenhaus aus wurde meist ein Schutzdach über die Tankinsel gezogen. Zur Tankinsel hin öffnete sich das Kassenhaus oft mit großen Glasflächen.

Aufgrund der hohen Zahl an Mitbewerbern war den einzelnen Mineralölkonzernen schon seit den zwanziger Jahren ein hoher Wiedererkennungswert ihrer Tankstationen im öffentlichen Raum extrem wichtig. Damit wollten sie ihre Stammkundschaft an sich binden. Es wurden prägnante Firmennamen und Logos entwickelt, die weithin sichtbar dem Reisenden die jeweilige Tankstelle anzeigte. Die gewählten Farben und Logos, wie das ESSO-Rot oder die SHELL-Muschel aus den 1890er Jahren, wurden meist von der Firmengründung bis in die Gegenwart beibehalten. Zusätzlich dazu brachte man eine prägnante Architektursprache für die Bauwerke hervor. Anhand der Gebäudegestaltung sollte bereits das Unternehmen erkennbar sein. So begann der Ölkonzern OLEX schon in den Jahren 1922/23 mit dem Bau standardisierter Tankkioske, an deren Schutzdächern der OLEX-Schriftzug in Neonbuchstaben angebracht wurde. Im Jahr 1931 folgte der SHELL-Konzern mit zwei eigenen Typen-Tankstellen. Die großen Firmen ESSO, SHELL und ARAL präsentierten bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit ihre eigenen Entwürfe für Typen-Tankstellen in unterschiedlichen Größen. Die Bandbreite reichte vom kleinen Tankkiosk mit einem Verkaufs- und Aufenthaltsraum hin zu größeren Tankstationen mit Verkaufsraum und Nebenräumen sowie den nach dem Zweiten Weltkrieg ergänzten Wasch- und Pflegehallen. Die Firmen strebten bei den Pflegehallen die Sauberkeit und Sterilität von Laborgebäuden als Leitbild an. Um dies zu erreichen, wurden die Oberflächen der Hallen mit leicht zu reinigenden Fliesen verkleidet.

Wie alle technischen Bauwerke sind auch Tankstellen einem hohen Veränderungsdruck unterworfen. Den ständig wechselnden Anforderungen versuchte man mit der Elementbauweise entgegenzutreten. Dabei wurden seriell gefertigte Baumodule entwickelt, die miteinander frei kombinierbar und additiv erweiterbar waren. Diese Bauweise ermöglichte eine große Flexibilität für den Bau von Tankstellen, da die baulichen Anlagen auf diese Weise problemlos erweitert, reduziert oder gar abgebaut und an anderer Stelle neu wiedererrichtet werden konnten. Mit der Verwendung von Typenbauten wollten die Ölkonzerne beim Ausbau des Tankstellennetzes Geld



sparen, um die Treibstoffpreise für den Kunden niedrig zu halten und damit wettbewerbsfähig zu bleiben.

1 CALTEX-Tankstelle „Typ 3“ in Hannover-Badenstedt aus dem Jahr 1957, von Walter Hämer.

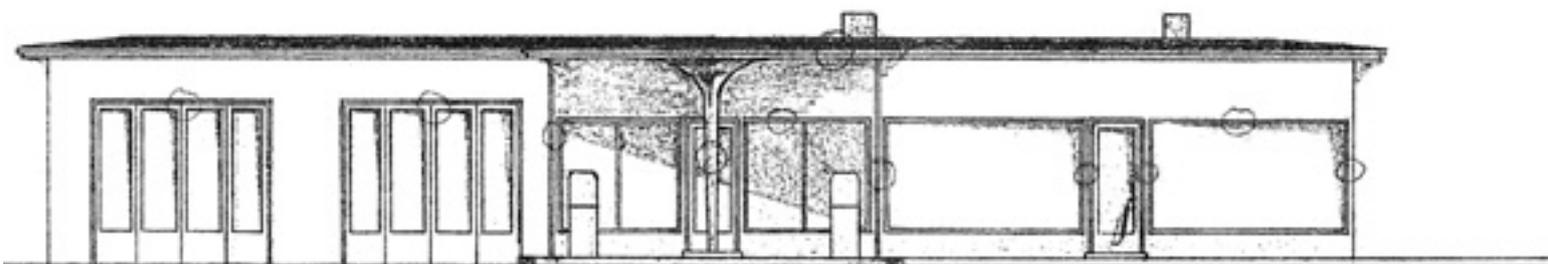
### Denkmalgeschützte Typen-Tankstellen in Baden-Württemberg

Bislang wurden in Baden-Württemberg Tankstellen noch nicht flächendeckend erfasst. Zurzeit stehen neun Typen-Tankstellen unter Denkmalschutz. Bei diesen Bauten reicht das Spektrum vom kleinen Tankkiosk bis hin zur großen Tankstation mit mehreren Zapfstellen und Pflegehallen. Zudem spiegeln die geschützten Typenbauten das große Spektrum der Mineralölkonzerne in der Nachkriegszeit wider. Im Folgenden werden einige der nach aktuellem Kenntnisstand als Kulturdenkmale eingestuften Tankstellentypen exemplarisch vorgestellt.

#### GASOLIN-Tankstellen

GASOLIN entwarf Tankstationen mit einem weit über die Tankinsel herausgezogenen Vordach, das auf einer Pilzstütze ruhte und abgerundete Ecken besaß. Von einer großen Tankstation mit Wagenpflegehallen und einem Laden, die 1957 in Lörrach geplant wurde, führte man nur das Kassenhaus mit Tankinsel und Vordach aus (Abb. 2). Bei der Tankstelle in Donaueschingen dürfte ein weiterer GASOLIN-Bau vorliegen. Hier setzte man einen Tankkiosk an ein bestehendes Wohnhaus mit Werkstatt an. Der Kiosk besitzt eine Glasfassade

2 Ansicht der GASOLIN-Tankstelle in Lörrach. Bauplan von 1957.





3 GASOLIN-Tankkiosk in Heidelberg von 1958.

mit abgerundeten Ecken und eigenem leicht vorkragenden Dach. Das für den Konzern typische Vordach, das vom Kiosk aus über die Tankinsel spannt, wurde wohl nachträglich angefügt. Zudem stellte GASOLIN kleine Tankkioske mit einem weit ausladenden Betonschalendach her, das auf einem oder zwei Kernen ruhte. Die Kerne bestanden aus jeweils vier Stützen, zwischen denen die notwendigen Räume eingezogen wurden. Die Dachentwässerung erfolgte in den Stützenquerschnitten. Die 1958 in Heidelberg erbaute Tankstelle wurde auf bumerangförmigem Grundriss errichtet und besaß einen mittigen Kern (Abb. 3). Sie orientierte sich konstruktiv und gestalterisch stark an einer nur über die Literatur fassbare GASOLIN-Tankstelle in Stuttgart, die vor 1953 fertiggestellt wurde.

#### BP-OLEX-Tankstellen

In den Jahren 1950 bis 1957 wandelte sich die OLEX zur BP (Benzin- und Petroleum Aktiengesellschaft) um, in der Übergangszeit existierte für die Firma der Schriftzug BP-OLEX.

Die BP-Typen-Tankstellen zeichneten sich durch eine klare kubische Form mit rechten Winkeln aus. Der Verkaufsraum war leicht vorspringend. Die

4 OLEX-Tankstelle in Offenburg von 1950.



Vordächer ruhten auf einem filigranen Stützenpaar. Die Tankstelle in Offenburg wurde bereits 1950 von OLEX/Mannheim errichtet und kann als ein Vorläufer der später üblichen BP-Typen-Tankstelle „Bauform 52“ angesehen werden (Abb. 4). Der an ein bestehendes Gebäude angesetzte Tankkiosk besitzt allerdings, abweichend von der späteren Standardbauart, abgerundete Ecken, die sich am Vordach fortsetzen. Die hier vorhandenen dünnen Vordachstützen kamen auch bei späteren BP-Tankstellen vor.

Der Architekt Lothar Götz entwickelte für BP ein Schwingendach, das als Schutzdach für die Tankinseln diente. Dabei befestigte er auf zwei eingespannten konischen Kastenstützen einen Unterzug, an den beidseitig nach oben schwingende Kragträger montiert wurden. Das Dach konnte aus Stahlbeton oder aus Stahlteilen erbaut werden. Das nach innen laufende Wasser wurde über die eine Stütze abgeleitet, die Stromzufuhr für die Beleuchtung erfolgte über die andere Stütze. Von dieser Bauform konnte bisher noch kein denkmalgeschütztes Objekt entdeckt werden.

#### SHELL-Tankstellen

Im Jahr 1953 präsentierte die Deutsche SHELL Aktiengesellschaft in einer gebundenen Bildbrochure ihre vier Typen-Tankstellen, die vom Tankkiosk bis hin zur Tankstation mit zwei Pflegehallen reichten. Die einzelnen Typen konnten nach ihrer Erstellung durch das Baukastensystem weiterentwickelt werden. Der Kiosk als kleinste Einheit der Typenreihe war für Standorte bestimmt, bei denen die für den Tank- und Pflegedienst benötigten Räume in bereits bestehenden Gebäuden untergebracht werden konnten, die vom Tankplatz aus gut erreichbar sein mussten. Der nächstgrößere Tankstellentyp ODK war für ständige Erweiterungen vorgesehen. Die Grundaufbau bestand aus einem unterkellerten Kassenhaus mit Verkaufs- und Kundenraum, WC und Magazin mit Lager. An das Kassenhaus konnte eine Wagenpflegehalle mit Bedienetenräumen angesetzt und die Tankstelle mit einer oder zwei Wagenpflegehallen sukzessive zu den nächstgrößeren Typen ODK I bzw. ODK II ausgebaut werden (Abb. 5–7).

SHELL entwickelte unterschiedlich große Kiosk-Typen auf elliptischem Grundriss. Während der kleine Standardkiosk einen freistehenden, schmalen Verkaufspavillon mit beidseitig abgerundeten Ecken hatte, wurde beim breiteren „Kiosk-Type G“ der elliptische Kioskgrundriss an der Rückseite von einem massiven Baukörper für die Nebenräume unterbrochen. Bei diesem Bautyp besitzt das halb-elliptische Kassenhaus nach oben hin breiter werdende Seitenwände mit großflächiger Verglasung



und eine umlaufend vorkragende Deckenplatte. In Ingelfingen wurde 1958 eine auf dem Grundstück einer Werkstatt befindliche Tankstelle erweitert und eine freistehende SHELL-Service-Station mit Kassenhaus und Tankinsel neu erbaut. Eine massive Wand schloss das halbelliptische Kassenhaus ab. 1961 wurde an den Kiosk ein hakenförmiger Erweiterungsbau mit hoher Pflegehalle und niedrigem Betriebsraum mit Kunden-toilette angefügt (Abb. 8). In Ofterdingen wurde in den 1950er Jahren ebenfalls ein „Kiosk-Type G“ erbaut. Das halbelliptische Kassenhaus mit dem rückwärtigen kubischen Anbau wurde wohl in einem zweiten Bauabschnitt durch eine hakenförmig angesetzte Pflegehalle und ein abgesetztes Schutzdach erweitert.



## ESSO-Tankstellen

Die ESSO A.G. (bis 15. Dezember 1950 Deutsch-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft) stellte in den Jahren 1949/50 ihre Tankstellen-Typen vor. Die kleinste Tankstelle – ESSO-Typ 50-1 (Abb. 9) – war ein kubischer Baukörper mit straßenseitig abgerundeten Ecken und umlaufend leicht vorgezogenem Flachdach. Der Verkaufsraum befand sich zur Straßenseite und war großflächig verglast, Heizungsraum, Lager und WC waren rückwärtig angesetzt. Der nächstgrößere Tankstellen-Typ wurde als 49-2 D bezeichnet. Bei ihm wurde das Kassenhaus des Typs 50-1 um eine Pflegehalle und einen daran anschließenden Waschstand im Freien ergänzt. Kassenhaus und Pflegehalle wurden unter einem Dach zusammengefasst und der Haupteingang zwischen Kassenhaus und Pflegehalle eingefügt. Bei diesem Typ konnte an der Stelle des Waschstandes eine weitere Pflegehalle erbaut und die Tankstelle zum Typ 49-3 D aufgestockt werden. Zudem gab es für alle Typen die Möglichkeit, vom Kassenhaus zur Tankinsel ein auf einer Rahmenstütze gelagertes Vordach zu ergänzen. Bei den

Tankstellen in Friedrichshafen, Lauffen am Neckar und Tett nang handelt es sich um Tankkioske vom Typ 50-1. Die Vordächer der drei Bauten dürften bauzeitlich sein, zumindest wurde beim Baugesuch der Lauffener Tankstelle von 1950 das Vordach in der Baubeschreibung erwähnt. Bei der Fassade konnte man verschiedene Gestaltungsformen wählen. Während die Tankkioske in Lauffen und Tett nang Putzfassaden besitzen, ist der Friedrichshafener vollständig gefliest. Die Tankstelle in Lauffen wurde in mehreren Bauphasen sukzessive um Nebengebäude und Pflegehallen erweitert. Die Kioske in Friedrichshafen und Tett nang (Abb. 10) blieben dagegen ohne angesetzte Pflegehallen (zu diesen beiden Tankstellen siehe auch den Beitrag von Martina Goerlich im Nachrichtenblatt 2/2017).

5 SHELL-Kiosk-Type, Schaubild von 1953.

6 SHELL-Type ODK, Schaubild von 1953.

7 SHELL-Type ODK I, Schaubild von 1953.

## Das Ende der Kleintankstellen

Mit den Ölkrisen von 1969, 1973/74 sowie 1979 brach der Absatz von Automobilen ein und der Treibstoffpreis erreichte ein wesentlich höheres Niveau. Das flächendeckende Tankstellennetz mit



8 SHELL-Tankkiosk  
Type G in Ingelfingen;  
Kiosk von 1958, Pflege-  
halle von 1961.

9 ESSO-Typ 50-1, Schau-  
bild von 1950.

Kleintankstellen wurde für die Mineralölkonzerne weniger lukrativ. Daher setzten sie vermehrt auf Großtankstellen mit vielen Zapfanlagen, Selbstbedienung und großen Verkaufsläden. Wenige Großtankstellen ersetzen zunehmend die vielen kleineren Tankstationen. Sie wuchsen, wurden kubischer und benötigten wesentlich größere Schutzdächer. Zudem führten der hohe Veränderungsdruck und steigende Umweltstandards dazu, dass das Betreiben von Kleintankstellen immer unrentabler wurde. Die Folgen waren Umnutzung, Leerstand und häufig Abriss. In der Bevölkerung nimmt die Wertschätzung dieser gefährdeten Bauten stetig zu und daher wird diese Denkmalgattung bundesweit immer öfter Gegenstand denkmalpflegerischer Tätigkeit. Die erst kürzlich instandgesetzte System-Tankstelle in Tett nang wurde 2016 mit dem Denkmalschutzpreis Baden-Württemberg ausgezeichnet und kann Vorbild für weitere Tankstellensanierungen sein.



## Literatur

- Joachim Kleinmanns: Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2002.  
Joachim Kleinmanns: Bauen im Umfeld des Autos: Ein Jahrhundert Tankstellen, in: Jahrbuch für Hausforschung, Band 46, Marburg 1999, S. 315–340.  
ESSO AG (Hg.): 100 Jahre ESSO, Norderstedt 1990.  
SHELL AG (Hg.): SHELL Stationen. Schaubilder und Grundrisse, Hamburg 1953.  
Rolf Vahlefeld/Friedrich Jacques: Garagen- und Tankstellenbauten, München 1953.

## Peter Huber

Landesamt für Denkmalpflege  
im Regierungspräsidium Stuttgart  
Dienstszitz Esslingen



10 ESSO-Tankstelle Typ  
50-1 in Tett nang von  
1950, nach Sanierung  
2016.