

# Symbole ihrer Zeit

## Architektonische Relikte des Tankstellenbaus von den Anfängen bis in die 1950er Jahre in Baden-Württemberg

*In der aktuellen Diskussion über die zukünftigen Antriebstechniken des Autos und der damit verbundenen notwendigen Umstrukturierung und Neuausrichtung von Tankstellen lohnt es sich, einen Blick zurück in die äußerst bewegte Historie dieser Bauaufgabe zu werfen. Ein Forschungsprojekt an der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart befasst sich gegenwärtig mit der architektonischen Entwicklung der Tankstelle und ihren konstruktiven Leistungen unter Betrachtung der sich dabei wandelnden Symbolhaftigkeit. Insbesondere die Zeitspanne zwischen Moderne, nationalsozialistischer Herrschaft und Nachkriegszeit offenbart aus architektonischer und konstruktiver Sicht Erstaunliches. Einige aus dieser Phase in Baden-Württemberg erhalten gebliebene, jedoch von der Allgemeinheit kaum beachtete Tankstellenbauten bekannter zeitgenössischer Architekten zeigen die hohe künstlerische, technische und wissenschaftliche Bedeutung dieser mit dem Siegeszug des Automobils eng verbundenen Bauaufgabe.*

Franz Arlart

### Die Bedeutung der Tankstelle bis zur Massenmotorisierung in der Nachkriegszeit

„Das Auto ist ein Gegenstand mit einfacher Funktion (es soll fahren) und von vielfältiger Bestimmung (Bequemlichkeit, Widerstandsfähigkeit, Aussehen), das die Großindustrie vor die zwingende Notwendigkeit gestellt hat, Standardlösungen zu finden. [...] So ist zur bestehenden Standardlösung das Streben nach Perfektion, nach einer über den rohen praktischen Gesichtspunkt hinausgehenden Harmonie getreten, was nicht nur Perfektion und Harmonie, sondern Schönheit bewirkt hat. [...] Dies adelt das Auto!“

Diese Feststellungen Le Corbusiers aus dem Jahr 1922 in „Vers une architecture“ gelten auch für Bauten, die unmittelbar mit dem Automobil in Verbindung stehen. Einen solchen Ort, dem architektonisch eine besondere Bedeutung zukam und der bisher wissenschaftlich kaum in seiner über das vergangene Jahrhundert aufblühenden Gestaltungsvielfalt untersucht worden ist, stellt die Tankstelle dar.

Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts konnte man Benzin und andere Treibstoffe vornehmlich in Apotheken erwerben. Erst mit der steigenden Popula-

risierung des Automobils entstanden einzelne Benzinbürgersteigsäulen, dezentral in den Städten verteilt, und später auch die ersten Klein- und Großtankstellen mit mehreren Zapfsäulen.

Insbesondere gilt das Dach im Tankstellenbau als das charakteristische Gestaltungsmerkmal, welches viele Architekten und Ingenieure vor neue technische Herausforderungen stellte, aber auch zu neuen ästhetischen Formfindungen führte. Die Überdachungskonstruktion wurde zum kühnen Designobjekt. In den 1920er bis 1930er und in den 1950er bis 1960er Jahren wurde eine besondere Leichtigkeit und Offenheit in Form von beinahe fliegend anmutenden Dächern erzielt. Die Platzierung und Gestaltung der Dachstützen, die trotzdem eine gute Erreichbarkeit der Zapfsäulen gewährleisten sollten, wurde somit zur entscheidenden Aufgabenstellung für Architekten und Ingenieure. Neben typisierten Bauten, bei denen die verschiedenen Einzelmodule miteinander kombinierbar waren und je nach Bedarf zu einem Gesamtbau adaptiert werden konnten, sind zahlreiche Werke namhafter Architekten und Ingenieure im Tankstellenbau bekannt. Hierzu zählen Peter Behrens, Hans Poelzig, Arne Jacobsen, Mies van der Rohe, der Bauhausabsolvent Karl Schneider oder auch bekannte Stuttgarter Architekten wie Paul Bonatz,



1 Reichsautobahn-tankstelle Stuttgart Süd, Nordseite von Carl August Bembé, 1938.



Paul Schmittthener, Wilhelm Tiedje, in den 1950er und 1960er Jahren insbesondere Lothar Götz, Paul Stohrer, Werner Luz und viele weitere.

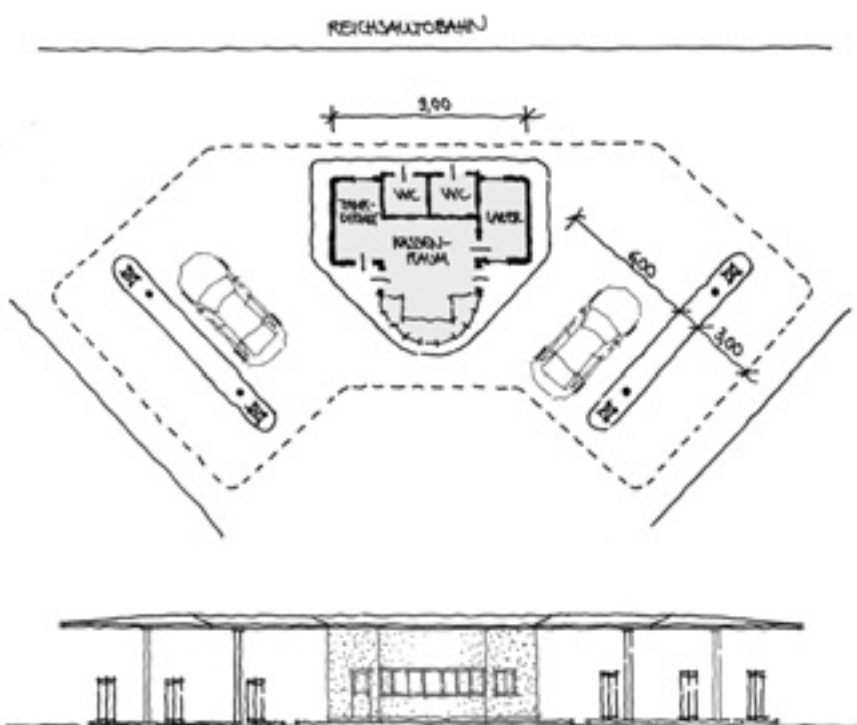
### Symbol der Moderne

Viele Vertreter der klassischen Moderne in den 1920er Jahren waren von Maschinen, ihrer Konstruktion und der damit verbundenen Zweckform begeistert. Insbesondere die zur Fortbewegung entwickelten Maschinen, wie das Dampfschiff oder das sich immer mehr in der Gesellschaft verbreitende Automobil wurden zum Vorbild visionärer und wegweisender Architekturen. Somit verwundert die große Bedeutung der Bauaufgabe Tankstelle für die progressiv denkenden Architekten jener Zeit nicht. Für diesen gänzlich neuen, in Form und Konstruktion geschichtlich nicht vorgeprägten Bautypus galt es eine adäquate Identität zu finden. Die Ursprünge der Großtankstelle mit

einem großzügig verglasten Kassenhaus und einem weit ausladenden dünnen Flugdach auf schlanken Stützen liegen in den USA und wurden in Deutschland von den dem Ideengut des Bauhauses verpflichteten Architekten weiterentwickelt. Zum Ende der Weimarer Republik entwickelte sich die Tankstelle somit zum avantgardistischen Großstadtsymbol und Sinnbild für das „Neue Bauen“. Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten zeigte sich allgemein eine dogmatische Abkehr von den Ideen der funktionalistischen Reformbewegung des „Internationalen Stils“. Für zweckgebundene Industriebauten, zu denen auch die Tankstelle als notwendiges technisches Zubehör zum Verkehr zählte, war es dennoch bis etwa in die Mitte der 1930er Jahre gestattet, nach den Prinzipien der Moderne zu bauen. Dies bezieht sich folglich auch auf die frühen Reichsautobahntankstellen.

Carl August Bembé, Architekt und Assistent am Lehrstuhl von Paul Bonatz, entwarf 1936 einen Tankstellen-Typenbau für die damals noch junge Reichsautobahn, der vornehmlich an der Strecke Bruchsal-Frankfurt gebaut wurde. Dieser serielle Entwurf wurde in etwas abgewandelter Form auch an der Anschlussstelle Stuttgart Süd, der heutigen Ausfahrt Plieningen, errichtet (Abb. 1, 2). Wie in der Anfangszeit üblich, stand die Tankstelle im Dreieck zwischen Auf- und Abfahrtspur. Die Gestaltung der modernen, in Stahlbau errichteten Tankstation mit einem halbrund vorschwingenden, bandartig verglasten Tankwarthaus und einer filigranen, flügelartig auskragenden Überdachung auf dünnen Stützen, die zwei Tankinseln schützt, zeigt dabei deutlich Anlehnung an die städtische Großtankstelle der 1920er Jahre. Gemäß den Prinzipien des Neuen Bauens wurde hier mit den damals modernsten Bautechniken und -materialien ein zukunftsweisender Bau geschaffen, der dem Stellenwert des Automobils formal gerecht werden sollte. In den 1960er Jahren wurde die Tankstelle im Zuge der Umgestaltung der Anschlussstelle abgerissen.

2 Grundriss und Ansicht Reichsautobahntankstelle Stuttgart Süd (Nordseite) von Carl August Bembé, 1938.





3 Reichsautobahntankstelle Mannheim-Seckenheim von Paul Schmitt-  
henner, 1938.

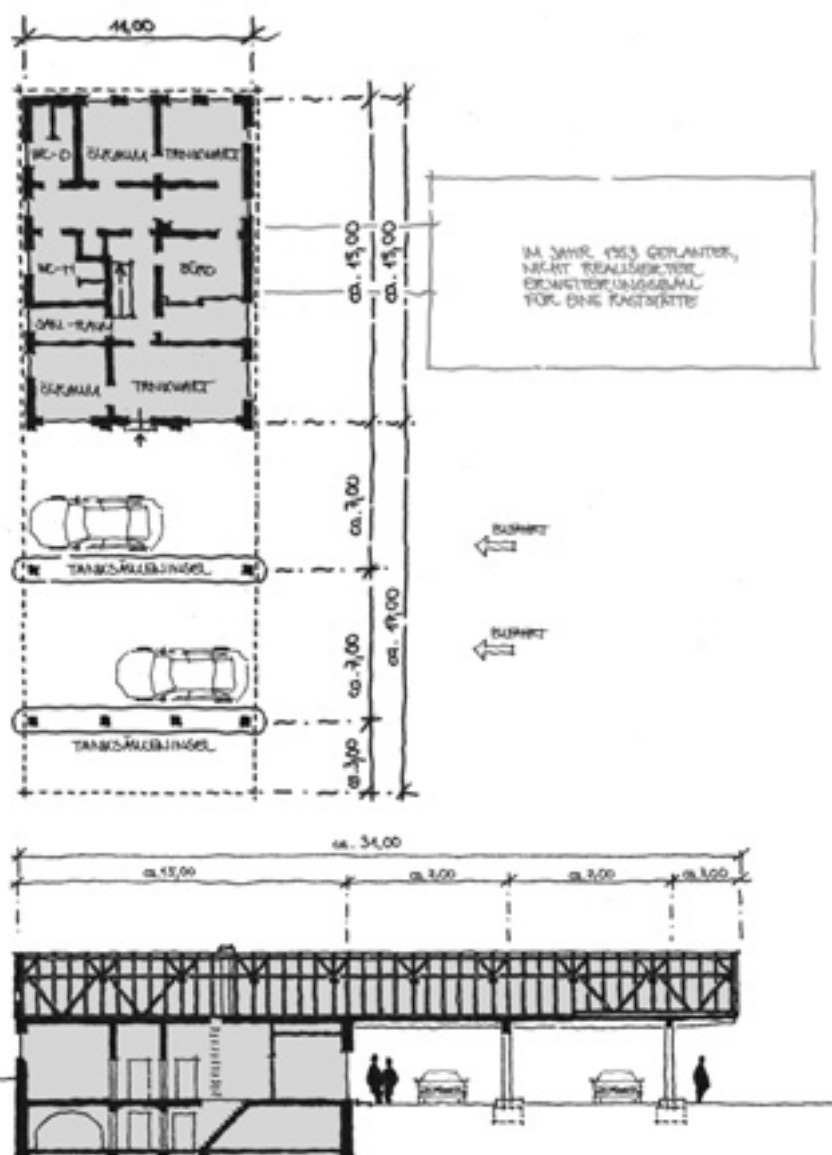
### Im Fokus nationalsozialistischer Propaganda

Mit der zunehmenden Ideologisierung der Reichsautobahnen als vermeintliche „Straßen des Führers“ veränderte sich der formal-ästhetische Ausdruck der Benzin-Versorgungseinrichtungen ab 1937/38 eklatant. Tankstellen waren fortan als „Deutsche Kulturbauten“ der nationalsozialistischen Propaganda des Heimatschutzstils unterworfen. Eine große und klare Formensprache unter Verwendung von heimisch-handwerklichen Materialien, wie Back- und Haustein oder Holz sollte zu einer harmonischen Eingliederung der Bauten in die Landschaft führen. Die für diese Zeit charakteristischen, schwerlastenden, oftmals auf Mauerwerkspfählen abgestützten, geneigten Dächer mit Holzdachstuhl resultierten nicht zuletzt auch aus einer Knappheit in der Stahlversorgung. Insbesondere die Architekten der Stuttgarter Schule, die in engem Kontakt zum Generalinspektor für das Straßenwesen Fritz Todt standen, waren maßgeblich an diesem Stilwechsel im Tankstellenbau beteiligt.

Die sich torartig gegenüberstehenden Reichsautobahntankstellen bei der Anschlussstelle Mannheim-Seckenheim, entworfen 1938 von Paul Schmitt-  
henner, zählen zu den ersten im Heimatschutzstil errichteten Tankstationen in Süddeutschland (Abb. 3–5). Das weit hervorragende satteldachförmige Schutzdach des langgestreckten eingeschossigen Massivbaus, das durch ein Gerippe von Unterzügen und sechs daran anschließenden Stützen getragen wird, überdeckt zwei Tankinseln. Das aus Beton gefertigte Skelettsystem zeigt dabei deutlich formale Brüche zur konstruktiven Logik der traditionellen, dem Massivbau entnommenen Gebäudeform. Auffällig sind ebenso die historisch anmutenden Mauerwerkseisenanker in den Giebelseiten, die der Verankerung des hölzernen Dachstuhls dienen. Die insgesamt zu erkennende Gestaltung mit regionalen Materialien und vermeintlich traditionellen Konstruktionswei-

sen zeigt beispielhaft die durch das NS-Regime propagierte Gestaltung. Das Gebäude zählt zu den letzten erhaltenen Zeugnissen des Tankstellenbaus jener Zeit in Baden-Württemberg. 2008 wurden die Bauten als Kulturdenkmal in die Denkmalliste aufgenommen und werden gegenwärtig von der Autobahnmeisterei und einem Baustoffhandel genutzt.

4 Grundriss und Schnitt Reichsautobahntankstelle Mannheim-Seckenheim von Paul Schmitt-  
henner, 1938.

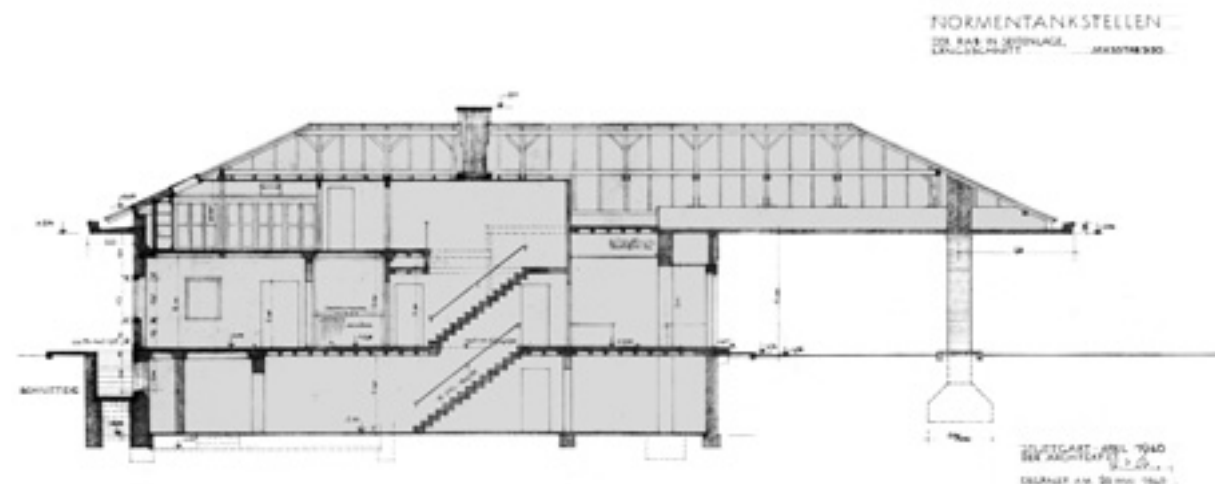
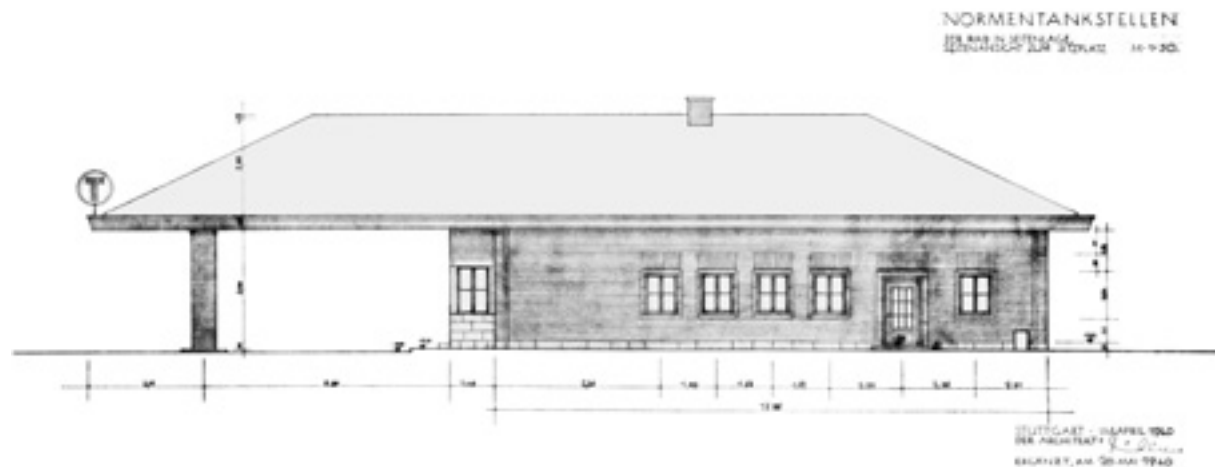




5 Heutiger Zustand der ehemaligen Reichsautobahntankstelle Mannheim-Seckenheim von Paul Schmitthenner, Nutzung als Werkhof für die Autobahnmeisterei, 2011.

Deutliche formale und konstruktive Parallelen zeigt ein 1940 von Paul Bonatz entwickelter Regelentwurf für die Gestaltung von zukünftigen Reichsautobahntankstellen (Abb. 6; 7). Ein quaderförmiger Baukörper aus Back- und Werksteinen mit einem Walmdach über einem Holzdachstuhl,

der die weite Dachausladung über die Zapfinseln mittels hoher Eisenbetonträger überwindet, bildet die Tank- und Raststätte. Ob oder an welchen Standorten dieser typisierte Bau aufgrund des fortschreitenden Kriegs noch errichtet wurde, ist archivalisch nicht überliefert.



6 Ansicht der Normen-tankstelle von Paul Bonatz, 1940.

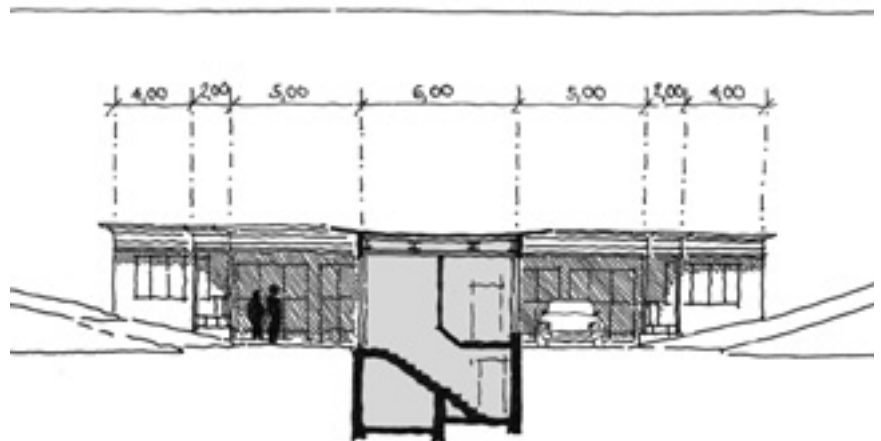
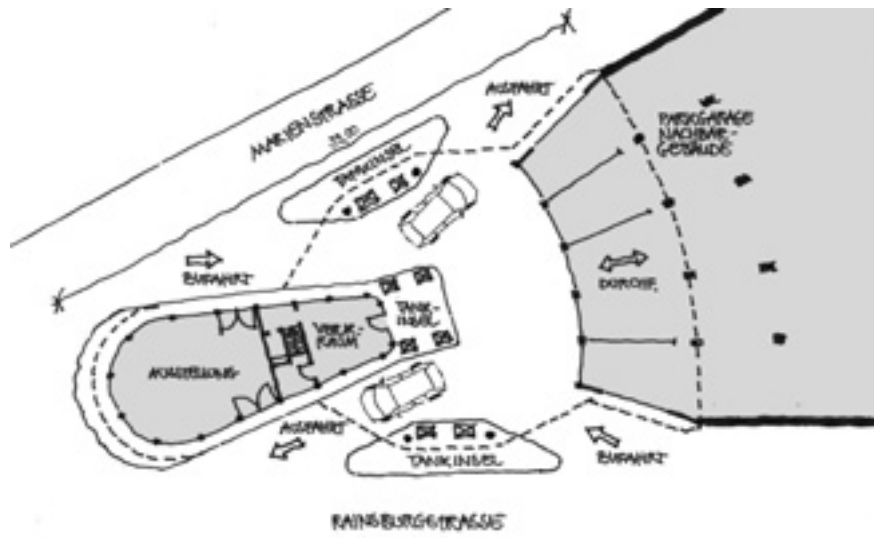
7 Längsschnitt Normen-tankstelle von Paul Bonatz, 1940.

## Symbol von Schnelligkeit und Geschwindigkeit

Die immensen Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs betrafen besonders gravierend auch die Bauten des Verkehrswesens. Somit galt es in den ersten Jahren des Wiederaufbaus etliche Tankstellenbauten zu ersetzen oder aufgrund der zunehmenden Automobilisierung neu zu errichten. Wie allgemein in der Nachkriegsarchitektur üblich, fällt insbesondere im Tankstellenbau eine deutliche Anknüpfung an die Formsprache des „Neuen Bauens“ auf. Die Architekten versuchten die Dynamik des wirtschaftlichen Aufschwungs auf die Form der Tankstelle zu übertragen. Die Gestaltsprache offenbart dabei zweifelslos eine formale Anlehnung an das Stromliniendesign im Automobilbau der Fünfziger Jahre. So fallen geschwungene und transparente Kassenpavillons mit organisch geformten, leichten und schwebend anmutenden, weitauskragenden Dächern auf. Schnelligkeit und Geschwindigkeit des sich immer mehr verbreitenden Automobils zeigen sich somit auch im Ausdruck der Tankstation. Die Tankstelle der Nachkriegszeit scheint nicht zuletzt auch den ungehemmten gesellschaftlichen Glauben an den technischen Fortschritt auszudrücken. Individualentwürfe, die vorrangig für städtebaulich dominante Punkte errichtet wurden, waren in dieser Phase bereits weitaus seltener als präfabrizierte Serientankstellen (vgl. den Artikel von Peter Huber über Typen-Tankstellen der Nachkriegszeit, Heft 1, 2018).

In zentraler Lage an einer prominenten Verkehrskreuzung im Stuttgarter Westen wurde im Jahr 1954 nach den Plänen des Architekten Wilhelm Ritter von Graf eine der bedeutendsten Tankstellenbauten jener Zeit errichtet (Abb. 8–10).

Die eingeschossige ehemalige Großtankstelle bildet zur Kreuzung Paulinen-, Reinsburg-, Marienstraße einen vorgestellten geschwungenen Sockelbau für das dahinter liegende Büro-Hochhaus. Insgesamt kann der Baukörper in drei funktional unterschiedliche Bereiche gegliedert werden: Ein trapezförmiger gefliester Raum mit Pflegehallen und Torfront, beidseitige und miteinander verbundene Durchfahrten für den Tankvorgang und ein rundum verglaste Verkaufs- und Ausstellungspavillon zur Straßenkreuzung. Auffällig ist, dass die verkleidete Stahlskelett-Tragstruktur der Überdachung versucht, visuell eine Dachplatte aus Stahlbeton zu suggerieren. Der vorkragende sichtbare dünne Dachrand gibt dabei die vergleichsweise hohe Trägerhöhe kaum preis. Insbesondere stechen die durchdachten Detailausbildungen der sichtbaren Stahlrundrohrstützen und der filigran schmalen Rahmenprofile der Verglasungen hervor. Nachts wurde die Tankstelle eindrucksvoll durch



ihre Beleuchtung in Szene gesetzt. Der Tankstellenbau spiegelt die charakteristischen Merkmale funktionalistischer und durch das Automobildesign geprägter Architektur der Fünfziger Jahre in qualitätvoller Ausbildung und hervorragender Überlieferung wider. Bereits 1993 wurde sie als Kulturdenkmal in die Denkmalliste aufgenommen. Aktuell dient die in ihrer Erscheinung kaum veränderte Anlage einem Autogläser und einem Reifendienst als Firmensitz.

Einen weiteren Bau mit einer bemerkenswerten Konstruktion stellt eine ehemalige von Architekt Alfred Gärtner nahe des Karlsruher Hauptbahnhofs entworfene Großtankstelle dar (Abb. 11–13).

8 Foto kurz nach der Eröffnung der Esso Großtankstelle in Stuttgart von Wilhelm Ritter von Graf, 1955.

9 Grundriss und Schnitt Esso Großtankstelle in Stuttgart von Wilhelm Ritter von Graf, 1955.

10 Heutige Nutzung der ehemaligen Esso Groß-tankstelle als Werkstatt für einen Autoglaser und einen Reifendienst, 2019.



Das beidseitig auf jeweils vier Stützen zur Straße hin aufsteigende, zugbeanspruchte Spannbetondach bildet neben den zwei weiteren konkav gekrümmten Dachflächen die Überdeckung der Anlage. Zur Rüppurer Straße wird das Hauptdach durch vier hohe und schräg stehende, auf Biegung beanspruchte Stahlbeton-Rundstützen getragen, die ebenso ein darunter liegendes schmaleres und gekrümmtes Dachelement stützen. Diese längere Dachscheibe reicht bis an die Giebelwand des Nachbarhauses heran, und bildet somit formal ein Eingangsportal für die Zufahrt. Die drei gegeneinander versetzten hängenden Dachflächen zeigen ein für die damalige Zeit äußerst technoid wirkendes und bautechnisch komplexes Projekt. Die schwebende, tragflächenartig wirkende Konstruktion, dem Flugzeugbau nahe, visualisiert deutlich den Fortschrittsglauben des Wirtschaftswunders Ende der 1950er Jahre. Hierbei entstand ein spektakuläres, in seiner statischen Raffinesse und

filigranen Ausbildung durch die spezifische Tragwerksform werbewirksames Objekt der Architektur und Ingenieurbaukunst. Die 1998 als Denkmal erfasste Tankstelle fasziniert auch heute noch. Inzwischen wird der Bau nicht mehr zu Betankungszwecken angefahren, sondern beheimatet einen Autoglasservice.

#### Die Zukunft der Tankstelle und die Bedeutung für die Denkmalpflege

Die Zukunft der Tankstelle ist ungewiss. Wird sie im Zuge des postfossilen Zeitalters komplett aus den Städten verschwinden oder wird sie als multifunktionaler „Hub“ zum Mittelpunkt unseres zukünftigen Verkehrs? Aktuelle Studien des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) legen nahe, dass sich die Tankstelle zu einem im urbanen Gefüge fest verankerten zentralen Knotenpunkt in Form eines „Mobilitäts- und Logistikhubs“ entwickeln könnte. So könnten diese an zentralen Orten befindlichen Stationen, neben ihrer Funktion als Treibstoff- bzw. E-Aufladestelle, vollkommen neue städtische Dienstleistungen übernehmen, beispielsweise als Depot und Ausgangsstützpunkt innerstädtischer durch Drohneneinsatz bewerkstelligter Logistik für Konsum-Warenauslieferungen. Entgegen diesen unsicheren Zukunftsprognosen erscheint die aus bau-, technik- und kulturgeschichtlicher Sicht begründete Signifikanz der historischen Entwicklung und wandelnden Symbolhaftigkeit der Tankstelle im 20. Jahrhundert erwiesen. Tankstellen der Vor- und Nachkriegszeit zeigen sich als ästhetische und konstruktiv wegweisende Industriebauten besonders schützenswert. Drastisch änderte sich die allgemein positive Rezeption der Automobilbauten im Zuge der Öl-

11 Heutiger Zustand der Großtankstelle in Karlsruhe von Alfred Gärtner, 2012.

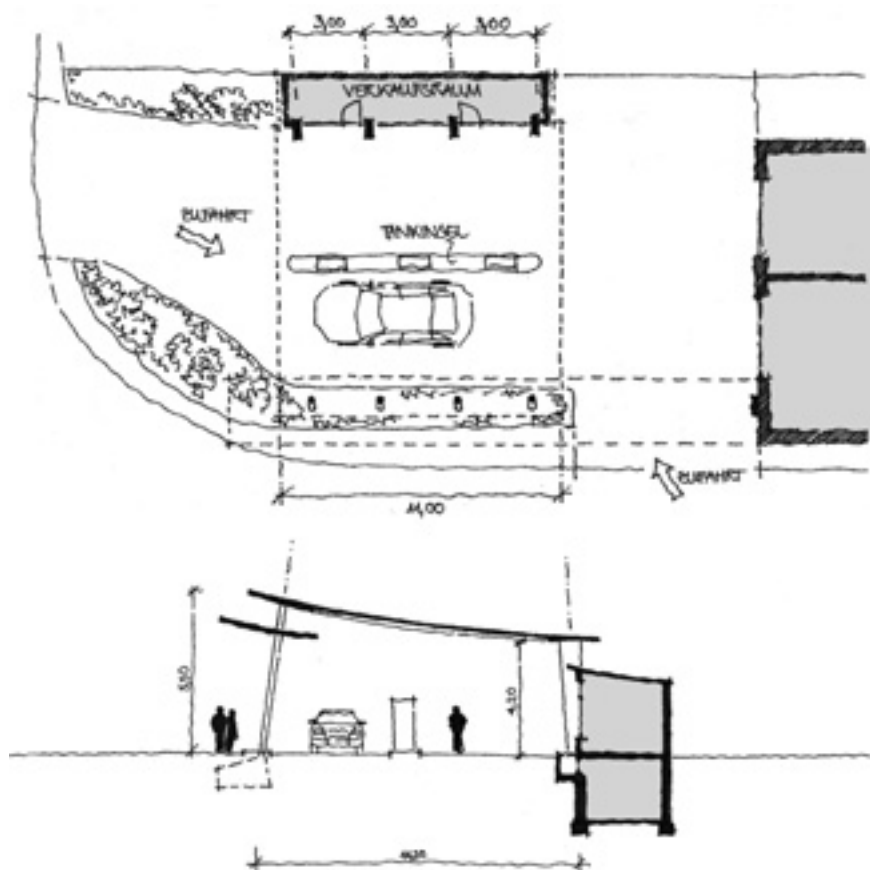




krise zu Beginn der 1970er Jahre. Die beinahe schon mythisch verklärte Beziehung zum Automobil begann kontinuierlich abzunehmen. Das Auto als kulturelles Symbol erschien fortan gesellschaftlich eine weniger bedeutsame und inspirierende Rolle zu spielen. Dementsprechend wandelten sich zunehmend die Automobilbauten, die ehemals als Symbole der Moderne galten, zu rein funktionalen infrastrukturellen Zweckbauten. Nicht zuletzt durch den Veränderungsdruck der Tankstellenreform in den 1970er Jahren wurden eine Vielzahl der innerstädtischen Tankstationen zugunsten von kontinuierlich in ihrer Fläche wachsenden Großtankstellen am Stadt- und Siedlungsrand geschlossen. Diese in ihrer architektonisch-formalen Gestaltung stark vereinfachten und vereinheitlichten Bauten stellen bis heute das Bild eines inzwischen eher ungeliebten und mit negativen Empfindungen behafteten Bautypus dar. Angesichts der bevorstehenden Neuausrichtung dieser Bauaufgabe sind die bemerkenswerten Zeitzeugnisse der goldenen Jahre des Automobils im Tankstellenbau umso mehr für die Nachwelt zu bewahren.

## Literatur und Quellen

Christof Vieweg: Volltanken bitte – Die Geschichte der Tankstelle, Sipplingen 2017.  
 Joachim Kleinmanns: Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2002.  
 Bernd Polster: Super oder Normal. Tankstellen – Geschichte eines modernen Mythos, Köln 1996.  
 Paul Bonatz, Bruno Wehner: Reichsautobahn-Tankanlagen, Berlin 1942.  
 Staatsarchiv Ludwigsburg: Bestand E 168 Bü 1134, Errichtung einer Tank- und Rastanlage bei Mannheim-Seckenheim, 1938.



Staatsarchiv Ludwigsburg: EL 74 Bü 115 Rasthof Stuttgart-Süd, Nordseite, Tankstelle alt, 1937.  
 Familienarchiv Paul Bonatz, Peter Dübbers, Stuttgart.  
 Nachlass Paul Bonatz, Universität Stuttgart, Institut für Architekturgeschichte (ifag).

**Franz Arlart M. Sc. (Arch.)**  
 Universität Stuttgart  
 Institut für Entwerfen und Konstruieren  
 Keplerstraße 11  
 70174 Stuttgart

12 Baustellenfoto der Großtankstelle in Karlsruhe von Alfred Gärtner, 1955.

13 Grundriss und Schnitt der Großtankstelle in Karlsruhe von Alfred Gärtner, 1957.