



**Station machen (19/1)**

**Von der Schönheit der Tankstellen**

# **moderneREGIONAL**

Als der Autofahrer an der Zapfsäule noch persönlich bedient wurde, fanden sich unter den Tankstellen noch kleine Baukunstwerke. Doch seit diese bemerkenswerten Systembauten von den Großtankstellen verdrängt werden, stehen immer mehr moderne Stationen vor Schließung, Umnutzung oder Abriss. Daher widmet sich das Winterheft "Station machen" (Redaktion: Daniel Bartetzko) der "Schönheit der Tankstellen".

Daniel Bartetzko

- |                  |   |
|------------------|---|
| <b>[3 – 7]</b>   | Till Schauen<br><b>LEITARTIKEL:</b> Insel mit Zapfsäule                       |
| <b>[8 – 12]</b>  | Ulrich Biene<br><b>FACHBEITRAG:</b> Das Caltex-System                         |
| <b>[13 – 18]</b> | Peter Huber<br><b>FACHBEITRAG:</b> Die Shell-ODK und -ODZ                     |
| <b>[19 – 23]</b> | Daniel Bartetzko<br><b>FACHBEITRAG:</b> Die Minol-Story                       |
| <b>[24 – 27]</b> | Karin Berkemann<br><b>PORTRÄT:</b> Die Autobahnkapelle                        |
| <b>[28 – 31]</b> | Interview mit Joachim Gies<br><b>„Dem Abriss geweiht“</b>                     |
| <b>[32 – 36]</b> | mit Fotos unserer LeserInnen<br><b>FOTOSTRECKE:</b> Best of #schönetankstelle |

## LEITARTIKEL: Insel mit Zapfsäule

von Till Schauen



*Dorsten, ehemalige Tankstelle, heute Schnellimbiss (Bild: Sebastian Louven, CC BY SA 3.0, 2012)*

Fluchtpunkt und Ausgangspunkt für Fluchten, Treffpunkt und Transit-Stützpunkt, Supermarkt oder Ort der Erlösung aus der Not. Das leuchtende Logo in der Nacht verspricht ein baldiges Ende für allerlei Qual: "Hurra, wir bleiben doch nicht liegen!" - "Die Party ist gerettet!" - "Mama, ich muss soo nötig!" Wer Auto fährt, begegnet Tankstellen. Insofern kommt so gut wie jede Person im westlichen, automobil geprägten Kulturkreis mit ihnen in Berührung. Sie sind die zentrale Immobilie zur Mobilität.

### Zwischenstopp für Drei

Die Grundzüge ihrer Gestaltung sind seit der Frühzeit unverändert: Insel mit Zapfsäule, verglastes Häuschen, Wetterschutz. Ach ja: großes Logo. Es stimmt, dieses Ensemble hat über die Jahrzehnte und in allen Regionen Varianten entwickelt – im wesentlichen aber ist es seit den 1920er Jahren gültig, genau wie das Automobil, das seine Grundform etwas früher fand. Wie passend.

Wie das Auto entwickelte die Tankstelle einen ganzen Katalog an Nebenfunktionen, manche nur mittelbar mit dem eigentlichen



## **moderneREGIONAL**

Zweck verbunden. Nicht zuletzt deswegen ist die Tankstelle ein Kino-Topos geworden, zu finden, wenn es um projiziertes Fortwollen geht. Das zeigt sich bereits an einem ihrer frühesten Kino-Auftritte: „Die Drei von der Tankstelle“ von 1930. Drei adrette Burschen betreiben die ebenso adrette „Kuckuck“-Station und lassen sich das Leben nicht verdrießen, obwohl es böse war zu ihnen. Und natürlich ist die Tankstelle nur Zwischenstopp, auch für die Drei.

Weg hier! Die zehrende Sehnsucht nach dem Besseren, Sinnvolleren, Glamouröseren bildet den ideellen Gegenpol zum nicht minder brennenden „Schnell hin!“ drängender Bedürfnisse, wie eingangs angerissen. Beide Pole sind von großer Kraft, zwischen ihnen schwebt die Tankstelle als ewiger Nicht-Ort: reinfahren, vollgurgeln, zahlen, weiter.

### **Von gestaltungsfrei bis kunstvoll**

Tankstellen kann man gestaltungsfrei anlegen, auch ein zehnjähriges Kind kann mit Lego eine funktionale Zapfstation bauen. Umso interessanter ist es, solch eine Anlage zu gestalten. Die fiktive „Kuckuck“-Tankstelle ist Bauhaus-inspiriert in ihrer Klarheit, das Wetterdach bleibt aus filmtechnischen Gründen klein, aber mit ihren großen Fensterflächen und der geschickten Aufteilung würde sie noch heute verdienten Zuspruch bekommen – selbst wenn die üppigen Blumenkübel wahrscheinlich der Funktionslogik zum Opfer fielen. Tatsächlich brachte die erste Blüte der Tankstelle nach Weimarer Art ähnliches hervor, wenngleich nicht viele Exemplare überlebt haben. Die Shell-Tankstelle in Kamenz (um 1930) ist eins der raren Beispiele neben den Service-Einheiten früher Parkhäuser, etwa den 1929/30 errichteten Kant-Garagen in Berlin.

Häufiger erhalten sind Tankstellen nach Gusto Drittes Reich, die die Niedlichkeit und Ornamentik völkischer Formvorstellungen mit dem aufkommenden Massen-Individualverkehr kombinierten. Besonders Autobahntankstellen jener Zeit wirken deshalb monströs: Man beachte die Raststätten Rhynern an der A 2, Reinhardshain an der A 5 und besonders das Rasthaus am Chiemsee. Trutzigkeit funktioniert allerdings nur bedingt, wenn man Kundschaft anziehen möchte. Im Sinne eines Zeitgefühls, das Sehnsüchte nach einem besseren Dasein kristallisiert, passen sie aber durchaus, Faust-aufs-Auge-mäßig.



*Fürstenwalde-West, ehemalige Tankstelle (Bild: Clemensfanz, CC BY SA 3.0, 2009)*



*Kamenz, ehemalige Shell-Tankstelle, heute museal genutzt (Bild: Oberlausitzerin64, CC BY SA 3.0, 2016)*

## **Die reine Funktion**

Interessanterweise entstanden parallel, anno 1942, gleich drei Tankstellen-Baumuster in funktional-klarem Stil, die genau deswegen zwar nicht den Segen des Regimes erhielten, aber trotzdem gebaut wurden. Ein Exemplar ist erhalten, direkt an der A 12, Abfahrt Fürstenwalde-West. Dieser Bau schlägt die Brücke zwischen Weimar und der spannungsvollen Moderne der 1950er Jahre mit vielerlei eleganten Formen, durchaus frei von dem Biederbarock, den man der Adenauerzeit gern nachsagt. Manches ging sogar in Serienfertigung wie der Caltex-Typ 3, eine Stahlkonstruktion mit kraftvollem Gegensatz aus geschwungenem Dach und kantigem Kassenhaus. Aus dieser Epoche sind viele Anlagen erhalten, wenngleich die wenigsten in ihrer Urfunktion – klassische Nachnutzer sind Werkstätten, Fähnchenhändler (ihrerseits inzwischen am Aussterben) oder Klein-gewerbe-Experimente vom Schlage „Moni's Lädchen“.

Tja, und die Umweltschutz-Gesetzgebung. Viele Winz-Tanken sind an neuen Rechtsbestimmungen eingegangen. Angesichts ihrer Reste dürfen wir heute romantisch verklärt seufzen und uns vorstellen, wie nett sich hier wohl rast-tankten ließe. Auf vergiftetem Boden versteht sich, was wir als Reisende nicht merken würden. Wohl aber die Nachbarschaft – und schon haben wir noch ein Spannungsfeld, diesmal ein nostalgisch-dialektisches: die Erleichterung übers Verschwinden des Zurückgewünschten.

## **„Tanken als Erlebnis“**

Der Wandel der Getränkemkultur lässt sich wohl an kaum einer Im Unterschied zum (ähnlich strukturierten) Tante-Emma-Laden ist die Kleintanke wirklich perdu. Tatsächlich haben ausgedehnte Tankanlagen vielerorts Tante Emmas Rolle übernommen für kleinteiligen Alltagsbedarf, wenn der Weg zum Aldi am Stadtrand sich nicht lohnt oder sonst nix mehr offen hat. Das ist freilich erst ein Nachwende-Phänomen, wenngleich die ersten Experimente mit „Tanken als Erlebnis“ schon in den 1970er Jahren begannen. Das war damals aus der Not geboren, denn mit dem Ölpreisschock 1973 und der aufkommenden Umweltschutzbewegung wandelte sich das Image des Benzins. Nach gut 50 Jahren einer seligen Existenz als

Gewährsmittel für freies Fortkommen war es plötzlich teuer, gefährlich und schmutzig obendrein.

Angeschoben von Ölscheichs und Müsli-Freaks begann die westeuropäische Tankstelle ab den 1980ern einen fundamentalen Wandel zum Lifestyleangebot („Stylischer Thermobecher zum Wiederverwenden. Erstfüllung gratis!“) mit Croissant („Laugen oder Butter?“), Zeitschriftenwand und ntv im Dauerbetrieb. Dieser Wandel ist nicht vollendet, inzwischen aber von einem anderen Moment getrieben, denn das Ende des Treibstoff-Konsums ist absehbar. Kurioserweise wird dieses Ende für viele Tankstellen wahrscheinlich nicht das Aus bedeuten.

### **Eine Frage des Überlebens**

Ganz nebenbei nämlich gewann die Tankstelle eine ungeplante Zusatz-Funktion: als Versammlungsort für Cliquen. Früher waren dies vor allem junge Leute: Die schnelle Jugend der 1980er und 1990er schätzte ihre Fahrzeuge nicht zuletzt als Symbol eines „Ich-kann-jederzeit-nach-Hollywood-reiten“, ohne jemals dorthin aufzubrechen. Die örtliche Tanke war ein natürlicher Anlaufpunkt, sie bot genug Platz für freitägliche Mini-Motorshows und hatte Getränke, Tabak und Ähnliches greifbar. Außerdem kamen ständig andere Autofahrer vorbei, denen man finstere Blicke zuwerfen konnte. In dieser Hinsicht erwarb die Tankstelle zum ersten Mal eine Eigenschaft, die sie aus dem Nicht-Ort-Nirwana in die Welt zurück holte: Für solche Cliquen ist sie das Zentrum des eigenen Territoriums.

Daran anknüpfend, entwickeln Tankstellen inzwischen gezielt das Konzept des Szene-Treffpunkts, weshalb Straßenarbeiter aller Couleur sie inzwischen als Begegnungsort akzeptieren: Kurierfahrer, Paketboten, Asphaltierer, Taxler. Und gut so! Benzin und Diesel werden in naher Zukunft Nebenangebote werden, die überdachten Freiflächen womöglich bestuhlt zum Besuch einladen, oder zum Boulespiel, Skaten, Nachbarschafts-Hökern. Die Tankstelle als architektonisches Genre könnte überleben, wenn ihr die Wandlung zum Stadtteil-Zentrum gelingt. Mit dem ursprünglichen Spannungsmoment einer solchen Einrichtung wird das dann wenig zu tun haben.



## **FACHBEITRAG: Das Caltex-System**

*von Ulrich Biene*



*Hannover, ehemalige Caltex-Tankstelle (Foto: PD)*

Der Marshallplan ging auf – die westdeutsche Wirtschaft beginnt in den 1950er Jahren dynamisch zu wachsen. Für drei internationale Konzerne Grund genug, den bundesdeutschen Markt scharf in den Blick zu nehmen. Während der Benzol-Verband B. V. Aral, die Gasolin AG, aber auch Shell und Esso bereits seit der Währungsreform zugelegt haben, engagieren sich nun auch die „Compagnie Financière Belge des Pétroles“ aus Brüssel über ihre deutsche Tochter Purfina und die französische „Compagnie Française des Pétroles“ über die Deutsche Total-Treibstoff-Gesellschaft mbH. Und dann kommt 1956 noch William F. Bramstedt und bläst zum Angriff. Der deutschstämmige Bramstedt – seit 1950 Präsident der California Texas Oil Company (Caltex) – will das Feld nicht anderen überlassen.

### **Keine Tankstelle ohne Konzept**

Das Mineralölgeschäft boomt weltweit: Der deutsche Markt verspricht reichlich Wachstum und kristallklar kalkulierbaren Profit. Rund 22.000 Tankstellen – viele davon neu gebaut und wie aus dem Ei gepellt – stehen zu diesem Zeitpunkt bereits in den Städten, aber auch an Landes- und Bundesstraßen. Tatsächlich traut man Caltex den amerikanischen Markt-Macher-Mut zu. 4.000 weitere Stationen



hält man für möglich. Die Maßlosigkeit der Automobilität scheint seinerzeit schier grenzenlos.

Doch keine Tankstelle ohne Konzept: Der freie Architekt Willy H. Weisensee ist es, der 1956 das Caltex-Projekt in seine Hände nimmt. Anfangs geht es um bescheidene 100 typengleiche Bauten, die der neuen US-Marke einen eigenständigen Auftritt an deutschen Straßen vermitteln sollen. Anders als bei Esso oder Gasolin plante Weisensee weitgehend ohne feste Rahmenbedingungen. Die Shell-Bautypen hingegen erstrahlten zumeist im gelbroten Corporate-Design. Und bei Esso wurden mit dem Neustart nach der Währungsreform 1948 gleich Vorgaben aus den USA berücksichtigt.

### **Wiedererkennungseffekt**

Inzwischen hat Caltex in Hannover 1956 seine Deutschland-Zentrale begründet. Bei der Individualisierung des Gebäudekonzepts kann Weisensee einen unbelasteten Vorschlag unterbreiten: Vor allem das freikragende Dach, das es in dieser Ausprägung nirgendwo anders zu sehen gibt, unterscheidet sich klar von bekannten Marken à la Aral, Esso, Shell, Rheinpreußen oder Gasolin. Weisensee macht sich ein Prinzip zu eigen, das bereits bei Schlichtbauten wie Wellblech-Firmengaragen umgesetzt wird. Im Massivbau findet es hingegen nur selten Anwendung, weil es sich als kostspielig erweist.

Dafür gelingt Caltex mit dem wachsenden Stationsnetz wirkliche Individualisierung: Das Betondach legt sich wie ein schützendes Tuch über Tankwarthäuschen und Tankinsel. Die dominanten Flanken tragen die Konstruktion und werden zum Hingucker. Dieser Wiedererkennungseffekt ist für Caltex unerlässlich, weil man erst noch Vertrauen aufbauen muss. Caltex startet seinerzeit bei null und muss sich gegen die großen Marken Esso, Shell und Aral durchsetzen, die bereits vor dem Krieg den Tankstellenmarkt beherrschten.

### **Die Farbe macht den Unterschied**

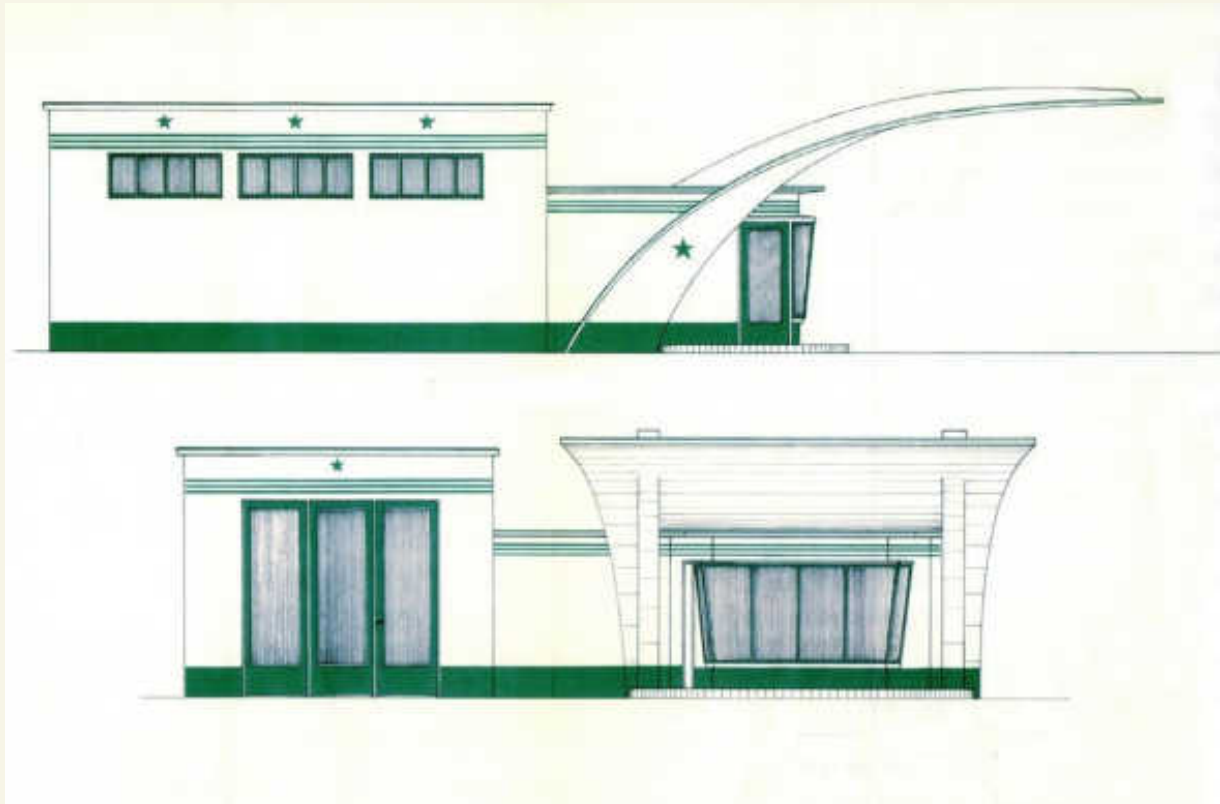
Der modulare Caltex-Bautyp sieht eine immer gleiche Tankstelle vor, die rechts- oder linksseitig durch eine Wagenpflegehalle ergänzt

werden kann. Die optische Kraft entwickelt sich freilich am ehesten, wenn das Ensemble von Dach, Tankwarthäuschen und Tankinsel ganz ohne Anbauten einen Hauch von architektonischer Ungewöhnlichkeit versprüht. Noch während der Bauphase der ersten Standorte erfährt das Konzept eine markengerechte Normierung. Es entstehen Standardpläne, dazu Empfehlungen für die Ausrüstung von Tanksäulen, Ölschrank und Beleuchtung, aber auch für die farbliche Ausgestaltung.

Die deutsche Caltex-Zentrale befindet sich dabei in einer leicht misslichen Situation: Nahezu alle Farben sind bereits verteilt! So zeigen die ersten Tankfahrzeuge ein helles Rot mit weißem Caltex-Schriftzug und geraten schnell in Verwechslungsgefahr: Der Gasolin-Fuhrpark kontrastiert das Rot zumindest noch durch weiße Lackflächen. Esso unterscheidet sich allenfalls durch den dunkleren Rotton. So fällt die Entscheidung bei den Caltex-Tankstellen schließlich zu Gunsten einer weiß-grünen Gestaltung. Der umlaufende Sockel – vielerorts farblich entsprechend gefliest – sowie die Fenster und Tore erscheinen grün lackiert. An der Gebäudeoberseite verlaufen drei schmale, grüne Streifen, die zwischendurch von einem Stern akzentuiert werden. Der Markenaufsteller steht dann auf einer massiven Betonstele unmittelbar am Straßenrand, zumeist in der Grundstücksmitte. Hier gibt Caltex das Marken-Statement ab: Roter Stern im schwarzen Rund, inmitten der dominante Schriftzug.

### **Der Urtyp steht in Gevelsberg**

In Gevelsberg entsteht Ende der 1950er Jahre an der Hasslinghauser Straße ein mustergültiger Tankstellentyp ganz nach dem Geschmack der Hannoveraner Zentrale. Zwei Zapfsäulen nehmen auf der Tankinsel rechts und links das verschlossene Ölkabinett in die Mitte – das Servicetrio kann von beiden Seiten angefahren werden. Passend dazu verlaufen unter dem Dach zwei Neon-Bänder und sorgen für ausreichende Helligkeit. Anfangs zählt auch eine rechtsseitig angebaute Halle für die Wagenpflege dazu. Bis heute entfaltet das einwandfrei restaurierte Objekt noch seine ganze zeitgenössische Aura.



*Oben: Gestaltungskonzept der Caltex-Tankstellen; unten: Gießen, ehemalige Caltex-Tankstelle, in den 1970er Jahren von „Auto Schach“ auf „Chevron“ umgeflaggt (Bilder: oben: Sammlung Ulrich Biene; unten: Auto Schach, Wetzlar)*



Zwar können Autofahrer bis in die späten 1960er Jahre über 800 Caltex-Standorten nutzen. Doch bereits zu Jahrzehntbeginn entstehen immer mehr konventionelle Stationen, die sich vom definierten Tankstellentyp entfernen und trotzdem Caltex im Schilde führen. Denn der deutsche Mineralölmarkt gerät während der weiterhin boomenden Wirtschaftswunderjahre deutlich unter Druck – ein Überangebot lässt den Benzinpreis bröckeln. Hinzu kommen erste „freie“ Stationen, die von den Überkapazitäten der Raffinerien profitieren können, und damit zusätzlich Dampf im Kostenkessel machen. Eine erste Konsolidierungswelle kostet erst die Nitag, dann auch Rheinpreußen die Markenexistenz.

### **Das Ende der Marke**

Und schließlich kommt 1969 das Ende der Marke Caltex in Deutschland. Nach und nach verschwindet der Stern und muss dem blau-weiß-roten Sergeanten-Ärmelabzeichen weichen. Fortan prangt die Marke Chevron über 850 deutschen Stationen. Hintergrund war ein Konzernddeal zwischen den beiden nordamerikanischen Caltex-Eigentümern: Texaco ließ sich auszahlen, Standard Oil übernahm das Geschäft in Alleinregie. In Deutschland hatte Texaco längst Platz gegriffen, obwohl die beiden Mineralölgiganten seit den 1930er Jahren auf Auslandsmärkten alles gemeinsam gestalten wollten. Die Deutsche Erdöl AG (DEA) und Rheinpreußen waren bereits unter Texaco-Dach gewandert. Chevron ging eigene Wege. Ein gutes Dutzend ehemaliger Caltex-Stationen blieb bis heute erhalten – die meisten überlebten durch eine werkstatt- oder zumindest automobilahe Nutzung.

### **Literatur und Quellen**

Schütze, Karl-Robert Schütze, Mannheimer Geschichtsblätter 30, 2015, S. 10-20.

Der Spiegel 25, 1956 , S. 22 .

Der Spiegel 17, 1969, S. 54 f.

## FACHBEITRAG: Die Shell-ODK und -ODZ

von Peter Huber



*Faller-Modell B-217 "Tankstelle" (Bild: Faller)*

Die Schwarzwälder Firma Faller legt aktuell in ihrer Klassik-Serie das Modell B-217 neu auf: eine Shell-Tankstation Typ ODZ 1, die erstmals 1958 erschien. Damit kam der Bausatz nur fünf Jahre nach seinem großen Vorbild, der Shell-Typentankstelle, auf den Markt. Die Wiederauflage dieses seit rund 20 Jahren nicht mehr produzierten Faller-Modells ist wohl seinem 60-jährigen Jubiläum geschuldet, zeigt aber auch die neue Wertschätzung von Systemtankstellen der Nachkriegszeit.

### Die Muschel als Marke

Das westdeutsche Wirtschaftswunder und die damit einhergehende Massenmobilität erforderten eine flächendeckende Treibstoffversorgung. Als die Alliierten den Treibstoffverkauf 1951 freigaben, konnten die erstarkenden Mineralölkonzerne ein engmaschiges Netz von Kleintankstellen aufbauen. Dafür entwickelten sie standardisierte Typen-Bauten, die einfach zu errichten und problemlos zu erweitern waren. Bei dieser Bauweise wurden Einzelmodule frei miteinander kombiniert.

## **moderneREGIONAL**

Die Standorte der neuen Tankstellen wurden häufig per öffentlichem Beschluss an Ortsrändern oder Ausfallstraßen festgelegt. In diesen Bereichen kam es daher schnell zu einer Ansammlung von Stationen verschiedenster Mineralölanbieter. Um sich von den Mitbewerbern abzusetzen, entwickelten die einzelnen Konzerne ein auffälliges Corporate Design. Sie entwarfen weithin sichtbare Logos mit prägnanten Schriftzügen, Unternehmensfarben und Firmensymbolen. Seit dem späten 19. Jahrhundert nutzte Shell die Kammuschel als Markenzeichen. Das gelb-rote Logo wurde seit den 1930er Jahren verwendet, später weiter angepasst und bis heute beibehalten. 1958 zeigte Shell eine gelbe Muschel mit rotem Firmenschriftzug – als weithin sichtbare Leuchtreklame auf dem Dach des Kassenhauses.

### **„Vollkommene Bauformen“**

Die Deutsche Shell-Aktiengesellschaft präsentierte im Mai 1953 ihre Tankstellen-Entwürfe in einer Broschüre. Im Vorwort betonte der Konzern seinen hohen architektonischen Anspruch. Man wollte „vollkommene Bauformen“ erschaffen, „die sich harmonisch in das Bild unserer Städte und Landschaften einordnen“. Shell entwarf in dieser Zeit zwei Kiosk-Typen und eine Produktlinie für Tankstationen. Die Kiosk-Typen waren für Standorte gedacht, an denen Werkstatt und Pflegehalle in bestehende Gebäude integriert werden sollten und der Kiosk mit Tankinsel frei platziert werden konnte. Die größeren Stationen der Typen ODK und ODZ waren eigenständige Tankstellen mit Tankinsel, Verkaufsraum und daran ansetzbaren Pflegehallen. Als mittelgroße Station mit Verkaufsraum und Pflegehalle sollte die ODZ vollständig in einem Zug fertiggestellt werden. Die ODK hingegen wollte man sukzessive nach einem vorgegebenen Baukastensystem weiterentwickeln und in verschiedenen Varianten sowie Größen ausbauen.

### **Die Shell-ODK**

Die Grundausstattung einer ODK-Station enthielt nur alle unbedingt erforderlichen Räume. Im vorderen Bereich befand sich der umseitig verglaste Verkaufs- und Kundenraum. Der Bau wurde auf einem tra-



pezförmigen, nach vorne schmaler werdenden Grundriss errichtet und besaß abgerundete Ecken. An den Verkaufsraum wurde nach hinten ein massiver Anbau angesetzt, der einen Magazin- und Lagerbereich sowie eine von außen zugängliche WC-Anlage enthielt. Die Heizung und der Kompressor konnten entweder im Magazinraum oder aber auch in einem optionalen Keller unter dem Anbau untergebracht werden.

### **Die Varianten ODK I und ODK II**

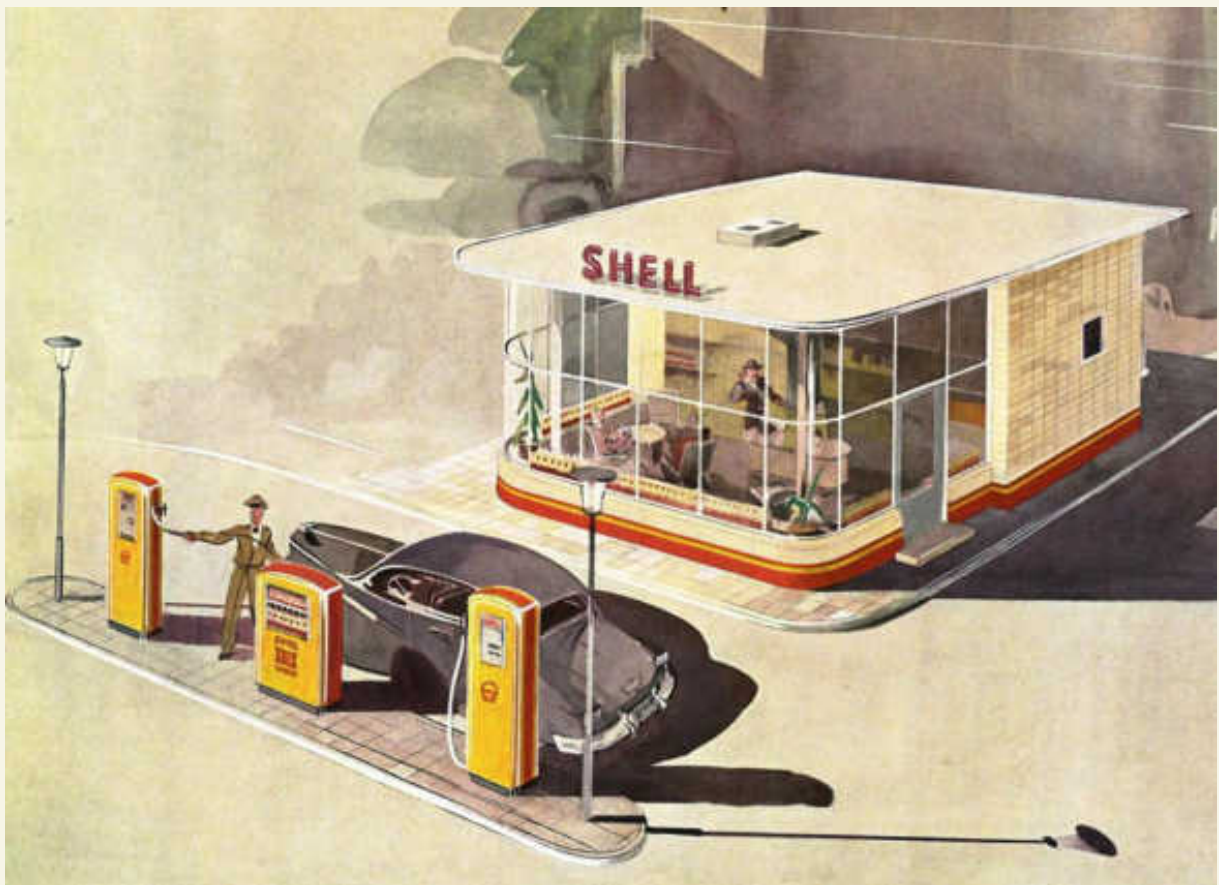
Die ODK-Grundform konnte durch eine Pflegehalle mit Wagenhebestand, Geräteschrank und Personalumkleiden zum Typ ODK I erweitert werden. In folgenden Ausbausritten ließ sich die Tankstelle zur ODK II in verschiedenen Varianten fertig ausbauen. Dabei wurde eine zweite Pflegehalle ergänzt und in die bestehende Pflegehalle ein Ölraum, ein Akku-Laderaum sowie ein Personal-WC einbezogen. Der Magazinbau erhielt zusätzlich einen Kundenwaschraum sowie eine Lagererweiterung. Nachdem die Erweiterungsbauten ausschließlich am rückwärtigen Magazinbau angesetzt wurden, blieb der dreiseitig verglaste Verkaufsraum bei allen Varianten immer freistehend.

Bei den Tankstellentwürfen der frühen 1950er Jahre wollten die Konzerne aus Kostengründen auf eine Überdachung der Tankinsel verzichten, so auch auf den Shell-Schaubildern. Aufgrund des nachdrücklichen Einspruchs von Tankwarten und Kunden widmeten sich die Ölfirmen aber fortan mit größter Sorgfalt der Gestaltung der Schutzdächer. Viele Tankstellen erhielten nachträglich Schutzdächer, häufig freistehende Schwingendächer.

### **Vor Vorbild der Faller „ODZ 1“**

Die Pflegehallen aller Shell-Tankstellentypen wurden innen und außen mit leicht zu reinigenden Fliesen verkleidet, weil die Konzerne hier die Sauberkeit und Sterilität von Laborgebäuden anstrebten. Auch auf den Schaubildern von 1953 sind Magazinanbau und Pflegehalle mit Außenfliesen ausgestattet. Die Glasfassaden der Kun

## moderneREGIONAL



Oben: Shell-Tankstelle Typ Kiosk, Schaubild von 1953; unten:  
Shell-Tankstelle Typ ODK, Schaubild von 1953 (Bilder: Shell AG)

denräume wurden 1953 als senkrecht stehende Scheiben mit abgerundeten Eckscheiben dargestellt. Wohl ab 1958 etablierte man ein neues Fassadensystem mit einer sich nach oben aufweitenden Verglasung. Anstelle der rundbogigen Eckgläser wurden fortan die polygonalen Ecken mit stumpf gestoßenen, trapezförmigen Glas-scheiben geschlossen.

Das Faller-Modell trägt den Namen „Tankstelle Shell ODZ 1“. Dieser Typ einer mittleren Station besitzt in etwa den Ausbaustand einer ODK I. Laut dem Plan, der dem Bausatz beigelegt ist, wird die Tankstelle von der Straße durch einen Grünstreifen abgesetzt. Auf dem dadurch entstehenden Vorplatz befindet sich eine beidseitig anfahrbare Tankinsel. Es folgt die Tankstelle mit einem zur Insel orientierten, verglasten Kundenraum, einem daran anschließenden Massivbau mit Toiletten und Dienstraum sowie einer Pflegehalle mit Waschraum. Damit entspricht das Modell im Wesentlichen dem Schaubild der ODK I der Shell-Broschüre von 1953: Magazinanbau und die Pflegehalle erhielten geflieste Außenwände. Beim Verkaufsraum wurde eine senkrecht stehende Glasfassade mit abgerundeten Ecken verwendet. Allerdings hat die Glasfassade an ihrer Frontseite nur drei und nicht, wie von Shell geplant, vier Fensterachsen. Auch der Grundriss des Verkaufsraums entspricht nicht dem Vorschlag von Shell: Während sich der trapezförmige Grundriss bei Shell nach vorne hin verjüngt, weitet er sich im Faller-Modell auf.

### **Das Ende der Kleintankstelle?**

Mit den Ölkrisen zwischen 1969 und 1979 brach der Automobilabsatz ein, und der Treibstoffpreis erreichte ein spürbar höheres Niveau. Um konkurrenzfähig zu bleiben, setzten die Konzerne auf weniger Großtankstellen mit deutlich mehr Zapfanlagen, Selbstbedienung und großen Verkaufsläden. Zudem machten höhere Umweltauflagen die kleineren Stationen immer unrentabler. Viele der nachkriegszeitlichen Typentankstellen sind dadurch von Leerstand, Abbruch und Umnutzung bedroht. In der Bevölkerung nimmt jedoch die Wertschätzung für die Nachkriegsmoderne stetig zu. Besonders die eleganten Kleintankstellen mit ihren expressiven Flugdächern und ihrem modernen Erscheinungsbild werden als ästhetisch emp-



funden, wie u. a. die Neuauflage des Faller-Modells B-217 zeigt. Die Tankstationen der Nachkriegszeit werden inzwischen auch verkehrs- und sozialgeschichtlich erforscht, die Systemtankstellen immer öfter zum Gegenstand der Denkmalpflege. In Baden-Württemberg erfolgte bisher zwar noch keine flächendeckende Erfassung dieser Baugattung, aber inzwischen stehen neun Typen-Tankstellen unter Denkmalschutz. Die instandgesetzte Esso-System-Tankstelle 50-1 in Tettnang wurde 2016 mit dem Denkmalschutzpreis Baden-Württemberg ausgezeichnet und kann Vorbild für weitere Sanierungen sei.

### **Literatur und Quellen**

Kleinmanns, Joachim, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2002.

Kleinmanns, Joachim, Bauen im Umfeld des Autos. Ein Jahrhundert Tankstellen, in: Jahrbuch für Hausforschung 46, 1999, S. 315-340.

Rossner, Christiane, Eine kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, in: Monumente 2018.

Shell Stationen. Schaubilder und Grundrisse, hg. von der Shell AG, Hamburg 1953.

Vahlefeld, Rolf/Jacques, Friedrich, Garagen- und Tankstellenbauten, München 1953.

## FACHBEITRAG: Die Minol-Story

*von Daniel Bartetzko*



*Der Minol-Pirol (Bild: historische Vorlage)*

Der Minol-Pirol zählt heute zu den großen Unbekannten. An den etwa gleichaltrigen „Tiger im Tank“ erinnern sich die meisten Automobilisten hingegen noch bestens. Das Maskottchen des Esso-Konzerns war mit Unterbrechungen bis Ende der 1990er Jahre als Werbeträger unterwegs und taucht immer noch gelegentlich auf. Der Pirol aber ist heute eher über 40-Jährigen mit sozialistisch geprägter Herkunft vertraut: Ab Anfang der 1960er war der seltene Vogel die Werbefigur des VEB Minol, dem zentralen Kraftstoff-Lieferanten in der DDR. Und auch, wenn er fast vergessen ist, fliegt der Pirol bis heute: Vier Minol-Tankstellen gibt es Anfang 2019 noch immer. In Leipzig, Zeitz, Heidenau und Wessenberg, mithin alle im Osten der Republik. 1989 waren es 1.250.

### Deutsches Benzin

Die Frühgeschichte der DDR-Marke ist noch gesamtdeutsch: Die in Frankfurt am Main ansässige I. G. Farben ließ ab 1927 Automobilkraftstoff im neuen sächsischen Leuna-Werk produzieren. Vertrieben wurde er bis 1945 von der konzerneigenen Berliner Gasolin-AG unter dem Markennamen Leuna (Untertitel: „Deutsches Benzin“). Nach Kriegsende entstand daraus in Westdeutschland – unter weitgehen-

der Beibehaltung des bisherigen Markenauftritts – die Marke Gasolin mit Sitz in Hannover. In der Sowjetischen Besatzungszone wurde hingegen am 1. Januar 1949 die Deutsche Kraftstoff- und Mineralölzentrale (DKMZ) gegründet, die den Markennamen Minol einführt; ein Kunstwort aus Mineralöl und Oleum. 1956 entstand schließlich der Monopolist „VEB Kombinat Minol“. Wer in der DDR Kraftstoff kaufte, war bis 1989 automatisch Kunde bei den rot-gelb gestalteten Tankstellen. Produziert wurde das Benzin bis zum Ende der DDR weiterhin in den Leunawerken.

### **Farbenfroh**

Anders als in der Bundesrepublik, wo konkurrierende, mehrheitlich internationale Mineralölkonzerne mittels Corporate Identity das eigene Profil zu etablierten suchten, war das Werben um Kunden in der DDR faktisch überflüssig. Dennoch war Minol natürlich um ein positives Image bemüht – und zumindest in den Grundzügen um einen Wiedererkennungseffekt. Das bewusst farbstarke Design von Schildern, Zapfsäulen sowie den firmeneigenen Tankwagen war ein wichtiger Identitätsfaktor. Hinzu kamen nach westlichem Vorbild eine Kundenzeitschrift – der „Minol-Ratgeber“ – mit Tipps rund um Auto und Zweirad sowie Werbeutensilien wie Kinder-Malbücher, Mützen, Putztücher. Und eben der Minol-Pirol, der als Figur in diversen Größen und Ausführungen auch einige Kinder im Westen begeisterte. An den Intertank-Raststätten der Transitautobahnen konnte man ihn zeitweise gegen harte Westwährung kaufen ...

Die meisten gelb-roten Minol-Tankstellen verschwanden nach 1989 schnell, der Kapitalismus hielt nach der Grenzöffnung mit Rasanz Einzug: Die westlichen Konzerne eröffneten im Goldgräberrausch moderne Großtankstellen heutiger Prägung. Anfang der 1990er waren die hell erleuchteten Benzintempel, oft noch von ruinösen Altbauten umgeben, die Botschafter der neuen, bunten Konsumwelt. Zunächst schwamm auch die im Osten noch immer klangvolle Marke Minol mit: Der volkseigene Betrieb wurde 1990 zur Aktiengesellschaft umstrukturiert, und innerhalb von drei Jahren entstanden rund 200 moderne Tankstellen. Alle in neuem Outfit, denn der Shell-Konzern hält die Rechte am gelb-roten Markenauftritt, sodass Minol seit 1990 postmodern lila-violett-gelb daherkommt. Im Januar 1993





*Gotha, Minol-Tankstelle vor dem ehemaligen Hotel "Thüringer Hof" (Bild: Felix O., August 1989)*



*Berlin, Sonnenallee, ehemalige Tankstelle (Bild: Godwin, CC BY SA 4.0, 2017)*

übernahm (begleitet von einem Schmiergeld-Skandal) der französische Mineralölkonzern Elf Aquitaine die Minol AG und ließ die Marke in den Folgejahren allmählich verschwinden.

### **Auf Spurensuche**

Doch was ist vom einstigen Riesen geblieben? Die Spurensuche gestaltet sich vielfältig und führt teils in die Frühzeit des Kraftverkehrs – inklusive Relikten mancher lange erloschener Marken. 1949 wurden in der DDR sämtliche noch betriebsbereiten Tankstellen vereinheitlicht. Die nun zu Minol gleichgeschalteten Stationen mussten abgesehen vom festgelegten Design der Zapfsäulen, Logos und Werbemittel baulich keinem vorgegebenen Konzept folgen. Neubauten waren leichter zu erkennen: Ihre Fassaden strahlten weiß, Sockel und Dachränder wurden ab den 1960ern rot-gelb gehalten. Nicht alle Altbauten konnten dem sanften Corporate Design angepasst werden, und so gab es noch in den 1980ern in manch städtischem Hinterhof oder vor ländlichen Fachwerkscheunen eine winzige Minol-Station.

Bis zum Minol-Verkauf 1993 kam das Tanken in den neuen Bundesländern so mitunter einer Zeitreise gleich. Wo im Westen selbst mittelgroße Zapfstationen der 1970er schon wieder verschwanden, waren in der Ex-DDR viele Gebäude aus den 1920ern kaum verändert in Betrieb. Einige haben bis heute überlebt, so etwa der 1925 fertiggestellte Rundbau an der Bautzner Straße in Dresden, der noch immer Tankstelle ist. Die überdachte Station in Mirow in Mecklenburg-Vorpommern (um 1930) kommt mit ihrem Satteldach eher dem NS-Autobahnprogramm oder dem Heimatschutzstil nahe. An der Berliner Sonnenallee verfällt seit Anfang der 1990er Jahre eine 1938 für die Marke „Standard“ (Esso) errichtete Tankstelle. Trivia: Von diesem Gebäude gibt es einen Papierbausatz, sodass der geneigte Bastler es zumindest in verkleinertem Maßstab retten kann ... Besser steht es um die einstige „Naphta“-Tankstelle mit Autowerkstatt an der Glienicker Brücke in Berlin (1937/38, Otto von Estorff/Gerhard Winkler): Sie ist denkmalgerecht saniert und beherbergt heute ein Restaurant samt Oldtimer-Museum.

### **„Stets dienstbereit“**

Die 1927 eröffnete erste Leuna-Tankstelle, Ausgangspunkt auch der Minol-Geschichte, existiert ebenfalls noch. Das 1920 zunächst als Werkstatt errichtete Gebäude steht nahe dem Haupttor des einstigen Werksgeländes. Nach Kriegsschäden wurde es um 1950 als Minol-Tankstelle wiedereröffnet, nach der Wiedervereinigung unter Elf- und später Total-Logo bis Oktober 2007 betrieben. Es folgten Zwischennutzungen und Leerstand. Mittlerweile ist der eher klassisch gehaltene Bau mit dem markanten Mäander oberhalb des Erdgeschosses saniert und um einen Anbau erweitert. Sprit gibt's hier nicht mehr, stattdessen residieren nun eine Krankenkasse und eine Bäckerei-Filliale in den ehemaligen Werkstattträumen.

Seit 2000 ist der Elf-Aquitaine-Nachfolger Total S.A. Markenrechtsinhaber. Und damit jene Rechte nicht erlöschen, wurden ab 2003 wieder die eingangs erwähnten Tankstellen in Minol zurückbenannt. Gerade feierte die Marke in kleinem Kreise 70. Geburtstag und soll nach Aussage von Total auch in Zukunft als Teil des Konzernbesandes bestehen. Also heißt es auch weiterhin zumindest an einigen ausgewählten Tankstellen: „Stets dienstbereit zu ihrem Wohl/ist immer der Minol-Pirol“.



## PORTRÄT: Die Autobahnkapelle

von Karin Berkemann



*Autobahnkapelle Hamm (Bild: Dirk van Keulen, via flickr)*

Eine Tankstelle wird zur Kapelle, das ist der Traum eines jeden kirchlichen Schreibers. Passende Wortspiele (Auftanken + Seele) liegen derart auf der Straße, dass sie sich fast schon wieder verbieten. Aber auch ganz nüchtern betrachtet, passen alte und neue Nutzung an der Autobahnraststätte Rhynern bei Hamm bestens zusammen: Reisende haben Bedürfnisse und finden hier einen Ort, um diesen nachzugehen. Wenn dabei dann noch eine denkmalgeschützte Autobahntankstelle erhalten und mit einem neuen Sinn gefüllt wird, bleiben sogar für Modernisten keine Wünsche mehr offen.

### Am Tor Westfalens

Die Bundesautobahn 2 (A 2) entstand ab 1933 als Ost-West-Achse, die von Oberhausen über Hannover und Magdeburg bis nach Berlin verlaufen sollte. 1938 wurde die Teilstrecke im Westfälischen dem Verkehr übergeben. Bei Rhynern, das seit 1974 zur Stadt Hamm gehört, errichtete man 1939 eine provisorische Raststätte. Den Plan da-

für zeichnete kein Geringerer als der Düsseldorfer Architekt Helmut Hentrich, der später im renommierten Büro Hentrich, Petschnigg und Partner (HPP) am Düsseldorfer Dreischeibenhaus (1960) beteiligt sein sollte. Ende der 1930er Jahre hatte er den Weg in den Kreis um Albert Speer gefunden, der zuletzt als „Wiederaufbaustab“ seinen Dienst tat. Nach Kriegsende wurde die Raststätte Rhynern bis 1948 ausgebaut, indem man auf die Entwürfe von Hentrich zurückgriff: Zwei Tankstellen – eine im Süden, eine im Norden – rahmten als „Tor Westfalens“ eine vierspurige Autobahn, begleitet von Parkplätzen, einem Rasthof mit Gastronomie.

### **Nutzlos mit Verkehrsanschluss**

Die durchdachte symmetrische Anlage tat bis Mitte der 2000er Jahre ihren Dienst, bis die A 2 auf sechs Spuren ausgebaut wurde. Statt zweier Häuschen erhielt Rhynern nun im Osten eine größere Tankstelle. Doch die Architekturen der 1940er Jahre standen seit 1990 unter Denkmalschutz, sollten also erhalten bleiben. Rasch gründete sich eine Initiative, die aus der nördlichen Tankstelle eine Kapelle machen wollte. Das Modell der Autobahnkirche war in der BRD seit 1958 bekannt und bewährt, mit den Jahren hatte man solche Stationen auch in historischen Räumen einzurichten gelernt – und eine bessere Verkehrsanbindung als in Rhynern war kaum zu finden. Der evangelische Kirchenkreis Hamm übernahm den Vorstoß, der Bund als Eigentümer der Anlagen konnte überzeugt, ein ökumenisch besetzter Förderverein gegründet, die Stadt mit für die Finanzierung gewonnen und der Umbau bis 2009 abgeschlossen werden.

### **Kunstvolles Understatement**

Die Außenanlagen wurden in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege wieder nach dem Vorbild der Bauzeit hergestellt. In das entkernte Innere der ehemaligen Tankstelle, die teils noch von der Autobahnmeisterei genutzt wird, brachte man die Kapelle als hölzernen Einbau ein. Der Raum erhält sein Licht durch ein schlichtes hochliegendes Fensterband. Die Ausstattung ist auf Bänke, einen Altartisch, ein Lesepult und einen Kerzentisch beschränkt – alle Teile

## moderneREGIONAL



*Autobahnkapelle Hamm vor dem Umbau, 2005 (Bild: Georg Brox, CC BY SA 3.0)*



*Autobahnkapelle Hamm nach dem Umbau Bild: Bergfels, via flickr)*



aus Corten-Stahl aus einer Schmiede der Abtei Königsmünster. Nach außen markiert ebenfalls seit 2009 die haushohe Cortenstahl-Installation „Tor“ des Künstlers Michael Düchting den kirchlichen Ort.

### **Jährlich rund 20.000 Besucher**

Für Besucher steht die Autobahnkapelle Hamm nun von neun Uhr morgens bis neun Uhr abends über ein automatisiertes Schließsystem offen. Der Raum wurde bewusst nüchtern gehalten, was nicht nur dem Protestantismus westfälischer Prägung entspricht, sondern auch dem Anspruch auf einen konfessions-, vielleicht sogar religionsübergreifenden Ruheort. Jährlich nehmen rund 20.000 Menschen diese Einladung an. Die Erinnerung an die alte Funktion einer Tankstelle bleibt eine rein bauliche – von den Zapfsäulen oder ähnlichen technischen Einrichtungen blieb nichts erhalten.

### **Literatur und Quellen**

Antz, Christian/Berkemann, Karin (Hg.), 100 spirituelle Tankstellen. Reisen zu christlichen Zielen, Freiburg i. Br. 2013, aktualisierte Neuausgabe 2015.

## **INTERVIEW: „Dem Abriss geweiht“**

*DW Dreyse im Gespräch mit C. Julius Reinsberg*



*Joachim Gies (Bild: privat)*

„Tankstellen-Fotograf“, so wird Joachim Gies immer wieder vorgestellt. Er freut sich darüber, denn diese ungewöhnliche Berufsbezeichnung trifft seine Leidenschaft ganz gut: Gies fotografiert seit einigen Jahren ehemalige Tankstellen. Sie unterliegen mehr als andere Bauten einem stetigen Wandel. Irgendwann stehen sie nicht mehr am richtigen Platz. Zu wenig Verkehr, zu wenig Kunden, zu alt in der Ausstattung. Aber auch wenn Preistafeln und Zapfsäulen längst verschwunden sind, bleibt ihre Architektur sichtbar – man muss nur genau hinsehen. Was Gies an diesem Stück Technik- und Kulturgeschichte so begeistert, erzählt er im Gespräch mit **moderneREGIONAL**.

**moderneREGIONAL:** Herr Gies, eigentlich war das Projekt „Abgetankt“ – die fotografische Suche nach aufgegebenen Tankstellen – das Projekt für Ihre Bachelor-Arbeit. Warum hat Sie das Thema bis heute nicht losgelassen?

**Joachim Gies:** In meiner Studienzeit hatte ich einen zeitlich vorgegeben Rahmen in der die Arbeit abgegeben werden musste. Schon damals war mir klar, dass das Fotografieren von alten Tankstellen mit dem Ende des Studiums nicht besiegelt sein würde. Es war sozusagen nur der Startschuss. Es gibt noch jede Menge alter Tank-

stellen, die nur darauf warten von mir abgelichtet zu werden. Ich verstehe es als meine Aufgabe, diese Bauten in Ihrem jetzigen Zustand zu dokumentieren. Aktuell bin ich auf den Spuren alter Minol-Tankstellen im Osten Deutschlands unterwegs. Seit 2015 arbeite ich an diesem neuen Buchprojekt. Das Spannende dabei ist, dass die Gebäude und die „Umnutzungen“ sich sehr von den westlichen Tankstellen unterscheiden.

**mR: Wie finden Sie Ihre Fotomotive?**

**JG:** Ich bin immer auf Achse! (lacht). Diese Frage habe ich mir zu Beginn der Fotoserie „Abgetankt“ auch gestellt. Schließlich verlieren alte Tankstellen an Bedeutung. Nach einer Umnutzung als z. B. Restaurant, Laden oder Wohnung werden sie von vielen Menschen nicht mehr als „alte Tankstelle“ wahrgenommen. Ich bin tatsächlich sehr viel im Auto unterwegs und befrage die Menschen vor Ort.

**mR: Die Nutzung als Autowerkstatt liegt ja fast auf der Hand.**

**JG:** Diese Nutzung bietet sich bei vielen alten Gebäuden noch an. Meistens befindet sich neben dem Kassenhaus noch die alte Autowerkstatt. Wobei mich als Fotograf eher die ungewöhnliche, nicht alltägliche Nutzung reizt. Autowerkstätten bzw. Händler gehören natürlich unbedingt dazu, aber Wohnhäuser, Reisebüros oder ein Friseursalon zeigen auch, dass eine untypische Nutzung wunderbar funktioniert.

**mR: Der Drive-In scheint auch sehr beliebt zu sein?**

**JG:** Ja, die Idee ist toll! Die gute Verkehrsanbindung einer alten Tanke mit den Zu- und Abfahrten ist in den meisten Fällen noch gut erhalten. Eine Currywurst unter dem Tankstellendach beim Vorbeifahren, wie cool ist das denn. Obwohl ich tatsächlich doch aussteigen müsste, um die Architektur zu begutachten.

**mR: Manche Tankstelle wird auch zu einem neuen Zuhause. Da gibt es eines Ihrer Fotos mit einem Graupapagei ...**

**JG:** Das ist eine meiner Lieblingstankstellen. Ich konnte es zuerst gar nicht glauben. Die Architektur ist ein Traum. Ein filigranes Dach stützt sich auf einer mit Efeu bewachsenen Säule. Das ehemalige

## moderneREGIONAL



*Halver, ehemalige Tankstelle, heute Friseursalon mit  
Kunstaussstellung (Bild: © Joachim Gies, 2014)*



*Marienheide, ehemalige Tankstelle, jetzt Wohnhaus  
(Graupapagei Werner) (Bild: © Joachim Gies, 2013)*



Kassenhäuschen ist rundherum verglast. In dem Gebäude wohnt nun die Tankwartin, die viele Jahre die Kunden persönlich am Auto mit Benzin versorgt hat. Und als ob das alles noch nicht genug ist, bewohnt ein Graupapagei, mit dem Namen Werner, das Kassenhäuschen.

**mR: Sind Ihnen viele Tankstellen begegnet, die keine Zukunft haben werden?**

JG: Leider wird dieses Schicksal tatsächlich viele Tankstellen treffen. Gerade in Großstädten wird der Platz knapp. So habe ich es schon oft beobachten können. Vier Tankstellen aus dem Buch „Abgetankt“ sind bereits verschwunden. Ich denke, dass in der nahen Zukunft der Bautyp „Tankstelle“ keine Daseinsberechtigung mehr haben wird. Für das Tanken wird nur noch eine kleine Elektro-säule notwendig sein.

**mR: Und zum guten Schluss: Wo steht Ihre absolute Lieblings-tankstelle?**

JG: Hier und da und dort! Viele interessante Gebäude und Nutzungen kann man letztlich nicht miteinander vergleichen. Daher habe ich einige Lieblinge – und es kommen immer neue dazu!

*Joachim Gies, Jahrgang 1985, absolvierte sein Foto-Design-Studium an der FH Dortmund. Zu seinem Bachelor-Abschluss 2014 erschien sein Bildband „Abgetankt“ mit 61 Bildern von Tankstellen im Ruhrgebiet, dem Rheinland, dem Bergischen Land und dem Sauerland. Neben seiner Arbeit als freier Fotograf mit zwei Arbeitsstandorten – Köln und Bremen – setzt Joachim Gies sein künstlerisches Tankstellen-Projekt nun bundesweit fort.*

*Das Buch „Abgetankt“ kann online ([www.abgetankt.de](http://www.abgetankt.de)) direkt beim Autor, dem Fotografen Joachim Gies erworben werden.*

## FOTOSTRECKE: Best of #schönetankstelle

*mit Fotos unserer LeserInnen*



*Buchenwald, ehemalige Tankstelle (Bild: Peter Liptau)*

Ihre Einsendungen waren um ein vieles einfallsreicher als unser Hashtag, mit dem wir im Dezember 2018 zu einem kleinen Fotowettbewerb einluden: #schönetankstelle. Aber genau darum ging es, um gute Bilder guter historischer Tankstellen. Der Blick unserer LeserInnen richtete sich mal auf noch genutzte, mal auf bereits zweckentfremdete Stationen im deutschsprachigen Raum, einmal in Skandinavien und zweimal in Übersee. In jedem Fall ergaben sich liebevolle Porträts einer prägenden Baugattung der Moderne.



*Ordensburg Vogelstang, Tankstelle (Bild: Florian Kragl)*



*Ühlingen, Tankstelle Baschnagel einst und jetzt (Bild: Pete Mitchell)*



## moderneREGIONAL



*Skovshoved, Tankstelle von Arne Jacobsen (Bild: katzeohnenamen)*



*Nevada, Tankstelle (Bild: Christian Warning)*





*Colmberg, Tankstelle (Bild: Monika Kühlwein)*



*Briacon/Frankreich, Tankstelle (Bild: Ansgar Stich)*

## **Die Autoren**

**Daniel Bartetzko**, \* 1969, Germanist M. A., Studium der Germanistik, Kunstgeschichte und Kulturanthropologie in Frankfurt/Main, 1998-2007 freier Journalist im Bereich Feuilleton u. a. für die Frankfurter Rundschau, heute Redakteur bei Oldtimer Markt und Oldtimer Praxis.

**Dr. Karin Berkemann**, \* 1972, Dipl.-Theol., Kunsthist. M. A., Fortbildung „Architekt in der Denkmalpflege“, seit 2002 freie Projekte, 2008-10 wiss. Volontärin/Angestellte beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen, seit 2013 Kustodin/Lehrauftrag an der Uni Greifswald.

**Ulrich Biene**, Pressesprecher eines Getränkekonzerns, Modellsamler und Fachautor u. a. mit Firmenporträts zu Wiking, Falter und Gasolin.

**Peter Huber**, \* 1981, Dipl.-Ing. M. A., wissenschaftlicher Mitarbeiter am Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg im Fachbereich Inventarisierung, zuvor an den Denkmalämtern in München und Kiel.

**Till Schauen**, \* 1961, ursprünglich vom Theater, seit 20 Jahren freiberuflicher Autor mit Schwerpunkt Automobilhistorie..

Heftredaktion:

D. Bartetzko, Frankfurt/M. 2019

Titelmotiv:

Niederrimsingen, ehemalige Tankstelle (Bild: Peter Liptau)

Herausgeber:

D. Bartetzko, K. Berkemann

Onlineversion des Hefts:

[www.moderne-regional.de/tankstellen-19-1/](http://www.moderne-regional.de/tankstellen-19-1/)

ISSN (online): 2365-0370; HBZ-ID: HT018260134; ZDB-ID: 1050988183; Letzte Änderungen am Dokument: 14. Oktober 2018. Die Urheberrechte für die Beiträge liegen jeweils bei den Autoren, die Rechte für die Abbildungen wie jeweils am Bild angegeben. Es gelten die Ausführungen des Impressums von moderneREGIONAL: [www.moderne-regional.de/impressum/](http://www.moderne-regional.de/impressum/). moderneREGIONAL gUG (haftungsbeschränkt), c/o Dr. Karin Berkemann, Frankenallee 134, 60326 Frankfurt am Main, 0179/7868261, [k.berkemann@moderne-regional.de](mailto:k.berkemann@moderne-regional.de), [www.moderne-regional.de](http://www.moderne-regional.de).