

„... annen Tanke“

Tankstellen – ein Forschungsüberblick

von SONJA PETERSEN

Tankstellen sind Orte der Moderne. Sie sind Orte der Mobilität, des Konsums, sind sozialer Treffpunkt, toxische Orte, Orte der Architektur, geschlechtsspezifische Orte, Orte des Verbrechens und Orte der Sehnsucht. Insbesondere als Orte der Mobilität erscheinen sie als prädestiniertes Thema für die Technikgeschichte, denn Automobilität bringt neue Orte hervor, wie Raststätten, Parkhäuser, Parkplätze, Straßen und Autokino, die Teil unserer Lebenswelt und Alltagserfahrungen sind. Diese Orte stellen jedoch überraschenderweise insbesondere in der Technikgeschichte ein Forschungsdesiderat dar, während Bahnhöfe und Flughäfen durchaus Berücksichtigung finden.

Betrachtet man die Tankstelle näher, erscheint dieses Forschungsdesiderat umso erstaunlicher. Denn Tankstellen sind Verkehrsbauten in der Stadt und auf dem Land, die insbesondere aus dem innerstädtischen Bereich mehr und mehr zu verschwinden scheinen. Sie sind Bestandteil des großtechnischen Systems des Individualverkehrs und für selbiges als Versorgungseinheit für den Kraftfahrzeugverkehr von zentraler Bedeutung, wie Christoph Maria Merki zusammenfasst, „denn ein Automobil [benötigt] von Anfang an die zum Straßensystem zählenden Brennstofflager, ohne die es auf jeder längeren Reise stehengeblieben wäre.“¹ Auch Kurt Möser zählt die Treibstoffversorgung zu den Bestandteilen des automobilen Systems.² An Tankstellen wird jedoch nicht nur Kraftstoff getankt, dort findet Konsum verschiedener Güter und Dienstleistungen statt. Es werden Kfz-relevante Waren und Dienstleistungen angeboten, etwa eine vollautomatische Autowäsche in der angegliederten Waschstraße oder Verschleiß- und Ersatzteile vom Motoröl bis zum Scheibenwischer. Tankstellen bieten auch Dienstleistungen und Waren an, die nicht dem Kfz-Bereich zugeordnet sind: vom heißen Kaffee über warme Würstchen bis hin zu Lebensmitteln, Getränken, Geschenkartikel, Zeitschriften und mehr oder weniger frischen Blumensträußen. Die Anonymisierung des Konsums, insbesondere nach 1945, von der Bedienung im Tante-Emma-Laden hin zur Selbstbedienung im Supermarkt,³ fand auch an Tankstellen statt. Der Ben-

1 Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930*, Wien u.a. 2002, S. 21.

2 Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt a.M. und New York 2002, S. 321.

3 Derzeit entsteht am Graduiertenkolleg „Topologie der Technik“ an der Technischen Universität Darmstadt eine Dissertation zum Selbstbedienungsladen. Siehe die Projektbeschreibung von Simon Bihr, *Camembert, Tiefkühlerbsen und Dosenbier – Die Entwicklung von*

zinkonsum wandelte sich vom Betanken an Bedientankstellen mit Tankwart zum Selbsttanken an einer hochabsetzenden Selbstbedienungstankstelle mit integriertem Mini-Supermarkt.⁴ Verschiedene Entwicklungen des 20. Jahrhunderts werden an Tankstellen wie durch ein Brennglas sichtbar: der Wandel und die Veränderungen von u.a. Verkehrsinfrastruktur, Mobilität, Konsum, sozialen Konventionen, gesellschaftlichen Rollenbildern, Umweltbewusstsein und ästhetischem Zeitgeschmack, um nur einige zu nennen. Diese Bedeutung spiegelt sich in der Populärkultur wider, in der Tankstellen Schauplätze von Roadmovies und Spielfilmen, gar Orte der Sehnsucht sind,⁵ zu Motiven der Fotografie⁶ und von Designern und Architekten gestaltet werden.⁷

Tankstellen liegen daher im Schnittfeld unterschiedlicher Forschungsfelder: u.a. Konsum-, Verkehrs-, Technik-, Kultur-, Wirtschafts-, Architektur- und Designgeschichte. Insbesondere in der Technik-, Verkehrs- und Konsumgeschichte wurden Tankstellen, wenn überhaupt nur am Rande behandelt. Als Komponente des großtechnischen Systems des Individualverkehrs wurden sie weitestgehend vernachlässigt. Die englischsprachige Forschung beschäftigt sich insgesamt häufiger und detaillierter mit Tankstellen. Aufgrund der heterogenen Forschungslage ist es nur bedingt möglich, übergreifende Kategorien für die Forschung zu Tankstellen zu bilden. An Tankstellen kann jedoch paradigmatisch gezeigt werden, wie die methodische Ausdifferenzierung der Technikgeschichte dazu führt, dass Einzelthemen auf einen Forschungsstand aus unterschiedlichsten Teildisziplinen zurückgreifen können.

Populärwissenschaftliche Darstellungen, Liebhaberliteratur und Firmenschriften

In der deutschsprachigen Forschung gibt es einige wenige ältere populärwissenschaftliche Arbeiten zur Tankstelle von Bernd Polster und Joachim Kleinmanns. Polster stellt in seinem reich bebilderten Buch *Super oder Normal. Tankstellen – Geschichte eines modernen Mythos* eine Überblicksdarstellung

Lebensmittelverpackungen als Voraussetzung für die Topologie des Selbstbedienungsladens in Deutschland, Frankreich und der Schweiz seit der Nachkriegszeit: <https://www.tdt.tu-darmstadt.de/index.php?id=2800&L=0> [Stand: 18.2.2016].

- 4 Bernd Polster, Super oder Normal. Tankstellen – Geschichte eines modernen Mythos, Köln 1996, S. 136; ders., Tankstellen. Die Benzingeschichte, Berlin 1982.
- 5 Rainer Rother, Zwischen Paradies und poetischem Wachtraum, „Die Drei von der Tankstelle“, in: Hans-Michael Bock u. Michael Töteberg (Hg.), Das Ufa-Buch. Kunst und Krisen, Stars und Regisseure, Wirtschaft und Politik, Frankfurt a.M. 2001, S. 272–275.
- 6 Joachim Harder, Architektur-Schönheiten: Danke für die schöne Tanke, in: Spiegel Online, 25.3.2015: <http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/abgetankt-joachim-gies-fotografierte-ehemalige-tankstellen-a-1024208.html> [Stand 25.3.2015]; Anraud Cordes-Strehle, Ausstellung „Abgetankt“ in Düsseldorf. Früher Benzinpalast – heute Ruine, in: tagesschau.de, tagesschau 12:00 Uhr, 1:21 Minuten, 10.03.2015: <http://www.tagesschau.de/kultur/ausstellung-tankstellen-101.html> [Stand 25.3.2015].
- 7 Edward Denison, Tagliero Service Station, in: Architectural Design 76, 2000, S. 134f.

zur Geschichte der Tankstelle, beginnend mit der Benzinpumpe dar.⁸ Zudem beschäftigt sich der Publizist u.a. mit den Anfangsjahren des Automobils, den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf die Mineralölindustrie, den Schwierigkeiten der Treibstoffversorgung nach dem Zweiten Weltkrieg, der Rolle der Ölkonzerne, Werbestrategien sowie der Rezeption der Tankstelle in der Kultur- und Architekturgeschichte. Einen anderen Schwerpunkt setzt er in seinem Buch *Tankstellen – Die Benzingeschichte*.⁹ Hier beschäftigt er sich mit der Geschichte des Benzins und der Ölkonzerne, aber auch mit der Entwicklung der Tankstelle, beginnend mit der Geschichte des Petroleums. Er beschreibt u.a. die Treibstoffversorgung im Ersten und Zweiten Weltkrieg, Tankwagen und Bürgersteigpumpen als Vorläufer von Tankstellen sowie die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre. Seine Arbeiten bleiben auf einer kurSORischen und deskriptiven Ebene. Kleinmanns, tätig im Bereich Denkmalpflege und Architektur, beschreibt in seiner 2002 erschienenen Arbeit *Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle*¹⁰ die Geschichte der Tankstelle. Auch er beschäftigt sich neben der Entwicklung der Tankstelle im Allgemeinen mit der Geschichte des Benzins und u.a. der Entwicklung der Tankstellenarchitektur, dem Tankwart als Beruf, Fragen des Umweltschutzes sowie damit, was mit Tankstellen nach ihrer Geschäftsaufgabe passiert. Seine Darstellung wird durch zahlreiche historische Fotografien und Bilder ergänzt, deren Potenzial als Quellen nicht ausgeschöpft wird. Kleinmanns hingegen entwickelt auch einige Aussagen, die auf die sich im Verlauf der Zeit veränderten Funktionen der Tankstelle verweisen. Zu den neueren populärwissenschaftlichen Publikationen zählt unter anderem das Buch *Volltanken, bitte! 100 Jahre Tankstelle* des Automobil- und Technik-Journalisten Christof Vieweg. In diesem mit reichlich großformatigen Abbildungen versehenen Buch wird die Entwicklung der Tankstelle, beginnend mit dem Mythos der abenteuerlichen Fahrt von Bertha Benz von Wiesloch nach Mannheim und ihren Stationen an zahlreichen Apotheken zur Auffüllung ihrer Benzinvorräte, kurSisch und deskriptiv beschrieben.¹¹ Diese Fahrt wird in vielen deutschsprachigen populärwissenschaftlichen Arbeiten immer wieder aufgegriffen und zur „Geburtsstunde“ der Tankstelle stilisiert. Zu den US-amerikanischen populärwissenschaftlichen Arbeiten zählen unter anderem die Bände *Fill'er Up – The Great American Gas Station*¹² von Tim Russel und

8 Polster 1996 (wie Anm. 4).

9 Polster 1982 (wie Anm. 4).

10 Joachim Kleinmanns, *Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle*, Marburg 2002. Kleinmanns publiziert auch zum Thema Parkhäuser. Vgl. ders., *Parkhäuser: Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit*, Marburg 2011.

11 Christof Vieweg, *Volltanken, bitte! 100 Jahre Tankstelle*, Bielefeld 2011. Zu Bertha Benz siehe S. 30–32.

12 Tim Russel, *Fill'er Up. The Great American Gas Station*, Minneapolis 2007.

*The American Gas Station*¹³ von Michael Karl Witzel, die die Geschichte der US-amerikanischen Tankstellen anhand zahlreicher Fotografien, Reklamen und Gemälde ebenfalls deskriptiv darstellen.¹⁴ Großer Beliebtheit erfreuen sich Tankstellen als Themen für reich bebilderte Liebhaber- und Sammlerbücher, ähnlich wie Eisenbahnen, U-Boote und Zeppeline. Als Beispiel für die deutschsprachige Liebhaberliteratur sei die Publikation *Hallo Tankwart – Wo das Wirtschaftswunder Fahrt aufnahm*¹⁵ von Alexander F. Storz genannt, die eher einem Fotoalbum mit ausführlichen Bildunterschriften gleicht. Die Fotografien jedoch, die zu einem großen Teil aus dem Archiv des Autors stammen, beziehungsweise vom Autor selbst gemacht wurden, zeigen dadurch teilweise Alltagsszenen sowie Aufnahmen, die von Mineralölunternehmen in Auftrag gegeben wurden und eröffnen einen anderen Blick auf Tankstellen. Insgesamt stellen die populärwissenschaftlichen Arbeiten die Geschichte der Tankstelle deskriptiv und wenig analytisch dar. Es fehlen konkrete Fragestellungen und Thesen und damit auch eine stringente Darstellung der Entwicklung. Diese Publikationen eignen sich nur für einen ersten Einblick in die Thematik.

Neben zahlreichen populärwissenschaftlichen Arbeiten spielen Tankstellen eine mehr, meistens jedoch, weniger prominente Rolle in Firmenschriften, die anlässlich von Firmenjubiläen von den großen Mineralölunternehmen herausgegeben wurden. Zu nennen sind hier unter anderem *Erlebte Geschichte – Hundert Jahre Aral*¹⁶, *1899–1999 – 100 Jahre RWE-DEA*¹⁷, *Jahresringe Jubiläumsmagazin für Mitarbeiter und Freunde der Mobil Oil AG*¹⁸ und *100 Jahre Esso*¹⁹. Diese Jubiläumsschriften sind gekennzeichnet durch eine deskriptive, selektive und teilweise heroische Darstellung der Geschichte des eigenen Unternehmens und dessen Errungenschaften sowie zahlreiche anekdotenhafte Episoden und wurden im Auftrag des jeweiligen Unternehmens, beziehungsweise von Mitarbeitern des Unternehmens verfasst. Sie bieten Einblick in das Selbstverständnis des jeweiligen Unternehmens und in Bezug auf Tankstellen eröffnen sie einen neuen Blick auf diesen Untersuchungsgegenstand, denn in ihnen spiegelt sich die Bedeutung, die die Mineralölunternehmen den Tankstellen zuweisen und wie sie diese in ihren Firmengeschichten für die Öffentlichkeit dargestellt haben wollen. Zumindest die Broschüren *Jahresringe* und *100 Jahre Esso* können als „Steinbruch“

13 Michael Karl Witzel, *The American Gas Station. History and Folklore of the Gas Station in American Car Culture*, Osceola 1992.

14 Siehe u.a. auch: John Margolies, *Pump and Circumstance. Glory Days of the Gas Station*, Boston u.a. 1993.

15 Alexander F. Storz, *Hallo Tankwart. Wo das Wirtschaftswunder Fahrt aufnahm*, Stuttgart 2013.

16 Aral Aktiengesellschaft (Hg.), *Erlebte Geschichte – Hundert Jahre Aral*, Bochum 1998.

17 RWE-DEA Aktiengesellschaft (Hg.), *1899–1999. 100 Jahre RWE-DEA*, Hamburg 1999.

18 Mobil Oil AG (Hg.), *Jahresringe Jubiläumsmagazin für Mitarbeiter und Freunde der Mobil Oil AG*, Hamburg 1999.

19 Esso A.G. (Hg.), *100 Jahre Esso*, Hamburg 1990.

durch u.a. historische Fotografien, Abbildungen von Werbebrochüren und Plakaten, Interviewausschnitte sowie Zitate aus Quellen und Aktenscans für die wissenschaftliche Forschung dienen. Dies erscheint umso wichtiger in Hinblick darauf, dass die Firmenarchive der Mineralölkonzerne häufig nach eigenen Aussagen vernichtet (Shell-Deutschland), oder ausgelagert (Exxon-Deutschland) wurden und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Eine Ausnahme ist hier das BP/ARAL-Archiv in Bochum, das auf Anfrage zugänglich ist. Und so unterscheidet sich die *Geschichte der Deutschen BP Aktiengesellschaft* von Fren Förster aus dem Jahr 1979 anlässlich des 75-jährigen Firmenjubiläums auch von den Jubiläumsschriften.²⁰ Er zeichnet detailliert die Geschichte der BP als Teil der deutschen Wirtschaftsgeschichte nach. Hierbei treten Tankstellen nur als ein Aspekt der Firmengeschichte auf, stehen jedoch, wie bei den anderen Jubiläumsschriften nicht im Zentrum. Hervorzuheben ist der umfangreiche Bildteil der Arbeit, in dem sich zahlreiche Abbildungen und historische Fotografien von Tankstellen, insbesondere der frühen, architektonisch experimentierfreudigen Tankkioske der OLEX (Aktiengesellschaft für österreichische und ungarische Mineralölprodukte), z.B. das 1922 auf dem Raschplatz in Hannover errichtete Tankkiosk, das in der Literatur häufig als erste Tankstelle Deutschlands beschrieben wird, finden (siehe Abb. 1). Die Tankanlage war im Inneren des auffälligen Gebäudes versteckt, der Tankwart (hier links vom Gebäude im Kittel, die Arme in die Seiten gestützt) bediente außerhalb des Gebäudes die Kunden. Das Tankkiosk lag an einem Verkehrsknotenpunkt und war Teil der Verkehrsinfrastruktur.



Abb. 1: OLEX-Tankkiosk auf dem Raschplatz in Hannover 1922. Bildnachweis: BP-Archiv Bochum.

20 Fren Förster, Geschichte der Deutschen BP: 1904–1979, Hamburg 1979.

Englischsprachige Forschung

Die englischsprachige Forschung beschäftigt sich insgesamt häufiger mit Tankstellen und nimmt einzelne Aspekte der Thematik in den Fokus. Als frühes US-amerikanisches Beispiel ist ein Aufsatz von Theodore N. Beckman *A Brief History of the Gasoline Service Station*²¹ zu nennen, der 1957 geschrieben, dessen erster wirtschaftshistorischer Teil jedoch erst 2011 publiziert wurde und daher historiographisch zu interpretieren ist. Das Manuskript zeigt, dass bereits in den 1950er Jahren Tankstellen in den USA zu Untersuchungsobjekten der Wissenschaft wurden. Beckmann beschreibt die Entwicklung der US-amerikanischen Tankstelle von einfachen “filling stations”, über “gasoline stations” zu “service stations” bis 1957. Er definiert die bis dahin auftretenden Tankstellentypen hinsichtlich ihrer Form, Ausstattung und des angebotenen Services und nimmt eine Begriffsbildung vor. Der Schwerpunkt der Analyse liegt auf den wirtschaftshistorischen Aspekten bezüglich der quantitativen Bedeutung der verschiedenen Tankstellentypen, dem Einfluss der Weltwirtschaftskrise und des Zweiten Weltkrieges und den Wettbewerbsgrundlagen. Ergänzt wird seine Darstellung durch zahlreiche Statistiken und eine Diskussion über Gründe des Scheiterns (Failure) von Tankstellen.²²

Eine umfassende Darstellung der US-amerikanischen Tankstelle in Kombination mit einer Regionalgeschichte bietet die, von dem Architekturhistoriker Jim Draeger und dem Historiker Mark Speltz 2008 publizierte Arbeit *Fill'er Up – The Glory Days of Wisconsin Gas Station*²³. Zwar wirkt das Buch auf den ersten Blick wie eine reich bebilderte populärwissenschaftliche Arbeit, aber auf den zweiten Blick analysieren die Autoren die Geschichte der Tankstelle in Wisconsin aus architektur- und kulturhistorischer Perspektive. Sie beschäftigen sich unter Berücksichtigung der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung der USA im 20. Jahrhundert unter anderem mit der Entwicklung der Tankstelle als gebaute Form, der Einführung von Corporate Identity durch die Mineralölkonzerne, Vertriebswege, Gender und Klassenfragen sowie dem Service an Tankstellen und deren Wandel zum “convenience store”. Draeger und Speltz fassen Tankstellen als Teil der Landschaft auf. Insbesondere architektonisch individuelle historische Tankstellen fielen oder fallen der Rationalisierung und Vereinheitlichung der Mineralölunternehmen zum Opfer und damit verschwänden wichtige “artifacts of the twentieth century's struggle to accommodate the revolutionary changes brought by the automobile.”²⁴ Sie fassen die Tankstelle als “most potent symbols of the automobile's role in

- 21 Theodore N. Beckman, *A Brief History of the Gasoline Service Station*, verfasst 1957, hg. von D.G. Brian Jones, in: *Journal of Historical Research in Marketing* 3, 2011, S. 156–172. Der zweite Teil des unveröffentlichten Manuskripts kann auf Anfrage bei D.G. Brian Jones bezogen werden, konnte aber nicht mehr für diesen Forschungsbericht berücksichtigt werden.
- 22 Zum Scheitern von Tankstellen siehe ebd., S. 462–465.
- 23 Jim Draeger u. Mark Speltz, *Fill'er Up. The Glory Days of Wisconsin Gas Stations*, Wisconsin 2008.
- 24 Ebd., S. IX.

transforming twentieth-century American culture”²⁵ auf und bezeichnen sie als historische Artefakte des Automobilzeitalters, die hinsichtlich ihrer Bedeutung mit Eisenbahndepots für das späte 19. Jahrhunderts verglichen werden könnten. Im zweiten Teil ihrer Abhandlung stellen die Autoren in kurzen Porträts 59 Tankstellen aus Wisconsin vor.

Die Publikation *Carscapes – The Motor, Car, Architecture and Landscape in England*²⁶ beinhaltet ein ausführliches Kapitel zu Tankstellen. Die Autoren beschäftigen sich umfassend mit der Geschichte der Motorisierung in England und bieten eine fundierte Überblicksdarstellung. Interessant ist, dass sie vielschichtige Aspekte der Verkehrsgeschichte Englands berücksichtigen. Im ersten Teil steht der Lebenszyklus des Autos im Mittelpunkt, Herstellung, Verkauf, Unterbringung und Wartung aber auch das Tanken und Parken, auf der Straße, auf dem Land sowie “hospitality” gegenüber Automobilisten und dem Stadtverkehr. In dem Kapitel *Filling Up* zeichnen die Autoren die Geschichte der Tankstelle in England mit einem Fokus auf ihre architektonische Entwicklung und der Herausbildung eines “english style”²⁷ nach. Auffallend ist die große Bedeutung der Automobilclubs als Akteure für die Einführung und Ausgestaltung von Tankstellen in England. Auch werden rechtliche Grundlagen dargestellt.²⁸ Zudem wird der Einfluss der USA auf sowie die Unterschiede zu US-amerikanischen Tankstellen betont, die die individuelle Gestaltung der frühen Tankstellen in England erklären. Während Tankstellen in den USA von den großen Mineralölunternehmen relativ früh bereits in einem wiedererkennbaren standardisierten Design gebaut wurden, wurden sie in England bis in die 1950er Jahre von unabhängigen Einzelunternehmern häufig als Zugeschäft von Werkstätten oder ähnlichen Betrieben errichtet.²⁹ *Carscapes* behandelt damit wichtige Themen der Verkehrsgeschichte.

Verkehrsgeschichte und Stadtplanung

Insgesamt ist für die Verkehrsgeschichte ein Forschungsdesiderat in Bezug auf das Thema Tankstellen zu konstatieren. Auch in neueren Arbeiten fehlt eine umfassende Darstellung der Tankstelle etwa als Teil der automobilen Verkehrsinfrastruktur, beziehungsweise des Großtechnischen Systems des Individualverkehrs. Dies gilt zum Beispiel für Thomas Zeller, der in seiner Dissertation *Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*³⁰ die Debatten und Auseinandersetzungen verschiedener Akteure um den Bau der Reichsautobahn mit Fokus auf die

25 Ebd., S. X.

26 Kathrin A. Morrison u. John Minnis, *Carscapes. The Motor Car, Architecture, and Landscape in England*, New Haven u. London 2012.

27 Ebd., S. 142.

28 Ebd., S. 137–139, 140.

29 Ebd., S. 139, 147–148.

30 Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt a.M. u. New York 2002, S. 41–209.

Streckenführung, der „panoramatische[n] Produktion der Reichsautobahn“³¹ und der „Bodenständigkeit [...] als] Schlüsselkonzept für die Bepflanzung der Reichsautobahn“³² in den Blick nimmt. Tankstellen und Raststätten als Teil der Reichsautobahn werden nicht behandelt. Auch in neueren Arbeiten fehlt eine umfassende Darstellung der Tankstelle etwa als Teil der automobilen Verkehrsinfrastruktur. Zwar plädiert Merki dafür, Automobilgeschichte als Geschichte eines Systems zu schreiben, zu dem er auch Brennstofflager als wichtigen Bestandteil zählt, widmet jedoch den frühen Tankmöglichkeiten bei Kannehändlern, Fasslagern und Bürgersteigpumpen bis 1930 in seiner Studie *Der holprige Siegeszug des Automobils*³³ nur einen kurzen Absatz. Ähnlich sieht es bei Möser aus, der zwar die „Treibstoffversorgung“ als wichtigen Bestandteil für „[d]as Automobile System“ aufführt, aber bis auf einen kurzen Absatz zu frühen Tankmöglichkeiten, die Thematik der Tankstelle nicht weiter verfolgt.³⁴ Auch Benjamin Steininger beschäftigt sich in seinem Beitrag „Kraftstoff!“ *Zur schmutzigen Basis des Verkehrs*³⁵ für den von Christoph Neubert und Gabriele Schabacher herausgegebenen Sammelband *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft*³⁶ aus kulturwissenschaftlicher Perspektive mit Kraftstoff, den er als Ausgangspunkt für eine „kulturwissenschaftliche Energietechnikgeschichte als tragende Säule der Verkehrs geschichte“ nimmt.³⁷ Tankstellen nehmen in seiner Analyse keinen prominenten Platz ein. Steininger konstatiert jedoch, dass „[d]as massenhafte Auftreten des Automobils [...] Erdölprodukte schließlich im Energie- und Gefühlshaushalt der ‚Otto Normalverbraucher‘ verankert [hat]. Nirgendwo [sei] der globale Markt so fühlbar wie an der Zapfsäule.“³⁸ Damit verweist er indirekt auf die nicht zu unterschätzende Bedeutung der Tankstelle als Distributionsort von Kraftstoff und deren Einfluss auf die Wahrnehmung des Energieverbrauchs und dessen Kosten.

In der Verkehrsgeschichte und insbesondere in der Literatur zur Geschichte der Autobahn werden Tankstellen und Raststätten als Bauten der Reichsautobahn, als Beispiele für den von den Nationalsozialisten propagierten Heimatschutzstil genannt. Dieser war u.a. charakterisiert durch mächtige Walmdächer und natursteinverkleidete Wände, wie auf dem Musterentwurf einer Reichsautobahn-Tankstelle von Paul Bonatz zu sehen ist (siehe Abb.

31 Ebd., S. 163.

32 Ebd., S. 168.

33 Merki (wie Anm. 1), S. 21 u. 392.

34 Möser (wie Anm. 2), S. 59, Zitate S. 321.

35 Benjamin Steininger, „Kraftstoff!“ *Zur schmutzigen Basis des Verkehrs*, in: Christoph Neubert u. Gabriele Schabacher (Hg.), *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*, Bielefeld 2013, S. 223–248.

36 Neubert/Schabacher (wie Anm. 35).

37 Steininger (wie Anm. 35), S. 225.

38 Ebd., S. 226.

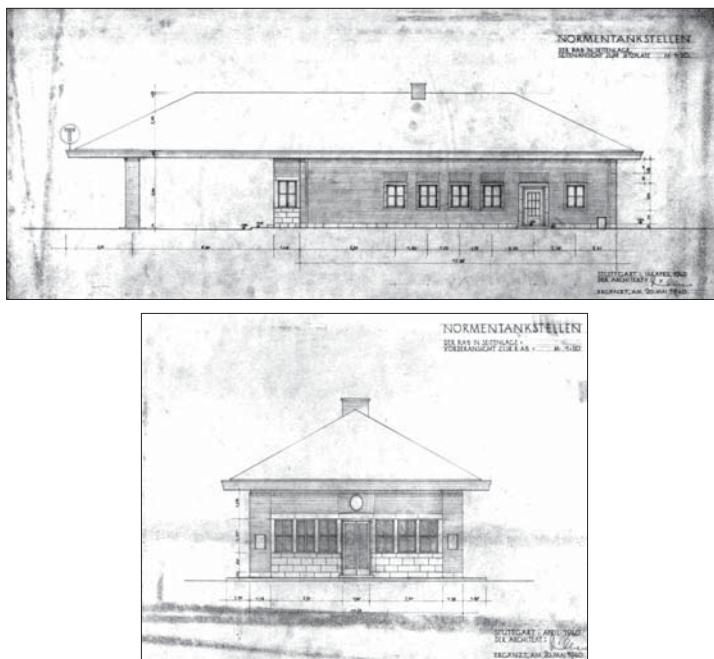


Abb. 2 und 3: Musterentwurf RAB-Tankstelle an durchgehender Strecke von Paul Bonatz 1940. Bildnachweis: Universität Stuttgart, ifag, Plansammlung Bonatz, 4|x|2|10 und 4|x|2|11, Normentankstelle Prototyp, gez. Kurt Dübbers (1905–87).

2 und 3).³⁹ Bonatz fungierte als Brückenberater für Fritz Todt, der ihm im Frühjahr 1938 die Entwicklung grundlegender architektonischer Regeln für Raststätten und Tankstellen übertrug. Die verbindlichen Vorgaben „die Baukörper aus den neuen Zwecken zu entwickeln, die handwerklichen Formen und Verfahren aber sinngemäß aus der landschaftsgebundenen Überlieferung“⁴⁰ zu entwickeln, die bereits für die Straßenmeistereien galten, wurden unter Bonatz Einfluss für den Tankstellenbau übernommen. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Dach gewidmet.

Die Reichsautobahn-Tankstelle Fürstenwalde hingegen ist ein häufig zitiertes Beispiel der frühen Tankstellengebäude der Nationalsozialisten im Stil des „Neuen Bauens“, die sich auch in *Schrittmacher des Fortschritts – Opfer*

39 Klaus Schefold, Autobahn im Wandel der Zeit gezeigt am Beispiel Baden-Württemberg, Stuttgart 1996, S. 199; ders. u. Alois Neher, 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1986, S. 378–381.

40 Wolfgang Voigt u. Roland May (Hg.), Paul Bonatz 1877–1956, Tübingen u. Berlin 2010, S. 252f. Zitat: Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (i.A. Eduard Schönleben) an die Direktion der Reichsautobahnen, 18.10.1937, abgedr. in: STRA 4, 1937, Nr. 23, S. 721, zitiert nach ebd., S. 253.

*des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs*⁴¹ von Jan Gympel findet. Auch Petra Winarsky beschäftigt sich unter anderem mit der seit 1996 unter Denkmalschutz stehenden Reichsautobahntankstelle Fürstenwalde und erörtert deren Entstehungszusammenhang als „Typentankstelle“, die im Gegensatz zu dem bei späteren Verkehrsbauten der NS-Zeit dominierenden Heimatschutzstil klar in der Form des „Neuen Bauens“ gestaltet wurde.⁴² Umfassend beschäftigt sich Angela Schumacher in ihrem Beitrag zum Sammelband *Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches*⁴³ mit der Thematik der Tankstellen und Raststätten des Dritten Reiches und dem sich verändernden nationalsozialistischen Gestaltungsideal von Bauten an der Autobahn und damit auch Tankstellen und Raststätten. In vielen Publikationen steht die Frage nach der Ambivalenz von Akzeptanz moderner Verkehrsbauten durch das NS-Regime bei gleichzeitigem Ausruf des Leitbildes des Heimatschutzstils im Zentrum. Fritz Todt fasste die Reichsautobahn als „Kulturträger“ auf, dessen Bauten zu „Kulturdenkmalen“ werden sollten. Sie waren, neben der Streckenführung ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der Autobahn. Zu Beginn des Autobahnbaus wurden die Tankstellen und Raststätten im Sinne städtischer Großtankstellen im Stil des von den Nationalsozialisten seit 1933 abgelehnten „Neuen Bauens“ gestaltet, bevor der Übergang zum Heimatschutzstil erfolgte. Schumacher interpretiert die frühe moderne Architektur der Autobahnbauten dahingehend, dass sie als Zweckbauten „ihren technischen Charakter auch formal zum Ausdruck“⁴⁴ bringen konnten und nicht als Architektur galten. Dies ermöglichte eine Gestaltung im Stil der modernen internationalen Architektur der 1920er Jahre. Die Architekturhistorikerin Annette Bußmann führt weiter aus: „Tankstellen [im modernen Stil] wurden vom NS-Regime nicht bloß stillschweigend tole-

41 Jan Gympel, Schrittmacher des Fortschritts – Opfer des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs, Bonn 1999. Zu Fürstenwalde siehe S. 25.

42 Vgl. Zu Fürstenwalde auch Petra Winarsky, Die Reichsautobahn bei Fürstenwalde, in: Museumsjournal 16, 2002, Nr. 2, S. 17–19. Die Reichsautobahntankstelle Fürstenwalde wird häufig zur Illustration verwendet, so beginnt zum Beispiel Christian Rossners Artikel zur Geschichte der Tankstelle mit einem großformatigen Foto der inzwischen unbenutzten Tankstelle bei Fürstenwalde, vgl. Christian Rossner, Der Preis der Freiheit. Eine kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, in: Momentum. Magazin für Denkmalkultur in Deutschland 25, 2015, Nr. 4, S. 66–67. In diesem Artikel finden sich mehrere Fotografien von bekannten architektonischen Tankstellenikonen.

43 Angela Schumacher, „Vor uns die endlosen Straßen, vor uns die lockende, erregende Ferne...“ „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrt durch deutsche Lande“, in: Rainer Sommer (Hg.), Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs, Marburg 1995³ (1982), S. 77–90.

44 Ebd., S. 78. Nur knapp eine Seite widmet Richard Vahrenkamp der Reichsautobahntankstelle des Architekten Carl August Bembé, die ebenfalls im Stil der 1920er Jahre bei Darmstadt 1937 gebaut wurde. Vahrenkamp verweist auf den auffallend modernen Stil der frühen Reichsautobahntankstellen, der vom späteren Heimatschutzstil abweicht, jedoch ohne weitere Schlüsse zu ziehen. Vgl. Richard Vahrenkamp, Autobahnbau in Hessen bis 1943, Frankfurt a.M. 2007, S. 73; ders., The German Autobahn 1920–1945, S. 229f.

riert, sondern geradezu als Werbemedium des Systems instrumentalisiert“.⁴⁵ 1937/38 galten Autobahn-Bauten schließlich als Kulturbauten und ordneten sich somit auch dem vorherrschenden nationalsozialistischen Gestaltungsidealen (bodenständige Materialien und handwerkliche Gestaltung) unter.⁴⁶ Allerdings wurden Industriebauten im Gegensatz zu Privatbauten immer im Stil des „Neuen Bauens“ errichtet. Bußmann konstatiert für diese Zeit jedoch, dass das Regime trotz des Bekenntnisses zum Heimatschutzstil, weiterhin mit den Bauten im Stil der Moderne, die eigentlich nun zum Feind des NS-Regimes erklärt worden war, weiterhin warb, „solange der Effekt, d.h. in diesem Fall die wettbewerbsorientierte Demonstration technischer Höchstleistungen [...] stimmte.“⁴⁷ Eher beiläufig gestreift wird das Thema Tankstellen von aktuellen Publikationen zur Stadtplanung, wie in dem Sammelband *Die Stadt und das Auto – Wie der Verkehr Hamburg veränderte*⁴⁸, herausgegeben von der Hamburgischen Architektenkammer und dem Museum der Arbeit. In dem Kapitel *Straßenbegleiter: Parkraum, Service und Stationen* geht Sven Bardua neben Parkhäusern und Park & Ride-Anlagen kurSORisch auf die Tankstellen der Hansestadt ein. Eine Ausnahme ist die Studie *The Gas Station in America* des Geographen John A. Jakle und des Historikers Keith A. Sculle. Die Autoren analysieren die US-amerikanische Tankstelle hinsichtlich ihres Ursprungs und ihrer Entwicklung als eigenständige architektonische Form und entwickeln das Analysekonzept des „place-product-packaging“ als deutliches Zeichen von „corporate images“ in der Landschaft, die charakteristisch für die US-amerikanische Tankstelle ist.⁴⁹ Sie fragen danach, wie es dazu kam, dass Tankstellen als standardisierte Orte des Konsums über das Land verteilt wurden und verwenden damit wie viele andere Autoren eine explizite Raummetapher für Tankstellen.⁵⁰ Neben eindeutigen Markennamen und -zeichen, sowie Architekturformen, identifizieren die Autoren standardisierte Farbschemen als wichtige Bestandteile des „place-product-packaging“ von Tankstellen.⁵¹

45 Annette Bußmann, Zu Adaption und Demontage von Architekturgeschichte im „Neuen Bauen“ der Weimarer Republik: Alfred Gellhorn (1885–1972). Bauten, Projekte, Schriften 1920 bis 1933, Marburg 2003, S. 187–252, hier S. 207, Band I: Textband: <https://archiv.ub.uni-marburg.de/diss/z2006/0797/pdf/Textband.pdf> [Stand: 18.2.2016]; Band II: Bildband: <https://archiv.ub.uni-marburg.de/diss/z2006/0797/pdf/Abbildungen.pdf> [Stand: 18.2.2016], Abbildung 10 bis 10.2; Abbildung 16 u. 16.1.

46 Schumacher (wie Anm. 43), S. 77, 81, 83.

47 Bußmann (wie Anm. 45), S. 208.

48 Museum der Arbeit u. Hamburgische Architektenkammer (Hg.), *Die Stadt und das Auto: Wie der Verkehr Hamburg veränderte*, Hamburg 2012, S. 196–202.

49 John A. Jakle u. Keith A. Sculle, *The Gas Station in America*, Baltimore u.a. 1994, Kap. 2. Jakle und Sculls Monographie über Tankstellen ist Teil einer Triologie über amerikanische Bauten, die in enger Verbindung zum Automobil stehen: *Fast Food Restaurants und Motels*. Siehe auch: dies., *Fast Food. Roadside Restaurants in the Automobile Age*, Baltimore u.a. 1999; dies. u. Jefferson S. Rogers, *The Motel in America*, Baltimore u.a. 1996.

50 Jakle/Sculle, *Gas Station* (wie Anm. 49), S. 18.

51 Ebd., S. 36–48.



Abb. 4: Fiat Tagliero Service Station in Asmara, Eritrea. Die spektakuläre Architektur verspricht Zukunft und Fortschritt. Foto von David Stanley 2012. Im Original farbige Aufnahme.

Zudem betrachten sie die wandelnde Verbreitung sowie Veränderung der Tankstelle hinsichtlich ihrer sozialen Bedeutung, die Werbestrategien der Mineralölkonzerne sowie die Entwicklung der Tankstelle als Form. Auch hier werden verschiedene Grundtypen unterschieden, sowie die Tankstelle als Teil der urbanen Umwelt analysiert.

Architekturgeschichte und Denkmalpflege

In der Architektur- und Designgeschichte gibt es zahlreiche Publikationen zu Tankstellen, von denen nur einige ausgewählte an dieser Stelle genannt werden. So fand die Tankstelle bereits Eingang in das für die Architekturgeschichte prägende Buch *Learning from Las Vegas*⁵² von Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour, als architektonische Form des Las Vegas-Strip. Die Autoren analysierten die spezielle Form der Tankstelle, die mit ihrem Corporate Design Vertrautheit in der Fremde zu versprechen scheint: “to demonstrate their similarity to the one at home – your friendly gasoline station.”⁵³ Themen der Architekturgeschichte sind zudem Tankstellen als Ikonen der Moderne. So stellt u.a. Edward Denison in seinem Aufsatz *Fiat*

52 Robert Venturi, Denise Scott Brown u. Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge, Mass. 1977², S. 35.

53 Ebd.

Tagliero Service Station eine futuristische Tankstelle aus dem Jahr 1935 in der Stadt Asmara in Eritrea vor, deren Form stark an ein Flugzeug erinnert und deren Architektur und Design Zukunft versprach (siehe Abb. 4).⁵⁴

In der Architekturgeschichte ist die Tankstelle häufiger Gegenstand der Forschung. Hier ist insbesondere die Promotionsschrift Bußmanns *Zu Adaption und Demontage von Architekturgeschichte im „Neuen Bauen“ der Weimarer Republik*⁵⁵ hervorzuheben. Sie analysiert u.a. detailliert den Tankstellenbau der 1920er Jahre, ausgehend von einem spektakulären, jedoch nicht realisierten Tankstellenentwurf der Architekten Alfred Gellhorn, Martin Knauthe und des Bildhauers Rudolf Belling für den Riebeckplatz in Halle in Auftrag des Mineralölunternehmens OLEX: eines „zylinderförmige[n], kuppelbekrönte[n] Olex-Rundbau[s] in poliertem, von Marmorstücken durchsetztem Stahlbeton“, der in zeitgenössischen Quellen Assoziationen mit einem Rennfahrerhelm, einem Panzerstand und einem Benzinfass hervorrief (siehe Abb. 5).⁵⁶

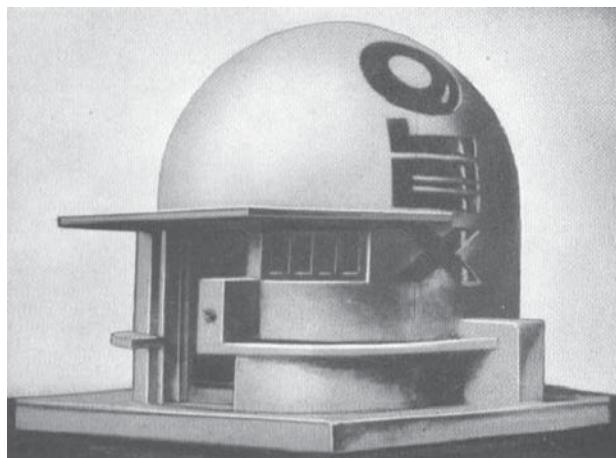


Abb. 5: Tankstellenentwurf von Alfred Gellhorn, Martin Knauthe und Rudolf Belling, der jedoch nie gebaut wurde. Quelle: O.V., Ein Bau, dem die Zustimmung verweigert wird, in: Bauwelt, 1924, H.10, S. 187–188.

54 Denison (wie Anm. 7). Eine weitere (von vielen) Tankstellenikonen stellt die von Albert Frey in Palm Springs Kalifornien entworfene Tankstelle an der Seilbahn dar, die heute durch die Umnutzung als Besucherzentrum von Palm Springs bewahrt wurde. Siehe hierzu: Gloria Koenig, Albert Frey 1903–1998. Lebendige Wüstenarchitektur, Hong Kong u.a. 2008, S. 88–91.

55 Bußmann (wie Anm. 45), Band II, Abbildung 10 bis 10.2; Abbildung 16 u. 16.1.

56 Ebd., Band I, S. 199. Zu den Vergleichen mit einem Rennfahrerhelm und einem Panzerstand siehe ebd., S. 226–231. Klaus Jan Philipp ordnet den Entwurf als Versuch ein „die Aufgaben einer Tankstelle zu erfüllen und gleichzeitig eine ‚auffallende und einprägsame Form‘ zu präsentieren.“ Klaus Jan Philipp, Architekturskulptur. Die Geschichte einer fruchtbaren Beziehung, Stuttgart u. München 2002, S. 97. Abbildung aus: H. Gescheit u. K. Wittmann (Hg.), Neuzeitlicher Verkehrsbau, Potsdam 1931, S. 130.

Obwohl der Entwurf nicht verwirklicht wurde, fand er eine breite Rezeption in den fachspezifischen Publikationen dieser Zeit. Bußmanns Verdienst ist es, die bautypologischen und künstlerischen Leitbilder des Tankstellenbaus der 1920er Jahre herausgearbeitet zu haben. Tankstellen als Thema der Architekturgeschichte sind auch Thema populärwissenschaftlicher Publikationen, wie erneut bei Kleinmanns (siehe Kapitel *Populärwissenschaftliche Arbeiten*), der in seiner Publikation *Bauen im Umfeld des Autos: Ein Jahrhundert Tankstellen*⁵⁷ einen kurSORischen, populärwissenschaftlichen Überblick bezüglich der Entwicklung der Tankstelle im Allgemeinen sowie hinsichtlich ihrer Form gibt. Auch der Begleitband zur Ausstellung *Tankstellen – Eine Architektur- und Kulturgeschichte*⁵⁸ des Museums Kellinghusen bietet einen kurzen, eher deskriptiven Überblick mit zahlreichen Abbildungen zur Entwicklung der Tankstelle, ihrer Architektur und angrenzender Themen. Weitaus differenzierter analysiert Bußmann das Verhältnis von Mineralölindustrie und moderner Architektur in den 1920er Jahren und stellt eine auffällige Präsenz und hohe Frequenz dieses Bautyps in Fachzeitschriften fest, obwohl die Automobilzahlen in Deutschland zu dieser Zeit sehr niedrig waren. Sie konstatiert, dass Tankstellen damals weniger als architektonisches, denn viel mehr als technisches oder wirtschaftliches Phänomen gesehen wurden.⁵⁹ Das Hauptmotiv für den Tankstellenbau von Seiten der Mineralölunternehmen sei in einer rhetorisch geschickten Selbstdarstellung, der Bequemlichkeit der Kunden sowie in wirtschaftlichen Erwägungen zu suchen.⁶⁰ Bautypologisch definiert Bußmann vier Tankstellentypen: (1) Tankstellen mit eigenem Kassenhaus, hierzu zählten auch Tankkioske, wie das 1922 auf dem Raschplatz in Hannover errichtete Tankkiosk der OLEX (siehe Abb. 1) und der Entwurf von Gellhorn, Bellinger und Knauthe (siehe Abb. 5), (2) Bürgersteigpumpen, insbesondere zu Beginn der Motorisierung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert wurde Treibstoff häufig im Nebenerwerb, etwa vor Apotheken, Gaststätten oder Kolonialwarenhändlern verkauft (siehe Abb. 6 und Titelbild), (3) Großtankstellen ab 1927 und (4) mit einer einfachen Holzkonstruktion überdachte Zapfsäulen, die meist auf dem Land installiert waren.⁶¹

Die Problematik, dass Benzin als Produkt für den Kunden spätestens durch Bürgersteigpumpen nahezu unsichtbar wurde, verbindet Bußmann mit dem Bestreben der Mineralölunternehmen nach „einer werbewirksamen, von Weitem auffälligen Inszenierung“⁶², der häufig konservative städtische Baube-

⁵⁷ Joachim Kleinmanns, *Bauen im Umfeld des Autos: Ein Jahrhundert Tankstellen*. In: Ländliches und Kleinstädtisches Bauen und Wohnen im 20. Jahrhundert, in: *Jahrbuch für Hausforschung* 40, 1999, S. 315–340.

⁵⁸ Museum Kellinghusen (Hg.), *Tankstellen – Eine Architektur- und Kulturgeschichte*. Begleitbroschüre zur Ausstellung, Kellinghusen 1997.

⁵⁹ Bußmann (wie Anm. 45), Band I, S. 200.

⁶⁰ Ebd., S. 202.

⁶¹ Ebd., S. 202–204

⁶² Ebd., S. 204.



Abb. 6: Bürgersteigpumpe in Wallenborn in der Eifel vor dem ehemaligen Kaufhaus Jung. Das Kaufhaus wurde 1979 geschlossen und inklusive der Bürgersteigpumpe in seinem Zustand bei Schließung belassen. Bildnachweis: Detlev Mares 2016, im Original farbige Aufnahme.

hörden in der ersten Hälfte der 1920er Jahre gegenüber standen, wie im Fall des Entwurfes von Gellhorn, Bellinger und Knauthe für Halle. In den USA wurden früher weitaus spektakulärere Tankstellen gebaut, wie die Publikation von Daniel Vieyra *An Architectural History of America's Gas Stations* zeigt.⁶³ Vieyra analysiert die architektonische Entwicklung von US-amerikanischen Tankstellen. Im Vorwort plädiert James Marston Fitch dafür, Tankstellen nicht als profane Zweckbauten, sondern vielmehr als “organic part of the material culture of our times” zu sehen. Als solche sollten sie “entitled to the same curatorial attention that is normally reserved, for older more urbane and more elite artifacts”.⁶⁴ Vieyra selbst sieht Tankstellen als gebaute Strukturelemente und als am weitesten verbreiteten Typ kommerzieller Gebäude in den USA, der gleichzeitig am meisten ignoriert wird.⁶⁵ Er entwickelt fünf architektonische Kategorien, mit deren Hilfe er die Entwicklung der Tankstelle in den USA und ihre kulturellen Dimensionen analysiert: (1) *Beginnings*, von Kannen- und Fasshändler über Bürgersteigpumpen (siehe Abb. 6) bis hin zu an einer Stelle fest installierten Tankstellen, (2) *The Fantastic*, fantasievolle dramatische Tankstellendesigns in Form von Flugzeugen, Booten, Petroleum-Containern über Pyramiden, Pagoden bis hin zu Eisbergen oder der berühmten Shell-Muschelstation, (3) *The Respectable*, mit Anleihen an etablierte repräsentative Architekturformen wie z.B. an antike Tempel oder koloniale Architektur, (4) *The Domestic*, in Gestalt eines pittoresken Vorstadtwohnhauses, und (5) *The Functional*, mit einem reduzierten, technischen Design. Vieyras Arbeit macht deutlich, dass die Entwicklung und Schließung der US-amerikanischen

63 Daniel I. Vieyra, *An Architectural History of America's Gas Stations*, New York 1979.

64 Ebd., S. ix.

65 Ebd. .

Tankstelle hinsichtlich ihrer Form und Funktion sich entsprechend der Motorisierung deutlich früher als in Europa vollzog. Tankstellen, d.h. das Gebäude selbst interpretiert er, ähnlich wie Bußmann, als “the largest packaging device available to gasoline marketers.”⁶⁶ Sie multiplizierten die Werbung und wurden zum fundamentalen Bestandteil der Marketingstrategien. Hierbei spielte die Standardisierung der Tankstellenarchitektur eine entscheidende Rolle: “In its communication with the motorist, the most important function the gas station performs is conveying an image.”⁶⁷ Die Bedeutung des Corporate Designs für die Mineralölkonzerne nehmen auch Jakle und Sculle in ihrer Publikation *The Gas Station in America*⁶⁸ auf, deren Konzept des “place-product-packaging” weiter oben behandelt wird. Insgesamt unterstreicht die architekturgeschichtliche Forschung das Potenzial der Tankstelle im Sinne eines Ortes der Moderne für die Technikgeschichte. Der stetige Wandel ihrer Funktionen und Bedeutungen, die sich im Laufe der Zeit veränderten und neu verhandelt wurden sowie sich verschoben, überlagerten, verschwanden und teilweise in veränderter Form wiederkehrten, bietet im Zusammenhang mit seiner sich verändernden architektonischen Form Anschlussmöglichkeiten für die Technikgeschichte.

Auch wenn die Zeiten der Benzinpaläste längst vorbei sind, bleiben Tankstellen weiterhin eine architektonische Bauaufgabe. Dies zeigt etwa ein Aufsatz *Alles unter einem Dach – Eine neue Typologie für Tankstellenmärkte*⁶⁹ über die Entwicklung einer Typologie für Tankstellenmärkte für mehrere Tankstellen eines Familienunternehmens aus dem Jahr 2005. Tankstellen können auch zu technischen Denkmälern werden. Und so finden sich vereinzelt Publikationen im Bereich der Denkmalpflege, die sich mit Tankstellen beschäftigen. So stehen in dem Aufsatz *Die Denkmalpflege und der Tiger*⁷⁰ von Reinhard Roseneck und dem Aufsatz von Cornelia Lindenberg *Ein Provisorium von 1950 steht heute noch*⁷¹ Fragen der Konservierung und des Betriebs von Tankstellen als Denkmale im Mittelpunkt. In den Publikationen der Denkmalpflege werden die Chancen und Probleme der Erhaltung denkmalgeschützter Tankstellen für den Tankstellenbetrieb, aber auch deren Umnutzung deutlich. So findet sich in Stuttgart etwa ein Autoglas-Handel in einer denkmalgeschützten ehemaligen Tankstelle aus den 1950er Jahren. Die eingeschossige Anlage aus Stahlbeton

66 Ebd., S. 14.

67 Ebd.

68 Jakle/Sculle (wie Anm. 49).

69 Lydia Haak u. John Höpfner, Alles unter einem Dach. Eine neue Typologie für Tankstellenmärkte, in: Zeitschrift für Baukultur 2005, Nr. 2, S. 36–41.

70 Reinhard Roseneck, Die Denkmalpflege und der Tiger. Zum denkmalpflegerischen Umgang mit einer Tankstelle der fünfziger Jahre, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 1996, Nr. 1, S. 23–25.

71 Cornelia Lindenberg, Ein Provisorium von 1950 steht heute noch. Tankstelle in Friedrichshafen, Werastraße 18, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Nachrichtenblatt des Landesdenkmalamtes 31, 2002, Nr. 2, S. 261f.



Abb. 7 und 8: Umgenutzte Tankstelle mit Kfz-Pflegehalle und Verkaufspavillon in Stuttgart, Reinsburgstraße. 1954 vom Architekten Ritter von Graf erbaut. Bildnachweis: A. T. Iser GmbH – Wintec© Autoglas, <http://www.iser.de/stuttgart-mitte?gclid=COHd-6D9j8sCFSokwwodSEMCWw> [Stand: 24.2.2016].

mit Flachdach steht unter Denkmalschutz. Besonders hervorzuheben ist der fast ganz aus Glas aufgelöste Pavillon mit Verkaufs- und Ausstellungsraum, der nach vorne halbrund schließt.⁷² Heute wird das Gebäude Kfz-nah durch einen Autoscheibenhandel genutzt. Die Firma betont insbesondere bei Dunkelheit die architektonische Form des Daches durch entsprechende Beleuchtung, um Aufmerksamkeit zu erzielen. Spektakuläre Tankstellendächer prägten die Tankstellenbauten insbesondere der 1950er und 1960er Jahre und wurden durch entsprechende Beleuchtung bei Dunkelheit in Szene gesetzt (siehe Abb. 7 und 8).

72 Objektbeschreibung, Landesamt für Denkmalpflege Esslingen.

Festzuhalten ist, dass die meisten Tankstellen Zweckbauten waren bzw. sind und meist nur wenige architektonische Einzelentwürfe unter Denkmalschutz gestellt werden. Christiane Rossner plädiert für den Schutz der Vorgänger unserer heutigen Tankstellen, um sie „als wertvolle Zeugnisse der Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts wahrzunehmen“.⁷³ 2015 sorgte die Fotografieausstellung *[Abgetankt]*⁷⁴ in Düsseldorf des Fotografens Joachim Gies für Aufsehen. Gies fotografierte alte, nicht mehr im Betrieb befindliche und danach umgenutzte Tankstellen in Nordrhein-Westfalen. Die Tankstellen werden heute unter anderem als Restaurant, Friseurstudio oder Papageienhaus genutzt.

Gender – Klasse – Globalisierung

Tankstellen sind, insbesondere als Ort der Freizeit und der Automobilität maskulin besetzt, während z.B. Warenhäuser durchweg als weibliche Orte gelten. Tankstellen und Autos werden meist mit Männern in Verbindung gebracht. Allerdings arbeiteten Frauen zum Beispiel insbesondere während und nach dem Zweiten Weltkrieg an Tankstellen, als Kassiererinnen tun sie dies bis heute. Genderaspekte am Beispiel der US-amerikanischen Tankstelle untersucht unter anderem Susan V. Spellmann in ihrem Aufsatz *All the Comfort of Home: The Domestication of the Service Station Industry, 1920–1940*.⁷⁵ Vor allem Frauen der amerikanischen Mittelschicht traten zu dieser Zeit als Autofahrerinnen auf und weiteten dadurch ihre geographische und soziale Mobilität aus. Spellmann identifiziert Frauen als einflussreichste Gruppe für die Transformation der US-Tankstelle von einfachen *filling stations* zu umfassenden *service stations*. Frauen trugen u.a. wesentlich zur Veränderung des Erscheinungsbildes der Tankstelle durch die Vermittlung des Mittelklasse-Ideals der *domesticity* (Vieyra würde von *The Domestic*⁷⁶ sprechen, dieser Stil wurde auch als *English-Cottage-Style* bezeichnet) bei:⁷⁷ “The home-like appearance of the service station allowed women to share the public space of the service station while remaining perceptible ties to the private space of the home.”⁷⁸ Der Einfluss von Frauen zeigte sich zudem in der Architektur und der Einrichtung von nach Geschlechtern getrennten sanitären Anlagen, mit geschlechtsspezifischen Ausführungen und der zunehmenden Bedeutung von Sauberkeit, mit der die Mineralölkonzerne intensiv warben.⁷⁹ Die Aspekte, Maskulinität und Klassenzugehörigkeit untersucht Elisabetta Bini in ihrem Aufsatz *Selling Gasoline with a Smile: Gas Station Attendants between the*

73 Ebd., S. 73. Siehe auch Harder (wie Anm. 6) und Cordes-Strehle (wie Anm. 6).

74 Joachim Gies, *[Abgetankt]*, Köln 2014; Cordes-Strehle (wie Anm. 6).

75 Susan V. Spellmann, *All the Comfort of Home: The Domestication of the Service Station Industry, 1920–1940*, in: *The Journal of Popular Culture* 37, 2004, S. 463–477.

76 Vieyra (wie Anm. 64).

77 Ebd., S. 468.

78 Ebd., S. 469.

79 Ebd., S. 471f.

*United States, Italy, and the Third World 1945–1970*⁸⁰. Bini analysiert die Übertragung von Methoden des Scientific Managements von den USA nach Italien durch Esso Standard Italiani und Azienda Generale Italiana Petrole (Agip), die von den Firmen verwendet wurden, um “a new understanding of masculinity and class” zu entwickeln.⁸¹ Als männlich konnotierte Arbeit kombiniert der Tankstellenangestellte technische Kompetenz und spezialisiertes Wissen mit der Fähigkeit, mit gutem Benehmen und einem ansprechenden Erscheinungsbild Produkte zu vermarkten. Dadurch wurde Männlichkeit und Klasse neu definiert, in dem Sinne, dass Tankstellenangestellte sich selbst von der körperlichen Arbeit und damit von der männlichen Arbeiterklassenidentität distanzieren sollten. Die amerikanische Definition des “salesmanship” wurde nach Italien transferiert. Entscheidend für die Verbreitung dieser neuen Idee waren die Methoden des amerikanischen Scientific Managements, durch standardisierte Formen des Verkaufs und Marketings. Bini zeigt, dass das Scientific Management, die Zerlegung und Standardisierung der Arbeit in einzelne Schritte, auch an Tankstellen anzutreffen war. Zudem spricht Bini kulturspezifische Unterschiede bezüglich der Ausführung aber auch der Auffassung der Tankstellenangestellten, im Sinne einer Kulturgeschichte der Technik, an. Während Esso die Angestellten als Teil der internationalen Arbeiterschaft, die die Vorteile des Massenkonsums in die Welt hinaus tragen sollten, ansah, verband Agip das Image ihrer Tankangestellten mit nationalem Prestige und der Modernisierung Italiens und definierte sie als Soldaten, die für die Unabhängigkeit von fremden Ölfirmen kämpften. Im Sinne eines globalgeschichtlichen Ansatzes der Technikgeschichte berücksichtigt Bini zudem die Übertragung amerikanischer Geschäftspraktiken in die „Third World“.⁸² Die internationale Forschung zeigt folglich das Potenzial der Tankstelle als Brennglas für zentrale Entwicklungen und Themen des 20. Jahrhunderts und die Anschlussfähigkeit dieses Untersuchungsgegenstandes an grundlegende Themen der Technikgeschichte.

Die Tankstelle und der Raum – Zwischen Ort und Nicht-Ort

Draeger und Speltz verwenden auffällig oft Raummetaphern zur Umschreibung der Tankstelle und ihrer Funktionen: Tankstellen werden beschrieben als “meeting place[s]”, “commonplace site[s]”, “high-traffic places”, “gathering places” und “male space[s]”.⁸³ Die Verwendung von Raummetaphern im Zusammenhang mit Tankstellen aber auch mit anderen Bauten der Verkehrs-

80 Elisabetta Bini, *Selling Gasoline with a Smile: Gas Station Attendants between the United States, Italy and the Third World, 1945–1970*, in: *International Labor and Working-Class History* 81, 2012, S. 69–93.

81 Ebd., S. 69.

82 Ebd., S. 70, 82–86.

83 Draeger/Speltz (wie Anm. 23), Begriffe in der obigen Reihenfolge auf folgenden Seiten: S.1, 6, 36 u. 26.

infrastruktur ist ein wiederkehrendes Narrativ in der Literatur.⁸⁴ So nimmt Jürgen Hasse in seiner Studie *Übersehene Räume – Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses*⁸⁵ Parkhäuser in den Blick. Theoretisch und analytisch geht er dem Phänomen des Parkhauses als Nicht-Raum nach. Dabei spielt der theoretische Ansatz der Heterotopien, der Nicht-Räume von Michel Foucault eine wichtige Rolle, um das Phänomen Parkhaus zu fassen. In dem Sammelband tauchen Tankstellen als Bestandteil von Parkhäusern auf, entweder in das Parkhaus integriert oder ihm vorgelagert. Bettina Schlorhauer hingegen zieht eine Verbindung zwischen Nicht-Orten und Tankstellen in ihrem Aufsatz *Ort und Nicht-Ort – Eine Esso-Tankstelle bei Hall in Tirol*.⁸⁶ Schlorhauer kritisiert die wenig inspirierenden Corporate Designs der großen Mineralölunternehmen. Diese Tankstellen würden das städtebauliche Erscheinungsbild negativ beeinflussen. Sie bezeichnet insbesondere Tankstellen im städtischen Randgebieten und an großen Einkaufszentren als Nicht-Orte, die ähnlich wie Flughäfen, Flugzeuge, Bahnhöfe und Züge „nichts als einsame Durchgänge für viele Menschen in andere Räume oder Positionen“ seien und aus diesem Grund Missverständnissen unterliegen. Anhand der sich von dem Corporate Design abgrenzenden Esso-Tankstelle in Hall argumentiert Schlorhauer, dass eine Neudeinition der Bauaufgabe Tankstelle möglich sei. Die zitierte Anlage an der Autobahn bestünde aus einem Nicht-Ort (Tankstelle und Waschanlage) sowie einem „organisch-sozialen Ort“ (Restaurant und Bar). Eine Glaskoje im Obergeschoss des Gebäudes „öffnet das Atrium des Restaurant und die Bar zur darunterliegenden Betankungsfläche“ und fungiert als „Vermittler zwischen Nicht-Ort und Ort“.⁸⁷ Schlorhauer nimmt hier eine klare Trennung zwischen Tankstelle und Waschanlage als Nicht-Orte und Bar und Restaurant als soziale Orte vor. Zu fragen ist, ob im Falle einer Autobahnraststätte, aufgrund ihrer Lage und Erreichbarkeit, nicht insgesamt von einem Nicht-Ort auszugehen ist. Autobahnrasthöfe und -raststätten sind meist ausschließlich mit einem entsprechend motorisierten Gefährt aus der jeweiligen Fahrtrichtung zu erreichen und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer nicht zugänglich. Eine Assoziation mit Hasses Interpretation von Parkhäusern als Nicht-Räume liegt nahe. Als Beispiel sei der Rasthof „Bergstraße“ mit einer ARAL-Tankstelle auf der A5 (Heidelberg Richtung Frankfurt) zwischen den Anschlussstellen Bensheim und Zwingenberg genannt. Die Tankstelle wurde wahrscheinlich Ende der 1960er Jahre im Baukastensystem gebaut (siehe Abb. 9 und 10). Die ungewöhnliche Dachkonstruktion der Aral-

84 Raummétaphern werden auch in Zusammenhängen mit dem Automobil in der Verkehrsgeschichte verwendet. Von einer „Eroberung des Raumes durch das Automobil“ spricht zum Beispiel Merki (wie Anm. 1), S. 15.

85 Jürgen Hasse, Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses, Bielefeld 2007.

86 Bettina Schlorhauer, Ort und Nicht-Ort. Eine Esso-Tankstelle bei Hall in Tirol von Martin Kinzner, in: Architektur & Bauform 29, 1996, S. 96–99.

87 Ebd., S. 96.



Abb. 9 und 10: Rasthof „Bergstraße“ – Aral-Tankstelle, A5 Heidelberg Richtung Frankfurt zwischen den Anschlussstellen Bensheim und Zwingenberg. Foto: Sonja Petersen 2016, im Original farbige Aufnahme.

Tankstelle des Rasthofes „Bergstraße“ ist nur durch eine kleine Lücke in der Bepflanzung von der Fahrspur aus zu sehen. Die Pilzkonstruktion besteht aus zehn, auf Pfeilern ruhenden sechsseitigen pyramidenförmigen Dachelementen mit zwei Tankinseln für PKW und eine für LKW (siehe Abb. 9). Dazwischen befindet sich unter der Dachkonstruktion eine Insel mit Sitzgelegenheiten, die den PKW- vom LKW-Verkehr trennt. Das Kassenhaus mit Shop ist nicht mit der Pilzkonstruktion verbunden. Die Unterseite der Dachelemente (bestehend aus Lamellen, siehe Abb. 10) ist in Weiß, die (wahrscheinlich nachträglich angebrachte) Verkleidung im typischen Aral-Blau gehalten. Bei Dunkelheit wird die auffällige Dachkonstruktion durch an den äußeren Dachkanten umlaufende blaue Leuchtstoffröhren zusätzlich betont. Eine Abdeckung wurde über den Zwischenräumen der einzelnen Dachelemente installiert, damit es dazwischen nicht durchregnet. Diese Tankstelle ist abgesehen von einem Versorgungsweg, der für den regulären Kfz-Verkehr gesperrt ist, nur mit einem für die Autobahn zugelassenen motorisierten Gefährt zu erreichen.

Einer ähnlichen Frage, ob Autobahnen als Orte oder Nicht-Orte zu interpretieren sind, geht etwa Peter Merriman in seinem Aufsatz *Driving Places – Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England’s M1 Motorway*⁸⁸ nach. Schlorhauer nennt Raststätten gemeinsam mit Flughäfen, Flugzeugen, Bahnhöfen und Zügen. In dem Sammelband *Orte der Moderne – Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*⁸⁹ finden sich zwar u.a. der Bahnhof, das Flugzeug und das Auto als Orte der Moderne, jedoch keine Tankstelle. Dies verwundert, wenn man der Definition der Herausgeber Alexa Geisthövel und Habbo Knoch folgt, die Orte der Moderne als Typus verstehen, „der den dreidimensionalen Raum auf eine bestimmte, verallgemeinerbare Weise nach außen und im Inneren räumlich ordnet und der mit raumspezifischen Funktionen und Erfahrungen verbunden ist. Diese Orte schneiden gleichsam ein Stück Raum aus der Welt und verwandeln es durch ihre Anlage, ihre Nutzung und die durch sie bewirkten und an sie geknüpften Raumerfahrungen realer oder medialer Art in eine eigene erlebte Welt [...].“⁹⁰ Dies dürfte auch auf Tankstellen zutreffen.

Viele Autoren verwenden mehr oder weniger reflektiert Raummetaphern für Tankstellen. So bezeichnete u.a. Bini Tankstellen als “spaces of consumption” und “spaces of leisure and comfort”, Veyra zitiert Frank Lloyd Wright, der Tankstellen als “meeting place[s]” auffasst⁹¹, Spellmann bezeichnet sie als “accessible place of business”⁹² und für Kleinmanns ist eine Tankstelle ein „kultischer Ort“⁹³. Allerdings erfolgt häufig keine stringente analytische Verwendung eines Raum- oder Ortsbegriffs, oder ein Anschluss an raumtheoretische Konzepte. Ausnahmen bilden u.a. Hasse, Jakle und Sculle sowie Merriman. Tankstellen scheinen hinsichtlich ihrer raumkonstituierenden Funktion nicht so eindeutig zu definieren zu sein, wie es auf den ersten Blick scheint. Sie sind zwar ein klar definierter, gebauter, materieller Ort, sind für die hier Tätigen ein fester Ort, den sie morgens betreten und abends verlassen. Für die Kunden sind sie jedoch gleichzeitig ein Ort des Transits, ein Ort zu dem man kurz zum Tanken oder für die Wagenwäsche hin- und wieder wegfährt, oder den man zu Fuß oder mit dem Fahrrad besucht (abgesehen von Autobahntankstellen und -raststätten), etwa um etwas im Tankstellenshop zu kaufen oder den man als Treffpunkt nutzt. Auch andere Raummetaphern sind denkbar, etwa die des Schauplatzes. Die Analyse der Tankstelle mit Hilfe von Raummetaphern könnte helfen, diese, bisher in der technikhistorischen Forschung

88 Peter Merriman, Driving Places, Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England’s M1 Motorway, in: Theory, Culture & Society 21, 2004, S. 145–167.

89 Alexa Geisthövel u. Habbo Knoch (Hg.), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt a.M. u.a. 2005.

90 Dies., Einleitung, in: ebd., S. 9–14, hier S. 11.

91 Bini (wie Anm. 80), S. 72 u. S. 76, zitiert nach Veyra (wie Anm. 64), S. 63.

92 Spellmann (wie Anm. 75), S. 470.

93 Kleinmanns (wie Anm. 57), S. 315.

eher vernachlässigten, Verkehrsbauten umfassender, nicht nur hinsichtlich der Entwicklung ihrer Architektur und Materialität, sondern auch in Bezug auf ihre sich verändernden Funktionen zu analysieren und sie letztlich nicht als isolierte Gebäude, sondern als Teil der städtischen und ländlichen Landschaft und der Verkehrsinfrastruktur ernst zu nehmen. Denn wie Merki anmerkt, sollte „Autogeschichte [...] immer auch Straßengeschichte sein, mithin die Geschichte eines technischen Systems“⁹⁴ und Tankstellen sind ein wichtiger und in der Technikgeschichte bisher vernachlässigter Teil dieses Systems.

Schluss

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die bisherige Forschung zur Tankstelle äußerst heterogen darstellt. Ein Schwerpunkt liegt deutlich in architekturgeschichtlichen Fragestellungen. Die englischsprachige Forschung interessiert sich vor allem für Aspekte wie Gender und Klasse. In Kombination mit Fragen der Raumforschung könnten für die Technikgeschichte wichtige Anknüpfungspunkte liegen. Wenn die Tankstelle als Ort der Moderne ernst genommen wird, kann die Technikgeschichte diese Orte, auch wenn die entsprechende Raummetapher noch zu klären ist, nicht nur hinsichtlich dem Wandel ihrer architektonischen Form untersuchen, sondern auch eine Verknüpfung zwischen der Entwicklung der gebauten Form und dem Wandel der Tankstellenfunktionen und -bedeutungen, deren Veränderungen, Neuverhandlungen und Überlagerungen analysieren.

Anschrift der Autorin: Dr. Sonja Petersen, Wirkungsgeschichte der Technik, Historisches Institut, Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart, sonja.petersen@hi.uni-stuttgart.de

94 Merki (wie Anm. 1), S. 21.

Hinweise für Autor/inn/en

TECHNIKGESCHICHTE publiziert nur Beiträge in deutscher Sprache und nur Erstveröffentlichungen. Beiträge werden in elektronischer Form (vorzugsweise als Word-Dokument) an die Anschrift der Schriftleitung (siehe Impressum) erbeten. Beigefügte Bilder oder Unterlagen müssen einen Herkunfts- und Erlaubnisvermerk für die Wiedergabe haben. Für die Manuskriptgestaltung beachten Sie bitte die Autor/inn/enhinweise auf der Homepage der Zeitschrift: www.edition-sigma.de/TG. Die Verfasser/innen von Beiträgen erhalten drei Hefte der Zeitschrift; die Verfasser/innen von Besprechungen erhalten eine PDF-Datei ihrer Rezension. Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt eingereichte Manuskripte, Daten und Illustrationen.