



Tankstelle Regenstorstraße 10, Lemgo

Gutachten zu Architektur und Denkmalwert

BAUBESCHREIBUNG

Das Tankstellengebäude mit freistehendem Schutzdach befindet sich in Lemgo, Regenstorstraße 10. Die Lage an einer Ausfallstraße (ehemals Bundesstraße 66 und 238) ist typisch.

Es handelt sich um einen quaderförmigen eingeschossigen Flachdachbau aus verputztem Ziegelmauerwerk auf Stampfbetonfundamenten. Die Grundfläche des 4 m hohen Bauwerks misst 17 mal 8,30 m. Die nördliche Breitseite des Gebäudes ist zur Straße hin in knietiefen Stahlrahmenfenstern bzw. glasgefüllten Stahlfalttüren geöffnet. Der westliche Teil diente als Tankwart- und Kassenraum mit Personalraum und WC sowie einem Betriebsraum, welcher von der Pflegehalle und dem Kassenraum zugänglich war. Der Personalraum (lichte Höhe 2,64 m) liegt um sechs Stufen erhöht über dem wenig eingetieften Kellerraum, in dem ursprünglich die Heizung und das Kohlenlager untergebracht waren (lichte Höhe 2,10 m). Dieser Kellerraum ist von der Rückseite über eine Außentreppe von fünf Stufen zugänglich.

In den rechts (West) angeordneten Kassenraum führt ein Mitteleingang zwischen zwei knietief ansetzenden Schaufenstern mit Stahlrahmen. Der mittlere Gebäudeteil birgt eine Wagenpflegehalle, der östliche ebenso. Die beiden Hallen besitzen vorn mehrteilige Stahlfalttüre mit Glasfüllungen, in der Mitte fünfteilig, links vierteilig. Die östliche Seitenwand ist geschlossen, an der westlichen liegen drei kleine hochgelegene Stahlrahmenfenster (70 mal 70 cm) zur Belichtung des vom Kassenraum abgetrennten WC und Personalraums. An dessen Innenwand verläuft der Schornstein der Heizungsanlage.

An der Rückseite befinden sich zur Belichtung des Betriebsraums und Lagers vier weitere kleine hochgelegene Fenster sowie eine große 14-teilige Fensteröffnung für die mittlere und ein zehnteiliges Fenster für die äußere Halle. Zur Beheizung der Hallen wurde ein zweiter Schornstein an deren Scheidewand eingebaut. Die gesamte sehr flach geneigte Dachfläche (H_{\max} 37 cm) ist mit Dachpappe eingedeckt.



Leicht nach Norden versetzt steht annähernd parallel zwischen Straße und Tankstellengebäude das Schutzdach auf zwei eingespannten Kastenstützen, die das schwingenförmige Grabendach (8 mal 9 m) tragen. Dessen Oberseite ist mit Dachpappe gedeckt. Unter dem Schutzdach befanden sich ursprünglich zwei elektrische Rechenkopf-Tanksäulen für Benzin und Superbenzin und ein Ölkabinett auf einer Tankinsel.

Nahe der Straße steht an der westlichen Einfahrt der originale Auslegemast für das BP-Firmenschild („BP-*Standarte*“).

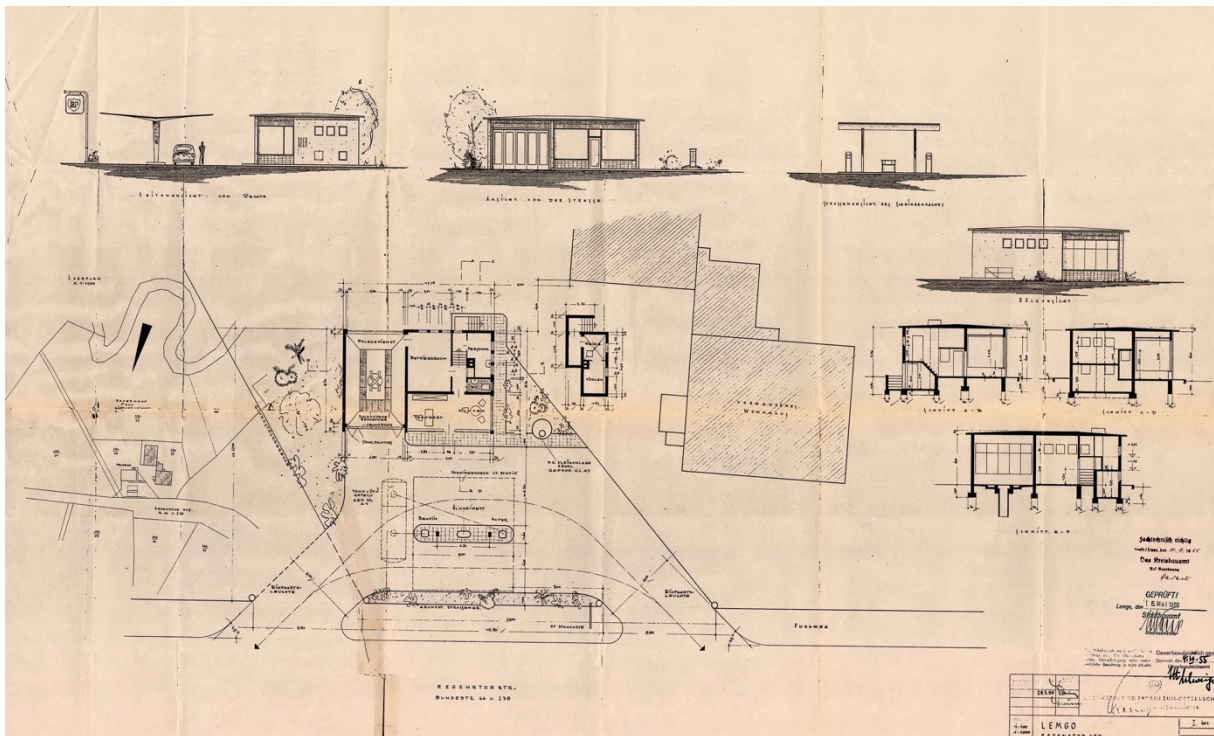


Abb. 1 Bauplan der Tankstelle Regenstorstraße 10, 1955 (Stadtarchiv Lemgo)

BAUGESCHICHTE

Die Ausführung der Lemgoer BP-Tankstelle in der Regenstorstraße erfolgte 1955/56.¹ Bauherr war die BP-Verkaufsabteilung Hannover. Erster Pächter der Tankstelle war Eugen Pachnicke, nachfolgend Otto Pachnicke. Im Juni 1982 wurde die Tankstelle in eine SB-Tankstelle durch Austausch der Tanksäulen umgerüstet. Der

¹ Stadtarchiv Lemgo, Hausakte: Bauantrag und Bauabnahmeschein.



Betrieb der Tankstelle endete am 15. März 1984. Die Zapfsäulen und alle Werbemittel wurden abgebaut, zwei Tanks eingeschlämmt, ein dritter Tank ausgebaut. Ab 2000 ist ein Autopflegedienst belegt. 2008 erfolgte eine Umnutzung der mittleren Pflegehalle zur Spielwerkstatt für Kinder.

Entwurfsverfasser

Der Entwurf stammt von dem jungen Architekten Lothar Götz (1925–2018),² der die neue BP-Typentankstelle mit dem innovativen Dach 1951/52 innerhalb der Bauabteilung der BP Südwestdeutschland in Mannheim entwickelte. In der Hamburger BP-Zentrale vertrat der Leiter der Neubaubauabteilung, Gerhard Becker (1923–1977)³, den Entwurf gegenüber der Firmenleitung. Beide, Götz und Becker, waren Schüler des Karlsruher Architekturprofessors Egon Eiermann. Götz hatte bereits 1949, kurz vor seinem Diplom, bei Eiermann einen studentischer Tankstellen-Entwurf geschaffen, dessen flügel förmiges Betonschwingendach eine erstaunliche Ähnlichkeit zu dem drei Jahre später für die BP entwickelten „*revolutionären Typenbau*“ aufweist.⁴ Die BP bemühte sich 1950/51 intensiv um die Entwicklung einer Typentankstelle, die „*als werbendes Moment [...] das Gesicht der BP*“ darstellen sollte.⁵ Dennoch hatte Lothar Götz mit seinem innovativen Entwurf erhebliche Widerstände in der BP-Zentrale zu überwinden. So schrieb ihm Becker am 2.10.1951: „*daß es überhaupt keinen Zweck hat, hier mit einem derartigen neuen Bahnsteigdach bei irgendeinem Herrn der BP aufzukreuzen.*“⁶ Dennoch gelang es Götz, einen Entwurf zu realisieren, „*an dem mir niemand herumgepfuscht hat*“, denn die ersten „*beiden Tankstellen [...] sind ohne Änderung von der VA-Leitung und von ZNB genehmigt worden*“.⁷ Mit dieser Typisierung war nicht nur ein Corporate Design verbunden, sondern wurden auch Baukostensenkung, Bauzeitverkürzung und Arbeitsentlastung der Bauabteilung erhofft.

² Er studierte Architektur an der TH Karlsruhe und legte sein Diplom 1950 bei Prof. Otto Ernst Schweizer ab. Sein Nachlass befindet sich im saai Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau, Karlsruhe, vgl. <<https://www.saai.kit.edu/398.php>> (Zugriff 29.12.2021)

³ Sein Nachlass wird im Hamburgischen Architekturarchiv aufbewahrt. <<https://www.architekturarchiv-web.de/portraits/a-d/becker/index.html>> (Zugriff 29.12.2021).

⁴ FRANZ ARLART, Die architektonische Entwicklung des Bautypus Tankstelle in Deutschland unter Betrachtung ihrer sich wandelnden Symbolhaftigkeit. Traditionen und Prinzipien von Konstruktionen im Tankstellenbau zwischen 1920 und 2020, Dissertation Universität Stuttgart, 2022, S. 243.

⁵ Hamburgisches Architekturarchiv, Bestand Gerhart Becker A 017/17, internes Schreiben der BP vom 20.12.1950 an alle im Konzern beschäftigten Architekten, Typisierung im Tankstellenbau, 1950, zit. nach ARLART 2022, S. 242.

⁶ saai Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau, Werkarchiv Lothar Götz, Korrespondenz Tankstellen, 2.10.1951.

⁷ saai Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau, Werkarchiv Lothar Götz, Korrespondenz Tankstellen, Schreiben an Helmut von John, BP-Verkaufsabteilung Hannover, 6.7.1951 (VA = Verkaufsabteilung, ZNB = Zentraler Neubau).



Das Schwingendach

Durch die bauliche Ablösung der Zapfsäulenüberdachung vom Tankhaus schuf Götz neue planerische Freiheiten bei der Gestaltung von Tankstellen, die weitestgehend bis heute gelten. Eine der ersten Stationen des BP-intern „Bauform 1952“ genannten Typs, bei der das leichte und schwebend anmutende Flügeldach realisiert wurde, war Götz' 1952 in Freiburg i. B. gebaute Tankstelle.⁸

Innerhalb kürzester Zeit entwickelte Götz das Dach weiter. So ruhte es in Freiburg (1952) noch auf einem sichtbaren Unterzug auf den beiden Stützen (Abb. 2), in welchen die zwei leicht geneigten Kragplatten eingespannt waren. In Wiesbaden (1953) wurde dieser Unterzug als „Blindbalken“ (deckengleicher Unterzug) in die leicht gekrümmte Plattenunterseite integriert (Abb. 3). Der Entwurf des Schwingendachs war zwar bei der BP-Bauabteilung in Mannheim entwickelt worden, wurde aber von der Hamburger BP-Zentrale fortan bis weit in die 1960er Jahre als prägnantes Wiedererkennungselement für alle in der BRD errichteten Bauten vorgeschrieben.⁹



Abb. 2 BP-Typentankstelle Freiburg, 1952, mit sichtbarem Unterzug (saai Karlsruhe)



Abb. 3 BP-Typentankstelle Wiesbaden, 1952/53, mit Blindbalken, wie in Lemgo (saai Karlsruhe)

Zu Statik schreibt der Stuttgarter Ingenieur Franz Arlart:

„Durch die nur geringe Neigung erfolgt der Lastabtrag innerhalb des Flächentragwerks, in diesem Fall der vorgespannten Kragplatte, weitestgehend über Biegung. Eine maßgebende Scheibenwirkung mit vornehmlich axialem Lastabtrag erscheint nicht gegeben. Gleichwohl erweist bereits die geringe Faltung der Dachplatte statische Vorteile. So trägt die formale Ausbildung zur Steifigkeit des Dachtragsystems bei und verringert den

⁸ Vgl. ROLF VAHLEFELD/FRIEDRICH JACQUES, Garagen- und Tankstellenbau, München 1956, S. 205.

⁹ ARLART 2022, S. 243.



*Bewehrungsgrad in Knickebene.*¹⁰ Ein originale Statik ist für ein einseitig auskragendes Dach dieser Bauform im Hamburgischen Architekturarchiv im Bestand Gerhart Becker erhalten.

Die beidseitig auskragenden Schwingen ermöglichen eine beidseits der Tankinsel stützenfreie Unterfahrt. Nach außen hin kann die an der Unterseite leicht gebogene Dachplatte den statischen Prinzipien folgend immer flacher werden. Da das Dach als Grabendach nach innen entwässert, muss das Regenwasser durch eine der beiden Stützen abgeleitet werden. Die zweite Stütze nimmt die elektrische Zuleitung der unter den Dachflächen angebrachten Beleuchtung auf.

Bemerkenswert ist die Formgebung der beiden Stützen mit ihrem nach oben hin gleichmäßig zunehmenden Querschnitt. Diese Form resultiert aus den angesichts ungleicher Lastbilder auftretenden hohen Momentenkräften. *„Nicht zuletzt war eine Querschnittsvergrößerung an diesem Detailpunkt bei der unterzugslosen Ausführung erforderlich, um die Gefahr eines möglichen Durchstanzens zu eliminieren.“*¹¹

Die Ausführung erfolgte während der ersten Jahre in Ort beton mit zimmermannsmäßig hergestellter Schalung (vgl. Abb. 3). Wegen der örtlich unterschiedlichen Ausführungsqualität der Dächer ließ die BP zu Qualitätssicherung Mitte der 1960er Jahren eine elementierte Vorfertigung durch den Bauingenieur Stefan Polónyi (1930–2021)¹² entwickeln, welche eine Montage des Dachs innerhalb weniger Stunden erlaubte. Ein solches Dach ist im benachbarten Detmold, Bielefelder Straße 74, erhalten, zeigt aber, dass die Ort betonbauweise der Vorfertigung keineswegs immer unterlegen war. Denn der Erhaltungszustand des Lemgoer Daches ist erheblich besser.

Das Dach konnte jedoch nicht nur aus Stahlbeton sondern auch als vorfabrizierte Stahlkonstruktion in zwei verschiedenen Größen mit 8,00 mal 9,00 m oder 9,00 mal 10,00 m Überdachungsfläche gebaut werden.¹³

¹⁰ ARLART 2022, S. 245.

¹¹ ARLART 2022, S. 246.

¹² Der Nachlass von Prof. Stefan Polónyi befindet sich im Baukunstarchiv NRW in Dortmund, vgl. <https://baukunstarchiv.nrw/bestaende/> (Zugriff 30.12.2021).

¹³ JOACHIM KLEINMANN, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2002, S. 91; siehe auch: Meerckblätter über sachgemäße Stahlverwendung, hg. von der Beratungsstelle für Stahlverwendung, 1960.



BEDEUTUNG

Wie innovativ dieses 1952 von der BP eingeführte Dach von Lothar Götz war, wird deutlich in den zahlreichen Veröffentlichungen in Architekturzeitschriften national¹⁴ und international¹⁵ bis in die USA und nach Brasilien sowie in Fachbüchern.¹⁶

Die erfolgreiche Dachform wurde darüber hinaus in den 1960er Jahren von mehreren anderen Mineralölkonzernen in leichten Variationen kopiert. Die GASOLIN stellte das Schwingendach auf nur eine Stütze. Bei der SHELL Station stehen die Stützen leicht gegeneinander geneigt. ARAL hingegen wich auf eine vorfabrizierte leichte Stahlkonstruktion aus, bei der ein beidseitig schwingenförmig auskragendes Dachelement an eingespannte Stahlstützen fixiert wurde. Die Folge dieser Nachahmungen war, dass der Gedanke des Corporate Design für die BP bei dieser Dachform nur in der Anfangszeit wirkte.

VERÄNDERUNGEN

Das Dach ist unverändert. Das Kassenhaus war jedoch ursprünglich an der westlichen Schmalseite in deren vorderer Hälfte mit einem hohen Fenster wie an der Vorderseite versehen. Dieses Fenster wurde nachträglich vermauert. Der Bereich unterhalb der großen Fenster war ursprünglich hell gefliest.

An der Westseite wurden die beiden Fenster für den Heizungs- und Kohlenkeller (70 mal 70 cm) ebenso vermauert wie die schmalen Licht- und Belüftungsschlitze des WC.

¹⁴ Tankstellen Freiburg, Basler Landstraße, Lörrach und Fulda, in: Baukunst und Werkform, 1953, Heft 8, S. 422–424; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, Tankstelle Fulda, in: Bauen + Wohnen, 1954, Heft 2, S. 109–112; Tankstelle Freiburg, Basler Landstraße, in: Das Kunstwerk, Sonderausgabe Moderne Architektur, 1954, Heft 3, S. 42; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Neue deutsche Architektur, Stuttgart 1956, S. 190–192; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Glasforum, 1956, Heft 2, S. 25; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Das Kunstwerk, 1956, Heft 6, S. 38; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Deutsche Bauzeitung, 1962, Heft 2, S. 93–94; LOTHAR GÖTZ, Die Probleme und Entwicklungstendenzen des Tankstellenbaus, in: Der Bau und die Bauindustrie, 1955.

¹⁵ Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Habitat. Arquiteure e artes no brasil, Heft 43, S. 21; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: L'architecture d'aujourd'hui, 1954, Heft 55, S. 34–35; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Vitrum, Italien, 1956, Heft 1, S. 36–40; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Architectural Forum, 1957, Heft 4, S. 267; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, in: Zodiac 4, 1959, S. 168–173.

¹⁶ Tankstellen in Wiesbaden am Hauptbahnhof, Freiburg Basler Landstraße, Lörrach, Fulda, in: ROLF VAHLEFELD/FRIEDRICH JACQUES, Garagen- und Tankstellenbau, München 1953, S. 90, 95, 96, 205, 209, 211, 228–231; Tankstelle Wiesbaden, Tankstelle in Simmern, in: 30 junge Deutsche. Katalog zur Ausstellung vom 5.5. bis 11.6.1961 im Städtischen Museum Leverkusen, Leverkusen 1961, Nr. 28–30; Tankstelle Wiesbaden am Hauptbahnhof, Tankstelle Simmern/Hunsrück, Tankstelle Freiburg, Basler Landstraße, Tankstelle Fulda, in: Tankstellen, 1963, S. 15, 21, 23, 40, 42–44, 64, 65, 74–76; Tankstelle Lörrach, in: Architektur in Baden-Württemberg nach 1945, Stuttgart 1990, S. 119–120.



Anfangs besaß die Tankstelle nur eine Pflegehalle, die zweite, 5 m breite Reparaturhalle wurde 1979 angebaut. Dies entspricht dem ursprünglichen Konzept der BP, die Tankstellen durch additive Elemente dem Bedarf anzupassen. Die zweite Halle ist daher an die vorhandene Architektur angepasst. Das Außenmauerwerk besteht aus Kalksandstein, die Decke aus Beton mit Dachpappe.

1969 wurde die Kohlenheizung durch eine Ölheizung ersetzt (nicht mehr vorhanden).

Entfernt wurde mit der Stilllegung die technische Einrichtung auf der Tankinsel. Diese bestand zunächst aus zwei Zapfsäulen und einem Ölkabinett, wurde aber im Lauf der Zeit immer wieder an den technischen Fortschritt angepasst.

BEWERTUNG

Der Denkmalpfleger PETER HUBER, der wie der Verfasser auch über Typentankstellen anderer Mineralöl-Gesellschaften gearbeitet hat,¹⁷ bemerkte 2018 zu Götz' Konstruktion: *„Von dieser Bauform konnte bisher noch kein denkmalgeschütztes Objekt entdeckt werden.“*¹⁸ In der Bevölkerung nähme aber die Wertschätzung der alten Tankstellenbauten zu und sie würden immer öfter Gegenstand denkmalpflegerischer Tätigkeit. Diese begann Mitte der 1980er Jahre, wie Beispiele aus Köln oder Wolfsburg belegen.¹⁹ Gleichzeitig nahmen sich auch die ersten Freilichtmuseen des Bautyps Tankstelle an, so in Kommern und Detmold.²⁰

Bei der ehemaligen Lemgoer BP-Tankstelle handelt es sich um ein weitgehend original erhaltenes Exemplar einer BP-Typentankstelle, die 1955/56 errichtet wurde. Sie ist ein wertvolles Beispiel eines innovativen, selten gewordenen Stahlbeton-Schwingendachs. Die Veränderungen beschränken sich auf das Kassenhaus mit Wartungshalle. Hier wurden ein seitliches Fenster vermauert und eine an die Architektur angepasste Waschkabine angebaut. Vermauerungen von Öffnungen und Anbauten kennen wir an zahllosen Baudenkmalern. Solche Vorgänge sind immanenter Bestandteil des Lebenszyklus' von Architektur. Insbesondere dokumentiert die angebaute Pflegehalle eine typische Erweiterung, die Folge der zunehmenden Motorisierung war. Da die hier

¹⁷ PETER HUBER, Die Shell-ODZ, in: <<https://www.moderne-regional.de/die-shell-odz/>> (Zugriff 29.12.2021)

¹⁸ PETER HUBER, Maßgeschneidert von der Stange. Typen-Tankstellen der Nachkriegszeit, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 47 (2018), Heft 1, S. 18–22, hier S. 20; vgl. auch KLEINMANN 2002, S. 84–92.

¹⁹ KLEINMANN 2002, S. 132 f.; siehe auch JOACHIM KLEINMANN, Tankstellen. Geschichte und Zeugniswert, in: Denkmalpflege im Rheinland (1986), Heft 4, S. 3–7.

²⁰ KLEINMANN 2002, S. 130 f. Eine Übersicht über Tankstellen in Freilichtmuseen in JOACHIM KLEINMANN, Tankstellen im Freilichtmuseum, in: MATTHIAS DREYER u. a. (Hg.), Museum machen. Museen zwischen Volkskunde und Management, Ehestorf 2017, 65–72.



Lippischer
Heimatbund

Fachstelle Baugestaltung und Denkmalpflege

festgestellten Veränderungen den Ursprungsbestand in sensibler Weise fortschreiben und keineswegs entstellen, ist das Tankstellengebäude aus Sicht der Fachstelle Baugestaltung und Denkmalpflege des Lippischen Heimatbundes unbedingt erhaltenswert. Insbesondere ist aber das Schutzdach als unveränderte innovative Ingenieursleistung besonders schützenswert.

Im Vergleich zu dem eingetragenen Lemgoer Baudenkmal Großtankstelle Steinweg 7 von 1939 kann eindrucksvoll erlebt werden, wie sich die moderne Nachkriegsarchitektur von der NS-Architektur abhebt.

DR. JOACHIM KLEINMANNS

Bauhistoriker

Leiter der Fachstelle Baugestaltung und Denkmalpflege

Lippischer Heimatbund



Archive

Stadtarchiv Lemgo, Hausakte und Bildsammlung

Hamburgisches Architekturarchiv, Bestand Gerhart Becker

Südwestdeutsches Archiv für Architektur und Ingenieurbau, Bestand Lothar Götz

Konsultierte Fachkollegen

Franz Arlart, Memmingen

Sven Bardua, Hamburg

Norbert Baues, Hamburg

Martin Kunz, Karlsruhe

Peter Liptau, Ulm

Literatur

ROLF VAHLEFELD/FRIEDRICH JACQUES, Garagen- und Tankstellenbau, München 1953, 1956²

BERND POLSTER, Super oder Normal. Tankstellen. Geschichte eines modernen Mythos, Köln 1996

JOACHIM KLEINMANN, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2002

CHRISTOF VIEWEG: Volltanken bitte. Die Geschichte der Tankstelle, Sipplingen 2017

PETER HUBER, Maßgeschneidert von der Stange. Typen-Tankstellen der Nachkriegszeit, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege 47 (2018), Heft 1, S. 18–22

<<https://doi.org/10.11588/nbdpfbw.2018.1.46095>>

FRANZ ARLART, Symbole ihrer Zeit. Architektonische Relikte des Tankstellenbaus von den Anfängen bis in die 1950er Jahre in Baden-Württemberg; in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege 49 (2020), Nr. 3, S. 153–159 <<https://doi.org/10.11588/nbdpfbw.2020.3.74366>>

FRANZ ARLART, Die architektonische Entwicklung des Bautypus Tankstelle in Deutschland unter Betrachtung ihrer sich wandelnden Symbolhaftigkeit. Traditionen und Prinzipien von Konstruktionen im Tankstellenbau zwischen 1920 und 2020, Diss. Universität Stuttgart, 2022