



Stadt Mülheim an der Ruhr

Der Oberbürgermeister
Untere Denkmalbehörde

Denkmalliste

**(1) Nr. des Denkmals
Lfd.-Nr. 738**

**Aktenschlüssel
DE_05117000_A_DL-0738**

A Baudenkmal B Bodendenkmal C bewegliches Denkmal D Denkmalbereich (B-Plan:) G Gartendenkmal

(2) Kurzbezeichnung des Denkmals/ Aktenzeichen

Röntgenstraße 4, Großtankstelle

(3) Lage des Denkmals	Gemarkung	Flur	Flurstück
Röntgenstraße 4	Holthausen	11	595

Vorbemerkung:

Hierbei handelt es sich um eine Ersteintragung des Baudenkmals gem. § 23 Abs. 1 DSchG NRW vom 20.03.2024.

Die folgenden Ausführungen basieren auf dem Gutachten gem. § 22 Abs. 4 DSchG NRW zum Denkmalwert gemäß § 2 Abs. 1 DSchG NRW des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland vom 15.02.2024.

Das o.g. Objekt wurde zwischen 1951 und 1952 nach Plänen des Mülheimer Architekten Rudolf Pierburg im Auftrag der Firma Pierburg & Wolke – dem ältesten Mülheimer Tankstellen-Unternehmen - errichtet. Die Tankstelle, verkehrsgünstig an einer damals wichtigsten Fernverkehrsstraße gelegen, galt zum Zeitpunkt ihrer Errichtung als größte Tankstelle im Ruhrgebiet. Der Neubau zeichnete sich durch zahlreiche Innovationen, wie etwa die überdachte Wagenwäsche und den überdachten Abschmierdienst für LKW und PKW aus. Trotz einiger, überwiegend reversibler Veränderungen, wie die Verkleidung der Wagenwaschhalle und des einst filigranen Flachdaches, ist die Tankstelle in ihren wesentlichen charakteristischen Merkmalen in einem guten Erhaltungszustand überliefert. Das o.g. Objekt erfüllt die Voraussetzungen eines Baudenkmals im Sinne des § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW. An seiner Erhaltung und Nutzung besteht ein öffentliches Interesse, denn es ist als frühes, innovatives und anschaulich erhaltenes Zeugnis für die architektonische

Umsetzung der Bauaufgabe Tankstelle und für die Entwicklung der Massenmotorisierung im Zuge des Wirtschaftswunders in der Nachkriegszeit in Mülheim an der Ruhr bedeutend für die Geschichte des Menschen. Es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an seiner Erhaltung und Nutzung wegen wissenschaftlicher Gründe, da es sich um ein authentisch erhaltenes, inzwischen seltenes Zeugnis der Tankstellenarchitektur der frühen 1950er Jahre handelt, das bemerkenswerterweise sogar noch in Nutzung ist, bei dem alle wesentlichen funktionalen Elemente des Typus „Großtankstelle“, wie er sich bereits Ende der 1920er Jahre in Deutschland entwickelt hatte, erhalten sind.

Lage

Die Tankstelle befindet sich im Westen des Mülheimer Stadtteils Holthausen auf einem Eckgrundstück zwischen der Röntgenstraße im Südosten, der Billrothstraße im Westen und der verkehrsreichen Oberen Saarlandstraße (B 1) im Norden. Die B 1 führt vom Autobahnkreuz Breitscheid im Süden durch Mülheim hindurch nach Essen im Nordosten. Es handelt sich dabei um eine wichtige, stark frequentierte Fernverkehrsstraße. Das nähere städtebauliche Umfeld der Tankstelle ist heterogen. Die Billroth- und Röntgenstraße sind überwiegend mit Ein- und Mehrfamilienhäusern bebaut. An der Röntgenstraße liegt der alte Holthausener Friedhof. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Norden befindet sich das Ruhr-Reeder-Haus, ein Wohn- und Verwaltungshochhaus aus den 1960er Jahren.

Denkmalwerter Schutzzumfang

Im denkmalwerten Schutzzumfang sind das Äußere und das Innere des o.g. Objekts in bauzeitlicher Substanz, Konstruktion, Erscheinungsbild und Ausstattung, wie im Folgenden beschrieben, enthalten. Der räumliche Schutzzumfang ist der folgenden Kartierung zu entnehmen.



(4) Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals

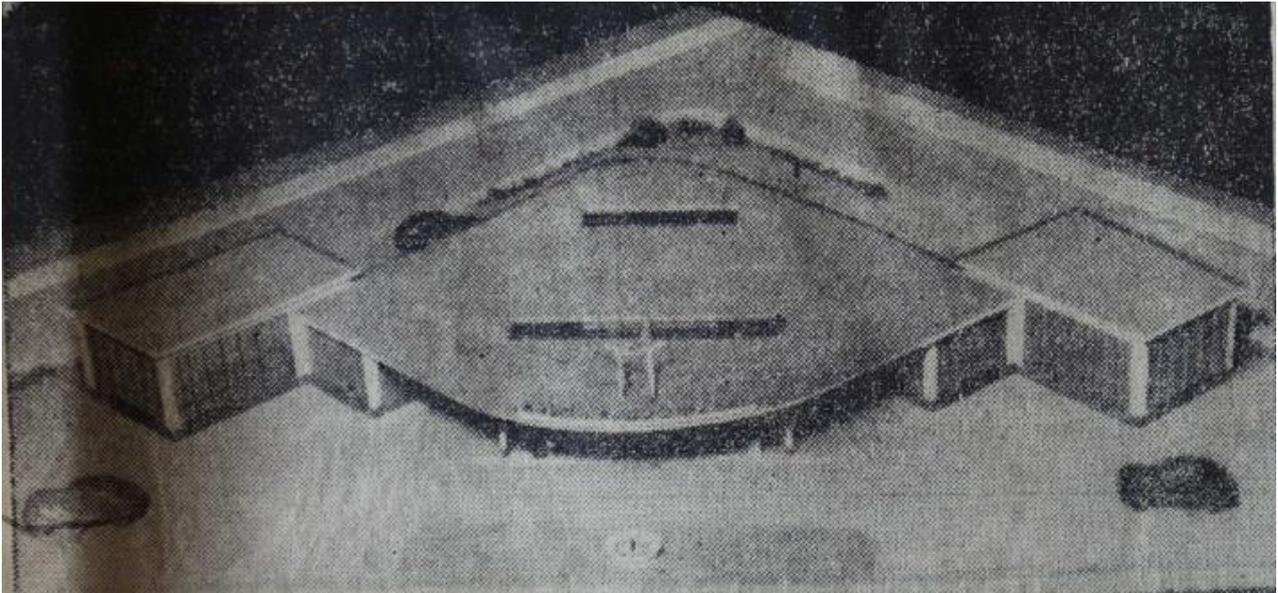


Mülheim an der Ruhr, Röntgenstraße 4, Tankstelle, Südseite, Foto: Nadja Fröhlich (NF), LVR-ADR, 2023.

Die eingeschossige Tankstelle aus Ziegelmauerwerk mit Stahlbetonelementen und Stahlbeton-Flachdach ist verputzt und hell gestrichen. Sie gliedert sich in einen längsrechteckigen Baukörper mit stumpfwinkligen Anbauten, an die im Westen und Osten je eine eingeschossige Halle im rechten Winkel anschließt. Der längsrechteckige Baukörper, der unter anderem als Verkaufsraum dient, wird durch Stahlrahmenfenster belichtet. Im Norden ist die bauzeitliche Glaskanzel in den 1970er Jahren zurückgebaut und durch große Stahlrahmenfenster ersetzt worden. Die bauzeitliche Stahlrahmentür ist wiederverwendet worden und führt in den Verkaufsraum hinein. Auf der Südseite ist die bauzeitliche Glaskanzel mit Stahlrahmenfenstern, sprossierter Oberlichtzone und Stahlrahmentür erhalten. Teilweise sind dort die gezogenen Glasscheiben noch in situ vorhanden. Die Zugänge flankieren auf der Nord- und Südseite zwei Stahltüren, die in die Nebenräume (u.a. Kundentoilette, Büro, Lagerflächen) führen. Die Verglasung der östlichen Halle sowie des stumpfwinkligen Anbaus besteht aus Profilitglas (nachträgliche Veränderung). Auf den Stirnseiten sind historische Stahltore erhalten. Die Halle im Westen wird von bauzeitlichen Stahlsprossenfenstern belichtet. Auf der Stirnseite ist dort ebenfalls eine historische Stahloranlage erhalten.

Im Norden und Süden überdachen weit auskragende, gerundete Stahlbetondächer, die jeweils von zwei filigranen Stahlbetonrundstützen konstruktiv unterstützt werden, die Zapfsäuleninseln. Die Zapfsäuleninsel im Süden war bauzeitlich Dieselkraftstoffen und die Zapfsäuleninsel im Norden Vergaserkraftstoffen vorbehalten, wie es für Tankstellen an städtischen Straßen empfohlen wurde.

Im Zuge einer Dachsanierung sind auf die bauzeitliche Konstruktion ein modernes Dach aufgebracht und die Traufkanten aus Werbezwecken verkleidet worden. Die bauzeitliche Konstruktion ist darunter erhalten, wie auch die historischen Oberlichter, die auf beiden Dachflächen zur Belichtung der Zapfsäuleninseln dienen.



Repro eines Modellfotos der Tankstelle, zu sehen sind hier u.a. die Oberlichter, die in das weit auskragende Stahlbetondach eingelassen sind, Quelle: Allgemeine Mülheimer Zeitung, 6.3.1951, Nr. 55.

Im **Inneren** sind vereinzelt historische Fensterbänke, Boden- und Wandfliesen erhalten.



Detail Glaskanzel mit bauzeitlichen Fenstern und Türen, Oberlicht auf der Südseite, Foto: Anna Skriver, LVR-ADR, 2023.



Nordseite, Foto: NF, LVR-ADR, 2023.



v. l. n. r.: Detail Fensteranlage Glaskanzel Südseite, Detail Stahlrahmentür, Kundentoilette mit Wand- und Bodenfliesen, bauzeitlichen Fenstern, Fotos: NF, LVR-ADR, 2023.



Links: Stahlrahmenfenster im Bereich der Wagenwaschhalle, rechts: Zapfsäuleninsel mit Rundstütze, Vordach und veränderter Eingangsfront auf der Nordseite, Fotos: NF, LVR-ADR, 2023.

(5) Begründung der Denkmaleigenschaft gem. § 2 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW)

Das o.g. Objekt erfüllt im definierten inhaltlichen und räumlichen Umfang mit seinen oben beschriebenen wesentlichen charakteristischen Merkmalen die Voraussetzungen eines Baudenkmals im Sinne des § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW. An seiner Erhaltung und Nutzung besteht ein öffentliches Interesse, denn es ist bedeutend für die Geschichte des Menschen und es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an seiner Erhaltung und Nutzung wegen wissenschaftlicher Gründe.

An der Eintragung des o.g. Objektes in die Denkmalliste besteht ein öffentliches Interesse wegen seiner Bedeutung

- für die Erdgeschichte
- für die Geschichte des Menschen
- für die Kunst- und Kulturgeschichte
- für Städte und Siedlungen
- für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse

Es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an seiner Erhaltung und Nutzung wegen

- künstlerischer
- wissenschaftlicher
- volkskundlicher
- städtebaulicher

Gründe.

Bedeutung für die Geschichte des Menschen

Das o.g. Objekt ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, da es die architektonische Umsetzung der Bauaufgabe Tankstelle und die Entwicklung der Massenmotorisierung im Zuge des Wirtschaftswunders in der Nachkriegszeit in Mülheim an der Ruhr dokumentiert.

Ab Ende 1948 begannen die Ölkonzerne mit dem Wiederaufbau des Tankstellennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg. Vor der Währungsreform 1948 war Benzin überwiegend auf dem Schwarzmarkt gehandelt worden. Bis Ende 1950 war Benzin nur stark rationiert und mit Bezugsschein erhältlich. Erst 1951 war Treibstoff wieder frei verkäuflich, zunächst noch überwiegend an den einfachen Bürgersteigpumpen, denn in der Zeit des Wiederaufbaus mussten zunächst zahlreiche zerstörte Tankstellen ersetzt werden. Die im Zuge des Wirtschaftswunders einsetzende Massenmotorisierung in der Bundesrepublik Deutschland führte zum Verschwinden provisorischer Tankstelleneinrichtungen und Bürgersteigpumpen. Das lag zum einen an entsprechenden Bauvorschriften und zum anderen am Expansionswillen der zunehmend einflussreichen Ölkonzerne, die ein weitmaschiges Netz von Kundendiensttankstellen aufbauten. Bis 1960 wurden in Westdeutschland rund 34.000 neue Tankstellen gebaut. Funktionell knüpften sie an die Großtankstellen der Zwischenkriegszeit an, doch wurden die strengen kubischen Formen des Neuen Bauens bzw. die Heimatschutz-Architektur der NS-Zeit vielfach durch zeittypische organische Formen, Rundungen und Flugdächer in filigraner Ausführung ersetzt, wie hier bei der von Rudolf Pierburg entworfenen Großtankstelle. „Die Architekten versuchten die Dynamik des wirtschaftlichen Aufschwungs auf die Form der Tankstelle zu übertragen. Die Gestaltsprache offenbart

dabei zweifelslos eine formale Anlehnung an das Stromliniendesign im Automobilbau der Fünfziger Jahre. [...] Die Tankstelle der Nachkriegszeit scheint nicht zuletzt auch den ungehemmten gesellschaftlichen Glauben an den technischen Fortschritt auszudrücken.“ (Arlart 2020, S. 157) Es überwogen Serientankstellen vor individuellen Entwürfen. Der architektonische Anspruch an die Bauaufgabe Tankstelle endete mit den Ölkrisen in den späten 1960er und 1970er Jahren.

Die hier behandelte Tankstelle ist ein ausgesprochen frühes und zugleich sehr innovatives Beispiel von großem Seltenheitswert. Denn bereits Ende 1950 den Bauantrag für eine Großtankstelle in diesen Dimensionen einzureichen, zu einem Zeitpunkt, als Treibstoff noch rationiert war, zeugt vom visionären Geist der Bauherrin und vom Vertrauen in die Wiederaufbauleistung nach dem Zweiten Weltkrieg. Zum Zeitpunkt ihrer Errichtung galt die Großtankstelle auf dem Kahlenberg als größte Tankstelle im Ruhrgebiet. Ein Status, den sie zumindest im Mülheimer Stadtgebiet noch einige Zeit behielt.

Die Ölkrisen führten Ende der 1960er/Anfang 1970er Jahre zur Aufgabe zahlreicher Tankstellen, die in der Folge teilweise umgenutzt oder abgebrochen und später durch meist eher belanglose Neubauten ersetzt wurden. Auch die Tankstelle in der Röntgenstraße sollte 1974 zunächst stillgelegt werden. Wenig später investierte ARAL hingegen in die Modernisierung der Anlage, sodass die Tankstelle gegenwärtig auf eine über 70 Jahre lang währende Nutzungskontinuität zurückblicken kann, sodass dem o.g. Objekt nicht nur bautypologisch (Tankstelle der 1950er Jahre, individueller Architektenentwurf), sondern auch hinsichtlich seines authentischen Erhaltungszustands und seiner Nutzungskontinuität ein Seltenheitswert bezumessen ist. Auch veranschaulicht die sorgfältig, unter funktionellen Gesichtspunkten und mit architektonischem Anspruch entworfene Tankstelle die zeitgenössisch erhobenen Ansprüche an Bauten der Infrastruktur: „Zusammenfassend ist zu betonen, daß der Garagen- und Tankstellenbau eines der Arbeitsgebiete des Bauschaffens ist, denen eine weitere Entfaltung schöpferischer Fähigkeiten im Funktionellen wie im Baukünstlerischen besonders naheliegend und notwendig ist.“ (Vahlefeld/Jacques 1956, S. 16)

Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Nutzung des o.g. Objekts wegen wissenschaftlicher Gründe

Es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Nutzung des o.g. Objekts wegen wissenschaftlicher, hier architekturhistorischer, Gründe, da es sich um ein gut erhaltenes, inzwischen seltenes Zeugnis der Tankstellenarchitektur der 1950er Jahre handelt, bei dem alle wesentlichen funktionalen Elemente des Typus „Großtankstelle“, wie er sich bereits Ende der 1920er Jahre in Deutschland entwickelt hatte, erhalten sind. Hierzu zählen die Trennung der Anlage vom fließenden Verkehr mit einer eigenen Zu- und Abfahrt, ein Tankwart- und Kundenraum, in diesem Fall zwei separate Tankinseln, die von einem auf zwei Stützen ruhenden Schutzdach überdacht werden. Den Schutzdächern kam, wie beim hier behandelten Objekt, eine besondere Bedeutung zu. Joachim Kleinmanns würdigt das Schutzdach in seiner Publikation „Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle.“ folgendermaßen: „So wurde die Gestaltung des Daches gegen Ende der 1950er Jahre wieder zum wesentlichen Merkmal der Tankstellenarchitektur. Es hofierte den Autofahrer wie den Gast eines Grandhotels und sang das Lied des Fortschritts.“ (Kleinmanns 2002, S. 80). Rudolf Pierburg erkannte sogar schon Ende 1950 die Vorzüge eines in zeitgemäßen Formen entworfenen großen Schutzdaches. Es handelt sich zusammenfassend um einen ästhetisch, funktionell und konstruktiv wegweisenden Industriebau, der aus bau-, architektur- und technikgeschichtlicher Sicht erhaltens- und schützenswert ist.

Ferner besitzt die Tankstelle einen besonderen Stellenwert als Versorgungsbau des Automobilverkehrs und prägt über ihre charakteristische Gestaltung unübersehbar das Straßen- und Ortsbild als unverzichtbarer Bestandteil einer motorisierten Gesellschaft, deren Entwicklungsgeschichte im 20. Jahrhundert die authentisch erhaltene Großtankstelle eindrucksvoll veranschaulicht.

Baugeschichte

Am 1. August 1950 reichte der Mülheimer Architekt Rudolf Pierburg im Auftrag seines Bauherrn, der Firma *Pierburg & Wolke Betriebsstoffe, Mineralöle und chemische Produkte* einen ersten Vorentwurf zur Errichtung einer Großtankstelle auf dem Grundstück zwischen Röntgen-, Billroth- und Obere Saarlandstraße bei der Stadt Mülheim an der Ruhr ein. Bei der Standortwahl für die Großtankstelle war nicht allein die verkehrsgünstige Lage an einer der „Hauptschlagadern“ des Fernverkehrs ausschlaggebend, sondern auch der damals projektierte Bau eines Autohotels auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Auf dem dortigen Grundstück befand sich bis 1952 die Ruine des 1937 eingeweihten HJ-Gebietsführerhauses. Das geplante Autohotel mit Großgaragen wurde jedoch nicht realisiert. Im Oktober 1960 begannen die Bauarbeiten für den Neubau eines Büro- und Wohnhochhauses für den Kaufmann Jakob Haferkamp nach Plänen der Mülheimer Architekten Franz und Willy Bunse.

Am 13. November 1950 folgte der entgegen dem Vorentwurf modifizierte Bauantrag. Wesentliche Aspekte, die bei der Planung eine Rolle spielten, erläuterte der Architekt sowohl in der Baubeschreibung als auch gegenüber der Allgemeinen Mülheimer Zeitung: „Es kam mir darauf an höchste Zweckmäßigkeit mit einer neuartigen Form zu verbinden.“ (Allgemeine Mülheimer Zeitung, 6.3.1951, Nr. 55). Funktionell wichtige Aspekte waren ein ungehinderter Fahrverkehr sowohl der tankenden Kfz als auch eine ungehinderte Tankstellennutzung für LKW, was sich baulich insbesondere an den gewählten Radien und Zu- und Abfahrten niederschlug (ca. 6,50 m für PKW und 14 m für LKW). Die Zu- und Abfahrten waren von den Nebenstraßen aus geplant, um den Verkehr der Fernstraße nicht zu stören. Die separaten Diesel- und Benzin-Zapfsäulen sollten zu weiteren Optimierung der Abläufe beitragen. Um Schmutz, Öl, Wasser usw. von der Sichtfläche verschwinden zu lassen, wurden Waschplätze, Autoheber und Autogrube in Hallen untergebracht.

Das Raumprogramm umfasste einen Tankwartsraum, einen Verkaufsraum, ein Büro, einen Kundenraum, einen Abstellraum und ein Lager, eine Kundentoilette sowie zwei Hallen mit Wagenheber, Wagenwaschhalle und Schnelldienst. Die Hallen wurden parallel zur Röntgen- und Billrothstraße ausgerichtet, um eine optimale Ein- und Ausfahrt in die Hallen zu gewährleisten und zugleich den Tankverkehr nicht zu behindern. Am 15. Dezember 1950 wurde der Bauschein ausgestellt. Am 20. April 1951 erfolgte die Rohbauabnahme der Schornsteine und kurze Zeit später ist die Tankstelle in Betrieb genommen worden. Am 13. Januar 1954 erinnerte die Stadt die Eigentümerin an die im Bauschein geforderte Begrünung der Tankstelle, welche noch im Mai 1954 erfolgte. Im Zusammenhang mit der Öl- und Wirtschaftskrise 1973/1974 beabsichtigte die ARAL zunächst die Stilllegung der Tankstelle, investierte jedoch kurze Zeit später in ihre Modernisierung. Dabei kam es zu folgenden Veränderungen:

- Einbau eines Bürstenwaschgeräts in der Schnelldiensthalle im Osten
- Modernisierung der Tankbehälter
- Tlw. Austausch der Stahlrahmenfenster der westlichen Halle durch Profilit-Glas
- Geringfügige Veränderungen im Grundriss
- Beseitigung der nördlichen Glaskanzel im Eingangsbereich unter teilweiser Wiederverwendung einzelner Bauteile (u.a. Stahltür)
- Veränderungen der Hallenöffnungen unter Wiederverwendung der historischen Toranlagen
- Verschließen der rückseitigen Wand der Prüfdiensthalle im Westen
- Erneuerung des Tores der Kombihalle

Bei der westlichen Halle ist die bauzeitliche Stahlrahmenkonstruktion unter der sekundären Verkleidung erhalten. Die aufgeführten, irreversiblen, nutzungsbedingten Veränderungen sind eine Beeinträchtigung und keine denkmalwerte Zeitschicht. Sie beeinträchtigen den historischen Zeugnis- und Denkmalwert jedoch nicht erheblich, da die wesentlichen charakteristischen Merkmale, die zeittypische Architektur- und Formsprache weiterhin auf sehr anschauliche Weise erlebbar sind.

Quellen:

- Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr

Literatur (Auswahl):

- Arlart, Franz, 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, Heft 3/2020, S. 153-159.
- Kleinmanns, Joachim, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle, Marburg 2022.
- Kleinmanns, Joachim, Bauen im Umfeld des Autos: Ein Jahrhundert Tankstellen, in: Jahrbuch für Hausforschung, Band 46: Ländliches und kleinstädtisches Bauen und Wohnen im 20. Jahrhundert, Marburg 1999, S. 315-340.
- Polster, Bernd, Tankstellen. Die Benzingeschichte, Berlin 1982.
- Straße und Autobahn, Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehr und Straßenbauverwaltung, Heft 11/1950.

Vahlefeld, Rolf und Friedrich Jacques, Garagen- und Tankstellenbau. Anlage, Bau, Ausstattung, Berlin 1956.

(6) Eintragung des Denkmals gem. § 23 Abs. 1 DSchG NRW am 20.03.2024

Vorläufige Unterschutzstellung	Anhörung	Anhörung mit LVR
Ja	Ja	Ja

Eine Ortsbesichtigung erfolgte am 21.11.2023.

Das Gutachten des LVR-ADR vom 15.02.2024 ist Bestandteil dieser Eintragung.