



Stadt Mülheim an der Ruhr

Der Oberbürgermeister
Untere Denkmalbehörde

Denkmalliste

(1) Nr. des Denkmals
Lfd.-Nr. 730

Aktenschlüssel
DE_05117000_A_61DL-0730

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

(2) Kurzbezeichnung des Denkmals/ Aktenzeichen

Kalkstraße 10, ehem. Tankstelle mit Wagenwaschhalle

(3) Lage des Denkmals	Gemarkung	Flur	Flurstück
Kalkstr. 10	Mülheim	30	63

Vorbemerkung:

Hierbei handelt es sich um eine Ersteintragung des Baudenkmals gem. § 23 Abs. 1 DSchG NRW vom 04.09.2023.

Die folgenden Ausführungen basieren auf dem Gutachten gem. § 22 Abs. 4 NRW zum Denkmalwert gemäß § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland vom 31.05.2023.

Das o.g. Objekt wurde zwischen 1955 und 1956 im Auftrag des Bauherrn Ernst Fastrich nach Plänen des Architekturbüros von Franz und Willi Bunse errichtet. Der Komplex umfasst einen eingeschossigen Flachdachbau mit charakteristischem, schmal dimensioniertem, geschwungen gestaltetem Stahlbetonflugdach, das auf zwei schlanken Stützen ruht, Büro, Verkaufsraum, Aufenthaltsräume und eine ehem. Wagenwaschhalle. Die Tankstelle ist in einem weitgehend authentischen Erhaltungszustand überliefert (äußeres Erscheinungsbild, Flugdach mit Betonstützen, Fenster-, Tür- und Toranlagen, wandfeste Innenausstattung im Verkaufsraum) und dokumentiert auf anschauliche Weise die bauliche Umsetzung der Bauaufgabe Tankstelle in der sog. Wirtschaftswunderzeit.

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 anschauliches Zeugnis für die architektonische Umsetzung der Bauaufgabe Tankstelle und die Entwicklung der Massenmotorisierung im Zuge des Wirtschaftswunders in der

Nachkriegszeit in Mülheim an der Ruhr bedeutend für die Geschichte des Menschen und 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 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.

Lage

Das o.g. Objekt befindet sich östlich der Mülheimer Innenstadt an der von Nord nach Süd verlaufenden Kalkstraße. Die ehem. Tankstelle liegt leicht zurückversetzt von der Straße. Im rückwärtigen Grundstücksbereich schließt ein Garagenhof an. Das städtebauliche Umfeld ist geprägt von Mehrfamilienhäusern unterschiedlicher Zeitstellung und als heterogen einzustufen.

Denkmalwerter Schutzzumfang

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



Mülheim an der Ruhr, Kalkstraße 10, Auszug ALKIS-Karte (unmaßstäblich), denkmalwerter Schutzzumfang violett kartiert, Stand 05/2023.

(4) Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals



Mülheim an der Ruhr, ehem. Tankstelle mit Wagenwaschhalle und Flugdach, straßenseitige Ansicht, Foto: Nadja Fröhlich (NF), LVR-ADR, 2023.

Bei o.g. Objekt handelt es sich um einen eingeschossigen Flachdachbau. Auf der rechten Seite befindet sich das Büro, mittig der ehem. Verkaufsraum und auf der linken Seite die ehem. Wagenwaschhalle. Ein weit auskragendes, flach dimensioniertes, geschwungenes Stahlbetonflugdach, das auf zwei schlanken Rundstützen ruht, überspannt die ehem. Zapfsäuleninsel (Zapfsäulen sind nicht mehr vorhanden) und schützte einst die tankenden Kunden vor Wind und Wetter. Ein niedriges Betonmüerchen grenzt den Tankstellenbereich vom Gehweg ab. Zur Kalkstraße hin sind die Räumlichkeiten großzügig mit den bauzeitlichen Stahlfenstern durchfenstert. Eine bauzeitliche Stahltür führt in den ehem. Verkaufsraum hinein. Bauzeitliche Klapptore erschließen die ehem. Wagenwaschhalle. Rückwärtig schließen die ehem. Werkstatt (heute Lager) und ein Aufenthaltsraum an. Im Inneren sind u.a. im Bereich des ehem. Verkaufsraums die bauzeitlichen, zeittypisch geschwungenen Fensterbänke sowie im Büro und im Verkaufsraum Heizkörper erhalten. Die nachträglichen Veränderungen (sekundäre Oberflächen, spätere Einbauten, Grundrissveränderungen) tragen nicht zur Denkmalbedeutung bei.

(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 überwiegend bei den einfachen Bürgersteigpumpen. Im Zuge des Wirtschaftswunders folgte eine Massenmotorisierung in der Bundesrepublik Deutschland, die unter anderem dazu führte, dass die provisorischen Tankstelleneinrichtungen und Bürgersteigpumpen rasch verschwanden, da die Ölkonzerne ein weitmaschiges Netz von Kundendiensttankstellen aufbauten. Sie knüpften baulich an die Großtankstellen der Zwischenkriegszeit an, doch wurden die strengen kubischen Formen des Neuen Bauens bzw. die heimatverbundene Architektur der NS-Zeit durch organische Formen, Rundungen und Flugdächer in filigraner Ausführung ersetzt, wie hier in Mülheim an der Ruhr. Es überwogen Serientankstellen vor individuellen Entwürfen. Die frühen Tankstellen drücken den Optimismus der Wirtschaftswunderzeit über ihre charakteristischen Formen aus. Der architektonische Anspruch an die Bauaufgabe Tankstelle endete mit den Ölkrisen in den späten 1960er und 1970er Jahren. Die Ölkrise führte ferner zur Aufgabe zahlreicher Tankstellen, die in der Folge teilweise umgenutzt oder aber abgebrochen und durch Neubauten ersetzt wurden. Die erhaltenen Tankstellen aus den 1950er Jahren wurden vielfach baulich verändert, sodass dem o.g. Objekt nicht nur bautypologisch (Tankstelle der 1950er Jahre, individueller Architektenentwurf), sondern auch hinsichtlich seines authentischen Erhaltungszustands ein Seltenheitswert beizumessen ist.

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

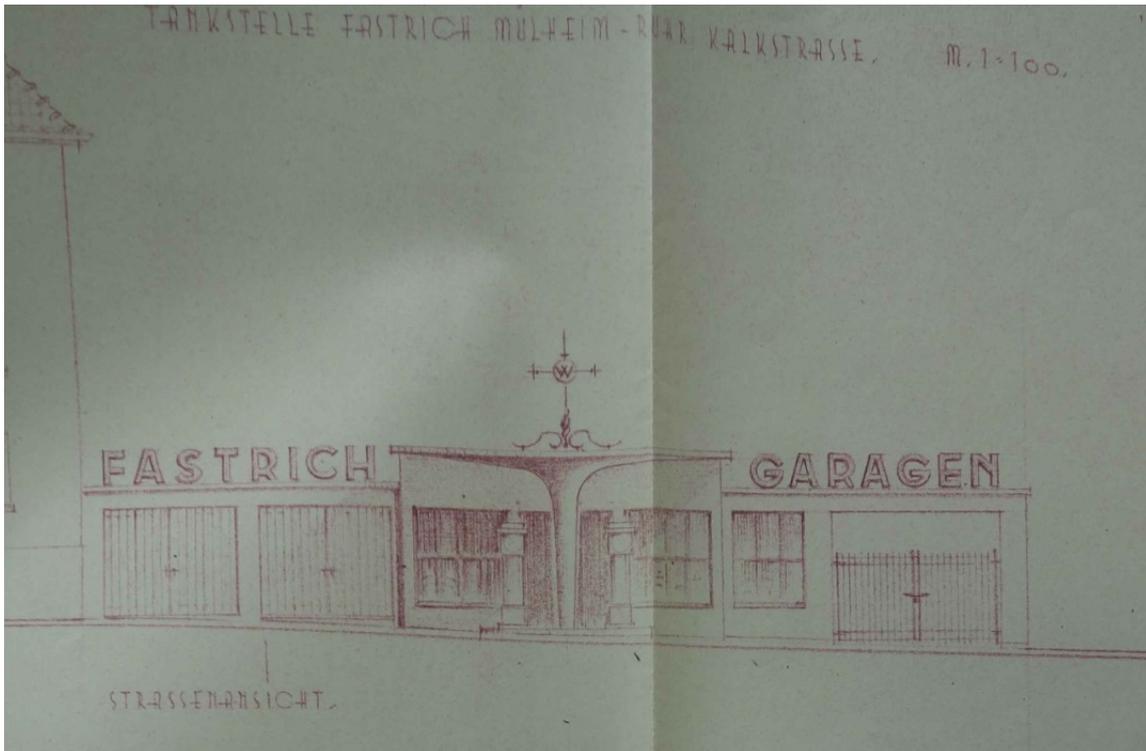
Es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Nutzung des o.g. Objekts wegen wissenschaftlicher, hier architekturhistorischer, Gründe, da es sich um ein authentisch erhaltenes, inzwischen seltenes Zeugnis der Tankstellenarchitektur der 1950er Jahre handelt, bei dem alle wesentlichen 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, eine vorgelagerte Tankinsel, die von einem auf Stützen ruhenden Schutzdach überdacht wird. Dem Schutzdach kam, wie beim hier behandelten Objekt, eine besondere Bedeutung zu, schließlich führt das weit auskragende Dach dazu, dass das von der Kalker Straße zurückliegende Tankstellengebäude im Straßenraum erst richtig wahrnehmbar ist. 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). Ferner besitzen Tankstellen einen besonderen Stellenwert als Versorgungsbauten des Automobilverkehrs und prägen, wie hier in Mülheim an der Ruhr, über ihre charakteristische Gestaltung unübersehbar die Straßen- und Ortsbilder als unverzichtbare Bestandteile einer motorisierten Gesellschaft, deren Entwicklungsgeschichte im 20. Jahrhundert die Tankstellenbauten eindrucksvoll veranschaulichen.

Darüber hinaus handelt es sich bei o.g. Objekt um ein authentisch erhaltenes Werk des etablierten Mülheimer Architekturbüros von Franz und Willi Bunse. Ihr Werk, das bislang noch nicht Gegenstand einer systematischen wissenschaftlichen Untersuchung war, umfasst eine große Bandbreite unterschiedlicher Bauaufgaben (u.a. Verwaltungsgebäude, Wohn- und Geschäftshäuser, Wohnhäuser) und prägte die baukulturelle Entwicklung in Mülheim in der Nachkriegszeit.

Aufgrund des Forschungsdesiderats liegt die Erhaltung der Primärquellen aus wissenschaftlichen, hier architekturhistorischen Gründen, im Interesse der Allgemeinheit.

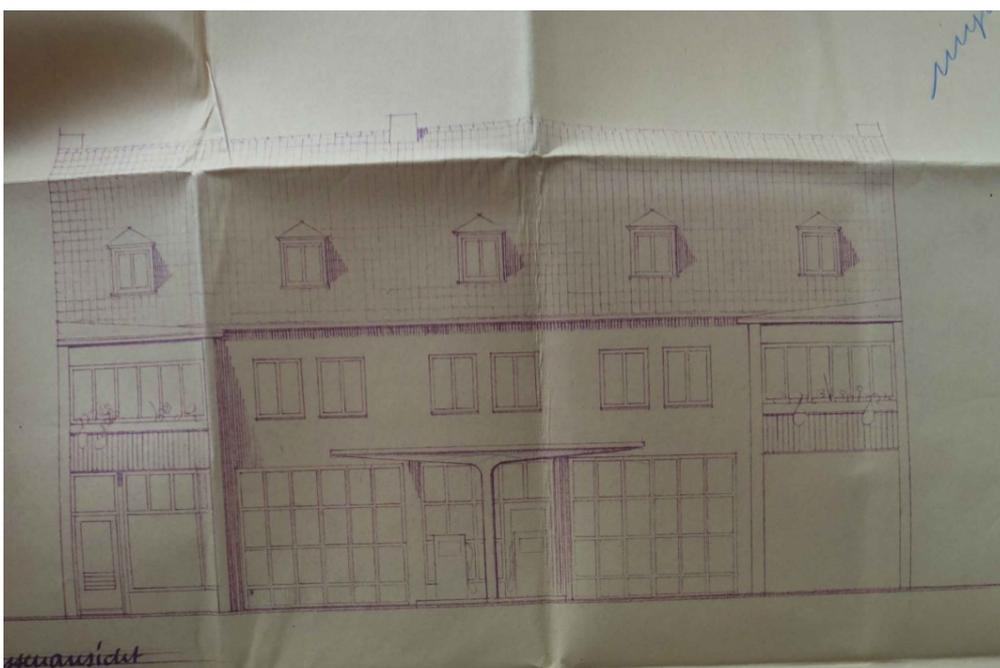
Baugeschichte

Die erste Tankstelle an der Kalkstraße wurde im Jahr 1926 von Gustav Klingenbergerrichtet, der sie ab 1932 an Ernst Fastrich vermietete. In der Nachkriegszeit erhöhte die Eigentümerschaft die Tankstellenmiete erheblich, weshalb sich Ernst Fastrich aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen sah, auf seinem eigenen Grundstück an der Kalkstraße eine neue Tankstelle zu errichten. Am 7. Februar 1951 reichten die Mülheimer Architekten Franz und Willi Bunse einen ersten Antrag für die Errichtung einer Tankstelle an der Kalkstraße ein, der den Bau eines Büro- und Garagengebäudes aus Beton und Ziegelmauerwerk mit hellem Terranova-Kratzputz und eines Betondaches in Pilzform vorsah.



Erster Entwurf, Februar 1951, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Das städtische Bauamt äußerte zunächst Bedenken und forderte die Schließung von Baulücken, etwa durch die Kombination der Tankstelle mit einem Wohnhaus. Im April 1952 intervenierte der Mülheimer Oberbürgermeister in dieser Angelegenheit und bat das Bauamt um Sachstandsbericht, verbunden mit dem Hinweis „dem Schwerkriegsbeschädigten, der sich trotz grosser Schwierigkeiten eine eigene Existenz aufgebaut hat, auch jetzt bei der Verlegung seiner Tankstelle den Weg nicht (zu) verbauen“ (Bauakte der Stadt Mülheim, Schreiben vom 4. April 1952). Im August 1952 reichte das Architekturbüro Bunse einen überarbeiteten Entwurf beim Bauaufsichtsamt ein. Die Architekten griffen den Vorschlag der Verwaltung auf, ein Wohnhaus mit einem Tankstellenbetrieb im Erdgeschoss zu kombinieren, das, um den reibungslosen Verkehr zu ermöglichen, 10 m von der eigentlichen Bauflucht zurückspringen sollte:



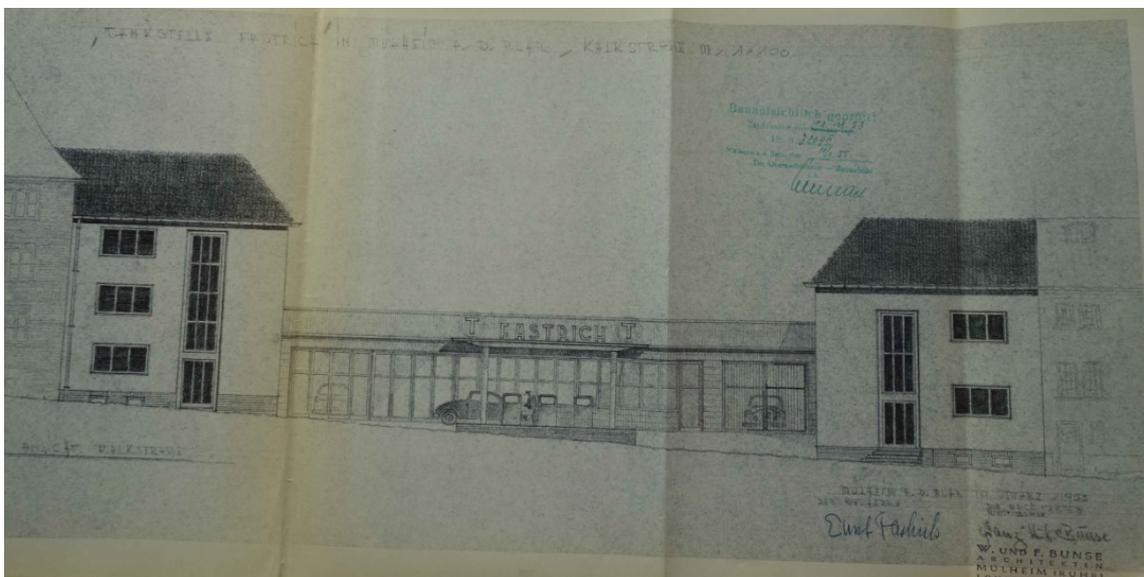
Zweiter Entwurf, August 1952, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Dieser Bauantrag wurde genehmigt, kam jedoch nicht zur Ausführung, da der Bauherr zwischenzeitlich ein Nachbargrundstück erworben hatte, was eine großzügigere Planung ermöglichte. Diese sah den Bau der Tankstelle mit Waschhalle in einem ersten Bauabschnitt und den Bau zweier flankierender Wohnhäuser im zweiten Bauabschnitt vor.



Dritter Entwurf, August 1954, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Dieser Entwurf wurde ein weiteres Mal überarbeitet. Der endgültige Bauantrag zur Errichtung der ehem. Tankstelle mit Verkaufsraum und Wagenwaschhalle wurde schließlich im März 1955 eingereicht und bis Juni 1956 umgesetzt. Das projektierte Wohnhaus auf der rechten Seite nebst Toranlage wurde nicht realisiert. Die neuerrichtete Tankstelle wurde zunächst von B.V.-Aral, Dapolin und Rheinpreussen (später DEA bzw. TEXACO) beliefert (vgl. Stadtarchiv Mülheim, Bestand 2010/213).



Vierter Entwurf, März 1955, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.



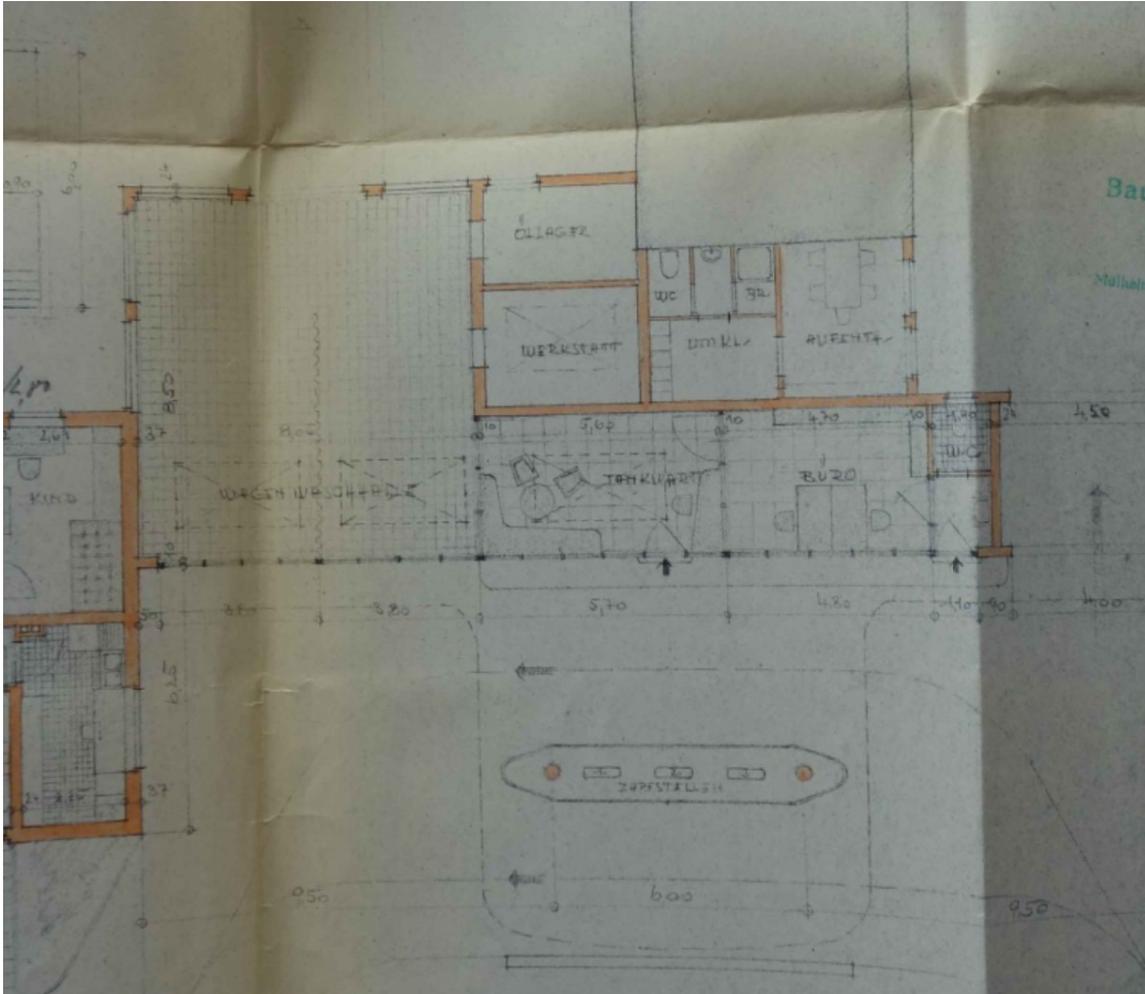
Bauzeitliches Foto der Tankstelle, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.



Bauzeitliches Foto der Tankstelle, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Vermutlich im Rahmen der Ölkrise wurde die Tankstelle geschlossen und nach mündlicher Auskunft des aktuellen Nutzers zunächst als Getränkehandel genutzt. Um 1988/1989 erfolgte die Umnutzung des Getränkemarktes in einen KFZ-Reparaturbetrieb. Im Zuge dessen wurden zwei Wartungs- und Reparaturstände in die vorhandene Wagenwaschhalle eingebaut und ein Waschraum vom

Aufenthaltsraum in Leichtbauweise abgetrennt sowie zusätzliche Öffnungen zwischen den einzelnen Räumen geschaffen. Insgesamt befindet sich der Tankstellenkomplex in einem weitgehend authentischen Erhaltungszustand.



Bauzeitlicher Grundriss der „Tankstelle Fastrich“, Stand 03/1955, Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Quellen:

- Bauakte der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Archivalien im Stadtarchiv Mülheim an der Ruhr

Literatur (Auswahl):

- Polster, Bernd, Tankstellen. Die Benzingeschichte, Berlin 1982.
- 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.

(6) Eintragung des Denkmals gem. § 23 Abs. 1 DSchG NRW am 04.09.2023.

Vorläufige Unterschutzstellung	Anhörung	Anhörung mit LVR
Ja	Ja	Ja

Eine Ortsbesichtigung erfolgte am 22.02.2023.

Das Gutachten des LVR-ADR vom 31.05.2023 ist Bestandteil dieser Eintragung.