

Hitler-Rasthaus am Chiemsee Reha statt Urlaub



Der Traum von einem Fünf-Sterne-Hotel am Chiemsee ist geplatzt: Das frühere Hitler-Rasthaus wird kein Hotel, sondern eine Klinik. [Von Heiner Efferen](#)

Der Traum von einem Fünf-Sterne-Hotel am Chiemsee-Ufer ist geplatzt. Statt des von Regionalpolitikern erhofften "Leuchtturmprojekts" wird auf dem Gelände des früheren Hitler-Rasthauses am Chiemsee-Ufer eine Rehabilitationsklinik für Orthopädie entstehen.

Die Freiburger Holding mit Sitz in Amerang (Kreis Rosenheim), zu der die Krankenhauskette Medical-Park gehört, erwarb das Grundstück von der Tessner-Gruppe aus Goslar. Diese hatte das zwölf Hektar große Areal wiederum im Bieterverfahren vom Bund gekauft, der Hafen ging an die Gemeinde Bernau. Die Freiburger Holding kündigt Investitionen "im hohen zweistelligen Millionenbereich" und 200 neue Arbeitsplätze an.

Adolf Hitler hatte im Jahr 1938 das luxuriöse Autobahn-Rasthaus, das heute unter Denkmalschutz steht, direkt am Chiemsee-Ufer erbauen lassen. Nach dem Krieg übernahmen es die Amerikaner und betrieben dort ein Erholungszentrum für Soldaten. Nach deren Abzug 2005 fielen die beiden Hotels, der Hafen und der private Badestrand an den Bund.

Der Verkauf gestaltete sich schwierig: Mitten durch das Gelände verläuft die A8 von München nach Salzburg. Dazu kamen Pannen bei der Ausschreibung

und ein erster Käufer, der offenbar mehr bot, als er Geld hatte. Ende August 2008 erhielt die Tessner-Gruppe für etwa acht Millionen Euro den Zuschlag.

Doch die Vorfreude über eine Belebung des Tourismus war voreilig. "Ein Fünf-Sterne-Hotel ließ sich aus statischen und bautechnischen Gründen nicht verwirklichen", heißt es bei der Tessner-Gruppe. Deshalb habe man das Areal an die Freiburger Holding abgegeben, die in der Nachbarschaft schon eine Klinik betreibt.

Den von der Autobahn abgetrennten Teil wolle man gemeinsam entwickeln. Im Gespräch sind eine Gaststätte, ein "Hotel der günstigen Preisklasse" sowie Freizeiteinrichtungen.

Der oft geäußerte Wunsch, am See ein Flaggschiff für den Tourismus zu bekommen, ging für den örtlichen Landtagsabgeordneten Klaus Stöttner (CSU) zwar nicht in Erfüllung, doch vertraut er darauf, dass der heimische Investor "das Tor zum Chiemsee mit Fingerspitzengefühl" entwickeln werde.

Auch der Bernauer Bürgermeister Klaus Daiber (CSU), in dessen Gemeinde das Seegrundstück liegt, gibt sich pragmatisch. "Das Fünf-Sterne-Hotel war natürlich der Wunsch, aber das war von Anfang an nur schwer vorstellbar." Immerhin habe die Freiburger Holding den Ruf, "dass was Gescheites herauskommt, wenn die etwas in die Hand nehmen". Nun gehe es darum, wie die vielen Klinikgäste mehr Anschluss an den Ort finden könnten.

(SZ vom 27.01.2009)

<http://www.sueddeutsche.de/bayern/591/456260/text/>

Hitlers Rasthaus am Chiemsee

Zur Geschichte des 1937/38 errichteten Gebäudekomplexes in Felden

... Wie kam aber eigentlich Felden zu seinem geschichtsträchtigen Objekt? Hitler reiste oft nach Berchtesgaden zu seiner Residenz am Obersalzberg. Da ihm der Weg dorthin von München gerne zu lang wurde, forcierte er den Bau eines Rasthauses am Chiemsee in Felden. Diese Anlage sollte zusammen mit dem Rasthaus in Hermsdorf (Gera) die größten Rasthäuser an den Reichsautobahnen überhaupt werden. Von Anfang an war sie mit ihren Restaurations- und Sporteinrichtungen „mehr für den Ziel- als den Durchgangsverkehr“, also als Ausflugsort und Naherholungszentrum, konzeptioniert, wie eine zeitgenössische Zeitung feststellte.

An der Gestaltung der Rasthausanlage nahm der architekturinteressierte Hitler großen Anteil. Einen ersten Entwurf des Architekten Roderich Fick lehnte Hitler ab, da sich dieser mit einer Vierflügelanlage mit Zwiebelturm zu sehr an das nahe gelegene Kloster auf Frauenchiemsee angelehnt hätte.

Auf Wunsch Hitlers orientierte sich der nächste Planer, der Architekt Fritz Norkauer, Professor an der Staatlichen Hochschule für Baukunst in Weimar, bei seinen Entwürfen an den großen Chiemgauer Höfen mit ihren flach geneigten Dächern. Hitler ließ sich sieben Vorschläge für das Rasthaus mit Modellen vorlegen, wobei er mit Bleistiftkorrekturen in die Planungen eingriff, so etwa bei der Trassierung der Autobahn und der Standortwahl des Rasthauses oder dem „Führerker“, bevor er der Ausführung zustimmte.

Der Bau begann am 2. August 1937, ein Jahr später wurde das Rasthaus dem Verkehr übergeben. Die endgültige Fertigstellung der Anlage erfolgte aber erst 1941/42. Für die Ausführung fertigte Norkauer über 1800 Pläne.

Die Grundrissgestaltung des am Südufer des Chiemsees gelegenen Rasthauses ist z-förmig und besteht aus einem dreigeschossigen Mittelbau und zwei Seitenflügeln. Die Anlage erstreckt sich auf eine Länge von 250 Metern. Das Hauptgebäude umfasste neben den Küchen-, Wirtschafts- und Büroräumen den Frühstückssaal und den großen Salon mit dem „Führerzimmer“, dessen Besonderheit ein Aussichtserker ist.

Der 103 Meter lange Westflügel umfasste das Hotel mit 53 Zimmern. Im 142 Meter langen Ostflügel mit dem Badetrakt lag auch der 38 Meter lange Speisesaal für 400 Personen. Weitläufige Terrassen mit Dampferlandestelle, Liegewiesen, Badestrand und Segelhafen säumten das Seeufer. Ziel dieser Ausgestaltung war es, neben Durchgangsreisenden vor allem Ausflügler und Urlauber für einen Aufenthalt zu gewinnen. Südlich der Autobahn, die bei dem damaligen geringen Verkehrsaufkommen noch ohne Probleme überquert werden konnte, waren die umfangreichen Nebengebäude in U-Form angeordnet, mit Garagen, Werkstätten, Tankstelle, Wäscherei und Metzgerei sowie 160 Betten für die Angestellten des Rasthauses. Um den Gästen „Lokalkolorit“ zu vermitteln, mussten diese übrigens in eigens entworfener Dienstkleidung im Stil der bäuerlichen Trachten arbeiten.

Nach dem Krieg nutzte die US Army das dem Bund gehörende Gelände als Erholungszentrum für ihre Streitkräfte. Zu diesem Zweck erfolgten umfangreiche Veränderungen, unter anderem fiel die Ausgestaltung der Innenräume der Restaurierung zum Opfer.

Am 5. Februar 1974 wurde die Anlage mit folgender Begründung unter Denkmalschutz gestellt: Die Anlage sei von sehr hoher architektonischer Qualität, landschaftsgebunden und „ein wesentliches Beispiel der in der Münchener Bautradition seit der Jahrhundertwende lebendigen Heimatkunst, hier in einer besonderen und einmaligen Verbindung mit den neuen technischen Anforderungen des Autoverkehrs steht.“ Die Ausprägung halte sich von klassizistischer Monumentalität völlig frei und stehe „in der stilistischen Haltung im Gefolge der Neuen Sachlichkeit“.

Tatsächlich kann dem Rasthaus trotz einer Tendenz zur Idealisierung eine architektonische Qualität und Originalität zugesprochen werden. ...

(von Max Schreiber auf

<http://www.pressewoche.de/furorum-geschichte.article/100570.html>