

angegriffen werden. Offenbar werde aber systematisch versucht, noch vor dem endgültigen Erlass eines Bebauungsplans vollendete Tatsachen zu schaffen. Der vorliegende Fall gebe sogar Anlass zu der Annahme, dass die Bebauungspläne nicht zum Abschluss gebracht würden, um sie durch die normative Kraft des Faktischen der Rechtskontrolle zu entziehen. Es sei daher unabdingbar notwendig, durch eine einstweilige Anordnung Einhaltung zu gebieten. In diesem Zusammenhang sei Art. 19 Abs. 4 GG zu beachten, der eine Vorverlagerung des Rechtsschutzes gebiete, wenn sonst irreparable Schäden einträten. Fälle dieser Art fänden sich vor allem in planerischen Zusammenhängen.

- 6 Angesichts des von den Antragstellern vorgelegten Gutachtens, das den Gesamtkomplex als denkmalgeschützt und schutzwürdig bezeichne, sei ein Bebauungsplan für den Abriss nicht rechtmäßig, zumal es Alternativentwürfe über eine behutsame Sanierung gebe, die fast die gleiche Nutzungsdichte gewährleisten. Der Abriss würde die Belange des Denkmalschutzes in sachlich nicht mehr zu rechtfertigender Weise missachten. Die Erhaltung von denkmalgeschützten Gebäuden sei ein wichtiger Grund im Sinn des Art. 26 Abs. 1 VfGHG, zumal der Denkmalschutz nach Art. 141 Abs. 2 BV Verfassungsrang habe.
- 7 In einem offenen Brief vom 26. April 2019 habe das „Münchner Forum, Arbeitskreis Schienenverkehr“ vor allem die technischen Risiken einer Schaffung vollendeter Tatsachen noch vor Klärung in den anhängigen Verfahren aufgezeigt. Diese Gesichtspunkte ergänzten die denkmalpflegerischen Überlegungen. Hinzu komme, dass die notwendigen planerischen und baurechtlichen Voraussetzungen, wie Baugenehmigung und eine Zustimmung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, nicht vorlägen.

### III.

- 8 1. Der Bayerische Landtag hat sich am Verfahren nicht beteiligt.