

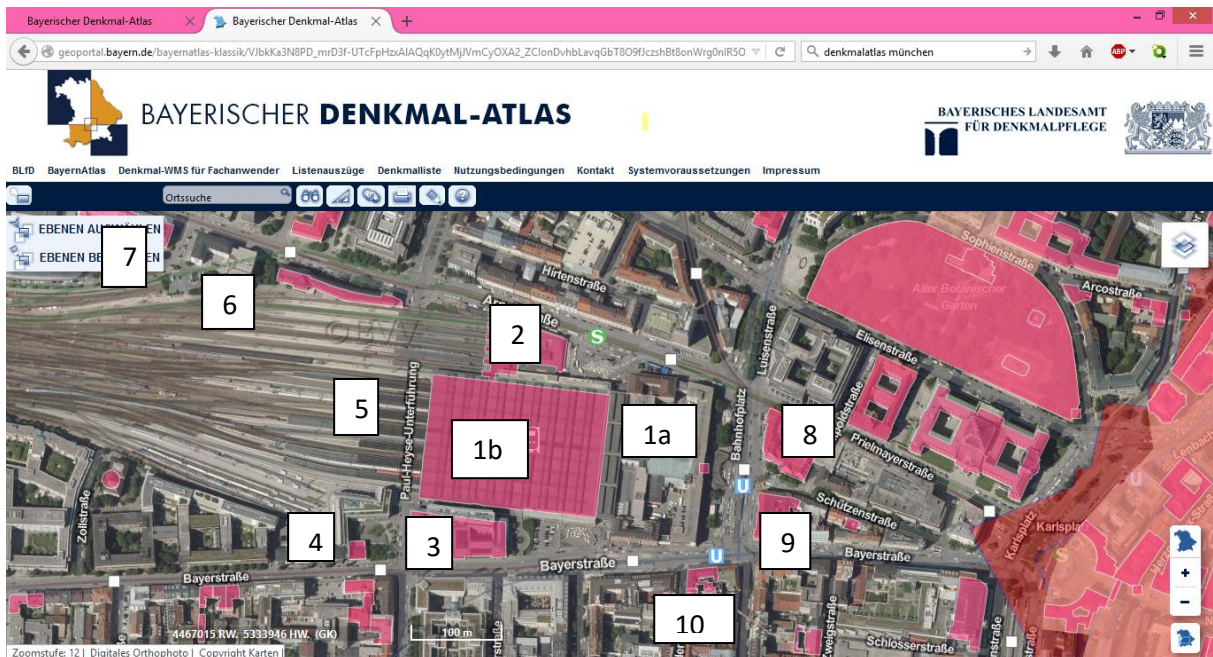


Foto Altstadtfreunde München 2015

# München Hauptbahnhof

## Studie zu den Denkmaleigenschaften des Gesamtkomplexes

von Dr. Dieter J. Martin – Okt. 2015 / Feb. 2016



Aktuell in der Denkmalliste verzeichnete Bauten; Auszug aus dem Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Stand 15. 10. 2015, bearbeitet von D. Martin.

**München Hauptbahnhof**  
**Studie zu den Denkmaleigenschaften des Gesamtkomplexes**  
**von Dr. Dieter J. Martin - Oktober 2015 / Februar 2016<sup>1</sup>**

**Inhalt**

A Einleitung	2
B Stand der Denkmalliste 2015	3
C Grundzüge der Baugeschichte des Bahnhofs	6
D Beschreibung einzelner Anlagen (soweit strittig)	8
E Zu den Denkmaleigenschaften	13
F Zusammenfassung und Rechtsfolgen	24
G Anhang Literatur und Links	25

## **A Einleitung**

Vom Komplex des Münchner Hauptbahnhof und seinem Umfeld sind bisher nur wenige Denkmäler in die Denkmalliste eingetragen. Dies gilt insbesondere für das nicht erfasste Hauptgebäude des Bahnhofs, den nicht als Ensemble anerkannten Bahnhofplatz und daraus abzuleitende Folgerungen für die Denkmaleigenschaft und den Denkmalschutz.

Die Zurückhaltung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege bei der Erfüllung seines gesetzlichen Auftrags zur Eintragung der Denkmäler in die Denkmalliste ist mit seinen bekannt engen Maßstäben zu erklären.<sup>2</sup> Bei der Beurteilung der Denkmalfähigkeit von Bauten durch das Amt stehen offensichtlich Kunstdenkmäler im Vordergrund, also Gebäude mit künstlerischer und kunsthistorischer Bedeutung, während Bauten mit allein geschichtlicher oder städtebaulicher Bedeutung selten Eingang in die Denkmalliste finden. Ähnliches gilt pauschal für die Nachkriegszeit bis heute. Dieses auch bei zahllosen anderen Objekten in Bayern festzustellende Phänomen bezeichnet einen klaren Verstoß gegen den durch die Definition in Art. 1 BayDSchG erteilten gesetzlichen Auftrag zur unterschiedslosen Eintragung aller Denkmäler.

Die umfassende und nicht selektive Ermittlung und Einordnung von Denkmälern ist wesentliche Voraussetzung für die Behandlung in bau-, denkmal- und planungsrechtlichen Verfahren. Mit dieser rechtlich fundierten Studie wird versucht, die Entscheidungsgrundlage für den Münchner Hauptbahnhof zu verbreitern. Entgegen anderslautenden Behauptungen können übrigens die Denkmaleigenschaften des Komplexes aufgrund neuer Erkenntnisse auch noch 2015 und später geltend gemacht werden.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> © Dr. Dieter J. Martin, Michelsberg 2, 96049 Bamberg, E-Mail dieter.j.martin@t-online.de

<sup>2</sup> „Das liegt daran, dass die Wissenschaftler, die üblicherweise an Denkmalämtern zu finden sind, Archäologie, Architektur, Kunstgeschichte oder Volkskunde studiert haben, aber keine Technikgeschichte.“, Osteneck, Fragen zum Denkmalwert technischer Anlagen, Denkmalpflege in Baden-Württemberg, 16, 1987, S. 24-36. Zur Zurückhaltung des Bayerischen Landesamtes siehe auch Martin, 40 Jahre Denkmalschutzgesetz in München, Denkmalrecht in Deutschland im Denkmalnetz Bayern unter Nr. 5.1 Bayern.

<sup>3</sup> Aus der insoweit rechtsirrigen Sitzungsvorlage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung Nr. 14-20 / V 02553 vom 15.4.2015 unter Nr. 2.2.3: „Der Landeshauptstadt München wurde mit Schreiben vom 07.07.2010 des Landesamtes mitgeteilt, dass es sich bei der Gleishalle des Hauptbahnhofs, dem Relief sowie beim gesamten Starnberger Flügelbahnhof um Baudenkmäler handelt. Mit Schreiben der Landeshauptstadt München

Für die rechtliche Beurteilung der Denkmaleigenschaft maßgeblich ist die gesetzliche Definition des Artikel 1 BayDSchG:

(1) Denkmäler sind von Menschen geschaffene Sachen oder Teile davon aus vergangener Zeit, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung (**sog. Denkmalfähigkeit**) im Interesse der Allgemeinheit (**sog. Denkmalwürdigkeit**) liegt.

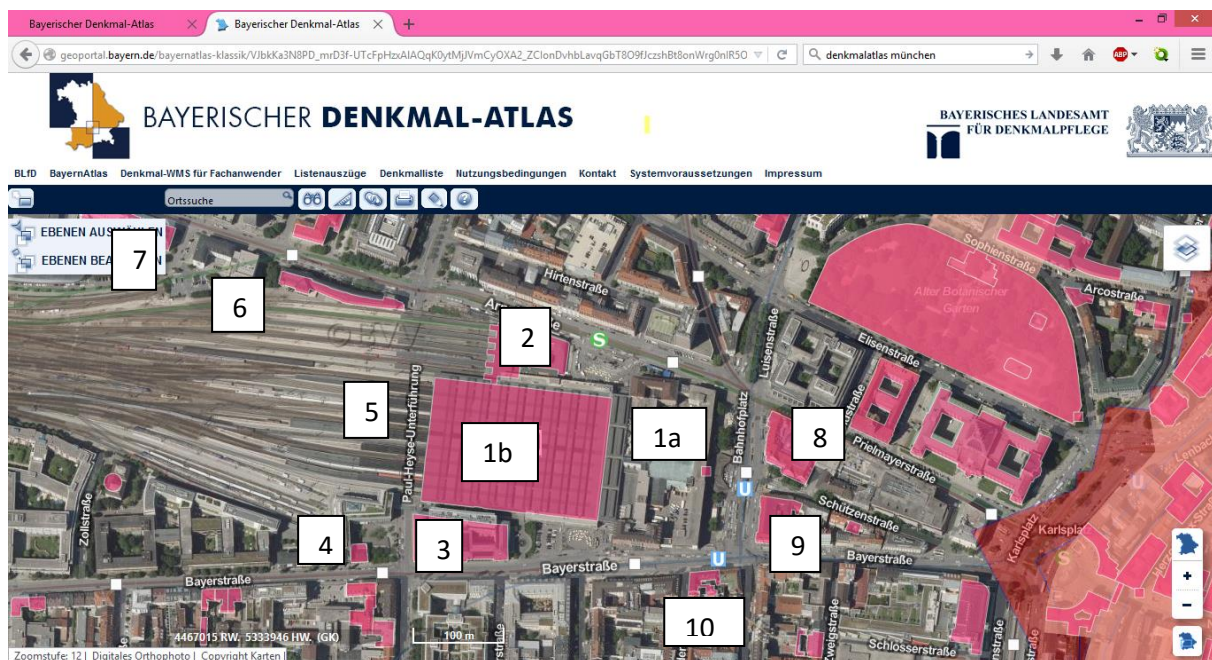
(2) **Baudenkmäler** sind bauliche Anlagen oder Teile davon ...

(3) Zu den Baudenkmalern kann auch eine Mehrheit von baulichen Anlagen (**Ensemble**) gehören, und zwar auch dann, wenn nicht jede einzelne dazugehörige bauliche Anlage die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, das Orts-, Platz- oder Straßenbild aber insgesamt erhaltenswürdig ist.

Nach Art. 2 (1) sollen die Baudenkmäler und die Bodendenkmäler nachrichtlich in ein Verzeichnis (**Denkmalliste**) aufgenommen werden. Die Eintragung erfolgt durch das Landesamt für Denkmalpflege von Amts wegen im Benehmen mit der Gemeinde. ...

## B Nach dem Stand von 2015 in der Denkmalliste für München verzeichnete Denkmäler im Bereich des Bahnhofs

### Übersichtskarte aus dem Denkmalatlas



Screenshot: Aktuell verzeichnete Denkmäler; Auszug aus dem Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, Stand 15. 10. 2015. Zahlen D. Martin.

vom 29.07.2010 wurde das Benehmen zum Listeneintrag hergestellt. Die Feststellung der Denkmaleigenschaft erfolgte nach der Wettbewerbsentscheidung, so dass dem Wettbewerbsergebnis und seine Weiterentwicklung Vorrang vor dem Erhalt des Gebäudes einzuräumen ist. ... Im Falle der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses wird **demzufolge** der Starnberger Flügelbahnhof als Denkmal nicht erhalten bleiben können. Aufgrund der vorgenannten Chronologie der Unterschutzstellung besteht Vertrauensschutz für das Wettbewerbsergebnis von Auer+Weber+Assoziierte.“

## In der Denkmalliste verzeichnete Denkmäler:

1a Das **Hauptgebäude des Hauptbahnhofs** ist mit Ausnahme des Reliefs (siehe Nr. 1b) **nicht in der Denkmalliste** verzeichnet.

1b. Nr. D-1-62-000-8549 Arnulfstraße 1 a; Bayerstraße 10 a; Arnulfstraße 1; Arnulfstraße 1a; Bahnhofplatz 2; Bayerstraße 10; Bayerstraße 10a; Hauptbahnhof.

**Gleishalle des Münchner Hauptbahnhofs**, weit gespannte, zweischiffige Halle mit je 70 m Breite, Stahlkonstruktion mit quer zu den Gleisen liegenden im Querschnitt trapezförmigen, Kastenträgern und seitlich angelehnten Oberlichtern, Seitenwände in der oberen Zone verglast, nach Entwurf der Firmen Krupp, Rheinhausen, und Maurer & Söhne, München, unter Leitung von Franz Hart, 1958-60; **Relief** über dem Haupteingang zum Bahnhofplatz, eloxierte Aluminiumplatten in Grau- und Blautönen, räumlich gestaffelt in abstrakten Formen, beleuchtbar, von Rupprecht Geiger, 1951.  
**nachqualifiziert**

**Hinweis:** In der Denkmalliste sind nur die genannten Denkmalteile verzeichnet, nicht die Gesamtanlage des Hauptbahnhofs. Die Denkmaleigenschaft ist hinsichtlich der bestehenden Eintragung unstrittig.

2. Nr. D-1-62-000-8548 Arnulfstraße 3.

**Starnberger Flügelbahnhof**, zweigeschossiges Empfangsgebäude mit kolossaler Pfeilerhalle und Freitreppe, Schalterhalle und Querbahnsteig mit Oberlichtern, im Stil des Neoklassizismus, vom Hochbaudezernat der Bundesbahndirektion München unter Leitung von Heinrich Gerbl, 1949/50.

3. D-1-62-000-643 Bayerstraße 12

**Postamt**, jetzt Hotel, Monumentalbau mit Mittelrisalit, Rücklagen und Eckpavillons, Fassadengliederung im Stil der italienischen Hochrenaissance mit Hausteingliederungen und plastischem Dekor, von Wilhelm Fischer, 1896-1900, nach dem Zweiten Weltkrieg mehrfach verändert.

4. Nr. D-1-62-000-644 Bayerstraße 14

**Eckpavillon des ehemaligen Holzkirchner Bahnhofs**, eingeschossiger Walmdachbau auf Sockelgeschoss mit Bandrustika, mit Fassadengliederung im Stil des Neubarock, von Karl Haßlauer, 1913-14 und 1920-22.

Vermerk: Sonstige Bestandteile des Holzkirchner Bahnhofs sind nicht in der Denkmalliste genannt.

5. Nr. D-1-62-000-2357 Hackerbrücke

**Hackerbrücke**, Eisengitterkonstruktion der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, 1890-94, nach Schäden im Zweiten Weltkrieg ein Bogen 1953 neu erbaut.

**Im unmittelbaren Umfeld der eigentlichen Bahnhofoanlagen befinden sich folgende in die Denkmalliste eingetragene Denkmäler:**

6. Nr. D-1-62-000-404 Arnulfstraße 9; Arnulfstraße 11; Arnulfstraße 13

**Ehem. Verkehrsministerium (Teilstück)**, jetzt zur Bundesbahndirektion gehörig, langgestreckter, leicht konkaver neubarocker Tuffsteinbau mit plastischer Gliederung und Mansardwalmdach, von Karl Hocheder d.Ä., 1911-16; siehe Hopfenstraße 10.

7. Nr. D-1-62-000-405 Arnulfstraße 19

**Ehem. Bundesbahn-Zentralamt**, monumentaler Neurenaissancebau mit Mittel- und Seitenrisaliten, 1900-02

8. Nr. D-1-62-000-547 Bahnhofplatz 7

**Ehem. Warenhaus Tietz**, fünfgeschossiger Walmdachbau mit Vorsprüngen, Treppentürmen, Giebeln und Gauben, in Eisenbeton-Skelettbaubauweise mit reduziert historisierenden Fassadengestaltungen, teils mit Muschelkalk, von Max Littmann, 1904/05, mit plastischem Dekor an der Fassade von Julius Seidler, Fidel Enderle und Jakob Bradl, nach Schäden im Zweiten Weltkrieg an den Fassaden vereinfacht wieder hergestellt

9. Nr. D-1-62-000-546 Bahnhofplatz 1

**Ehem. Telegraphenamnt**, jetzt Büro- und Geschäftshaus, breit gelagerter viergeschossiger Walmdachbau um Innenhof mit Eckrisaliten, von Georg Dollmann, 1869-71, erweitert 1912, nach Schäden im Zweiten Weltkrieg wiederhergestellt und Fassaden mit Putzbänderung gestaltet, von H. Nestler, 1949

10. Nr. D-1-62-000-645 Bayerstraße 27

**Ehem. Hotel Stadt Wien**, fünfgeschossiger Eckbau, Fassadengliederung im Stil des Neubarock mit toskanischen Säulen und Karyatiden, mit reichem plastischem Dekor, nach dem Zweiten Weltkrieg vereinfachend wiederhergestellt und um ein Geschoss erhöht, von Wilhelm R. Roeder und Ludwig Catharinus, 1915-16.

**Hinweis:** Der **Bahnhofplatz** ist weder als Einzeldenkmal noch als Ensemble in der Denkmalliste verzeichnet.

**Aufgabe:** Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit sind für den Komplex des Münchner Hauptbahnhofs sowohl für einzelne Teile der Anlage als auch für die Gesamtanlage und deren Umfeld (Ensemble) zu überprüfen.

## C Grundzüge der Baugeschichte des Bahnhofs

### a) Geschichte des Hauptbahnhofs München<sup>4</sup>

Für den Bahnhof in München begannen 1838 die ersten Planungen an mehreren Standorten. Ein provisorisches Gebäude aus Holz<sup>5</sup> wurde auf dem Marsfeld (heute Hackerbrücke) am 1.9.1839 in Betrieb genommen wurde. Ludwig I. beauftragte 1843 den Architekten Friedrich von Gärtner mit einer Neuplanung. Nach einem Brand im Jahre 1847 entschied der König, den neuen Bahnhof an der Schießstätte (aktueller Standort) zu bauen. Die Leitung wurde dem Architekten Friedrich Bürklein, einem Schüler Gärtners, übertragen.<sup>6</sup> Die neue Einstieghalle<sup>7</sup> wurde 1848 in Betrieb genommen, 1849 wurde das Empfangsgebäude eröffnet. Die Gebäude des in Grundzügen bis zum Wiederaufbau nach dem Krieg bestehenden „Bürkleinbaus“ im Rundbogenstil mit Formen der Romanik und der italienischen Renaissance bestanden aus gelbem und rotem Backstein, für einzelne Bauelemente wurden auch Sand- und Kalkstein verwendet. Das Empfangsgebäude war ein basilikaartiger Bau, an den sich an der Ostseite ein Pavillon anschloss.<sup>8</sup> Weil sich der Neubau als zu klein erwies, wurden ein eigener privater „Ostbahnhof“ nördlich des eigentlichen Bahnhofs und im Süden ein Postbahnhof im selben Stil errichtet.<sup>9</sup> Die Front der gesamten Anlagen erreichte 192 Meter und prägte bis 1945 die Physiognomie des Bahnhofs.<sup>10</sup> Bürklein plante ab 1871 einen weiteren Flügelbahnhof, wobei 1886 der „Ostbahnhof“ abgerissen wurde. Der „Großumbau“<sup>11</sup> (Toussaint) von 1876 bis 1884 unter Carl Schnorr von Carolsfeld (Direktion), Jakob Graff (Architekt und Ingenieur) und Heinrich Gerber (Ingenieur, Stahlhochbau) brachte eine neue Bahnhofshalle. Von der alten Halle blieb nur der vordere Teil als Schalterhalle erhalten.<sup>12</sup> Der „Prototyp des modernen Großstadtbahnhofs“ (Toussaint) war entstanden.

Das Gebiet des Münchner Centralbahnhofs wurde von Ost nach West in drei Bahnhofsteile aufgeteilt. Der innere Teil übernahm insbesondere den Personenverkehr, der mittlere Teil bis zum Arbeitersteg (heute Donnersbergerbrücke) diente dem Wagenladungsverkehr, der äußere Teil (bis zur Friedenheimer Brücke) war u.a. Rangierbahnhof und Centralwerkstatt. Der Bahnhof

---

<sup>4</sup> Ausführlich Angela Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte, Dachau, 1991. Weitere Daten und Namen nach Wikipedia [https://de.wikipedia.org/wiki/München\\_Hauptbahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/München_Hauptbahnhof).

<sup>5</sup> Abbildungen Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte, S. 24, 26.

<sup>6</sup> Entwurfszeichnung bei Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte, S. 39, endgültige Gestaltung S. 40 und 41.

<sup>7</sup> Abbildungen bei Toussaint a.a.O., S. 42 und 43.

<sup>8</sup> Grundriss des Bahnhofs bei Toussaint a.a.O., S. 42.

<sup>9</sup> Abbildungen der Gesamtanlage um 1870 bei Toussaint a.a.O., S. 56 und 57.

<sup>10</sup> So Toussaint a.a.O., S. 58. Abbildung des gesamten Frontbaus S. 59.

<sup>11</sup> Entwürfe mit dem neuen Betriebshauptgebäude und den seitlichen Kopfbauten bei Toussaint a.a.O., S. 65 und 66. Abbildungen der Einsteighalle S. 68 ff.,

<sup>12</sup> Isometrische Darstellung der Erweiterungen von 1860 bis 1884 in: Denkmäler in München <http://www.denkmaeler-muenchen.de/>.

war 1884 nach dem Umbau bis zur letzten Weiche 2,9 Kilometer lang, an der breitesten Stelle 580 Meter breit. Die Länge aller Gleise betrug über 80 km.

Zu Umbau und Entstehen der Flügelbahnhöfe: Weil sich der Bahnhof wieder als zu klein erwiesen hatte, begannen 1891 neue Bauarbeiten; 1893 wurde der Starnberger Flügelbahnhof eröffnet. Er erhielt zunächst nur ein provisorisches Holzgebäude. Am 1.5.1904 erhielt der gesamte Bahnhof den Namen „München Hauptbahnhof“. Die Flügelbahnhöfe konnten erst 1921 in Betrieb gehen. Die Gesamtanlage der drei Bahnhöfe blieb bis zum 2. Weltkrieg im Wesentlichen unverändert.

## **b) Wiederaufbau ab 1945<sup>13</sup>**

Die Bahnhofsanlagen wurden beginnend am 20.9.1942 bis 1945 bombardiert und stark beschädigt.<sup>14</sup> Bereits während des Krieges begannen Reparaturarbeiten. Vom Mai bis August 1949 wurden die einsturzgefährdete Bahnsteighalle erst gesprengt und dann die restlichen Gebäuderuinen abgerissen, um einen Wiederaufbau zu ermöglichen.

Bis zum Neubau, mit dem 1955 begonnen wurde, waren noch folgende Elemente des Vorkriegsbahnhofes erhalten (zum Teil in vereinfachter Form ausgebessert):<sup>15</sup>

- Fassade und Umfassung der Schalterhalle<sup>16</sup> des Bürkleinschen Baus
- Pavillons des Empfangsgebäudes
- Querhalle
- Flügelbauten der Querhalle
- Außenwände und Pfeiler der Gleishalle<sup>17</sup>

Eine erste Planung Gerbls von 1947 wollte den Bürkleinbau beibehalten und langgestreckte Flügelbauten anfügen.<sup>18</sup> Der eigentliche Wiederaufbau begann zunächst ab Mai 1950 mit dem Neubau des Starnberger Flügelbahnhofs nach Plänen von Heinrich Gerbl, der wegen seiner im neoklassizistischen Stil der Architektur des Nationalsozialismus gestalteten monumentalen Pfeilerhalle kritisiert wurde (Wikipedia). Noch 1950 wurden die ersten vier Felder der neuen Haupthalle fertiggestellt. 1951 eröffnete im Südteil des Bahnhofs ein Hotel. 1953 wurde die neu gestaltete Schalterhalle eröffnet.<sup>19</sup> 1958 erhielt der Querbahnsteig des Holzkirchner Bahnhofs ein Dach. 1960 wurde die neue Hallenkonstruktion der Gleishalle nach Plänen von Franz Hart fertiggestellt, sie ist in der Denkmalliste enthalten.

1951 hatte auch die Planung für den Wiederaufbau der Hauptfront zum Bahnhofplatz eingesetzt. Toussaint beschreibt die Schwierigkeiten des Planungsprozesses bei

---

<sup>13</sup> Ausführlich auch hierzu Angela Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte, Dachau, 1991, S. 110 ff., mit Angabe weiterer Quellen.

<sup>14</sup> Bilder der Kriegsschäden bei Toussaint a.a.O. S. 111 ff. und S. 126.

<sup>15</sup> Nach: Münchens Denkmäler <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/aufbau.php>; Abbildungen bei Toussaint a.a.O., S. 112 ff., Empfangsgebäude S. 112 und 115.

<sup>16</sup> Abbildung bei Toussaint a.a.O., S. 122.

<sup>17</sup> Abbildungen bei Toussaint a.a.O., S. 117, 119.

<sup>18</sup> Planung Gerbls von 1947 bei Toussaint a.a.O., S. 125; die Planung von 1951 S. 127.

<sup>19</sup> Abbildung bei Toussaint a.a.O., S. 122.

Behörden und in der Öffentlichkeit. 1952 wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Die Integrierung des Bürkleinbaus wurde aufgegeben.<sup>20</sup> Baubeginn war 1955; das heutige Empfangsgebäude wurde zum 1.8.1960 vollendet.

Seither wurden vor allem die U- und S-Bahnhöfe errichtet und integriert. Ausgeführt wurden insbesondere von 1980 bis 1989 auch mancherlei Modernisierungen und strukturelle Umbaumaßnahmen (u.a. Galerie), vor allem auch Nutzungsänderungen im Hinblick auf den Umbau zu einer Art Einkaufszentrum von den Architekten Fahr und Partnern.<sup>21</sup>

## **D Beschreibung einzelner Anlagen (soweit strittig)**

### **I Gesamtanlage mit Legende**

Der Gesamtkomplex besteht aus den 13 Gebäuden bzw. Anlagen. Die Gebäude und Anlagen sind auch Bestandteile des Ensembles Gesamtkomplexes Hauptbahnhof resp. der drei Bahnhöfe (Nr. 13)

- Zentrales Hauptgebäude
- Gleishalle von 1958
- Starnberger Flügelbahnhof
- Ehem. Postamt
- Holzkirchener Bahnhof
- Hackerbrücke
- Ehemaliges Verkehrsministerium
- Ehem. Bundesbahn-Zentralamt
- Ehem. Warenhaus Tietz
- Ehem. Telegraphenamt
- Ehem. Hotel Stadt Wien

#### Ergänzungen hinsichtlich nicht eingetragener Anlagen:

- Bahnanlagen
- Bahnhofplatz
- Ensemble Gesamtkomplex Hauptbahnhof

---

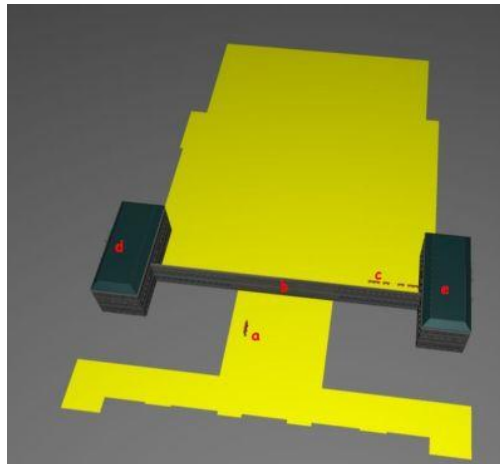
<sup>20</sup> Modell des Neubaus bei Toussaint a.a.O., S. 127.

<sup>21</sup> Zu nennen sind u.a die Maßnahmen der Architekten Fahr + Partner, siehe den freundlichen Text mit den Quellenangaben und die Abbildungen bei Toussaint a.a.O., S.143 ff. Zu dem Umbau und der Neugestaltung 1980 – 1989 siehe auch [http://www.fahr-partner.de/bauten\\_projekte.html](http://www.fahr-partner.de/bauten_projekte.html).



## II Kernbereich (eigentlicher) Hauptbahnhof

Der Kernbereich des Hauptbahnhofs besteht aus den baulichen Anlagen zwischen Bahnhofplatz, Arnulf- und Bayerstraße sowie der Gleishalle.



Übersicht mit erhaltenen Resten: Hauptgebäude mit Eingang (unten, ohne Buchstaben), Schalterhalle (a), zur Gleishalle offene Querhalle (b) mit Flügelbau Süd (d) und Flügelbau Nord (e), Gleishalle (ohne Buchstaben). Quelle: Münchens Denkmäler, © denkmaeler-muenchen.de, <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/reste.php>

### Baubeschreibung der sechs Bauteile des Hauptgebäudes

#### - Baubeschreibung des Hauptgebäudes mit Eingang (Nr. 1 a)

Der Hauptbahnhof ist Münchens zentraler Bahnhof. Mit Lindau ist er einer der beiden bayerischen Kopfbahnhöfe. Er erstreckt sich zwischen Bahnhofplatz, Arnulfstraße und Bayerstraße und endet an der Friedenheimer Brücke. Die Fläche der Gebäude und der Gleise beträgt insgesamt ungefähr 760.000 m<sup>2</sup>. Zur Baugeschichte siehe C Grundzüge der Baugeschichte des Bahnhofs. Der Neubau des Hauptgebäudes des eigentlichen Hauptbahnhofs an Stelle des Bürkleinbaus wurde im Wesentlichen von 1950 bis 1960 in der typischen Formensprache der 1960er Jahre errichtet. Nach dem Ergebnis eines Wettbewerbs von 1952 entstand ein Gebäudekonglomerat; er besteht aus einer Vielzahl von Gebäuden und Gebäudeteilen unterschiedlichster Bauzeiten.

Geschlossener 174 Meter breiter und 21 Meter hoher 6-geschossiger Bau mit 92 Achsen in Stahlbetonskelettbauweise mit vorgehängter hellgrüner eloxierter Leichtmetallfassade. Mittig 9-achsige gebäudehohe Glaswand mit Uhr vor der Schalterhalle. EG zurückgesetzt. Pfeilergestützte Vordachkonstruktion über dem Eingang aus Spannbeton im „Nierentischchenstil“ der 1950er Jahre; darüber abstraktes Relief von R. Geiger.<sup>22</sup> Toussaint hebt – leider ohne Nennung der Architekten – den leichten und transparenten Mittelteil mit der Betonung der Vertikalen

<sup>22</sup> In eloxierten Aluminiumplatten in Grau- und Blautönen, räumlich gestaffelt in abstrakten Formen, beleuchtbar, von Rupprecht Geiger, 1951, Eintrag in die Denkmalliste im Zusammenhang mit der Gleishalle.

hervor; demgegenüber stehen die beiden mit ihren Rasterfassaden gleichförmig wirkenden und nicht bahnhofspezifischen Zweckbauten der Seitentrakte.<sup>23</sup> Genutzt werden das EG als Ladenzone, die drei folgenden Etagen als Büro und die beiden weiteren Obergeschosse mit den Lamellenfenstern als Garagen. Im Innern Umbau und Neugestaltung 1980 – 1989.<sup>24</sup>

#### - Baubeschreibung der Gleishalle

Neubau der weit gespannten, zweischiffigen Halle nach Entwurf der Firmen Krupp und Maurer & Söhne unter Leitung von Franz Hart, 1958-60; in der Denkmalliste enthalten, deshalb hier nicht weiter ausgeführt.

- **Baubeschreibung Querhalle (b)** mit zwei **Flügelbauten** (Süd = d: Hotel, Nord = e: Nordeingang); Reste der Ostwand der Querhalle sind integriert. Die beiden Flügelbauten waren im Krieg stark beschädigt und wurden vereinfacht wieder aufgebaut.

**Flügelbau Süd (d):** An der Bayerstraße 5-geschossiger Bau mit DG mit 17 zu 6 Achsen, hohes mit Naturstein verblendetes Sockelgeschoss mit 3 Bögen als Eingang und hohen Rundbogenfenstern, Hotel<sup>25</sup>

**Flügelbau Nord (e):** An der Arnulfstraße 4-geschossiger Bau mit DG, 13 Achsen, hohes mit Naturstein verblendetes Sockelgeschoss mit 3 Bögen als Eingang und hohen Rundbogenfenstern, Nordeingang zur Querhalle<sup>26</sup>

- **Baubeschreibung Schalterhalle (a)** Wiederaufbau mit Resten (zwei Rundbögen des Bürkleinbaus – Standort = a)

### III Weitere Gebäude und Anlagen

#### Zu 1b: Die Gleishalle von 1958

S. oben unter II. In der Denkmalliste enthalten, deshalb entfällt hier die Baubeschreibung.

#### Zu 2: Der Starnberger Flügelbahnhof

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

#### Zu 3: Das ehem. Postamt

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

#### Zu 4: Der Holzkirchener Bahnhof ...

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft des eingetragenen Pavillons ist unstrittig; die übrigen Bauten des Holzkirchner Bahnhofs wurden durch einen Neubau ersetzt, dem (noch) keine eigenständige Denkmaleigenschaft zukommt.

---

<sup>23</sup> Toussaint a.a.O. S. 130.

<sup>24</sup> Hierzu [http://www.fahr-partner.de/bauten\\_projekte.html](http://www.fahr-partner.de/bauten_projekte.html).

<sup>25</sup> Bilder bei <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/reste.php> und in Toussaint, a.a.O. S. 123.

<sup>26</sup> Bilder bei <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/reste.php>.

### **Zu 5: Die Hackerbrücke**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; die Brücke ist in die Denkmalliste eingetragen.

### **Zu 6: Ehemaliges Verkehrsministerium**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

### **Zu 7: Ehem. Bundesbahn-Zentralamt**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

### **Zu 8: Ehem. Warenhaus Tietz**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

### **Zu 9: Ehem. Telegraphenamnt**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

### **Zu 10: Ehem. Hotel Stadt Wien**

Hinweis: Die Denkmaleigenschaft ist unstrittig; das Gebäude ist in die Denkmalliste eingetragen.

## **Ergänzungen hinsichtlich nicht eingetragener Anlagen**

### **11. Die Bahnanlagen**

Die weitläufigen Bahnanlagen des Hauptbahnhofs sind nicht als Denkmal eingetragen. Nota bene: Sämtliche Anlagen sind Bestandteil des (offensichtlichen, aber von den Landesdenkmalämtern nicht weiter untersuchten) Flächendenkmals Bahnanlagen in Deutschland. Die Überprüfung Ihrer Denkmaleigenschaft als Streckendenkmal ist ein bundesweites Desiderat.

### **12: Bahnhofplatz**

Der **Bahnhofplatz** ist zwar nicht in der Denkmalliste verzeichnet. Die Denkmaleigenschaft ergibt sich aus der Eigenschaft als Ensemblebestandteil, siehe nachfolgend S. 19 ff.

### **13. Ensemble Gesamtkomplex Hauptbahnhof**

Siehe nachfolgend IV.

## IV Ensemble

Als Ensemble definiert Art. 1 Absatz 3 DSchG eine Mehrheit von baulichen Anlagen, und zwar auch dann, wenn nicht jede einzelne dazugehörige bauliche Anlage die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, das Orts-, Platz- oder Straßenbild aber insgesamt erhaltenswürdig ist.

### Umgriff des Ensembles Hauptbahnhof München

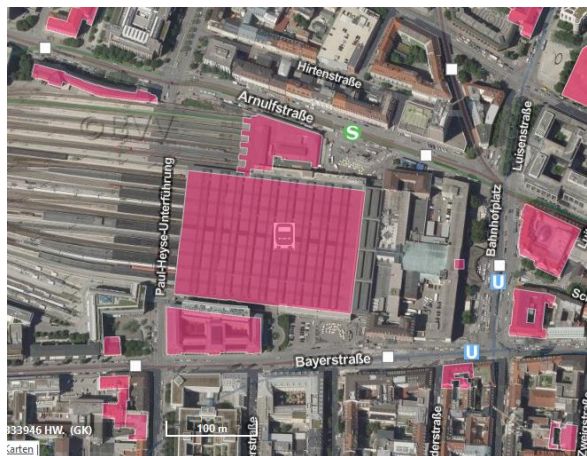


Abbildung: Ensemble Bahnhofplatz – Arnulf- und Bayerstraße – Paul-Heyse-Unterführung; Ausschnitt aus dem Bayerischen Denkmal-Atlas Stand 15.10.2015

### Beschreibung des Ensembles Komplex Hauptbahnhof

Das Ensemble besteht aus dem Kernbereich des Bahnhofplatzes und den Seitenarmen in der Arnulfstraße und der Bayerstraße etwa bis zur Höhe der Paul-Heyse-Unterführung, alternativ bis zur Hackerbrücke oder sogar bis zur Friedenheimer Brücke.

Das „Ensemble Bahnhofplatz (Teilensemble)“ ist gekennzeichnet durch die den Platz umstehenden Baudenkmäler; mit Ausnahme der großen Öffnung nach Norden zu Augustenstraße und Luitpoldstraße ist der Platz fast vollständig eingerahmt durch die Baudenkmäler an den Platzwänden, Hauptbahnhof (noch nicht in der Denkmalliste), Bahnhofplatz 7 Ehem. Warenhaus Tietz, Bahnhofplatz 1 Ehem. Telegraphenamtsgebäude und Bayerstraße 27 Ehem. Hotel Stadt Wien.

Das erweiterte „Ensemble Komplex Bahnhofplatz“ umfasst alternativ je nach Einschätzung bis zur Unterführung oder den beiden Brücken insbesondere die Bebauung an den beiden historischen Straßenzügen, insbesondere die schon eingetragenen Denkmäler der Arnulfstraße: Arnulfstraße 1, Arnulfstraße 1a; Bahnhofplatz 2 (Hauptbahnhof – Adresse in der Denkmalliste), Arnulfstraße 3 (Starnberger Flügelbahnhof), Hackerbrücke, Arnulfstraße 9 – 13 Ehem. Verkehrsministerium (Teilstück), Arnulfstraße 19 Ehem. Bundesbahn-Zentralamt, und der Bayerstraße mit Bayerstraße 10, Bayerstraße 10a (Hauptbahnhof), Bayerstraße 12 Postamt, jetzt Hotel, Bayerstraße 14 Eckpavillon des ehemaligen Holzkirchner Bahnhofs, Bayerstraße 27 Ehem. Hotel Stadt Wien.

Den erforderlichen Zusammenhang stellen sowohl die räumliche Nähe als auch die relativ einheitliche Bauzeit, die zumindest zur Bauzeit architektonisch aufeinander

bezogenen Massen und ihre Gestaltung sowie insbesondere die Funktionen her: Die zentralen Bauten dienen mit Post- und Fernmeldewesen, Versorgung und Unterbringung der Funktion des Bahnhofs bzw. der drei Bahnhöfe.

**Zustand:** Sämtliche erhaltenen Anlagen des Ensembles befinden sich in einem dem Alter entsprechenden Zustand. Unverkennbar sind aber Schadensbilder im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofs und des Kopfbaus des Nachkriegsbaus mit seiner Vordachkonstruktion über dem Eingang. Die einsetzende Verwahrlosung einzelner Teile ist unausweichlich, soweit die Nutzung aufgegeben oder eingeschränkt und parallel dazu der Bauunterhalt eingestellt wurden. Auch der Straßenraum ist fast durchweg verwahrlost. Der zu konstatierende Zustand beeinträchtigt aber die rechtliche Denkmaleigenschaft des Ensembles nicht.

## **E Zu den Denkmaleigenschaften von Hauptbahnhof und Ensemble**

### **1. Einleitung**

Denkmalbegriff und Ensemble sind Rechtsbegriffe, die in vollem Umfang richterlicher Kontrolle unterliegen. Ob einem Objekt Denkmaleigenschaft zuerkannt oder ggf. zu Unrecht abgesprochen wird, ist keine Ermessensentscheidung der Behörden. Die Führung der Denkmalliste und damit die Beurteilung der Denkmaleigenschaften obliegen zwar zunächst dem Landesamt für Denkmalpflege. Sämtliche gesetzliche Tatbestandsmerkmale können aber im Prozess überprüft werden.

**Zum Denkmalbegriff:** Nach Art. 1 Abs. 1 BayDSchG sind Denkmäler von Menschen geschaffene Sachen oder Teile davon aus vergangener Zeit, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung (sog. Denkmalfähigkeit) im Interesse der Allgemeinheit (sog. Denkmalwürdigkeit) liegt. Nach Abs. 2 sind Baudenkmäler bauliche Anlagen oder Teile ... . Nach Abs. 3 kann zu den Baudenkmalern auch eine Mehrheit von baulichen Anlagen (Ensemble) gehören, und zwar auch dann, wenn nicht jede einzelne dazugehörige bauliche Anlage die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, das Orts-, Platz- oder Straßenbild aber insgesamt erhaltenswürdig ist.

Einzeldenkmale sind alle im Gesetz genannten Denkmalarten. Das DSchG nennt die **Umgebung** zwar nicht als Denkmalart oder generell als Bestandteil des Denkmals; sie ist eng zu definieren als der Bereich, der für das Erscheinungsbild eines Denkmals oder Ensembles bedeutend ist, also innerhalb dessen sich die bauliche oder sonstige Nutzung von Grundstücken auf den Denkmalbestand auswirken kann.<sup>27</sup>

Der Begriff Baudenkmal knüpft an den Begriff der baulichen Anlage an, der in der Bauordnung gesetzlich definiert ist. Mehrheiten von baulichen Anlagen werden vom Gesetz als Ensemble und über den Begriff Baudenkmal eindeutig als Denkmal bezeichnet.<sup>28</sup> Ein aus mehreren Gebäuden, Teilen, Freiflächen usw. bestehendes Einzeldenkmal wie der Hauptbahnhof mit den beiden Flügelbahnhöfen ist ggf. nicht

---

<sup>27</sup> Zum im Zusammenhang mit der Umbauplanung von Auer & Co spielt auch der Schutz von Umgebung und Nähe eine Rolle, siehe z.B. Martin, § 2 DSchG M-V, Erl. 3.2.2 und 3.2.2.3.

<sup>28</sup> Ausdrücklich z.B. BayVGH Urteil vom 3.1.2008 - 2 BV 07.760 – openJur. Zu den Rechtsfragen siehe auch BayVGH v. 3.8.2000 – 2 B 97.1119 – und BayObLG v. 25.3.1993, BayVBl. 1993, 539; ferner Martin, Siedlungen und Ensembleschutz im Denkmalrecht, Denkmalrecht in Deutschland im Denkmalnetz Bayern Nr. 5.1 Bayern.

als Ensemble, sondern ausschließlich als Einzeldenkmal in die Denkmalliste einzutragen. Die präzise Abgrenzung von Einzeldenkmal und Ensemble ist in jedem Einzelfall nötig, weil eine Fehlbeurteilung gravierende Folgen im Genehmigungsverfahren und insbesondere bei der Einkommensteuer haben und Rechtsstreitigkeiten eröffnen kann.<sup>29</sup>

## **2. Zur Denkmaleigenschaft des Hauptgebäudes des Hauptbahnhofs**

Die Denkmaleigenschaft hängt von Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit ab, siehe oben Nr. 1.

### **a) Denkmalfähigkeit des Hauptgebäudes**

Der Hauptbahnhof ist ein Objekt, das grundsätzlich denkmalfähig ist, wenn ihm zumindest eine der Bedeutungskategorien des Art. 1 Abs. 1 DSchG zukommt (siehe hierzu oben Teil E Nr. 1. Aus der Baugeschichte (oben Teil C Grundzüge der Baugeschichte) ist zu ersehen, dass der heutige Baubestand im Wesentlichen in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts zurückreicht und der Bau damit einer „vergangenen Zeit angehört. Die Denkmaleigenschaft wird nicht gehindert durch die Tatsache, dass der Hauptbahnhof ein Konglomerat unterschiedlicher Bauteile aus unterschiedlichen Bauzeiten ist.

### **aa) Geschichtliche Bedeutung<sup>30</sup>**

Um dieses zentrale Bedeutungskriterium zu erfüllen, muss eine Anlage von einem Ereignis oder einer Entwicklung Zeugnis geben. Beispiele sind die allgemeine Geschichte, Zweige der Geschichte wie z.B. Orts-, Heimat-, Sozial-, Technik- oder Architekturgeschichte, insbesondere die Baugeschichte des Gebäudes und seine Einbindung in die Stadtentwicklungsgeschichte. Maßgebend sind hier die Geschichte im 19. Jahrhundert und der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg. Bedeutung kommt offensichtlich der gesamten Bahn-Anlage und damit auch ihren Teilen insbesondere für die Bereiche Heimatgeschichte (Stadtgeschichte), Sozial- (Lebens- und Produktionsbedingungen), Verkehrs- und Architekturgeschichte zu.

### **Einzelne Geschichtszweige**

#### **Stadtgeschichte und Stadtentwicklungsgeschichte**

Bereits von seiner Platzierung, der Größenordnung und den Funktionen kommt dem gesamten Komplex Bahn-Anlage mit seinen Begleitbauten (Verkehr, Post, Telegraphenwesen, Kaufhaus, Hotel) herausragende Bedeutung in Stadt- und Stadtentwicklungsgeschichte Münchens zu.

-- Das 19. Jahrhundert ist gekennzeichnet durch die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für die drei raumgreifenden Kopfbahnhöfe mit ihrer Zuleitung und den Flächen für die bahntechnischen Anlagen. Geleistet wurde damit die stadtnahe städtebauliche Einbindung der Zukunftstechnologie für die Bewältigung des

---

<sup>29</sup> Martin zu OVG Magdeburg vom 14. 4. 2004, u.a. in EzD 2.2.2 Nr. 19.

<sup>30</sup> Daten und Personen nach folgenden Quellen: Wikipedia [https://de.wikipedia.org/wiki/München\\_Hauptbahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/München_Hauptbahnhof); Spezialliteratur Süß: Die Geschichte des Münchner Hauptbahnhofs. 1954, Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof: Stationen seiner Geschichte, 1. Aufl. 1991, 2. unveränderte Aufl. 1993, dies. Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte (1839-1960), Beitrag in: Unter dem geflügelten Rad, S. 113 ff.

Massenverkehrs im 20. und 21. Jahrhundert. Eine Großtat von historischer Dimension.

-- Das 20. Jahrhundert war nach den baulichen Vorleistungen des 19. Jahrhunderts gefordert mit dem Wiederaufbau der Bahnanlagen nach den umfangreichen Zerstörungen des 2. Weltkriegs.<sup>31</sup> Einzelheiten unter „C Grundzüge der Baugeschichte des Bahnhofs“.

1958 erhielt der Querbahnsteig des Holzkirchner Bahnhofs ein Dach. 1960 wurde die Hallenkonstruktion der Haupthalle nach Plänen von Franz Hart fertiggestellt. Das heutige Empfangsgebäude wurde zum 1. August 1960 vollendet. 1982 bis 1989 wurden zum Teil massive Umbauten durchgeführt.<sup>32</sup> Einzubinden waren auch die neuen S- und U-Bahnen.

Eine ausführliche Würdigung der stadtentwicklungsgeschichtlichen Bedeutung im Kapitel „Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung“ bei A. Toussaint.<sup>33</sup>

### **Architekturgeschichte**

Die Baugeschichte sämtlicher Anlagen ist erforscht und bekannt. Auf die einschlägige Literatur ist zu verweisen. Die architekturgeschichtliche Bedeutung ergibt sich insbesondere auch aus der Abfolge der Bauten, ihrer erstmaligen Errichtung, den Umbauten und dem Wiederaufbau nach den Zerstörungen. Sie lässt sich entsprechend in Phasen belegen und untergliedern.

Die eigenständige architekturgeschichtliche Bedeutung des Hauptbahnhofs ist aber auch für die Überformung der Reste durch die Maßnahmen des Wiederaufbaus und der weiteren Umbauten im 20. Jahrhundert festzustellen. Eine zumindest kurze (der Darstellung der anderen 376 aufgeführten Denkmäler entsprechenden) Würdigung enthalten u.a. der Architekturführer München von Nerdinger, ausführlich würdigt den Hauptbahnhof Toussaint einschließlich der Umbauten der Jahre bis 1994.<sup>34</sup>

Die Architekturgeschichte stellt auf die Architektur einer Anlage und deren Entstehungsprozess ab. Hierfür ist der Hauptbahnhof exemplarisch. Die heute erlebbare Architektur des Äußeren geht im Wesentlichen auf den Neubau der Eingangshalle in den 1950er Jahren zurück. Sie zeigt die typische Architektursprache dieser Zeit, die z.B. in der Nierenform des Schutzdaches vor dem Eingang und in der Gestaltung und Gliederung der Hauptfassade zum Bahnhofplatz sowie in der für München eigentlich frühen Materialwahl (Stahl und Glas) zum Ausdruck kommt. Die

---

<sup>31</sup> Zu den Zerstörungen und zum Wiederaufbau siehe [https://de.wikipedia.org/wiki/München\\_Hauptbahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/München_Hauptbahnhof) : „Bei den Luftangriffen erlitt der Bahnhof schwere Schäden; erst am 25. Februar 1945 musste der Zugverkehr nach 112 Bombeneinschlägen umgeleitet werden. ... Insgesamt bezifferte sich der Schaden auf 7,1 Millionen RM. Am 6. Mai 1945 wurde trotz Baustoffmangel und komplizierter Genehmigungsverfahren der Wiederaufbau begonnen. ... Vom 16. Mai bis zum 16. August 1949 wurden die einsturzgefährdete Bahnsteighalle erst gesprengt und dann die restlichen Gebäuderuinen abgerissen, um einen Wiederaufbau zu ermöglichen.“

<sup>32</sup> Architekten Fahr und Partner, siehe oben C Baugeschichte, und Toussaint a.a.O., Kapitel „Zug um Zug“, S. 137 ff.

<sup>33</sup> A.A.O. S. 87 ff.

<sup>34</sup> Architekturführer München (Nr. 209), hrsg. von Nerdinger, 2. Auflage 2002, Toussaint a.a.O.

Fassadengliederung wirkt sogar noch heute in der Neubauplanung für das geplante monströse Hochhaus an Stelle des Starnberger Bahnhofs fort.<sup>35</sup> Im Innern wechselten mit den Umbauphasen Stil und Stilelemente; aufgegeben wurde die eher nüchterne Fassung der 1950er Jahre zugunsten der verspielten aktuellen Fassung der letzten Renovierung, der allerdings kraft Gesetzes unausweichlich die Denkmaleigenschaft des Gebäudes zuwächst. Das bisherige Verweigern der Eintragung des Hauptbahnhofs in die Denkmalliste widerspricht im Übrigen der längst vollzogenen Definition und Eintragung des Ensembles Altstadt München als Ensemble des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg.<sup>36</sup>

Eine kritische Würdigung enthält z.B. der Blog münchen modern.<sup>37</sup> Die hier angesprochenen Punkte hindern allerdings die Anerkennung der architekturgeschichtlichen Bedeutung nicht – es gab schon immer unterschiedliche Auffassungen über Kunst und Architektur, Konsens ist nicht erforderlich.

### **- Verkehrsgeschichtliche Bedeutung**

Die verkehrsgeschichtliche Bedeutung ergibt sich aus der Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert. München wurde infolge der Aufgeschlossenheit Bayerns zu einem Markstein nicht nur der süddeutschen Entwicklung.<sup>38</sup>

### **- Technikgeschichte**

Technikgeschichtliche Bedeutung hat eine Sache, wenn sie für die Technik, ihre Entwicklungsgeschichte, die Ingenieurwissenschaften usw. von Bedeutung ist. Die Anlage des gesamten Bahnhofs ist eine technikgeschichtliche Meisterleistung, die jederzeit in der Fachwelt anerkannt wurde. Die in ihrer Zeit jeweils richtungweisenden technischen Konstruktionen insbesondere der Hallen bis zum Neubau der Gleishalle (in der Denkmalliste) und die Stahlbetonskelettkonstruktionen waren und sind für die Bautechnik und die Ingenieurwissenschaften von Bedeutung.

---

<sup>35</sup> Interessant: Die Neuplanung der Architekten Auer und Weber für den etwa 2025 zu beseitigenden Starnberger Flügelbahnhof würde die Fassadengliederung der bisherigen Front des Hauptgebäudes aufnehmen, siehe die „Simulation - So könnte der neue Hauptbahnhof in München aussehen“ in der SZ vom 22.10.2015, <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/simulation-so-koennte-der-neue-hauptbahnhof-in-muenchen-aussehen-1.2426957>.

<sup>36</sup> Aus dem Text der Denkmalliste: „Die Altstadt München .... bildet ein Ensemble, weil der Wiederaufbau nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges mit Erfolg ihre Identität gesichert hat.“

<sup>37</sup> <http://muenchenmodern.blogspot.de/2014/01/Hauptbahnhof.html> „Hier gebe es zwar Größe, aber schon aufgrund des architektonischen Kuddelmuddels wenig Großartiges. Der inzwischen recht desolate Zustand ... tue sein Übriges daran, dass das Gebäude eher einen Hauch von Ostblock verströmt. War der Bahnhof also schon vor dem Zweiten Weltkrieg ein höchst uneinheitliches Sammelsurium an Baustilen, führten die Kriegszerstörungen schließlich zum heutigen Flickwerk. ... Ab den 1980er Jahren folgte zudem eine Reihe mehr oder weniger postmoderner Ergänzungen der Architekten Fahr Schaich Reindl. Schon seit den 1970er Jahren sei der Hauptbahnhof in seiner heutigen Form als Bausünde wahrgenommen worden und so verwundern auch die regelmäßig auftauchenden Pläne zu einem Um- bzw. Neubau nicht.“

<sup>38</sup> ICOMOS Hefte IV, IX und XII (siehe Abschnitt G).



## **- Sozialgeschichte**

In weiser Vorausschau haben die Planer des 19. Jahrhunderts Vorsorge für die sozialen Entwicklungen der Zukunft getroffen: Zunahme der Bevölkerung, Wanderungsbewegung vom Land zur Stadt, explosionsartige Ausweitung der Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten in der zentralen Großstadt, Anforderungen an die Mobilität der Gesellschaft. Geschaffen wurde eine leistungsfähige verkehrstechnische Verknüpfung zur Bewältigung der erwarteten und eingetretenen Bedürfnisse des öffentlichen Transportwesens. Dem gesamten Komplex des Hauptbahnhofs kommt deshalb auch eine unverzichtbare Funktion innerhalb der Sozialgeschichte der Stadt und ihres Umlandes bis hin zu europäischen Zielen zu.

## **- Zusammenfassung zur geschichtlichen Bedeutung**

Für die Denkmaleigenschaft der heutigen Anlagen des Hauptbahnhofs kommt es auf den aktuellen Bestand einschließlich der neuen Gleishalle und der Umbauten der 1980er Jahre an. Einzubeziehen sind allerdings auch die erhaltenen Reste historischer Substanz des 19. Jahrhunderts.<sup>39</sup> Denkmaleigenschaft kommt dem gesamten Baubestand zu, die moderneren Umbauten oder sonstigen Zutaten nach der Wiederaufbauphase der 1960er Jahre werden also nicht ausgeschlossen (dies ist eine Verständnisfrage).

### **bb) Künstlerische Bedeutung**

Künstlerische Bedeutung liegt vor, wenn eine Sache einen ästhetisch-gestalterischen Willen verkörpert. Dies ist insbesondere für die Ostfassade des Neubaus und die späteren Überformungen der 1980er Jahre des Inneren anzunehmen, die jeweils von Architekten in den charakteristischen baukünstlerischen Formen ihrer Zeit errichtet wurden. Das Hauptgebäude zeigt sich als nüchterner, aber filigran gegliederter Monumentalbau der 1950er Jahre. Schmuckelemente im Zeitgeist sind das Relief (in der Denkmalliste) und das Vordach im Stil der „Nierentischchen“. Die Eingangshalle zeigt in ihrer späten Überformung verspielte Elemente in einer Art Postmoderne. Auch wenn offensichtlich kein Konsens in der Fachwelt zur künstlerischen Bedeutung erreicht ist (Ausdruck ist u.a. die bisherige Verweigerung der Denkmaleintragung durch das Landesamt für Denkmalpflege), kann zumindest nicht übersehen werden, dass sich die Ausführenden um einen künstlerisch-gestalterischen Ausdruck bemüht haben; dies reicht nach der Rechtsprechung für die Annahme der künstlerischen Bedeutung aus.

### **cc) wissenschaftliche Bedeutung**

Wissenschaftliche Bedeutung liegt vor bei Bedeutung auch für nur einen Zweig der Wissenschaft, z. B. Geschichtswissenschaften, Technik, Archäologie, Anthropologie, Volkskunde. Der Gesamtanlage des Bahnhofs kommt zumindest die bereits dargestellte historische Bedeutung als Grundlage für wissenschaftliche Befassung zu. Dasselbe gilt für die mögliche städtebauliche Forschung. Sie ist ferner von Interesse für die Volkskunde, weil sie von Lebensumständen, Arbeits- und Produktionsverhältnissen im Verkehrswesen von über 150 Jahren zeugt. Dies

---

<sup>39</sup> Dokumentation der in den Hauptbahnhof einbezogenen Reste des sog. Bürkleinbaus u.a. bei Münchens Denkmäler unter <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/reste.php>

begründet also z.B. auch die Denkmaleigenschaft derjenigen Teile des Komplexes, denen keine eigenständige baukünstlerische Bedeutung zukommt.

#### **dd) städtebauliche Bedeutung**

Städtebauliche Bedeutung hat ein Gebäude oder ein sonstige Anlage, wenn es allein oder zusammen mit anderen das Orts-, Straßen- oder Landschaftsbild prägt. Die städtebauliche Bedeutung ergibt sich schon aus der Abfolge der baulichen Entwicklung, s. oben. Der Komplex ist ein sog. Kopf- oder Sackbahnhof, der wie ein Pfeil in das heutige Stadtbild hineinreicht. Baulich gefüllt ist der Zwickel zwischen den zur Zeit der erstmaligen Anlage des Bahnhofs bereits vorhandenen Straßenzügen. War der Bahnhof im 19. Jahrhundert noch im Weichbild der Stadt, der Altstadt vorgelagert, gehört er heute zum Zentrum der Millionenstadt und ist eine ihrer Lebensadern.

Die erhaltenen Baulichkeiten des Gesamtkomplexes (und nicht nur das Frontgebäude des Hauptbahnhofs zum Bahnhofplatz als solches) prägen auch heute noch das Straßenbild des Bahnhofplatzes und des gesamten städtebaulichen Umfeldes. Allein schon wegen der Größenverhältnisse ergibt sich die bestimmende städtebauliche Wirkung des Bahnhofskomplexes im Gesamtgefüge der Stadt. Zwar werden durch die breite Schneise der Bahnhofseinfahrt und der baulichen Anlagen die umliegenden Stadtteile zerschnitten bzw. getrennt, hergestellt wird aber eine verbindende Funktion der Brücken und Unterführungen wie der Elemente der als Denkmal eingetragenen Hackerbrücke und der Paul-Heyse-Unterführung. Die Hackerbrücke bezeichnet zugleich die Grenze des nicht weiter untersuchten, aber gerade aus dem Luftbild (z.B. Bayerischer Denkmal-Atlas) ablesbaren „inneren Bereichs der Bahnanlagen“.

Eine spezielle städtebauliche Bedeutung haben einzelne Teile des Gesamtkomplexes wie insbesondere die breite Fassade zum Bahnhofplatz und die Gruppierung der drei Bahnhöfe. Der Gesamtkomplex bündelt die Funktionen von Verkehr, Post und Telekommunikation, Administration, Handel und Unterbringung der Reisenden (frühes Beispiel: Hotel Wien).

#### **ee) volkskundliche Bedeutung**

Diesem Kriterium kommt in diesem Zusammenhang gewisse Bedeutung zu. Unverkennbar ist, dass der Hauptbahnhof über die vielen Jahrzehnte seines Bestehens prägend für das Leben und die Lebensumstände der Bevölkerung war und ist. Er ist Drehscheibe des Verkehrs innerhalb der mobilen Gesellschaft.

#### **ff) Zusammenfassung zu den denkmalrechtlichen Bedeutungskriterien**

Dem Hauptgebäude des Münchner Hauptbahnhofs kommen auch in seinen Überformungen von 1955 bis 1989 mehr oder weniger sämtliche der genannten Bedeutungskategorien zu. Schon allein die außerordentliche geschichtliche Bedeutung in mehreren historischen Disziplinen würde die Denkmalfähigkeit begründen. Dasselbe gilt für die herausragende städtebauliche Bedeutung des Bahnhofs für das Stadtgefüge Münchens. Nicht abzusprechen sind dem Gebäude auch Aspekte der künstlerischen, wissenschaftlichen und volkskundlichen

Bedeutung. Einzelnen Teilen des Gesamtkomplexes Hauptbahnhof kommt die Denkmalfähigkeit aus mehreren der genannten Kriterien zu. Das Vorliegen eines einzigen Kriteriums würde nach dem Wortlaut des Gesetzes aber bereits genügen, um die Denkmaleigenschaft zu begründen.

#### **b) Denkmalwürdigkeit des Hauptgebäudes**

Zur Denkmalfähigkeit muss das öffentliche Erhaltungsinteresse als Korrektiv zur Auswahl unter den denkmalfähigen Objekten hinzu treten. Es ist mit Vorliegen der Kriterien indiziert.<sup>40</sup> Eine Abwägung mit allenfallsigen anderen öffentlichen Belangen wie z. B. des Straßenbaus, Um- und Neubauwünschen von Stadt und Eisenbahn, der Stadtplanung usw. findet bei der Beurteilung des Denkmalwerts nicht statt.<sup>41</sup> Auch Belange der vermeintlichen Unwirtschaftlichkeit, fehlender Nutzbarkeit, eingeschränkter Zumutbarkeit oder fiskalische Gründe sind nicht erheblich. Auch der zum Teil desolate Zustand des äußeren Erscheinungsbildes im Vorfeld des Bahnhofs sagt nichts über seinen Denkmalwert aus. Allein die Seltenheit des Bautyps Hauptbahnhof spricht aber schon für seine Denkmalwürdigkeit. Das gilt auch, obwohl wegen der Kriegsschäden nur noch wenige Reste des alten Bürkleinbahnhofs vorhanden und quasi als Spolien eingebunden sind.<sup>42</sup> Das Merkmal öffentliches Interesse soll im Übrigen nur belanglose Sachen, etwa verzichtbare Massenprodukte, aus dem Denkmalschutz ausschließen. Der Münchner Hauptbahnhof ist nicht belanglos und deshalb unverzichtbar.

#### **c) Zuordnung zu einer Denkmalgruppe**

Der Hauptbahnhof ist nach diesen Erwägungen ein Denkmal; er ist ein Baudenkmal im Sinn des Art. 1 Abs. 2 BayDSchG und Teil des Ensembles Komplex Hauptbahnhof München. Er kann auch als konstituierender Bestandteil eines Baudenkmals der Gebäudegruppe der 3 Bahnhöfe (von denen Teile in der Denkmalliste enthalten sind) verstanden werden – dies ist jedoch von nebensächlicher Bedeutung. Immerhin dürfte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege die hiermit zusammenhängenden Fragen der Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit insbesondere bei der Eintragung des Starnberger Flügelbahnhof und beim Pavillon des Holzkirchner Bahnhofs in die Denkmalliste geprüft haben, sodass auf seine (Teil-) Ergebnisse zurückgegriffen werden kann.

#### **d) Zusammenfassung zur Denkmaleigenschaft des Hauptgebäudes**

Zusammenfassend kann also von der Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit des gesamten Hauptgebäudes des Bahnhofs ausgegangen werden. Einzelnen Teilen des Bahnhofs sowie der gesamten Anlage kommt die Denkmalfähigkeit aus mehreren der genannten Kriterien zu; das Vorliegen eines einzigen Kriteriums würde nach dem Wortlaut des Gesetzes aber bereits genügen, um die Denkmaleigenschaft zu begründen.

### **3. Zur Denkmaleigenschaft des Ensembles Komplex Hauptbahnhof München**

Nach Art. 1 Abs. 3 BayDSchG sind Ensembles als Mehrheiten von Sachen selbst Denkmäler. Die Denkmaleigenschaft erfasst das Ensemble, aber auch alle einzelnen

<sup>40</sup> Ständige Rechtsprechung.

<sup>41</sup> Hessischer VGH vom 28. 11. 1984, DVBl 1985 S. 1187.

<sup>42</sup> VG Greifswald vom 14. 6. 2001 – 1 A 856/97 –, V. n. b.

Teile des Bereichs, und zwar unabhängig davon, ob die einzelnen Teile jeweils selbst Denkmäler sind, also auch wenn sie entweder nicht denkmalfähig oder denkmalwürdig sind. Es gibt keine Lücken im Ensemble; auch Neu- und Umbauten bis in die neueste Zeit, Freiflächen und sogar störende bauliche Anlagen<sup>43</sup> sind damit Denkmal im Rechtssinne, wenn ihnen auch hinsichtlich der Erhaltungspflicht und im Genehmigungsverfahren ein anderer Stellenwert zukommt.

Im Ensemble kann sich die Denkmaleigenschaft mehrfach überlagern: Das einzelne Baudenkmal Gleishalle kann in einer Funktionseinheit Hauptbahnhof München innerhalb der Baugruppe der drei Bahnhöfe und in dem Platz- und Straßenensemble Komplex Hauptbahnhof liegen, das sich seinerseits in einem weiter sich erstreckenden Stadtensemble befinden mag. Der rechtliche Charakter des Denkmals wird infolge der Überlagerung zwar nicht verändert; die Bedeutung des Denkmals und seine Unverzichtbarkeit erhalten hierdurch jedoch zusätzliches Gewicht.

Zu einem Ensemble wird eine Mehrheit von Anlagen nach Art. 1 Abs. 3 BayDSchG dann, wenn das Orts-, Platz- oder Straßenbild insgesamt erhaltenswürdig ist. Die spezielle Erhaltungswürdigkeit kann sich aus der äußerlichen Geschlossenheit des Bildes ergeben, die z.B. Folge einer einheitlichen Konzeption oder Planung oder eines gemeinsamen Stils oder einer Bauart in einer einheitlichen Bauphase ist. Die Erhaltungswürdigkeit kann sich aber auch aus inneren Zusammenhängen ergeben, weil sie z.B. in einem festzustellenden Funktionszusammenhang oder in einem gemeinsamen Grundprinzip, also mit einer **übergreifenden Komponente** zu einer als Gruppe schutzfähigen und schutzwürdigen Einheit zusammengeführt wird.<sup>44</sup> Der Gruppenzusammenhang ist meist an äußeren Umständen abzulesen. Aber auch eine einheitliche oder abgestimmte **Funktion** kann sogar bei fehlenden äußeren Zusammenhängen die Erhaltungswürdigkeit des Ensembles begründen; verbinden können die Funktionen zu einem Wohngebiet, zu einem Gewerbegebiet, zu einem Zusammenhang von Produktionsanlagen, zu einer Erholungs- oder Sportanlage, zu einer Bildungseinrichtung (Universität), zu einer Militäranlage, zu einem Gartenreich und eben auch zu einem Bahnhofsensemble.

#### **a) Denkmalfähigkeit des Ensembles**

Zu den besonderen Schutzgründen für das Ensemble Komplex Hauptbahnhof München: Das DSchG bezeichnet fünf sich teilweise inhaltlich überlagernde Kriterien bzw. Bedeutungsfelder, aufgrund deren sich die Denkmaleigenschaft einer Sache und damit auch eines Ensembles alternativ begründen lassen muss. Es genügt, wenn ein einziges Kriterium vorliegt, um einem Ensemble die Denkmaleigenschaft zuzuerkennen, auch wenn oft mehrere Gründe vorliegen werden.

**Alter:** Mit den Worten „aus vergangener Zeit“ stellt das BayDSchG auf die historische Dimension ab. Es kann offen bleiben, ob eine „Epoche“ abgeschlossen sein muss.<sup>45</sup> Denn sowohl der Zuschnitt von Straßen und Bahnhofsplatz ist historisch, wie aus alten Stadtplänen ersehen werden kann.<sup>46</sup> Die ensembleprägenden Bauten (siehe die Angaben in der Denkmalliste zu den Bauzeiten) gehören der Zeit um die

---

<sup>43</sup> BayVGH Urteil vom 9. 6. 2004, EzD 2.2.6.2 Nr. 31.

<sup>44</sup> So z.B. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 24. 3. 1998, EzD 2.4 Nr. 3.

<sup>45</sup> So z. B. Eberl in Eberl/Martin/Greipl in der 6. Auflage Erl. 6 ff. zu Art. 1 BayDSchG; Eberl wollte sogar das Münchner Olympiastadion vom Denkmalbegriff ausschließen. Dagegen Martin, Aus vergangener Zeit, Denkmalrecht in Deutschland im Denkmalnetz Bayern unter 5.1 Bayern.

<sup>46</sup> Z. B. Abbildungen von Salz- (jetzt Arnulf-) und Bayerstraße bei Toussaint a.a.O. S. 27.

Jahrhundertwende an und sind damit über 100 Jahre alt: ehem. Postamt 1896-1900; Eckpavillon des ehemaligen Holzkirchner Bahnhofs 1913-14 und 1920-22, Hackerbrücke 1890-94, ehem. Verkehrsministerium 1911-16, ehem. Bundesbahn-Zentralamt 1900-02, ehem. Warenhaus Tietz 1904/05, ehem. Telegraphenamtsgebäude 1869-71, erweitert 1912, ehem. Hotel Stadt Wien 1915-16.

**Geschichtliche Bedeutung** hat ein Ensemble, wenn es von geschichtlichen Personen, Ereignissen oder Entwicklungen zeugt; sie muss diese Bedeutung heute und für zukünftige Generationen anschaulich machen („Aussagewert“). Die geschichtlichen Gründe können aus allen Bereichen der Geschichte hergeleitet werden, sogar örtliche oder regionale Bedeutung können genügen. Die Bedeutung des Bahnhofskomplexes und der in seinem Umfeld geschaffenen Funktionsbauten muss wohl nicht besonders begründet werden; sie ergibt sich ohnehin aus der Denkmaleigenschaft der eingetragenen Denkmäler in der Denkmalliste. Hinzu kommen wegen ihres Funktionszusammenhangs die Stadt- und Städtebaugeschichte; denn hier ist vor den Toren der Innenstadt ein durch die Straßenzüge umgrenztes bedeutsames wirtschaftliches Zentrum mit den verkehrlichen Bezügen entstanden. Unverkennbar ist auch der Aussagewert für das Leben, die politischen, kulturellen und sozialen Verhältnisse in der genannten Zeitepoche.<sup>47</sup> So ist der Komplex auch Zeugnis der deutschen Eisenbahngeschichte.

**Künstlerische Bedeutung** verlangt für das spezielle Ensemble eine gesteigerte ästhetische oder gestalterische Qualität. Sie ist z. B. gegeben,<sup>48</sup> wenn Sachen das „ästhetische Empfinden in besonderem Maße ansprechen oder zumindest den Eindruck vermitteln, dass etwas nicht Alltägliches oder eine Anlage mit Symbolgehalt geschaffen worden ist“, wenn ihnen „exemplarischer Charakter“ für eine bestimmte Stilrichtung oder für das Werk eines Künstlers beizumessen ist, wenn sich Form und Funktion von Bauwerken in besonders gelungener Weise entsprechen oder wenn sich künstlerische Inspiration und Gestaltungskraft als individuelle schöpferische Leistung in ihm verkörpern. Entscheidend ist, dass sich eine individuelle schöpferische Leistung auf der Basis künstlerischer Inspiration am Ensemble ablesen lässt. Offensichtlich geht der Komplex Hauptbahnhof nicht auf eine einheitliche Planung eines Städteplaners oder Architekten zurück. Trotzdem sind – abgesehen von den neueren Bauten - gewisse einheitlich Grundaussagen in Gestaltung und gegenseitigem Bezug bei den genannten Denkmälern abzulesen, die in der Denkmalliste enthalten sind.

**Wissenschaftliche Gründe und volkskundliche Bedeutung** spielen bei dem Ensemble Komplex Hauptbahnhof nur eine eher untergeordnete Rolle, obwohl der Bahnhof und seine funktionalen Zusammenhänge noch heute von den Lebensumständen früherer Zeiten zeugen.

**Städtebauliche Gründe** liegen vor, wenn das Ensemble als Gruppe von Gebäuden und Anlagen zu einer stadthistorischen oder stadtentwicklungsgeschichtlichen Unverwechselbarkeit führen.<sup>49</sup> Sämtliche genannte Bauten prägen die Gliederung und das Erscheinungsbild der Ludwigsvorstadt als Stadtteil und die städtische Bau-

---

<sup>47</sup> Ähnlich OVG Berlin vom 7. 4. 1993, BRS 55 Nr. 137; Sächsisches OVG vom 12. 6. 1997, EzD 2.1.2 Nr. 12; VGH Baden – Württemberg vom 27. 5. 1993 - 1 S 2588/92 - [openjur.de/u/380987.html](http://openjur.de/u/380987.html).

<sup>48</sup> Z. B. nach Thüringer OVG vom 30. 10. 2003, EzD 2.1.3 Nr. 9.

<sup>49</sup> Z. B. Thüringer OVG vom 30. 10. 2003, EzD 2.1.3 Nr. 9 im Anschluss an Sächsisches OVG vom 12. 6. 1997 EzD 2.1.2 Nr. 12; ähnlich OVG Berlin vom 7. 4. 1993, BRS 55 Nr. 137.

und Siedlungsstruktur.<sup>50</sup> Die Bedeutung liegt vor, wenn das Ensemble nicht aus seiner städtebaulichen Situation herausgelöst werden könnte, ohne die denkmalrechtlich relevante Situation wesentlich zu beeinträchtigen; sie fehlt, wenn die wesentlichen Strukturen nicht mehr wahrgenommen werden können.<sup>51</sup> Für das Ensemble Komplex Hauptbahnhof darf diese Bedeutung ohne weiteres angenommen werden.<sup>52</sup> Besonders gewürdigt wird die Stadtentwicklung im Kapitel „Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung“ von A. Toussaint.<sup>53</sup> Sie hebt den Bahnhof und seine Umgebung als Zentrum städtischen Lebens und wirtschaftlicher Entwicklung aus bescheidenen Anfängen hervor. Verkehrsministerium,<sup>54</sup> Post, Telegraphenamt, mehrere Hotels, neue Gaststätten und Kaufhaus traten neben anderen Einrichtungen wie der Hackerbrücke hinzu; entstanden war ein Schwerpunkt im Stadtbild Münchens.

### **b) Denkmalwürdigkeit des Ensembles: öffentliches Erhaltungsinteresse**

Das öffentliche Erhaltungsinteresse muss als zusätzliches Merkmal neben die genannten Bedeutungskategorien und Schutzgründe treten. Als Korrektiv dient es dazu, unter den denkmalfähigen Objekten die denkmalwürdigen und damit zu erhaltenden Objekte zu bestimmen bzw. auszuwählen. Mit Vorliegen der Kriterien ist das Erhaltungsinteresse regelmäßig indiziert.<sup>55</sup> Eine Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen wie z. B. des Straßenbaus, Änderungswünschen von Stadt und Eisenbahn, der Stadtplanung usw. findet bei der Beurteilung des Denkmalwerts nicht statt.<sup>56</sup> Auch Belange der Wirtschaftlichkeit, der Nutzbarkeit, Zumutbarkeit oder fiskalische Gründe sind nicht erheblich. Auch der zum Teil desolate Zustand des äußeren Erscheinungsbildes vor allem der Straßenräume im Ensemble kann grundsätzlich nichts über seinen Denkmalwert aussagen. Allein die Seltenheit eines Typs von Ensembles (Bahnhofsviertel), ihre Erstklassigkeit oder sogar ihre Einmaligkeit würden sie noch nicht zum Denkmal machen; hinzutreten müssen – wie hier - die übrigen Kriterien der Denkmalfähigkeit. Das gilt auch, wenn infolge Kriegseinwirkungen nur noch wenige Reste der alten Bebauung einer Stadt vorhanden sind.<sup>57</sup> Das Merkmal öffentliches Interesse soll im Übrigen nur belanglose Sachen, etwa verzichtbare Massenprodukte, aus dem Denkmalschutz ausschließen. Auch das „Ensemble Komplex Münchner Hauptbahnhof“ ist nicht belanglos und deshalb unverzichtbar.

### **c) Denkmaleigenschaft des Ensembles Komplex Hauptbahnhof München**

Wie gezeigt, erfüllen sowohl der Bahnhofplatz als auch die weiteren Anlagen des Komplexes Hauptbahnhof die gesetzlichen Voraussetzungen für ein Ensemble im Sinn des Art. 1 Abs. 3 BayDSchG. Dies hat die bisher weder vom Landesamt für Denkmalpflege noch von der Stadt München erkannte Folge, dass das Ensemble (in

---

<sup>50</sup> So oder ähnlich z. B. OVG Berlin vom 7. 4. 1993, BRS 55 Nr. 137; dass. vom 12. 8. 1994, LKV 1995 S. 226; OVG Nordrhein-Westfalen vom 10. 6. 1985, BRS 44 Nr. 123; OVG Rheinland-Pfalz vom 26. 4. 1984, DVBI 1985 S. 406.

<sup>51</sup> OVG Nordrhein-Westfalen vom 29. 5. 1995, EzD 2.1.2 Nr. 7, und OVG Berlin vom 11. 7. 1997, EzD 2.1.2 Nr. 18.

<sup>52</sup> Siehe hierzu auch das Kapitel „Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung“ in: Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, S. 87 ff.

<sup>53</sup> Seite 87 ff.

<sup>54</sup> Abbildungen bei Toussaint S. 92 und 93.

<sup>55</sup> Ständige Rechtsprechung.

<sup>56</sup> Hessischer VGH vom 28. 11. 1984, DVBI 1985 S. 1187.

<sup>57</sup> VG Greifswald vom 14. 6. 2001 – 1 A 856/97 –, V. n. b.

seinem jeweils ermittelten alternativen Umfang), ferner (ohnehin) die bereits jetzt vom Landesamt für Denkmalpflege ermittelten Baudenkmäler und schließlich seine sämtlichen durch die Begrenzung der Platz- und Straßenzüge ermittelten Bestandteile Denkmäler im Sinn des Denkmalschutzgesetzes sind und dass die entsprechenden Rechtsfolgen eintreten.<sup>58</sup> Es kann damit gerechnet werden, dass zumindest in nicht auszuschließenden Gerichtsverfahren die Denkmaleigenschaft eingebracht wird. Ensembles wird von den Gerichten der gleiche Schutz wie den Einzelbaudenkmälern zuerkannt, ensembleprägende Bestandteile (wie der Hauptbahnhof, wenn man ihm keine eigene Denkmaleigenschaft zuerkennen wollte) sollen grundsätzlich erhalten werden, auch wenn sie keine Baudenkmäler sind. Denn der Schutzanspruch der Ensembles ist nicht geringer als der für Einzeldenkmäler, auch wenn er stärker und vorrangig auf das Erscheinungsbild zielt, das die Bedeutung vermittelt und in seiner Anschaulichkeit zu bewahren ist.

---

<sup>58</sup> Der BayVGH hat im Urteil vom 3.1.2008 (2 BV 07.760 – u.a. in openJur 2012, 89675) keinen Anlass gesehen, von seiner gefestigten Rechtsprechung abzugehen, wonach Ensembles den gleichen Schutz wie die Einzelbaudenkmäler genießen und ensembleprägende Bestandteile, auch wenn sie keine Baudenkmäler sind, grundsätzlich erhalten werden sollen (BayVGH v. 3.8.2000 – 2 B 97.1119) Diese Rechtsprechung trägt der Gleichstellung der Ensembles mit den Baudenkmalern nach Art. 1 Abs. 2, 3 DSchG Rechnung ; sie steht im Einklang mit dem BayObLG. Danach ist der Schutzanspruch des Ensembles nicht geringer als der für Einzeldenkmäler, auch wenn er stärker und vorrangig auf das Erscheinungsbild zielt, das die Bedeutung vermittelt und in seiner Anschaulichkeit zu bewahren ist (BayObLG v. 25.3.1993, BayVBl. 1993, 539). Zu den Rechtsfragen des Ensembleschutzes siehe auch Martin, Siedlungen und Ensembleschutz im Denkmalrecht, Denkmalrecht in Deutschland im Denkmalnetz Bayern Nr. 5.1 Bayern.

## **F Zusammenfassung und Rechtsfolgen**

### **Zusammenfassung zu den Denkmaleigenschaften**

Diese Studie zu den Denkmaleigenschaften hat ergeben, dass über die bisher in die Denkmalliste des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege eingetragenen Objekte hinaus auch der gesamte aktuelle bestehende Hauptbahnhof München als Einzeldenkmal und der Umgriff als Ensemble „Komplex Hauptbahnhof München“ anzusehen sind.

Der frühere Leiter der Abteilung Inventarisierung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Prof. Dr. Tilman Breuer, führt hierzu am 22. 1. 2016 aus: „Dass der Münchner Hauptbahnhof mit seinen Flügelbahnhöfen als ein Hauptwerk der Wiederaufbauzeit zu würdigen ist, sollte sich allmählich herumsprechen – als ein in sich schlüssiges Gesamt Denkmal, das allerdings, in seiner Dreiteilung, seine weiter zurückreichende eisenbahngeschichtliche Stellung an der Stirn trägt. Auf einem anderen Blatt steht der anschauliche Charakter seiner orientierungsbestimmenden Funktion als eisenbahnzeitlich bestimmtes Ensemble von Stadtzugang und Stadtausgang. Dass dieses Ensemble die Bedeutungskategorien des Denkmalschutzgesetzes mit sich führt, war zu erwarten“.<sup>59</sup>

### **Rechtsfolgen**

Die Denkmaleigenschaft besteht nach der Rechtslage in Bayern bereits kraft Gesetzes. Das bisherige Fehlen der Eintragung einzelner Denkmäler (wiederaufgebaute Hauptbahnhof) und des Ensembles „Komplex Hauptbahnhof München“ in der Denkmalliste ist unschädlich; die kraft Gesetzes lediglich deklaratorische Eintragung wird keineswegs infolge des bisherigen Säumens verwirkt und kann deshalb jederzeit nachgeholt werden. Die Denkmaleigenschaft hat die Erhaltungs- und Verfahrenspflichten nach den Art. 4 und 6 BayDSchG zur unausweichlichen gesetzlichen Folge. Die Denkmaleigenschaft auch des wiederaufgebauten Hauptbahnhofs und des Ensembles ist als materiellrechtliche Vorgabe in allen Planungs-, Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren zu beachten.

Darüberhinaus sind die Denkmaleigenschaften nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu beachten. Sämtliche genannten Denkmäler und das Ensemble sind nach den Begriffsbestimmungen des UVPG Kulturgüter; nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung u.a. die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf (Nr. 3) Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie (Nr. 4) die Wechselwirkung zwischen den sonstigen genannten Schutzgütern.

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere zu berücksichtigen: (4.) die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, (5.) die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes, (7.) die Belange des Umweltschutzes, einschließ-

---

<sup>59</sup> In einem Brief an den Autor der Studie.



lich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere (d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter, und (i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d.

In Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 18 AEG) dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies gilt uneingeschränkt auch für die hier ermittelten Denkmaleigenschaften des Hauptbahnhofes und des Ensembles Komplex Hauptbahnhof.

## **G Anhang Literatur und Links**

### **1. Denkmaleigenschaft – Rechtsfragen – Auswahl -**

Eberl/Martin/Spennemann, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 7. Auflage 2015

Martin/Krautzberger, Denkmalschutz und Denkmalpflege, Handbuch, 3. Auflage 2010

Martin, Aufsatz: Aus vergangener Zeit, online unter <http://recht.denkmalnetzbayern.de/inhalt/5-weitere-beitraege-zum-deutschen-denkmalrecht/#1442669722690-8df8af32-fba5>

Martin, Aufsatz: 40 Jahre Bayerisches Denkmalschutzgesetz in München, online unter <http://recht.denkmalnetzbayern.de/inhalt/5-weitere-beitraege-zum-deutschen-denkmalrecht/#1442669722690-8df8af32-fba5>

### **2. Literatur zum Hauptbahnhof München**

Ein reiches **Literaturverzeichnis**, das auch zahlreiche Aufsätze und Beiträge umfasst, in Toussaint (siehe anschließend), S. 163/164.

Süß: Die Geschichte des Münchner Hauptbahnhofes. 1954

**Toussaint**, Der Münchner Hauptbahnhof: Stationen seiner Geschichte, 1. Aufl. 1991, 2. unveränderte Aufl. 1993. Das Standardwerk zur Geschichte in allen Abschnitten. Mit zahlreichen höchst kenntnisreich erläuterten Plänen und Abbildungen insbesondere auch zu den Kriegszerstörungen und den Phasen des Wiederaufbaus.

Toussaint, Der Münchner Hauptbahnhof, Stationen seiner Geschichte (1839-1960), Beitrag in: Unter dem geflügelten Rad, 2001, S. 113 ff.

Zu Umbau und Neugestaltung 1980 – 1989 [http://www.fahr-partner.de/bauten\\_projekte.html](http://www.fahr-partner.de/bauten_projekte.html)

Weitere (leider nicht eingesehene) Beiträge (nach Toussaint a.a.O. S. 160 ff., 163 f.):

Althaus, Das neue Ostfrontgebäude des Münchner Hauptbahnhofes, in: Der Eisenbahningenieur, 1957, Heft 8, S. 50 – 54

Gerbl, Der neue Münchner Hauptbahnhof, in: Baukunst und Werkform, 1960, S. 626 – 629

Hoffmann, Die neue Bahnsteighalle München-Hauptbahnhof, in: Eisenbahntechnische Rundschau 1960 S. 229 - 245

Krings, Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus, 1985

Kurze Darstellung unter Nr. 209 in Architekturführer München, hrsg. von W. Nerdinger, 2. Auflage 2002

### **3. Literatur zum Eisenbahnwesen – Auswahl -**

Eisenbahn und Denkmalpflege, Tagungen des Dt. Nationalkomitess von ICOMOS, Hefte IV, IX und XVII, 1992, 1993, 1998

Föhl, Bauten der Industrie und Technik, DNK Band 47, o. J.

ders., Technische Denkmale im Rheinland, AH 20 des Landeskonservators Rheinland, 1976 (mit weiterer Literatur)

ders., 10 Jahre Erfassung technischer Denkmale im Rheinland; in: Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege 29, 1983, Seite 347-368

Kierdorf/Hassler, Denkmale des Industriezeitalters, 2000

Lübbecke, Die Eisenbahnen in Bayern – Denkmale eines Betriebssystems, Jb. Der Bayerischen Denkmalpflege, 1985, Bd. 39, S. 205 ff.

Müller, Bahnhofsarchitektur, Zur baukünstlerischen Entwicklung von Empfangsgebäuden in Deutschland, Diss. Berlin 1963

Osteneck, Fragen zum Denkmalwert technischer Anlagen, in: Denkmalpflege in Baden -Württemberg, 16, 1987, S. 24-36

Rödel (Hrsg.), Reclams Führer zu den Denkmalen der Industrie und Technik, 2 Bände 1992 und 1998

Rödel/Schomann, Eisenbahn in Hessen, 3 Bände 2005

Schmidt/Theile, Denkmale der Produktions- und Verkehrsgeschichte, Teil I, 1989

Schossig (Hrsg.), Unter dem geflügelten Rad, 2001

Slota, Technische Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland, 1975 ff.

ders., Einführung in die Industriearchäologie, 1982

#### 4. Links

Bayerischer Denkmalatlas

<http://www.blfd.bayern.de/denkmal erfassung/denk malliste/bayernviewer/>

ÖDP/DIE LINKE, mit Fotos und Nachweisen: Antrag vom 27.7.2015 [www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/3744337.pdf](http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/3744337.pdf)

Ausstellung „Unter dem geflügelten Rad“ und Begleitband: [http://stadt-muenchen.net/literatur/d\\_literatur.php?id=4007](http://stadt-muenchen.net/literatur/d_literatur.php?id=4007) und Inhaltsverzeichnis unter [http://bayern-kultur.de/literatur/d\\_inhaltsverzeichnis.php?id=4007](http://bayern-kultur.de/literatur/d_inhaltsverzeichnis.php?id=4007)

München Denkmäler - Startseite <http://www.denkmaeler-muenchen.de/>

München Hauptbahnhof bis Wiederaufbau und Neukonzeptionen <http://www.denkmaeler-muenchen.de/hbf/index.php>

Würdigung des Nachkriegsbaus in „München modern“ <http://muenchenmodern.blogspot.de/2014/01/Hauptbahnhof.html>

Zu Umbau und Neugestaltung 1980 – 1989 [http://www.fahr-partner.de/bauten\\_projekte.html](http://www.fahr-partner.de/bauten_projekte.html)

Denkmalnetz Bayern „Gefährdet“ Monströse Planung gefährdet Münchner Hauptbahnhof [http://www.denkmalnetzbayern.de/index.php/menueeintrag/index/id/25/seite\\_id/1684](http://www.denkmalnetzbayern.de/index.php/menueeintrag/index/id/25/seite_id/1684)

Abendzeitung 1.2.2016 Denkmalnetz Bayern kritisiert Entwürfe Das große Ringen um den neuen Hauptbahnhof <http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.denkmalnetz-bayern-kritisiert-entwuerfe-das-grosse-ringen-um-den-neuen-hauptbahnhof.17f20108-e912-4b0a-8cfb-b10b89d3fb38.html>

#### Süddeutsche Zeitung – Chronik der Planung

8. Dezember 2008, **Pläne vor dem Aus** Doch kein neuer Bahnhof? <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/plaene-vor-dem-aus-doch-kein-neuer-bahnhof-1.870172>

10. Mai 2010, **Architektur** Heftige Kritik am Hauptbahnhof der Zukunft <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/architektur-heftige-kritik-am-hauptbahnhof-der-zukunft-1.665820>

11. Mai 2010, **Hauptbahnhof-Umbau** Die Bahn als Lachnummer <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/hauptbahnhof-umbau-die-bahn-als-lachnummer-1.742884>

17. Mai 2010, **Zukunftsprojekte** Neuer Hauptbahnhof soll doch kommen <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/zukunftsprojekte-neuer-hauptbahnhof-soll-doch-kommen-1.520074>

19. Mai 2010, **München** Der neue Bahnhof - ein edles Schaufenster  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-der-neue-bahnhof-ein-edles-schaufenster-1.931126>
15. Mai 2011, **Münchens neuer Hauptbahnhof** Funktional statt futuristisch  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchens-neuer-hauptbahnhof-funktional-statt-futuristisch-1.1097230>
13. Juli 2011, **Hauptbahnhof** Die Bahn lenkt ein  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/hauptbahnhof-die-bahn-lenkt-ein-1.1119601>
23. August 2011, **Neubau des Münchner Hauptbahnhofs** Kosmetik am Bahnsteig  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/neubau-des-muenchner-hauptbahnhofs-kosmetik-am-bahnsteig-1.1133788>
3. Februar 2012, **Neubau des Münchner Hauptbahnhofs** Nächster Halt: Neuer Bahnhof  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/neubau-des-muenchner-hauptbahnhofs-naechster-halt-neuer-bahnhof-1.1274503>
8. April 2015, **Bauprojekte in München** Ärgerliche Nichts-geht-voran-Politik  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/kommentar-zeit-fuer-entscheidungen-1.2426505>
9. April 2015, **Milliardenprojekt** München versteht Bahnhof  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/milliardenprojekt-muenchen-versteht-bahnhof-1.2428302>
18. August 2015, **Hauptbahnhof** Eines der größten Dächer Münchens wird saniert  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/hauptbahnhof-stahlkorsett-fuers-glasdach-1.2612187>
20. Oktober 2015, **Ein Palast aus Glas und Stahl**  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/plaene-fuer-hauptbahnhof-ein-palast-aus-glas-und-stahl-1.2700443>
22. Oktober 2015, **Simulation** So könnte der neue Hbf in München aussehen  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/simulation-so-koennte-der-neue-hauptbahnhof-in-muenchen-aussehen-1.2426957>
20. Januar 2016 **Stadtheimpflegler Mahnend gegen die Moderne**  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadtheimpflegler-mahnend-gegen-die-moderne-1.2825677?reduced=true>
20. Januar 2016 **Kritik am geplanten Hauptbahnhofturm**  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/wegen-altstadt-silhouette-kritik-am-geplanten-hauptbahnhof-turm-1.2825596>
21. Januar 2016 **Neues Hochhaus, alte Debatte**  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchner-innenstadt-neues-hochhaus-alte-debatte-1.2827508>

23./24. Januar 2016 **Die Stadt braucht ein Konzept**

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/hochhaus-debatte-die-stadt-braucht-ein-konzept-1.2830295>

3. Februar 2016 **Umstrittener Turm**

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/hauptbahnhof-umstrittener-turm-1.2846293>

-----

Bamberg, den 15.10.2015 / 11.2.2016

© Dr. Dieter J. Martin

Michelsberg 2

96049 Bamberg

E-Mail: dieter.j.martin@t-online.de