



Foto:: DB InfraGO

Bahn baut Interimsgebäude am Münchner Hauptbahnhof

05. Februar 2026, 13:04

Die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München ist eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands. Es geht um viel mehr als nur um einen neuen Tunnel. Am Hauptbahnhof wird das in diesem Jahr sehr sichtbar.

Im Zuge der Bauarbeiten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke baut die Deutsche Bahn in diesem Jahr ein fünfstöckiges Übergangsgebäude am Münchner Hauptbahnhof. „Der Interimsbahnhof ist der Schlüssel für alles, was jetzt folgt. Er ist ein vollwertiges Bahnhofsgebäude auf Zeit und hält den Betrieb stabil, während wir den neuen Hauptbahnhof und die zweite Stammstrecke weiterbauen“, erläuterte Gesamtprojektleiter Kai Kruschinski in München.

In dem Bau sollen für einen Zeitraum von zehn Jahren das Reisezentrum, Schließfächer, das Fundbüro sowie weitere Service- und Betriebsbereiche unterkommen. Die Arbeiten für das rund 20 Millionen Euro teure Interimsgebäude am südlichen Bahnhofsausgang gehen im März los. Mitte 2027 soll es zentrale Funktionen des Hauptbahnhofs übernehmen.

Weitere Baustellen am Hauptbahnhof angekündigt

Es wird nicht die einzige Baustelle am Hauptbahnhof sein: Der nördliche Randbau des Starnberger Flügelbahnhofs wird laut Bahn abgerissen. Zudem wird die bisherige Baugrube am zentralen Abgang nach Westen erweitert. „Dort entsteht das Vorhaltebauwerk für die künftige U-Bahn-Linie U9, die das bestehende U-Bahn-Netz entlasten soll“, teilte die für die Infrastruktur zuständige Bahn-Tochterfirma DB InfraGo mit.

Die Arbeiten stehen im Zusammenhang mit dem Bau der neuen S-Bahn-Stammstrecke, die die bisherige Stammstrecke entlasten soll. Auf dieser führen derzeit nahezu alle S-Bahn-Linien der Landeshauptstadt wie durch ein Nadelöhr zentral durch die Innenstadt. Das Mammutprojekt soll nach diversen Verzögerungen spätestens 2037 fertig werden – und mit elf Milliarden Euro deutlich mehr kosten als ursprünglich geplant.

Tiefste Stationen Deutschlands

Für die zweite Stammstrecke werden am Hauptbahnhof und am Marienhof in mehr als 40 Metern Tiefe die künftig tiefsten Stationen Deutschlands gebaut. Am Marienhof wurde der tiefste Punkt der Baugrube bereits erreicht, am Hauptbahnhof soll es im Spätsommer so weit sein. "Anschließend erfolgt auch hier der Stationsausbau von unten nach oben."

Im September kommt den Plänen zufolge auch erstmals eine der großen Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz. Die 178 Meter lange und 700 Tonnen schwere Maschine, die derzeit gefertigt wird, bohrt dann zunächst den Erkundungs- und Rettungsstollen zwischen Donnersbergerbrücke und Marienhof. Der Vortrieb der beiden Verkehrstunnel ist ab 2028 geplant. Auch am Ostbahnhof starten in diesem Jahr Spezialtiefbauarbeiten für die neue unterirdische Station – sowie die Arbeiten für den Ausgangspunkt der von Osten startenden Tunnelbohrmaschinen.