



ARCHIV | Foto: EVN

Die Durchgreiferin: Bahnchefin Palla seit 100 Tagen im Amt

07. Januar 2026, 09:08

Seit Oktober leitet Evelyn Palla den wohl am stärksten kritisierten Konzern des Landes: die Deutsche Bahn. Was ist ihr in ihren ersten 100 Tagen im Amt schon gelungen, wo muss sie nachlegen?

Den Konzern umkrempeln, ihn vom Kopf auf die Füße stellen, den Fahrgast wieder ins Zentrum rücken: Die gar nicht mehr so neue Bahnchefin Evelyn Palla hat die eigene Messlatte gleich zu Beginn ihrer Amtszeit hochgehängt. Schließlich ist ein Wandel bei der Deutschen Bahn dringend notwendig.

Der bundeseigene Konzern steckt seit Jahren in einer schweren Krise. Hohe Unpünktlichkeit, eine marode Infrastruktur, Milliardenschulden und tieferote Zahlen gehören zu den Symptomen. Palla kennt die Probleme. Unter ihrem Vorgänger Richard Lutz verantwortete die gebürtige Südtirolerin im Konzernvorstand gut drei Jahre lang das Regionalverkehrsressort.

Dann berief Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) sie an die Konzernspitze. Am Donnerstag (8. Januar) ist sie seit 100 Tagen in diesem Amt. Was konnte sie bisher erreichen?

Noch wenig Verbesserungen für Fahrgäste

Das Wichtigste vorweg: Für Fahrgäste hat sich seit Pallas Amtsantritt im Oktober wenig verbessert. Das letzte Quartal 2025 war im Fernverkehr sogar das unpünktlichste des ganzen Jahres. Die Situation besserte sich zwar etwas im Dezember. Das lag aber vor allem daran, dass die Bahn wie jedes Jahr das Baugeschehen auf dem Schienennetz rund um die Feiertage stark zurückgefahren und zusätzliche Züge eingesetzt hat.

Mit Blick auf die strukturellen Probleme des überalterten und überlasteten Netzes, die die Hauptursache für die vielen Verzögerungen sind, hat Palla kurzfristige Erwartungen bereits

gedämpft. "Wir können die Schiene nicht von heute auf morgen besser machen", sagte sie im Dezember. Es gehe zunächst darum, die Pünktlichkeit zu stabilisieren und die Talsohle zu erreichen.

Für schnellere Verbesserungen setzt sie auf Sofortprogramme für mehr Sauberkeit und Sicherheit in den Zügen und an den Bahnhöfen sowie für bessere Kundeninformationen. Details sollen folgen.

Die neue Bahnstruktur

An anderer Stelle strebt die Konzernchefin hingegen einen Ruf als Durchgreiferin an. Im Dezember stellte sie ein Konzept zur grundsätzlichen Neuaufstellung der Bahn vor: ein Kahlschlag vor allem in der Zentrale und im oberen Management. Von etwa 3.500 Stellen in der sogenannten Konzernleitung sollen rund 30 Prozent abgebaut werden. Allein auf der Ebene unterhalb des Konzernvorstands werden rund die Hälfte von derzeit 43 Führungsposten gestrichen.

Bei den Töchtern DB Regio und DB Fernverkehr werden die Vorstände verkleinert. Die Chefin der kriselnden Güterverkehrstochter DB Cargo, Sigrid Nikutta, musste gehen. Auch im Vorstand des Gesamtkonzerns wurden bereits zwei Posten abgebaut.

Mehr Verantwortung will Palla dafür in die Fläche verlagern. Die regionalen Managerinnen und Manager sind künftig für die Qualität des Verkehrs verantwortlich und sollen dafür sorgen, dass die Kennzahlen eingehalten werden. Eine zentrale, koordinierende Steuerungseinheit soll es zwar noch geben. Sie ist direkt an Pallas Vorstandsressort angebunden. Wie die regionalen Einheiten die Ziele erreichen, bleibt aber ihnen überlassen. Das neue Konzept ist seit Jahresbeginn in Kraft.

Generalsanierung

Andere Maßnahmen, wie die von ihren jeweiligen Vorgängern eingeleitete Generalsanierung Dutzender vielbefahrener Strecken, führen Palla und Verkehrsminister Schnieder hingegen fort. Bis Mitte der 2030er Jahre sollen nach und nach mehr als 40 Korridore für mehrere Monate voll gesperrt und grundlegend saniert werden. Mehrere solcher Modernisierungen stehen bis dahin jedes Jahr an – oftmals verbunden mit großen Belastungen für Fahrgäste und Güterverkehrskunden. Langfristig soll das Netz dadurch aber wieder jünger und zuverlässiger werden.

Zustimmung aus der Branche

Nach Jahren der Krise bei der Bahn kommt Pallas zupackender Kurs bei wichtigen Akteuren in der Branche gut an. "Evelyn Palla hat in den ersten 100 Tagen angepackt und gezeigt, dass sie keine Zeit verliert bei der Neuaufstellung des Konzerns", teilte der Geschäftsführer des Interessenverbands Allianz pro Schiene, Dirk Flege, mit.

Auch die große Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) äußert sich positiv: "Nach 100 Tagen lässt sich feststellen, dass Palla mit der Stärkung der Qualität und der Verlagerung von Kompetenzen in die Fläche richtige Schwerpunkte gesetzt hat", teilte die stellvertretende EVG-Vorsitzende Cosima Ingenschay mit. Die großen Aufgaben lägen mit der Sanierung der Infrastruktur und dem Umbau des Konzerns aber noch vor ihr.

Kritische Einschätzungen kommen hingegen von den Bahn-Wettbewerbern im Güterverkehr. Pallas Interviews ähnelten denen ihres Vorgängers Richard Lutz, teilte die Geschäftsführerin des Verbands Die Güterbahnen, Neele Wesseln, mit. "Die angekündigte Streichung einiger Managerpositionen im hochdefizitären Konzern ist im politikverwöhnten DB-Koloss vielleicht symbolisch bedeutsam, für Industrie und Reisende zählen aber nur

Qualität, Kapazität und Preise.”

Die Rolle des Bundes

Mit ihrem Programm geht Palla vor allem die Ziele an, die der Verkehrsminister für die Schiene ausgegeben hat. Im September hatte Schnieder zeitgleich mit Vorstellung der Bahnchefin eine neue Schienen-Strategie seines Hauses vorgelegt und einen Neustart ausgerufen – hinterlegt mit zusätzlichen Milliardenmitteln aus dem schuldenfinanzierten Sondervermögen des Bundes. Darin finden sich etwa die Sofortprogramme zur Sicherheit und Sauberkeit sowie einer besseren Kundeninformation. Die vom früheren Bahnchef Lutz ausgerufenen Pünktlichkeitsziele kassierte Schnieder und lockerte sie.

Zufrieden äußerte sich der Minister zu Pallas bisheriger Arbeit. “Die ersten 100 Tage haben gezeigt, dass meine Personalentscheidung für Evelyn Palla richtig war”, teilte er mit. “Sie ist die ersten Schritte meiner Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene entschlossen angegangen.”

Palla verfügt somit über die finanzielle und politische Rückendeckung des Bundes und über die Zustimmung wichtiger Teile der Branche. Die Bewältigung der Krise wird gleichwohl noch viele Jahre in Anspruch nehmen.