

Eines muss man Evelyn Palla lassen: Als sie am 22. September 2025 offiziell als neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG vorgestellt wurde, bemühte sie sich – anders als ihre Vorgänger – sofort, allzu hohe Erwartungen auf eine schnelle Trendwende bei dem maroden bundeseigenen Konzern zu dämpfen. Zwar werde sie sich sofort daranmachen, den Konzern umfassend umzubauen und neu auszurichten, aber „nichts wird schnell gehen“, denn es handele sich „nicht um einen Sprint, sondern um einen Marathonlauf“. Von **Rainer Balcerowiak**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

<https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260223-Bahn-aktuell-NDS.mp3>

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Weder bei den Pünktlichkeitsquoten noch bei den stets mit massiven Einschränkungen verbundenen, chaotisch verlaufenden Sanierungsarbeiten seien schnelle Verbesserungen zu erwarten. Ein von ihr im Januar vorgestelltes Sofortprogramm beinhaltete lediglich unmittelbare Investitionen in Höhe von 50 Millionen für verbesserte Sauberkeit, erhöhte Sicherheit, besseren Komfort im Fernverkehr und optimierte Fahrgastinformation – zunächst allerdings nur auf den 25 wichtigsten Bahnhöfen.

Die erfahrene Managerin wird bei ihrem Amtsantritt gewusst haben, was für eine Herkulesaufgabe vor ihr steht. Und in den ersten Wochen des Jahres kam es dann knüppeldick. Am 2. Februar sorgte ein Gewaltexzess in einem Regionalexpress für allgemeines Entsetzen. Der Zugbegleiter Serkan C. wurde im Rahmen einer Fahrscheinkontrolle von einem Fahrgast zu Tode geprügelt. In der Folge wurde deutlich, dass Attacken auf Bahnmitarbeiter besonders in Regionalzügen [längst alltäglich sind](#). Auf einer von Palla schnell einberufenen Sicherheitskonferenz wurden Verbesserungen vereinbart, wie etwa die Ausstattung der Zugbegleiter mit Körperkameras (Bodycams) und die Aufstockung des Zug- und Sicherheitspersonals. Doch bis zur flächendeckenden Umsetzung wird noch einige Zeit ins Land gehen.

Mit Winter kann ja niemand rechnen

Eine Hiobsbotschaft von einer anderen Baustelle folgte am 16. Februar. Die im September 2025 begonnene Generalsanierung der Strecke Berlin-Hamburg wird möglicherweise deutlich länger dauern als geplant. Ursprünglich sollten die Arbeiten am 30. April beendet sein. Als Begründung für die Verzögerung wurde der „ungewöhnlich harte und lange

andauernde Wintereinbruch“ genannt. Für die betroffenen Länder – neben Berlin und Hamburg auch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein – ist das ein harter Schlag. Denn betroffen ist nicht nur die ICE-Direktverbindung zwischen Berlin und Hamburg, die seit Beginn der Arbeiten mit ausgedünnten Takten und mindestens 45 Minuten längerer Fahrzeit über eine Umleitungsstrecke mit Halt in Stendal und Uelzen führt. Aber auch einige von Berufspendlern stark frequentierte Strecken, etwa nach Wittenberge oder Ludwigslust, sind komplett vom Schienenverkehr abgekoppelt, was durch Schienenersatzverkehr nur unzureichend kompensiert werden kann.

In einer Art Brandbrief forderten die betroffenen Länder von der Bahn die „Bündelung aller Ressourcen“ zur Fertigstellung der Baumaßnahmen sowie einen neuen, abgestimmten Terminplan, der „unverzüglich vorzulegen“ sei und fortlaufend kommuniziert werden müsse. Darüber hinaus müsse der weitere Ersatzverkehr bis zum Ende der Bauarbeiten sichergestellt werden. Die Mehrkosten dürften weder den Ländern noch Kommunen oder Fahrgästen auferlegt werden. Zahlen solle ausschließlich die Bahn. Kritisiert wurde ferner, dass die Terminverschiebung aus heiterem Himmel erfolgt sei, denn noch eine Woche zuvor habe die Bahn-Chefin in Gesprächen betont, dass alles in Ordnung sei, kritisierte die Ministerpräsidentin Manuela Schwesig (SPD). „Doch ein paar Tage später ist wieder alles anders. Und genau das ist Problem der Deutschen Bahn: dass die Bürger und Bürgerinnen sich einfach nicht darauf verlassen können“, [so Schwesig in einem Video](#).

Doch die Bahn will erst am 13. März einen neuen Zeitplan für den Abschluss der Arbeiten vorlegen. Außerdem gibt es Befürchtungen, dass die Verzögerung mehrere Wochen oder gar Monate dauern könnte. Und längst wird die Frage aufgeworfen, wie es sein kann, dass ein jahrelang geplantes, umfangreiches Sanierungsprojekt durch einen für die Monate Januar und Februar nicht sonderlich ungewöhnlichen Wintereinbruch komplett aus dem Gleis geschleudert wird.

Kahlschlag beim Güterverkehr

Aber schon wenige Tage später platzte die nächste Bahn-Bombe. Der chronisch defizitären Gütersparte DB Cargo wird eine heftige Schrumpfkur verordnet. Von den derzeit rund 14.000 Vollzeitstellen hierzulande sollen 6.200 wegfallen, erklärte der neue DB-Cargo-Chef Bernhard Osburg. Betroffen seien alle Bereiche, also Fahrbetrieb, Disposition sowie Vertrieb und IT. Vor allem beim Einzelwagenverkehr sind Einschnitte geplant, 2.000 Stellen sollen allein hier wegfallen. Bei dieser Verkehrsart werden einzelne Wagen bei Industriekunden abgeholt und auf großen Rangierbahnhöfen zu langen Zügen zusammengestellt. Am Zielort werden sie wieder auseinandergenommen und die Waggon einzeln zum Endkunden weitertransportiert.

Künftig soll die sogenannte Zugbildung auf vier Hauptstandorte konzentriert werden: Köln-Gremberg, Seelze, Mannheim und Nürnberg. Fünf weitere Rangieranlagen sollen als nachgelagerte Standorte mit einer flexibleren Auslastung betrieben werden. Von derzeit 27 Instandhaltungswerken sollen zwölf geschlossen oder verkauft werden.

Anders als das Sanierungsdesaster bei der Strecke Berlin-Hamburg kommt die Cargo-Schrumpfkur aber gewissermaßen mit Ansage. Die Gütersparte schreibt seit Jahren tiefrote Zahlen, die durch den Gesamtkonzern ausgeglichen wurden. Es ist aber nicht vereinbar mit dem EU-Beihilferecht, dass ein staatlicher Konzern ein defizitäres Tochterunternehmen, das auf einem liberalisierten Markt tätig ist, quasi künstlich am Leben hält. Der Streit tobt seit Jahren, und mittlerweile ist klar, dass DB Cargo noch in diesem Jahr schwarze Zahlen schreiben muss, ansonsten drohen sehr hohe Bußgelder und letztendlich die Zerschlagung.

Auch dieser laute Knall hat eine lange Vorgeschichte, denn trotz aller Lippenbekenntnisse zur Gütersparte als Leuchtturm der ökologischen Verkehrswende durch [Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene](#) hat der Konzern in den vergangenen beiden Jahrzehnten so ziemlich alles getan, um DB Cargo zu Schrott zu fahren. Viele Strecken, Umladestationen und vor allem Gleisanschlüsse an Firmen wurden abgebaut, und es gibt viel zu wenig separate Gütertrassen. Wirtschaftlich wieder auf die Erfolgsspur soll DB Cargo jetzt vor allem durch stärkere Fokussierung auf den gesamteuropäischen Schienenverkehrsmarkt kommen - und natürlich durch massiven Stellenabbau im Inland.

Wozu Rolltreppen: Man kann auch laufen

Wenn bei der Bahn die Hütte brennt, darf natürlich auch die deutsche Hauptstadt nicht abseitsstehen. Denn der Berliner Hauptbahnhof und auch der Fern- und Regionalbahnhof Südkreuz sind vor einigen Tagen zu Fitnessstudios umfunktioniert worden. Nach dem abrupten Ausfall zweier Rolltreppen - eine fuhr sogar plötzlich rückwärts - wurden am vergangenen Sonntag im Hauptbahnhof [42 von 54 Rolltreppen außer Betrieb genommen](#). Dies sei eine Vorsichtsmaßnahme, da bei einem bestimmten Rolltreppen-Typ zuletzt Defekte am Getriebe aufgetreten seien, und das müsse jetzt genauer untersucht werden, sagte ein Bahn-Sprecher. Wann die Rolltreppen wieder in Betrieb gehen, ist weiterhin offen. Auf die Frage, ob es sich um Tage oder Wochen handeln könnte, erklärte die Bahn, dass man dies zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen könne. Bleibt die Frage, warum man jetzt die große Reißleine ziehen muss, weil eine Rolltreppe plötzlich rückwärts fährt, obwohl bereits vorher bekannt war, dass mit diesem Rolltreppen-Typ irgendetwas nicht stimmt.

Was das in einem großen Kreuzungsbahnhof mit vier Ebenen und rund 300.000 Nutzern pro Tag bedeutet, kann man sich vorstellen. Jedenfalls ist es definitiv nicht das, was die neue

Bahnchefin Evelyn Palla im Januar als „Sofortprogramm für besseren Komfort im Fernverkehr“ ankündigt hat. Aber egal ob prekäre Sicherheitslage in Regionalzügen, eingefrorene Baustellen, Schrumpfung der Gütersparte oder eben auch kollabierende Rolltreppen: Bei allem handele es sich schließlich „nicht um einen Sprint, sondern um einen Marathonlauf“. Om ...

Titelbild: [Pusteflower9024/shutterstock.com](https://www.shutterstock.com) 