Mit dem Zug von Budapest nach (nicht ganz) Duisburg

Ein Zuglauf in seinen Abläufen begleiten und beobachten:
Wie schaut die Realität im Schienengüterverkehr aus?



Die ELL-Vectron 193 201 am Ausgangspunkt der Fahrt in Budapest.

14.–17. Juli 2026

Persönlicher Reise- und Beobachtungsbericht von Georg Pammer

Auf einen Blick

Zug	42310 / später 42954	**Start**	Budapest
Abfahrt	14. Juli 2026, 20.00 Uhr	**Ziel**	Duisburg / Duisport Ruhrort Hafen
Ausgangsdaten	564 m + 20 m Lok · 21 Wagen · 957 t	**Ende**	17. Juli 2026, 03.26 Uhr

Ausgangspunkt und Abfahrt

Diese Einblicke ermöglichte mir ecco-rail durch die Mitfahrt auf dem Container-/Aufliegerzug 42310 von Budapest nach Duisburg. Abfahrt war am 14. Juli 2026. Auftraggeber des Zuges ist HUPAC; der Kurs verkehrt bereits seit mehreren Jahren regelmäßig täglich.

Bemerkenswert: Von Budapest werden ausschließlich leere Container nach Duisburg geführt. In Wien erfolgt eine weitere Beladung – dazu später mehr.

Die planmäßige Abfahrt ist für 20.00 Uhr vorgesehen. Ob dieser Zeitpunkt tatsächlich eingehalten werden kann, hängt maßgeblich vom Terminal ab, in dem der Zug beladen wird. Die Auslastung des Metrans-Containerterminals kann insbesondere zu Spitzenzeiten zu Verzögerungen bei der Zugbereitstellung führen. In meinem Fall erfolgte die Bereitstellung jedoch planmäßig: Die Firma UNIVER stellte den Zug um 19.15 Uhr per Diesel am Abfahrtspunkt Soroksári Út Rendezőrpályaudvar, dem Rangierbahnhof, bereit.

Auch ich war pünktlich vor Ort, nachdem ich ausreichend Zeit eingeplant hatte. Die Taxifahrer am Bahnhof Keleti wussten allerdings mit dem Ziel wenig anzufangen.

Die wagentechnische Untersuchung war bereits im Terminal erfolgt. In Soroksári Út – man muss sich hier einen einfachen Stützpunkt mit einigen Abstellgleisen vorstellen – mussten noch die Bremsen kontrolliert werden. Das dauerte etwa eine halbe Stunde. Der Zug war 564 Meter plus 20 Meter Lokomotive lang, bestand aus 21 Wagen und wog 957 Tonnen.

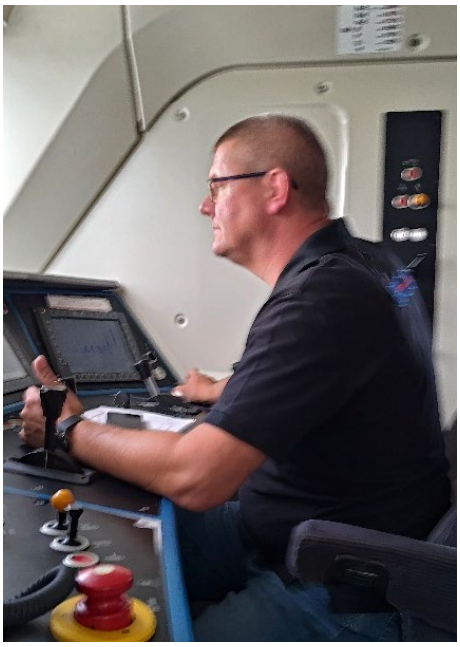


Soroksári Út Rendezőrpályaudvar in Budapest: einfacher Abstell- und Bereitstellungsbereich vor der Abfahrt.

Auf der ungarischen Strecke

Triebfahrzeugführer Róbert Berecz, zugleich Betriebsleiter von ecco-rail Ungarn, konnte die Vectron 91806193-201-1 pünktlich um 20.00 Uhr starten. Die Maschine gehört ELL und hatte zu diesem Zeitpunkt bereits gut zwei Millionen Kilometer zurückgelegt. Planmäßige Ankunft im WienCont-Terminal: 1.28 Uhr.

Mit an Bord waren außerdem Tamás Toth als Übersetzer und ein weiterer Beobachter.





Im Führerstand: Beobachtungen und Gespräche während der Fahrt.

Der erste ausgiebigere Halt folgte nach etwa einer Viertelstunde Fahrt mit 30 km/h in Budapest Ferencváros. Dort musste der Zug gestürzt werden, also die Lok ab- und wieder angekuppelt werden. Anschließend war eine – nun vereinfachte – Bremsprüfung erforderlich; außerdem mussten Daten an MÁV-Infra übermittelt werden.

Um 20.45 Uhr begann die Überquerung der Donau in Budapest. Der Abschnitt stellt sich derzeit als außerordentlich schwierig dar: Die bisher zweigleisige Strecke soll auf vier Gleise erweitert und eine neue Brücke gebaut werden. Dafür wurde eines der beiden bestehenden Gleise entfernt. Bis Budapest-Kelenföld schleicht der Zug deshalb mit 30 bis 40 km/h auf dem einzigen verbliebenen Gleis dahin. Auf diesem muss derzeit der gesamte Güterverkehr und weitgehend auch der internationale Personenverkehr abgewickelt werden. Dieser Zustand soll noch mindestens 18 Monate andauern.

Um 21.00 Uhr konnte Kelenföld verlassen werden. Die Strecke bis Hegyeshalom ist mit ETCS Level 1 ausgerüstet und setzt eine entsprechend ausgerüstete Lokomotive voraus. Die Daten werden dabei nur punktuell über Balisen in die Lokomotive eingespeist. Nach kurzen Langsamfahrstellen oder Halten führt das dazu, dass häufig zunächst nur mit sehr geringer Geschwindigkeit gefahren werden kann, bis die nächste Balise wieder eine normale Geschwindigkeit – etwa 80 bis 100 km/h – zulässt.

Auch die Fahrdienstleitung störte sich daran und forderte den Lokführer auf, ETCS abzuschalten, um schneller weiterzukommen. Dieser Aufforderung wurde nicht Folge geleistet.

Die Zugfrequenz in unserer eigenen Richtung lässt sich während der Fahrt naturgemäß nicht vollständig beurteilen. Auf dem Gegengleis begegneten uns jedoch bis Tatabánya ein und anschließend bis Komárom drei weitere Güterzüge sowie etwa sechs bis sieben Personenzüge. Auch die Profis an Bord empfanden den Abend als eher ruhig.

Die Störung in Hegyeshalom

Zwischen Komárom und Győr kam es zum ersten längeren Halt von etwa 15 Minuten; der Grund blieb unklar. Ab Győr, das wir um 22.48 Uhr verließen, begann eine Art Stop-and-go-Betrieb. Um 23.17 Uhr kamen wir knapp vor Mosonmagyaróvár vollständig zum Stillstand.

Der Grund: In Hegyeshalom blockierten angeblich zwei Loks mit Störungen zwei der drei Gleise mit umschaltbarem Stromsystem zwischen Österreich und Ungarn. Damit war der Grenzübergang weitgehend geschlossen; die Züge

wurden bereits in ausreichendem Abstand angehalten. Unser Gegenzug samt dem Triebfahrzeugführer, der in Hegyeshalom übernehmen sollte, wurde in Parndorf geparkt.

Zunächst durften immerhin zwei sogenannte „Mercedes-Züge“ – einer je Richtung – den Bereich passieren. Deutlich später fuhren in Gegenrichtung nach Győr ein ÖBB- und ein DB-Zug. Dies wurde als Zeichen für die Auflösung der Betriebsstörung in Hegyeshalom gewertet.

Aus Sicht eines Außenstehenden bleibt allerdings unverständlich, warum die schadhaften Züge nicht rasch mit der in Hegyeshalom vorhandenen Rangierlok aus den betroffenen Gleisen geschleppt wurden. Ebenso stellt sich die Frage, warum eine Mehrsystemlok überhaupt auf diese Gleise verwiesen wurde.

Um 00.43 Uhr, also nach eineinhalb Stunden, ging es auch für uns weiter – allerdings nur bis zum nächsten Halt um 01.05 Uhr, etwa eine Viertelstunde vor Hegyeshalom. Den Grenzbahnhof erreichten wir um 01.26 Uhr statt planmäßig um 23.00 Uhr. Für die Strecke hatten wir damit fünfeinhalb Stunden benötigt; zum Vergleich: Der ÖAMTC gibt für die entsprechende Lkw-Fahrt 2,5 Stunden an.

Über die Grenze nach Österreich

Inzwischen war auch der Gegenzug aus Österreich eingetroffen. Triebfahrzeugführer Metin Vukits von ecco-rail Österreich übernahm und begann mit einigen Rangierfahrten, eine Lokomotive, die nach Wien zurückgeführt werden sollte, vor unseren Zug und dessen Maschine zu setzen.

Um 02.10 Uhr war sie angekuppelt. Um 02.25 Uhr meldete sich der Lokführer bei der Fahrdienstleiterin abfahrbereit. Die „Fertigmeldung“ war bereits zuvor automatisch über das ARAMIS-System an die MÁV übermittelt worden.

Obwohl zu diesem Zeitpunkt kein anderer Zug nach Hegyeshalom kam oder von dort abfuhr, mussten wir warten. Das ist offenbar der Normalzustand: Die Abfahrten werden von der ungarischen Fahrdienstleitung nur in bestimmten Zeitfenstern – angeblich jeweils etwa 45 oder 50 Minuten nach der vollen Stunde – freigegeben, weil die Weichen händisch gestellt werden müssen und der Stellwerker nicht für jeden einzelnen Zug ausrückt.

Auch wir konnten erst um 02.51 Uhr abfahren. Bis zur Staatsgrenze fuhr der Zug weiterhin unter der Sicherheitsbescheinigung von ecco-rail Ungarn. Der Lokführer verfügt über eine Zusatzbescheinigung für den ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom, die seine Infrastrukturkenntnisse im ungarischen Grenzbereich bestätigt. ecco-rail stellt diese Zusatzbescheinigung für maximal drei Jahre aus.

Die Gleise in Österreich waren in besserem Zustand als in Ungarn; zudem behinderte kein ETCS Level 1 die Fahrt. Als Zugsicherung kam PZB zum Einsatz, gefahren wurde nach den optischen Signalen. So erreichten wir mit meist 100 km/h um 03.30 Uhr die Schleife Kledering.

Auch auf diesem Abschnitt war es eher ruhig: In 40 Minuten begegneten uns fünf Güterzüge. Um 03.49 Uhr erreichten wir das WienCont-Terminal.

Zwischenstopp Wien

Zunächst musste die in Hegyeshalom vorgespannte Lokomotive wieder abgekoppelt und zur Abstellung in den Donauuferbahnhof neben dem Handelskai gefahren werden. Anschließend wurde der Zug mit der eigentlichen Lok in Abfahrtsrichtung für den nächsten Tag in den Ladebereich des Terminals geführt und dort abgestellt. Da war es 04.44 Uhr – und die Vögel zwitscherten bereits.



Ankunft und Bereitstellung des Zuges im WienCont-Terminal.

Ich fuhr per Taxi zu meiner Wohnung, um mir eine Ruhepause und eine Dusche zu gönnen. Da die Belade- und Abfahrtszeit des Zuges am 15. Juli mehrfach geändert wurde und ich den entsprechenden Anruf nicht hörte, musste ich auf dem Weg zurück zum Terminal erfahren, dass der Zug bereits abgefahren war. HUPAC kann offensichtlich ausreichend Druck für eine rasche Abfertigung entwickeln.

Ich vereinbarte daher mit dem Triebfahrzeugführer Valentin Graf, ebenfalls Betriebsleiter in Österreich, dass ich nach Salzburg vorausfahren und dort wieder auf den Zug steigen würde.

Von Wien nach Salzburg – aus zweiter Hand

Zur Strecke Wien–Salzburg kann ich deshalb nur aus zweiter Hand berichten. Abfahrt in Wien war um 10.18 Uhr mit der Zugnummer 42954; planmäßig hätte der Zug bereits um 06.55 Uhr abfahren sollen.

Der Zug war inzwischen auf 603 Meter Länge und 1.375 Tonnen angewachsen. Die Fahrt führte über Inzersdorf, Hetzendorf, den Wienerwaldtunnel mit ETCS Level 2, Tullnerfeld mit einem halbstündigen Aufenthalt wegen des Vorrangs des Personenverkehrs, die Güterzugumfahrung und weiter mit PZB bis Linz. Danach ging es mit ETCS Level 2 bis Attnang, wobei in Hörsching erneut ein 20-minütiger Aufenthalt anfiel.

Ab Wels wurde nicht die eigentlich normale Route über Passau (und weiter über Regensburg, Nürnberg, Würzburg, Aschaffenburg, Frankfurt, Koblenz) gefahren, sondern eine Umleitung über Salzburg und München. Grund ist die „Generalsanierung des Hochleistungskorridors Nürnberg – Passau“ der DB Infra GO im heurigen Jahr, zu dem Zeitpunkt die Teilsperre Obertraubling – Passau. Damit verlängert sich die Strecke nach Duisburg um ca. 300 km bzw. 4–5 Fahrstunden. Selbstverständlich bedeutet dies entsprechende Mehrkosten (Maschinen, Personal, Strom, ...) beim Eisenbahnunternehmen und Ärger beim Kunden.

Über den berüchtigten „Ederbauer“ – in diesem Fall bei trockener Witterung und mit einem nicht allzu schweren Zug problemlos – ging es mit ETCS Level 1, ab Hallwang mit PZB weiter nach Salzburg Hauptbahnhof.

Ankunft in Salzburg war um 15.30 Uhr, also nach 5 Stunden und 12 Minuten. Zum Vergleich: Der ÖAMTC nennt für den Lkw 4 Stunden 17 Minuten bis 4 Stunden 28 Minuten. Der Zug war damit auf diesem Abschnitt gar nicht sonderlich langsamer.

Durch Deutschland

In Salzburg traf ich am Bahnsteig den nächsten Triebfahrzeugführer, Florian Crede, der nicht bei ecco-rail Deutschland angestellt ist, sondern über einen Personaldienstleister eingesetzt wurde.

Wir stiegen ein und der Zug 42954 fuhr um 15.40 Uhr ab. Valentin Graf blieb noch bis Freilassing auf dem Führerstand und verließ dort den Zug. Die Weiterfahrt in Deutschland erfolgte ebenfalls auf der Sicherheitsbescheinigung von ecco-rail Österreich.

Für einen deutschen Triebfahrzeugführer ist für den Bahnhof Salzburg eine zweitägige Einschulung erforderlich, davon ein Tag vor Ort. Die Zusatzausbildung eines österreichischen Lokführers für das deutsche Netz dauert dagegen allgemein fünf bis sechs Wochen und umfasst 100 Praxisstunden. Das ist eine erhebliche Investition für die Bahnunternehmen und erklärt mit, warum es vergleichsweise wenige Lokführer gibt, die für beide Länder berechtigt sind.

In Deutschland wurde ausschließlich nach optischen Signalen und mit PZB gefahren. Zunächst ging es bis Prien, wo wir um 16.33 Uhr für 20 Minuten auf ein Seitengleis gestellt wurden. Danach folgte Stau in Rosenheim; um 17.15 Uhr ging es weiter.

Bis Rosenheim begegneten uns fünf Güterzüge und sieben Personenzüge, von dort bis München Ost um 17.49 Uhr sechs weitere Güterzüge. Auch das vermittelte keinen allzu dichten Eindruck. Der Raum München wurde anschließend mit vielen Stopps durchfahren. Um 18.34 Uhr verließen wir in Olching den Stadtraum.

Weiter ging es über Augsburg um 19.08 Uhr, Donauwörth um 19.37 Uhr, Treuchtlingen um 19.58 Uhr – ein mir bis dahin unbekannter Bahnknoten – mit zehn Minuten Aufenthalt und weiter über Ansbach um 20.41 Uhr, ebenfalls mit zehn Minuten Halt.

Ab Ansbach nahm der Gegenverkehr deutlich zu. Würzburg durchquerten wir langsam von 22.00 bis 22.12 Uhr. Um 23.35 Uhr, also nach acht Stunden, war Aschaffenburg erreicht. Dort erfolgte der nächste Triebfahrzeugführerwechsel.

Die Fahrzeit entsprach mehr oder weniger der Einschätzung von Crede: Es habe „keine Probleme“ gegeben.

Ende der Fahrt

Martin Schmid von ecco-rail Deutschland übernahm den Zug. Abfahrt in Aschaffenburg war um 23.53 Uhr. Eine Prognose zur Ankunft in Duisburg – planmäßig wäre sie etwa um 02.00 Uhr gewesen, was zu diesem Zeitpunkt ohnehin hinfällig war – wollte er nicht abgeben. Als routinierter Lokführer meinte er nur: „Ich bin da, wenn ich da bin; was schätzen, oder eine Prognose, nee …“

Wie recht er damit hatte, zeigte sich schon bald. Um 00.05 Uhr meldete das System unter der Dauerdurchsage „Störung“ einen „Kompressorschaden“.

Schmid ersuchte den Fahrdienstleiter um die Zuweisung des nächstgelegenen Abstellgleises. Glück im Unglück: Bereits nach etwa 30 Kilometern Fahrt wurde in Großkrotzenburg ein passendes Gleis gefunden.



Großkrotzenburg: Hier endete die Mitfahrt nach dem Kompressorschaden der Lokomotive.

Dort stellte Schmid fest, dass die Sicherung des Kompressors gefallen war. Er konnte sie wieder einlegen, doch sie fiel sofort erneut. Auch mehrere weitere Versuche blieben erfolglos.

Als Nächstes wurde die gesamte Lokomotive stillgelegt und neu gestartet – um 00.37 Uhr. Das Ergebnis blieb unverändert: „Störung“, „Kompressorschaden“.

Die ELL-Hotline war zunächst nicht erreichbar. Schließlich konnte ein Techniker nur den Rat geben: „Abkühlen lassen.“ Die Maschine wurde daraufhin erneut stillgelegt. Beim Neustart um 01.14 Uhr zeigte sich dasselbe Bild: „Störung“, „Kompressorschaden“.

Der Techniker konnte letztlich nur den Austausch des Kompressors vorschlagen. Bis dahin mussten Lokomotive und Zug abgestellt werden.

Die Abstimmung mit der Disposition und der anschließende Parkvorgang – darunter die Sicherung mehrerer Wagen mit der Handbremse – dauerten bis 02.05 Uhr. Anschließend war auf ein Taxi zurück nach Aschaffenburg zu warten. Gegen 03.30 Uhr erreichte ich das Hotel. Damit endete meine Abenteuerfahrt.

Was aus dem Zug wurde

Was anschließend mit dem Zug geschah, kann ich wiederum nur aus zweiter Hand berichten: Eine Lokomotive konnte aus dem Raum Essen um 05.26 Uhr nach Großkrotzenburg geschickt werden und traf dort um 11.41 Uhr ein.

Mit dem Zug und der fahruntüchtigen Lokomotive fuhr sie um 15.40 Uhr ab. Am 17. Juli um 01.40 Uhr traf der Zug in Duisburg ein, um 03.26 Uhr schließlich im Duisport Ruhrort Hafen – gut einen Tag später als ursprünglich geplant.

Konklusionen

Die Mitfahrt zeigt eindrücklich, dass die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht allein von der eigentlichen Fahrgeschwindigkeit abhängt. Entscheidend ist das Zusammenspiel von Infrastruktur, Betriebsführung, Grenzprozessen, Terminals und verfügbarer Personal- und Fahrzeugtechnik.

- Wesentliches Hindernis: Infrastruktur bzw. Zustand der Infrastruktur, etwa Langsamfahrstellen aufgrund von Schäden.
- Wesentliches Hindernis: Infrastrukturbetrieb, insbesondere angeordnete Halte, der Vorrang von Personenzügen und betriebliche Störungen.

  Alle Halte und Langsamfahrten bedeuten zusätzliche Verzögerungen – und erhöhten Energieverbrauch –, weil ein Güterzug nach einem Halt oder einer Geschwindigkeitsreduzierung Zeit benötigt, um wieder auf seine normale Geschwindigkeit zu kommen.

  Jede längere Verzögerung kann außerdem zu einer Überschreitung der Schichtzeiten führen. Die Folgen sind zusätzlich benötigtes Personal, Übernachtungskosten und weitere betriebliche Aufwände.
- Wesentliches Hindernis: Grenzen. Die Abläufe am technisch aus meiner Sicht nicht mehr zeitgemäßen Übergang Hegyeshalom zeigen, wie stark ein Grenzprozess die gesamte Zugfahrt beeinflussen kann.

  Generell entsteht zusätzlicher Aufwand durch erforderliche Schulungen der Triebfahrzeugführer – erst recht bei Berechtigungen für mehrere Länder – sowie an bestimmten Grenzen durch zusätzliche Sicherheitsbescheinigungen, beispielsweise für Italien.
- Weitere Unsicherheit: die Verfügbarkeit und Einfahrbarkeit von Terminals.

  Der Bericht macht damit vor allem eines sichtbar: Im Schienengüterverkehr entscheidet nicht die Höchstgeschwindigkeit über die tatsächliche Transportzeit, sondern die Qualität der gesamten Transportkette.

Schlussbemerkung

Die Fahrt war damit nicht nur eine Reise von Budapest Richtung Duisburg, sondern vor allem eine unmittelbare Beobachtung der vielen Schnittstellen, an denen Schienengüterverkehr Zeit verliert. Gerade die Kombination aus Infrastrukturengpässen, betrieblichen Halten, Grenzprozessen, Personalwechseln und technischer Störung macht sichtbar, wie schnell aus einer planbaren Zugfahrt ein mehrtägiger Ablauf werden kann.