Közvágóhíd-Brücke in Budapest an einem Wochenende montiert

Artikel vom **2. Oktober 2026**
Bauausführung

Mammoet hat in Budapest die Montage der »Közvágóhíd railway bridge« unterstützt. Mit Self-Propelled Modular Transporters wurde der erste von zwei Brückenträgern über der Soroksári út eingeschoben – ohne wochenlange Sperrung und ohne temporäre Pfahlgründungen in der Straße.

Mammoet hat in Budapest die Montage der »Közvágóhíd railway bridge« unterstützt (Bild: Mammoet)

Beim Ausbau der Kapazität der Bahnstrecke Ferencváros–Kelenföld entsteht in Budapest die neue »Közvágóhíd railway bridge«. Den ersten von zwei Brückenträgern installierte V-HID, ein auf Bahn- und Brückeninfrastruktur spezialisiertes ungarisches Bauunternehmen, mit Unterstützung von Mammoet. Die Brücken liegen nahe Budapest Park und queren die Soroksári út, eine wichtige Zufahrt in die Stadt. Eine Sperrung dieser Straße über Wochen oder Monate kam deshalb nicht infrage. Der südliche Brückenträger wurde zuerst montiert. Er wiegt 2.200 t, ist 108 m lang und 20 m breit. Der nördliche Brückenträger soll rund ein Jahr später folgen. Ziel des gewählten

Verfahrens war es, den Brückenkörper in einem Stück einzubauen, den Eingriff in den Straßenraum zu begrenzen und zusätzliche Tiefbauarbeiten unterhalb der Konstruktion zu vermeiden. **SPMT statt Brückenschieben** V-HID hatte bei früheren Projekten Brücken mit Skidding-Systemen eingeschoben. Für diesen Ablauf wären temporäre Stütztürme in der Straße nötig gewesen. Zusätzlich hätten 20 m tiefe Pfähle gebohrt werden müssen, um diese Zwischenkonstruktionen zu gründen. Das hätte eine längere Sperrung sowie den Einsatz großer Bohrgeräte auf der Baustelle bedeutet. Als Alternative kamen »Self-Propelled Modular Transporters« (SPMT) mit temporären Unterstützungsmasten zum Einsatz. Die Masten wurden auf den Transportern aufgebaut und anschließend unter den Brückenkörper gefahren. So ließ sich die Konstruktion ohne die vorgesehenen Bohrpfähle über die Straße bewegen. Die Masten konnten nach dem Einsatz wieder entfernt werden, wodurch auch Reparaturarbeiten an der Straßenoberfläche reduziert wurden. Die Brückensegmente wurden per Lkw angeliefert und vor Ort zusammengebaut. Anschließend folgten Beschichtungs- und Schweißarbeiten, bevor der Träger für den Einhub vorbereitet war. Eine besondere Herausforderung war der begrenzte Platz: Für die Anlieferung, Lagerung und Montage der Brückensegmente, der SPMT und der Unterstützungsmasten wurden getrennte Flächen benötigt. Um zusätzlichen Raum zu schaffen, wurde eine alte Straßenbahnstation entfernt. **Vorschub auf zwei Ebenen** Für den Einbau wurden vier SPMT-Sets eingesetzt. Sie arbeiteten auf zwei Ebenen: oben am Widerlager für den Vorschub und unten auf Straßenniveau zur Aufnahme und Weiterfahrt der Last. Zunächst wurde der Brückenkörper so weit nach vorn bewegt, bis er auskragte. Danach fuhr das erste SPMT-Set mit seinen Unterstützungsmasten unter die Konstruktion. Die Stützen bestanden aus Sektionen eines MSG-Kranmasts mit einem Grundrahmen. Pro SPMT-Set kamen vier Masten zum Einsatz, darunter waren Lastverteiler angeordnet. Die Transporter wurden im Wechsel genutzt: zunächst in der Höhe, um die Brücke vom Widerlager aus vorzuschieben, anschließend auf Straßenniveau, um sie über die Öffnung zu fahren. Weitere SPMT-Sets wurden mit einem 400-t-Mobilkran einzeln von der oberen Ebene auf Straßenniveau abgesenkt, neu konfiguriert, nahmen in der Montagefläche jeweils vier Unterstützungsmasten auf und fuhren damit unter den Brückenkörper. Dieser Ablauf wurde fortgesetzt, bis drei SPMT-Sets mit jeweils 4 x 12 Achslinien unter der Brücke standen und der Träger beide Widerlager erreichte. Insgesamt wurden 176 Achslinien eingesetzt. **Sperrung auf ein Wochenende begrenzt** Durch den Einsatz der SPMT ließ sich die Beeinträchtigung der Soroksári út auf ein Wochenende reduzieren. Die Sperrung begann am Freitagmorgen, am Montagmorgen wurde die Straße vor dem Berufsverkehr wieder freigegeben. Der nördliche Brückenträger soll nach demselben Prinzip installiert werden. Dieser zweite Vorgang gilt als anspruchsvoller, weil nach der Montage des südlichen Trägers noch weniger Platz zur Verfügung steht.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag