



Dans la région de la Sarre, le seul pont métallique suspendu qui franchit la Sarre se trouve à Mettlach. Déjà en 1886, un pont en arc reliait Mettlach, située en aval sur la droite de la Sarre à la ville en face de Keuchingen en bordure du fleuve. Sur ses fondements fut construit en 1936 un pont à poutres métalliques, qui lui fut détruit pendant la deuxième guerre mondiale. En 1951-1952, la desserte entre Mettlach et le nord-ouest de la région a pu être rétablie grâce à la construction d'un pont métallique suspendu pour véhicules et piétons.

La construction de ce pont dura peu de temps et fut achevée en 1951. Quant aux travaux publics, ils se sont terminés en juin 1952.

Le pont suspendu de Mettlach est un bel exemple de l'évolution technologique de la construction à cette époque dans la région de la Sarre. Depuis 2003, le pont est classé monument historique.

Wichtige Brückenmaße:

Spannweite zwischen den Pylonen: 108,00 m

Länge der Tragseile: 109,37 m

Länge zwischen den Widerlagern und Pylonen: 19,55 m

Höhe der Pylone: bis zum Gelenklager der Pylone unter die Fahrbahndecke: 15,70 m

Höhe der Pylone bis zur Fahrbahnoberseite: 12,37 m



Text, Abbildungen und Redaktion: K. Marschall;

Übersetzung: B. Hust; Karte: M. Le Moigne

Edition: Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr, Landesdenkmalamt, Saarland

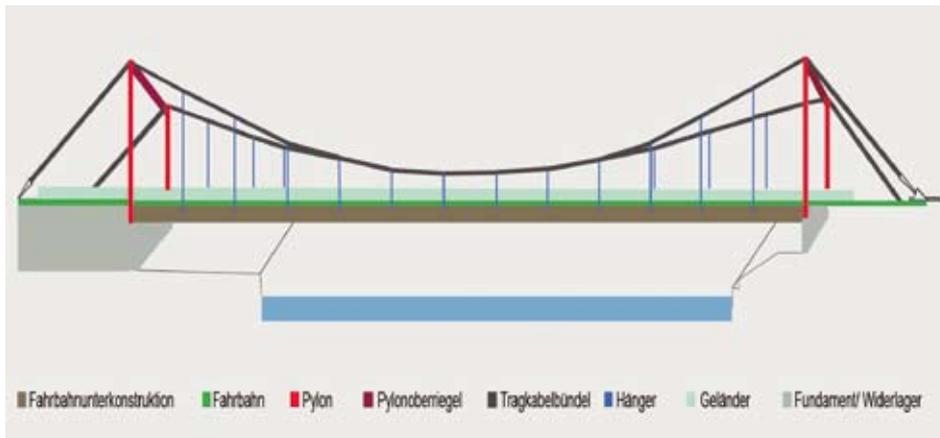
Die Hängebrücke in Mettlach (Saarland)



In Mettlach überbrückt die einzige Stahlhängebrücke des Saarlandes die Saar. Bereits 1886 führte eine Bogenbrücke vom flussabwärts rechts der Saar liegenden Mettlach nach Keuchingen am gegenüber liegenden Ufer. Auf ihren Fundamenten entstand 1936 eine Stahlträgerbrücke, die jedoch im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Die wichtige Verkehrsverbindung zwischen Mettlach und dem nordwestlichen Landesteil konnte 1951-1952 durch den Neubau einer Stahlhängebrücke für Automobile und Fußgänger wieder hergestellt werden. Die bis-

lang kurvenreiche Anbindung der Ortsdurchfahrtsstraße an die Brückentrassierung wurde anlässlich des Neubaus reguliert und führte zu einer schiefen Kreuzung mit dem Flusslauf.

Ausschlaggebend für die Konstruktion einer Hängebrücke waren folgende Faktoren: Der Neubau musste die Funktion einer schiffbaren Flussbrücke erfüllen, d. h. stützenfrei über die ca. 80 m breite Saar führen, um deren Schiffbarkeit zu gewährleisten. Entsprechend wurde der Flusspfeiler des Vorgängerbauwerks ent-



fernt. Außerdem zwang das für die künftige Schifffahrt nötige Durchfahrtsprofil zur Erhöhung der beidseitigen Brückentrassen. Die kleinteilige örtliche Bebauung reichte bis in Ufernähe, so dass um die Brückenköpfe wenig Freiraum blieb und die Bauhöhe beschränkt werden musste. Für den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg stellte die Wahl der Hängekonstruktion überdies eine vergleichsweise kostengünstige und auch gestalterisch zufrieden stellende Lösung dar. Bogenbrücken mit untergehängter Fahrbahn waren dagegen zu teuer.

Nach kurzer Bauzeit wurde die Stahlkonstruktion für die ungewöhnliche Brücke von der Firma Stahlbau Seibert aus Saarbrücken im Dezember 1951 fertig gestellt und die Tiefbauarbeiten der Firma Jäger KG, Merzig fanden im Juni 1952 ihren Abschluss. Welch große Bedeutung die neue Brücke in der Nachkriegszeit für die Region besaß, macht ihre Darstellung auf einer Briefmarke deutlich, die 1953 als Teil einer

Dauermarkenserie mit anderen Ansichten aus dem unter französischem Protektorat stehenden Saargebiet herausgegeben wurde.

Bautypologisch ist die Stahlhängebrücke eine Weiterentwicklung althergebrachter einfacher Seilbrücken. Sie weist eine sehr hohe Belastbarkeit auf. Derzeitig werden Hängebrückenkonstruktionen oft zur Überquerung schiffbarer Gewässer mit mehr als 800 m Stützweiten gebaut. Die Hängebrücke hat eine unten auf einer Stahlträgerkonstruktion aufliegende Fahrbahn.

In Mettlach werden über die beiden Quergurte der Pylonen an den Brückenköpfen die Tragseile in achtsträngige Rückhalteketten umgelenkt. Sie enden in großen teils oberirdischen Ankerblöcken. Die Tragseile bestehen aus sieben verschlossenen Einzelkabeln, die in Form eines liegenden Sechsecks gebündelt sind. Diese lagern auf den Pylonen in Kabelsätteln. Sie nehmen die mittels Klemmverbindungen befestigten senkrechten Hänger auf, die ihrerseits an den



Untergurten der doppel-T-förmigen Fahrbahnträger befestigt sind. Die Fahrbahnquerträger wirken im Verbund mit der Stahlbetonfahrplatte. Seitliche Ausleger nehmen die 1,75 m breiten Fußgängerüberwege auf. Um dem Rostanriff entgegen zu wirken, wurden alle Stahloberflächen durch eine Spritzverzinkung gegen Korrosion geschützt.

Die Mettlacher Brücke wurde in die Brückensklasse 30/30 für zivile Belastung eingestuft. Diese Tragsicherheitseinstufung legt die zulässige Belastung auf 30 t fest.

1975 erfolgten erste Instandsetzungsarbeiten. Die Maßnahmen umfassten die Vorbordel und Gehwege, die durch Stahlteile ersetzt wurden. Die Fahrbahnplattenränder wurden ebenso wie die Dehnungsfugen und die Entwässerung der Gehwege saniert bzw. erneuert. Die Unterseite der Fahrbahnplatte und die Widerlager wurden

verputzt, der alte Fahrbahnbelag durch Gussasphalt ersetzt. Die Stahlteile erhielten einen neuen Anstrich.

1985 ersetzte man den vorhandenen Brückenbesichtigungswagen durch einen neuen. Die jüngste Sanierung fand 1988-89 statt, die u. a. den Einbau einer Stoßdämpferkonstruktion am Widerlager Mettlach und den Ersatz der Asphaltdecke durch eine Betonausgleichsschicht und Asphaltbeton umfasste. Die beiden Widerlager erhielten eine Natursteinverblendung aus lokalem Quarzit.

Mit der Mettlacher Hängebrücke entstand wenige Jahre nach Kriegsende ein modernes Stahlbauwerk, das beispielhaft den konstruktionstechnischen Stand der Zeit in der Region an der Saar dokumentiert. Seit 2003 ist sie als Baudenkmal geschützt.