

Niddatal Sperre: Wesentliche Sanierungsarbeiten sind voraussichtlich im September abgeschlossen



SCHOTTEN - (sw). Zu einem öffentlichen Baustellentermin hatte der Wasserverband Nidda am Samstag an die Niddatalsperrre eingeladen. Seit Ende Mai ist hier die grundlegende Sanierung des Dammes in Gang, der 1970 eingeweiht worden war. Vorstandsvorsteher Joachim Arnold bezeichnet die Zeitspanne der damaligen Planungen und den Bau der Talsperre als - aus heutiger Sicht - in Rekordzeit abgewickelt. Nach zehnjähriger Planungszeit war der Damm Ende der 1960er Jahre in 30 Monaten errichtet worden.

Er dient vor allem zwei Zielsetzungen: Dem Hochwasserschutz und der Regulierung der Nidda, die nicht trocken fallen soll. "Aber der See bringt auch Lebensqualität", so Arnold zu dem touristischen Aspekt. Hier hat der Wasser- und Fischereisportclub Schotten (WFC) sein Segelsport- und Angelrevier. Die Stadt Schotten hat die touristische Infrastruktur ausgebaut und entsprechendes Potenzial erschlossen.

Der Wasserspiegel des Sees wurde im Frühjahr über mehrere Wochen abgesenkt, um den entsprechenden Arbeitsraum zu erhalten. Aber auch einen Hochwasserpuffer, wie ihn die Genehmigungsbehörden eingefordert hätten, so Arnold. "Es klingt ein bisschen zynisch angesichts dieses trockenen Sommers, dass wir ein Jahrhunderthochwasser einkalkulieren mussten".

Saniert wird nur der obere Bereich der dem Wasser zugewandten Dammseite. Die unteren Flächen, die ständig von Wasser umgeben sind, wurden von der Sonne und anderen Witterungseinflüssen nicht geschädigt. "Es handelt sich um die erste grundlegende Sanierung des Bauwerkes", betonte der Vorstandsvorsteher. "Wir wollen den Damm fit für die kommenden 40 bis 50 Jahre machen, damit er so bewirtschaftet werden kann, wie in den vergangenen Jahrzehnten."

Wie der Vorstandsvorsteher erläuterte, wurde zunächst der alte Asphalt abgefräst. In der vergangenen Woche abgeschlossen wurde der Auftrag einer zehn Zentimeter dicken Asphalt-Binderschicht. In den kommenden Wochen wird noch eine sechs Zentimeter dicke Dichtungsschicht aufgebracht und abschließend eine dünne gussasphaltartige Masse, die nahezu wasserundurchlässig ist. Im Zuge der Arbeiten wird, so Arnold weiter, die Dammkrone durch den Einbau von Betonelemente leicht erhöht, um so einen noch sicheren Hochwasserschutz zu erreichen. Dadurch wird voraussichtlich auch die Stauhöhe um etwa einen Meter vergrößert. Aus diesem Grund erhält zudem der große Einlauftrichter noch einen Aufsatz. "Bisher hatten wir sehr viel Glück", so der Vorstandsvorsteher zum Fortgang der Arbeiten. Wir liegen bestens im Zeitplan, und auch die ausführende Firma aus der Schweiz arbeitet sehr gut", meinte Arnold.

Mitte September sollen die Hauptarbeiten abgeschlossen sein, die komplette Maßnahme mit restlichen Arbeiten voraussichtlich im November. "Der Stausee wird im nächsten Jahr wieder voll nutzbar sein", betonte Arnold. Pech habe

man in dem aufwendigen Genehmigungsverfahren mit der Entsorgung des abgefrästen Asphalts gehabt. Zunächst sollte er wieder im Straßenbau verwendet werden. Durch den Wechsel des zuständigen Sachbearbeiters bei der Genehmigungsbehörde und weiteren Untersuchungen sei das Abraummaterial als nicht wieder verwendungsfähig eingestuft worden und müsse nun in der Deponie Büttelborn endgelagert werden. "Anstatt noch Geld zu bekommen, wird das ganze Projekt jetzt teurer", ließ der Vorstandsvorsteher wissen.

Er wies noch auf ein im Zuge der Wasserabsenkung möglich gewordenes Projekt im Naturschutzbereich des Seegeländes in der Nähe des Niddaeinlaufes hin. Hier wurden eine kleine erhöhte Insel und mehrere Gräben geschaffen, die zukünftig als Rückzugsort für Fische und Kleinlebewesen dienen sollen. Arnold dankte den Anrainern am Stausee für das Verständnis für die Baumaßnahme. Man habe das Projekt langfristig angekündigt und die Sanierung sogar wegen des 50-jährigen Jubiläums des WFC, um ein Jahr verschoben.

Der Betriebsleiter des Wasserverbandes, Stefan Schulz, erläuterte die Arbeitsabfolge bei den Asphaltierungsarbeiten. Das dafür nötige Maschinensystem, bestehend aus einer großen Windenmaschine, einem Fertiger, wie er auch im Straßenbau eingesetzt wird, und einem Lorenwagen, wiege zusammen rund 120 Tonnen. Zusätzlich war noch eine Walze mit kleinerem Windenwagen im Einsatz. Täglich rund 600 Tonnen wurden beim Aufbringen der Asphalt-Binderschicht eingebaut. Insgesamt werden etwa 4300 Tonnen Asphalt verarbeitet, so Talsperrenmeister Stefan Hudetz.