



Uster, 14. September 2021  
Nummer. 652/2021  
Registratur V4.04.71

Seite 1/6

**ANFRAGE 652/2021 VON PAUL STOPPER (BPU): HOCHWASSER-RÜCKHALTEBECKEN IM AATHAL OBERHALB DES TRÜMPLER-AREALS IM ZUSAMMENHANG MIT DEM AUSBAU DER SBB-STRECKE AUF DOPPEL-SPUR (BAHN-TUNNEL); ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. Juni 2021 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper bei der Präsidentin des Gemeinderates die Anfrage 652/2021 betreffend «Hochwasser-Rückhaltebecken im Aathal oberhalb des Trümppler-Areals im Zusammenhang mit dem Ausbau der SBB-Strecke auf Doppelspur (Bahn-Tunnel)» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*«Uster ist in den letzten Jahren glücklicherweise von grösseren Hochwassern verschont geblieben. Die massiven Starkregen dieser Saison in der Schweiz und in den Nachbarländern haben jedoch eindrücklich gezeigt, dass solche überall und mit einer nie dagewesenen Heftigkeit auftreten können. Uster ist – seit altersher – durch den Aabach gefährdet. Die Gefahrenkarte des Kantons zeigt die gefährdeten Gebiete von Uster (siehe Plan am Schluss).*

*In Uster ist bezüglich Hochwasserschutz bis heute nur Pflästerli-Politik betrieben worden. So wurde z.B. der Ausbau des Aabachs zwischen der Wilstrassen-Brücke und der Zufahrt zum Zellweger-Areals u.a. mit dem Hochwasserschutz begründet, obwohl in diesem Abschnitt auch das vorherige Lichtraumprofil vollauf genügt hätte. Selbst der Kanton räumte ein, dass die Probleme nicht im ausgebauten Teil, sondern unterhalb des ausgebauten Aabach-Abschnittes liegen, nämlich bei den Brücken zum Zellweger-Areal und der Sonnenbergstrasse (Verklauungsgefahr<sup>1</sup> durch Schwemm-Material).*

*Wirksamer als ein zusammenhangloser und nicht nachvollziehbarer Ausbau des Aabachs (z.B. beim Brauereiareal!) wäre die Schaffung eines Hochwasser-Rückhaltebeckens im Aathal oberhalb des Trümppler-Areals. Zwischen diesem und der ehemaligen ARA Aathal-Seegräben besteht ein Höhenunterschied von 10 Metern (Trümppler-Areal: 488 m ü. M., ehem. ARA: 498 m ü. M.). Denkbar ist deshalb in diesem Bereich ein Hochwasser-Rückhaltebecken mit einem einzigen, höheren Damm oder durch eine Staffelung mit zwei bis drei Dämmen.*

<sup>1</sup> Unter Verklauung wird der teilweise oder vollständige Verschluss eines Fliessgewässerquerschnittes infolge angeschwemmten Treibgutes oder Tothholzes verstanden. Dadurch wird das Wasser aufgestaut, was zu schnell und stark steigenden Wasserschäden führt.



*Einem solchen Rückhaltebecken stehen allerdings zwei Verkehrswege entgegen: einerseits die Aathalstrasse und andererseits die SBB-Linie Uster-Aathal. Es ist kaum denkbar, dass die beiden Verkehrswege bei einem grossen Hochwasser geflutet werden können.*

*Bei der Strasse wäre eine zeitlich befristete Flutung eher möglich, weil genügend Ausweichrouten bestehen. Bei der Bahn hingegen wäre dies ausgeschlossen (Zerstörung der Bahnanlagen inkl. Sicherheits-Kanäle und Fahrleitungsanlagen). Die SBB-Strecke ist die einzige Bahnverbindung vom mittleren Glattal ins Zürcher Oberland. Eine Höherlegung der Bahn ist technisch nicht möglich.*

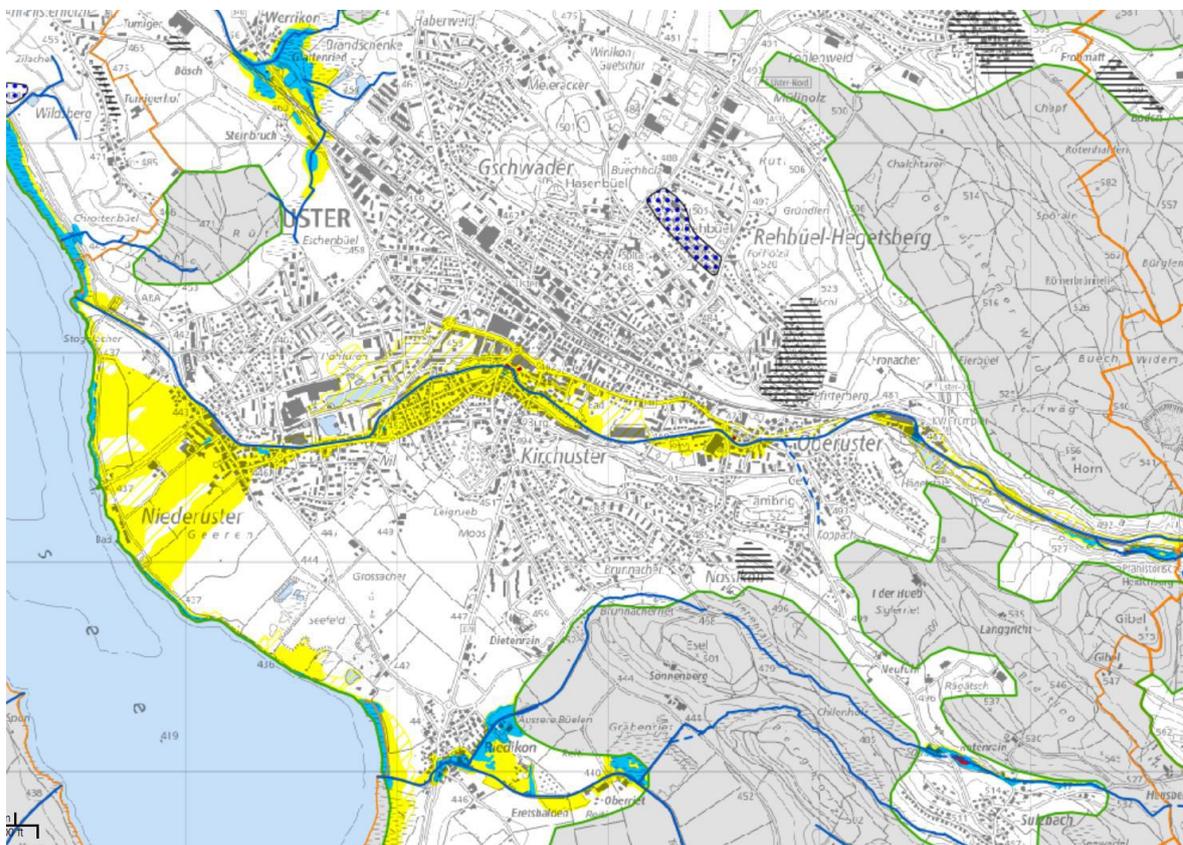
*Im Zusammenhang mit dem Ausbau der SBB-Linie Uster-Aathal auf Doppelspur besteht die einmalige Möglichkeit, die Bahn zwischen Oberuster und der ehemaligen ARA in einen Tunnel zu verlegen. Damit kann eine Flutung des Bahntrassees umgangen werden.*

*Das Aathal ist im nationalen und kantonalen Wildkorridor eingetragen. Es ist denkbar, dass durch die Untertunnelung der Bahn und der Errichtung von Hochwasserschutz-Dämmen gleichzeitig gefahrenlose Wildwechsel eingerichtet werden können.*

*Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:*

- 1. Hat der Stadtrat die Untertunnelung der Bahnlinie zwischen Oberuster und der ehem. ARA Aathal-Seegräben auch unter dem Aspekt geprüft, dass dadurch ein oder mehrere grössere Hochwasser-Rückhaltebecken eingerichtet werden könnten?*
- 2. Wie gross ist das Volumen bei der Erstellung von Rückhaldedämmen in einer Gesamthöhe von 10 Metern zwischen dem Raum oberhalb des Trümpler-Areals und der ehem. ARA Aathal-Seegräben? Oder gestaffelt in Höhen von je ca. 3 Metern?*
- 3. Würde das Volumen ausreichen, um gefährliche Hochwasser von Uster fernhalten zu können?*
- 4. Welche nationalen und kantonalen Wildkorridore werden im Aathal ausgewiesen? Wie lauten die Beschreibungen der nationalen und kantonalen Wildwechsel/-korridore im Aathal? Welche Wildarten profitieren von neuen ungestörten Wildwechseln im Aathal?*
- 5. Wäre es möglich, die Dämme der Hochwasser-Rückhaltebecken für die Einrichtung von gefahrenlosen Wildwechseln zu benutzen?*

*Paul Stopper»*



Ausschnitt aus Gefahrenkarte des Kantons Zürich, Hochwassergefährdungen (GIS Kanton ZH)

## Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### Vorbemerkung

Für die Beantwortung der Anfragen hat die Stadt Uster das AWEL des Kantons Zürich, die SBB und die Region Zürich Oberland beigezogen. Die Fragen sind zum Teil sehr komplex. Sie werden im Folgenden erörtert und gemäss dem heutigen Projektstand beantwortet. Die SBB und der Kanton sind für Ausarbeitung des Doppelspurausbau-Projektes zuständig. Für allfällige weitere Fragestellungen stehen die dafür zuständigen Stellen zur Verfügung.

### Frage 1:

«Hat der Stadtrat die Untertunnelung der Bahnlinie zwischen Oberuster und der ehem. ARA Aathal-Seegräben auch unter dem Aspekt geprüft, dass dadurch ein oder mehrere grössere Hochwasser-Rückhaltebecken eingerichtet werden könnten?»

### Antwort:

Der Doppelspurausbau Uster-Aathal ist Bestandteil des Programms «STEP AS35» des Bundes. Die SBB plant und projektiert im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) diesen Ausbau mit einer oberirdischen Linienführung.



In den Planungsinstrumenten [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene \(SIS\)](#) sowie im [kantonalen Richtplan](#) ist dieser Ausbau ohne einen Hinweis auf eine Tunnellösung enthalten. Der Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) an die SBB schliesst die Prüfung einer Tunnellösung aus.

**Frage 2:**

«Wie gross ist das Volumen bei der Erstellung von Rückhaltedämmen in einer Gesamthöhe von 10 Metern zwischen dem Raum oberhalb des Trümpler-Areals und der ehem. ARA Aathal-Seegräben? Oder gestaffelt in Höhen von je ca. 3 Metern?»

**Antwort:**

Hochwasserrückhaltmassnahmen sind im kantonalen und regionalen Richtplan festgesetzt. Im Einzugsgebiet des Aabachs sind dies das bestehende Rückhaltebecken Wetzikon, Grosswies mit einem Retentionsvolumen von 180'000 m<sup>3</sup> (effektiv 210'000 m<sup>3</sup>) am Wildbach. Zudem ist am Ländenbach ein mittel- bis langfristig geplantes Rückhaltebecken Pfruendweid, Wetzikon eingetragen.

Der Pfäffikersee verfügt über einen regulierbaren Abfluss der bisher im Schwall-Sunk-Betrieb für die Kraftwerke entlang des Aabachs eingesetzt wurde. Der Pfäffikersee wird damit auch Rückhaltebecken genutzt.

Der Raum zwischen dem Trümpler-Areal und der ehemaligen ARA Aathal-Seegräben eignet sich nach Ansicht des AWEL's nicht für ein Hochwasserrückhaltebecken. Die steilen Bergflanken im Aathal grenzen ein potentiell Becken sehr stark ein und würden eine entsprechend weite Ausdehnung in der Staulänge notwendig machen.

Bei einer Stauhöhe von 10 m beträgt das Stauvolumen etwa 400 000 m<sup>3</sup>. Dies ist ein relativ schlechtes Verhältnis von Stauhöhe zu Stauvolumen. Beim Hochwasserrückhaltebecken Grosswies im Einzugsgebiet des Wildbachs zum Beispiel ist das gleiche Stauvolumen bereits bei einer Stauhöhe von nur 5,5 m erreicht.

Ein Hochwasserrückhaltebecken im Bereich Trümpler-Areal müsste jedoch ein deutlich grösseres Stauvolumen aufweisen, um die Zuflüsse des viel grösseren Einzugsgebiets von Aabach und Wildbach sinnvoll drosseln zu können. Dies würde einen deutlich höheren Rückhaltedamm mit weitreichenderen Überflutungsflächen bedingen.

Zudem müssten an die Sicherheit der Anlage - infolge der besonderen Gefährdung des unterliegenden Gebiets bei einem Dammbbruch - sehr hohe Anforderungen gestellt werden. Dies bedeutet, dass der Damm deswegen zusätzlich bis 1,5 m höher als die eigentliche Stauhöhe gebaut werden müsste.

Bereits eine Stauhöhe von 10 m würde eine ca. 1 km lange Staustrecke im Aathal hervorrufen, die bestehende wertvolle Strukturen und inventarisierte Naturschutzobjekte tangieren würde.

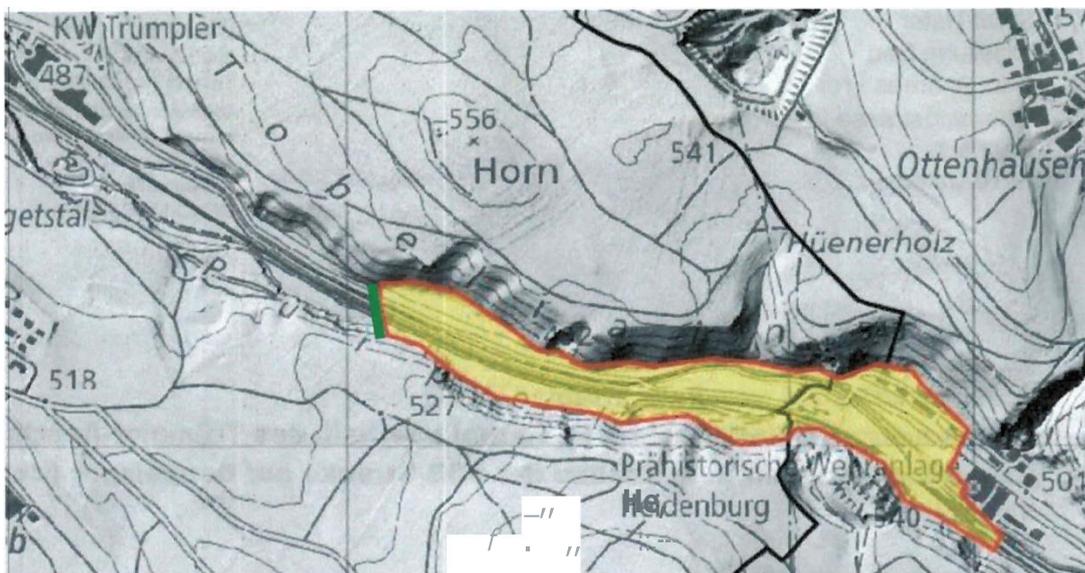


Abb 1: Überflutungsfläche (gelb) bei einem potentiellen 10 m hohen Rückhaltedamm (grün)

Zudem würde ein entsprechendes Hochwasserrückhaltebecken die heute sehr stark frequentierte Strassenverbindung (Aathalstrasse) zwischen dem Ende der Oberlandautobahn (A15) und dem Knoten Hinwil (A15/A52) unterbinden.

Das AWEL hält es nicht für realistisch, dass die direkte Strassenverbindung zwischen Uster und Wetzikon mit langen Rampen über den Damm geführt oder der Verkehr durch die heute bereits stark belasteten umliegenden Gemeinden umgeleitet wird, selbst wenn die Oberlandautobahn ausgebaut wird.

Eine Kaskade von kleineren Becken mit nur 3 m Stauhöhe verfügt über ein noch schlechteres Verhältnis von Höhe zu Volumen und ist auch wirtschaftlich nicht umsetzbar.

**Frage 3:**

«Würde das Volumen ausreichen, um gefährliche Hochwasser von Uster fernhalten zu können?»

**Antwort:**

siehe Beantwortung Frage 2

**Frage 4:**

«Welche nationalen und kantonalen Wildkorridore werden im Aathal ausgewiesen? Wie lauten die Beschreibungen der nationalen und kantonalen Wildwechsel/-korridore im Aathal? Welche Wildarten profitieren von neuen ungestörten Wildwechseln im Aathal?»

**Antwort:**

Im Aathal werden die Wildtierkorridore Nr. 41 (regional) + 42 (national) ausgewiesen. Die entsprechenden Objektblätter können via GIS-Browser des Kantons heruntergeladen werden (Link [Objektblatt ZH 41](#) und Link [Objektblatt ZH 42](#)). Die Objektblätter beschreiben die Wildtierkorridore im Detail. Unter anderem werden darin auch die Zielarten aufgeführt, jene Arten, welche von den Korridoren profitieren sollen.



**Frage 5:**

«Wäre es möglich, die Dämme der Hochwasser-Rückhaltebecken für die Einrichtung von gefahrenlosen Wildwechsell zu benützen?»

**Antwort:**

Ohne eine detaillierte Projektierung der Dämme der Hochwasserrückhaltebecken lässt sich die Frage 5 nicht beantworten. Der Aufwand der nötigen Projektierung kann im Rahmen der Anfrage-Beantwortung nicht geleistet werden.

Um eine relevante Aussage treffen zu können, müssten beispielsweise folgende Punkte definiert werden: Lage, Materialisierung, Breite und Länge der Dämme sowie die Bepflanzungsmöglichkeiten derselben.

Grundsätzlich kann angemerkt werden, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in seiner Richtlinie «Planung und Bau von Wildtierpassagen an Verkehrswegen» für eine Standard-Wildtierüberführung eine Breite von 45 m ( $\pm$  5 m) vorschreibt. Die Richtlinie ist einsehbar: [Wildtierkorridore \(admin.ch\)](http://www.admin.ch/wildtierkorridore)

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 652/2021 des Ratsmitgliedes Paul Stopper betreffend «Hochwasser-Rückhaltebecken im Aathal oberhalb des Trümpeler-Areals im Zusammenhang mit dem Ausbau der SBB-Strecke auf Doppelspur (Bahn-Tunnel)» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler  
Stadtschreiber