



**Beilage 3 zu GR Nr. 2024/170**

# **Öffentlicher Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» mit Umweltverträglichkeitsprüfung**

Zürich-Riesbach

**Bericht zu den Einwendungen**

Druckdatum  
Zürich, 12. Dezember 2023

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
1.1	Vorbemerkung	3
1.2	Öffentliche Auflage	3
1.3	Grobübersicht der Themen aus den Einwendungen	3
<b>2</b>	<b>Zusammenstellung der Einwendungen</b>	<b>4</b>
2.1	Planungsrecht	4
2.2	Hafenlayout	6
	2.2.1 Grundsätze	6
	2.2.2 Infrastruktur	17
2.3	Hafenbetrieb	25
	2.3.1 Bootsbetrieb	25
	2.3.2 Freizeit	28
2.4	Erschliessung	29
	2.4.1 motorisierter Individualverkehr (MIV)	29
	2.4.2 Fussgänger, Veloverkehr	29
	2.4.3 Parkierung	30
2.5	Umwelt	31
	2.5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	31
	2.5.2 Ökologie	32
	2.5.3 Energie	33
	2.5.4 Lärm/Licht	35
	2.5.5 Flora und Fauna	36
	2.5.6 Ökologische Ersatzmassnahmen	37
<b>3</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>40</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Vorbemerkung

Der vorliegende «Bericht zu den Einwendungen» nimmt im Sinne von § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) in anonymisierter Form Stellung zu den während der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen. Aus Transparenzgründen werden auch die berücksichtigten Einwendungen aufgeführt. In Kapitel 2 wird zu den einzelnen Einwendungen Stellung genommen und über deren Berücksichtigung Auskunft gegeben. Insbesondere wird begründet und erläutert, aus welchen Überlegungen eine Einwendung berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt werden kann.

## 1.2 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG fand während 60 Tagen vom 26. August 2020 bis zum 27. Oktober 2020 statt. Während dieser Zeit konnte sich jedermann zur Vorlage äussern. Die Unterlagen konnten während der Auflage beim Amt für Städtebau der Stadt Zürich, Amtshaus IV, Lindenhofstrasse 19, Zürich, oder im Internet ([www.stadtzuerich.ch/hochbau](http://www.stadtzuerich.ch/hochbau)) eingesehen werden. Innerhalb der Auflagefrist gingen 9 Einwendungsschreiben ein, in denen insgesamt 50 unterschiedliche bzw. teilweise gleichlautende Anträge formuliert wurden.

## 1.3 Grobübersicht der Themen aus den Einwendungen

Die eingereichten Einwendungen zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» betreffen diverse Themen. Diese wurden in fünf Themenbereiche gruppiert, um eine bessere Übersicht über die Einwendungen zu ermöglichen. Die am häufigsten angesprochenen Aspekte betreffen im Wesentlichen die folgenden fünf Themen:

1. Planungsrecht
2. Hafenlayout
3. Hafenbetrieb
4. Erschliessung
5. Umwelt

## 2 Zusammenstellung der Einwendungen

In diesem Kapitel werden die berücksichtigten, die teilweise berücksichtigten und die nicht berücksichtigten Einwendungen zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» behandelt. Die Einwendungen werden nachfolgend im Wortlaut abgedruckt. Wurde die Einwendung nicht eindeutig formuliert, wird in der Stellungnahme entsprechend darauf hingewiesen und sie wird sinngemäss wiedergegeben. In der Stellungnahme wird ggf. auf Ausführungen der Einwendenden, die der Begründung des Antrags dienen, Bezug genommen. Gleichlautende Einwendungen werden gemeinsam behandelt.

Der Bericht ist in anonymisierter Form verfasst. Um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten, wurde ein System zur Kennzeichnung von Einwendungsschreibern und einzelnen Einwendungen innerhalb eines Einwendungsschreibens eingeführt. Diese Kennzeichnung erfolgt in der Form [Ex.y]. Der Buchstabe E steht für Einwendung. Der x-Wert kennzeichnet die Nummer des Einwendungsschreibens, der y-Wert kennzeichnet die Nummer der jeweiligen Einwendung eines Schreibens. Wenn zu einer Einwendung mehrere Einwendungsnummern aufgeführt sind, wurde diese Einwendung in mehreren Einwendungsschreibern identisch formuliert.

### 2.1 Planungsrecht

	Kommunaler statt kantonalen Gestaltungsplan (E 9.2)
<b>Antrag</b>	Der Antrag wurde nicht eindeutig formuliert. Sinngemäss wird beantragt, es sei mit einer nachvollziehbaren planungsrechtlichen Begründung aufzuzeigen, weshalb ein kommunaler Gestaltungsplan der Stadt Zürich auf einer erheblichen Fläche des Zürichsees, die bis vor das Zolliker Seeufer reicht, erlassen werden kann (ursprünglich vorgesehen: kantonaler Gestaltungsplan).
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans Marina Tiefenbrunnen umfasst städtische Landparzellen und die kantonale Seefläche, nicht aber das Gemeindegebiet von Zollikon. Bei der beanspruchten Seefläche handelt es sich um eine öffentliche Sache unter der Hoheit des Staates (§ 5 Abs. 2 Wasserwirtschaftsgesetz, WWG, LS 724.11).</p> <p>Das Wassersportzentrum Tiefenbrunnen ist im kantonalen Richtplan öffentliche Bauten und Anlagen aufgeführt (Kap. 6.5-2, Nr. 8). Für Bauten und Anlagen, die im kantonalen oder regionalen Richtplan enthalten sind, setzt grundsätzlich der Kanton Gestaltungspläne fest (§ 84 Abs. 2 PBG). Nach Kap. 6.1.2 des kantonalen Richtplans kann die Kompetenz für die im Richtplan enthaltenen Vorhaben im Einzelfall an die Standortgemeinde abgetreten werden, wenn die kantonale Aufgabenerfüllung dadurch nicht in Frage gestellt wird.</p>

	<p>Die Realisierung des Wassersportzentrums Tiefenbrunnen ist zur kantonalen Aufgabenerfüllung nicht notwendig. Die Baudirektion hat deshalb mit Schreiben vom 16. Januar 2017 die Erarbeitung des Gestaltungsplans an die Stadt Zürich delegiert.</p> <p>Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans im See schränkt die Hoheitsrechte des Kantons nicht ein. Grundlage für die Erteilung der Konzession für die geplanten Bauten und Anlagen ist und bleibt das Wasserwirtschaftsgesetz. Für die Erteilung der Konzessionen der im Gestaltungsplan vorgesehenen Nutzungen ist das Amt für Wasser, Energie und Luft (AWEL) zuständig (Ziff. 1.6.3 Anhang Bauverfahrensverordnung, 700.6). Das AWEL wurde frühzeitig in die Erarbeitung des öffentlichen Gestaltungsplans «Marina Tiefenbrunnen» miteinbezogen. Auf diese Weise, sowie im Rahmen der Genehmigung des Gestaltungsplans kann der Kanton die Wahrung seiner Hoheitsrechte auf dem See sicherstellen.</p> <p>Der Einbezug des Sees in den Geltungsbereich des Gestaltungsplans dient damit auch der Koordination zwischen dem Nutzungsplanungs- und dem anschliessenden Baubewilligungsverfahren.</p> <p>Koordinationsfunktion erfüllt der Geltungsbereich des Gestaltungsplans im See auch insofern, als der Gestaltungsplan detaillierte, projektbezogene Festlegungen für die Nutzungen und Bauten im See trifft, die einen wesentlichen Teil des Wassersportzentrums Marina Tiefenbrunnen mit Hafen ausmachen und in einem engen funktionalen Zusammenhang mit den entsprechenden Bauten an Land stehen.</p> <p>Wegen der Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt ist es erforderlich, die Grundlagen für die Realisierung des Wassersportzentrums mit Hafen in einem Nutzungsplanungsverfahren zu schaffen. Mit dem Einbezug des Sees in den Geltungsbereich des Gestaltungsplans wird nicht nur eine gegenüber einer Konzessionserteilung umfassendere Interessenabwägung im Rahmen der Nutzungsplanung, sondern auch eine maximale demokratische Mitwirkung der Standortgemeinde gewährleistet, ist doch der Gemeinderat und im Fall des Referendums das Stimmvolk der Stadt Zürich für die Festsetzung des Gestaltungsplans zuständig (Art. 56 Abs. 1 lit. c i.V.m. Art. 36 Gemeindeordnung, AS 101.100). Bei der Festsetzung eines kantonalen Gestaltungsplans wäre die kantonale Baudirektion zuständig (§ 2 lit. b PBG).</p> <p>Für die Realisierung des Hafens ist wegen der Anzahl Bootsplätze eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen (Ziff. 13.3 Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV,</p>
--	--

	<p>SR 814.011). Die UVP ist in einem möglichst frühen Verfahrensstadium vorzunehmen. Der kommunale Gestaltungsplan dient dafür als Leitverfahren (§ 1 Abs. 2 Einführungsverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, EV UVP, LS 710.5). Auch dieser Umstand spricht dafür, die Seefläche mit den dort geplanten Bauten in den Gestaltungsplanperimeter einzubeziehen. Erst dadurch wird eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung möglich.</p> <p>Im Erläuterungsbericht wird in Kap. 2.12 die planungsrechtliche Begründung ergänzt.</p>
--	---

## 2.2 Hafenlayout

### 2.2.1 Grundsätze

	<b>Hafenlayout hinterfragen (E 5.1, E 6.1)</b>
<b>Antrag</b>	<p>Das Hafenlayout ist angesichts der erheblichen Schwierigkeiten, welche sich aus der geplanten Gesamtzahl von rund 450 Wasserplätzen sowie der gewählten Hafenstruktur ergeben, zu überprüfen. Namentlich soll die einseitig nach Süden orientierte Hafenstruktur hinterfragt werden. Die Variante einer breiten Mittelmole mit einem von der Anzahl Wasserplätze verkleinerten, im Übrigen aber zweigeteilten Hafenteil Nord sowie Hafenteil Süd soll geprüft werden.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand nicht berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Kritisiert werden die im Konzept vorgesehene lange Hafeneinfahrt, welche den Schiffsverkehr durch verschiedenste Nutzende aufzunehmen hat. Unzweckmässig sei die lange und schmale Ausfahrt – insbesondere für Segeljollen. Die südliche Ausrichtung des Hafens und der Wellenbrecher seien ein potenzielles Hindernis. Weiter wird der Verlust eines beliebten Tauchplatzes beanstandet.</p> <p>Das gewählte Hafenlayout ist das Ergebnis aus einem breit abgestützten Planungsprozess. Das Hafenlayout wurde in mehreren Arbeitsschritten und unter Einbezug von sachverständigen Personen aus dem Segelsport (Planende und Nutzende) entwickelt. Im Rahmen der jeweiligen Arbeitsschritte wurden die unterschiedlichen Interessen phasengerecht miteinander abgewogen. Hierbei wurde auch eine Variante mit Unterteilung des Hafens in einen nördlichen und einen südlichen Teil geprüft.</p>

	<p>Das nun gewählte Hafenlayout mit der südlich ausgerichteten Ein- und Ausfahrt ging aus der Betrachtung der verschiedenen Varianten als klarer Favorit hervor. Das Hafenlayout überzeugte durch eine klare und kompakte Anordnung der Bauten und Anlagen sowohl im See als auch auf dem Land. Aufgrund der einen, südlichen Zufahrt ist die Hafenanlage betrieblich einfach und klar organisiert. Die Beeinträchtigung des Ufers durch den Schiffsverkehr kann mit der Zusammenfassung auf eine Zufahrt minimiert werden. Durch die gewählte Hafenform kann die Hafenanlage als kompakte Anlage realisiert werden, womit die Seefläche so wenig wie möglich beansprucht wird.</p> <p>Mit dem vorgeschlagenen Konzept wird die Tiefenbrunnenbucht mit dem Hafen quartieräumlich gefasst. Die ausschliesslich südliche Erschliessung ermöglicht eine direkte Anbindung der öffentlich zugänglichen breiten Hauptmole an die geplante Parkerweiterung im Norden. Dies stellt einen zentralen, öffentlichen Mehrwert für das Quartier und den seeseitigen Erholungsraum dar.</p> <p>Die Bauten auf dem Land werden auf den Abschnitt innerhalb des Hafens konzentriert und bilden so die landseitige, qualitätsvolle Silhouette im Bereich des Hafens. Damit kann die heutige Sicht auf die rückwertigen Infrastrukturbauten («Zollkerrampe» und Bahnanlage) visuell unterbrochen werden. Aufgrund der Anforderungen aus dem Gestaltungsplan gewährleisten die Bauten eine besonders gute Einordnung in die Umgebung und in das Landschaftsbild (s. Art. 43 Gestaltungsplanvorschriften). Der ganze Uferabschnitt kann damit wesentlich aufgewertet werden.</p> <p>Mit der südlichen Ausrichtung der Hafenerschliessung können ausserdem auftretende Nutzungskonflikte zwischen Badenden, Tauchenden und motorbetriebenen Booten, die bei einer nördlichen Hauptzufahrt entstehen und zu sicherheitsrelevanten Vorfällen führen, vermieden werden. Im Baufeld B3 wird zwar im Endausbau eine Einwasserungsrampe vorgesehen. Diese steht jedoch nur den Segelnden der nicht-motorbetriebenen Kleinboote zur Verfügung.</p> <p>Mit dem Hafen Tiefenbrunnen soll ein vielfältiges Angebot an Wassersportnutzungen ermöglicht werden. Nebst der Wassersportnutzung soll auch weiterhin die gewerbliche Nutzung und schliesslich die Nutzung durch die Wasserschutzpolizei ermöglicht werden. Die unterschiedlichen Nutzungen erfordern eine gegenseitige Rücksichtnahme innerhalb des Hafenareals.</p> <p>Das heutige Areal der Trockenplätze (Baufeld B5) wird auch zukünftig als Trockenplatzstandort für nicht motorbetriebene Boote genutzt. Im</p>
--	---

	<p>Endausbau ist nördlich der Hauptmole, im Baufeld B3, auf dem heutigen Areal der Wasserschutzpolizei, eine Ein-/Auswasserungsrampe für jene nichtmotorisierten Boote geplant, die von den Segelschulen und den Segelnden benutzt werden kann, die ihr Boot im Baufeld B5 abgestellt haben. Aufgrund der Sicherheitsanforderungen der Wasserschutzpolizei und um deren Betrieb nicht zu gefährden, kann die Ein-/Auswasserungsrampe im Baufeld B3 erst realisiert werden, wenn der Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei im Teilgebiet C bezogen worden ist. Bis dahin sind die im Baufeld B5 abgestellten Boote seeseitig über die Hafenein-/ausfahrt erschlossen.</p> <p>Ein Segeln innerhalb des Hafens ist für Segelnde mit nicht motorisierten Kleinbooten sicher eine Herausforderung. Die Herausforderung besteht im Aufkreuzen auf kleinem Raum innerhalb des Hafens bei entsprechenden Gegenwinden, also bei Nordwest- oder Südostwindlagen (Winde, die im Wesentlichen parallel zur Hafenein-/ausfahrt verlaufen). Zudem muss in der Hafenein-/ausfahrt mit Windablenkungen gerechnet werden. Für geübte Seglerinnen und Segler ist ein solches Manöver aber machbar. Die Hafeneinfahrt ist in ihrer Breite so gewählt, dass ein Aufkreuzen von nicht motorbetriebenen Booten in diesem Bereich grundsätzlich möglich ist.</p> <p>Bis zum Bau der Einwasserungsrampe nördlich des Hafens im Baufeld B3, also nach Inbetriebnahme des Ersatzneubaus der Wasserschutzpolizei, sind betriebliche Massnahmen für einen funktionierenden und sicheren Hafenbetrieb zu treffen. Boote für Schulungszwecke sowie jene Boote von weniger geübten Segelnden können im Süden, d.h. im Baufeld B6, abgestellt werden. Die Ein-/Auswasserungsrampe im Baufeld B6 kann wie bereits heute direkt vom See her angesegelt werden. Auf dem Baufeld B5 können Boote von erfahrenen und geübten Seglerinnen und Seglern abgestellt werden, denen ein allfälliges Aufkreuzen im Hafen möglich ist. Mit der etwas breiteren Zufahrt entsteht ausserdem eine geringere Beeinträchtigung der Unterwasservegetation durch den Bootsbetrieb im Erschliessungsbereich.</p> <p>Der Wellenbrecher stellt zwar ein potenzielles Hindernis dar, jedoch bleibt um den Wellenbrecher genügend Manövrierfläche für Segelnde mit nichtmotorisierten Booten.</p> <p>In der sorgfältig vorgenommenen Interessenabwägung konnte festgestellt werden, dass das öffentliche Interesse an</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- einer direkten Anbindung der Mole an den Park;</li><li>- der öffentlichen Nutzung des Parks zu Badezwecken und damit an der Gewährleistung der Sicherheit einer möglichen Badenutzung für die breite Bevölkerung;</li></ul>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- einer betrieblich klaren Organisation der Hafenanlage mit möglichst kurzen Wegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und</li> <li>- einer städtebaulich kompakten Anordnung der Hafenanlage sowie die damit verbundene, möglichst geringe Inanspruchnahme von Seefläche</li> </ul> <p>überwiegt und damit eine nördliche Hauptzufahrt nicht unterstützt wird. Um einen sicheren und funktionierenden Bootsbetrieb, insbesondere der nichtmotorisierten Kleinboote, im Hafen nach dem Umzug der Wasserschutzpolizei in das Hafenableal gewährleisten zu können, wird im Endausbau – wie oben ausgeführt – für die Kleinboote eine Ein-/Auswassermöglichkeit nördlich der breiten Hauptmole in Form eines Steges mit Rampe vorgesehen.</p> <p>Für Tauchende kann nördlich der breiten Hauptmole bereits von Anfang an mit der Realisierung der Hafenanlage ein neuer, sicherer Tauchplatz, abseits der Hafenerschliessung, eingerichtet werden. Somit besteht für geführte Tauchgänge weiterhin eine Tauchmöglichkeit im Stadtzürcher Seebecken.</p>
<b>Wasserplätze reduzieren (E 8.1)</b>	
<b>Antrag</b>	Die Hafenanlage/die Gesamtzahl der Wasserplätze sei im Hinblick auf einen landschaftsverträglichen Hafen zu reduzieren.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Gemäss kantonalem Richtplan (Kap. 4.8.3) ist eine Konzentration von Bootsliegeplätzen an ökologisch wenig empfindlichen Lagen unter Abbau bestehender Bojenfelder zu prüfen. Als Standort für einen grösseren Hafen bezeichnet der kantonale Richtplan das «Wassersportzentrum Tiefenbrunnen Zürich» (Kap. 6.5-2).</p> <p>Im Leitbild Seebecken wird folgendes Ziel formuliert (Erholung und Sport, Ziel Nr. 5): «Das Seebecken soll mittels Konzentration der Anlagen entlastet werden.»</p> <p>Deshalb weist die Baudirektion des Kantons Zürich jeweils bei der Erteilung von Konzessionen (insbesondere, wenn Bojenplätze betroffen sind), welche im unteren Seebecken liegen, darauf hin, dass eine entschädigungslose Verlagerung der Bojenplätze in die Marina verlangt werden kann.</p> <p>Die geplante Marina liegt in einem landschaftlich wenig empfindlichen Gebiet. Das Landareal wird heute überwiegend durch industrielle Bauten sowie Verkehrsanlagen (SBB, Bellerivestrasse, Rampe nach Zollikon) geprägt. Der Uferbereich wird vor allem gewerblich genutzt und ist</p>

	<p>bis auf den Bereich des südlichen Trockenplatzes (Baufeld B6) nicht zugänglich.</p> <p>Der zukünftige Hafen liegt in einer leichten Bucht. Die schwimmende Mole, wie auch die schwimmenden Bootskörper selbst, ragen nur knapp über die Wasseroberfläche. Von weiterer Distanz tritt der Hafen, insbesondere die Hafenumole, durch ihre geringe Höhe über dem Seespiegel kaum in Erscheinung.</p> <p>Die Masten der Segelboote ragen weiter über die Wasserfläche in den Himmel. Sie filtern damit den Blick zum Ufer. Die Masten sind zudem – vom Zürichhorn gesehen – weit unter der Bergsilhouette. Der Hafen wird zwar in der Umgebung wahrgenommen werden, wirkt im Gesamtkontext aber nicht störend.</p> <p>Die heutigen Bojenfelder sind über das ganze Zürcher Seebecken verteilt und beeinträchtigen in Bezug auf das Landschaftsbild viele Uferabschnitte. Bojenfelder beanspruchen im Gegensatz zu Hafenplätzen wesentlich mehr Platz, womit diese im Landschaftsbild mehr in Erscheinung treten. So nehmen zum Beispiel die 39 Bojenplätze des Zürcher Segelclubs vor dem Zürich-Horn eine Seefläche von über 14 000 m<sup>2</sup> in Anspruch und beeinträchtigen dabei das Ufer an sensibler Lage über eine Länge von 350 m. Die Bootsplätze innerhalb des Hafens der «Marina Tiefenbrunnen» (Stand Richtprojekt) beanspruchen samt der Erschliessungsbereiche (Seezufahrten und Molen) rund dreieinhalb Mal weniger Seefläche. Noch klarer wird der Vergleich in Bezug auf die Beeinträchtigung der Uferbereiche. Das Ufer wird für die insgesamt 422 Hafenplätze über eine Länge von rund 270 m in Anspruch genommen. Die neue Hafenanlage kann im Bereich der Marina Tiefenbrunnen kompakt gebaut werden. Mit der Verlagerung der Bootsplätze in die Marina können zusätzliche, grössere freie Bereiche entlang des Ufers am Zürcher Seebecken geschaffen werden. In den aufgrund der Verlagerung freiwerdenden Uferabschnitten kann somit die freie Sicht auf das Ufer bzw. den See wieder erlebbarer gemacht werden.</p> <p>Die Verlagerung der Bojenplätze macht überdies aus ökologischer Sicht Sinn. Die zur Verlagerung in die Marina Tiefenbrunnen vorgesehenen Bojenfelder befinden sich, insbesondere am linken Zürichseeufer, in ökologisch empfindlichen Flachwasserzonen (Naturschutzobjekt KSO 45.16, 'Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee') sowie in diversen archäologischen Zonen. Das Ufer im Bereich der Marina Tiefenbrunnen ist steil abfallend. Unterwasserflora ist nur im unmittelbaren Bereich des Ufers vorhanden. Der Hafen selbst liegt ausserhalb der Bereiche der Unterwasservegetation im tiefen Wasser. Die Beeinträchtigung der Unterwasservegetation kann auf den Abschnitt des Hafens</p>
--	---

	<p>begrenzt werden, womit die Beeinträchtigung grösserer Flachwasserzonen durch die heutigen Bojenfelder wesentlich reduziert werden kann.</p> <p>Aufgrund dieser Ausgangslage wurden sämtliche bestehende Bojen- und Hafenplätze im unteren Seebecken überprüft, um herauszufinden, welche Plätze in die neue Marina verlegt werden sollten.</p> <p>Die bestehenden Bojenfelder und Steganlagen wurden bei deren Prüfung differenziert betrachtet. Die Bojenplätze der Bootsvermietungen sollen, entsprechend dem dortigen Bedarf, im unteren Seebecken belassen werden. Die grösseren, bestehenden und die bereits heute kompakt gestalteten Hafen- bzw. Steganlagen sollen ebenso bestehen bleiben. Der Fokus wurde deshalb vor allem auf jene Bojenanlagen gelegt, welche aufgrund der Nutzung keinen Standort im Seebecken erfordern sowie die nahen Uferbereiche aufgrund des hohen Flächenbedarfs beeinträchtigen.</p> <p>Entsprechend sollen die städtischen Bojenanlagen (vgl. Erläuterungsbericht Kap. 4.3 und Anhang 2), bis auf jene der Bootsvermietungen, vollständig aus dem Hafenbecken in den neuen Hafen Tiefenbrunnen verlagert werden. Die Bojenplätze sowie die Stegplätze des Zürcher Segelclubs sollen vollständig vom Zürichhorn ebenfalls in die Marina, verlegt werden. Ausserdem kann das Bojenfeld des Segelclubs Enge um rund 25 % und dasjenige des Zürcher Yacht-Clubs um rund 35 % reduziert werden. Des Weiteren werden Stegplätze im Limmatraum verlagert, die ausserdem stark dem Vandalismus exponiert sind. Aus der Gesamtbetrachtung ergeben sich rund 422 Bootsplätze, die in den neuen Hafen Tiefenbrunnen verlagert werden sollen.</p> <p>Mit dem neuen Hafen der Marina Tiefenbrunnen werden keine zusätzlichen permanenten Bootsliegeplätze entstehen. Es gibt lediglich eine Verlagerung von bestehenden Bootsplätzen in den neuen Hafen der Marina Tiefenbrunnen. Für Gäste sollen maximal 30 Plätze erstellt werden können, die jedoch keine dauerhaften Abstellplätze darstellen. Indem die Bojenfelder im unteren Seebecken abgebaut und im Hafen der Marina Tiefenbrunnen gebündelt werden, wird das Landschaftsbild, über das gesamte Zürcher Seebecken betrachtet, verbessert.</p> <p>Das untere Seebecken wird durch die Verlagerung der Bojenplätze in den neuen Hafen der Marina Tiefenbrunnen landschaftlich aufgewertet. Dadurch entsteht ein klarer Mehrwert für die Öffentlichkeit. Das Areal der Marina Tiefenbrunnen liegt wie oben ausgeführt an einer landschaftlich wenig empfindlichen Lage am rechten Zürichseeufer.</p>
--	---

	<p>Das Inventarobjekt (Landschaftsschutzobjekt KSO 32 'See mit Ufermauern, Promenaden und Quaianlagen sowie Flachwasserzonen, Naturschutzobjekt KSO 45.16 'Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee') wird durch den Bau der Marina Tiefenbrunnen nicht beeinträchtigt. Die Grösse des Hafens wird an dieser Lage als landschaftlich verträglich erachtet.</p> <p>Die Konzentration der Boote im neuen Hafen Tiefenbrunnen macht auch aus ökologischer Sicht Sinn. Die heutige intensive Nutzung des Zürcher Seebeckens kann durch die Verlagerung der Bootsplätze entlastet werden, was sich positiv auf den Schutz der Flachwasserzonen am linken Zürichseeufer (Naturschutzobjekt KSO 45.16, 'Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee'), den Limmatraum sowie das Zürichhorn auswirkt.</p>
	<p><b>Nutzen und Ertrag der Hafenanlage abwägen sowie Lage der Hafeneinfahrt hinterfragen (E 9.1)</b></p>
<p><b>Antrag</b></p>	<p>Es ist der Nachweis mit einer nachvollziehbaren Abwägung zwischen Nutzen (Aufhebung von Hafenplätzen und Bojenfelder rund um das untere Seebecken, mögliche Vorteile für die Wasserflora) und Schaden (Eingriff in Landschaftsbild, Schaden an Wasserflora durch Hafenbau) zu erbringen. Ausserdem ist aufzuzeigen, weshalb die Zufahrt von Süden erfolgen soll.</p>
<p><b>Entscheid</b></p>	<p>Einwand berücksichtigt</p>
<p><b>Stellungnahme</b></p>	<p><b>1. Nutzen</b>                  Der kantonale Richtplan beschreibt in Kap. 4.8.3, dass auf dem Zürichsee Massnahmen zur Konzentration von Bootsliegепläätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen zu prüfen sind. In Kap. 6.5.2 wird ausserdem der Standort für ein Wassersportzentrum mit Hafen (Objekt Nr. 7) im Gebiet Tiefenbrunnen bezeichnet. Nebst dem kantonalen Richtplan hat das zwischen der Stadt und dem Kanton Zürich erarbeitete Leitbild Seebecken die Entlastung des Seebeckens mittels Konzentration der Bojenplätze ebenfalls als Ziel formuliert (Kap. Erholung und Sport, Ziel Nr. 5).</p> <p><b>Ökologie</b>                  Im Zürcher Seebecken liegt das Naturschutzobjekt KSO 45.16 'Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee'. Insbesondere am linken Zürichseeufer befinden sich ausgedehnte Gebiete mit wertvollen Flachwasserzonen. Die Marina Tiefenbrunnen ist vom Naturschutzobjekt nicht betroffen (Amtsbericht, datiert vom 4. Juni 2020).</p>

	<p>Das Ufer im Geltungsbereich des Gestaltungsplans Marina Tiefenbrunnen ist steil abfallend und verfügt damit über weniger Flachwasserzonen mit einer schützenswerten Unterwasserflora. Die eigentliche Hafenanlage befindet sich zudem ausserhalb der Unterwasservegetation im tiefen Wasser, wo keine Unterwasserflora mehr beeinträchtigt wird. Die Zugangsbereiche, welche über die Unterwasservegetation geführt werden, sollen transparent gestaltet werden.</p> <p>Bei den Bootsplätzen, die in die Marina Tiefenbrunnen verlegt werden, handelt es sich um Bootsplätze im ökologisch wertvollen, nahen Uferbereich. Insbesondere am linken Seeufer sind dies Bojenfelder in Flachwasserzonen. Ökologisch ist die Verlagerung der Bojenplätze in den Hafen der Marina Tiefenbrunnen auf jeden Fall sinnvoll. Mit dem Projekt kann zudem, im Vergleich mit dem heutigen Hafen Tiefenbrunnen, die Wasserzirkulation verbessert und die Betonrampen in den nahen Uferbereichen durch lichtdurchlässige Rampen ersetzt werden.</p> <p><b>Landschaftsbild</b></p> <p>Das Zürcher Seebecken ist sehr beliebt und sehr begehrt. Verschiedenste Nutzungen müssen nebeneinander Platz finden. Diese verschiedenen Nutzungen führen jedoch auch zu Konflikten unter den jeweiligen Nutzenden.</p> <p>Die Nutzungsdichte auf dem See, welche gerade im engen unteren Stadtzürcher Seebecken am grössten ist, kann durch die Verlagerung der Bootsplätze in die Marina Tiefenbrunnen entflechtet werden.</p> <p>Die geplante Marina liegt in einem landschaftlich wenig empfindlichen Gebiet. Das Landareal wird heute überwiegend durch industrielle Bauten sowie Verkehrsanlagen (SBB, Bellerivestrasse, Rampe nach Zollikon) geprägt. Der Uferbereich wird vor allem gewerblich genutzt und ist heute bis auf den Bereich des südlichen Trockenplatzes (Baufeld B6) nicht zugänglich.</p> <p>Der zukünftige Hafen liegt in einer leichten Bucht. Die schwimmende Mole, wie auch die schwimmenden Bootskörper selbst, ragen nur knapp über die Wasseroberfläche. Von weiterer Distanz tritt der Hafen, insbesondere die Hafenmole, durch ihre geringe Höhe über dem Seespiegel kaum in Erscheinung. Die Masten der Segelboote ragen weiter über die Wasserfläche in den Himmel. Sie filtern damit den Blick zum Ufer. Die Masten sind zudem – vom Zürichhorn gesehen – weit unter der Bergsilhouette. Der Hafen wird zwar in der Umgebung wahrgenommen, wirkt im Gesamtkontext aber nicht störend.</p>
--	--

	<p>Die heutigen Bojenfelder sind über das ganze Zürcher Seebecken verteilt und beeinträchtigen in Bezug auf das Landschaftsbild viele Uferabschnitte. Bojenfelder beanspruchen im Gegensatz zu Hafenplätzen wesentlich mehr Platz, womit diese im Landschaftsbild mehr in Erscheinung treten. So nehmen zum Beispiel die 39 Bojenplätze des Zürcher Segelclubs vor dem Zürich-Horn eine Seefläche von über 14 000 m<sup>2</sup> in Anspruch und beeinträchtigen dabei das Ufer an sensibler Lage über eine Länge von 350 m. Die Bootsplätze innerhalb des Hafens der «Marina Tiefenbrunnen» (Stand Richtprojekt) beanspruchen samt der Erschliessungsbereiche (Seezufahrten und Molen) rund dreieinhalb Mal weniger Seefläche. Noch klarer wird der Vergleich in Bezug auf die Beeinträchtigung der Uferbereiche. Das Ufer wird für die insgesamt 422 Hafenplätze über eine Länge von rund 270 m in Anspruch genommen. Die neue Hafenanlage kann im Bereich der Marina Tiefenbrunnen kompakt gebaut werden. Mit der Verlagerung der Bootsplätze in die Marina können zusätzliche, grössere, freie Bereiche entlang des Ufers am Zürcher Seebecken geschaffen werden. In den aufgrund der Verlagerung freiwerdenden Uferabschnitten kann somit die freie Sicht auf das Ufer bzw. den See wieder erlebbarer gemacht werden.</p> <p>Mit einer Optimierung der baulichen Landanlagen und damit der Möglichkeit, den bestehenden Park zu erweitern, können zusätzliche, wertvolle Erholungsräume am See geschaffen werden. Zudem erhält der öffentlich zugängliche Raum mit der breiten, nördlichen Mole eine attraktive Ergänzung für die Öffentlichkeit. Ein heute unattraktiver Ort kann damit gestalterisch aufgewertet, für alle zugänglich gemacht und zusätzliche, attraktive Erholungsflächen für die Öffentlichkeit geschaffen werden.</p> <p>In der durchgeführten Gesamtbetrachtung überwiegen insgesamt die positiven Wirkungen des Projekts Marina Tiefenbrunnen insbesondere in Bezug auf das Landschaftsbild, sei es in Bezug auf die Betrachtung des Zürcher Seebeckens als auch im unmittelbaren Umfeld des neuen Hafens.</p> <p><b>2. Schaden</b></p> <p>Der Schaden, der durch die Hafenanlage erzeugt wird, wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung genau untersucht, beurteilt und entsprechende Massnahmen definiert. Dies betrifft alle umweltrelevanten Themen, insbesondere auch den Eingriff in das Landschaftsbild und die ökologische Beeinträchtigung bzw. den Schaden an der Unterwasserflora. Um die für den Bau notwendigen, zu erwartenden ökologischen Beeinträchtigungen zu kompensieren, werden entsprechende Ersatzmassnahmen im Gebiet Landiwiese/Saffa-Insel realisiert.</p>
--	---

	<p>Heute wird das Landschaftsbild im Gebiet der «Marina Tiefenbrunnen» durch die bestehende, gewerbliche Nutzung dominiert. Mit dem Konzept der neuen Hafenanlage kann die Tiefenbrunnenbucht räumlich gefasst werden, wodurch das Landschaftsbild verbessert wird. Mit der Konzentration der Bauten in den Bereich des Hafens kann der heute bebaute Uferabschnitt in seiner Länge reduziert und dem nördlich gelegenen Park zugeschlagen werden. Aufgrund der Verlagerung der Bootsplätze in die Marina können ausserdem grössere Uferabschnitte im Zürcher Seebecken von Bootsliegplätzen befreit werden. Diese Massnahmen wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus, womit für das Landschaftsbild kein Schaden entsteht.</p> <p>Des Weiteren wird ein hoher Qualitätsstandard der Bebauung mit dem Gestaltungsplan gesichert. Bauten und Anlagen sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht (s. Art. 43 Gestaltungsplanvorschriften), was ebenfalls zu einer Verbesserung der heutigen Situation beiträgt.</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Der Eingriff in das Landschaftsbild ist im Bereich der Marina Tiefenbrunnen vertretbar. Das Landschaftsschutzobjekt KSO 32.00 wird durch das Vorhaben nicht betroffen. Das industriell und von Infrastrukturen geprägte Landschaftsbild im Bereich des Hafens Tiefenbrunnen wird durch die Hafenneubauten aufgewertet. Die Hafenanlage selbst liegt nahe der Wasseroberfläche, die Masten der Boote filtern zwar den Blick zum Ufer, lassen aber dennoch die Uferbauten erkennen. Im Gegenzug können weite Bereiche des Ufers im Zürcher Seebecken von Booten freigeräumt werden (Aufhebung von Bojenfeldern durch Verlagerung der Boote in die Marina Tiefenbrunnen).</p> <p>Die Beeinträchtigung der Unterwasservegetation ist im Umweltverträglichkeitsbericht beschrieben und Massnahmen definiert. Da sich der eigentliche Hafen ausserhalb der Unterwasservegetation im tiefen Wasser befindet, kann deren Beeinträchtigung auf ein geringes Mass reduziert werden.</p> <p><b>3. Südliche Erschliessung der Hafenanlage</b></p> <p>Das gewählte Hafenlayout ist das Ergebnis aus einem breit abgestützten Planungsprozess (Erläuterungsbericht, Kap. 2 Ausgangslage). Das Hafenlayout wurde unter Einbezug von sachverständigen Personen aus dem Segelsport (Planer und Nutzer) in mehreren Arbeitsschritten entwickelt. In jedem Arbeitsschritt wurden die unterschiedlichen Interessen phasengerecht abgewogen.</p>
--	--

	<p>Das nun gewählte Hafenlayout mit der südlich ausgerichteten Ein- und Ausfahrt ging aus der Betrachtung der verschiedenen Varianten als klarer Favorit hervor. Das Hafenlayout überzeugte durch eine klare und kompakte Anordnung der Bauten und Anlagen sowohl im See als auch auf dem Land. Aufgrund der einen, südlichen Zufahrt ist die Hafenanlage betrieblich einfach und klar organisiert. Die Beeinträchtigung des Ufers durch den Schiffsverkehr kann mit der Zusammenfassung auf eine Zufahrt minimiert werden. Durch die gewählte Hafenform kann die Hafenanlage als kompakte Anlage realisiert werden, womit die Seefläche so wenig wie möglich beansprucht wird. Der Zugang zur Anlage ist aufgrund der nördlichen Anordnung des Zugangs zur Hafenanlage mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar. Zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof Tiefenbrunnen) sind es nur rund 300 m. Weiter ausschlaggebend für die südliche Ausrichtung der Hafeneinfahrt ist schliesslich das öffentliche Interesse an einer attraktiven Gestaltung und Ergänzung des bestehenden nördlichen Naherholungsraums am See mit einer guten Stadt- und Quartieranbindung der neu geschaffenen Erholungsräume. Mit der südlichen Zufahrt kann eine direkte Anbindung der Hauptmole an die Parkerweiterung im Norden erreicht werden.</p> <p>Eine nach Norden ausgerichtete Anlage mit nördlicher Hauptzufahrt würde ausserdem die öffentliche Nutzbarkeit des Parks einschränken, da der Bootsbetrieb zu sicherheitsrelevanten Vorfällen mit Badenden und Tauchenden, deren neues Tauchfeld ebenfalls nördlich des Hafens angeordnet wird, führen kann.</p> <p>In der sorgfältig vorgenommenen Interessenabwägung konnte festgestellt werden, dass das öffentliche Interesse an</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- einer direkten Anbindung der Mole an den Park;</li><li>- der öffentlichen Nutzung des Parks zu Badezwecken und damit an die Gewährleistung der Sicherheit einer möglichen Badenutzung für die breite Bevölkerung;</li><li>- einer betrieblich klaren Organisation der Hafenanlage mit möglichst kurzen Wegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und</li><li>- einer städtebaulich richtigen und kompakten Anordnung der Hafenanlage sowie die damit verbundene, möglichst geringe Inanspruchnahme von Seefläche</li></ul> <p>überwiegt und damit eine nördliche Hauptzufahrt nicht unterstützt wird.</p>
--	---

## 2.2.2 Infrastruktur

	<b>Stromanschlüsse für E-Boote (E 3.2)</b>
<b>Antrag</b>	In der neuen Marina sollen Stromanschlüsse für batteriebetriebene Boote bereitgestellt werden.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Ausrüstung, insbesondere die Elektrifizierung, ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Im Hinblick auf die bauliche Umsetzung wird das Thema weiter konkretisiert und im Bauprojekt aufgenommen. Im Betriebskonzept wurde eine entsprechende Anforderung aufgenommen, da die Stadt als Betreiberin des Hafens die Ansprüche der neuen Nutzergruppen erfüllen möchte. Der Einwand wird nicht berücksichtigt.
	<b>Erhalt der Anzahl Trockenplätze (E 5.2, E 6.2 sowie im gleichen Sinne E 2.1)</b>
<b>Antrag</b>	Anzahl Trockenplätze (für Segeljollen und Katamarane) soll erhalten bleiben. Auf den Arealen Nord und Süd sind Trockenplätze für Segeljollen und Katamarane vorzusehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mindestens 150 frei mietbare Trockenplätze, davon mindestens 100 Trockenplätze beim Wassersportzentrum auf dem Areal Nord.</li> <li>- 40 zusätzliche den Segelclubs zur Verfügung stehende Trockenplätze sowie 18 Plätze für Laserjollen auf Doppelgestellen von Segelclubs und ASVZ</li> <li>- Die auf Baufeld B5 geplante Plattform soll für die Schaffung zusätzlicher Jollenplätze erweitert werden.</li> </ul>
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Das Areal der heutigen Trockenplätze hat insbesondere aufgrund des Neubaus des Wassersportzentrums, der Veloabstellplatzanlage und der Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit der Mole zusätzliche Nutzungen aufzunehmen. Die aufgrund der baulichen Verdichtung freiwerdenden Flächen im Norden (heutiger Standort Wasserschutzpolizei) sollen der breiten Öffentlichkeit dienen und für die Parkerweiterung verwendet werden. Diese Flächen stehen nicht für zusätzliche Bootsabstellplätze zur Verfügung. Die zusätzlichen Nutzungen bringen folglich eine Verkleinerung des heutigen Platzangebots mit sich. Mit einer Optimierung der Bootsplatzierungen sowie Doppelgestellen für kleine Boote sollen auf der für die Trockenplätze zur Verfügung stehenden Fläche möglichst viele Bootsplätze geschaffen werden. Ergänzend dazu sollen auch die Boote auf dem Trockenplatz Süd platzsparender abgestellt werden, sodass insgesamt auch zukünftig ein möglichst

	<p>grosses Angebot an Trockenplätzen geschaffen werden kann. Trotzdem wird es gemäss heutigem Planungsstand zu einer Abnahme von Trockenplätzen auf dem Areal kommen. Vor dem Hintergrund, dass die Nachfrage nach Trockenplätzen deutlich tiefer ist als die Nachfrage nach Plätzen auf dem Wasser ist die Reduktion aber vertretbar.</p> <p>Die im Baufeld B5 geplante Plattform wird mit der zur Ein- und Auswasserung vorgesehenen Rampe abgestimmt und umfasst eine Bootstiefe. Eine Erweiterung der Plattform in Richtung See ist nicht vorgesehen. Die Seefläche soll gerade im Uferbereich nicht weiter beansprucht und damit die Unterwasserflora in ihrem Wachstum nicht weiter beeinträchtigt werden.</p> <p>Die Forderung, mindestens 150 frei mietbare Trockenplätze – davon mindestens 100 beim Wassersportzentrum – zu garantieren, ist vor diesem Hintergrund nicht erfüllbar.</p> <p>Die Festlegung der Anzahl Trockenplätze ist im Übrigen nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Diese werden im Bauprojekt definiert. Die Trockenplätze werden unter den Clubs, dem ASVZ und anderen Privaten aufgeteilt. Die genaue Zuteilung ist noch nicht erfolgt.</p>
	<b>Erhalt Höhe der Miete für Trockenplätze (E 2.2)</b>
<b>Antrag</b>	Die Miete eines Trockenplatzes sollte in der zukünftigen Marina nicht höher sein als ein heutiger Trockenplatz.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Höhe der Miete ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans.
	<b>Erhalt Einwasserungsrampe (E 2.3)</b>
<b>Antrag</b>	Einwasserungsrampe wie bisher erhalten
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die bestehende Ein-/Auswasserungsrampe im Bereich des nördlichen Trockenplatzes (Baufeld B5) kann nicht erhalten werden. An diesem Standort dockt neu die Hauptmole an das Ufer an. Als Ersatz wird eine Ein-/Auswasserungsrampe südlich des Baufelds B5 gebaut.</p> <p>Die Ein-/Auswasserungsrampe im Baufeld B6 wird aufgrund der neuen südlichen Hafenerschliessung in ihrer Lage angepasst und um einige Meter nach Osten verschoben. Beide neuen Rampen werden hinsichtlich Ökologie optimiert.</p> <p>Sowohl die Trockenplätze im Baubereich B5 (Trockenplätze Nord) als auch jene im Baubereich B6 (Trockenplätze Süd) haben damit nach</p>

	<p>wie vor einen direkten Zugang zu einer Ein-/Auswasserungsrampe. Im Endausbau wird für die nördlichen Trockenplätze im Baufeld B5 eine ergänzende Ein-/Auswasserungsmöglichkeit im Baufeld B3 (nördlich der Hauptmole) geschaffen.</p>
	<p><b>Zusammenfassung von Infrastrukturen auf Baufeld C2 (E 5.3, E 6.3)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>Der auf Baufeld B5 (Wassersportzentrum) vorgesehene Boots Kran einschliesslich der Hochdruckreinigungsanlage mit Auffangwanne ist auf Baufeld C2 zu verlegen.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand nicht berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Anlagen wie der Boots Kran und die Hochdruckreinigungsanlage mit Auffangwanne gehören zum Hafenbetrieb und sind deshalb im Baubereich B5 planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Das Baufeld C2 umfasst die Anlagen der Wasserschutzpolizei. Der Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei soll erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.</p> <p>Mit den vorhandenen Landanlagen soll haushälterisch umgegangen werden. Infrastrukturanlagen sind deshalb zusammenzufassen. Aus Sicherheitsgründen, aus Platzgründen wie auch aus Gründen des unterschiedlichen Zeithorizonts der jeweiligen Bauten und Anlagen in den Teilgebieten B und C können die erwähnten Anlagen nicht innerhalb des Areals der Wasserschutzpolizei realisiert werden. Das Baufeld C2 müsste dazu vergrössert werden, was nicht im Interesse eines haushälterischen Umgangs mit der Nutzung der Landanlagen ist. Die Landanlagen südlich des Baufelds C2 werden zwar heute gewerblich genutzt. Langfristig sollen diese Flächen jedoch der Erholung dienen, womit sie nicht durch Nutzungen des Hafenbetriebs eingeschränkt werden sollen.</p>
	<p><b>Verlegung Abstellplätze für Regatta-Jachten (E 5.4, E. 6.4)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>Die Abstellplätze für Regatta-Jachten mit Trailer sollen auf Baufeld C2 verlegt werden.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand nicht berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die Platzverhältnisse auf dem Baufeld C2 sind begrenzt. Für die Argumentation vgl. Stellungnahme zu E 5.3 und E 6.3.</p>
	<p><b>Seeseitige Einwasserungsrampe Nord in Projektphase I (E 5.5.1, E 6.5.1)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>Die gemäss Art. 11 für die spätere Projektphase II (Wasserschutzpolizei/Werft) geplante seeseitige Einwasserungsrampe Nord sowie der</p>

	<p>Taucheinstieg sind bereits in der Projektphase I (Hafen/Wassersportzentrum) zu realisieren und nicht vom Abbruch der Gebäude im Teilgebiet A abhängig zu machen.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand teilweise berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Eine Einwasserungsrampe im Norden ist aufgrund der betrieblichen und der einzuhaltenden Sicherheitsanforderungen der Wasserschutzpolizei in der Etappe I noch nicht realisierbar. Insbesondere die Sicherheitsanforderungen bei entstehenden Nutzungskonflikten führen dazu, dass die gleichzeitige Nutzung des Bereichs nördlich der Hauptmole durch Segelnde und die Wasserschutzpolizei nicht möglich ist.</p> <p>Jedoch kann für Tauchende mit dem Bau des neuen Hafens im Norden ein neuer Tauchplatz als Ersatz des heute bestehenden Tauchplatzes, abseits der Erschliessungsbereiche des Hafens, eingerichtet werden. Die Tauchnutzung ist in enger Abstimmung mit der Wasserschutzpolizei, möglich.</p> <p>Somit kann für geführte Tauchgänge weiterhin eine Tauchmöglichkeit im Stadtzürcher Seebecken angeboten werden. Die Anlagen und der Betrieb der Wasserschutzpolizei dürfen jedoch durch die Tauchnutzung nicht beeinträchtigt werden.</p>
	<p><b>Anpassung Art. 11 Abs. 1 lit. a zu Gunsten der Jollensegler und Taucher (E 5.5.2, E 6.5.2)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>Die Ausführung der Rampe richtet sich in Funktion und Sicherheit nach den Bedürfnissen der Jollensegelnden. Zur Entschärfung der Konflikte mit Tauchern und Schwimmern kann die Einwasserungsrampe in den See hinaus verschoben werden mit einer lichtdurchlässigen Passerelle zum Ufer. Diese hat eine maximale Länge von 15 m und eine maximale Breite von 5 m.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand nicht berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die Bootsrampe (mit Steg) liegt am Rande des Teilgebiets A (Park). Der Gestaltungsplan lässt den Bau einer auf die Bedürfnisse der Jollensegelnden ausgerichtete Ein-/Auswasserungsrampe zu, sobald der Ersatzneubau für die Wasserschutzpolizei bezogen ist.</p> <p>Die nördliche Bootsrampe (mit Steg) stellt ein Zusatzangebot für nicht-motorisierte Kleinboote dar. Das Segeln durch die Haupterschliessung des Hafens ist nach wie vor möglich.</p> <p>Da die Bootsrampe (mit Steg) ausserhalb der Hafenanlage im Bereich des zukünftigen Parks zu liegen kommt, ist sie baulich zurückhaltend und in Abstimmung mit dem Park zu gestalten. Die Beeinträchtigung der Seefläche soll auf ein Minimum beschränkt werden.</p>

	<p>Da sich die Bootsrampe (mit Steg) am Rande des öffentlichen Parks befindet, ist nebst der landschaftlichen Einordnung auch die Sicherheit der Badenden und Tauchenden zu beachten. Dies erfordert eine gegenseitige Rücksichtnahme und ein Miteinander zwischen Segelnden, Tauchenden und Badenden. Mit einer vom Ufer ausgehenden Bootsrampe mit Steg ist der Bereich für die Segelnden klar abgegrenzt.</p> <p>In Abwägung der verschiedenen Interessen des Landschaftsschutzes (die Rampe ist bereits Teil des Parks), der Parkbenützenden, der Badenden, der Tauchenden und der Segelnden wird an einer einfachen Gestaltung der Ein-/Auswasserungsanlage, die landschaftlich mit der Gestaltung des öffentlichen Parks abgestimmt ist, festgehalten.</p> <p>Für Tauchende kann im Norden bereits von Anfang an ein neuer Tauchplatz, abseits der südlichen Haupteinschliessung des Hafens, eingerichtet werden. Somit kann für geführte Tauchgänge weiterhin eine Tauchmöglichkeit im Stadtzürcher Seebecken angeboten werden. Die Anlagen und der Betrieb der Wasserschutzpolizei dürfen jedoch durch die Tauchnutzung nicht beeinträchtigt werden.</p>
	<p><b>Reduktion der Breite der Hauptmole, Verzicht auf die Buvette und den Kiosk (E 8.2)</b></p>
<p><b>Antrag</b></p>	<p>Auf das Gebäude für Gastronomie und Kiosk (Buvette) ist zu verzichten und die Mole zu verschmälern und so anzuordnen, dass das Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigt wird. Art. 10. Abs. 4 in den Vorschriften des Gestaltungsplans ist entsprechend zu löschen.</p>
<p><b>Entscheid</b></p>	<p>Einwand nicht berücksichtigt</p>
<p><b>Stellungnahme</b></p>	<p>Ergänzend zum Antrag wird in der nachfolgenden Stellungnahme auf Ausführungen der Einwendenden, die der Begründung des Antrags dienen, Bezug genommen.</p> <p>Gemäss kantonalem Richtplan liegt der Geltungsbereich des Gestaltungsplans an Land im Siedlungsgebiet und im See im Erholungsgebiet. In Erholungsgebieten sind die Erlebbarkeit und Nutzungsmöglichkeiten für Erholungs- und Freizeitaktivitäten wichtige Faktoren im internationalen Standortwettbewerb und für die Lebensqualität (Richtplantext Pt. 3.5.1). Im Teilrichtplan «Öffentliche Bauten und Anlagen» sind neben der Wasserschutzpolizei Tiefenbrunnen das Wassersportzentrum mit Hafen aufgeführt (Richtplantext Pt. 6.6.6 Karteneintrag Nr. 3; Pt. 6.5.2 Karteneintrag Nr. 8). Bereits der kantonale Richtplan sieht die entsprechenden Nutzungen an Land und im See vor.</p> <p>Der Gestaltungsplan schafft die nutzungsplanerische Grundlage für die Realisierung des Wassersportzentrums Tiefenbrunnen mit Hafen sowie</p>

	<p>für den Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei und erfasst, dem wasserbezogenen Zweck der richtplankonformen Bauten und Anlagen entsprechend, einen Teil des Zürichsees. Angesichts der Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt dürfen Bauten und Anlagen im See nicht gestützt auf Art. 24 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700), sondern erst aufgrund eines Nutzungsplans bewilligt werden. Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Nutzungsplanung gemäss RPG und beruht auf einer sachlich vertretbaren Abwägung der berührten räumlichen Interessen. Deshalb ist Art. 24 RPG nicht anwendbar, weshalb auch dessen materielle Erfordernisse, namentlich die Standortgebundenheit, grundsätzlich nicht gegeben sein müssen. Auch das Wasserwirtschaftsgesetz (WWG, LS 724.11) macht die Erteilung einer Konzession nicht von der Standortgebundenheit des Vorhabens abhängig (vgl. § 43 WWG).</p> <p>Der Gestaltungsplan lässt die Buvette als Bestandteil des Wassersportzentrums mit Hafen in Art. 13 Abs. 2 der Vorschriften ausdrücklich zu. Sie entspricht somit dem Zweck des Gestaltungsplans gemäss Art. 22 Abs. 2 RPG. Gestützt darauf und nicht aufgrund von Art. 24 RPG wird dereinst das Baugesuch für die Buvette im Baubewilligungsverfahren zu prüfen sein. Gleiches gilt für die Hauptmole.</p> <p>Das Projekt ist mit den Zielen des Leitbilds Seebecken, welches von Stadt und Kanton Zürich gemeinsam verabschiedet wurde, abgestimmt. Darin ist unter anderem festgehalten, dass der Bereich um den Hafen Tiefenbrunnen erneuert und mit einem Mehrwert für die Bevölkerung gestaltet werden soll. Ausserdem soll es ein gastronomisches Angebot für die Bevölkerung geben. Ein wesentlicher Teil des öffentlichen Mehrwerts im Projekt bildet die öffentlich zugängliche, breite Hauptmole, welche ein ergänzendes Angebot zum Park, bzw. der Parkerweiterung mit Hafentmosphäre darstellt. Dank des kompakten Hafenlayouts wird die Seefläche so wenig als möglich in Anspruch genommen. Die breite Hauptmole und die geplante Buvette fügen sich dabei in die Gesamtanlage ein.</p> <p>Der Hafen soll nicht nur für Bootsplatzmietende nutzbar sein, sondern soll auch als Erholungsraum für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und zum Verweilen einladen. Der eigentliche Hafen befindet sich im tiefen Wasser, womit die Ufervegetation wenig beeinträchtigt wird. Die baulichen Anlagen, die sich im Bereich der Ufervegetation befinden, werden mit lichtdurchlässigen Materialien, bzw. mit Gitterrosten ausgestaltet, um die Ufervegetation möglichst wenig zu beeinträchtigen.</p>
--	--

	<p>Die ganze Hafenanlage (inkl. Breite Mole und Buvette) wurde hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit überprüft und entsprechende Massnahmen definiert.</p> <p>Die breite Mole und das Gastronomieangebot auf der Mole (Buvette) sind wichtiger Bestandteil des Erholungsangebots. Die Buvette soll lediglich als Kiosk (Schwerpunkt Drinks und Snacks) betrieben werden. Der Betrieb der Buvette wird zeitlich limitiert (Saisonbetrieb).</p> <p>Aufgrund der Hafenanlage sind zusätzliche Lichtverschmutzungen zu erwarten. Die Lichtverschmutzung soll auf ein naturverträgliches Mass reduziert werden. Zur Minimierung der negativen Auswirkungen werden mit dem UVB zudem mehrere bauliche Artenförderungsmassnahmen vorgeschlagen, welche umgesetzt werden sollen.</p> <p>Alle mit dem Gestaltungsplan zugelassenen Bauten und Anlagen, und damit auch die Buvette, sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren Teilen so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderung gilt auch für Materialien, Farben, Reklameanlagen und Beleuchtungen (Art. 43 Gestaltungsplanvorschriften). Somit fordert der Gestaltungsplan eine besonders gute Einordnung aller Hafenelemente ein.</p> <p>Der Zürichsee ist im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) mit dem Eintrag KSO-32.00 «Landschaftsschutzobjekt Zürichsee» verzeichnet. In der von der «Marina Tiefenbrunnen» betroffenen Seeparzelle befinden sich auch zwei Teilflächen des Naturschutzobjektes KSO-45.16 «Flachwasserzone, Ufermauern am Zürichsee», ebenfalls im Inventar der kommunalen Landschaftsschutzobjekte. Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans tangiert keine kantonalen Landschaftsschutzobjekte.</p> <p>Die Vereinbarkeit mit den kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekten wurde geprüft und im Amtsbericht des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements mit dem Ergebnis dokumentiert. Demnach wird das Inventarobjekt KSO-32.00 (See mit Ufermauern, Promenaden und Quaianlagen sowie Flachwasserzonen) mit dem Bau der Bauten und Anlagen gemäss öffentlichem Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» nicht tangiert. Im Betriebszustand sind gegenüber dem jetzigen Zustand – mit bereits bestehendem Hafen – keine für die Inventarziele relevanten Veränderungen oder Beeinträchtigungen ersichtlich.</p> <p>Gemäss Art. 3 Abs. 1 RPG ist die Landschaft zu schonen. Insbesondere sollen sich Siedlungen, Bauten und Anlagen in die Landschaft</p>
--	--

	<p>einordnen (Art. 3 Abs. 1 lit. b RPG). Landschaftsschutzobjekte werden keine negativ beeinträchtigt. Der Gestaltungsplan stellt mit Art. 43 der Vorschriften eine gute Einordnung in die landschaftliche Umgebung sicher. Die Einordnung in die landschaftliche Umgebung wird im Kap. 4.5.5 des Erläuterungsberichts ausserdem beschrieben.</p> <p>Im Sinne einer Gesamtabwägung kann festgehalten werden, dass die rund 15 m breite Mole und die Buvette Gegenstand des Gestaltungsplans sind und deshalb eine Gesamtabwägung aller Interessen im Rahmen des Gestaltungsplans durchgeführt wurde. Der Gestaltungsplan, der beide Bauten zulässt, ist richtplankonform. Er bildet abschliessend die Rechtsgrundlage für die Prüfung beider Anlagen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Die Bauten sind damit bewilligungsfähig.</p>
	<b>Trockenplatz Süd, keine Erweiterung (E 5.6.2, E 6.6.2)</b>
<b>Antrag</b>	Solange die KIBAG an diesem Standort aktiv ist, soll der Trockenplatz Süd für Jollen nicht erweitert werden.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Eine Erweiterung der Fläche für das Abstellen der Jollen ist weder während noch nach einer allfälligen Aufgabe des Betriebes der KIBAG vorgesehen. Die bereits heute mit Trockenplätzen genutzte Fläche soll lediglich mittels einer Optimierung der Anordnung der Boote eine höhere Anzahl Boote aufnehmen können. Diese Massnahme basiert auf der Forderung der Nutzergruppen, so viele Trockenplätze für Jollen wie möglich zu erhalten. Der Einwand ist berücksichtigt.
	<b>Hartbeläge auf Trockenplätzen zum Abstellen der Boote ergänzen (E 5.8, E 6.8)</b>
<b>Antrag</b>	Ergänzung von Art. 28 Abs. 2 lit. a <sup>2</sup> Hartbeläge sind insbesondere für folgende Anlagen zulässig: A: die zur Erschliessung, <b>Lagerung</b> und zur Einwasserung der Boote notwendigen Flächen.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Zugunsten des Stadtklimas und der Anforderung aus dem Gewässerschutzgesetz (Art. 7 Abs. 2, SR 814.20) hinsichtlich einer natürlichen Versickerung von nicht verschmutztem Abwasser sollen Versiegelungen auf jene Flächen beschränkt werden, welche aus ökologischen Gründen eine Versiegelung benötigen oder auch funktional oder gestalterisch begründet sind.

	Die auf den Trockenplätzen gelagerten Boote, müssen über einen Hartbelag zum See gezogen werden können, sie benötigen aber keinen Hartbelag am Abstellungsort. Die Ausführung der versickerungsfähigen Beläge werden im Rahmen des Bauprojekts mit den verschiedenen Nutzergruppen abgestimmt, um dem Anliegen, schädigenden Steinschlag zu vermeiden, zu entsprechen.
	<b>Ersatz wegfallender Bojenplätze vor Zollikon (E 9.4)</b>
<b>Antrag</b>	Es ist die zwingende Notwendigkeit des Entfernens der Bojen vor Zollikon nachzuweisen. Ausserdem sind die Masse der Hafentplätze und die voraussichtlichen Kosten für die Bootseigentümer darzulegen.
<b>Entscheid</b>	Einwand teilweise berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Südlich der Hafenanlage befinden sich mehrere Bojen im Erschliessungsbereich der neuen Hafenanlage. Vier Bojen liegen direkt in der An- bzw. Ausfahrtsroute der KIBAG-Schiffe. Die Bojen müssen deshalb aufgehoben werden.</p> <p>Die vier aufzuhebenden Bojen sind in der Beilage Nr. 5 (Dossier öffentlicher Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen») - Präzisierungen Hafen für Gestaltungsplan und Umweltverträglichkeitsbericht - bezeichnet (Anhang 3: Verankerungsschema und Hafentlayout, Seite 34). Um die Erschliessung für die KIBAG-Schiffe zu ermöglichen, sind die vier Bojenplätze zu entfernen, womit die Notwendigkeit des Entfernens der Bojen nachgewiesen ist.</p> <p>Die definitiven Masse der Hafentplätze und die voraussichtlichen Kosten für die Bootseigentümer sind nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Die Grösse der Bootsplätze werden zu einem späteren Zeitpunkt, im Rahmen des Bauprojekts definiert.</p>

## 2.3 Hafentbetrieb

### 2.3.1 Bootsbetrieb

	<b>Trockenplatz Süd Nutzbarkeit (E 5.6.1, E 6.6.1)</b>
<b>Antrag</b>	Die angepasste Einwasserungsrampe im Areal Süd soll weiterhin auch für Freizeitboote und Hafentlieger benutzbar sein.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Nutzung während des Betriebs ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Die Einwasserungsrampe im Areal Süd soll jedoch

	auch weiterhin für die angesprochenen Nutzergruppen benutzbar sein.
	<b>Ausbau Angebot Bootsharing (E 3.1)</b>
<b>Antrag</b>	Platzangebot im Hafen soll für Bootsharing erweitert werden
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Verteilung der Bootsplätze auf einzelne Anspruchsgruppen ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Die Stadt ist sich jedoch der Nachfrage bewusst und dem Vorhaben gegenüber positiv eingestellt. Es sollen zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Betriebskonzepts Möglichkeiten geschaffen werden, die Anzahl an Plätzen für Bootsharing zu erhöhen. Dies ist in Übereinstimmung mit STRB Nr. 50/2018, der eine langfristige Erhöhung des Platzangebots für Bootsharing vorsieht.
	<b>Aufzuhebende Bojenplätze innert drei Monaten nach Fertigstellung Marina aufheben (E 8.11)</b>
<b>Antrag</b>	Die Aufhebung umgelegter Bootsplätze soll spätestens 3 Monate nach Inbetriebnahme der Marina erfolgen.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Der Zeitpunkt für die Aufhebung umgelegter Bootsplätze erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton bzw. dem AWEL, im Rahmen der Bewilligung bzw. Konzessionierung der Bauten im See. Somit wird der Zeitpunkt mit der Erteilung der Konzession bestimmt und ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans.  Grundsätzlich soll eine Verlegung der Boote auch im Interesse der Stadt sobald als möglich nach der Inbetriebnahme der Anlage erfolgen. Es sind jedoch Umstände zu berücksichtigen, die eine spätere Entfernung nahelegen. So ist z.B. auf die Schon- und Brutzeiten von Fischen und Wasservögeln usw. Rücksicht zu nehmen.
	<b>Mieten Trockenplätze (E 2.4)</b>
<b>Antrag</b>	Keine Erhöhung der Mieten bei den Trockenplätzen
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Preisgestaltung ist nicht Teil des Gestaltungsplans und erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.  Mit der Marina Tiefenbrunnen erhalten die Nutzenden eine moderne und verbesserte Infrastruktur. Die Erhöhung der Preise wird sich weder für die Wasserplätze noch für die Trockenplätze verhindern lassen, ist aber infolge der verbesserten Infrastruktur gerechtfertigt.

	<b>Trockenplatz Süd, Schulungen nur auf Trockenplatz Nord (E 5.6.3)</b>
<b>Antrag</b>	Die Schulungen im Jollenbereich finden ausschliesslich auf dem Trockenplatz Nord beim Wassersportzentrum statt.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Der Antrag ist nicht klar formuliert. Er wird so verstanden, dass Schulungen nicht auf dem Trockenplatz Süd, sondern nur auf dem Trockenplatz Nord stattfinden sollen. Dies, da der Trockenplatz Süd für den Schulungsbetrieb aus Sicht der Einwendenden aufgrund der Distanz unpraktisch erscheint.</p> <p>Der Gestaltungsplan hat die Bezeichnung des Ortes für die Schulung nicht zum Gegenstand. Den Schulungsinstitutionen steht es grundsätzlich frei, die Schulungen im Jollenbereich im Wassersportzentrum sowohl ab dem Trockenplatz Nord als auch ab dem Trockenplatz Süd durchzuführen. Im Endausbau (nach dem Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei) steht für Schulungen die Ein-/Auswasserungsrampe Nord im Baufeld B3 zur Verfügung.</p> <p>Solange jedoch die Wasserschutzpolizei an ihrem heutigen Standort verbleibt, ist aus Sicherheitsgründen die Ein-/Auswasserungsrampe Nord noch nicht realisierbar. Für die Ein-/Auswasserung der Schulungsboote steht bis zu diesem Zeitpunkt sowohl eine Ein-/Auswasserung beim Baufeld B5 als auch mit der Ein-/Auswasserungsrampe Süd, beim Trockenplatz Süd im Baufeld B6, zur Verfügung. Der Trockenplatz Süd verfügt über einen direkten Seezugang und erleichtert damit die Ein-/Auswasserung der Boote für ungeübte Segelnde, insbesondere für Junioren.</p> <p>Der Gestaltungsplan sieht im Baufeld B6 die Möglichkeit für das Erstellen eines Materialcontainers für Schulungen vor. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, das für die Schulungen benötigte Material sowohl beim Wassersportzentrum (Trockenplatz Nord) als auch auf dem Trockenplatz Süd zu lagern.</p>
	<b>Verwaltung der Trockenplätze (E 6.9)</b>
<b>Antrag</b>	<p>Ergänzung Vorschriften</p> <p>Die landseitigen Trockenplätze auf dem Areal Nord und Süd, auf denen Jollen stationiert werden bleiben im Besitz der Stadt Zürich und werden vom Geltungsbereich der Projektplanung ausgenommen.</p>

	Die Trockenplätze werden weiterhin von der Hafenverwaltung verwaltet, die Stadt Zürich legt die Gebühren für die Trockenstandplätze unabhängig vom Geschäftsgang der Trägerorganisation Marina Tiefenbrunnen fest.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt.
<b>Stellungnahme</b>	Die Regelung der Zuständigkeiten für die Platzvergabe der Trockenplätze ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Der Gestaltungsplan trifft weder eine Regelung zu den Grundeigentumsverhältnissen noch eine Regelung über den Betrieb der Anlage.

### 2.3.2 Freizeit

	<b>Sicherstellung allgemein zugängliches Gastronomieangebot (E 4.1)</b>
<b>Antrag</b>	Gastronomie in der neuen Marina soll für alle zugänglich sein
<b>Entscheid</b>	Einwand teilweise berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Marina Tiefenbrunnen wird ein Ort für die ganze Bevölkerung sein. Das Gastronomieangebot soll diesem Ziel entsprechen. Es soll deshalb ein für alle öffentlich zugängliches Restaurant im Wassersportzentrum sowie ein Kiosk auf der breiten Mole entstehen. Deren öffentliche Zugänglichkeit ist rechtlich gesichert (vgl. Art. 11 Abs. 1 sowie Art. 12 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 Gestaltungsplanvorschriften). Die Preisgestaltung beim gastronomischen Angebot in der Marina Tiefenbrunnen ist allerdings nicht Gegenstand des Gestaltungsplans.
	<b>Fischerei gewähren (E 8.12)</b>
<b>Antrag</b>	Im Areal der Marina Tiefenbrunnen sei die Fischerei zu gewähren.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Das Angeln ist in den öffentlich zugänglichen Bereichen der Marina Tiefenbrunnen für alle Fischenden, inkl. Freiangelnden gestattet (§ 9 Gesetz über die Fischerei des Kantons Zürich [LS 923.1]; § 10 Ausführungsbestimmungen über die Fischerei im Zürichsee und Obersee [923.721]). Die öffentliche Zugänglichkeit wird in Art. 42 der Gestaltungsplanvorschriften geregelt. Für die Fischerei ist deshalb keine zusätzliche Regelung notwendig.

## 2.4 Erschliessung

### 2.4.1 motorisierter Individualverkehr (MIV)

	<b>Erschliessung MIV Marina Tiefenbrunnen (E 1.2)</b>
<b>Antrag</b>	Wendemanöver beim Bahnhof Tiefenbrunnen ist kritisch, definieren einer entsprechenden Alternative benötigt.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Die Stadt hat eine Projektstudie zur Anpassung des Erschliessungskonzepts ohne notwendiges Wendemanöver beim Bahnhof Tiefenbrunnen erarbeitet. Die Trockenplätze Nord sollen nun ebenfalls von Süden her erschlossen werden. Dazu wird das heutige Einbahnregime angepasst und die Strasse von Süden bis zu den Trockenplätzen verbreitert. Nördlich der Trockenplätze Nord bleibt das Einbahnregime ab der Ausfahrt Bellerivestrasse bis zum Wassersportzentrum bestehen. Damit ist ein Wendemanöver auf dem Areal der SBB für Fahrzeuge, die von Zollikon herkommen und zu den Trockenplätzen Nord fahren möchten, nicht mehr notwendig. Siehe Umweltverträglichkeitsbericht, Anhang 2 Begleitbericht Verkehr, Kap. 4.3.3.

### 2.4.2 Fussgänger, Veloverkehr

	<b>Passerelle in Verlängerung der Flühgasse (E 1.1)</b>
<b>Antrag</b>	Es ist im Zusammenhang mit dem bewilligten SBB Immobilien-Projekt «VUELO» zu klären, inwieweit die geplante Passerelle in Verlängerung der Flühgasse mit dem Vorhaben des Neubaus eines Geschäftshauses an der Bellerivestrasse in Einklang gebracht werden kann.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Der Gestaltungsplan legt einen Bereich mit entsprechendem planerischem Spielraum fest, in welchem das mögliche Erschliessungsbauwerk zur Passerelle realisiert werden kann. Die genaue Lage der Passerelle wird mit einem späteren Bauprojekt definiert und ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans. Die Festlegungen im Gestaltungsplan sind mit dem Projekt «VUELO» abgestimmt. Diese lassen zukünftig genug Spielraum offen, um die Lage der Passerelle mit dem Projekt «VUELO» in Einklang zu bringen.
	<b>Schutz vor Vandalismus und Verzicht auf Beleuchtung bei Trockenplätzen (E 5.7, E 6.7)</b>
<b>Antrag</b>	Ergänzung Art. 29

	Die Trockenplätze sind so zu konzipieren, dass ein angemessener Schutz vor Vandalismus und Diebstahl gewährleistet werden kann. Hierfür müssen auch Absperrungen in Betracht gezogen werden können. Auf eine nächtliche Dauerbeleuchtung ist nach Möglichkeit zu verzichten.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt.
<b>Stellungnahme</b>	Auf dem Areal der Trockenplätze soll zukünftig die öffentliche Zugänglichkeit grundsätzlich gewährleistet werden. Sollte es zu Sicherheitsproblemen kommen, ist die Möglichkeit für Absperrungen, beispielsweise in der Nacht, in Art. 42 Abs. 2 bereits vorgesehen. Absperrungen sind jedoch auf das notwendige Minimum zu beschränken. Eine weitere Regelung ist im Gestaltungsplan nicht notwendig. Die tatsächlichen Bereiche, welche abzusperrt sind, sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Eine Dauerbeleuchtung über Nacht ist insbesondere aus ökologischen Gründen nicht vorgesehen.

### 2.4.3 Parkierung

	<b>Zu wenig Parkplätze (E 9.3)</b>
<b>Antrag</b>	Die tatsächlich zu erwartende Nachfrage an Parkplätzen eines Wassersportzentrums und Hafens von dieser Grösse und die Massnahmen zur Verhinderung von Suchverkehr sind aufzuzeigen.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt.
<b>Stellungnahme</b>	Die tatsächlich zu erwartende Nachfrage an Parkplätzen ist im Begleitbericht Verkehr ausgewiesen (siehe Umweltverträglichkeitsbericht, Anhang 2 Begleitbericht Verkehr, Kap. 2.6). Der Hafen ist mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere zu Fuss ab den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und mit dem Velo sehr gut erreichbar. Im Zusammenhang mit Regatten wurden Massnahmen aufgezeigt, wie mit dem zusätzlichen Verkehr umzugehen ist (Umweltverträglichkeitsbericht, Anhang 2 Begleitbericht Verkehr, Kap. 5.3). Mit der Festlegung der minimalen Anzahl Autoabstellplätze wird das Ziel verfolgt, bzw. werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Nutzenden des Hafens überwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Velo und nicht mit dem motorisierten Individualverkehr anreisen. Dies gilt insbesondere auch für die Nutzenden der Erholungsflächen.

## 2.5 Umwelt

### 2.5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

	<b>Erhöhte Lärm- und Umweltbelastung nicht genügend berücksichtigt / UVB ungenügend (E 7.1)</b>
<b>Antrag</b>	Die UVP wird als unzureichend betrachtet, da sie die Emissionen des Bootsbetriebs im Hinblick auf die negativen Einwirkungen hinsichtlich Wasserqualität, Flora und Fauna, Bewohner und Besucher des Quartiers, sowie die Zielvorgaben des Leitbilds Seebeckens nicht gebührend berücksichtigt.
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Der Antrag ist nicht eindeutig formuliert. Er wird so verstanden, dass die UVP hinsichtlich der Emissionen des Bootsbetriebs nochmals zu überprüfen und zu ergänzen sei.</p> <p>Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung werden alle umweltrelevanten Beeinträchtigungen untersucht und beschrieben. Die massgeblichen Beeinträchtigungen sind mit den entsprechenden Fachstellen bestimmt worden, welche auch die Vorprüfung vorgenommen haben. Hierbei wurden die Auswirkungen des Bootsbetriebs insbesondere hinsichtlich Lärm, Flora und Fauna sowie auf die Bewohnenden und Besuchenden des Quartiers untersucht und sofern notwendig Massnahmen definiert.</p> <p>Die Zielvorgaben des Leitbilds Seebeckens sind in die Planung mit eingeflossen. Auf die verschiedenen ökologischen Aspekte wurde mit der Planung eingegangen und diese wurden im Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert.</p> <p>Der Blick über den See und die Alpen ist nach wie vor gewährleistet. Der zukünftige Hafen liegt in einer leichten Bucht. Die schwimmende Mole, wie auch die schwimmenden Bootskörper selbst, ragen nur knapp über die Wasseroberfläche. Von weiterer Distanz tritt der Hafen, insbesondere die Hafensemole, durch ihre geringe Höhe über dem Seespiegel kaum in Erscheinung.</p> <p>Die Masten der Segelboote ragen weiter über die Wasserfläche in den Himmel. Sie filtern jedoch den Blick zum Ufer. Die Masten sind zudem – vom Zürichhorn gesehen – weit unter der Bergsilhouette. Der Hafen wird zwar in der Umgebung wahrgenommen werden, wirkt im Gesamtkontext aber nicht störend.</p>

	<p>Der See als wichtige Trinkwasserquelle wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Flora und Fauna werden während der Bau-phase und beim Betrieb geschützt. Zu erwartende Beeinträchtigungen sind im Umweltverträglichkeitsbericht beschrieben und gegebenenfalls Massnahmen definiert, die während des Baus und des Betriebs der Anlage zwingend umzusetzen sind. Für Beeinträchtigungen der Unterwasserflora werden entsprechende Ersatzmassnahmen getroffen.</p> <p>Hinsichtlich der städtebaulichen Einordnung trifft der Gestaltungsplan mit Art. 43 Anordnungen zur baulichen Gestaltung von Bauten, Anlagen und Umschwung, die für sich und in ihrem Zusammenhang mit der baulichen und landschaftlichen Umgebung im Ganzen und in ihren Teilen so zu gestalten sind, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Zudem werden Baufelder definiert und die in den Baufeldern jeweils zulässigen Bauten und Anlagen genau bezeichnet. Die mögliche Lage und Abmessung der Bauten wird damit eingeschränkt, was die gute Einordnung ebenfalls sicherstellt (Art. 8 ff. Gestaltungsplanvorschriften).                  Des Weiteren siehe Umweltverträglichkeitsbericht, Kap. 7.2 Lärmschutz, Kap. 7.7 Aquatische Ökosysteme, Kap. 7.11 Abfälle/umweltgefährdende Stoffe, Kap. 7.12 Umweltgefährdende Organismen, Kap. 7.15 Flora/Fauna/Lebensräume. Siehe ferner Erläuterungsbericht, Kap. 5, Erläuterung der wichtigsten Gestaltungsplanvorschriften, Erläuterungen zu Art. 9 und 43.</p>
--	---

## 2.5.2 Ökologie

<b>Nutzung von Regen- und Seewasser (E 8.6.2)</b>	
<b>Antrag</b>	F. Umwelt, Art. 42 (Energie) sei folgendermassen zu ergänzen: Abs. 6 (neu): Für die Toilettenspülung ist Regen- oder Seewasser zu benutzen.
<b>Entscheid</b>	Einwand teilweise berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Für das Einfordern dieser Massnahme besteht im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplans keine Rechtsgrundlage. Die Stadt als Betreiberin der Anlage wird das Anliegen im Rahmen des Bauprojekts aber prüfen.

### 2.5.3 Energie

	<b>Sicherstellung, Vereinbarkeit mit Netto-Null-Ziel (E 4.2)</b>
<b>Antrag</b>	Vereinbarkeit von Betriebskonzept und Netto-Null-Strategie der Stadt Zürich.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die Stadt hat eine Netto-Null-Strategie erarbeitet, welche bei Planungen zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die Einwendung greift das Thema der Netto-Null-Strategie auf, zielt dabei aber darauf ab, dass im Rahmen der Marina Tiefenbrunnen innovative Massnahmen umgesetzt werden, welche die Verwendung klimafreundlicher Boote, z.B. Segelboote, Ruderboote, elektrobetriebene Boote oder Stand up Paddle begünstigt.</p> <p>Der neue Hafen Marina Tiefenbrunnen steht grundsätzlich für alle Bootstypen offen. Der Gestaltungsplan trifft hier keine Anordnungen. Es ist dies eine Sache des späteren Betriebs, da dies über die Jahre auch ändern kann.</p> <p>Mit dem Wassersportzentrum Marina Tiefenbrunnen wird dem Bedürfnis der Bevölkerung entsprochen, an geeigneter Lage eine bauliche Infrastruktur für eine breite Ausrichtung des Wassersports zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören sowohl Segelboote, motorbetriebene Boote, Ruder- oder Paddelboote als auch eine geeignete Infrastruktur für das Tauchen.</p> <p>Im Wasser werden keine zusätzlichen permanenten Liegeplätze für Boote geschaffen, sondern bestehende Liegeplätze aus dem Zürcher Seebecken umgelagert.</p> <p>Gemäss dem heutigen Bedürfnis wird der Hafen Tiefenbrunnen überwiegend durch Segelboote (ggf. mit Zusatzmotor) belegt werden. Der Umstieg von motorbetriebenen auf batteriebetriebene Boote ist jedoch ein Ziel, das auf politischer Ebene mit entsprechenden Vorgaben umzusetzen ist. Dies ist nicht Gegenstand des Gestaltungsplans, welcher die planungsrechtliche Grundlage für den Bau der Anlagen darstellt.</p> <p>Mit dem späteren Bauprojekt können die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Infrastruktur zum Laden batteriebetriebener Boote zur Verfügung gestellt wird.</p>

	<b>Energiebedarfsdeckung aus erneuerbaren Energiequellen, 50% Elektrizität vor Ort erzeugen (E 8.6.1)</b>
<b>Antrag</b>	<p>F. Umwelt, Art. 42 (Energie) sei folgendermassen zu ergänzen:                      Abs. 4 (neu): In den Neubauten muss der Energiebedarf für Wärmeerzeugung und Kühlung sowie die Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen bezogen werden.                      Abs. 5 (neu): Neubauten werden so ausgerüstet, dass mindestens 50% der von ihnen benötigten Elektrizität selber erzeugt wird. Alle dazu geeigneten Bauteilflächen sind solaraktiv zu gestalten.</p>
<b>Entscheid</b>	Einwand nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Für das Einfordern dieser Bestimmung besteht im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplans keine Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Stadt als Betreiberin der Marina Tiefenbrunnen will bis 2040 klimaneutral werden. Die Stimmbewölkerung hat dem neuen Klimaschutzziel zugestimmt und dieses ist inzwischen in der Gemeindeverordnung verankert. Derzeit ist die Stadt daran zu überprüfen, wie die Klimaschutzziele umgesetzt werden können.</p> <p>Um die Klimaziele bei den direkten und indirekten Emissionen zu erreichen, sollen Massnahmen im Bereich der Gebäude aufgenommen werden. Dies ist z.B. die Verwendung von Heizsystemen, die mit erneuerbaren Energiequellen betrieben werden, sowie im Bereich der Energieversorgung der Ausbau von Photovoltaik.                      Der Stadtrat setzt sich für die Umsetzung der Klimaziele ein, womit bei den Neubauten innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans die bestmögliche Variante gesucht und umgesetzt wird. Eine Verpflichtung in den Vorschriften des Gestaltungsplans im Sinne der Einwendung wird deshalb nicht angestrebt und ist auch nicht notwendig.</p> <p>Die Bauten im Geltungsbereich des Gestaltungsplans werden voraussichtlich in grösseren Zeitabständen realisiert.</p>

2.5.4 Lärm/Licht

	<b>Beleuchtungsregelung im Aussenraum (E 8.8)</b>
<b>Antrag</b>	<p>F. Umwelt, Art. 45 (Lichtemissionen) ist folgendermassen zu ergänzen (Ändern bestehender Artikel):</p> <p>Abs. 2 (neu): Eine Beleuchtung im Aussenraum ist zulässig, sofern sie aus Sicherheitsgründen benötigt wird. Die Beleuchtungselemente müssen über eine Abschirmung gegen den Himmel und gegen offene Wasserkörper verfügen, die Lichtwinkel müssen auf das gewünschte Objekt ausgerichtet sein und es müssen insektenfreundliche Leuchtmittel verwendet werden. Das Licht sollte nur dann und nur solange brennen wie es notwendig ist.</p> <p>Abs. 3 (neu): Auf eine Dauerbeleuchtung der Trockenplätze sei zu verzichten.</p> <p>Abs. 4 (neu): Die durch die Innenbeleuchtung der Gebäude verursachten Lichtemissionen in den Uferbereich sind durch geeignete Massnahmen wie automatische Schliessung von Fenstermotoren zu minimieren.</p>
<b>Entscheid</b>	Einwendung nicht berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Art. 45 (neu Art. 57) steht im Einklang mit dem bunderechtlich verankerten Vorsorgeprinzip (Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 7 Abs. 2 Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, SR 814.01). Danach sind Lichtemissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Ob eine vorgesehene Beleuchtung diesen Anforderungen entspricht, ist im Baubewilligungsverfahren in Bezug auf das konkrete Bauprojekt zu prüfen. Hierfür sind die Vorgaben der Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» sowie der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» des BAFU zu berücksichtigen.</p> <p>Die von den Einwendenden vorgeschlagenen Anpassungen von Artikel 45 (neu Art. 57) gehen nicht über die gesetzlichen Anforderungen an die Beleuchtung des Aussenraums ökologisch sensibler Gebiete hinaus. Sie bergen aber das Risiko, dass die planerisch verankerten Anforderungen zum Zeitpunkt der Baubewilligung hinter den Stand der Technik zurückgefallen und mithin nicht mehr aktuell sind. Auf die vorgeschlagene Anpassung wird deshalb verzichtet.</p>

### 2.5.5 Flora und Fauna

	<b>Reinigen von Booten aus fremden Gewässern sicherstellen, bereitstellen Reinigungsanlage (E 8.10)</b>
<b>Antrag</b>	Das Reinigen von Booten aus fremden Gewässern soll sichergestellt werden.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	Das Reinigen von Booten aus fremden Gewässern ist im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) beschrieben. Der UVB ist integraler Bestandteil des Projekts. Die Reinigung von Booten aus fremden Gewässern ist im UVB als Massnahme UGO-8 aufgeführt und deshalb zwingend umzusetzen. Eine entsprechende Infrastruktur wird für die Kundschaft verfügbar sein. Siehe Kap. 7.12.4, UVB.
	<b>Zwingende Umsetzung Artenförderungsmassnahmen (E 8.9)</b>
<b>Antrag</b>	Die im UVB vorgeschlagenen baulichen und Artenförderungsmassnahmen sind zwingend umzusetzen.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt.
<b>Stellungnahme</b>	Der UVB ist integraler Bestandteil des Projekts. Die darin definierten baulichen und Artenförderungsmassnahmen gemäss Gutachten zu den Auswirkungen des Bauprojekts auf die Vögel von Orniplan sind im Rahmen des Bauprojekts zu konkretisieren und müssen in die Detailprojektierung einfließen.
	<b>Beruhigte Zonen für die Natur, Verzicht auf Pflanzenschutzmittel (E 8.5)</b>
<b>Antrag</b>	C. Freiraum, Art. 27 (öffentlicher Park) sei folgendermassen zu ergänzen: Abs. 3 (neu): Es sind beruhigte Zonen auszuscheiden, in denen die Natur Vorrang und zu denen die Besuchenden keinen Zutritt haben. Abs. 4 (neu): Im Park ist der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbizide, Insektizide) verboten.
<b>Entscheid</b>	Einwand teilweise berücksichtigt.
<b>Stellungnahme</b>	Gemäss UVB, Massnahme FF-4 ist das Anlegen von störungsfreien Uferzonen, wo sich keine Besucher aufhalten dürfen, in nicht für die Erholungsnutzung vorgesehenen Bereichen (gemäss Zonentyp FP) im Teilgebiet A vorgesehen. Die Massnahme ist bei der baulichen Realisierung von Teilgebiet A zu berücksichtigen; sie wird mit der Baubewilligung rechtlich gesichert. Die Vorschriften müssen deshalb nicht ergänzt werden.

	<p>Die Stadt Zürich hält sich bei der Pflege der Anlagen an die FiBL-Betriebsmittelliste für den biologischen Landbau. Sie verwendet bei den Pflanzenschutzmitteln keine Herbizide oder Insektizide. Zudem ist die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln im Gewässerraum gemäss Art. 41c Abs. 3 Gewässerschutzverordnung (SR 814.201) grundsätzlich verboten. Die Vorschriften bedürfen keiner Ergänzung.</p>
	<p><b>Vogelschutz, vogelfreundliches Bauen (E 8.7)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>F. Umwelt, Art. 44 (Vogelschutz) ist folgendermassen zu ergänzen (ändern bestehender Artikel):                  Bei transparenter oder spiegelnder Verglasung grösserer Flächen (Fassaden, Fenster etc.) sind Massnahmen gegen Vogelkollisionen gemäss dem Leitfaden «Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht» der Schweizerischen Vogelwarte vorzusehen.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand teilweise berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Im Erläuterungsbericht wird in Kap. 5, Erläuterung der wichtigsten Gestaltungsplanvorschriften, zu Art. 56 auf die Broschüre «Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht» der schweizerischen Vogelwarte Sempach hingewiesen. Ausserdem sind die gemäss Gutachten zu den Auswirkungen des Bauprojekts des Büros Orniplan (Anhang 7 UVB) vorgeschlagenen bautechnischen Massnahmen umzusetzen. Das Anliegen wurde im UVB mit der Massnahme FF-2 umgesetzt.</p>

## 2.5.6 Ökologische Ersatzmassnahmen

	<p><b>Ersatzbedarf «Wassersportzentrum und Hafen» präzisieren / erhöhen (E 8.3)</b></p>
<b>Antrag</b>	<p>Der Ersatzbedarf für die Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» ist zu präzisieren und gegebenenfalls zu erhöhen.</p>
<b>Entscheid</b>	<p>Einwand teilweise berücksichtigt</p>
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die Berechnung des notwendigen Ersatzbedarfs wurde nach der öffentlichen Auflage weiter präzisiert. Die Art der Bemessung sowie der daraus resultierende Ersatzbedarf erfolgte auf einer anerkannten, mit dem Kanton abgestimmten Methode. Die Berechnung ist im Umweltverträglichkeitsbericht, Kap. 7.7.8 «Beurteilung und Bemessung Ersatzbedarf», ausgewiesen.</p>

	<p>Des Weiteren zu den in der Begründung des Antrags aufgeführten Punkten:</p> <p>Die Auswirkungen auf die Wasservögel wurden mit dem Gutachten von Orniplan vom Oktober 2017 (Anhang 7 des Umweltverträglichkeitsberichts) untersucht. Mit dem Umweltverträglichkeitsbericht wurden entsprechende Massnahmen zur Kompensation der Auswirkungen beschrieben (FF-1 bis FF-7).</p> <p>Der Hafen wird schwimmend angelegt, womit eine Unterströmung des Areals gewährleistet wird.</p> <p>Die Landanlagen des Gestaltungsplanareals sind geprägt durch die heutige gewerbliche, bzw. industrielle Nutzung. Die Ufer im Bereich der geplanten Marina sind dadurch weitgehend verbaut. Mit den im Gestaltungsplan vorgesehenen Neubauten (Marina Tiefenbrunnen, Ersatzneubau Wasserschutzpolizei/private Werft), sowie der Parkerweiterung im Teilgebiet A kann eine wesentliche Verbesserung des ganzen Umfeldes erreicht werden.</p> <p>Ausserdem werden durch die Verlagerung der Boote vom Zürcher Seebecken in die Marina Tiefenbrunnen verschiedene Seebereiche freigespielt. Insbesondere in Bereichen am linken Zürichseeufer werden dadurch empfindliche Flachwasserzonen entlastet.</p> <p>Da Bojenplätze gegenüber Hafenplätzen mehr Raum in Anspruch nehmen, wird, im Vergleich zu Hafenplätzen, eine grössere Seefläche beansprucht. Dies wirkt sich sowohl auf das Landschaftsbild als auch auf die Beeinträchtigung der Lebensräume der Fauna und Flora aus. Im Bereich der Marina Tiefenbrunnen ist das Ufer jedoch steil abfallend. Die Unterwasservegetation befindet sich nur im unmittelbaren Uferbereich.</p> <p>Entlang der Hafenein- und -ausfahrt der Marina Tiefenbrunnen ist aufgrund der Konzentration der Boote zwar ein erhöhter Bootsverkehr mit entsprechender Beeinträchtigung zu erwarten. Für die daraus entstehende Beeinträchtigung werden aber entsprechende Ersatzmassnahmen geleistet, die im UVB in Kap. 7.7.8, Beurteilung und Bemessung Ersatzbedarf, präzisiert wurden.</p>
--	---

	<b>Definieren und darstellen der ökologischen Ersatzmassnahmen im Gestaltungsplan (E 8.4)</b>
<b>Antrag</b>	Die ökologischen Ersatzmassnahmen seien im Gestaltungsplan zu definieren und darzustellen.
<b>Entscheid</b>	Einwand berücksichtigt
<b>Stellungnahme</b>	<p>Die Vorschriften des Gestaltungsplans wurden hinsichtlich der ökologischen Ersatzmassnahmen ergänzt (Art. 52, Ökologische Ersatzmassnahmen). Gemäss Art. 52 der Gestaltungsplanvorschriften müssen die ökologischen Ersatzmassnahmen spätestens zeitlich parallel zur Realisierung des jeweiligen Bauprojekts umgesetzt werden. Der entsprechende Nachweis ist bis zur Bauabnahme im Umfang des konkreten Ersatzbedarfs zu erbringen.</p> <p>Ergänzend zu den Vorschriften werden die ökologischen Ersatzmassnahmen im Umweltverträglichkeitsbericht, Kap. 7.7.7, beschrieben. Die Umsetzbarkeit der für das Projekt Marina Tiefenbrunnen notwendigen ökologischen Ersatzmassnahmen wird mit dem Projekt Landiwiese / Saffa-Insel nachgewiesen. Der Kanton hat in seiner Beurteilung vom 15. Dezember 2022 die darin ausgewiesenen Aufwertungsmassnahmen als mögliche Ersatzmassnahmen für des Projekt Marina Tiefenbrunnen anerkannt. Das Projekt ist im Anhang des Umweltverträglichkeitsberichts aufgeführt.</p>

### 3 Abkürzungsverzeichnis

<b>Abkürzung</b>	<b>Beschrieb</b>
<b>Abs.</b>	Absatz
<b>Art.</b>	Artikel (Gesetzesartikel)
<b>AS</b>	Amtliche Sammlung der behördlichen Erlasse der Stadt Zürich
<b>ASVZ</b>	Akademischer Sportverband Zürich
<b>AWEL</b>	Amt für Wasser, Energie und Luft, Kanton Zürich
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>Bzw.</b>	Beziehungsweise
<b>EV UVP</b>	Einführungsverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>FF</b>	Flora, Fauna (Lebensräume)
<b>FiBL</b>	Forschungsinstitut für biologischen Landbau
<b>FP</b>	Freihaltezone Parkanlagen und Plätze
<b>Ggf.</b>	Gegebenenfalls
<b>i. V. m.</b>	In Verbindung mit
<b>Kap.</b>	Kapitel
<b>KIBAG</b>	Schweizer Unternehmen im Baustoff- und Baubereich
<b>KSO</b>	Kommunales Schutzobjekt
<b>Lit.</b>	Buchstabe (Abkürzung von lateinisch littera)
<b>LS</b>	Loseblattsammlung des geltenden Zürcher Rechts
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>Nr.</b>	Nummer
<b>PBG</b>	Planungs- und Baugesetz
<b>Pt.</b>	Punkt
<b>RPG</b>	Raumplanungsgesetz
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SN</b>	Schweizer Norm
<b>SR</b>	Systematische Rechtssammlung des Bundes (Schweiz)
<b>STRB</b>	Stadtratsbeschluss (Beschluss des Stadtrats von Zürich)
<b>UGO</b>	Umweltgefährdende Organismen

<b>USG</b>	Bundesgesetz über den Umweltschutz
<b>Usw.</b>	Und so weiter
<b>UVB</b>	Umweltverträglichkeitsbericht
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVPV</b>	Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>Vgl.</b>	Vergleiche
<b>WWG</b>	Wasserwirtschaftsgesetz
<b>z.B.</b>	Zum Beispiel