



# Öffentlicher Gestaltungsplan

mit Umweltverträglichkeitsprüfung

«Marina Tiefenbrunnen»  
Zürich-Riesbach, Kreis 8, Kanton Zürich

Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

## Impressum

|                 |   |
|-----------------|---|
| Bearbeitung     | Hannah Aue, Felix Manz, Delia Landtwing, Lukas Köchli (ProjektBeweger GmbH), Hanspeter Leuppi (Amt für Städtebau) |
| Zitiervorschlag | Erläuterungsbericht Gestaltungsplan Marina Tiefenbrunnen  |
| Version         | 4.0   |
| Datum           | 27. März 2024   |
| Titelbild       | Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE (© ZUEND, Zürich)  |

## Versionenübersicht

| Version | Datum      | Kommentar/Mutation  | Status  |
|---------|------------|---|---------|
| 1.0     | 05.09.2018 | Basisversion  | Entwurf |
| 1.1     | 20.09.2018 | neue Kapitel  | Entwurf |
| 1.2     | 19.10.2018 | Aktualisierung gem. Inputs bis 08.10.2018                 | Entwurf |
| 1.3     | 15.11.2018 | Zuhanden Steuerungsausschuss                              | Bericht |
| 1.4     | 10.12.2018 | Fassung für die 1. Vorprüfung                             | Bericht |
| 2.0     | 22.06.2020 | Fassung für die 2. Vorprüfung und die öffentliche Auflage | Bericht |
| 3.0     | 31.05.2023 | Fassung für die Festsetzung                               | Bericht |
| 4.0     | 12.12.2023 | Aktualisierte Fassung für die Festsetzung                 | Bericht |

## Auftraggeberschaft

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Stadt Zürich                               |                       |
| Einfache Gesellschaft Marina Tiefenbrunnen | Amt für Städtebau     |
| c/o Projektstab Stadtrat                   |                       |
| Stadthausquai 17                           | Lindenhofstrasse 19   |
| 8022 Zürich                                | Postfach, 8021 Zürich |
| Fr. Martina Glaser                         | Hr. Hanspeter Leuppi  |

## Inhaltsverzeichnis

|      |  |    |
|------|--|----|
| 1    | Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts.....                            | 7  |
| 1.1  | Dieser Bericht.....  | 7  |
| 1.2  | Massgebliche Dokumente des öffentlichen Gestaltungsplans.....              | 7  |
| 1.3  | Verfahren .....  | 7  |
| 2    | Ausgangslage.....  | 9  |
| 2.1  | Anlass und Zweck.....  | 9  |
| 2.2  | Situation.....   | 9  |
| 2.3  | Planungsgeschichte.....  | 10 |
| 2.4  | Übersicht Vorhaben .....   | 11 |
| 2.5  | Machbarkeitsstudie Hafen.....  | 12 |
| 2.6  | Trägerschaft des Projekts Marina Tiefenbrunnen .....                       | 13 |
| 2.7  | Projektwettbewerb Marina Tiefenbrunnen.....                                | 13 |
| 2.8  | Machbarkeitsstudie Verlegung Wasserschutzpolizei (WAPO) Tiefenbrunnen..... | 14 |
| 2.9  | Richtprojekt.....  | 14 |
| 2.10 | Gestaltungsplan und Teilgebiete .....                                      | 15 |
| 2.11 | Öffentlicher Gestaltungsplan der Stadt Zürich .....                        | 16 |
| 3    | Übergeordnete Grundlagen und Rahmenbedingungen .....                       | 17 |
| 3.1  | Kantonaler Richtplan.....  | 17 |
| 3.2  | Regionaler Richtplan .....   | 18 |
| 3.3  | Kommunaler Richtplan .....   | 21 |
| 3.4  | Rechtskräftige Bau- und Zonenordnung (BZO).....                            | 24 |
| 3.5  | BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen».....                               | 24 |
| 3.6  | Weitere Grundlagen .....   | 25 |
| 4    | Sachthemen / Auswirkungen .....  | 27 |
| 4.1  | Gewässerraum .....   | 27 |
| 4.2  | Seewasserleitung HGZZ.....   | 27 |
| 4.3  | Umlegung Bootsplätze.....  | 28 |
| 4.4  | Städtebau.....   | 29 |
| 4.5  | Ortsbild-, Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutz.....                     | 41 |
| 4.6  | Nutzung und Betrieb.....   | 46 |
| 4.7  | Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit .....                                    | 49 |
| 4.8  | Verkehr und Erschliessung.....   | 49 |
| 4.9  | Umwelt und Naturgefahren.....  | 54 |
| 4.10 | Mehrwertausgleich .....  | 61 |
| 5    | Erläuterung der wichtigsten Gestaltungsplan-Vorschriften .....             | 63 |
| 5.1  | A. Allgemeine Bestimmungen.....  | 63 |
| 5.2  | B. Bau- und Nutzungsvorschriften .....                                     | 64 |
| 5.3  | C. Freiraum.....   | 70 |
| 5.4  | D. Gestaltung .....  | 70 |
| 5.5  | E. Erschliessung und Parkierung .....                                      | 71 |
| 5.6  | F. Umwelt.....   | 72 |

|     |                             |    |
|-----|-----------------------------|----|
| 5.7 | G. Schlussbestimmungen..... | 74 |
| 6   | Interessenabwägung.....     | 75 |
| 7   | Verfahren .....             | 90 |
| 7.1 | Stand .....                 | 90 |
| 7.2 | Parallele Verfahren .....   | 90 |

**Verzeichnis der Anhänge**

|          |   |    |
|----------|---|----|
| Anhang 1 | Literatur- und Quellenverzeichnis.....  | 93 |
| Anhang 2 | Umlegung Bootsplätze: Übersicht Zürcher Seebecken (Stand 19.05.2020) .....    | 95 |
| Anhang 3 | Verbleibende Bootsplätze: Übersicht Zürcher Seebecken (Stand 19.05.2020)..... | 96 |

**Abbildungsverzeichnis**

|               |   |    |
|---------------|---|----|
| Abbildung 2-1 | schematischer Geltungsbereich Gestaltungsplan (rot) Ist-Zustand (Quelle: Programm Wettbewerb Marina Tiefenbrunnen, aktualisiert) .....  | 10 |
| Abbildung 2-2 | Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» .....   | 12 |
| Abbildung 2-3 | Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park».....   | 12 |
| Abbildung 2-4 | Richtprojekt, Volumenmodell, Etappe «Wassersportzentrum und Hafen», (Quelle: WALDRAP GmbH [33]).....  | 14 |
| Abbildung 2-5 | Richtprojekt, Volumenmodell, Endausbau, (Quelle: WALDRAP GmbH [33]) .....   | 15 |
| Abbildung 3-1 | Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6 Weitere öffentliche Dienstleistungen, 6.6.2 Karteneinträge (S: Sicherheit) ..... | 17 |
| Abbildung 3-2 | Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen, 6.5.2 Karteneinträge (S: Sport) .....    | 17 |
| Abbildung 3-3 | Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6.1 öffentliche Bauten und Anlagen, Gesamtstrategie, 6.1.2 Karteneinträge.....     | 18 |
| Abbildung 3-4 | Auszug Richtplankarte Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022 .....  | 18 |
| Abbildung 3-5 | Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 3.8: Aufwertung See-/Flussufer .....  | 19 |
| Abbildung 3-6 | Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 4.19: Geplante Schifffahrtslinien und Häfen.....  | 19 |
| Abbildung 3-7 | Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 4.4.16: Geplante Infrastrukturen Veloverkehr.....   | 19 |
| Abbildung 3-8 | Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Siedlung und Landschaft (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022).....  | 20 |
| Abbildung 3-9 | Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Verkehr (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022) .....   | 20 |

|                |  |    |
|----------------|--|----|
| Abbildung 3-10 | Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Versorgung, Entsorgung (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022).....  | 21 |
| Abbildung 3-11 | Auszug Kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten (Inkraftsetzung per 27. August 2022) .....  | 22 |
| Abbildung 3-12 | Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Fussverkehr (Inkraftsetzung per 27. August 2022) .....  | 22 |
| Abbildung 3-13 | Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplantext (Inkraftsetzung per 27. August 2022), Auszug Tab. 8.2: geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität .....     | 23 |
| Abbildung 3-14 | Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Veloverkehr (Inkraftsetzung per 27. August 2022) .....  | 23 |
| Abbildung 3-15 | Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse (Inkrafttreten per 27. August 2022) .....  | 24 |
| Abbildung 4-1  | Seewasserleitung HGZZ (blau gestrichelt) entlang des neuen Bahntunnels Stadelhofen .....   | 28 |
| Abbildung 4-2  | Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, öffentliche Mole (© ZUEND, Zürich) .....   | 31 |
| Abbildung 4-3  | Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, Wassersportzentrum (© ZUEND, Zürich) .....   | 32 |
| Abbildung 4-4  | Layout Hafen (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) (rot umrandet = Gebäude und Anlagen der Wasserschutzpolizei/Werft = Etappe Wasserschutzpolizei, Werft und Park) ..... | 34 |
| Abbildung 4-5  | Schemaquerschnitt durch Verankerung (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 35 |
| Abbildung 4-6  | Situation Trockenplatz-Plattform Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 36 |
| Abbildung 4-7  | Querschnitt Trockenplatz-Plattform Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 36 |
| Abbildung 4-8  | Situation Einwasserungsrampe Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 37 |
| Abbildung 4-9  | Querschnitt Einwasserungsrampe Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 37 |
| Abbildung 4-10 | Situation Trockendock mit Hafenkran (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 37 |
| Abbildung 4-11 | Situation Hafeneinfahrt mit Optionen A und B für den Tankstellen-Standort (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....  | 38 |
| Abbildung 4-12 | Beispiel-Bild Travellift (Quelle: www.ushoists.com) .....  | 38 |
| Abbildung 4-13 | Situation Einwasserungsrampe Süd (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....   | 39 |
| Abbildung 4-14 | Querschnitt Einwasserungsrampe Süd (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....   | 39 |
| Abbildung 4-15 | Übersicht Einwasserungsrampen (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [33]) .....  | 40 |
| Abbildung 4-16 | Schemaquerschnitt durch schwimmenden Wellenbrecher (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) .....   | 40 |

|                |  |    |
|----------------|--|----|
| Abbildung 4-17 | Auszug ISOS Riesbach (RB), Plan-Ausschnitt Südost, BAK 2014 (Schematischer Geltungsbereich rot) .....                            | 41 |
| Abbildung 4-18 | Landschaftsschutzobjekt KSO-32.00 «Landschaftsschutzobjekt Zürichsee» .....  | 42 |
| Abbildung 4-19 | Naturschutzobjekt KSO-45.16 «Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee» .....  | 43 |
| Abbildung 4-20 | Heutige Nutzung und Zugänglichkeit (eigene Darstellung) .....  | 44 |
| Abbildung 4-21 | Ansicht vom See .....  | 45 |
| Abbildung 4-22 | Lage der Marina Tiefenbrunnen in leichter Bucht (eigene Darstellung) .....   | 45 |
| Abbildung 4-23 | Silhouette aus Richtung Zürich-Horn: Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, öffentliche Mole (© ZUEND, Zürich) .....            | 46 |
| Abbildung 4-24 | Fuss- und Veloverkehr, Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» Endzustand (Vollausbau), (Quelle: Verkehrsbericht [3]) ..... | 50 |
| Abbildung 4-25 | Arealerschliessung MIV im Ausgangszustand (Quelle: Verkehrsbericht [3]) .....  | 51 |
| Abbildung 4-26 | Arealerschliessung MIV im Betriebszustand (Quelle: Verkehrsbericht [3]) .....  | 52 |
| Abbildung 4-27 | Auszug synoptische Gefahrenkarte (Hochwasser), MS 1:5'000, GIS-Browser Kanton Zürich (abgerufen am 27.04.2023) .....             | 57 |
| Abbildung 4-28 | Fachplanung Hitzeminderung, Teilplan Kaltluftsystem (STRB Nr. 178/2020), Ausschnitt .....  | 58 |
| Abbildung 4-29 | Fachplanung Hitzeminderung, Teilplan Entlastungssystem (STRB 178/2020), Ausschnitt .....   | 59 |
| Abbildung 5-1  | Plan zum Gestaltungsplan (Quelle: ProjektBeweger GmbH [27]) .....  | 64 |
| Abbildung 7-1  | Verfahren Planungsinstrumente .....  | 91 |

**Tabellenverzeichnis**

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| Tabelle 4-1 | Umlegung Bootsplätze (Mengengerüst, Stand 02.10.2018) .....                          | 29 |
| Tabelle 4-2 | Lokale Regatten .....  | 48 |
| Tabelle 4-3 | Nationale Regatten .....   | 48 |
| Tabelle 4-4 | Regatten mit vom Veranstalter gestellten Booten .....                                | 48 |
| Tabelle 4-5 | Bilanzierung der Aufwertungsräume im Projektperimeter «Landiwiese/Saffa-Insel» ..... | 56 |

## 1 Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts

### 1.1 Dieser Bericht

Der Gestaltungsplan ist ein Instrument der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes vom 28. Juni 2000 (RPV [11]) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten.

In diesem Bericht wird ausgeführt, wie der Gestaltungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplänen berücksichtigt sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts (insbesondere Umweltschutzgesetzgebung) Rechnung trägt.

Die aktuell vorliegende Fassung des öffentlichen Gestaltungsplans (GP [20]) ist Gegenstand der Festsetzung.

### 1.2 Massgebliche Dokumente des öffentlichen Gestaltungsplans

Parallel zum Gestaltungsplan wurde durch die WALDRAP GmbH das vorliegende Richtprojekt [33] erarbeitet. Das Richtprojekt basiert im Wesentlichen auf dem Siegerprojekt aus dem Projektwettbewerb Marina Tiefenbrunnen (vgl. Kapitel 2.7) und der Machbarkeitsstudie zur Verlegung der Wasserschutzpolizei (vgl. 2.8), wobei relevante Erkenntnisse aus der weiteren Projektbearbeitung eingeflossen sind.

Der öffentliche Gestaltungsplans (GP) [20], welcher sich aus den Vorschriften und dem zugehörigen Plan zusammensetzt, stützt sich inhaltlich auf das Richtprojekt ab. Die Vorschriften werden im vorliegenden Erläuterungsbericht im Kapitel 5 erläutert.

Weiter beschreibt der vorliegende Erläuterungsbericht das Vorhaben und dessen Übereinstimmung mit den übergeordneten Planfestlegungen (vgl. Kapitel 3).

Das Thema Verkehr wird in einem gesonderten Bericht [3] abgehandelt. Im vorliegenden Erläuterungsbericht wird bezüglich Verkehr auf diesen separaten Verkehrsbericht verwiesen.

Für das geplante Vorhaben wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht [8] verfasst, auf welchen bezüglich der Umweltaspekte zu verweisen ist.

Das Dossier zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» beinhaltet insgesamt folgende Dokumente:

- Nr. 01: Vorschriften zum öffentlichen Gestaltungsplan [26]
- Nr. 02: Situationsplan zum öffentlichen Gestaltungsplan [27]
- Nr. 03: Erläuterungsbericht zum öffentlichen Gestaltungsplan (vorliegender Bericht)
- Nr. 04: Richtprojekt zum öffentlichen Gestaltungsplan [33]
- Nr. 05: Präzisierungen Hafen für Gestaltungsplan und Umweltverträglichkeitsbericht [32]
- Nr. 06: Betriebskonzept [7]
- Nr. 07: Begleitbericht Verkehr [3]
- Nr. 08: Umweltverträglichkeitsbericht [8]
- Nr. 09: Amtsbericht [24]

### 1.3 Verfahren

Die aktuell vorliegende Fassung des öffentlichen Gestaltungsplans dient der Festsetzung durch den Gemeinderat.

Gestützt auf die Rückmeldungen aus der kantonalen Vorprüfung, der Beurteilung durch die Koordination Bau und Umwelt des Kantons, sowie der öffentlichen Auflage wurde der Gestaltungsplan überarbeitet.

Aufgrund der Anzahl Bootsplätze ist das Vorhaben gemäss Nr. 13.3 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) UVP-pflichtig. Der UVP-Schwellenwert von 100 Bootsplätzen wird mit

den rund 420 vorgesehenen permanenten Wasserplätzen überschritten. Im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplans (Leitverfahren) wird daher ein Umweltverträglichkeitsbericht ausgearbeitet (Dokument Nr. 8 des Gestaltungsplan-Dossiers [8]).

Parallel zum Gestaltungsplanverfahren «Marina Tiefenbrunnen» erfolgt die BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» (vgl. Kapitel 3.5 Bau- und Zonenordnung).

Die Festlegung des Gewässerraums erfolgt materiell und verfahrensmässig koordiniert mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» (vgl. Kapitel 7). Gleichzeitig erfolgt die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, die als planungsrechtliche Grundlage für den öffentlichen Gestaltungsplan gilt. Der Gewässerraum wird von der nördlichen bis zur südlichen Begrenzung des öffentlichen Gestaltungsplans festgesetzt.



## 2 Ausgangslage

### 2.1 Anlass und Zweck

Zweck des Gestaltungsplanes ist, das Zürcher Seebecken durch die Konzentration der Bootsplätze im neuen Hafen Tiefenbrunnen zu entlasten und gleichzeitig einen attraktiven und öffentlich zugänglichen Ort für die Bevölkerung zu schaffen. Im Gebiet Tiefenbrunnen soll ein Wassersportzentrum mit Hafenanlage entstehen. Mit der neuen Marina Tiefenbrunnen und der Verlagerung des Standorts der Wasserschutzpolizei (WAPO) soll eine Gebietsaufwertung zugunsten der Öffentlichkeit erreicht werden.

Die bauliche Gebietsaufwertung kann in Etappen erfolgen. Eine mögliche Etappe beinhaltet das Wassersportzentrum und den Hafen. Sie umfasst im Wesentlichen den Neubau einer öffentlich zugänglichen Hafenanlage mit den notwendigen see- und landseitigen Bootsplätzen sowie der nautischen Infrastruktur und dem Wassersportzentrum. Die Hafenanlage wird als Schwimm-Mole konzipiert und umfasst neben rund 420 permanenten und maximal 30 temporären Wasser- und zusätzlichen Trockenplätzen für Boote auch ein Wassersportzentrum inklusive Klubhaus, eine öffentliche Mole und ein öffentlich zugängliches Gastronomieangebot. Die permanenten Wasserplätze werden andernorts aufgehoben und im neuen Hafen konzentriert. Die im heutigen Hafen Tiefenbrunnen bereits bestehenden Wasserplätze werden im Zuge des Projekts ersetzt.

Die mögliche weitere Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» kann nach 2030 (voraussichtlich bis spätestens 2045) bzw. nach Ablauf des Baurechtsvertrags erfolgen. Die Gebäude der Wasserschutzpolizei und der Hafenverwaltung sollen innerhalb des Geltungsbereichs vom Teilgebiet A «Park» in das Teilgebiet C «Wasserschutzpolizei und Werft» verlegt werden, um auf dem freiwerdenden Areal des heutigen Standorts der Wasserschutzpolizei die Parkanlage entlang des Seeufers zu vergrössern. Die Etappe kann gleichzeitig den Bau einer privaten Werft und einer Seewasser-Pumpstation für die Kälteversorgung beinhalten. Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» und der BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung des Vorhabens geschaffen.

### 2.2 Situation

Das Entwicklungsareal (siehe Abbildung 2-1) befindet sich an der Zürcher Stadtgrenze im Quartier Riesbach (Kreis 8) am Ende der Bellerivestrasse. Es umfasst die Grundstücke Kat.-Nrn. RI5123, RI5124 (Wasserschutzpolizei) vollumfänglich und die Parzellen RI5125 (Werft) und RI4980 (Bellerivestrasse) zu Teilen, die sich im Eigentum der Stadt Zürich befinden. Auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI5125 bestehen Baurechte für die Ganz Yachting AG (Laufzeit bis 2030) und die KIBAG AG (Laufzeit bis 2045). Eigentümer des Seegrundstücks, Grundstück Kat.-Nr. RI5126, ist der Kanton Zürich.

Das heutige Wassersportzentrum, Bellerivestrasse 264, (Eigentümerversprecher Stadt Zürich Immobilien, Betreiber Sportamt der Stadt Zürich, Nutzende ASVZ und Breitensport) ist eine wichtige bestehende Sportinfrastruktur in der Stadt Zürich für den Wassersport und das Tauchen. Ebenfalls in diesem Gebäude befindet sich eine der wenigen öffentlichen Füllstationen für die Sauerstoffflaschen der Taucher. Die Angebote des Wassersportzentrums müssen weiterhin zur Verfügung gestellt werden.

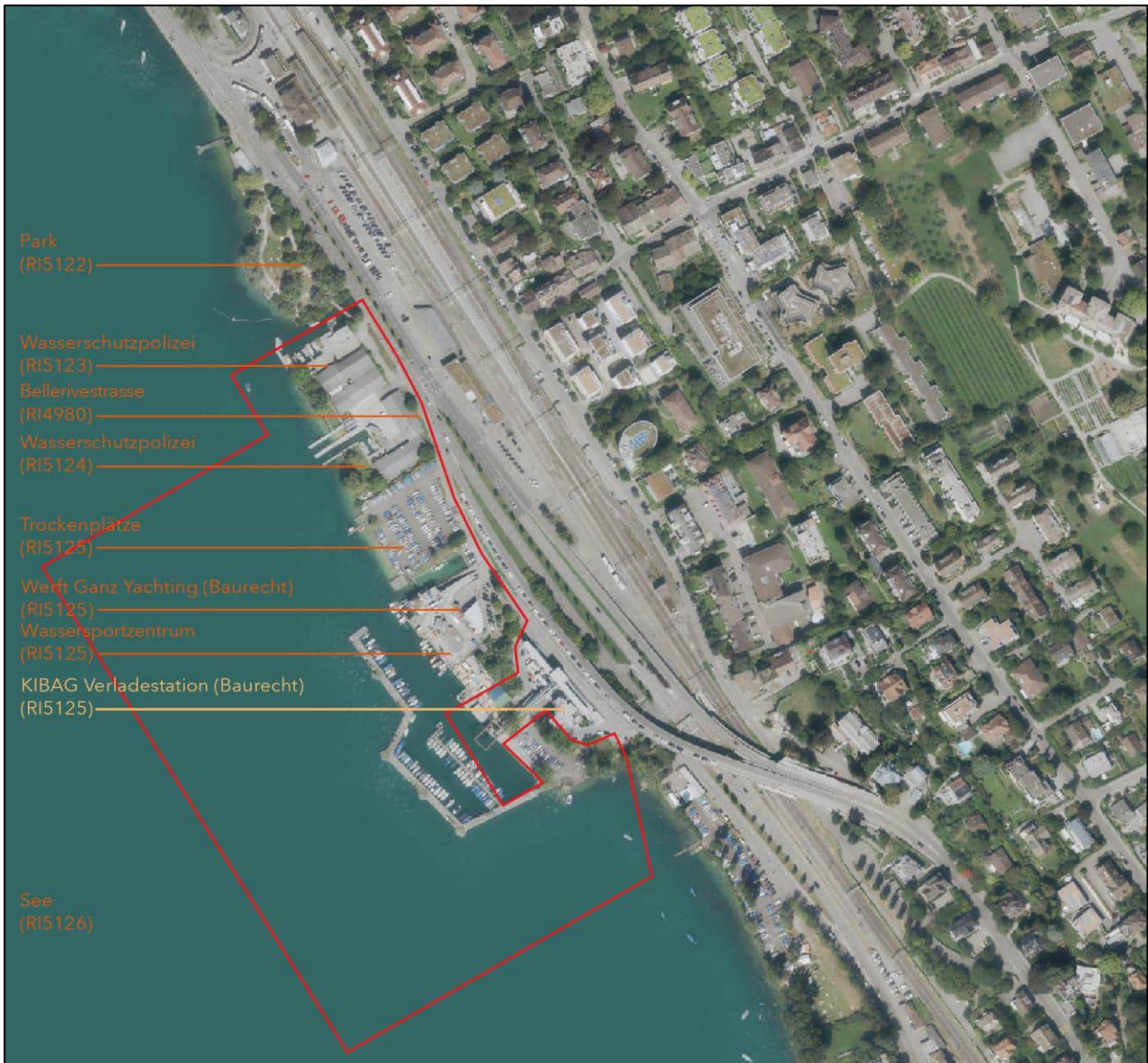


Abbildung 2-1 schematischer Geltungsbereich Gestaltungsplan (rot) Ist-Zustand (Quelle: Programm Wettbewerb Marina Tiefenbrunnen, aktualisiert)

Auf den landseitig zu entwickelnden Grundstücken dominieren heute gewerbliche Nutzungen und lassen insgesamt nur einen marginalen landschaftlichen Bereich für die Öffentlichkeit übrig. Die Teilareale sind teilweise eingezäunt bzw. für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

### 2.3 Planungsgeschichte

Das Projekt Marina Tiefenbrunnen basiert auf dem «Leitbild Seebecken» aus dem Jahr 2009 (revidiert 2018). Gemäss Leitbild (Zielbild Seebecken 2030) ist im Raum Tiefenbrunnen eine neue Hafenanlage zu erstellen mit dem Ziel, die Bootsplätze im Hafen Tiefenbrunnen zu konzentrieren und damit das Seebecken zu entlasten. Es soll ein attraktiver Ort für die Öffentlichkeit mit neuer Hafenanlage, Wassersportzentrum, öffentlich nutzbarem Gastronomieangebot sowie für Veranstaltungen entstehen.

Die Anlagen (inkl. Neubau für die Wasserschutzpolizei WAPO) sind im kantonalen Richtplan aufgeführt (vgl. Kapitel 3.1).

Auf der Basis des «Leitbilds Seebecken» [13] wurde im Jahr 2009 eine Testplanung gestartet, deren Ergebnis im Masterplan «Marina Tiefenbrunnen» von 2010 festgehalten wurde. Der Masterplan sollte als Grundlage

für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess dienen. Die Umsetzung des Masterplans konnte von der Stadt jedoch nicht finanziert werden.

In der Folge wurde der Projektstab Stadtrat (PSS) mit der Investorensuche und der Gesamtprojektleitung beauftragt.

Im Jahr 2016 erarbeiteten die E2A Architekten Zürich im Auftrag des Amtes für Städtebau eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung eines reduzierten, finanzierbaren Projekts (vgl. Kapitel 2.5). Nebst der generellen Hafengeometrie wird in der Machbarkeitsstudie eine 17 m breite, öffentlich zugängliche Mole mit Gastronomie sowie eine Verschiebung der Gebäude der Wasserschutzpolizei (WAPO) auf das Areal der heutigen Werft vorgeschlagen.

Die Verschiebung der WAPO ermöglicht eine Erweiterung der bestehenden, am See liegenden Freifläche und schafft damit eine attraktive Verbindung zum Bahnhof Tiefenbrunnen. Für das Quartier und die Öffentlichkeit entsteht mit der neuen Freifläche ein erheblicher Mehrwert.

Auf der Grundlage dieser Machbarkeitsstudie erfolgten in den Jahren 2017 / 2018 der Wettbewerb «Marina Tiefenbrunnen» (vgl. Kapitel 2.7) und die Machbarkeitsstudie für die Verschiebung der WAPO unter allfälligem Einbezug einer privaten Werft (vgl. Kapitel 2.8).

## 2.4 Übersicht Vorhaben

Die verschiedenen Vorhaben können in Etappen erstellt werden. Mögliche Etappen sind:

- Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» bestehend aus Neubau Marina (Hafen und Mole, Wassersportzentrum mit öffentlichem Restaurant, Gastro-Pavillon bzw. Buvette, vgl. dazu Richtprojekt [33])
- Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» bestehend aus Umlegung und Neubau WAPO / private Werft, Parkerweiterung auf heutigem WAPO-Areal (vgl. dazu Richtprojekt [33])

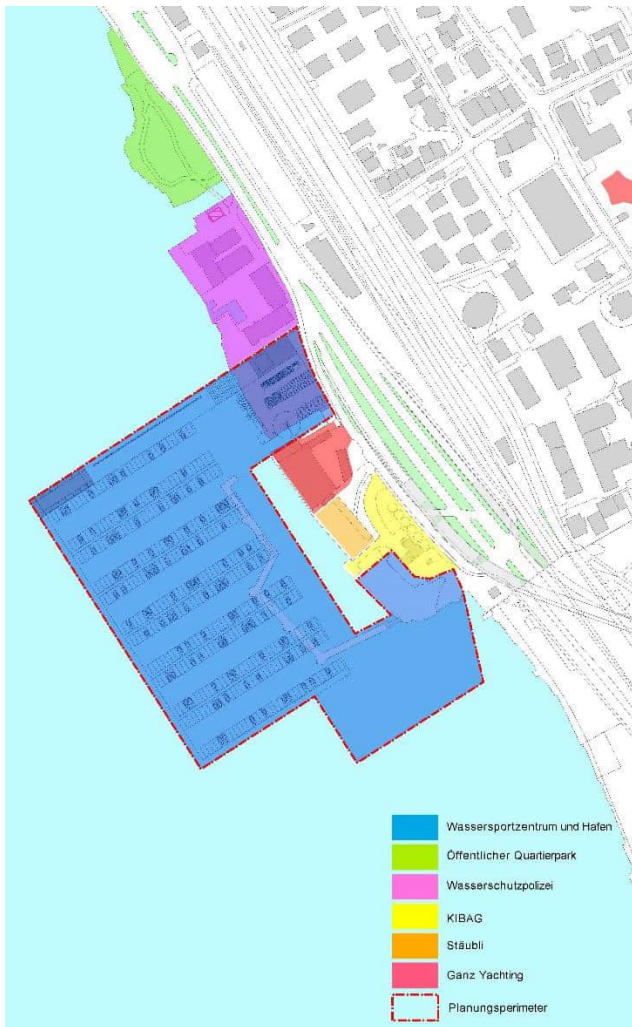


Abbildung 2-2 Etappe «Wassersportzentrum und Hafen»

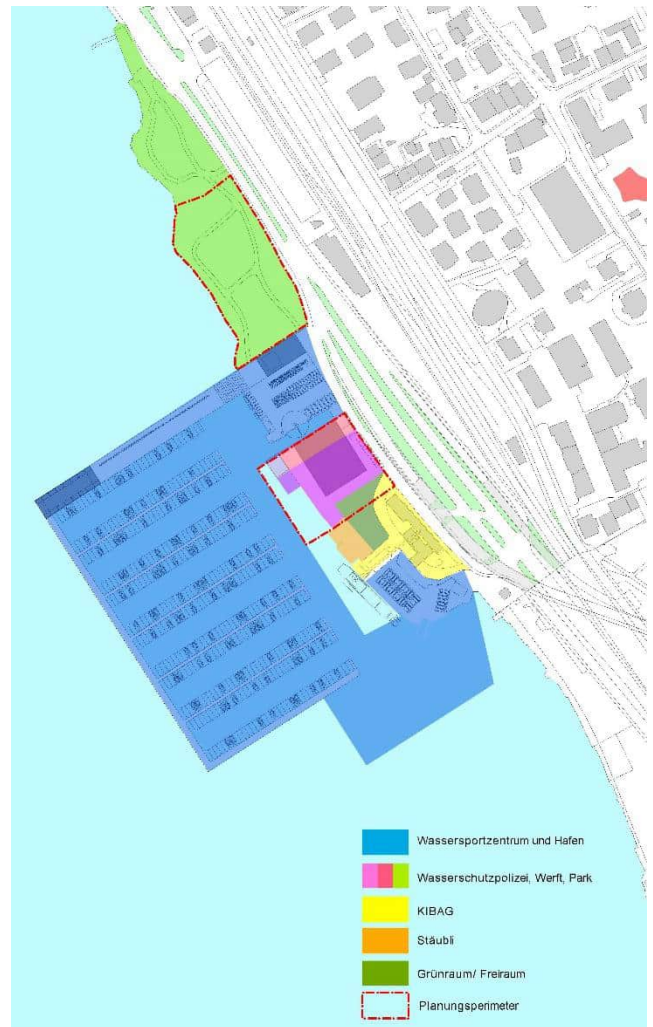


Abbildung 2-3 Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park»

## 2.5 Machbarkeitsstudie Hafen

Im Jahr 2016 wurde durch die Planungsgemeinschaft E2A / Piet und Wim Eckert Architekten ETH BSA SIA AG, Staubli, Kurath & Partner AG Ingenieurbüro SIA USIC und Cockpit Projektmanagement AG die Machbarkeitsstudie Hafen Tiefenbrunnen [6] im Auftrag der Stadt Zürich erarbeitet. Anhand der Machbarkeitsstudie wurde geprüft, inwiefern mit der Umsetzung eines auf die Kernnutzungen reduzierten Hafenprojekts eine Aufwertung des Raumes Tiefenbrunnen erreicht und ein Mehrwert für die Öffentlichkeit im Sinne des Leitbilds [13] erzeugt werden kann. Die Studie bildete eine der Grundlagen dafür, ob das Projekt weiterzuverfolgen ist. Die Studie diente zudem als Grundlage für den Projektwettbewerb «Marina Tiefenbrunnen» (vgl. Kapitel 2.7).

Die Hafenanlage umfasst rund 450 Wasserplätze (30 davon temporäre Gästeplätze) sowie zusätzliche Trockenplätze und wird mit einer Südöffnung entwickelt. Im neuen Hafen werden die 99 Bootsplätze des bestehenden Hafens ersetzt. Zum weitaus grösseren Teil sollen die andernorts im See aufzuhebenden Bootsplätze integriert werden (vgl. Kapitel 4.3). Eine nördliche Ausfahrt wäre wind- und wellentechnisch idealer, jedoch in Hinblick auf die stadträumlichen Anbindungen und Verknüpfungen klar schlechter. Die Hafeneinfahrt im Süden wird mit einer zusätzlichen Sicherungsmassnahme gegen Sturmwellen aus Süden in Form eines Wellenbrechers (vgl. Präzisierungen Hafen [32]) gewährleistet.

## 2.6 Trägerschaft des Projekts Marina Tiefenbrunnen

Unter der Leitung des Projektstab Stadtrats wurde das Projekt im Rahmen einer Trägerschaft «Einfache Gesellschaft Marina Tiefenbrunnen (EGMT)» geplant. Diese bestand anfänglich aus der Stadt Zürich, dem Zürcher Segel Club, dem Zürcher Yacht Club, dem Segel-Club Enge, der KIBAG sowie der Versicherungsgenossenschaft Die Mobiliar.

Der Gemeinderat der Stadt Zürich wird voraussichtlich im 2024 darüber befinden, ob die Trägerschaft vollumfänglich an die Stadt Zürich übergeht.

## 2.7 Projektwettbewerb Marina Tiefenbrunnen

Aus dem im Jahr 2018 durchgeführten Projektwettbewerb im selektiven Verfahren [25] ging das Projekt von WALDRAP GmbH und von Pechmann Landschaftsarchitekten GmbH aus Zürich als Sieger hervor. Gegenstand des Wettbewerbs war die Gestaltung des Wassersportzentrums, der Gastronomiebetriebe, die öffentliche Mole, der Trockenplätze sowie der Docks mit Anlagen zur Ein-/Auswasserung sowie Ver- und Entsorgung. Die Geometrie der Hafenanlage wurde von der Firma Staubli, Kurath & Partner AG geplant und dem Wettbewerb vorgegeben (vgl. Kapitel 2.5).

Insgesamt gibt das Siegerprojekt «Emergence» auf die gestellte Wettbewerbsaufgabe eine klare und einfache Antwort. Die Platzierung des Gebäudes am nördlichen Rand des Grundstücks Kat.-Nr. RI5125, welches für die Marina zur Verfügung steht, spielt die Nutzungen rund um den Segelsport frei. Trotzdem kommt der öffentliche Charakter der Anlage klar zum Ausdruck. Die rationale Konstruktion und die reduzierte Materialisierung schaffen mit dem Wasser, dem Licht und der offenen Landschaft zusammen eine eigene, unverwechselbare Stimmung. Das Projekt ist zudem für die vorgesehene zukünftige Gebietsaufwertung durch eine Vergrößerung der heutigen Parkanlage bis zur Marina sehr stimmig. Für den öffentlichen Raum auf der breiten Mole wurden Offenheit und Einfachheit als Qualitäten angesehen. Lösungsvorschläge mit einer aufwendigen Möblierung oder mit überdachten oder gar zweigeschossigen Molen wurden als überinstrumentalisiert beurteilt. Das Wasser unter den Füßen und den Himmel über dem Kopf zu wissen, soll das Erlebnis auf der neuen Mole prägen (vgl. Medienmitteilung der Stadt Zürich Marina Tiefenbrunnen: Projektwettbewerb ist entschieden vom 13. Juli 2018).

## 2.8 Machbarkeitsstudie Verlegung Wasserschutzpolizei (WAPO) Tiefenbrunnen

Die Verlegung der Wasserschutzpolizei und die Integration einer privaten Werft unter Berücksichtigung einer unterirdischen Parkierung (Umsetzung mit Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» gem. Kapitel 2.4, siehe Richtprojekt [33]) wurde im Frühjahr 2018 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der E2A Architekten Zürich (Endabgabe 02.05.2018) [5] detailliert untersucht. Sie erwies sich als möglich und wurde deshalb weiterverfolgt.

Die Verlegung des heutigen Standorts (siehe Abbildung 2-1) ist mit einer substanziellen räumlichen Reduktion der bestehenden Grundstücksfläche der WAPO verbunden. Die Umlegung führt zur Reduktion und Konzentration der heute vorhandenen gewerblichen, industriellen und sicherheitstechnischen Einrichtungen. Es wird ein stark verdichteter Cluster als Serviceeinheit gebildet, der unabdingbar mit dem Seeanstoss verbunden ist. In einem neuen dreigeschossigen Betriebsgebäudekomplex sollen der Betrieb der WAPO und der privaten Werft zusammengeführt werden, wobei die funktionale Unabhängigkeit gewahrt wird, jedoch Synergien in Aussenanlagen entstehen.

## 2.9 Richtprojekt

Das Richtprojekt der WALDRAP GmbH vom 18.02.2020 [33] zum vorliegenden Gestaltungsplan ist als Beilage Nr. 04 Bestandteil des Gestaltungsplan-Dossiers.

Es gibt den aktuellen Stand der Planung wieder und basiert auf den oben genannten Grundlagen. Die Dimensionen und wesentlichen Bestandteile des Richtprojekts sind in den Abbildung 2-4 und Abbildung 2-5 veranschaulicht. Detaillierte Beschreibungen können dem Kapitel 4.4 entnommen werden.

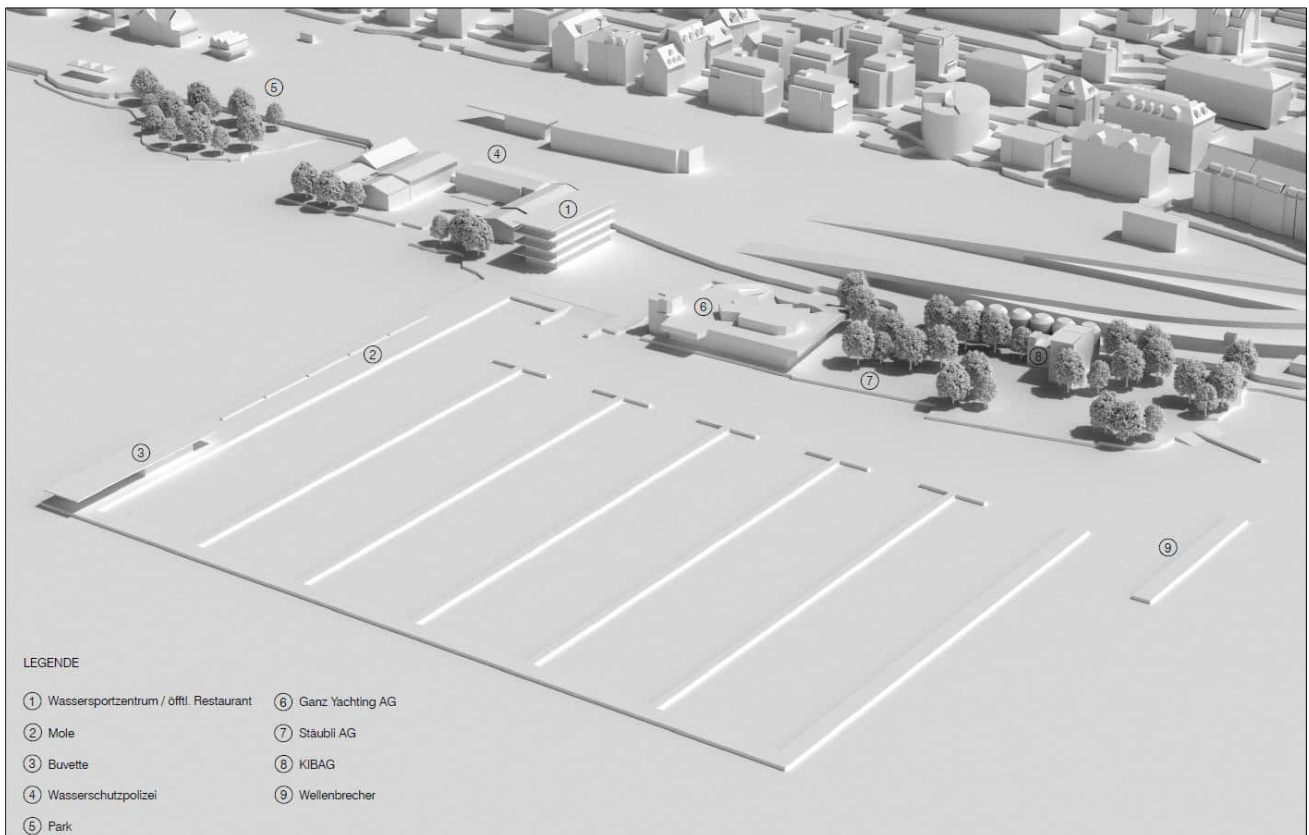


Abbildung 2-4 Richtprojekt, Volumenmodell, Etappe «Wassersportzentrum und Hafen», (Quelle: WALDRAP GmbH [33])



Abbildung 2-5 Richtprojekt, Volumenmodell, Endausbau, (Quelle: WALDRAP GmbH [33])

## 2.10 Gestaltungsplan und Teilgebiete

Als planungsrechtliche Voraussetzung zur Umsetzung des Vorhabens dient der vorliegende öffentliche Gestaltungsplan. Mit dem Gestaltungsplan werden teilweise abweichende und v.a. spezifischere Festlegungen zur Bau- und Zonenordnung bzw. BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» hinsichtlich der Nutzungsart und -mass gemacht (vgl. Kapitel 5). Die baulichen Rahmenbedingungen an dem sensiblen Standort können mit dem Gestaltungsplan präzise definiert werden. Für die Bewilligung von Bauten und Anlagen im See und damit im Hoheitsgebiet des Kantons ist der Kanton zuständig. Der Geltungsbereich erfasst teilweise auch den See. Damit wird u.a. die Koordination mit den kantonalen Fachstellen und den kantonalen Verfahren sichergestellt.

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplans gemäss Plan zum öffentlichen Gestaltungsplan [17] in Beilagen-Dokument Nr. 2 wird auf die vom Projekt «Marina Tiefenbrunnen» im Endausbau betroffenen Flächen beschränkt. Er umfasst die Grundstücke Kat.-Nrn. RI5123 und RI5124 sowie teilweise RI5125 und RI4980 in Zürich-Riesbach sowie den vom Projekt beanspruchten Teil des Zürichsee RI5126.

Der Geltungsbereich ist aufgrund der möglichen und voraussichtlichen Etappierung in drei Teilgebiete unterteilt (siehe Plan zum öffentlichen Gestaltungsplan):

- Teilgebiet A: Park / Parkerweiterung (Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park»)
- Teilgebiet B: Wassersportzentrum / öffentliches Restaurant, Hafen / Mole, Gastro-Pavillon bzw. Buvette, Trockenplätze Nord und Süd (Etappen «Wassersportzentrum und Hafen» und «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» (Baufeld B3))
- Teilgebiet C: Wasserschutzpolizei / private Werft (Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park»)

## 2.11 Öffentlicher Gestaltungsplan der Stadt Zürich

Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans Marina Tiefenbrunnen umfasst städtische Landparzellen und die kantonale Seefläche. Bei der beanspruchten Seefläche handelt es sich um eine öffentliche Sache unter der Hoheit des Staates (§ 5 Abs. 2 Wasserwirtschaftsgesetz, WWG).

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 Kapitel 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.

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.

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 das Wasserwirtschaftsgesetz. Für die Erteilung der Konzessionen der im Gestaltungsplan vorgesehenen Nutzungen ist das Amt für Wasser, Energie und Landschaft (AWEL) zuständig (Ziff. 1.6.3 Anhang Bauverfahrensverordnung). 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.

Der Einbezug des Sees in den Geltungsbereich des Gestaltungsplans dient auch der Koordination zwischen dem Nutzungsplanungs- und dem anschliessenden Baubewilligungsverfahren.

Koordinationsfunktion erfüllt der Geltungsbereich des Gestaltungsplans im See 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.

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).

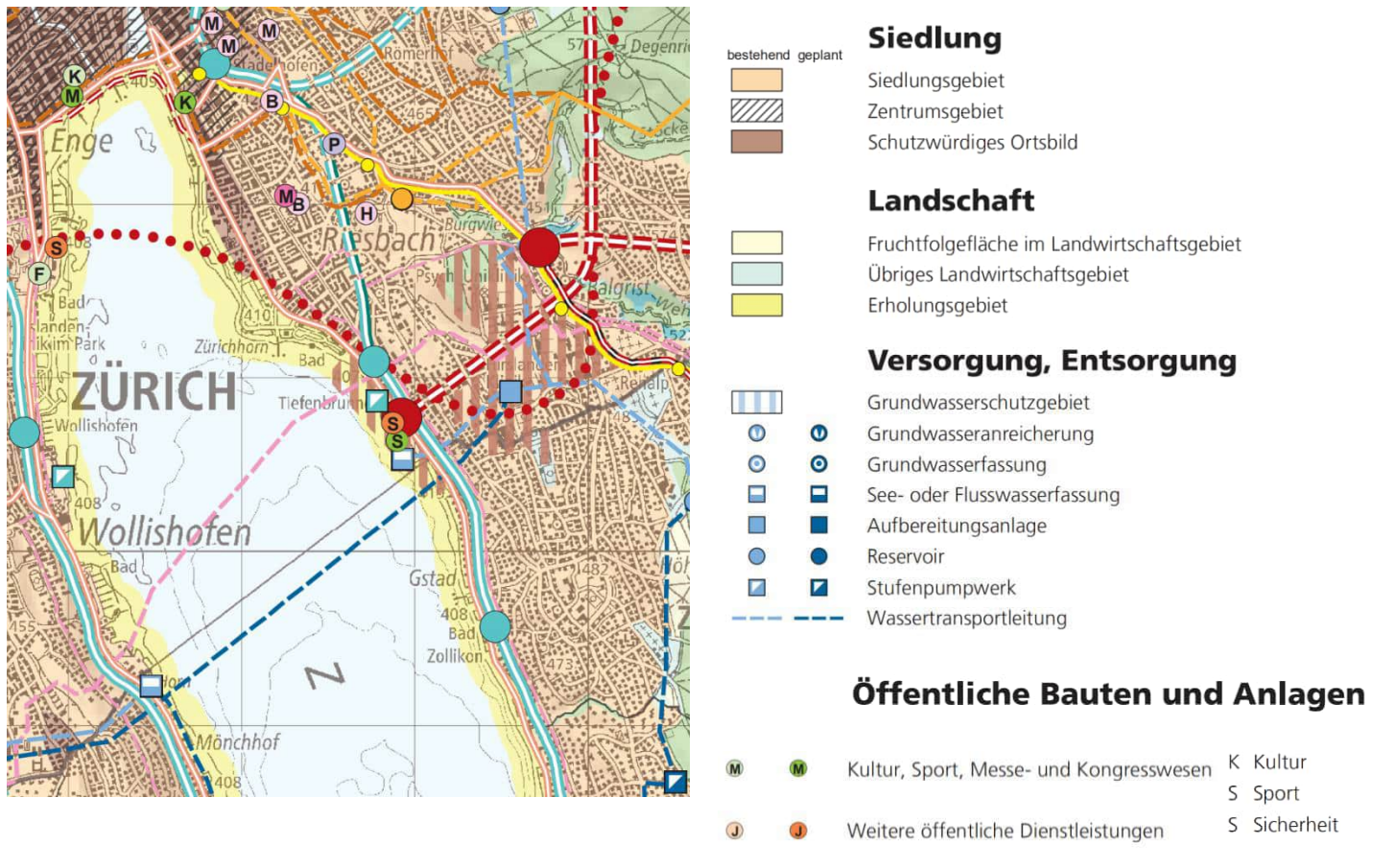
Für die Realisierung des Hafens ist wegen der Anzahl Bootsplätze eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen (Ziff. 13.3 Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV). Die UVP ist in einem möglichst frühen Verfahrensstadium vorzunehmen. Der kommunale Gestaltungsplan dient dafür als Leitverfahren (§ 1 Abs. 2 Einführungsverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, EV UVPV).



### 3 Übergeordnete Grundlagen und Rahmenbedingungen

#### 3.1 Kantonaler Richtplan

Gemäss kantonalem Richtplan wird der Geltungsbereich dem Siedlungs- und dem Erholungsgebiet zugewiesen (siehe Abbildung 3-3). Das Wassersportzentrum mit dem Hafen sowie der Ersatzneubau für die Wasserschutzpolizei sind im Richtplan festgehalten (siehe Abbildung 3-1 und Abbildung 3-3).



Bei der Stadtgrenze, rund 500 m vom Ufer entfernt, befindet sich die für die Trinkwasserversorgung wichtige Seewasserfassung Tiefenbrunnen. Das Wasser dieser Seewasserfassung wird in das Seewasserwerk Lengg geleitet und dort zu Trinkwasser aufbereitet (siehe Abbildung 3-3).

| Nr. | Objekt, Gemeinde                          | Trägerschaft | Funktion | Vorhaben                      | Realisierungs-horizont |
|-----|---|--------------|----------|-------------------------------|------------------------|
| 3   | Wasserschutzpolizei Tiefenbrunnen, Zürich | Stadt Zürich | S        | Ersatzneubau (vgl. GBP Nr. 8) | langfristig            |

Abbildung 3-1 Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6 Weitere öffentliche Dienstleistungen, 6.6.2 Karteneinträge (S: Sicherheit)

|   |  |            |   |   |               |
|---|--|------------|---|---|---------------|
| 7 | Wassersportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich | noch offen | S | Wassersportzentrum mit Hafen geplant (vgl. GBP Nr. 8) | mittelfristig |
|---|--|------------|---|---|---------------|

Abbildung 3-2 Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen, 6.5.2 Karteneinträge (S: Sport)

| Nr. Gebiet, Gemeinde                       | Beteiligte                                | Stand Gebietsplanung                 | Koordinationsbedarf  | Geplante Einzelvorhaben |
|--|---|--------------------------------------|--|-------------------------|
| 8 Wassersportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich | Kanton Zürich, Stadt Zürich, SBB, Private | abgeschlossen; Masterplan vorliegend | Kultur, Sicherheit, Freizeit, Landschaft, Verkehrserschliessung, Güterumschlag | Pt. 6.5.2 Nr. 7         |

Abbildung 3-3 Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022, Richtplantext, 6.1 öffentliche Bauten und Anlagen, Gesamtstrategie, 6.1.2 Karteneinträge

Gemäss Kap. 4.8.3 (Richtplantext zum Richtplan Kanton Zürich) sind auf dem Zürichsee – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration von Bootsliegепläätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen.

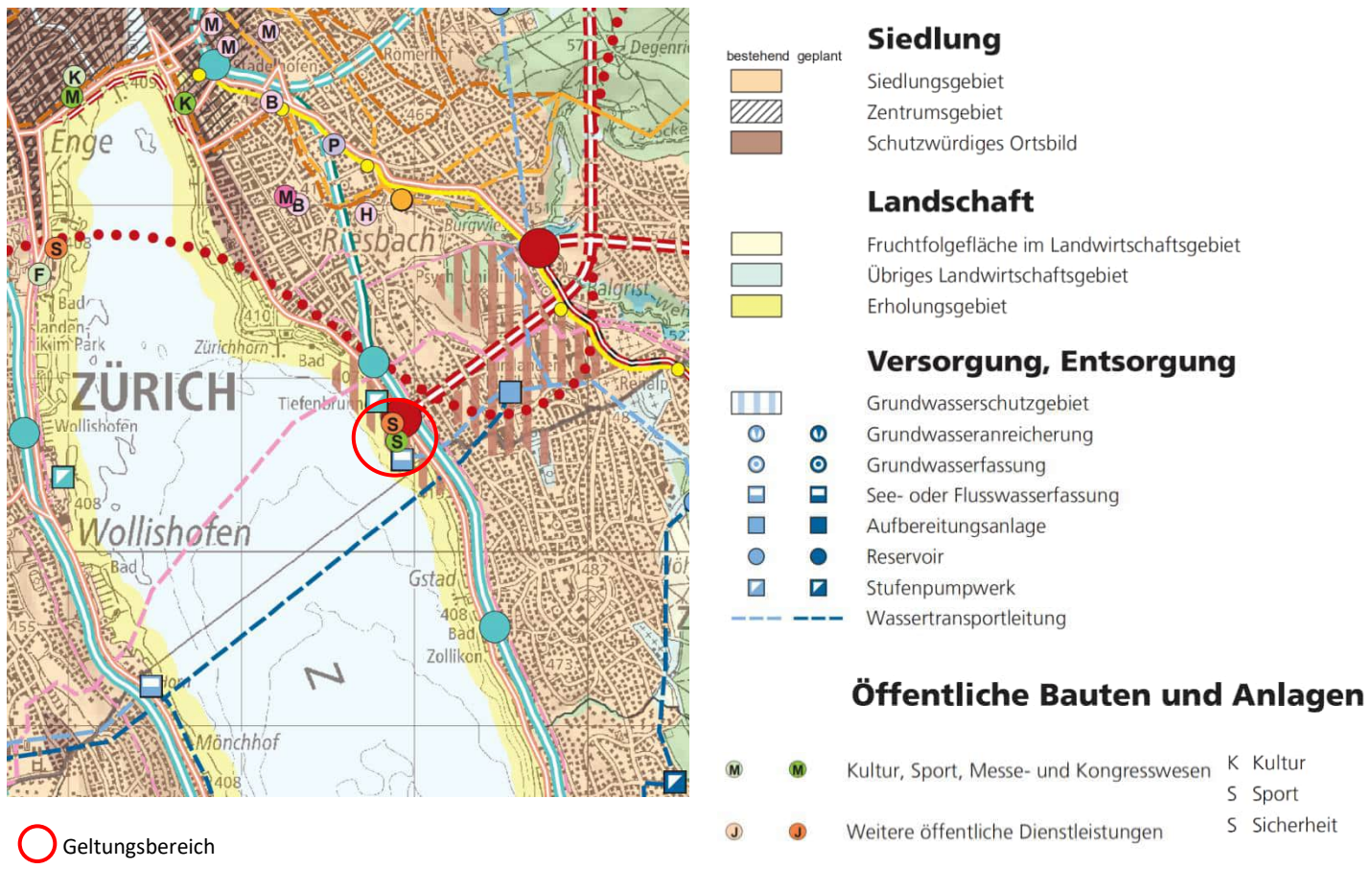


Abbildung 3-4 Auszug Richtplankarte Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Stand 5. Dezember 2022

### 3.2 Regionaler Richtplan

Im Regionalen Richtplan wird der Geltungsbereich dem Erholungsgebiet und teilweise dem Vernetzungskorridor des Zürichseeufers zugewiesen (siehe Abbildung 3-8). Für das südliche Seeufer des Geltungsbereichs besteht der Eintrag einer geplanten Aufwertung.

Der Vernetzungskorridor am See bezieht sich auf die aquatischen Lebensräume und angrenzenden Uferbiotope (Hochstaudenfluren, Schilf, Wiesenböschungen, Gehölze usw.) und bezweckt die Vernetzung gewässertypischer Arten.

Mit dem Eintrag «A2 – Zürichsee/Tiefenbrunnen» in der Tabelle 3.8 «Aufwertung See-/Flussufer» werden Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Zugänglichkeit für Erholungssuchende, zum Hochwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung im Zusammenhang mit dem Wassersportzentrum Marina Tiefenbrunnen und in Abstimmung mit der Nachbarregion (ZPP) vorgesehen (vgl. Abbildung 3-5).

Die Umlagerung der Bojenfelder vom Zürcher Seebecken in die «Marina Tiefenbrunnen» (vgl. Kapitel 4.3) ist im Regionalen Richtplan verankert (siehe Abbildung 3-6).

Die Bellerivestrasse vom Strandbad Tiefenbrunnen bis Marina Tiefenbrunnen wird als kommunale Veloroute respektive übergeordnete Velohauptroute mit der überlagernden Festlegung «teilweise Komfortroute» für den allgemeinen Radverkehr eingestuft (vgl. Abbildung 3-7 und Abbildung 3-14).

Die «Marina Tiefenbrunnen» liegt an der Fusswegverbindung entlang des Seeufers. Diese führt vom Utoquai auf der Uferpromenade bis Höhe Strandbad Tiefenbrunnen und verläuft weiter an der Bellerivestrasse bis nach Zollikon. Im regionalen Richtplan Verkehr ist diese Verbindung als Fuss- und Wanderweg mit Hartbelag verzeichnet (vgl. Abbildung 3-9).

| Nr. | Bezeichnung             | Vorhaben                                   | Koordinationshinweise  |
|-----|-------------------------|--|--|
| A2  | Zürichsee/Tiefenbrunnen | Wassersportzentrum<br>Marina Tiefenbrunnen | Kant. Richtplan<br>Pt. 3.4.2<br><br>Kant. Richtplan<br>Pt. 6.1.2<br><br>Abstimmung mit<br>Nachbarregion (ZPP)<br><br>Schifffahrt Kapitel 4.9.2 |

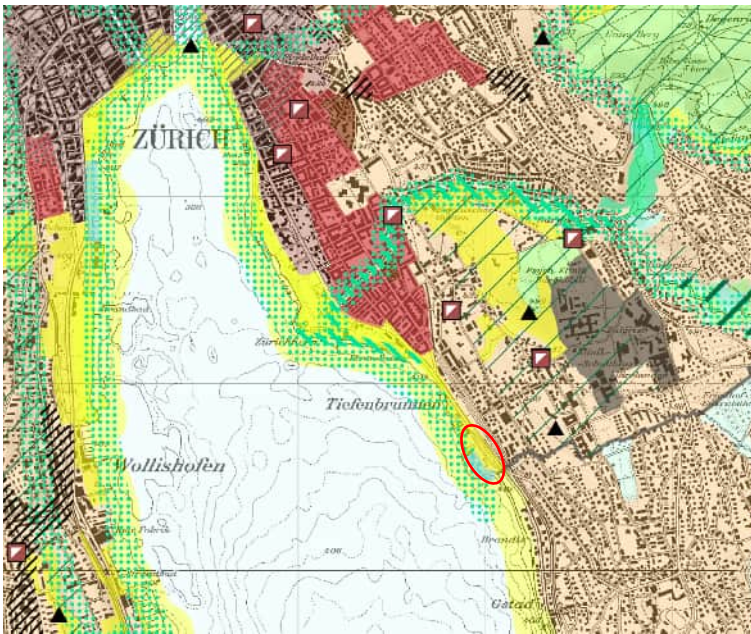
Abbildung 3-5 Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 3.8: Aufwertung See-/Flussufer

| Nr. | Objekt              | Vorhaben   | Bedeutung   | Realisierungs-<br>horizont |
|-----|---------------------|--|---|----------------------------|
| 1   | Hafen Tiefenbrunnen | Ausbau Hafen in Koordination mit<br>Wassersportzentrum Tiefenbrun-<br>nen (kant. Richtplan Pt. 6.5.2<br>Nr. 8 und Pt. 6.6.2 Nr. 4) | Kompensation Bo-<br>jenfelder rund ums<br>Seebecken | mittelfristig              |

Abbildung 3-6 Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 4.19: Geplante Schifffahrtlinien und Häfen

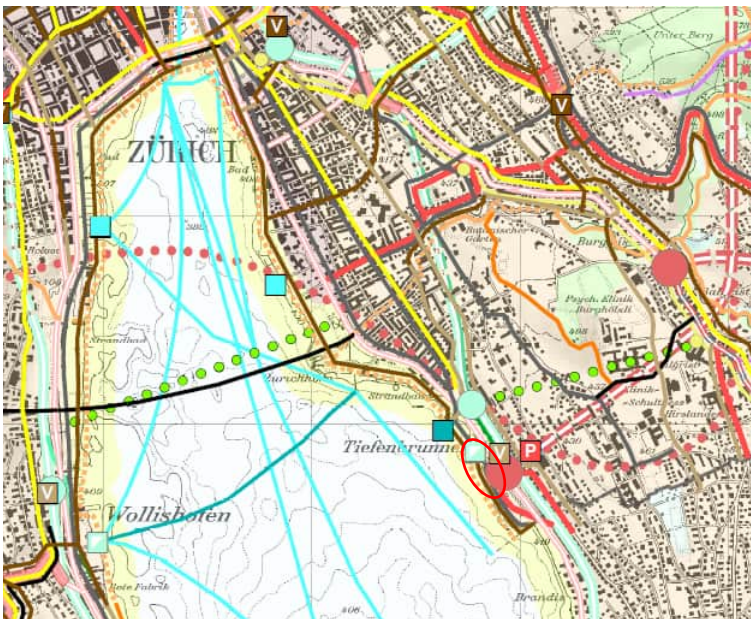
| Nr. | Objekt    | Klassierung                                      | Vorhaben  | Realisierungs-<br>horizont |
|-----|-----------|--|---|----------------------------|
| 1   | Seebecken | Hauptroute, teilweise<br>Komfortroute überlagert | Aus-/Neubau einzelner Ab-<br>schnitte zur Vervollständigung | kurzfristig                |

Abbildung 3-7 Regionaler Richtplan, Richtplantext (RRB Nr. 516/2022), Auszug Tab. 4.4.16: Geplante Infrastrukturen Veloverkehr



- Landschaft**
- |           |         |                                |
|-----------|---------|--------------------------------|
| bestehend | geplant |                                |
|           |         | Erholungsgebiet                |
|           |         | Vernetzungskorridor            |
|           |         | Aufwertung See- bzw. Flussufer |
- Siedlung**
- |  |                 |
|--|-----------------|
|  | Siedlungsgebiet |
|  | Geltungsbereich |

Abbildung 3-8 Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Siedlung und Landschaft (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022)



- Fussverkehr**
- |  |                               |
|--|-------------------------------|
|  | Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag |
|--|-------------------------------|
- Veloverkehr**
- |  |  |                       |
|--|--|-----------------------|
|  |  | Radweg                |
|  |  | Veloparkierungsanlage |
- Öffentlicher Verkehr**
- |  |                             |
|--|-----------------------------|
|  | Bustrasse                   |
|  | Güterumschlag               |
|  | Hafen / Bootsliegendeplätze |
- Strassenverkehr**
- |  |                    |
|--|--------------------|
|  | Verbindungsstrasse |
|  | Parkierungsanlage  |
|  | Geltungsbereich    |

Abbildung 3-9 Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Verkehr (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022)

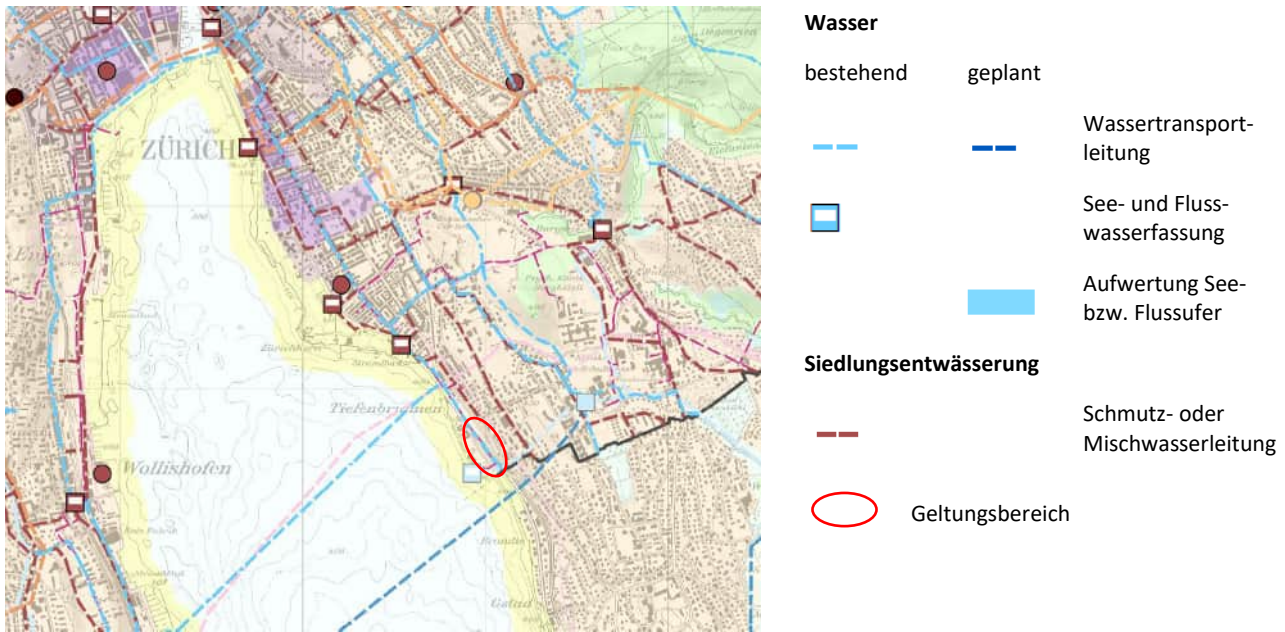


Abbildung 3-10 Auszug Regionaler Richtplan, Richtplankarte Versorgung, Entsorgung (RRB Nr. 516/2022 vom 30.03.2022)

### 3.3 Kommunalen Richtplan

Für den Geltungsbereich enthält der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten (SLÖBA) keine Festlegungen (vgl. Abbildung 3-11). Die nördlich angrenzende Grünfläche wird als Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion (Parkanlage) ausgewiesen. Entlang der Bellerive-, Seefeldstrasse und der Bahnlinie verläuft ein ökologischer Vernetzungskorridor. Es handelt sich dabei um einen Ruderalkorridor mit der Ausprägung «Gleiskörper und angrenzende Böschungen (Pionierflächen, Ruderallebensräume, Magerwiesen, Gehölze usw.)». Er stellt in seiner Hauptfunktion ein kommunales Vernetzungselement für trockenheits- und wärmeliebende (Ruderal-) Arten dar.

Der Seeuferweg wird im kommunalen Richtplan Verkehr als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität festgehalten (vgl. Abbildung 3-12). Die Fussgänger- / Veloquerung über Bahntrasse und Bellerivestrasse zur besseren Anbindung des Quartiers an den See (Verlängerung Flühgasse) wird als geplante Verbindung festgelegt (vgl. Abbildung 3-12 und Abbildung 3-13).

Die Veloroute entlang der Bellerivestrasse ist im kommunalen Verkehrsplan festgesetzt (vgl. Abbildung 3-14).

Die Parkieranlage «Bootshafen Tiefenbrunnen» (öffentliche Parkplätze im Bereich Zolliker Rampe) wird auf kommunaler Ebene festgelegt (vgl. Abbildung 3-15).



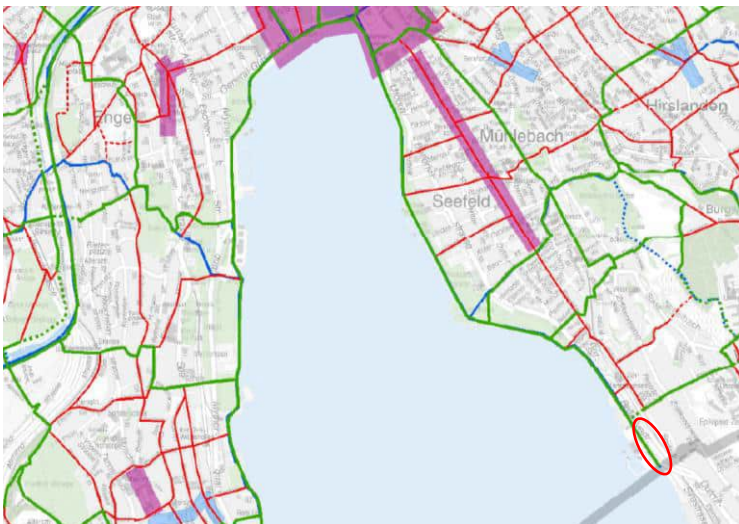
**Siedlung und Landschaft**

- |           |         |   |
|-----------|---------|---|
| bestehend | geplant |   |
|           |         | Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion |
|           |         | B = Parkanlagen, Plätze, Friedhöfe        |
|           |         | Ökologischer Vernetzungskorridor          |

**Information**

- |  |                          |
|--|--------------------------|
|  | Kantonale Gebietsplanung |
|  | Geltungsbereich          |

Abbildung 3-11 Auszug Kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten (Inkraftsetzung per 27. August 2022)



**Fussverkehr**

- |           |         |  |
|-----------|---------|--|
| bestehend | geplant |  |
|           |         | Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität |
|           |         | Fussverbindung                                     |
|           |         | Fussgängerbereich                                  |
|           |         | Geltungsbereich                                    |

Abbildung 3-12 Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Fussverkehr (Inkraftsetzung per 27. August 2022)

| Kreis | Objekt/Strecke         | Vorhaben   | Koordinationshinweis |
|-------|------------------------|--|----------------------|
| B42   | Verlängerung Flühgasse | neue Fussgänger-/Veloquerung (Unter-/Überführung) über Bahntrasse und Bellerivestrasse zur besseren Anbindung des Quartiers an den See | Marina Tiefenbrunnen |

Abbildung 3-13 Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplantext (Inkraftsetzung per 27. August 2022), Auszug Tab. 8.2: geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität

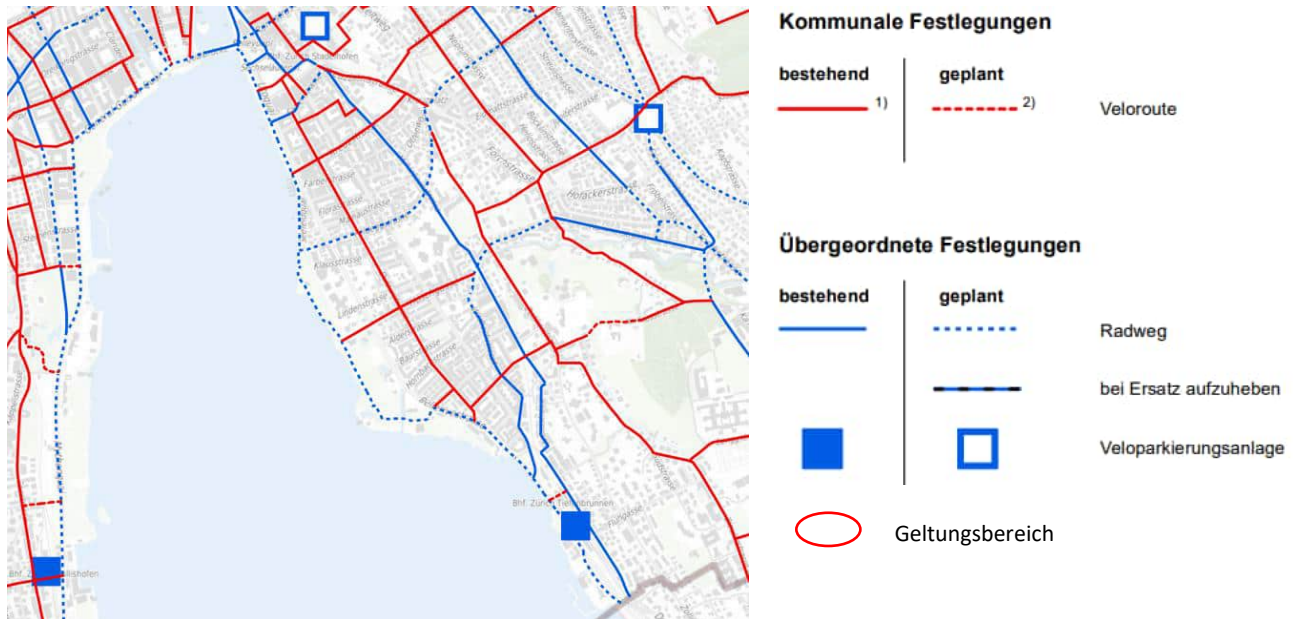


Abbildung 3-14 Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Veloverkehr (Inkraftsetzung per 27. August 2022)

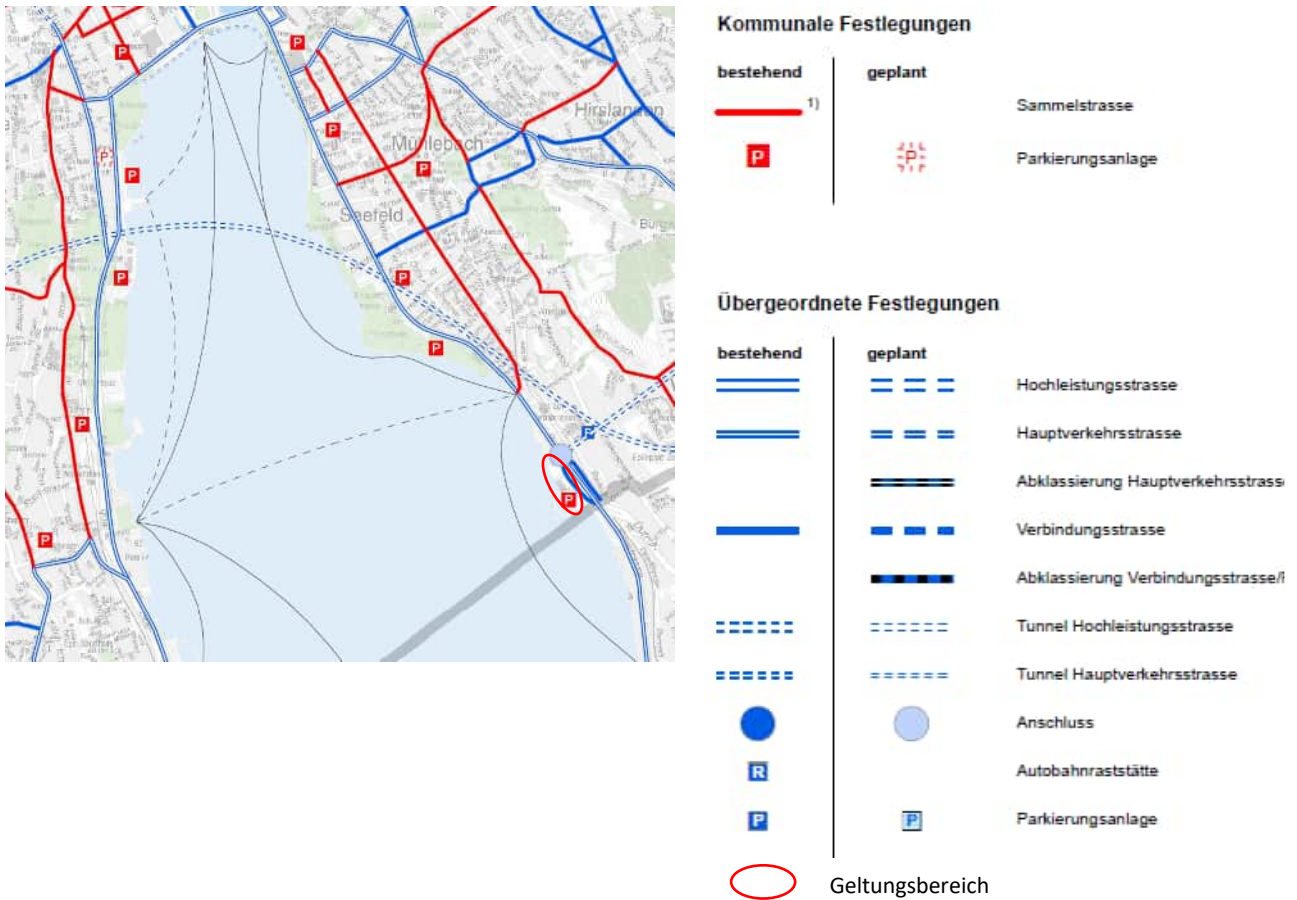


Abbildung 3-15 Auszug Kommunalen Richtplan Verkehr, Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse (Inkrafttreten per 27. August 2022)

### 3.4 Rechtskräftige Bau- und Zonenordnung (BZO)

Der Geltungsbereich wird gemäss rechtskräftiger BZO der kommunalen Freihaltezone F mit der Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES III zugewiesen (Art. 3 Abs. 2 lit. h BZO).

### 3.5 BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen»

Das Projekt ist mit der heutigen rechtskräftigen Zonierung des Areals als Freihaltezone F nicht umsetzbar.

Ergänzend zum öffentlichen Gestaltungsplan erfolgt eine BZO-Teilrevision. Die BZO-Teilrevision weist das betroffene Areal (Teil von Grundstück Kat.-Nr. RI5125) sowie das angrenzende Strassenareal (Teil von Grundstück Kat.-Nr. RI4980) im Rahmen einer Änderung des Zonenplans der Zone für öffentliche Bauten (Oe3) mit Lärmempfindlichkeitsstufe ES III (vgl. auch Art. 3 Abs. 4 BZO) zu. Das heutige Areal der Wasserschutzpolizei soll zukünftig der Parkerweiterung dienen und wird deshalb der Freihaltezone FP zugewiesen.

Die beabsichtigte Nutzung durch die Wasserschutzpolizei und das Wassersportzentrum (mit Ausnahme der Gastronomie für die Öffentlichkeit und der privaten Werft) entspricht grundsätzlich der Zone für öffentliche Bauten und den bestehenden Einträgen im kantonalen Richtplan. Unter Berücksichtigung der an die Umgebung angepassten Bauvolumina und der besonderen Lage am See ist die Zone Oe3 mit Gestaltungsplanpflicht die angemessene Zonierung.

Die BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» erfolgt parallel zum Gestaltungsplanverfahren «Marina Tiefenbrunnen». Detaillierte Angaben können der Zonenplanänderung [30], dem Ergänzungsplan über die Gestaltungsplanpflicht [29] und dem Erläuterungsbericht nach Art. 47 zur BZO-Teilrevision [31] entnommen werden.



### 3.6 Weitere Grundlagen

#### 3.6.1 Leitbild Seebecken der Stadt Zürich

Im Jahr 2009 haben der Regierungsrat und der Stadtrat das Leitbild und die Strategie Seebecken der Stadt Zürich («Leitbild Seebecken» [13]) verabschiedet (revidiert wurde das Leitbild im März 2018). Damit schufen sie eine strategische Grundlage für das Handeln der verschiedenen Verwaltungsabteilungen von Stadt und Kanton im Seebecken. Das Leitbild dient nachfolgenden Planungen, Projekten und Bewilligungen als handlungsanweisende Grundlage.

Das Leitbild Seebecken beinhaltet folgende Leitsätze:

- Das Seebecken leistet einen zentralen Beitrag zur Lebensqualität Zürichs.
- Das Seebecken ist allseits öffentlich zugänglich.
- Das Seebecken bietet eine hohe Erlebnisvielfalt.
- Das Seebecken stellt Angebote für alle Bevölkerungsschichten zur Verfügung.
- Das Seebecken ist kulturelles Erbe von herausragender Bedeutung.
- Das Seebecken ist ein hochwertiger Frei- und Naherholungsraum in der sich stetig verdichtenden Stadt.
- Das Seebecken ist eine wichtige Trinkwasserquelle für viele Zürcherinnen und Zürcher.
- Das Seebecken ist Standort von qualitativ hochstehenden Bauten und Anlagen.

Das Gebiet Tiefenbrunnen wird als Gebiet mit Entwicklungspotenzial ausgewiesen. Das Leitbild Seebecken sieht vor, dass im Rahmen einer Entwicklungsplanung einerseits ein neues Wassersportzentrum konzipiert, andererseits eine allgemeine Gebietsaufwertung zugunsten der Erholung erzielt werden soll. Als Anfangs- oder Endpunkt am rechten Stadtzürcher Seeufer soll hier ein neuer attraktiver Ort mit Gastronomieangebot entstehen.

Damit die Verträglichkeit aller Tätigkeiten im, am, auf und mit dem Wasser gewährleistet bleibt, sind die Nutzungen im unteren Seebecken aufeinander abzustimmen und zu entflechten. Die Uferbereiche sind teilweise sehr dicht mit Infrastrukturanlagen für den Bootssport belegt. Sofern neue Bootsplätze erstellt werden, müssen andernorts die Angebote in derselben Grössenordnung reduziert werden. Bei der Definition der zu verlegenden Anlagen werden in erster Linie die ökologischen, archäologischen und städtebaulichen Aspekte sowie die Bedürfnisse an eine sichere Schiffsstationierung berücksichtigt. Konkret ist für die Steganlagen Limmat, den Hafen Schanzengraben, den Zürcher Yachtclub, den Zürcher Segelclub, den Segelclub Enge, den Hafen Wollishofen und den Hafen Tiefenbrunnen eine Verlegung der Bojenplätze in das neue Wassersportzentrum Marina Tiefenbrunnen zu prüfen. Der künftige Freiraum nördlich des Wassersportzentrums (derzeit noch Standort der Wasserschutzpolizei) soll als Parkanlage durch die Öffentlichkeit genutzt werden können.

Das Entwicklungsgebiet «Marina Tiefenbrunnen» wird als Veranstaltungsgebiet VA und als Standort für «Gastronomie mit Veranstaltungen» ausgewiesen. D.h. es können Veranstaltungen mit grosser Infrastruktur in einem zeitlich beschränkten Rahmen stattfinden. Der Gastronomiebetrieb darf eine beschränkte Anzahl an Veranstaltungen durchführen.

Die im Leitbild vorgesehene Erholungsrouten «Langsamverkehr im Mischverkehr» verläuft innerhalb des Geltungsbereichs entlang der landseitigen Grundstücksgrenzen. Im Zusammenhang mit dem neuen Wassersportzentrum soll eine Velo- und Autoparkierung vorgesehen werden.

#### 3.6.2 Leitbild Zürichsee 2050

Die Bau- und Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich haben 2013 gemeinsam ein Leitbild und Handlungsansätze für die langfristige Entwicklung des Zürichsees («Leitbild Zürichsee 2050» [14]) herausgegeben. Das

Leitbild ist ein Wegweiser für die künftige Entwicklung des Zürichsees und seiner Ufer und stimmt die verschiedenen Nutzungen aufeinander ab. Es zeigt auf, wo und wie neue Erholungs- und Naturräume geschaffen bzw. erhalten werden sollen. Die Inhalte des Leitbildes dienen als Grundlage für Planungen.

Das Leitbild Zürichsee 2050 enthält folgende Leitsätze:

- Wohnen und Arbeiten am Zürichsee – vielfältig
- Ökologie am Zürichsee – naturnah
- Erholen am Zürichsee – öffentlich
- Verbinden am Zürichsee – erreichbar
- Ver- und Entsorgen am Zürichsee – höchstwertig

Das Gebiet Marina Tiefenbrunnen wird als Schwerpunktgebiet Aufwertung Erholungsnutzung ausgewiesen, d.h., ein hochwertiges Angebot an Erholungsflächen und grössere und zusammenhängende Erholungsräume sind geschaffen. Mit dem vorliegenden Projekt «Marina Tiefenbrunnen» erfolgt eine Konzentration der Bauten und Anlagen des Wassersportzentrums und der Wasserpolizei (in den Teilgebieten B und C), womit die Erweiterung des Parks (im Teilgebiet A) ermöglicht wird (siehe Plan Gestaltungsplan in Abbildung 5-1).

Folgende weitere Ziele des Leitbildes können mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» umgesetzt werden:

Sofern neue fest zugeteilte Bootsplätze erstellt werden, werden andernorts die Angebote in derselben Größenordnung reduziert, womit dem Ziel «Stabilisierung und Konzentration der Bootsplätze ist erfolgt», Rechnung getragen wird.

Oberirdische Parkierungsflächen im Uferbereich sind möglichst aufgehoben oder verlegt. Der Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» sieht vor, die Beschäftigten- und Besucherparkplätze für das gesamte Areal, mit Ausnahme eines oberirdischen Behindertenparkplatzes, in einer Tiefgarage zu konzentrieren.

Der Seeuferweg soll möglichst entlang des Ufers gebaut werden. In den Vorschriften zum Gestaltungsplan ist festgeschrieben, dass durch den Geltungsbereich der Seeuferweg für zu Fuss Gehende und ein durchgehender, öffentlich nutzbarer Radweg geführt wird, um die Zugänglichkeit des Seeufers für die Öffentlichkeit zu verbessern.

## 4 Sachthemen / Auswirkungen

### 4.1 Gewässerraum

Entsprechend Art. 41b GSchV [10] wird die Breite des Gewässerraums im vorliegenden Fall, gemessen ab der Uferlinie, mit 15 m definiert (dazu siehe Plan Gewässerraumfestlegung [16] mit technischem Kurzbericht [17]). D.h. gegenüber dem See ist für Bauten und Anlagen grundsätzlich ein Mindestabstand von 15 m, gemessen ab der Uferlinie, einzuhalten (Gewässerraum).

Grundsätzlich dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen neu erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 Satz 1 GSchV). Im technischen Bericht [9] wird dargelegt, dass die Bauten und Anlagen, die für den Betrieb der mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» ermöglichten Nutzungen betrieblich notwendig sind, die gesetzlichen Anforderungen erfüllen.

### 4.2 Seewasserleitung HGZZ

Die Kälteversorgung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum (HGZZ) soll mittels Seewasser erfolgen, wobei möglichst kaltes Tiefenwasser verwendet werden soll.

Der vorgesehene Standort für die Seewasserfassung liegt rund 200 m südlich des Zürichhorns.

Um das Seewasser in das HGZZ zu fördern, wird eine Pumpstation benötigt. Die Pumpstation könnte im Gebiet der «Marina Tiefenbrunnen» u.a. im Bereich des künftigen WAPO-Standorts (Teilgebiet C), im Bereich des Wassersportzentrums (Teilgebiet B) oder auf dem Parkplatz Fischerstube realisiert werden. Die genaue Lage ist noch nicht klar, weshalb der Gestaltungsplan eine Anordnung innerhalb des Teilgebiets B oder C unabhängig der Baufelder zulässt. Der Platzbedarf beträgt ca. 160 m<sup>2</sup> und die Raumhöhe ca. 4.6 m

Mit einer Seewasser-Fassungsleitung wird das Fassungsbauwerk mit der Pumpstation verbunden. Von der Pumpstation wird das Seewasser in das HGZZ mit einem Vorlauf geführt. Die vorgesehene Leitungsführung kann der Abbildung 4-1 entnommen werden.

Der Rücklauf erfolgt über die Limmat bei der Kaverne der ehemaligen Wärmepumpe Walche.

Detaillierte Angaben können dem technischen Kurzbericht [12] entnommen werden.



Abbildung 4-1 Seewasserleitung HGZZ (blau gestrichelt) entlang des neuen Bahntunnels Stadelhofen

### 4.3 Umlegung Bootsplätze

Grundsätzlich gilt, dass bei Realisierung neuer Bootsplätze (Wasserplätze) in einer Anlage, diese andernorts in derselben Grössenordnung reduziert werden müssen. Gemäss Leitbild Seebecken [13] ist für die Steganlagen Limmat, den Hafen Schanzengraben, den Zürcher Yachtclub, den Zürcher Segelclub, den Segelclub Enge, den Hafen Wollishofen und den Hafen Tiefenbrunnen eine Verlegung der Bojenplätze in das neue Wassersportzentrum Marina Tiefenbrunnen zu prüfen.

Gemäss dem aktuellen Stand der Planung werden im neuen Hafen rund 450 Wasserplätze konzentriert. Die bestehenden 99 Wasserplätze werden ersetzt. Weitere rund 320 Wasserplätze (davon rund 220 städtische und 100 private Bojenplätze) sollen andernorts im Zürcher Seebecken aufgehoben und integriert werden. Zusätzlich werden bis zu 30 temporäre Gästeplätze zur Verfügung gestellt. Eine detaillierte Übersicht zur Umlagerung und zu den Mengengerüsten geben die Tabelle 4-1 und die Abbildungen im Anhang 2 und Anhang 3.

Die Umlegung der Bootsplätze erfolgt im Rahmen des Konzessionsverfahrens für die neue Hafenanlage auf Stufe Baubewilligungsverfahren.

Ausserhalb dieses Mengengerüstes erfolgt die realersatzweise Verlagerung der 12 ufernahen Bootsplätze von Wasserschutzpolizei (8 St.) und privater Werft (4 St.) mit der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park».

Im gesamten Geltungsbereich des Gestaltungsplans wurden verschiedene Landanlagekonzessionen erteilt. Es sind dies entsprechende Konzessionen für den Betrieb der KIBAG, Willy Stäubli AG, Ganz Yachting und insbesondere der Stadt Zürich für diverse Anlagen der Wasserschutzpolizei, des bestehenden Hafens, für Einwasserungsrampen und das Tauchgebiet. Die konzessionierten Anlagen der KIBAG und der Willy Stäubli AG bleiben bestehen. Die konzessionierten Anlagen der Stadt Zürich und der Ganz Yachting sind entweder mit dem Neubau des Hafens oder mit dem Neubau der Wasserschutzpolizei/privaten Werft neu zu konzessionieren. Das Konzessionsverfahren erfolgt auf Stufe Baubewilligungsverfahren des jeweiligen Bauprojekts. Bestehende, mit dem Neubau überholte Konzessionen, werden mit der jeweiligen Neukonzessionierung aufgehoben. Die heutigen Konzessionsnehmer sind entweder im Projekt eingebunden oder über das Vorhaben informiert.

Die bestehende Konzession b0136, Seewasserfassung Lengg, tangiert den Geltungsbereich des Gestaltungsplans auf der Südseite. Die Leitung zur Seewasserfassung wird vom Projekt nicht durch bauliche Massnahmen betroffen (z.B. durch die Verankerung). Zum Schutz der Leitung werden jedoch in Ufernähe Leitpfähle gesetzt, um bei der Einfahrtsroute der KIBAG-Schiffe zu verhindern, dass diese Boote bei entsprechenden Winden ans Ufer getrieben werden und die Leitung gefährden.

Die Wasserfassung befindet sich ca. 500 m vom Ufer entfernt, auf einer Tiefe von ca. 32 m. Durch die Bautätigkeit ausgelöste, örtlich begrenzte Wassertrübungen führen aufgrund der grossen Entfernung (mindestens 230 m) und der vorherrschenden Wasserströmung von Süden nach Norden zu keinen Beeinträchtigungen der Fassung und somit der Trinkwasserversorgung.

| Anlage (Wasserplätze)  | Anzahl pro Bojenfeld | verbleibende Plätze | Umlagerung in Marina |
|--|----------------------|---------------------|----------------------|
| <b>Bojenplätze Wassersportorganisationen</b>                 |                      | 98                  |                      |
| Zürcher Yacht Club   | 82                   | 52                  | 30                   |
| Segelclub Enge   | 63                   | 46                  | 17                   |
| Zürcher Segel Club   | 39                   | 0                   | 39                   |
| <b>Städtische Bojenplätze</b>                                |                      |                     |                      |
| Bojenfeld General-Guisan-Quai                                | 41                   | 0                   | 41                   |
| Bojenfeld Tiefenbrunnen                                      | 25                   | 0                   | 25                   |
| Bojenfeld Camping  | 30                   | 0                   | 30                   |
| Bojenfeld Standard   | 18                   | 0                   | 18                   |
| Bojenfeld Arboretum  | 27                   | 0                   | 27                   |
| Wapo Dienstbojen Tiefenbrunnen (neue Standplätze in Marina)* | 7                    | 0                   | 7                    |
|  |                      |                     | *erst in Phase 2     |
| <b>Stegplätze Wassersportorganisationen</b>                  |                      |                     |                      |
| Zürcher Segel Club   | 14                   | 0                   | 14                   |
| <b>Städtische Anlagen</b>                                    |                      |                     |                      |
| Hafen Tiefenbrunnen  |                      | 0                   | 99                   |
| Hafen Riesbach   |                      | 99                  | 11                   |
| Steganlage Mythenquai  |                      | 162                 | 2                    |
| Steganlage Quaibrücke  |                      | 0                   | 30                   |
| Steganlage Bauschänzli                                       |                      | 0                   | 9                    |
| Steganlage oberhalb Frauenbadi                               |                      | 40                  | 2                    |
| Steganlage am Utoquai (Limmatquai)                           |                      | 98                  | 6                    |
| Haabe Madörin  |                      | 0                   | 15                   |
| <b>Total umzulagernde Bojen-, Hafen- und Stegplätze</b>      |                      |                     | <b>422</b>           |
| Davon Segelclubs   |                      |                     | 100                  |
| Davon Städtisch  |                      |                     | 322                  |
| <b>Gästeplätze neu</b>                                       |                      |                     | <b>30</b>            |
| <b>Total Plätze in Marina</b>                                |                      |                     | <b>452</b>           |

Tabelle 4-1 Umlagerung Bootsplätze (Mengengerüst, Stand 02.10.2018)

#### 4.4 Städtebau

Die nachfolgenden Ausführungen zum städtebaulichen Kontext sind teilweise dem Wettbewerbsprogramm «Marina Tiefenbrunnen» [25] und der Broschüre zum Richtprojekt [33] entnommen.

#### 4.4.1 Ausgangslage

Der Uferbereich zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und der Stadtgrenze zu Zollikon wird heute durch die Erschliessungsinfrastrukturen der stark befahrenen Bellerivestrasse, der Zolliker Rampe und der SBB-Geleise begrenzt. Er wirkt dadurch von Quartier und Stadt abgehängt. Gegensätzliche Stimmungen prägen hier das Seeufer. Die industriellen, gewerblichen Nutzungen dominieren heute sowohl den Uferraum als auch die Sicht vom See her. Sie lassen insgesamt nur wenig Raum für die Öffentlichkeit übrig. Trotz dieser Tatsache und der schlechten Anbindung ans Quartier sind die kleine Parkanlage beim Bahnhof Tiefenbrunnen und einige Nischen beim heutigen Hafen Tiefenbrunnen bei der Öffentlichkeit beliebt und werden bereits heute rege genutzt. Das Leitbild Zürichsee 2050 des Kantons Zürich (2013) [14] und das Leitbild Seebecken der Stadt Zürich (2009) [13] streben eine Aufwertung des Raums Tiefenbrunnen und einen Mehrwert für die Öffentlichkeit an.

#### 4.4.2 Städtebauliches Konzept

Das Gesamtprojekt Marina Tiefenbrunnen sieht eine grundlegende Neuordnung und Aufwertung des Seeufers zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und der Stadtgrenze zu Zollikon vor. Der neue Hafen bildet einen Abschluss und eine stadträumliche Akzentuierung der Tiefenbrunnenbucht. Dabei wird einerseits der für die Öffentlichkeit nutzbare Freiraum als vergrösserte Parkanlage deutlich aufgewertet. Andererseits werden die landseitigen Hafennutzungen und hafennahen Betriebe konzentriert angeordnet und durch die Hafennole räumlich eingefasst. Eine breite Mole verbindet die schwimmende Hafenanlage an ihrem Nordende mit dem Ufer. Damit entsteht hier, unmittelbar an den neuen Park angrenzend, ein hochwertiger, grosszügiger Freiraum für die Öffentlichkeit zwischen Himmel und Wasser. Dieser wird landseitig vom Wassersportzentrum mit öffentlichem Restaurant und seeseitig von einem Gastronomiepavillon räumlich gefasst. Eine exzentrisch platzierte, lange Bankreihe gliedert die Mole räumlich und setzt den Blick auf den See wirkungsvoll in Szene. Das Wassersportzentrum mit Restaurant im obersten Geschoss steht senkrecht zum Seeufer und maximiert dadurch die Seesicht für das Quartier. Sein architektonischer Ausdruck ist der eines für die Öffentlichkeit und für viele verschiedenen Wassersportler zugänglichen Hauses. Am Standort der heutigen Werft, also gewissermassen im Binnenbereich des Hafens, werden in einem kompakten, dreigeschossigen Baukörper die Wasserschutzpolizei und eine private Werft angeordnet. Darunter ist, bis auf einen Behindertenparkplatz, die konzentrierte Anordnung der Autoabstellplätze für das Gesamtareal vorgesehen.



Abbildung 4-2 Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, öffentliche Mole (© ZUEND, Zürich)

#### 4.4.4 Umgebung

Die Besucherinnen und Besucher gelangen vom nordseitigen, öffentlichen Park direkt auf einen kleinen Gebäudevorplatz bzw. seeseitig auf die (Haupt-)Mole. Diese grosszügige, rund 15,5 m breite (Haupt-)Mole spannt zwischen dem landseitigen Wassersportzentrum mit Restaurant und dem seeseitigen Gastronomiepavillon einen öffentlichen Aufenthalts- und Erholungsraum auf. Das primäre Material der Betonschwimmer-Unterkonstruktion wird als äusserst adäquat für eine Mole dieser Dimension empfunden und der Beton über die ganze Breite gezogen. Eine doppelseitige Sitzbank lädt über die ganze Länge zum Aufenthalt ein und zoniert die Mole gleichzeitig. Die Beleuchtung gewährleistet die öffentliche Sicherheit auf der ganzen Anlage. Der landseitige Bereich steht ganz im Zeichen des Segelsports sowie der anschliessenden gewerblichen Nutzungen und wird diesem Zweck entsprechend funktional gestaltet, so dass hier möglichst viele Trockenplätze, Übungsplätze, eine grosszügige Einwasserungsrampe etc., sowie zahlreiche Veloabstellplätze Platz finden. Die Gesamtanlage des Wassersportzentrums und Hafens wird im Norden durch das Areal der bestehenden Trockenplätze und im Süden mit der neuen Einwasserungsrampe begrenzt.

Durch die Vergrösserung des Parks auf dem heutigen Standort der Wasserschutzpolizei wird der Fussweg zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und Marina aufgewertet und der Forderung nach einem ufernahen Seeweg teilweise Rechnung getragen (vgl. Plan Gestaltungsplan). Die geplante Fussgänger-/Veloquerung auf der Höhe Flühgasse und der behindertengerechte Ausbau der bestehenden Unterführung beim Bahnhof Tiefenbrunnen (inkl. Ausbau für Velos; vgl. Kapitel 4.8) sollen mittelfristig die Verbindung der Quartiere Weinegg und Mühlebach zum See deutlich verbessern. Mit der besseren Anbindung des Quartiers und durch die Schaffung zusätzlicher Erholungsflächen entsteht eine substanzielle Aufwertung des Bereichs Tiefenbrunnen, wie sie gemäss Leitbild Seebecken (vgl. Kapitel 3.6.1), Leitbild Zürichsee 2050 [14] und von der Richtplanung (vgl. Kapitel 3.1 - 3.3) angestrebt wird.

#### 4.4.5 Architektur und Gebäudekonzeption

Das Wassersportzentrum (siehe Abbildung 4-3) ist auf dem Land als einfaches, viergeschossiges Gebäude konzipiert. Im EG und 1.OG sind alle Räume des Wassersports untergebracht. Das 2.OG dient hauptsächlich dem Klubbereich. Im 3.OG wird das Restaurant mit Nebenräumen angeordnet. Zwei unabhängige Treppen erschliessen das Gebäude und trennen Sportlerinnen und Sportler sowie Klubmitglieder von den Restaurantbesuchenden.



Abbildung 4-3 Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, Wassersportzentrum (© ZUEND, Zürich)



Der Gastro-Pavillon auf der schwimmenden Mole wird auf einer Ebene organisiert und verfügt über einen attraktiven Blick auf den See.

Beide Gebäude bringen ihre öffentliche Funktion mit archetypischen Elementen zum Ausdruck. Die umlaufenden Terrassen des Wassersportzentrums haben einen funktionalen Charakter und schützen vor Nässe. Deshalb werden sämtliche Erschliessungsflächen, zum Beispiel zu den Garderoben, nach aussen verlegt. Ein Gebäude entsteht, welches am Übergang von innen nach aussen - in der Schicht zwischen diesen beiden Bereichen - eine Lebendigkeit generiert. Hier darf nasse Kleidung sowie Material zum Trocknen aufgehängt werden. In den oberen Etagen laden die Terrassen zum Verweilen und zum freien Blick über den See ein (siehe Abbildung 4-3).

Das neue Betriebsgebäude der WAPO und die private Werft werden nach derzeitigem Planungsstand zusammengefasst. Das Gebäude umfasst drei Geschosse sowie eine Tiefgarage mit rund 35 Abstellplätzen. Im Erdgeschoss könnten zwei unabhängig voneinander funktionierende Hallen (6 m Höhe) für den Werftbetrieb mit Nebenräumen realisiert werden. Die Geschosse darüber bieten Raum für weitere Betriebsräume.

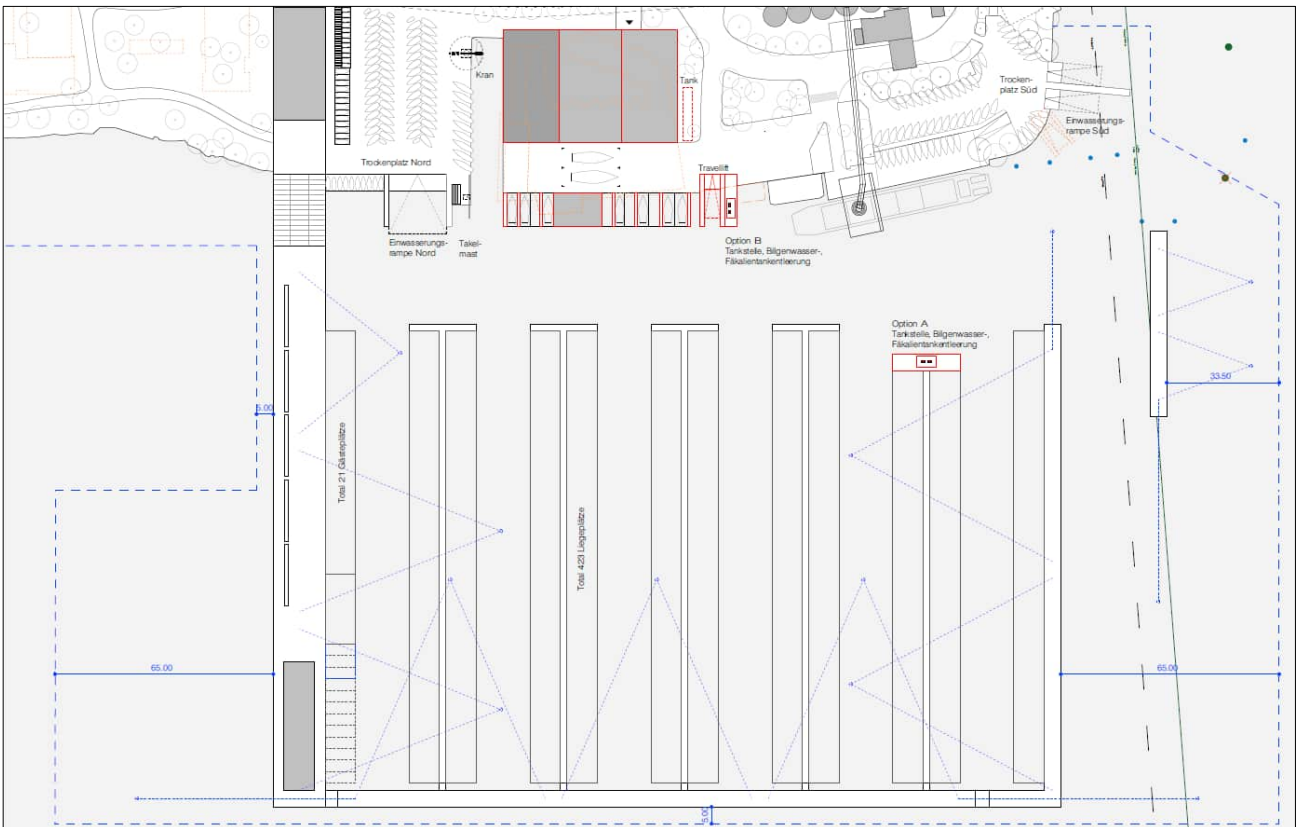
#### 4.4.6 Hafenanlage

Die nachfolgenden Ausführungen zur Hafenanlage sind grösstenteils der Machbarkeitsstudie Hafen Tiefenbrunnen [6] und den Präzisierungen Hafen [32] entnommen und sind im Richtprojekt dargestellt [20]. Um die möglichen Etappen besser unterscheiden zu können, wird in den nachstehenden Abbildungen die Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» (vgl. Kapitel 2.4) rot dargestellt.

Der Gestaltungsplan steckt den äussersten Perimeter ab, innerhalb dessen die Hafenanlage realisiert werden kann. Der Hafen wird im Rahmen des Vorprojekts genauer geplant, mit Festlegung bestimmter Kategorien von Bootsgrössen, Anzahl Boote pro Kategorie und deren ideale Anordnung im Hafen. Zur Bestimmung der Kategorien werden die Anliegen der Stadt und die Anforderungen der Marina Tiefenbrunnen berücksichtigt. Das erarbeitete Konzept für die Zusammensetzung der Bootsplatzgrössen im neuen Hafen wird von den zuständigen Aufsichtsgremien mit Vertreter und Vertreterinnen der involvierten städtischen Ämter genehmigt.

Die Bauherrschaft hat kein Interesse daran, einen überdimensionierten Hafen zu erstellen, da dies zu zusätzlichen Investitionskosten und Konzessionsgebühren führen würde. Dieses Bestreben deckt sich mit dem öffentlichen Anliegen, die Inanspruchnahme von Seegebiet mit Infrastrukturbauten möglichst gering zu halten.

Die Hafenanlage wird mit einer Südöffnung entwickelt, damit die breite, öffentlich zugängliche Mole aus der Hauptzugangsrichtung (Wassersportzentrum, Park, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Fussgänger und Velofahrende) stadträumlich optimal angebunden werden kann. Um das Einlaufen von Wellen in den Hafen aus Südrichtung zu verhindern, wird vor der Hafeneinfahrt ein Wellenbrecher erstellt (vgl. Abbildung 4-4).



**Legende:** rot umrandet = Gebäude und Anlagen der Wasserschutzpolizei/Werft (Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park»)

Abbildung 4-4 Layout Hafen (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32]) (rot umrandet = Gebäude und Anlagen der Wasserschutzpolizei/Werft = Etappe Wasserschutzpolizei, Werft und Park)

Der gesamte Hafen wird als dreiteilige Schwimm-Mole konzipiert. Deren Verankerung erfolgt mittels Ketten, Rohrstreben und grosskalibrigen Pfählen im Seegrund (vgl. Abbildung 4-5).

Die meisten Verankerungspunkte liegen innerhalb des Hafenbeckens. Zwei Verankerungspunkte kommen ausserhalb des Hafens zu liegen, in einer Distanz von ca. 65 m von der Mole entfernt (vgl. Abbildung 4-5). Diese Verankerungspunkte liegen in einer Wassertiefe von ca. 30 m. Sämtliche Verankerungspunkte liegen innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans.

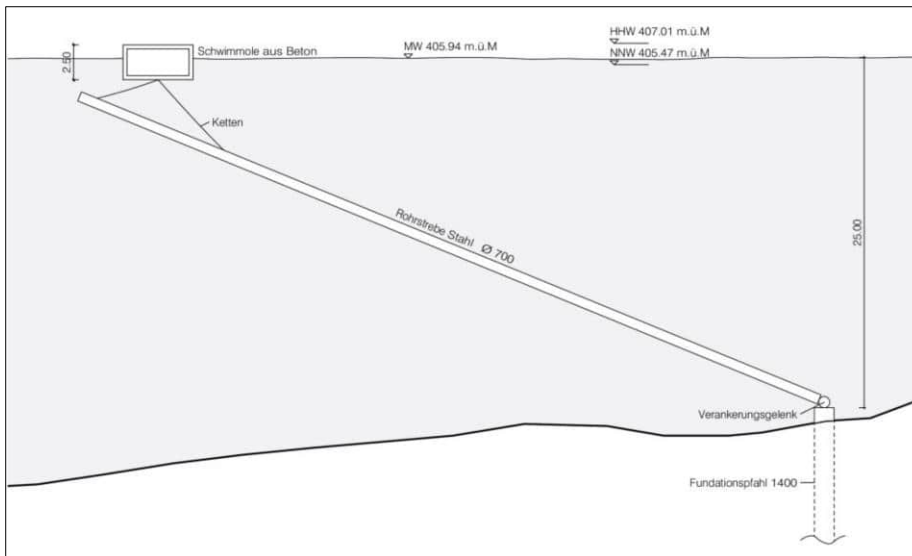


Abbildung 4-5 Schemaquerschnitt durch Verankerung (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Die Grösse des Hafens bedingt auch Dimensionen, die sich nicht auf bisherige Zürcher Hafenanlagen referenzieren lassen. Die maximale Distanz zu Bootsplätzen ab Zugang beträgt rund 500 m. Solche Distanzen scheinen gross, entsprechen aber vergleichbaren Anlagen mit ähnlichen Bootsplätzen in der Schweiz (z.B. CN Versoix, SNG Genève). Der neue Hafen soll für 422 Boote permanente Standplätze bieten. Zusätzlich sollen maximal 30 Gästeplätze vorgesehen werden (vgl. Kapitel 4.3).

Die Distanz vom Trockenplatz Nord bis Hafenmündung beträgt rund 200 m und ist dank der kompakten Anlage vergleichsweise kurz und die Zufahrt ist gut geschützt. Die Mooringplätze (Gästeplätze) sind direkt an der öffentlichen Mole vorgesehen.

Der Trockenplatz Nord (vgl. Abbildung 4-4) wird als öffentlicher Ort definiert. Er bleibt offen und darf nur aus Sicherheitsgründen mit Zäunen eingefasst werden. Nachts wird der Trockenplatz über Kandelaber-Leuchten beleuchtet. Das Layout des Trockenplatzes ist bewusst eng gestaltet, damit hier eine maximale Anzahl von Booten verschiedenster Typen Platz finden. Nach Möglichkeit werden Boote wie Optimist u. ä. m. in Gestellen gestapelt.

Die bestehende landseitige Hafenbefestigung (Ufermauern) kann durch das vorgesehene Layout beibehalten werden. Sie ist in einem guten Zustand. Eine Ertüchtigung ist nicht vorgesehen. Einzig im Bereich des Trockenplatzes Nord wird in Weiterführung der bestehenden Befestigung ein muraler Abschluss vorgesehen, über dem eine Plattform vorgesehen ist.

Die Trockenplatz-Plattform zwischen der Einwasserungsrampe und der Hauptmole (vgl. Abbildung 4-4) schliesst an der heutigen Uferkante an und ragt 5 m in den See hinaus (vgl. Abbildung 4-6). Zum Schutz der Ufervegetation wird eine lichtdurchlässige Konstruktion aus Gitterrost vorgesehen (vgl. Abbildung 4-7). Die Plattform überdeckt mit einer Fläche von rund 90 m<sup>2</sup> jedoch einen Uferbereich, der nur wenig Vegetation aufweist (vgl. Kapitel 4.9.5).

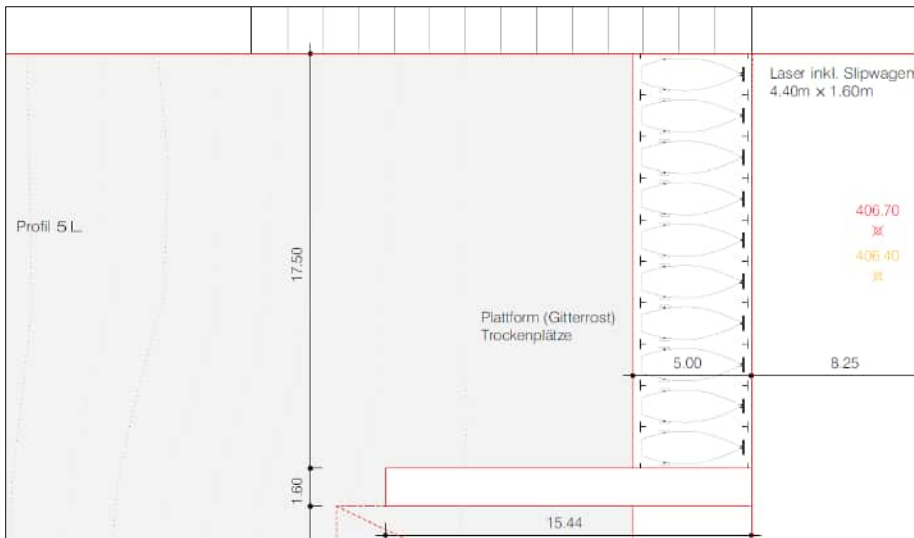


Abbildung 4-6 Situation Trockenplatz-Plattform Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

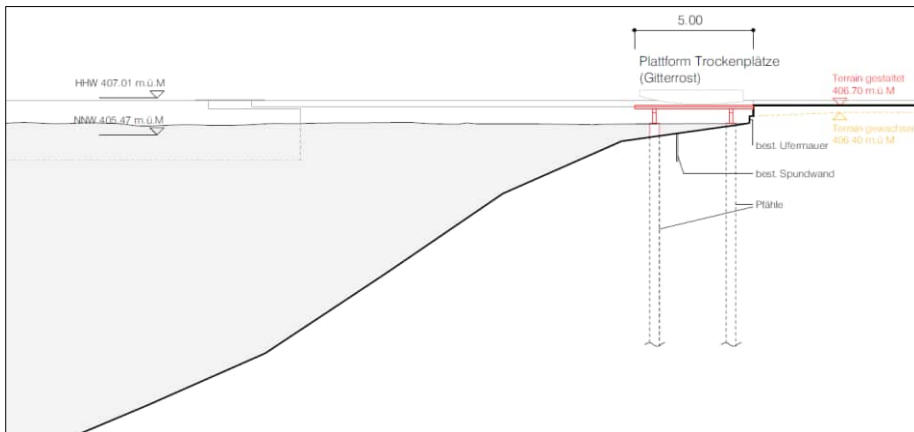


Abbildung 4-7 Querschnitt Trockenplatz-Plattform Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Die gemäss Richtprojekt vorgesehene Einwasserungsrampe Nord ist auf Pfählen fundiert (vgl. Abbildung 4-9) und hat für die Bedienung wie auch zu deren Schutz beidseitig der Rampe einen Bedienungssteg (vgl. Abbildung 4-8). Die genauen Dimensionen der Einwasserungsrampe werden in den folgenden Planungen noch präzisiert. Zum Schutz der Ufervegetation wird sie mit lichtdurchlässigen Gitterrosten konstruiert.

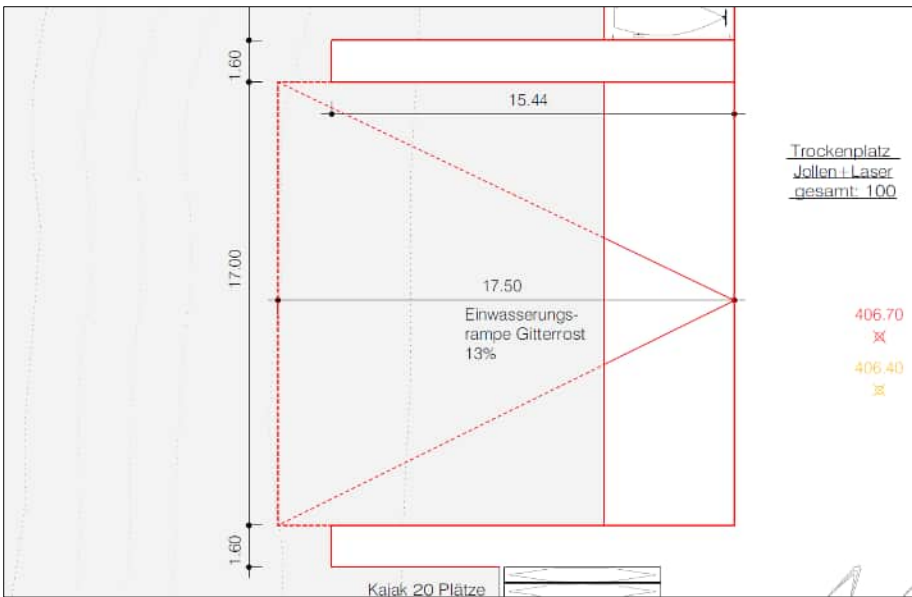


Abbildung 4-8 Situation Einwasserungsrampe Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

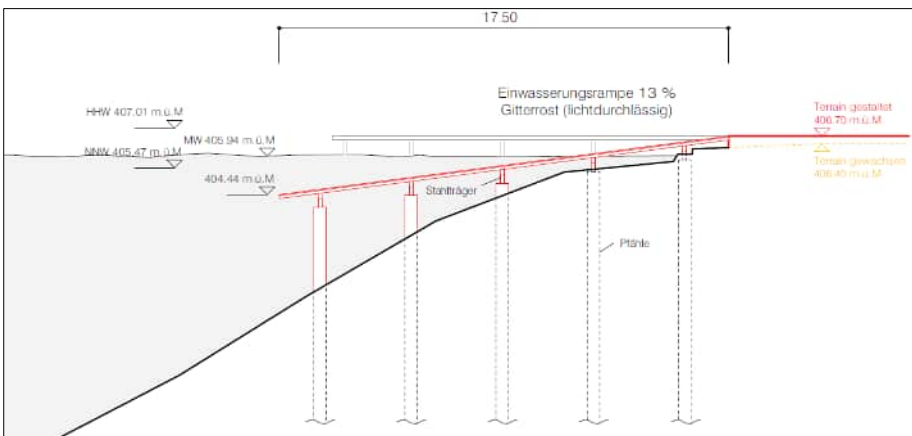


Abbildung 4-9 Querschnitt Einwasserungsrampe Nord (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Der Hafenkran für Boote bis 5 t wird am landseitigen Ende des heutigen «Trockendocks» möglichst nahe an der Bellerivestrasse positioniert, um ein Be- und Entladen direkt von der Strasse her sicherzustellen und den Trockenplatz weitgehend verkehrsfrei zu halten (vgl. Abbildung 4-4 und Abbildung 4-10). Die Wassertiefe vor dem Hafenkran beträgt heute ca. 1,5 m. Der heutige Seegrund ist in diesem Bereich abzusenken, damit eine ausreichende Wassertiefe von 3 m besteht.

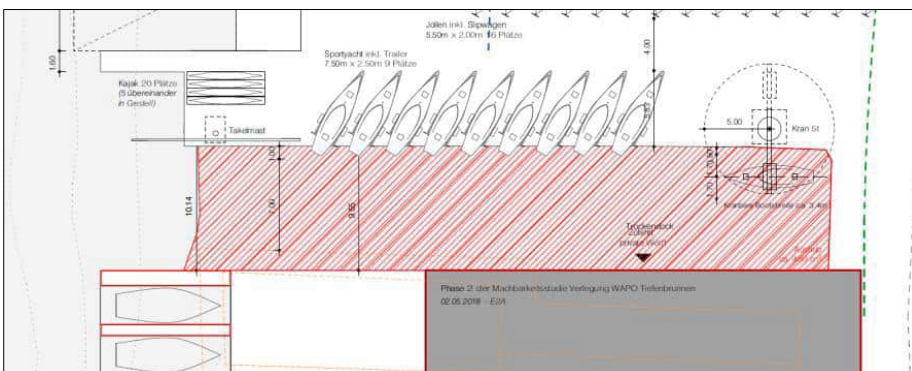


Abbildung 4-10 Situation Trockendock mit Hafenkran (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Der Treibstofftank befindet sich ausserhalb des Gewässerraums und wird entlang der privaten Werft bzw. des zukünftigen WAPO-Gebäudes erdverlegt oder im UG an diesem Standort realisiert (vgl. Abbildung 4-11).

Für die Lage der Tankstelle mit der Bilgenanlage und Fäkalientankentleerung kommen 2 Standorte in Frage. Entweder kann die Tankstelle und Bilgenanlage südlich im Anschluss an die Travellift-Anlage (bei Firma W. Stäubli AG) oder am Ende des südlichsten Schwimmsteiges des Hafens platziert werden (vgl. Abbildung 4-11). Es wird nur eine dieser beiden Tankstellen-Standorte realisiert. Die Umsetzung wird in jedem Fall erst mit der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» erfolgen. Es kann sich dann auch um eine Tankstelle mit Kraftstoffen aus erneuerbaren, CO<sub>2</sub>-neutralen Energien (z.B. Wasserstoff) handeln.

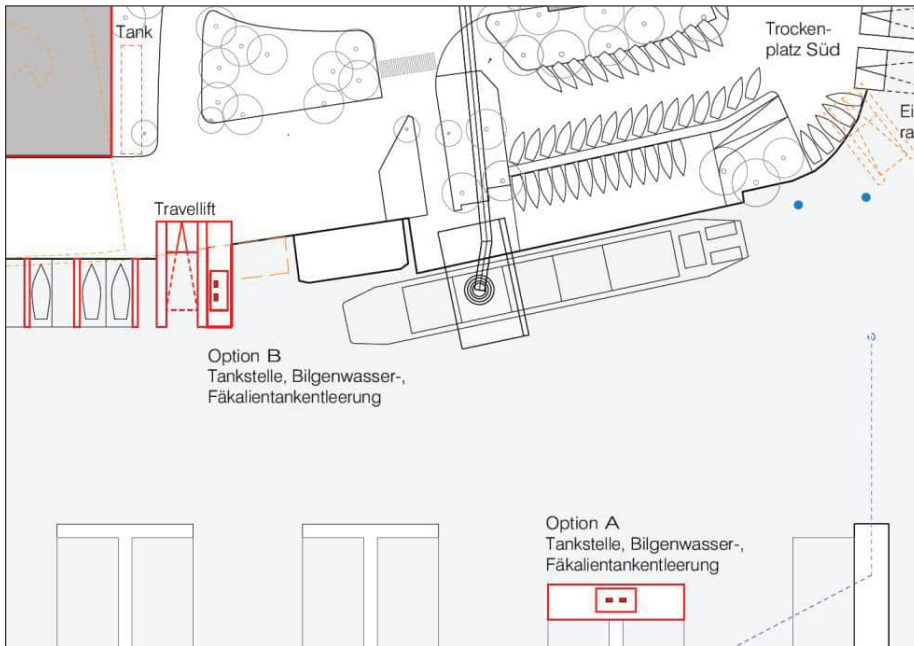


Abbildung 4-11 Situation Hafeneinfahrt mit Optionen A und B für den Tankstellen-Standort (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

In der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» sind im Bereich der Wasserschutzpolizei und privaten Werft mehrere Bootsanlegeplätze, von denen ein Teil aus betrieblichen Gründen eingehaust werden, und eine Travellift-Anlage (Dock 2) vorgesehen (vgl. Abbildung 4-11 und Abbildung 4-12).



Abbildung 4-12 Beispiel-Bild Travellift (Quelle: www.ushoists.com)

Der Trockenplatz Süd (im Süden der Hafeneinfahrt) dient den weniger geübten, nicht motorisierten Jollenseglern und -seglerinnen sowie der Segelschulung und bildet mit der zu ersetzenden Einwasserungsrampe den südlichen Abschluss der Hafenanlage (vgl. Abbildung 4-4). Die bestehende Einwasserungsrampe aus Beton wird abgebrochen. Die neue zweiteilige Einwasserungsrampe steht primär den Mieterinnen und Mietern dieser Trockenplätze und der Segelschulung zur Verfügung. Am Ufer bleibt der bestehende Trockenplatz in seinem Umfang bestehen und durch eine effizientere Anordnung der Boote werden mehr Abstellplätze geschaffen. Ein Container für Segelmaterial wird in der Nähe zu Rampe und Booten platziert.

Die zweiteilige, lichtdurchlässige Einwasserungsrampe ist mit einer Gesamtbreite von höchstens 16 m und einer Neigung von 13% geplant (vgl. Abbildung 4-4). Für die Bedienung ist zwischen den Einwasserungsrampen ein lichtdurchlässiger Bedienungsteg von 2,0 m Breite vorgesehen. Der Bedienungsteg ist im Süden höchstens 25 m im Norden 30 m lang. Im Bereich der Rampen wird die Unterwasservegetation auf einer Fläche von etwa 180 m<sup>2</sup> überdeckt. Aus diesem Grund werden lichtdurchlässige Gitterroste als Belag verwendet.

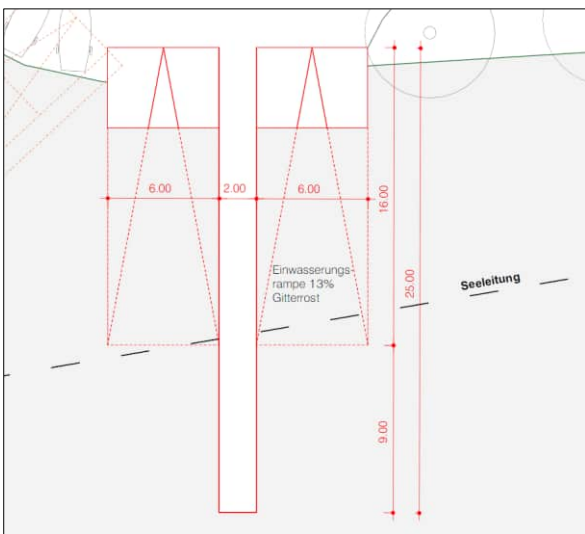


Abbildung 4-13 Situation Einwasserungsrampe Süd (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

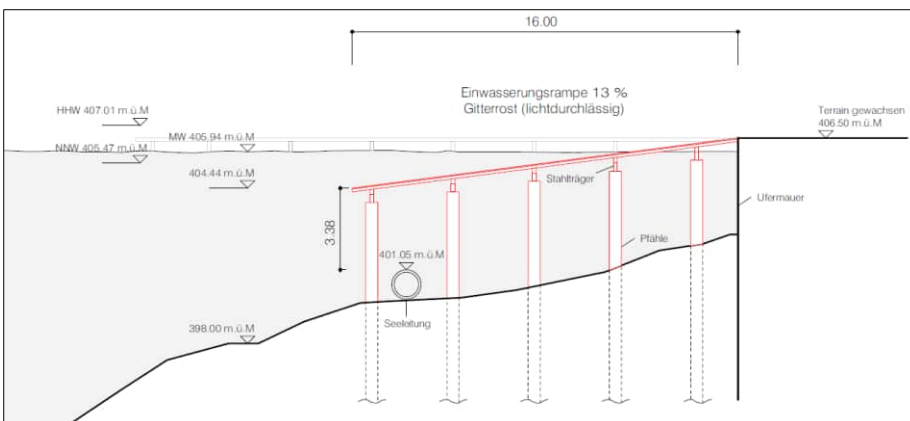


Abbildung 4-14 Querschnitt Einwasserungsrampe Süd (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Es sind gesamthaft drei Einwasserungsrampen (Park, Nord und Süd) vorgesehen (vgl. Abbildung 4-15).

Nördlich der Hauptmole ist im Bereich der Parkanlage eine landschaftlich auf den Park abgestimmte Einwasserungsrampe für Jollen / Kleinsegelboote vorgesehen. Die Einwasserungsrampe für Kleinsegelboten ist spätestens nach der Realisierung der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» erforderlich, um langfristig einen sicheren und funktionierenden Schulungs- und Hafenbetrieb zu gewährleisten. Zusätzlich ist ein optionaler Taucheinstieg geplant.

Die Einwasserungsrampe soll mit einer zweiteiligen, lichtdurchlässigen Rampe, die eine geringfügige Beeinträchtigung der Unterwasservegetation verursacht, umgesetzt werden.

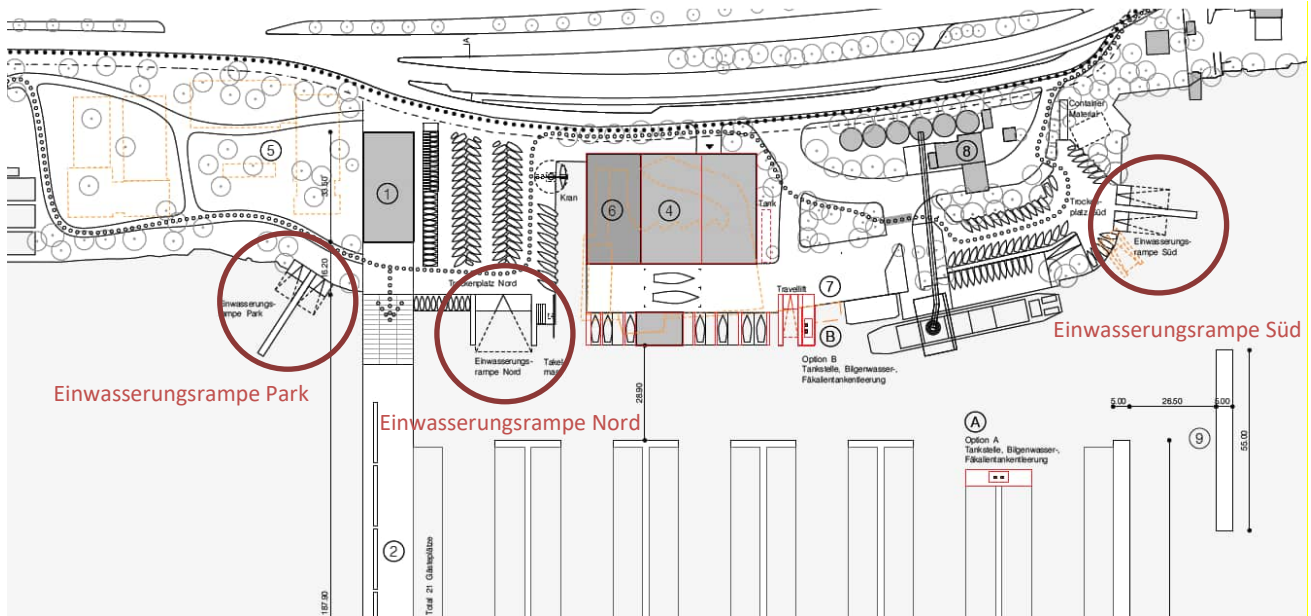


Abbildung 4-15 Übersicht Einwasserungsrampen (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [33])

Um das Einlaufen der Wellen in den Hafen aus der Südrichtung zu verhindern, soll vor der Hafeneinfahrt ein Wellenbrecher realisiert werden (vgl. Abbildung 4-4). Um eine ausreichende Wellenbrecherwirkung zu erlangen, muss der Wellenbrecher mindestens 4,5 m ins Wasser eintauchen. Der Wellenbrecher wird 25 m entfernt von der südlichsten Schwimmmole des Hafens angeordnet. So besteht eine ausreichende Durchfahrtsbreite für die Schiffe. Der Wellenbrecher kann als feste Stahlkonstruktion oder als schwimmendes Element realisiert werden. Eine schwimmende Konstruktion wird bevorzugt (vgl. Abbildung 4-16). Die Verankerung des Wellenbrechers, der eine Gesamtlänge von 55 m aufweist, erfolgt analog der Verankerung der Schwimmmolen mittels Ketten, Rohrstreben und Verankerungspfählen.

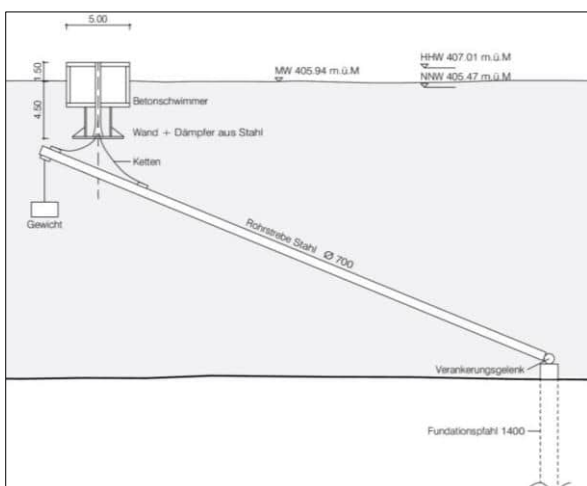


Abbildung 4-16 Schemaquerschnitt durch schwimmenden Wellenbrecher (Quelle: Staubli, Kurath & Partner AG [32])

Die bestehende Schwimm-Mole des Hafens Tiefenbrunnen sowie deren Verankerungen werden rückgebaut und entsorgt.



#### 4.5 Ortsbild-, Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutz

##### 4.5.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS)

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplanes Marina Tiefenbrunnen liegt in keinem ISOS-Perimeter.

Nördlich grenzt die als «Seeufer und Quaianlagen» bezeichnete Umgebungszone Nr. II an, die sich entlang des Zürichsees vom Tiefenbrunnen bis nach Wollishofen erstreckt und auch den kleinen Seeuferpark nördlich des heutigen Standorts der Wasserschutzpolizei erfasst (Nr. II in Abbildung 4-17). Die Umgebungszone ist mit dem Erhaltungsziel a (Erhalt der Beschaffenheit) belegt. Sie wird wie folgt beschrieben: «Abfolge von Promenaden und Parks um das untere Seebecken, meist mit freiem Zugang zum Wasser; grösstenteils durch Aufschüttung entstanden, 1881-87, etappenweise Erweiterung bis Tiefenbrunnen und Wollishofen; wertvoller Begegnungs- und Erholungsraum der Stadt mit mehreren Schiffsanlegestellen, zahlreichen Bootshäfen, Seebädern und Wassersportclubs.»

Im Osten grenzt die als «Areal des Bahnhofs Tiefenbrunnen» bezeichnete Umgebungszone Nr. XII an den Geltungsbereich an, die sich weiter nach Norden Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen erstreckt (Nr. XII in Abbildung 4-17). Die Umgebungszone ist mit dem Erhaltungsziel b (Erhalt der Eigenschaften) belegt. Sie wird wie folgt beschrieben: «ebenes Gelände über Seeaufschüttung, Gleisfeld hangseitig begrenzt von Seefeldstrasse, see-seitig Bürogebäude, Bahnhof und Autowaschanlage, E. 19. Jh. - A. 21. Jh.; nach Norden schmaler Gleiseinschnitt bis zum Tunnelgang unter der Münchhaldenstrasse.» Innerhalb der Umgebung des Areals werden der Bahnhof Tiefenbrunnen als Einzelelement und die markante Pappelreihe in der Mitte der Bellerivestrasse als Hinweis erwähnt.

Der Gestaltungsplan Marina Tiefenbrunnen steht im Einklang mit den Schutzzielen der Umgebungszone Nr. II und Nr. XII. Mit dem vorgesehenen Park anstelle der heutigen Gebäude der WAPO wird zudem ein qualitätsvoller Beitrag zur Aufwertung der Umgebungszone Nr. II geleistet, indem ihre Abfolge von Promenaden und Parks im Süden ergänzt wird. Das mit dem Gestaltungsplan ermöglichte Projekt führt ausserdem zur Aufwertung des Begegnungs- und Erholungsraums am See.



Abbildung 4-17 Auszug ISOS Riesbach (RB), Plan-Ausschnitt Südost, BAK 2014 (Schematischer Geltungsbereich rot)

**4.5.2 Denkmalschutz**

Der Geltungsbereich des vorliegenden Gestaltungsplans tangiert keine kommunalen und überkommunalen Schutz- und Inventarobjekte.

**4.5.3 Archäologie**

Im Geltungsbereich des vorliegenden Gestaltungsplans befindet sich keine bekannte archäologische Zone. Das Areal liegt auf einer zwischen 1890 und 1980 angelegten Uferaufschüttung und den vorgelagerten Uferabschnitt. Die baulichen Massnahmen liegen im Aufschüttungsbereich womit keine Schichten mit archäologischem Potential freigelegt werden.

**4.5.4 Natur- und Landschaftsschutz**

Die industriellen, gewerblichen Nutzungen dominieren heute den betroffenen Uferraum. Der Geltungsbereich ist weitgehend mit Bauten und Anlagen überstellt.

Im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) ist das gesamte Seebecken, inklusive seiner Ufermauern, Promenaden und Quaianlagen als Objekt KSO-32.00 «Landschaftsschutzobjekt Zürichsee» mit der Bewertung «sehr wertvoll» ausgeschieden worden. In der von der «Marina Tiefenbrunnen» betroffenen Seeparzelle mit der Kat.-Nr. RI5126 befinden sich auch zwei Teilflächen im Perimeter des Naturschutzobjektes KSO-45.16 'Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee'.

Das Objekt KSO-32.00 umfasst den See mit Ufermauern, Promenaden und Quaianlagen. Die Bedeutung des Objekts liegt einerseits in seiner Funktion als Lebensraum für Wasserpflanzen und Wassertiere und andererseits in seiner Funktion als sehr wichtiges Naherholungsgebiet. Für Objekt KSO-32.00 gilt folgende Zielsetzung: Erhaltung der Flachwasserzone (im generellen Sinne), kein weiteres Verfugen der Ufermauern, sanierungsbedürftige Betonmauern durch unverfugte Bruchsteinmauern ersetzen; Neuschaffung naturnaher Uferabschnitte mit Verlandungszone. Im Uferabschnitt im Bereich des Geltungsbereichs bestehen keine Flachwasserzonen im Sinne der KSO-Inventareinträge (diese befinden sich auf der linken Seeseite).

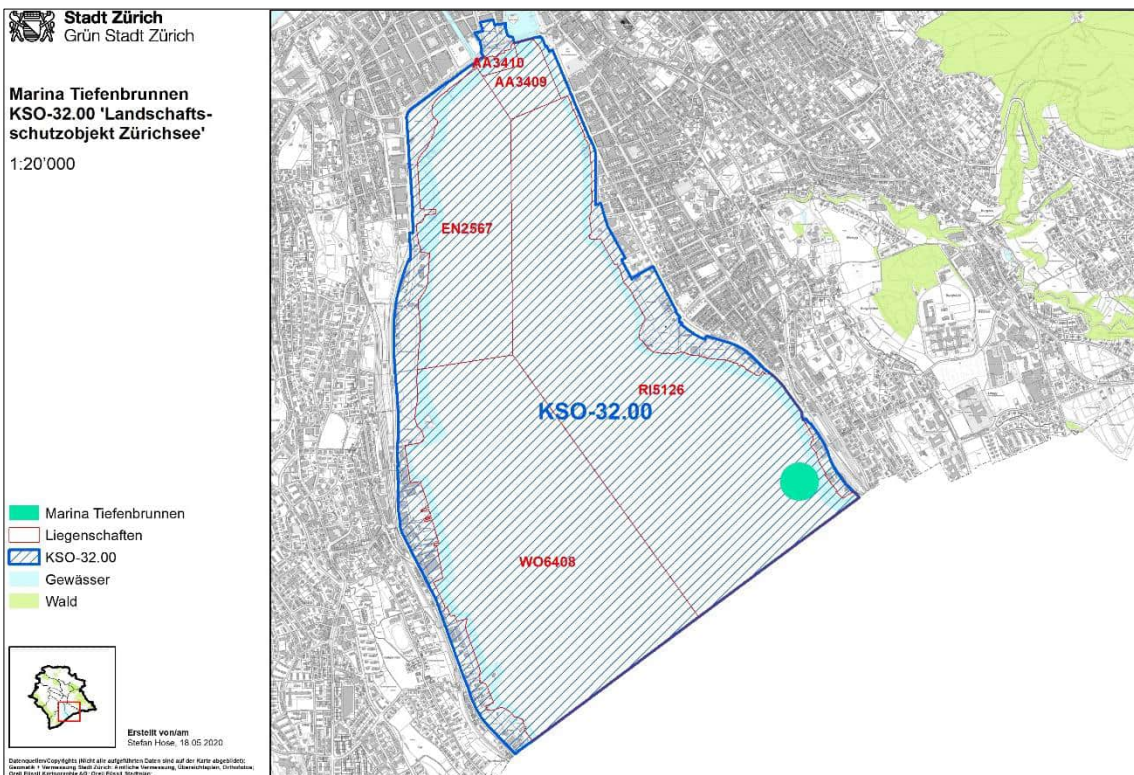


Abbildung 4-18 Landschaftsschutzobjekt KSO-32.00 «Landschaftsschutzobjekt Zürichsee»

Der Landschaftsschutz ist kein ausgesprochenes Ziel des KSO-Inventars. Er ist aber stets zu berücksichtigen, da die Naherholungsfunktion der Seeufer von grösster Bedeutung ist. Die Naherholungsfunktion setzt voraus, dass die Seeufer und der See selbst so weit wie möglich von Bauten und Anlagen freigehalten werden. Bauten und Anlagen in diesem Bereich müssen hohe gestalterische Anforderungen erfüllen und sich besonders gut einordnen (§ 238 Abs. 2 PBG).

Mit der Umsetzung des Projekts entsteht eine wesentliche, stadträumliche und landschaftliche Aufwertung des Raumes. Dabei erhöht sich die öffentlich zugängliche Seabwicklung sowie der Grünraum massgeblich. Zudem lässt sich die ökologische Qualität des Uferabschnitts verbessern, indem Ufermauern unverfugt gebaut werden, so dass sich Ritzenvegetation bilden kann.







Verbessert wird das Landschaftsbild, indem Bojenfelder im unteren Seebecken abgebaut werden. Die vielen verankerten Boote vor dem General-Guisan-Quai stören nicht nur das Bild vom See auf die Stadt, sie stören vor allem auch die Sicht von der Stadt auf den See und in die Berge. Der positive Effekt auf das Landschaftsbild wird nicht zuletzt mit der Vorgabe im Gestaltungsplan unterstützt, wonach sich Bauten, Anlagen und Um-schwung besonders gut in die bauliche und landschaftliche Umgebung einordnen müssen.

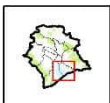
Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement kommt in seinem Amtsberichts [24] folglich zum Schluss, dass die mit dem öffentlichen Gestaltungsplans «Marina Tiefenbrunnen» zugelassenen baulichen Massnahmen in kei-nem Widerspruch zu den Zielen des erwähnten Landschaftsschutzobjektes KSO 32.00 stehen.

Die Naturschutzobjekte des KSO-45.16 befinden sich im oberen Seebecken beim Utoquai und beim Seefeld-quai und somit nicht in der Nähe der Marina Tiefenbrunnen. Das Inventarobjekt KSO-45.16 ist vom Perimeter des öffentlichen Gestaltungsplans nicht betroffen. Hingegen befinden sich die am linken Zürichseeufer aufzu-hebenden Bojenfelder im Bereich der Naturschutzobjekte gemäss KSO-45.16. Mit der Verlagerung der Bojen-plätze in die Marina Tiefenbrunnen kann deshalb eine wesentliche Verbesserung für das Landschaftsschutzob-jekt erreicht werden.

Marina Tiefenbrunnen  
KSO-45.16 'Flachwasserzonen  
Ufermauern Zürichsee'

1:20'000

-  Am linken Zürichseeufer aufzuhebende Bojenfelder
-  Marina Tiefenbrunnen
-  Liegenschaften
-  KSO-45.16
-  Gewässer
-  Wald



Erstellt von/iam  
Stefan Huse, 18.05.2020

Datenerhebung/Geplante: Zürich als aufgeführtes Datum sind auf der Karte abgelesen.  
Gewässer: In der Karte sind die Gewässer nach dem amtlichen Gewässerverzeichnis, Version 2018, dargestellt.  
Quelle: Amt für Raumplanung des Kantons Zürich, 2018.  
Scale: 1:20'000 und 1:50'000

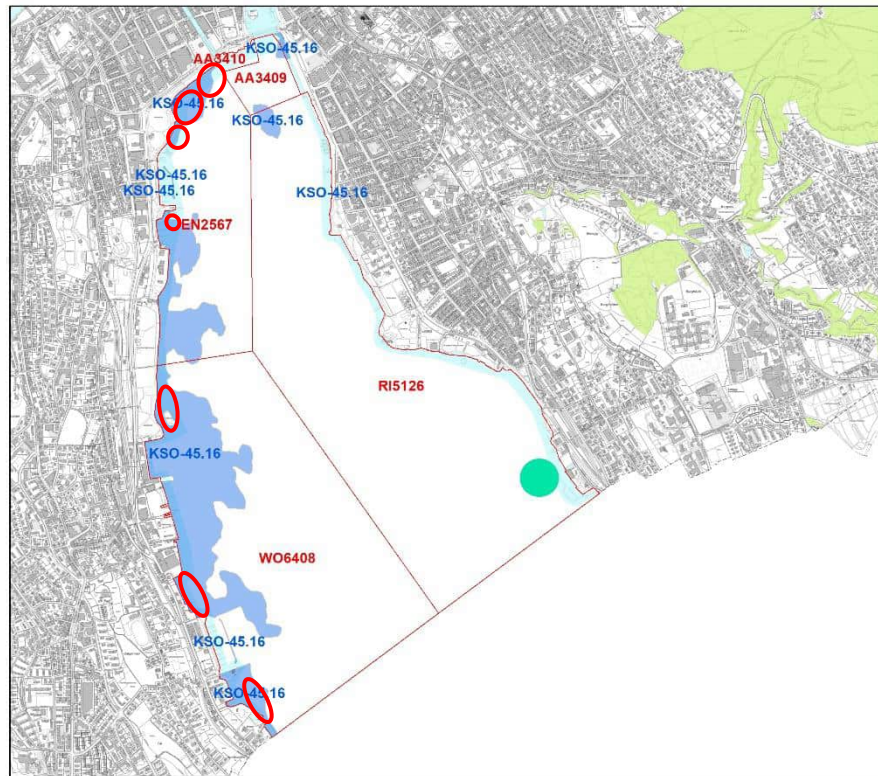


Abbildung 4-19 Naturschutzobjekt KSO-45.16 «Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee»

Um unnötige Lichtemissionen zu vermeiden, wird die Ausgestaltung und der Betrieb von Beleuchtungen im Aussenraum gemäss den Empfehlungen von Bund [4] und Kanton[2] gestaltet. Die Ausgestaltung wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens überprüft.

**4.5.5 Einordnung des Vorhabens in die landschaftliche Umgebung**

Der Hafen der «Marina Tiefenbrunnen» liegt seeseitig eines landschaftlich wenig empfindlichen Gebiets. Gewerbliche Bauten sowie landschaftlich dominierende Verkehrsanlagen (SBB-Bahnanlage, Bellerivestrasse, Rampe nach Zollikon) prägen den heutigen Uferbereich. Ausserdem ist das Ufer des Zürichsees aufgrund der bestehenden Nutzung nicht, oder nur teilweise öffentlich zugänglich.



Wasserschutzpolizei (nicht zugänglich)

Trockenplätze (nicht zugänglich)

private Werft / ASVZ (teilweise zugänglich)

KIBAG (teilweise zugänglich)

privater Gewerbebetrieb (nicht zugänglich)

Abbildung 4-20 Heutige Nutzung und Zugänglichkeit (eigene Darstellung)

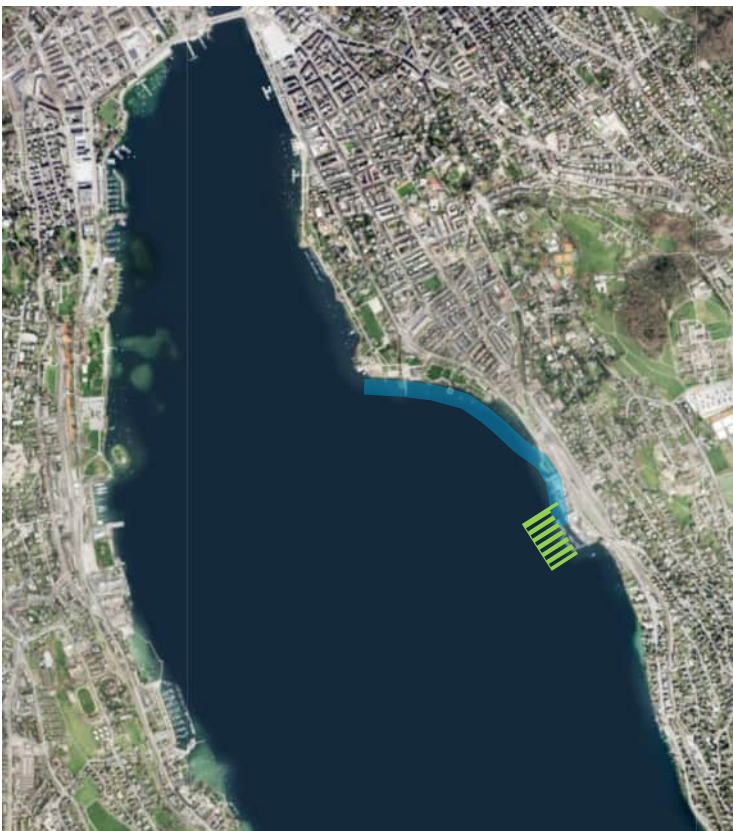


Abbildung 4-201 Ansicht vom See

Vom See her sind vor allem die landseitig bestehenden Gewerbe- und Verkehrsanlagen (Zollkerrampe, SBB-Gleisanlage, Bellerivestrasse) für das Landschaftsbild prägend.

Die gewählte Platzierung der «Marina Tiefenbrunnen» und der Zuschnitt des Hafens akzentuieren stadträumlich das Ende der Bucht nach Zürich. Die Bucht wird durch die kompakte Zusammenführung der verschiedenen Nutzungen räumlich neu gefasst. Den Auftakt zum Hafen bildet das viergeschossige Wassersportzentrum mit anschliessender, breiter, öffentlich zugänglicher Mole. Der Uferbereich wird durch die Verschiebung der WAPO in das Hafensareal mit der dadurch ermöglichten südlichen Erweiterung der bestehenden Parkanlage landschaftlich wesentlich aufgewertet.

Das gewählte Hafenlayout gewährleistet eine kompakte und sehr effiziente Anordnung der Bootsplätze innerhalb einer im Verhältnis zur Anzahl Bootsplätzen kurzen Molenabwicklung, womit die Beanspruchung der Seefläche minimiert werden kann. Im Vergleich dazu beanspruchen die heutigen Bojenplätze, die aufgrund der Verlagerung in die Marina Tiefenbrunnen aufgehoben werden können, wesentlich mehr Raum auf dem See und beeinträchtigen weite Teile des Ufers.



Legende



-  Leichte Bucht Tiefenbrunnen/Zollikon
-  Hafenanlage Marina Tiefenbrunnen

Abbildung 4-22 Lage der Marina Tiefenbrunnen in leichter Bucht (eigene Darstellung)

Die schwimmende Mole ragt nur knapp über die Wasseroberfläche. Von weiterer Distanz tritt der Hafen, insbesondere die Hafentmole, durch ihre geringe Höhe über dem Seespiegel kaum in Erscheinung. Die Masten der Segelboote ragen zwar weiter über die Wasserfläche in den Himmel, tangieren die Sicht aber nicht. Sie filtern den Blick vom See zum Ufer und stellen aufgrund der aktuellen und zukünftigen Ufernutzungen keine Beeinträchtigung des Ausblicks auf den See dar. Die Mole selbst schafft jedoch einen neuen Ort für die Öffentlichkeit, welcher eine neue und sehr unmittelbare Wahrnehmung des Sees als Landschaftsraum ermöglicht.

Sowohl die Masten, als auch die neuen Gebäude und Anlagen sind vom Zürichhorn gesehen – weit unter der Bergsilhouette. Der Hafen wirkt im baulichen und landschaftlichen Gesamtkontext nicht störend. Mit dem Projekt «Marina Tiefenbrunnen» kann ein attraktiver, öffentlich zugänglicher Ort mit Hafentmosphäre geschaffen werden. Durch die Verlagerung der Bojenplätze in den Hafen der «Marina Tiefenbrunnen» können zudem mehrere Bereiche entlang des Ufers freigespielt werden, woraus eine wesentliche Aufwertung für das Landschaftsbild im ganzen Zürcher Seebecken resultiert.



Abbildung 4-23 Silhouette aus Richtung Zürich-Horn: Visualisierung Siegerprojekt EMERGENCE, öffentliche Mole (© ZUEND, Zürich)

Die landseitigen, baulichen Anlagen fügen sich in den bestehenden Kontext ein und tragen zu einer wesentlichen Verbesserung gegenüber der heutigen, stadträumlichen Situation bei. Die das Landschaftsbild heute prägenden Verkehrsanlagen rücken in den Hintergrund. Vom See her treten nebst der Hafenanlage die kompakt angeordneten, qualitativ gestalteteten Gebäude des Clubhauses und der Wasserschutzpolizei/private Werft in Erscheinung, womit eine wesentliche Aufwertung der heutigen Situation erreicht werden kann.

Die Neugestaltung des Parks auf dem freigespielten Areal der Wasserschutzpolizei ermöglicht zudem eine wesentliche stadträumliche Aufwertung. Es entsteht hier ein öffentlich zugänglicher Park am See, was neben der Entwicklung des Hafens und der breiten, öffentlich zugänglichen Hafentmole ein grosser Mehrwert für die Öffentlichkeit darstellt.

## 4.6 Nutzung und Betrieb

### 4.6.1 Übersicht

Das Teilgebiet A wird nach der Umsetzung der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» als Park genutzt werden und führt zu einer Erweiterung des bestehenden Parks. Im Park sind Nutzungen gemäss den Bestimmungen der Freihaltezone FP zulässig. Bis zum Bezug des neuen Gebäudes der Wasserschutzpolizei im Teilgebiet C geniessen die bestehenden Gebäude der Wasserschutzpolizei Besitzstandsschutz. Im Teilgebiet B sind der Hafenbetrieb, Wassersportnutzungen, Gastronomie sowie Veranstaltungen (insbes. Regatten) zulässig. Das Wassersportzentrum wird auch für die Schulung von Segelsport und anderen Wassersportarten genutzt. Für die Schulungen wird unter anderem der Trockenplatz Süd mit der neuen Einwasserungsrampe und einem Container für Segelmaterial genutzt.

Teilgebiet A und B sollen vor allem für die Öffentlichkeit und die Segelclubs als attraktiver Erholungsraum erlebbar werden.

Im Teilgebiet C sind die Wasserschutzpolizei sowie Gewerbenutzungen mit Bezug zu Hafen und Wassersport (zum Beispiel eine private Werft) vorgesehen. Der Bereich der Wasserschutzpolizei ist aus Sicherheitsgründen für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

#### 4.6.2 Regatten

Die beiden am Projekt beteiligten Segelclubs (Zürcher Segel Club und Zürcher Yacht Club) führen während der Segelsaison derzeit im Bereich zwischen Fischerstube / Zürichhorn und Saffa-Insel seeaufwärts verschiedene Regatten durch<sup>1</sup>. Es ist geplant, diese Regatten zukünftig vom Standort Marina Tiefenbrunnen aus durchzuführen. Gemäss Angaben der beteiligten Segelclubs wird es auch nach Realisierung des Wassersportzentrums mit Hafen im Zürcher Seebecken keine zusätzlichen Regatten geben.

Die Termine der Regatten werden jeweils gegen Ende des Jahres in einem mit allen Beteiligten und zuständigen Ämtern abgestimmten Regattakalender festgelegt. Auf Grundlage dieses Kalenders werden die Regatten im darauffolgenden Jahr durchgeführt. Regatten finden hauptsächlich in der Zeit der Segelsaison statt, in welcher der beste Wind vorhanden ist. Dies sind die Monate April bis Juni und September bis Oktober. Die Regatten dauern ein bis vier Tage und finden hauptsächlich an den Wochenenden statt.

Als wichtiger Grundsatz ist festzuhalten, dass der Segelsport kein Publikumssport ist. So ist auch bei grösseren Regatten mit einem Zuschaueraufkommen von weniger als 50 Personen zu rechnen. Beim grösseren Teil der Regatten entsteht kein Verkehr aufgrund von Booten, die von ausserhalb mit Anhängern hergefahren und eingewassert werden müssen, da der grosse Teil der verwendeten Boote jeweils bereits im Zürichsee stationiert ist. Bei Regatten mit externen Booten können Parkplätze für das Abstellen der Trailer und deren Zugfahrzeuge auf öffentlichem Grund zur Verfügung gestellt werden, sofern die Veranstaltungen im öffentlichen Interesse liegen (Regelung gemäss Veranstaltungsrichtlinien). Die Segelclubs legen den Besuchenden jeweils nahe, mit dem öffentlichen Verkehr oder Fahrrad anzureisen, da für sie keine Parkplätze reserviert werden können. Die einzelnen Veranstaltungen sind jeweils bewilligungspflichtig.

Es gilt drei bezüglich Verkehrsaufkommen und Anreise grundlegend verschiedene Veranstaltungsformen zu unterscheiden:

##### Lokale Regatten

Diese werden ausnahmslos von Booten, die bereits im Zürichsee eingewassert sind und über den Wasserweg kommen, bestritten. Es gibt also keine Trailer und Fahrzeuge.

---

<sup>1</sup> Die für die Regatten benötigten Bojen werden direkt im See von Booten aus platziert. Landseitig wird keine Infrastruktur benötigt.

| Regattatyp                       | Anzahl pro Jahr | Anzahl Boote | Dauer    | Zeitraum                | Anzahl Trailer | Anzahl Fahrzeuge |
|----------------------------------|-----------------|--------------|----------|-------------------------|----------------|------------------|
| Langstrecken-Regatten            | 3               | Ca. 75       | 1 Tag    | Jährlich während Saison | 0              | 0                |
| Clubregatten und übrige Regatten | 11              | Ca. 20       | 1-2 Tage | Jährlich während Saison | 0              | 0                |

Tabelle 4-2 Lokale Regatten

### Nationale Regatten

Diese werden auch von Booten aus anderen Regionen der Schweiz bestritten. Mannschaft und Boote kommen via Zugfahrzeug und Trailer zur Marina Tiefenbrunnen.

| Regattatyp                    | Anzahl pro Jahr | Anzahl Boote | Dauer  | Zeitraum       | Anzahl Trailer | Anzahl Fahrzeuge |
|-------------------------------|-----------------|--------------|--------|----------------|----------------|------------------|
| Schweizer Meisterschaften     | 1               | 20-30**      | 4 Tage | Während Saison | 10-15*         | 10-15*           |
| Punkte-meisterschaftsregatten | 3               | 15-25**      | 2 Tage | Während Saison | 5-10*          | 5-10*            |

Tabelle 4-3 Nationale Regatten

\* Die Trailer-/Fahrzeuganzahl entspricht nicht der Anzahl Boote, da einerseits mehr als ein Boot pro Trailer transportiert werden kann (je nach Bootsklasse) und da eine stattliche Anzahl der Teilnehmenden vom Zürichsee stammt.

\*\* Bei Schweizer Meisterschaften kommen ca. 25% der Teilnehmenden vom Zürichsee, bei Punkte-meisterschaftsregatten ca. 33%

### Regatten mit vom Veranstalter gestellten Booten

Die Boote für diese Form werden vom Veranstalter gestellt, die Bootanzahl liegt bei etwa sechs. Diese werden vom Verband hergebracht und wieder abgeholt oder lokal organisiert.

| Regattatyp                    | Anzahl pro Jahr | Anzahl Boote | Dauer  | Zeitraum       | Anzahl Trailer | Anzahl Fahrzeuge |
|-------------------------------|-----------------|--------------|--------|----------------|----------------|------------------|
| Acts der Swiss Sailing League | 1               | 6            | 2 Tage | Während Saison | 6*             | 6***             |
| Match Races                   | 1               | 2*           | 2 Tage | Während Saison | 0**            | 0***             |

Tabelle 4-4 Regatten mit vom Veranstalter gestellten Booten

\* Bei der Swiss Sailing League werden die Boote von der Swiss Sailing League Association angeliefert werden.

\*\* Bei den Match Races werden lokale Boote aus dem Zürichsee verwendet.

\*\*\* Gemäss Ausschreibung für diese Events werden die Teilnehmenden aufgefordert, die öffentlichen Verkehrsmittel zur Anreise zu benützen.



Alle in diesen Tabellen erscheinenden Regatten werden bereits heute durchgeführt. Es ist keine Erweiterungen des Regattabetriebes aufgrund der Marina Tiefenbrunnen geplant. Die Anzahl Regatten kann aber von Jahr zu Jahr leicht variieren.

Zur Deponierung der Trailer werden jeweils pro Anlass Vereinbarungen mit verschiedenen Leistungserbringenden erstellt, so mit Stäubli Wasserbau (Areal Tiefenbrunnen) oder im Falle von Veranstaltungen im öffentlichen Interesse mit entsprechender Bewilligung der Stadt Zürich (Teile des Parkplatzes Casino Zürichhorn). Für das Parkieren von Fahrzeugen wird in den Regatta-Ausschreibungen zudem darauf hingewiesen, dass vor Ort keine Parkplätze für Besuchende zur Verfügung stehen.

#### 4.6.3 Betriebskonzept

Auf Stufe Gestaltungsplan wurde bereits ein erstes Betriebskonzept [7] erstellt. Diesem können weiterführende Angaben zum geplanten Hafetrieb entnommen werden.

#### 4.7 Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Für den Betrieb der Neubauten ist das revidierte kantonale Energiegesetz massgebend. Dieses ist seit 1. September 2022 in Kraft und gilt somit auch für diese Planung. Die geltenden Vorschriften werden insofern verschärft, dass Neubauten im Gestaltungsplangebiet die Minergie-Kennzahl sowie die Zusatzanforderungen ZAI, ZAII und ZAIII des Minergie-P Standards, Ausgabe 2017, zu erfüllen haben.

Neubauten haben zudem den oberen Grenzwert für Graue Energie gemäss Minergie-Eco, Ausgabe 2018, einzuhalten.

#### 4.8 Verkehr und Erschliessung

##### 4.8.1 Einleitung

Im vorliegenden Erläuterungsbericht sind die wichtigsten Aspekte zur Erschliessung und Parkierung summarisch aufgeführt. Weitere Verkehrsthemen sowie detaillierte Betrachtungen sind in einem separaten Verkehrsbericht<sup>[3]</sup><sup>2</sup> ausführlich dargestellt. Sämtliche nachfolgenden verkehrsbezogenen Ausführungen sind - in teilweise verkürzter Form - diesem Verkehrsbericht entnommen.

##### 4.8.2 Erschliessung

###### Fussverkehr

Das Trottoir verläuft beidseitig entlang der Bellerive- und Seestrasse wie auch rechtsseitig über die Zolliker-rampe bis nach Zollikon. Der Fussgängerstreifen am Knoten K622 ermöglicht die Strassenüberquerung. Die einzelnen Nutzungen können zu Fuss über das Trottoir der Bellerivestrasse erreicht werden.

Der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans wird von der regionalen Fusswegverbindung entlang des Sees durchquert. Durch die geplante Vergrösserung des Parks im Gebiet der Wasserschutzpolizei wird der Fussweg zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und Marina aufgewertet (vgl. Abbildung 4-).

Zudem soll für die verbesserte Erreichbarkeit des Seeufers und der Marina eine öffentlich nutzbare Fussgänger-/Veloquerung über Bahntrasse und Bellerivestrasse (Verlängerung Flühgasse) erstellt werden (siehe auch kommunaler Richtplan Verkehr unter Kapitel 3.3). Die Fussgänger-/Veloquerung ist zwar, insbesondere hinsichtlich der fussläufigen Erreichbarkeit aus dem Quartier, wünschenswert, jedoch stellt sie keine zwingende Massnahme für die fussläufige Erschliessung bzw. ÖV-Erschliessung der Marina dar, da diese diesbezüglich auch ohne Fussgänger-/Veloquerung gut erschlossen ist. Im Gestaltungsplan wird ein

<sup>2</sup> Das Dokument ist Bestandteil des Dossiers zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» (siehe Kapitel 1.2).

allfälliger westlicher Fusspunkt inkl. Abstützungen der Fussgänger-/Veloquerung im Teilgebiet A vorgesehen.

Der behindertengerechte Ausbau der bestehenden Unterführung beim Bahnhof Tiefenbrunnen wird gemäss einem Postulat des Gemeinderats gefordert, ebenso der Ausbau für die zukünftige Benutzung durch Velos. Hierbei handelt es sich um ein vom Gestaltungsplan unabhängiges Drittprojekt.



Abbildung 4-24 Fuss- und Veloverkehr, Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» Endzustand (Vollausbau), (Quelle: Verkehrsbericht [3])

### Veloverkehr

Die Radwege auf der Bellerivestrasse im Abschnitt Tiefenbrunnen sind Einrichtungswege und verlaufen abschnittsweise auf dem Trottoir und auf der Strasse. Auf dem Areal können die einzelnen Nutzungen über die Zugänge von der Bellerivestrasse erreicht werden.

Die Bellerivestrasse ist im Richtplan Verkehr als übergeordneter Radweg klassiert (vgl. Abbildung 3-14). Optimierungen der Veloinfrastruktur entlang dieser Achse werden im Rahmen von Drittprojekten weiterverfolgt. Die Projektierung erfolgt koordiniert mit der Umsetzung der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen», ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Gestaltungsplans.

### Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung für den MIV erfolgt über den «Seitenast» der Bellerivestrasse. Die direkte Zufahrt zu den Trockenplätzen ist dabei aktuell nur von Norden her (stadtauswärts) möglich. Stadteinwärts kann der «Seitenast» ab dem Knoten K622 (Durchfahrt unter der Rampe) nur bis zur heutigen Werft befahren werden. Ab diesem Punkt wird die Strasse nur noch einspurig geführt (vgl. Abbildung 4-). Aus Richtung Süden (von Zollikon kommend) hat die Zufahrt zu den heutigen Trockenplätzen über ein Wendemanöver über den Vorplatz beim Bahnhof Tiefenbrunnen zu erfolgen.

Die Wegfahrt erfolgt in beide Richtungen über den «Seitenast» der Bellerivestrasse und den Knoten K622, an welchem ein Abbiegen in beide Richtungen möglich ist.

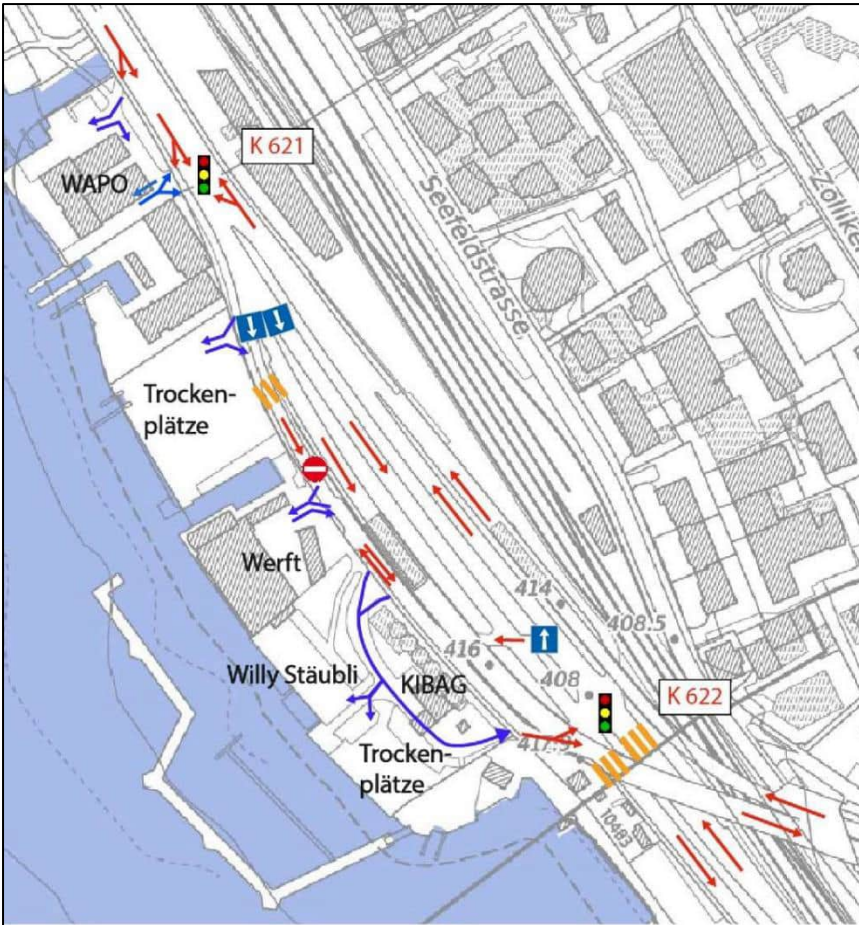


Abbildung 4-25 Arealerschliessung MIV im Ausgangszustand (Quelle: Verkehrsbericht [3])

Mit der Realisierung der «Marina Tiefenbrunnen» erfolgt die Erschliessung für den MIV stadtauswärts wie bis anhin über den «Seitenast» der Bellerivestrasse. Stadteinwärts erfolgt die Zufahrt auch weiterhin über den Linksabbieger auf der Seestrasse (nach Knoten K622) und der Unterquerung der Rampe. Die Erschliessungsstrasse darf nicht als Warteraum z.B. für die Anlieferung oder Boottransport genutzt werden.

Damit das gesamte Areal von Süden her erreichbar ist und Wendemanöver über den Vorplatz beim Bahnhof Tiefenbrunnen vermieden werden können, ist eine Verlängerung des Gegenverkehrs bis zu den Trockenplätzen, bzw. des Wassersportzentrums geplant (siehe Abbildung 4-). Die Umsetzung des Projekts des Tiefbauamts erfolgt koordiniert mit der Umsetzung der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen».

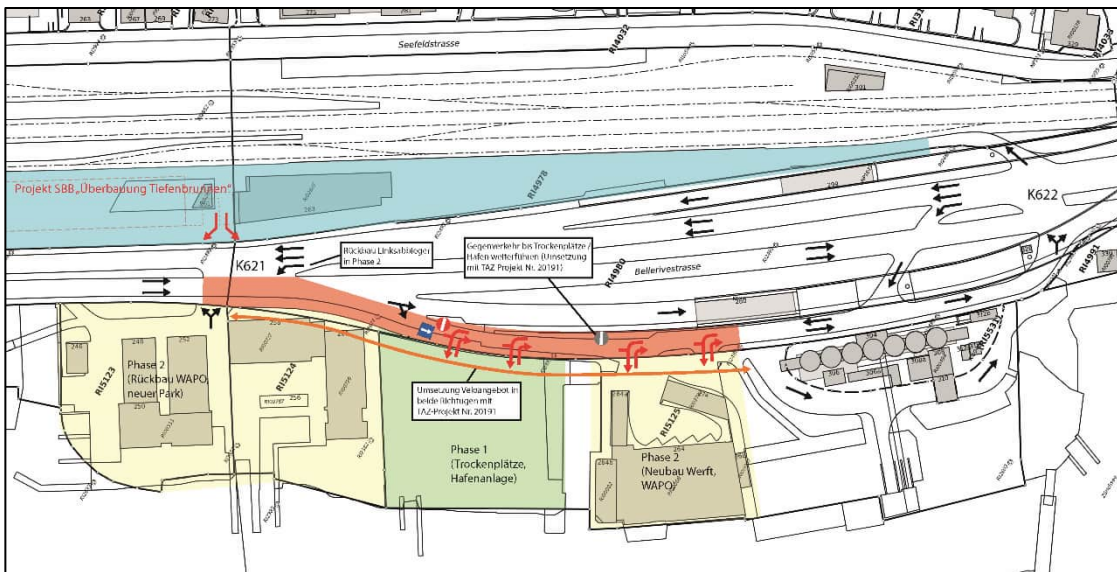


Abbildung 4-26 Arealerschliessung MIV im Betriebszustand (Quelle: Verkehrsbericht [3])

### 4.8.3 Parkierung

#### Auto- und Motorradabstellplätze

Die Marina Tiefenbrunnen befindet sich gemäss Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) im Reduktionsgebiet D (Gürtelgebiet). Die Zuteilung des Stadtgebietes zu den einzelnen Reduktionsgebieten erfolgt in der Parkplatzverordnung flächendeckend und grossflächig und berücksichtigt nicht in jedem Fall die spezifischen kleinräumigen Gegebenheiten.

Die Marina liegt in der Nähe des Bahnhofs Tiefenbrunnens, wo zwei S-Bahnlinien (Luftlinien-Abstand 300 m), zwei Tramlinien (Luftlinien-Abstand 350 m) und vier Buslinien (Luftlinien-Abstand 300 m) verkehren. Sie ist somit sehr gut an die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden.

Die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (Luftlinie-Abstand zur Haltestelle 900 m) plant zudem einen See-Shuttle, welcher Wollishofen, Bürkliplatz und Tiefenbrunnen verbinden wird (im Dreieck). Das ÖV-Angebot wird deshalb zukünftig im Bereich der Marina noch weiter verbessert.

Aus diesen Gründen entspricht die effektive Erschliessungsqualität der Marina dem Reduktionsgebiet C (citynahes Gebiet).

Die vielen vorhandenen öffentlichen Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Hafens, insbesondere auf welchen 6 bzw. 8 Stunden parkiert werden kann, werden heute während der Woche von Pendlern benutzt, welche dann auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. In den Sommermonaten werden diese Parkplätze heute auch von den Besuchern des bestehenden Hafens und des bestehenden Wassersportzentrums benutzt.

Unter Berücksichtigung der geplanten Aufwertungsmassnahmen für den Fussverkehr (vgl. Kapitel 4.8.2), den Ausbau des Velowegnetzes (vgl. Kapitel 4.8.2) sowie der Wegdistanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Entfernung zum Bahnhof Tiefenbrunnen rund 300m), ist eine Reduktion der erforderlichen Anzahl Parkplätze gemäss PPV (Reduktionsgebiet C) planerisch sinnvoll und rechtlich zulässig.

Die Stadt Zürich ist nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Mit Rücksicht auf die Strassenkapazitäten und die Luftschadstoffbelastungen ist das Parkplatzangebot möglichst zu beschränken. Diese Beschränkung wird in den Vorschriften des Gestaltungsplans gesichert.

Gemäss Gestaltungsplan sind demnach die minimalen Prozentsätze des Normalbedarfs des Gebietes C der Parkplatzverordnung (PPV [20]) anzuwenden, womit nur die minimal erforderliche Anzahl für Personenwagen erstellt werden darf. In Verbindung mit autoarmen Nutzungen ist es zulässig, dass die Baubehörde abweichend

von den massgeblichen Vorgaben gemäss GPV und PPV, den Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzepts festlegen kann.

Im Sinne des regionalen Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Zürich und des Masterplans Energie der Stadt Zürich [23] wird damit zudem eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten einer effizienten und nachhaltigen Mobilität (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) gefördert.

Die Dokumentation des Parkplatzbestands und die detaillierte Herleitung des Parkplatzbedarfs für die Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» und für den Endausbau können dem Verkehrsbericht [1] entnommen werden.

In der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» (mögliche Etappen siehe Kapitel 2.4) sind gemäss PPV (Reduktionsgebiet C) 39 Abstellplätze für Personenwagen erforderlich. Da Abstellplätze in dieser Etappe oberirdisch angeordnet werden und der Bedarf ausserhalb der Segelsaison geringer als innerhalb Segelsaison ist, erweist es sich als sachlich gerechtfertigt, den Minimalbedarf und das entsprechende Angebot von Abstellplätzen ausserhalb der Segelsaison (Anfang November bis Ende April) auf 23 zu reduzieren.

Während der Segelsaison (Anfang Mai bis Ende Oktober) wird der Bedarf an Pflichtparkplätzen wie folgt abgedeckt: 25 Parkplätze auf dem Dach der Werft, 4 Parkplätze für Angestellte der Hafennutzungen und 1 Behindertenparkplatz beim neuen Wassersportzentrum (Clubhaus), 2 Parkplätze auf dem Dach der Werft für Angestellte der Werft (Bestand), 7 Parkplätze im Areal WAPO (Bestand).

Ausserhalb der Segelsaison wird der Bedarf an Pflichtparkplätzen wie folgt abgedeckt: 9 Parkplätze auf dem Dach der Werft, 4 Parkplätze für Angestellte der Hafennutzungen und 1 Behindertenparkplatz beim neuen Clubhaus, 2 Parkplätze auf dem Dach der Werft für Angestellte der Werft (Bestand), 7 Parkplätze im Areal WAPO (Bestand).

Im Endzustand (Vollausbau) beträgt der Mindestbedarf für die Nutzungen 36 Parkplätze. Ein Parkplatz soll behindertengerecht sein. Die Parkierungsmöglichkeiten in der Tiefgarage im Untergeschoss der zukünftigen WAPO (min. 35 Parkplätze) und ein oberirdischer Behindertenparkplatz beim neuen Wassersportzentrum decken den minimalen Parkplatzbedarf im Endausbau ab.

Für Motorräder werden in der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» unter Anwendung der PPV 3 Abstellplätze, im Endzustand (Vollausbau) 4 Abstellplätze ausgewiesen.

#### **Veloabstellplätze**

Der Mindestbedarf an Veloabstellplätze in der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» beträgt für die Nutzungen der Marina 97 Veloabstellplätze. Hinzukommen die 5 bestehenden Veloabstellplätze der WAPO. Der Mindestbedarf an Velos im Endausbau beträgt für die Nutzungen der Marina 97 Abstellplätze und für die übrigen neuen Nutzungen insgesamt 10 Veloabstellplätze (davon 6 für WAPO und 4 für Werft). Die Veloabstellplätze sind im Geltungsbereich an zweckmässiger Lage zu erstellen.

#### **4.8.4 Mobilitätskonzept Regatten**

Da es sich bei den Regatten nicht um publikumsintensive Veranstaltungen handelt (vgl. Kapitel 4.6.2), sondern praktisch ausschliesslich Verkehr durch die Teilnehmenden, Begleitenden sowie Helfenden anfällt, ist ein Mobilitätskonzept für Regatten weder zielführend noch notwendig. Es sind somit auch keine flankierenden Massnahmen zur Eindämmung des Besucherverkehrs (z.B. Anreize zur Benützung des ÖV oder Velo) nötig. Es genügt die betreffenden Personengruppen, ggf. direkt mit verkehrlichen Informationen zu versorgen.

## 4.9 Umwelt und Naturgefahren

### 4.9.1 Einleitung

Im vorliegenden Erläuterungsbericht sind nur die Umweltaspekte summarisch aufgeführt, die im Rahmen des Gestaltungsplans direkt oder indirekt behandelt werden. Eine detaillierte Abhandlung zu allen relevanten Umweltthemen kann dem Umweltverträglichkeitsbericht [8] entnommen werden. Sämtliche nachfolgenden, umweltbezogenen Ausführungen sind - in teilweise verkürzter Form - diesem Umweltverträglichkeitsbericht entnommen worden.

### 4.9.2 Flora, Fauna und Lebensräume

Die terrestrischen Lebensräume (Uferbereich) im Geltungsbereich sind von geringer ökologischer Bedeutung. Die aquatischen Lebensräume werden im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) [8] abgehandelt.

Im Frühling und Sommer 2017 wurden 15 Vogelarten beobachtet, darunter der Flussuferläufer als Art auf der Roten Liste. Der Höckerschwan brütet auf dem Areal der heutigen WAPO (Teilgebiet A). Das Gebiet hat auch eine wichtige Bedeutung für Wasservögel im Winter.

Aufgrund der neuen Hafenanlage sind negative Auswirkungen für die Vogelarten möglich: mehr Störungen durch Besucher, Zunahme von Lärm (Restaurant, Motorboote, Regatten), Vogelschlag an Bauten mit Glas, Lichtemissionen durch Beleuchtung von Gebäuden, Wegen und Hafenanlagen. Als Auswirkung könnten im Projektperimeter aufgrund von Habitatsverlusten Brutvogelarten wie Stieglitz, Mönchsgrasmücke oder Höckerschwan verschwinden und die Habitatsqualität für überwinternde Wasservögel (v.a. Haubentaucher) gemindert werden. Zur Minimierung dieser negativen Auswirkungen werden mehrere bauliche und Artenförderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Im Rahmen des Bauprojekts sollen diese konkretisiert werden und ins Detailprojekt einfließen. Durch die Verlegung der WAPO in der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» werden heute überbaute und versiegelte Flächen zur Renaturierung frei.

### 4.9.3 Biosicherheit, Neobiota

Grün Stadt Zürich hat die Haltung für die Wahl der Pflanzen auf städtischen Arealen festgehalten (vgl. «Haltung GSZ zu einheimischen Pflanzen» vom 12. Juni 2019). Es werden grundsätzlich einheimische Arten verwendet.

Um zu verhindern, dass Neozoen wie Krebse und Muscheln über Schiffe in den See eingeschleppt werden, soll im Betriebsreglement für den Hafen ein Passus aufgenommen werden, in dem geregelt wird, dass Boote von fremden Gewässern vor dem Einsetzen in den Zürichsee entsprechend gereinigt werden müssen.

### 4.9.4 Entwässerung / Gewässerschutz

Zugunsten des Stadtklimas und einer natürlichen Versickerung werden im Geltungsbereich Versiegelungen auf jene Flächen beschränkt, welche funktional, technisch oder gestalterisch begründet werden können. Unverschmutztes, nicht versickertes Abwasser wird ohne Retentionsanlage in den Zürichsee eingeleitet.

Der Umschlagplatz für die Befüllung des Treibstofftanks sowie der Betankungsplatz müssen die Anforderungen der einschlägigen SIA-Norm erfüllen: Überdachung oder Abscheideanlage und Anschluss an Schmutzwasserkanalisation, medienbeständiger Belag, möglichst abflusslos, Rückhaltevorrichtung, bauliche Abtrennung von der übrigen Zufahrtsfläche, Ölrückhaltebecken. Der Treibstofftank wird landseitig ausserhalb des Gewässerraums, unterirdisch verlegt. Der Tank selbst sowie die Treibstoffleitungen müssen doppelwandig ausgeführt und überwacht sein.

Ölhaltiges Bilgenwasser darf nur über die zusammen mit der Tankstelle geplante Bilgenanlage oder in Bootswerften entsorgt werden.

Die Betankung der Boote hat an Land oder bei offiziellen Seetankstellen zu erfolgen. Ein entsprechender Passus wird im Betriebskonzept aufgenommen.

Reparaturen und Unterhaltsarbeiten (Schleifen, Ablagen, Anstriche, Ölwechsel, Reparaturen von Aussenbordmotoren etc.) müssen in der Werft oder in einer den Vorschriften entsprechenden, abflusslosen Werkstatt stattfinden.

Für die Reinigung der Boote ist eine Hochdruckreinigungsanlage geplant. Sie verfügt über eine Auffangwanne. Abwässer aus Bootsreinigungen sind je nach Beschaffenheit vorzubehandeln (Spaltanlage) und anschliessend in die öffentliche Schmutzwasserkanalisation einzuleiten.

Die Lagerung oder der Umschlag von grösseren Mengen weiterer wassergefährdender Stoffe ist nicht vorgesehen. Kleinmengen für Reparaturen und Unterhalt (Schmierstoffe, Farben, Reinigungsmittel) werden in den Werkstätten aufbewahrt.

Ein detailliertes Konzept für die Entwässerung in den Betriebsphasen ist stufengerecht mit dem Bauprojekt zu erstellen.

Für die Bauphasen wird ein Entwässerungskonzept erstellt, welches die Entwässerung der Baustelle und den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen regelt.

#### 4.9.5 Aquatische Ökosysteme

Durch das Projekt «Marina Tiefenbrunnen» findet eine morphologische Beeinträchtigung (Veränderung) der Seegrundvegetation im Perimeter der Hafenanlage statt. Daraus ergibt sich ein Ersatzbedarf von maximal 2'645 m<sup>2</sup> (bei der Realisierung beider Etappen). Die Details können dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) [8] entnommen werden.

Da die Ersatzmassnahmen aufgrund der aktuellen Nutzung und der vorliegenden Platzverhältnisse nicht im Gestaltungsplanperimeter realisiert werden können, ist für die Umsetzung die Aufwertung eines Seeuferabschnittes auf Stadtgebiet im Raum «Landiwiese» vorgesehen. Die vorgesehenen Aufwertungen können vergleichbare ökologische Funktionen übernehmen wie die beeinträchtigten Flächen und sind somit ein gleichwertiger Ersatz.

##### Projekt Landiwiese/Saffa-Insel

Das Bauprojekt «Landiwiese/Saffa-Insel. Uferschutz, Aufwertung und ökologische Ersatzmassnahmen» ist nach der positiven Prüfung des Vorprojekts durch die zuständigen kantonalen Stellen zurzeit in Erarbeitung.

In Anlehnung an die Methode AQUAPLUS (vgl. UVB [8]) mit Empfehlungen von Aufwertungsmassnahmen und ihrer Anrechenbarkeit werden im betreffenden Uferabschnitt hauptsächlich folgende konzeptionelle Grundsätze verfolgt:

- Wiederherstellung der Wasserwechselzone (amphibischer Bereich) durch Landabtrag und Ausbildung eines möglichst breiten Streifens mit flachem Gefälle zwischen Niederwasser (Kote 405,6 m ü.M.) und Beginn der terrestrischen Vegetation (Kote ca. 406,4 m ü.M.). Anrechnungsfaktor 1 für Flächen landseits der heutigen Uferlinie (Mittelwasserstand 405.95, gerundet 406,0 m ü.M.), Anrechnungsfaktor 0.5 für Flächen seeseitig der heutigen Uferlinie.
- Wiederherstellung der Wasserwechselzone durch Vorschüttung und Ausbildung eines möglichst breiten Streifens mit flachem Gefälle zwischen Niederwasser (Kote 405,6 m ü.M.) und Beginn der terrestrischen Vegetation (Kote ca. 406,4 m ü.M.). Anrechnungsfaktor 0.5 für Flächen seeseitig der heutigen Uferlinie (Mittelwasserstand 405,95, gerundet 406,0 m ü.M.).
- Ausbildung eines feuchten Krautsaumes (als longitudinaler Vernetzungstreifen) mit Bezug zur neu geschaffenen Wasserwechselzone im Anschluss an die Kote 406,4 m ü.M. Gemäss der zuständigen Fachstelle Naturschutz des Kantons Zürich kann dieser Fläche ein Anrechnungsfaktor von 0.3 zugeordnet werden.

- In der neu geschaffenen bzw. wiederhergestellten Wasserwechselzone ist fall- bzw. abschnittsweise der Einsatz weiterer, typischer ökologischer Elemente der Uferzone vorgesehen. Dazu zählen beispielsweise die Wiederansiedlung von Schilfbeständen, die Schaffung von Totholzstrukturen unter Wasser oder der Einbau von Raubäumen.

**Bilanzierung der ökologische Aufwertung Projekt Landiwiese/Saffa-Insel**

Die Bilanzierung erfolgt nach dem Vorgehen SIMOD (simple mode), welches von der kantonalen Fachstelle Naturschutz angewandt zur Bewertung von aquatischen Lebensräumen im Tiefen- und Flachwasser wird.

In der folgenden Tabelle ist die Bilanzierung dargestellt. Details dazu sind dem UVB) [8] zu entnehmen.

| Massnahme    | Fläche (m2)    | Anrechnungsfaktor <small>nach SIMOD</small> | Ausgleichsfläche (m2) |
|--------------|----------------|---|-----------------------|
| Vorschüttung | 1'334.5        | 0.5   | 667.3                 |
| Landabtrag   | 1'506.1        | 1   | 1'506.1               |
| Vernetzung   | 1'559.6        | 0.3   | 467.9                 |
| <b>Total</b> | <b>4'400.2</b> | -   | <b>2'641.2</b>        |

Tabelle 4-5 Bilanzierung der Aufwertungsräume im Projektperimeter «Landiwiese/Saffa-Insel»

**4.9.6 Naturgefahren (Hochwasserschutz)**

Gemäss Naturgefahrenkarte des Kantons Zürich (GIS-Browser) liegt für den Geltungsbereich in Ufernähe teilweise eine mittlere Gefährdung für Hochwasserereignisse (Gebotsbereich) vor (vgl. Abbildung 4-).

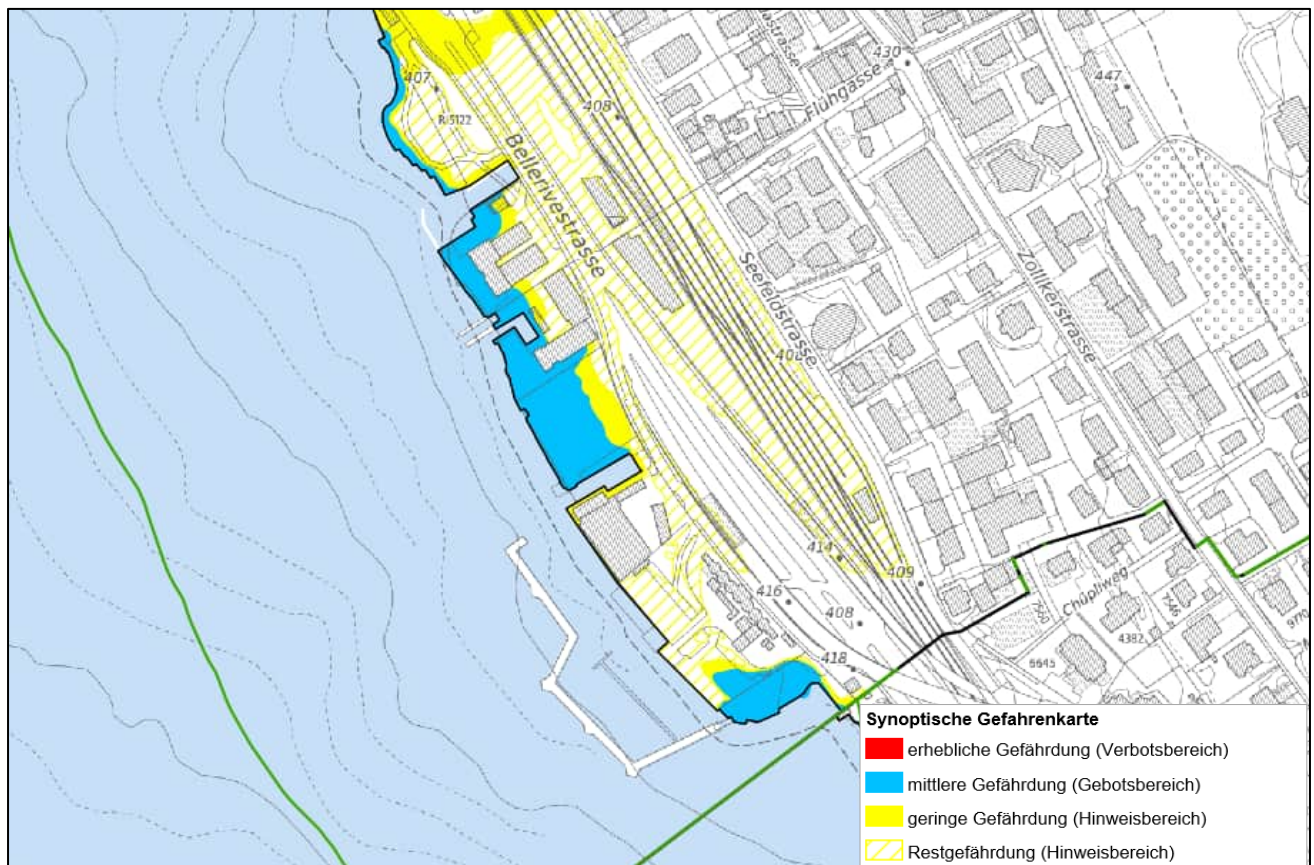




Abbildung 4-27 Auszug synoptische Gefahrenkarte (Hochwasser), MS 1:5'000, GIS-Browser Kanton Zürich (abgerufen am 27.04.2023)

Bei Neubauten am See wird grundsätzlich ein Schutzziel für ein dreihundertjährliches Hochwasser (HQ300) zuzüglich 50 cm Freibord (Wellenschlag, etc.) angestrebt. Dies ergibt für den Zürichsee eine massgebende Schutzkote von 407,70 m ü. M.

Das Schutzziel kann mit baulichen und mobilen Hochwasserschutzmassnahmen erreicht werden.

Das Wassersportzentrum wird im Sinne einer «nassen Vorsorge» gestaltet. Dies bedeutet, dass eine Flutung des Erdgeschosses im Hochwasserfall möglich ist. Es sollen dabei Nutzungen im Erdgeschoss angeordnet werden, bei welchen Wasser keinen Schaden anrichten kann. Bei jenen Teilen, die nicht geflutet werden können, sind vorzugsweise permanente Hochwasserschutzmassnahmen vorzusehen. Sind keine permanenten Hochwasserschutzmassnahmen möglich, ist dies im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu begründen. Es sind dann entsprechende Massnahmenvorschläge vorzulegen.

Im Teilgebiet C ist der Hochwasserschutz bereits heute sichergestellt, weil die Kote der Anlagen bereits im Bestand die Schutzkote von 407,70 m ü. M. erreicht.

Eine Personengefährdung kann im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden, da sich ein solches Extremereignis über mehrere Tage hinweg aufbaut und daher genügend Zeit bleibt, um Veranstaltungen oder dergleichen abzusagen.

Zuhanden des Baubewilligungsverfahrens wird ein Objektschutznachweis erstellt. Die Bauherrschaft wird in den Gestaltungsplanvorschriften (Art. 55) verpflichtet, gegebenenfalls eigenverantwortlich die nötigen Schutzmassnahmen zu treffen.

#### 4.9.7 Lokalklima

Die Fachplanung Hitzeminderung der Stadt Zürich [28] baut auf den kantonalen Klimakarten auf und stellt Handlungsfelder und -ansätze in drei Teilplänen dar. Mittels Toolbox lassen sich Sets von Handlungsansätzen projektspezifisch zusammenstellen.

Gemäss Teilplan Hitzeminderung befinden sich die Gebiete im Massnahmengebiet 1. Dort ist eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht notwendig. Die Massnahmen hinsichtlich Stadtgrün und Hitzeminderung werden das Gebiet im Bereich Marina Tiefenbrunnen auf (z.B. durch Baumvolumen im neuen Park).

Der Teilplan Kaltluftsystem zielt auf den Erhalt und Schutz des Kaltluftsystems ab. Der Geltungsbereich liegt knapp ausserhalb einer sekundären Leitbahn eines Talwindsystems und kann somit von dessen Einwirkungsbereich profitieren (vgl. Ausschnitt Teilplan Kaltluftsystem in Abbildung 4-).

Der Teilplan Entlastungssystem zielt innerhalb der vulnerablen Gebiete auf die Schaffung von besseren Regenerationsmöglichkeiten im näheren Wohn- und Arbeitsumfeld ab. Sommerkühle Freiräume sollen in kurzer Distanz oder auf klimatisch angenehmen Wegen erreichbar sein. Der Teilplan enthält keine direkten Handlungsanweisungen für den Geltungsbereich, da dieser etwas ausserhalb der vulnerablen Gebiete liegt. Die nördlich an den Kleinen Seeuferpark angrenzenden Seeufergebiete liegen am Rande eines solchen Entlastungssystems (vgl. Ausschnitt Teilplan Kaltluftsystem in Abbildung 4-).

Der Gestaltungsplan sieht vor, die wasserbezogenen Nutzungen und Hochbauten zu konzentrieren. Im nördlichen Teil des Areals, heute durch die Wasserschutzpolizei genutzten Arealteil, lässt sich dadurch der bestehende Kleine Seeuferpark als hitzeminderndes Element erweitern. Die Parkfläche kann damit beinahe verdreifacht werden.

Im südlichen Arealteil sind die Spielräume für hitzemindernde Massnahmen bedeutend kleiner, da hier zu Gunsten der Parkerweiterung eine Nutzungskonzentration erfolgt und hohe funktionale Anforderungen an die verschiedenen Anlagenteile bestehen. Die städtebauliche Setzung der verschiedenen Bauten ermöglicht jedoch, dass die Hangwinde das Areal durchströmen können. Verschiedenste Vorschriften im Gestaltungsplan

stellen auch im südlichen Arealteil sicher, dass anlässlich der Weiterbearbeitung der Planung, wo immer möglich, hitzemindernde Massnahmen ergriffen werden (bspw. ökologisch wertvolle Begrünung der Flachdächer, Beschränkung der Flächenversiegelung auf das notwendige Minimum, energetische Vorgaben, u.a. zur Wärmedämmung).

Die im See liegende, öffentlich zugängliche, rund 15,5 m breite Mole sowie die gesamte Hafenanlage wird eine Erwärmung der Luft im unmittelbaren Bereich der Anlagen zur Folge haben. Die Anlagen liegen jedoch im See, womit eine entsprechende Lufterwärmung direkt durch die unmittelbar angrenzende Seefläche kompensiert werden kann und damit zu keiner spürbaren Erwärmung der angrenzenden Umgebung führen wird.

In der Marina Tiefenbrunnen werden in gleicher Anzahl fest zugeteilte Bootsplätze erstellt, die gleichzeitig im Zürcher Seebecken aufgehoben werden. Aus der gesamtstädtischen Sicht der Verkehrserzeugung führt das Projekt folglich nicht zu einer Mehrbelastung und ist somit in diesem Punkt nicht klimarelevant.

Basierend auf den Gestaltungsplanvorschriften, die auf eine Verbesserung der lokalklimatischen Situation abzielen, sowie auf den Handlungsanweisungen der Fachplanung Hitzeminderung werden im Rahmen der weiteren Planungen verschiedenste kompensatorische Massnahmen zur Verbesserung der lokalklimatischen Situation geprüft und umgesetzt.

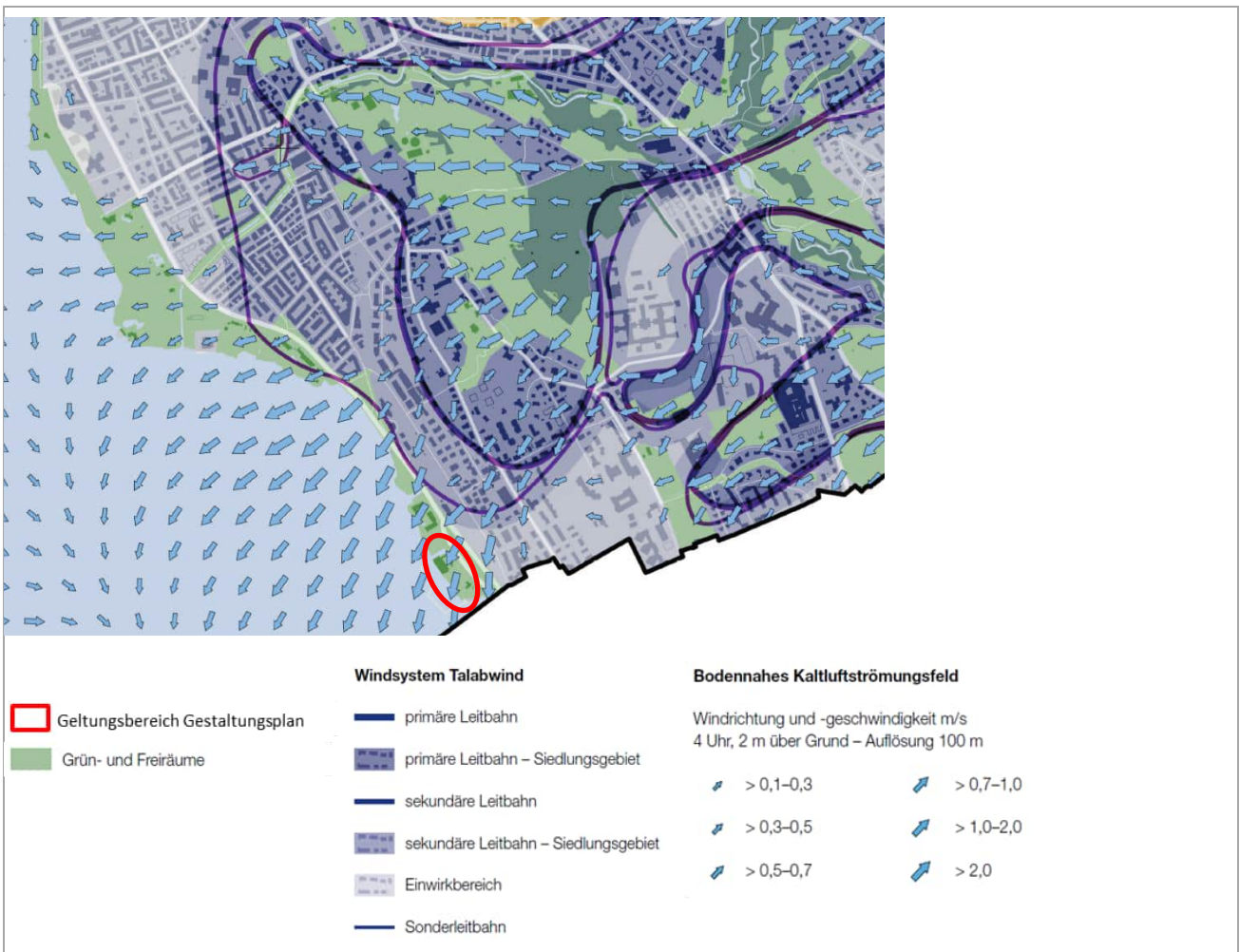


Abbildung 4-28 Fachplanung Hitzeminderung, Teilplan Kaltluftsystem (STRB Nr. 178/2020), Ausschnitt

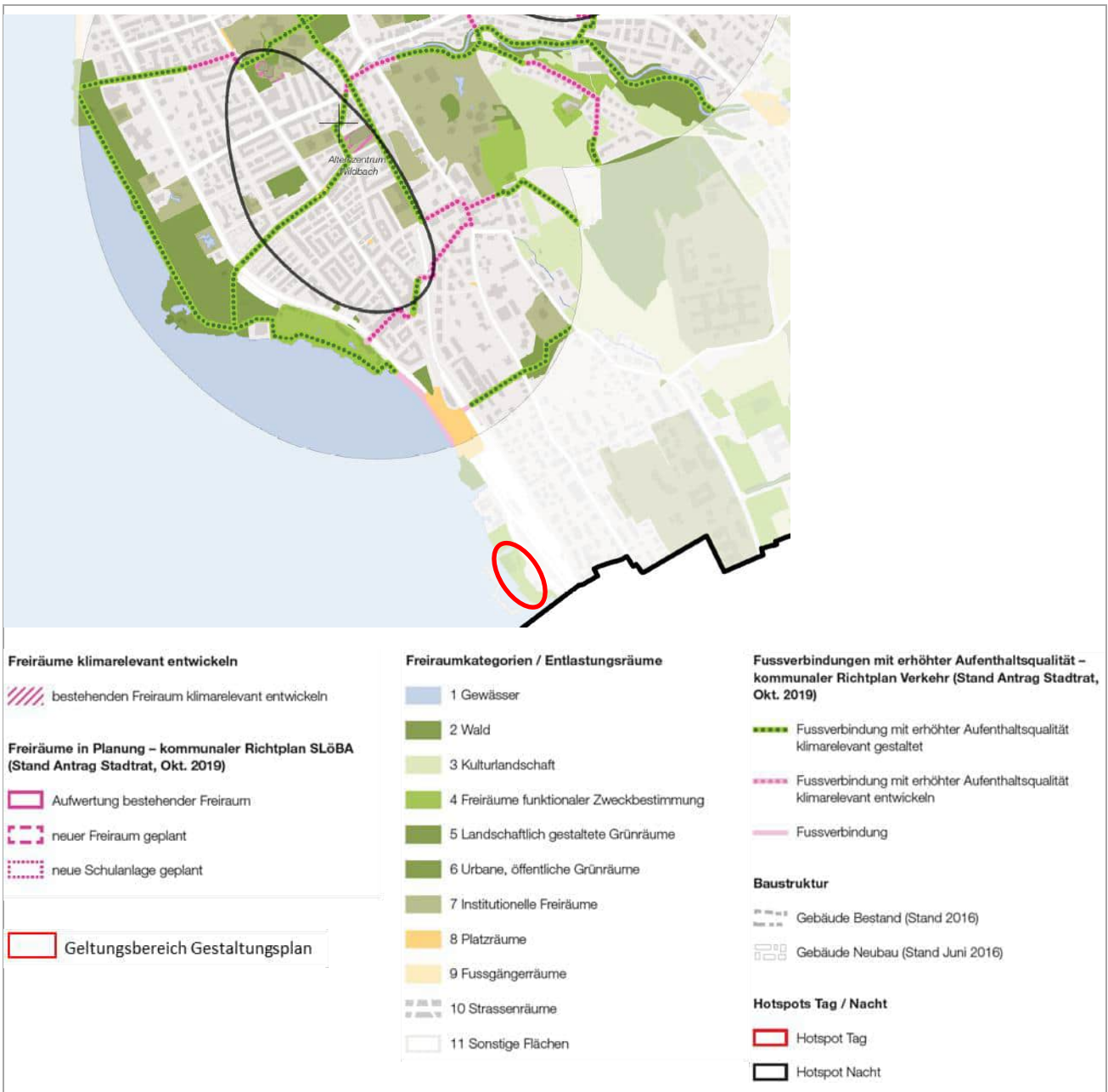


Abbildung 4-29 Fachplanung Hitzeminderung, Teilplan Entlastungssystem (STRB 178/2020), Ausschnitt

#### 4.9.8 Klimaschutzziel Netto-Null 2040

Der Stadtrat hat ein neues Klimaschutzziel Netto-Null 2040 beschlossen (vgl. STRB 0381/2021). Diesem hat die Zürcher Stimmbevölkerung mit einer klaren Mehrheit zugestimmt und damit in der Gemeindeordnung verankert. Das neue Klimaschutzziel ist eine Verschärfung des bisherigen Ziels in Bezug auf die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Neu soll die Stadt Zürich bis 2040 klimaneutral werden.

Bei dieser Planung werden für die Konformität des neuen Klimaschutzziels in Anlehnung an den SIA-Effizienzpfad Energie vier Handlungsfelder betrachtet: Die Erstellung, der Betrieb, die Mobilität sowie der Aussenraum.

### **Handlungsfeld Erstellung**

Beim Handlungsfeld Erstellung haben die Neubauten den oberen Grenzwert für Graue Energie gemäss Minergie-Eco, Ausgabe 2018, einzuhalten (Artikel 54, Absatz 1 GPV). Dies entspricht den aktuellen Energievorschriften der Stadt Zürich die bei Sondernutzungsplanungen eingefordert werden.

### **Handlungsfeld Betrieb**

Bezüglich Handlungsfeld Betrieb der Neubauten ist das revidierte kantonale Energiegesetz massgebend. Dieses ist seit 1. September 2022 in Kraft und gilt somit auch für diese Planung. Die geltenden Vorschriften werden insofern verschärft, dass Neubauten im Gestaltungsplangebiet die Minergie-Kennzahl sowie die Zusatzanforderungen ZAI, ZAIi und ZAIII des Minergie-P Standards, Ausgabe 2017, zu erfüllen haben (Art. 54 Abs. 1 GPV). Mit dem öffentlichen Gestaltungsplan wird zudem die Lage für eine Seewasser-Pumpstation, zur Energieversorgung von Dritten (z.B. Hochschulgebiet Zürich-Zentrum) ermöglicht.

Gemäss Energieplan der Stadt Zürich befindet sich auf der gegenüberliegenden Bahnseite der Fernwärmeverbund Tiefenbrunnen, Erweiterung (A83). Ein Anschluss der «Marina Tiefenbrunnen» an diese Fernwärmeleitung ist bisher nicht vorgesehen.

### **Handlungsfeld Mobilität**

Bezüglich Handlungsfeld Mobilität liegt die Planung an einem sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiet. In unmittelbarer Nähe (Luftlinie rund 300 m) liegen der SBB-Bahnhof Tiefenbrunnen, die Tramhaltestelle der Linien 2 und 4, sowie der Bushaltestellen der Linien 33, 910, 912 und 916.

Der Gestaltungsplanperimeter der «Marina Tiefenbrunnen» ist sehr gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Dieser wird von der regionalen Fusswegverbindung, die entlang des Sees (Seeuferweg) führt, durchquert. Durch die geplante Vergrösserung des Parks, welche mit der Verschiebung der Wasserschutzpolizei ermöglicht wird, wird der Fussweg im Bereich der «Marina Tiefenbrunnen» wesentlich aufgewertet. Das Areal der «Marina Tiefenbrunnen» wird von der übergeordneten Radwegverbindung tangiert, die im Verkehrsrichtplan um das gesamte Seebecken der Stadt Zürich als geplant eingetragen ist (vgl. Abbildung 3-14). Zur besseren Erreichbarkeit des Quartiers zu den Seeanlagen soll ausserdem eine Fussgänger-/Veloquerung über das Bahntrasse und die Bellerivestrasse (Verlängerung Flühgasse) ermöglicht werden (Art. 44 Abs. 3 GPV).

Die Anzahl der Abstellplätze für Autos werden in ihrer Zahl begrenzt (Art. 46 GPV). Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit des Areals (Öffentlicher Verkehr, Velo, Fussgänger) wird der Geltungsbereich des öffentlichen Gestaltungsplans dem Gebiet C (PPV [20]) zugewiesen. Die Anzahl Parkplätze werden auf den Minimalbedarf begrenzt.

Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität sind damit gegeben.

### **Handlungsfeld Aussenraum**

Die mit dem Gestaltungsplan gesicherte Parkerweiterung (Art. 40 GPV), die Beschränkung der Flächenversiegelung auf ein möglichst geringes Mass (Art. 41 GPV) und die begrünten Dächer (Art. 35 GPV) tragen zu einem guten Lokalklima bei.

Gemäss Art. 58 der GPV sind die Bauten, Anlagen und Freiräume so zu gestalten, dass eine übermässige Erwärmung möglichst minimiert wird. Zudem ist mit jedem Baugesuch für Neubauten oder Veränderungen im Freiraum aufzuzeigen, welche Auswirkungen das Vorhaben auf das Lokalklima hat und mit welchen kompensatorischen Massnahmen zur Hitzeminderung beigetragen wird.

### **Fazit**

Alle genannten Vorschriften zu den Handlungsfeldern Erstellung, Betrieb, Mobilität und Aussenraum leisten einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung der Treibhausgasemissionen.

#### 4.9.9 Lärmschutz

Für die im Rahmen der BZO-Teilrevision anstelle der Freihaltezone (F) vorgesehene Zone für öffentliche Bauten (Oe3) wird die Empfindlichkeitsstufe III festgelegt (Art. 3 Abs. 4 BZO, vgl. Kapitel 3.5), was im Gestaltungsplan unverändert übernommen wird. Die Umzonung von einer Nicht-Bauzone (Freihaltezone F) in eine Bauzone (Oe3) entspricht einer Neueinzonung im Sinne von Art. 24 Abs. 1 Umweltschutzgesetz (USG) und Art. 29 Lärmschutzverordnung (LSV) [9], womit die Planungswerte massgebend sind. Wohnräume sind gemäss den Vorschriften zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» nicht zulässig. Deshalb gelten um 5 dB(A) erhöhte Planungswerte (Art. 42 Abs. 1 i.V.m. Art. 2 Abs. 6 lit. b LSV).

Mit dem Umweltverträglichkeitsbericht [8] wird belegt, dass die Planungswerte bzw. die lärmschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten werden können.

#### 4.9.10 Störfallvorsorge

Der heutige wie auch künftige Hafenbetrieb ist nicht der Störfallverordnung (StFV) unterstellt.

Der Geltungsbereich liegt jedoch teilweise im Konsultationsbereich der Bellerivestrasse, die aufgrund des Gefahrguttransports der StFV unterliegt.

Im ersten Vorprüfungsbericht des AWEL vom 22.03.2019 wird festgehalten, dass der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Bellerivestrasse gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich im Jahre 2016 rund 26'000 Fahrzeuge mit einem Lastwagenanteil von 3,5% betrug. Für das Jahr 2040 prognostiziert das Gesamtverkehrsmodell eine Steigerung auf rund 36'000 Fahrzeuge (Lastwagenanteil von 3,2%). Gemäss den Screeningresultaten der Störfallrisiken auf den kantonalen Durchgangsstrassen liegt im heutigen Zustand das Risiko für die Bellerivestrasse auf der Höhe des Planungssperimeters im akzeptablen Bereich. Aufgrund der absehbaren Verkehrszunahme ist davon auszugehen, dass das Risiko zukünftig in den unteren Übergangsbereich zunehmen wird. Durch die Zunahme des Personenaufkommens aufgrund des Planungsvorhabens werden die Risiken zusätzlich ansteigen. Es wird aber erwartet, dass die Personenrisiken der Bellerivestrasse auch zukünftig tragbar bleiben.

Nutzungen für schwer evakuierbare Personen (z.B. Spitäler, Altersheime, Kindergärten, oder auch Sport-/REHA-Nutzungen zur Therapie von Personen mit eingeschränkter Mobilität) können deshalb nur zugelassen werden, wenn anhand einer Risikoermittlung der ausreichende Schutz vor Störfällen auf der Bellerivestrasse nachgewiesen wird (vgl. Art. 11 Abs. 2 Gestaltungsplan-Vorschriften [26]). Zum heutigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass keine solche Nutzungen angeordnet werden und keine Risikoermittlung erforderlich wird. Denkbar wären aber Sportnutzungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Im Rahmen des Bauprojekts erfolgt eine Risikobeurteilung gemäss kantonaler Planungshilfe «Raumplanung und Störfallvorsorge» (ARE/AWEL 2017) zuhanden der Fachstelle Störfallvorsorge.

#### 4.9.11 Energienutzung

Siehe Kapitel 4.7 Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit.

### 4.10 Mehrwertausgleich

#### 4.10.1 Ausgangslage

Mit der BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» wird ein Teil der heute geltenden Freihaltezone in die Zone für öffentliche Bauten (Oe3) eingezont. Mehrwertabgaben bei Neueinzonungen fallen nach § 2 Abs. 1 lit. b Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) in die Zuständigkeit des Kantons.

Der öffentliche Gestaltungsplan ermöglicht ergänzende Nutzungen wie ein öffentlich zugängliches Restaurant und eine private Werft.

Die Planungsmassnahme (öffentlicher Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen») stellt grundsätzlich eine abgabepflichtige Aufzonung nach § 19 Abs. 1 MAG dar, womit die Stadt eine Mehrwertabgabe erhebt (Art. 81d BZO i.V.m. § 20 Abs. 1 MAG).

Die Mehrwertprognose erfolgt mit einer individuellen Schätzung (Mehrwertprognose städtische Schätzungskommission vom 10. Mai 2023).

Die Mehrwertprognose beinhaltet die Werte sämtlicher vom kommunalen Mehrwertausgleich betroffenen Parzellen innerhalb des Geltungsbereichs des öffentlichen Gestaltungsplanes unter Berücksichtigung der im Gestaltungsplan getroffenen Festlegungen.

#### **4.10.2 Mehrwertprognose**

Gemäss Protokoll der städtischen Schätzungskommission entsteht mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» kein Bodenmehrwert. Damit wird kein kommunaler Mehrwertausgleich erhoben.

## 5 Erläuterung der wichtigsten Gestaltungsplan-Vorschriften

### 5.1 A. Allgemeine Bestimmungen

#### *Art. 1 und 2 Zweck*

Der vorliegende öffentliche Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» (und die parallele BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen») bezweckt Bootsplätze im Zürcher Seebecken im neuen Hafen Tiefenbrunnen zu konzentrieren und damit das Zürcher Seebecken zu entlasten (vgl. Anhang 2). Gleichzeitig soll der Raum Hafen Tiefenbrunnen zu einem attraktiven, öffentlich zugänglichen Ort werden. Diese Planung basiert auf der kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanung und dem zwischen Stadt und Kanton Zürich abgestimmten Leitbild für das Seebecken der Stadt Zürich (vgl. Kapitel 3).

Der öffentliche Gestaltungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung und den mit der Umgebung verträglichen Betrieb eines Hafens, eines Wassersportzentrums und einer öffentlich zugänglichen Mole mit Gastronomie (Etappe «Wassersportzentrum und Hafen»). Zusätzlich sollen mit dem Gestaltungsplan ein Ersatzneubau für die Wasserschutzpolizei und einer privaten Werft sowie die südliche Erweiterung des bestehenden Parks ermöglicht werden (Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park»).

Die fest zugewiesenen Liegeplätze im See für Motor- und Segelboote im neuen Hafen werden im Zürcher Seebecken aufgehoben, was durch die gewässerrechtliche Konzession sichergestellt wird. Für die Bootsplätze im neuen Hafen muss vom AWEL eine Konzession erteilt werden. Mit dieser Neuerteilung der Konzession wird gleichzeitig die heutige Konzession betreffend der in den Hafen umzulegenden Liegeplätze aufgehoben bzw. ersetzt. Aktuell geplant sind 422 vermietbare und fest zugewiesene Bootsplätze und maximal 30 Gastplätze, die für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich erlaubt sind Trockenplätze für Boote an Land.

Grundlage für diesen Gestaltungsplan sind das aus dem Wettbewerb hervorgegangene Richtprojekt für das Wassersportzentrum (Kap. 2.7 und 2.9), die Projektstudien für den Hafen (Kap. 2.5) und die Machbarkeitsstudie für die Wasserschutzpolizei und die private Werft (Kap. 2.8).

#### *Art. 3 Bestandteile*

Der Gestaltungsplan setzt sich aus den Vorschriften [26] und dem dazugehörigen Situationsplan [27] zusammen.

#### *Art. 4 Geltungsbereich*

Der Geltungsbereich umfasst die vom Projekt «Marina Tiefenbrunnen» in den Etappen «Wassersportzentrum und Hafen» sowie «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» betroffenen Grundstücke Kat.-Nrn. RI5123 und RI5124 sowie teilweise RI5125 und RI4980 in Zürich-Riesbach sowie den vom Projekt beanspruchten Teil des Zürichsee Kat.-Nr. RI5126 (vgl. Plan [27]).

Basierend auf der Hafenplanung von Staubli, Kurath & Partner AG [32] (vgl. Kapitel 4.4.6) wurde die äussere Begrenzung des Hafens für den Gestaltungsplan festgelegt. Bei der Hafensemole handelt es sich um eine schwimmende Konstruktion, welche bei Wellengang hin und her schwankt. Der Schwankungsbereich beträgt ca. +/- 2 m. Für den Geltungsbereich des Gestaltungsplans wurde deshalb eine Platzreserve von 10 m bis zur Mole berücksichtigt.

#### *Art. 5 Geltendes Recht*

Im Gestaltungsplan werden eine Vielzahl von projektspezifischen, planungsrechtlichen Regelungen getroffen. Vorgehendes übergeordnetes Recht geht vor.

Solange der öffentliche Gestaltungsplan in Kraft ist, finden die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung (BZO) im Geltungsbereich keine Anwendung, soweit nicht ausdrücklich darauf verwiesen wird.

Soweit der Gestaltungsplan keine Abweichungen definiert, gilt die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPV)<sup>3</sup>.

Da die BZO der Stadt Zürich noch auf der Fassung des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vor der Harmonisierung der Baubegriffe beruht, wird auch der Gestaltungsplan auf dieser Rechtsgrundlage verfasst.

### Art. 6 Teilgebiete

Der Geltungsbereich ist aufgrund der vorgesehenen Etappierung (Kap. 2.4) in drei Teilgebiete unterteilt. Im Teilgebiet B soll in der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» der Hafen, das Wassersportzentrum und die Mole mit Gastronomie realisiert werden. Die Teilgebiete A und C sind voraussichtlich Gegenstand der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» und umfassen den öffentlichen Park sowie die Neubauten für die Wasserschutzpolizei und für eine private Werft.

### Art. 7 Bestehende Bauten und Anlagen

Aufgrund der zulässigen Etappierung muss der Umgang mit dem Bestand in den Teilgebieten A und C geregelt werden. Für die bestehenden Bauten und Anlagen in den Teilgebieten A und C (Stichtag 01.01.2021) gilt die Besitzstandsgarantie. Bauliche Massnahmen und Nutzungsänderungen sind im Rahmen des übergeordneten Rechts zulässig. Danach sind bestehenden Bauten und Anlagen der Wasserschutzpolizei im Teilgebiet A aufgrund von §§ 62 Abs. 1 in Verbindung mit 40 Abs. 1 PBG und Art. 24c RPG zu beurteilen (vgl. auch Art. 8 Abs. 1, wonach im Teilgebiet A die Bestimmung für die Freihaltezone FP gelten). Bauliche Massnahmen und Nutzungsänderungen der bestehenden Werft (teilweise mit Wassersportnutzungen des ASVZ) im Teilgebiet C sind hingegen aufgrund von § 357 PBG zu beurteilen. Soweit die bestehenden Bauten und Anlagen im Gewässerraum liegen, kommt zusätzlich Art. 41c GSchV zur Anwendung.

## 5.2 B. Bau- und Nutzungsvorschriften

### 1. Nutzungen, Baufelder

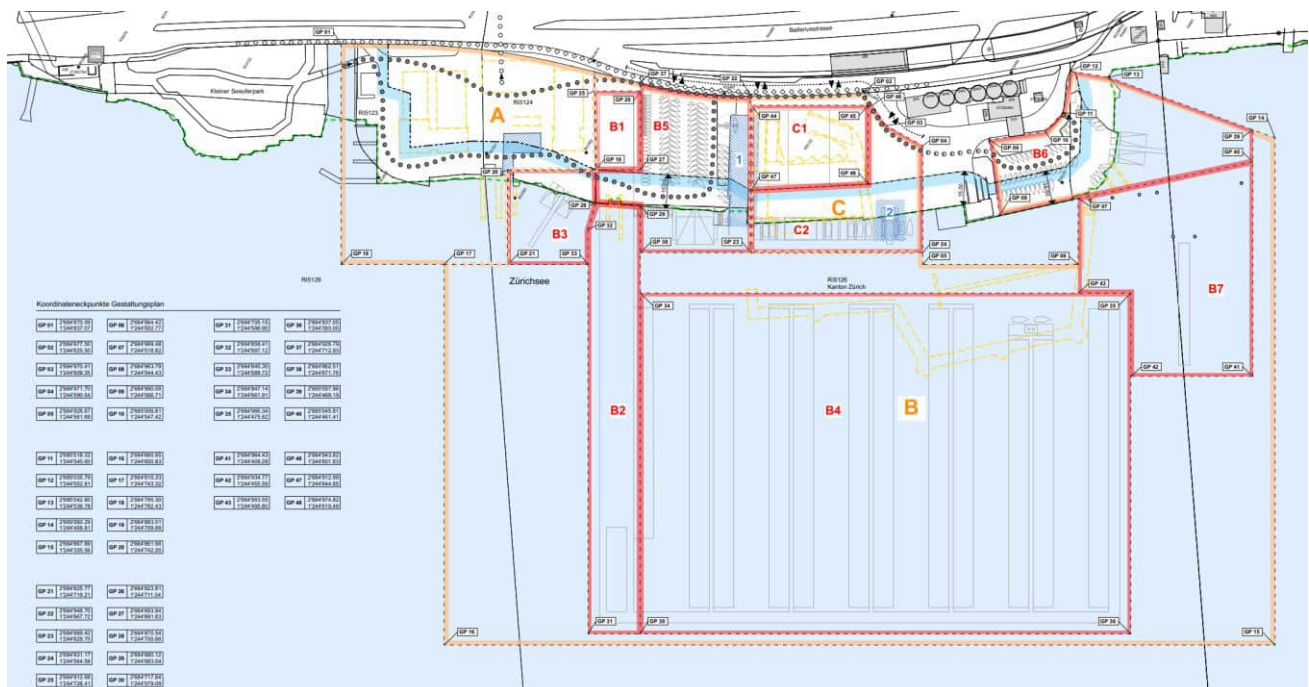


Abbildung 5-1 Plan zum Gestaltungsplan (Quelle: ProjektBeweger GmbH [27])

<sup>3</sup> AS 741.500



### *Art. 8 Nutzweise*

Die Nutzweise wird für die drei Teilgebiete spezifisch gemäss den Projektanforderungen (vgl. Kapitel 2) geregelt.

Im Teilgebiet A (Park-Erweiterung) sind Nutzungen gemäss Bestimmungen der BZO für die Freihaltezone FP zulässig.

Im Teilgebiet B sind der Hafенbetrieb, Wassersportnutzungen sowie Gastronomie zulässig. Dies beinhaltet auch eine mögliche Gewerbenutzung für den Verkauf von Segelzubehör im Wassersportzentrum.

Im Teilgebiet C sind die Wasserschutzpolizei, die Unterwasserarchäologie sowie Gewerbenutzungen mit Zusammenhang zu Hafен und Wassersport (zum Beispiel eine private Werft) vorgesehen. Gewerbenutzungen sind nur zulässig, wenn gleichzeitig die Wasserschutzpolizei im Teilgebiet C realisiert wird. Eine Neuüberbauung nur mit einer Gewerbenutzung des Areals ist nicht zulässig. Die Bestandesgarantie bleibt dabei vorbehalten (vgl. Art. 7). Grundsätzlich sind weitere mit dem Hafенbetrieb und dem Wassersport zusammenhängenden Nutzungen zulässig.

Innerhalb der Teilgebiete sind Baufelder geplant, für welche der Gestaltungsplan weiterführende Vorschriften vorsieht.

Zudem gibt es gegenüber der Bellrivestrasse im Teilgebiet B und C Bereiche, welche keinen Baufeldern zugewiesen sind. Diese Bereiche dienen den Nutzweisen gemäss Teilgebiet B und C und im konkreten Fall der Erschliessung der Nutzungen, was auch über Art. 44 und Art. 45 gesichert wird. In diesen Bereichen gelten zudem die allgemein gültigen Gestaltungsplanvorschriften zu den Abschnitten C. Freiraum und D. Gestaltung.

### *Art. 9 Baufelder*

Um die verschiedenen, beabsichtigten Bauten und Anlagen gemäss den Projektbedürfnissen (vgl. Kapitel 2, 4.4.5 und 4.4.6) ermöglichen und planungsrechtlich regeln zu können, werden in den beiden Teilgebieten B und C mehrere, differenzierte Baufelder angeordnet (vgl. Abbildung 5-1). Die in den Baufeldern jeweils zulässigen Bauten und Anlagen werden genau bezeichnet und damit deren mögliche Lage und Abmessungen eingeschränkt, um eine gute Einordnung an sensibler Seelage sowie die Umweltverträglichkeit sicher zu stellen.

Mit dem Gestaltungsplan werden die maximal zulässigen Geschossflächen festgelegt. Mit der Geschossfläche können neben Flächen in den Vollgeschossen auch Flächenbeschränkungen in den Unter- und Dachgeschossen festgelegt werden. Die Geschossfläche umfasst die allseitige umschlossene und überdeckte Grundrissfläche inkl. Konstruktionsfläche (unter- und oberirdisch).

Je nach Lage der Bauten inner- sowie ausserhalb der Baubereiche ist zu beachten, dass unabhängig des Gestaltungsplans die gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen weiter gelten.

## **2. Teilgebiet B**

### *Art. 10 bis 12 Baufeld B1*

Im Baufeld B1 (vgl. Abbildung 5-1) soll das geplante Wassersportzentrum (Siegerprojekt des Wettbewerbs; vgl. Kap. 2.7 und 2.9) realisiert werden. Das Wassersportzentrum bietet vor allem Raum für die Schulung von Segelsport und anderer Wassersportarten, Segelclubräume, ergänzt durch einen privat geführten Restaurantbetrieb. Im Gebäude sind auch ergänzenden Nutzungen für den Hafенbetrieb wie z.B. Büroräumlichkeiten oder Trafostationen zulässig.

Die zulässige Geschossfläche (max. 2'000 m<sup>2</sup>) und die zulässige Gesamthöhe (max. 423.50 m ü. M.) des Gebäudes werden beschränkt. Hinzu kommen die Aussengeschossflächen (Balkon / Laubengänge / Terrassen), die eine Fläche von ca. 700 m<sup>2</sup> umfassen.

Falls das Gebäude nicht das ganze Baufeld B1 überstellt, sind dort Bauten und Anlagen gemäss Art. 20 Abs. 1 und 2 zulässig.

Sollten die Nutzungen im Wassersportzentrum schwer evakuierbare Personen (z.B. Sportnutzungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) als Zielgruppe einschliessen, ist der Störfallvorsorge im Zusammenhang

mit den von der Bellerivestrasse ausgehenden Risiken Rechnung zu tragen (vgl. Kapitel 4.9.10 Störfallvorsorge). Im Rahmen des Bauprojekts erfolgt eine Risikobeurteilung gemäss kantonalem Leitfaden zuhanden der Fachstelle Störfallvorsorge.

*Art. 13 bis 15 Baufeld B2*

Das Baufeld B2 (vgl. Abbildung 5-1) umfasst die schwimmende Mole und eine Brücke, welche die Mole mit dem Land verbindet. Die Brücke muss im Bereich der Ufervegetation lichtdurchlässig konstruiert werden.

Auf der Mole ist ein öffentlich zugängliches Restaurant mit Kiosk zulässig. Dessen zulässige Geschossfläche wird auf maximal 400 m<sup>2</sup> beschränkt. Südöstlich der Mole dürfen Stege und Bootsplätze angeordnet werden. Im Bereich der Unterwasservegetation sind die Stege lichtdurchlässig zu gestalten.

Analog den Baufeldern B4 und B7 erfolgen die Höhenbeschränkungen relativ zum Seespiegel, da das in Erscheinung treten der Bauten und Anlagen ab dem Seespiegel massgeblich ist. Die zulässige Gesamthöhe der Mole beträgt maximal 1,5 m über dem jeweiligen Seespiegel. Für das Restaurant mit Kiosk beträgt sie maximal 6,5 m über dem jeweiligen Seespiegel. Von dieser Höhenbeschränkung ausgenommen sind gewisse technische Anlagen und Ausstattungen, die im Zusammenhang mit der Hafennutzung benötigt werden und erfahrungsgemäss nur unwesentlich in Erscheinung treten (vgl. Art. 34).

Die Mole ist grundsätzlich öffentlich zugänglich, muss aber aus Sicherheitsgründen (Wetterverhältnisse und ggf. nachts) im Bedarfsfall abgesperrt werden können.

Alle Schwimmkörper müssen mit ausladend abgespannten Verankerungen im Seegrund gesichert werden (vgl. Abbildung 4-5). Es wird darauf verzichtet, die Baufelder auf die Abspannungen auszulegen, damit nicht unerwünschter Spielraum für die Schwimmkörper selber entsteht. Deshalb werden Verankerungen auch ausserhalb des Baufeldes (jedoch innerhalb des Geltungsbereichs) zugelassen. Letztlich erfolgt die Bewilligung dafür mit der Konzession.

Der Hohlraum des Schwimmkörpers der Mole darf als Lager genutzt werden.

*Art. 16 und 17 Baufeld B3*

Im Baufeld B3 kann in Abstimmung mit der Wasserschutzpolizei ein Taucheinstieg realisiert werden. Mit dem Abbruch der Gebäude der WAPO kann im Baufeld B3, sofern der Bedarf nachgewiesen wird, zudem eine zweiteilige Bootsrampe mit Steg (inkl. Zugangswege) realisiert werden. Ein früherer Zeitpunkt der Realisierung ist nicht möglich, da dies mit dem Betrieb der WAPO nicht vereinbar wäre.

Die allfällige, zweiteilige Bootsrampe mit Steg und der Taucheinstieg werden in ihrer Ausdehnung begrenzt. Zum Schutz der Ufervegetation müssen die Bootsrampe und der Steg lichtdurchlässig ausgestaltet werden (z.B. als Gitterrost-Konstruktion).

Um den Charakter des Teilgebiets A (Park) möglichst fortzuführen, gelten im Übrigen die BZO-Bestimmungen für die Freihaltezone FP.

*Art. 18 und 19 Baufeld B4*

Im Baufeld B4 ist die eigentliche Hafenanlage anzuordnen (vgl. Abbildung 5-1).

Die Hafenanlage ist grundsätzlich öffentlich zugänglich, muss aber aus Sicherheitsgründen (Wetterverhältnisse und ggf. nachts) im Bedarfsfall abgesperrt werden können.

Bezüglich Verankerungen wird auf den zweitletzten Absatz der Ausführungen zu Art. 13 bis 15 verwiesen.

Der Wellenbrecher (alternativ zur vorgesehenen Lösung in Baufeld B7 bei allenfalls reduzierter Hafengrösse), die Tankstelle (alternativ zu Baufeld C2, vgl. Abbildung 4-11) sowie weitere wichtige technische Anlagen (vgl. Kapitel 4.4.6 Hafenplanung) sollen in diesem Baufeld angeordnet werden können.

Wie bei den anderen schwimmenden Bauten in den Baufeldern (B2 und B7) erfolgt die Höhenbeschränkung relativ zum Seespiegel, da die ab dem Seespiegel in Erscheinung treten. Die zulässige Gesamthöhe beträgt maximal 1,5 m und im Bereich der überdachten Tankstelle maximal 5 m über dem jeweiligen Seespiegel.

*Art. 20 bis 21 Baufeld B5*

Im Baufeld B5 sind diverse Erschliessungsanlagen und Infrastrukturen für das Wassersportzentrum und den Hafen anzuordnen (vgl. Abbildung 5-1 und Kapitel 4.4.6 Hafenplanung).

Die Bootsrampe (vgl. Abbildung 4-8 und Abbildung 4-9), die Trockenplatz-Plattform (vgl. Abbildung 4-6 und Abbildung 4-7) und die Brückenkonstruktion werden genau geregelt, da sie im Bereich der Ufervegetation zu liegen kommen. In diesem Bereich sind die Anlagen lichtdurchlässig auszugestalten. Es wird klar definiert, welche Bauten und Anlagen ausserhalb der Uferlinie und somit unter anderem im See liegen dürfen. Das Baufeld wird gemessen ab der südlichen Parzellengrenze auf 20 m definiert. Das Baufeld sowie Art. 21 sehen gegenüber dem Richtprojekt einen Projektierungsspielraum vor.

Das Dock 1 besteht heute bereits als Trockendock, soll aber als Zugang zur Krananlage für Schiffe mit mehr Tiefgang ausgelegt werden, womit eine Abgrabung (inkl. dem seeseitigen Zufahrtsbereich) auf eine Kote von 402.45 m ü. M. zugelassen wird (vgl. Abbildung 4-10).

*Art. 22 bis 23 Baufeld B6*

Im Baufeld B6 befindet sich der bestehende, zweite Standort für Trockenplätze (vgl. Abbildung 4-4). Die südliche Rampe mit Steg wird durch eine neue zweiteilige Rampe mit Steg ersetzt (vgl. Abbildung 4-13 und Abbildung 4-14) und steht primär den Mieterinnen und Mietern dieser Trockenplätze zur Verfügung. Da der Trockenplatz Süd für die Segelschulung benützt wird, ermöglicht der Gestaltungsplan den Bau eines Containers für Segelmaterial, der in der Nähe zu Rampe und Booten platziert werden soll. Dieser darf eine Grundfläche von 35 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Innerhalb des Baufeld B6 sind zudem grundsätzlich Infrastrukturanlagen für das Wassersportzentrum und den Hafen sowie auch Abstellplätze für den Hafen zulässig.

Die zweiteilige Bootsrampe und der Steg sind lichtdurchlässig zu gestalten und müssen in Lage und Konstruktion auf die Ufervegetation Rücksicht nehmen. Es wird klar definiert, welche Bauten und Anlagen ausserhalb der Uferlinie und somit unter anderem im See liegen dürfen.

*Art. 24 und 25 Baufeld B7*

Durch einen schwimmenden Wellenbrecher wird grosser Wellenschlag im Hafenbecken verhindert (vgl. Abbildung 4-16).

Die Leitpfähle werden uferseitig bei der Einfahrtsroute der KIBAG-Schiffe gesetzt, um zu verhindern, dass die Boote bei entsprechenden Winden an das Ufer getrieben werden und damit die Slipanlage sowie die Seewasserfassungseitung der Stadt Zürich gefährden. Auch der Wellenbrecher wird am landseitigen Ende durch zwei Leitpfähle geschützt.

Die jeweils zulässige Gesamthöhe des Wellenbrechers und der Leitpfähle wird beschränkt. Wie bei den anderen schwimmenden Bauten in den Baufeldern (B2 und B4) erfolgt die Höhenbeschränkung für den Wellenbrecher relativ zum Seespiegel, da das in Erscheinung treten der Bauten und Anlagen ab dem Seespiegel massgeblich ist. Die zulässige Gesamthöhe beträgt für den Wellenbrecher maximal 1,5 m über dem jeweiligen Seespiegel. Die Leitpfähle sind in ihrer Höhe auf die Meereshöhe referenziert, da diese fest im Seegrund zu verankern sind (max. 410 m ü. M.).

Auch der schwimmende Wellenbrecher muss mit teilweise weit ausladend abgespannten Verankerungen im Seegrund gesichert werden. Es wird darauf verzichtet, das Baufeld auf diese Abspannungen auszulegen, damit nicht unerwünschter Spielraum für den Wellenbrecher selber entsteht. Deshalb werden Verankerungen auch ausserhalb des Baufeldes zugelassen (jedoch innerhalb des Geltungsbereichs). Letztlich erfolgt die Bewilligung dafür mit der Konzession.

Ein alternativer Standort für den Wellenbrecher ist im Baufeld B4 zulässig (bei allenfalls reduzierter Hafengrösse).

### 3. Teilgebiet C

#### *Art. 26 bis 27 Baufeld C1*

Im Baufeld C1 (vgl. Abbildung 5-1) sind ein oder mehrere Gebäude (für Wasserschutzpolizei und Gewerbe, wie z.B. private Werft) sowie die Erweiterung des Docks 1 zugelassen. Es gilt zudem die grundsätzliche Nutzweise gemäss Art. 8.

Die zulässige Geschossfläche (maximal 4'500 m<sup>2</sup> oberirdisch und maximal 1'800 m<sup>2</sup> unterirdisch) und die zulässige Gesamthöhe werden beschränkt.

Heute funktioniert der Betrieb der privaten Werft mit einer Hauptnutzfläche von rund 1'335 m<sup>2</sup> (siehe Machbarkeitsstudie Verlegung WAPO [5]). Die heutige Nutzfläche gilt somit auch als Orientierungsgrösse für den künftigen Werftbetrieb (unter Berücksichtigung von einem angemessenen Spielraum). In den Obergeschossen werden die Flächen für die Werft im Gestaltungsplan auf eine Geschossfläche von maximal 1'800 m<sup>2</sup> und im Untergeschoss auf maximal 600 m<sup>2</sup> begrenzt.

Falls das Gebäude nicht das ganze Baufeld C1 überstellt, können auch die im Baufeld C2 zulässigen Bauten und Anlagen (Art. 31) erstellt werden.

Das Untergeschoss wird vor allem durch die Sammelgarage belegt.

Im Geltungsbereich wird entweder ein erdverlegter Treibstofftank oder ein unterirdisch im Gebäude angeordneter Treibstofftank, der die feuerpolizeilichen Anforderungen erfüllt, vorgesehen. Dieser kann innerhalb des Baufelds C1 und / oder des Baufelds C2 platziert werden.

#### *Art. 28 bis 29 Baufeld C2*

Im Baufeld C2 (vgl. Abbildung 5-1) sind diverse Infrastrukturen für die Wasserschutzpolizei und die Gewerbebetriebe (insbesondere die private Werft) angeordnet. Allfällige gewässerschutzrechtliche Bestimmungen bleiben jeweils vorbehalten.

Ein Teil der Bootsplätze im Wasser (für die Wasserschutzpolizei) müssen aus betrieblichen und aus sicherheitstechnischen Gründen eingehaust werden. Die Grundfläche und die Gesamthöhe dieser Einhausung werden beschränkt.

Ermöglicht wird insbesondere mit dem Dock 2 die Erstellung einer Travellift-Anlage (vgl. Kapitel 4.4.6 Hafenplanung) und eines mobilen Krans, mit dem grosse Boote (auch mit mehr Tiefgang) ein- und ausgewassert werden können. Dessen Fahrbahnen ragen in den See hinaus und müssen im Seegrund abgestützt werden.

Ebenfalls wird die Realisierung einer Einwasserungsrampe sowie von Stegen mit Verankerungspfosten und Steifpfählen ermöglicht.

Das Baufeld C2 wurde in Anlehnung an das Baufeld B5 dimensioniert. Die Ausdehnung in den See wird so gewählt, dass die Travellift-Anlage (vgl. Kapitel 4.4.6) angeordnet werden kann, wobei ein Projektierungsspielraum vorgesehen wird.

Die überdachte Tankstelle (alternativ zu Baufeld B4, vgl. Abbildung 4 12) sowie weitere wichtige technische Anlagen (vgl. Kapitel 4.4.5 Hafenplanung) sollen in diesem Baufeld angeordnet werden können.

Für Treibstofftank siehe Art. 26 Abs. 1 Baufeld C1.

Landseitige Aufschüttungen sind bis zur genannten Kote zulässig (entspricht heutiger Geländekote bzw. Lehnkonstruktion).

### 4. Weitere Vorschriften

#### *Art. 30 Dock 1*

Das Dock 1 mit Anlagen zur Trockenlegung und mit baulicher Umfassung kann in Bereichen der Baufelder B5, C1 und C2 zu liegen kommen (vgl. Plan in Abbildung 5-1). Die Abgrabungen für das Dock dürfen im Seegrund die Kote von 402,4 m ü. M. nicht unterschreiten ausser dort, wo dies für die Foundation des Docks erforderlich ist.

*Art. 31 Seewasser-Pumpstation*

Es besteht innerhalb der Baufelder B1, B5, C1 und C2 unterirdisch oder in einem Untergeschoss der Bauten die Möglichkeit, eine Seewasser-Pumpstation für die Energieversorgung von Dritten (etwa Hochschulgebiet Zürich Zentrum) zu realisieren. Diese beansprucht eine Hauptnutzfläche von ca. 160 m<sup>2</sup> (dazu siehe auch Kapitel 4.2 Seewasserleitung HGZZ). Unter Berücksichtigung notwendiger Erschliessungsbereiche sind zusätzliche Geschossflächen von 200 m<sup>2</sup> zulässig. Die Seewasser-Pumpstation kann über mehrere Baufelder realisiert werden, wobei jedoch die gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten sind. Die Seewasser-Pumpstation ist jedoch ausserhalb des Gewässerraums anzuordnen.

*Art. 32 Baubegrenzungslinie*

Die Baufelder werden mittels Baubegrenzungslinien definiert (vgl. Situationsplan [27]). Diese bestimmen die maximale horizontale Ausdehnung der Bauten. Die Baufelder basieren auf dem Richtprojekt und weisen einen stufengerechten Spielraum auf.

Baukörper sind prinzipiell innerhalb der im Situationsplan angegebenen Baubegrenzungslinien anzuordnen. Darüber hinaus werden nur bestimmte Ausnahmen toleriert.

Es dürfen keine Gebäudeteile in den Gewässerraum hineinragen.

Der Gestaltungsplan differenziert die Dimensionen der Gebäudeteile, welche über die Baubegrenzungslinie ragen dürfen. Als Dachvorsprung ist im Grundsatz der über die Mauerkante hinausragende Teil des Daches zu verstehen. Diese Dachvorsprünge dürfen höchstens 1 m über die Baubegrenzungslinie hinausragen.

Demgegenüber dürfen Vordächer, welche unter anderem dem Witterungsschutz von z.B. Eingangsbereichen dienen, 2 m über die Baubegrenzungslinie hinausragen. Vordächer sind in der Regel in einem der unteren Vollgeschosse angeordnet.

*Art. 33 Übertragung von Geschossfläche*

Angesichts der städtebaulich und landschaftlich besonderen Situation, werden die Lage und das Volumen der Gebäude im Gestaltungsplan mit verschiedenen Instrumenten (Lage und Ausdehnung der Baufelder; Beschränkung der Gesamthöhe) präzise, aber mit dem erforderlichen Spielraum gefasst. Deshalb wird die Übertragung von Geschossflächen zwischen Baufeldern ausgeschlossen.

*Art. 34 Ausnahmen von der Gesamthöhe*

Verschiedene Aufbauten dürfen die zulässige Gesamthöhe überschreiten. Die Art der Aufbauten wird auf das betrieblich und technisch Notwendige beschränkt. Mit der Beschränkung soll gleichzeitig der besonderen Lage des Geltungsbereichs und dessen Einsehbarkeit vom See Rechnung getragen werden.

Es wird zwischen Aufbauten auf Gebäuden (Abs. 1) und Aufbauten auf den Infrastrukturanlagen (Abs. 2) differenziert.

*Art. 35 Dachgestaltung*

Die Dachgestaltung richtet sich nach Art. 11 Abs. 1 der BZO. Demnach wird für Flachdächer grundsätzlich eine ökologisch wertvolle Begrünung vorgeschrieben.

*Art. 36 Geschosszahl*

Da die Höhe der Gebäude mittels Gesamthöhe beschränkt ist, wird für die Baufelder B1 und C1 darauf verzichtet die Geschosszahl zu regeln. Das Restaurant-Gebäude in Baufeld B2 darf nur eingeschossig sein.

Die Anzahl Untergeschosse ist unter Vorbehalt der gewässerschutzrechtlichen Vorgaben nicht eingeschränkt. Unter anderem sind in den Baufeldern B1 und C1 Untergeschosse vorgesehen. Für die mögliche Seewasser-Pumpstation ist, sofern notwendig, ein zusätzliches Untergeschoss zulässig.

*Art. 37 Abstände*

Es darf auf die Baubegrenzungslinien gebaut werden. Unter Vorbehalt einwandfreier hygienischer und feuerpolizeilicher Verhältnisse dürfen die kantonalen Grenz- und Gebäudeabstände im Geltungsbereich unterschritten werden.

Die geschlossene Bauweise ist zulässig, was die Erstellung von mehreren, aneinander gebauten Gebäuden erlaubt.

#### *Art. 38 Etappierungen*

Etappierungen sind zulässig. Eine mögliche Etappierung sieht in der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» vor, dass im Teilgebiet B der Hafen, das Wassersportzentrum und die Mole mit Gastronomie gebaut werden. In einer möglichen Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» können im Teilgebiet A die Gebäude für die Wasserschutzpolizei sowie die private Werft und im Teilgebiet C der öffentliche Park realisiert werden. Nach Bedarf sind weitere bzw. andere Etappierungen zulässig.

Jede Etappe muss für sich die gestalterischen Anforderungen erfüllen. Damit die gestalterischen Anforderungen auch in Bezug auf den ganzen Geltungsbereich nach vollständiger Umsetzung der Planung erfüllt sind, könnte es sich als nötig erweisen, nachträgliche Anpassungen an früheren Etappen vorzunehmen.

Absatz 4 bezweckt die Verlegung der Wasserschutzpolizei von Teilgebiet A ins Teilgebiet C mit der Realisierung des Parks in Teilgebiet A zu verknüpfen.

### **5.3 C. Freiraum**

#### *Art. 39 Gestaltungskonzept*

Obwohl das Vorhaben in Etappen realisiert werden kann und teilweise sehr funktionale Freiräume entstehen, soll eine hohe aussenräumliche Qualität sichergestellt werden. Deshalb ist jeweils pro Etappe ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Im Rahmen der Neugestaltung der Aussenräume sind zweckmässige und attraktive Führungen der Fuss- und Velowege im Sinne der Richtpläne sicherzustellen.

#### *Art. 40 Öffentlicher Park*

Im Teilgebiet A muss nach Verlegung der Wasserschutzpolizei ein öffentlicher Park realisiert werden.

Im gesamten Areal sind Anlagen für eine seebezogene Erholungsnutzung zulässig.

#### *Art. 41 Versiegelung*

Zugunsten des Stadtklimas und der natürlichen Versickerung ist die Flächenversiegelung generell und insbesondere im Gewässerraum möglichst gering zu halten. Die Flächen der Versiegelung sind möglichst auf das funktional, technisch oder gestalterisch bedingte Mass zu beschränken.

Betrieblich bedingte Flächen dürfen jedoch mit einem Hartbelag versehen werden. Es sind dies insbesondere die zur Erschliessung und Einwasserung für Boote benötigten Flächen, Werkplätze und Manövrierflächen der Wasserschutzpolizei sowie die Umschlagplätze für wassergefährdende Flüssigkeiten.

#### *Art. 42 Öffentliche Zugänglichkeit*

Grundsätzlich sind die neu entstehenden Anlagen öffentlich zugänglich zu gestalten, um die Zugänglichkeit des Seeufers für die Öffentlichkeit zu verbessern. Nur aus Sicherheitsgründen darf – wo nötig – davon abgewichen werden (z.B. Wasserschutzpolizei, Teile Unterwasserarchäologie).

Der Bereich der Wasserschutzpolizei ist aus Sicherheitsgründen für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Diesbezüglich ist bereits jetzt klar, dass der Bereich der Wasserschutzpolizei baulich zu schützen sein wird. Es muss auch möglich sein, bei schlechten Wetterverhältnissen oder nachts die Zugänglichkeit zur schwimmenden Mole einzuschränken oder gänzlich zu untersagen.

### **5.4 D. Gestaltung**

#### *Art. 43 Gestaltung*

Bauten, Anlagen und Umschwung sind so zu gestalten, dass eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung entsteht. Diese Anforderung gilt auch für Materialien, Farben, Reklameanlagen und Beleuchtungen. Ge-

mässig gängiger Praxis der Stadt Zürich beurteilt die Baubewilligungsbehörde der Stadt Zürich Projekte hinsichtlich ihrer besonders guten Gestaltung auf der Basis eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens (Wettbewerb) oder aufgrund der Beurteilung durch das Baukollegium der Stadt Zürich. Das Baukollegium setzt sich aus Fachleuten der Bereiche Architektur und Landschaftsarchitektur als auch aus Mitgliedern der Verwaltung der Stadt Zürich zusammen.

## 5.5 E. Erschliessung und Parkierung

### *Art. 44 Erschliessung*

#### *a. Fuss- und Radverkehr*

Hafen und Wassersportzentrum sollen insbesondere für zu Fuss Gehende und Rad Fahrende sehr gut erreichbar sein. Die Erschliessungen sind daher gut auf das übergeordnete Fuss- und Radwegnetz auszurichten. Es sind Fusswege innerhalb des Geltungsbereichs vorgesehen und ein Radweg entlang der Bellerivestrasse geplant (vgl. auch Kap. 4.8.2).

Durch den Geltungsbereich wird der Seeuferweg für zu Fuss Gehende, ergänzt durch Bänke mit Abfalleimern und dergleichen geführt, um die Zugänglichkeit des Seeufers für die Öffentlichkeit zu verbessern. Der Fusswegeverbindungen können erst im Endzustand (Vollausbau) durchgehend zur Verfügung gestellt werden. In den einzelnen Etappen folgt die Realisierung des jeweiligen Abschnitts des Seeuferweges. Im Bereich der Wasserschutzpolizei/Werft (Teilgebiet C) ist der Seeuferweg aus Sicherheitsgründen auf der Ostseite der Gebäude, also nicht entlang des Seeufers, zu realisieren.

Damit zu einem späteren Zeitpunkt die im Richtplan verankerte Fussgänger-/Veloquerung über die Bellerivestrasse und die Eisenbahngleise zur Seefeldstrasse und Flühgasse realisiert werden kann, dürfen im Geltungsbereich (Teilgebiet A) deren westlicher Fusspunkt und die nötigen Abstützungen angeordnet werden. Der Zeitpunkt für die Realisierung der Fussgänger-/Veloquerung ist offen. Gemäss Praxis der Stadt Zürich ist die Fussgänger-/Veloquerung im stadträumlichen Kontext besonders gut zu gestalten, was mit der Durchführung eines Konkurrenzverfahrens sichergestellt wird.

### *Art. 45 b. motorisierter Individualverkehr*

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt ab der Bellerivestrasse (siehe Situationsplan). Die Anlieferung des Restaurants auf der schwimmenden Mole (Baufeld B2) darf über die schwimmende Mole erfolgen.

### *Art. 46 Abstellplätze für Personenwagen*

#### *a. Anzahl*

Die Anzahl der Abstellplätze für Personenwagen berechnet sich gemäss PPV. Gemäss PPV liegt der Geltungsbereich im Reduktionsgebiet D. Unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedürfnisse und aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird für den Geltungsbereich das Reduktionsgebiet C festgesetzt, wofür gegenüber dem Reduktionsgebiet D tiefere Prozentsätze des Normalbedarfs gelten. Auf dieser Berechnungsbasis darf nur der minimal erforderliche Bedarf an Abstellplätzen realisiert werden (PPV-Minimum). Gestützt auf Art. 5 Abs. 2 GPV in Verbindung mit Art. 8 Abs. 5 PPV kann für autoarme Nutzungen abweichend von den massgeblichen Vorgaben gemäss GPV und PPV der Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept durch die Baubehörde festgelegt werden.

Ausserhalb der Segelsaison kann der Pflichtparkplatzbedarf auf 20% des Normalbedarfs reduziert werden. Für die Nutzung der Clubräume sind in dieser Zeit 3 Parkplätze einzurechnen. Während der Segelsaison können die Parkplätze durch die Bootsplätze abgedeckt werden, da die Clubräume jeweils abends genutzt werden (vgl. [3]).

### *Art. 47 b. Anordnung*

In der möglichen Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» dürfen die Abstellplätze für Personenwagen oberirdisch angeordnet werden. Der Bedarf an Abstellplätzen wird in dieser Etappe hauptsächlich mit den auf dem

Dach der Werft bestehenden Abstellplätzen gedeckt. Um den Freiraum zu schonen, sind Abstellplätze für Personenwagen im Gebäude bzw. unterirdisch anzuordnen, sobald die Neubauten im Baufeld C1 in der möglichen Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» realisiert werden. Davon ausgenommen sind nur die Abstellplätze für Behinderte, welche auch im Endzustand (Vollausbau) oberirdisch angeordnet werden können.

*Art. 48 c. Nutzung*

Die Abstellplätze dürfen – aufgrund der reduzierten Anzahl und der unterschiedlichen Nutzungszeiten – mehrfachgenutzt werden und sind – zur Förderung der stadtverträglichen Verkehrsmittel – ab der 1. Minute lenkungswirksam zu bewirtschaften, wobei die Bewirtschaftung auf die umliegenden öffentlichen Abstellplätze abzustimmen ist.

Der Begriff Mehrfachnutzung bedeutet vorliegend, dass die Parkplätze für verschiedene zeitlich komplementäre Nutzungen zur Verfügung stehen. So werden unter anderem für den Clubraum, welcher primär abends besucht wird, keine eigenen Abstellplätze erstellt, sondern es ist eine Doppelnutzung der Besucherparkplätze für den Wassersport vorgesehen.

*Art. 49 Abstellplätze für leichte Zweiräder und Motorräder*

In den Teilgebieten A und C sowie im Teilgebiet B in den Baufeldern B1, B5 und B6 (vgl. Plan in Abbildung 5-1) ist das Abstellen leichter Zweiräder und Motorräder möglich. Entsprechende Abstellanlagen sind jedoch nur auf dem Land und ausserhalb des Gewässerraums zulässig. Nur im Baufeld B5 dürfen die Anlagen für Abstellplätze auch überdacht werden.

Die Zahl der Abstellplätze für Zweiräder und Motorräder erfolgt nach der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich.

**5.6 F. Umwelt**

*Art. 50 Lärmschutz*

Passend zu den vorgesehenen Nutzungen wird der Geltungsbereich der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

*Art. 51 Ökologischer Ausgleich*

Der Gestaltungsplan wird einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Der mit den baulichen Eingriffen verbundene ökologische Ausgleich ist Bestandteil von Bauprojekt und Freiraumkonzept. Konkrete Festlegungen erfolgen gestützt auf einer ökologischen Bilanzierung (z.B. BAFU, GSZ-Bewertungsmodell ökologisch wertvoller Flächen) im Baubewilligungsverfahren (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht [8], Pflichtenheft Umweltbaubegleitung, Massnahme UBB-23).

Für weitergehende Erläuterungen zum Thema Umwelt wird auf den separaten Umweltverträglichkeitsbericht [8] verwiesen.

*Art. 52 Ökologische Ersatzmassnahmen*

Für die durch den Bau und Betrieb der Hafenanlage (Etappen «Wassersportzentrum und Hafen» sowie «Wasserschutzpolizei, Werft und Park») verursachten Beeinträchtigungen der aquatischen Ökosysteme sind gestützt auf Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG ökologische Ersatzmassnahmen zu leisten. Die Umsetzung der Massnahmen hat spätestens zeitlich parallel zur Realisierung der jeweiligen Bauprojekte zu erfolgen und ist im Umfang des konkreten Ersatzbedarfs bis zur Bauabnahme nachzuweisen. Die Ersatzflächen befinden sich am linken Ufer des Zürichsees im Bereich der Landiwiese und Saffa-Insel. Ein entsprechendes Vorprojekt liegt vor. Nach der Realisierung des Projekts Landiwiese/Saffa-Insel stellt die zuständige kantonale Behörde den Umfang der anrechenbaren Ersatzmassnahmen für Bauten der Hafenanlage fest und nimmt den Pflegeplan ab. Die Pflicht zum Nachweis der Ersatzmassnahmen sowie der Umfang der Ersatzpflicht wird in den jeweiligen Bewilligungen der Bauten im Gestaltungsplanperimeter festzuhalten sein.

Für weitergehende Erläuterungen zum Thema ökologische Ersatzmassnahmen wird auf den separaten Umweltverträglichkeitsbericht (VUB) [8] verwiesen.



*Art. 53 Entwässerung*

Zugunsten des Stadtklimas und einer natürlichen Versickerung werden im Geltungsbereich Versiegelungen auf jene Flächen beschränkt, welche funktional, technisch oder gestalterisch begründet werden können. Das im Geltungsbereich anfallende unverschmutzte Regenwasser wird nach den massgeblichen Vorgaben versickert, bzw. in den Zürichsee eingeleitet.

Entwässerungskonzepte sind mit dem jeweiligen Baugesuch einzureichen. So wird sichergestellt, dass die Entwässerung der beiden vorgesehenen Etappen unabhängig voneinander - insbesondere zeitversetzt – funktionieren.

*Art. 54 Energie*

Für den Betrieb der Neubauten ist das revidierte kantonale Energiegesetz massgebend. Dieses ist seit 1. September 2022 in Kraft und gilt somit auch für diese Planung. Die geltenden Vorschriften werden insofern verschärft, dass Neubauten im Gestaltungsplangebiet die Minergie-Kennzahl sowie die Zusatzanforderungen ZAI, ZAI und ZAIII des Minergie-P Standards, Ausgabe 2017, zu erfüllen haben.

Neubauten sowie Umbauten, sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist, haben den oberen Grenzwert für Graue Energie gemäss Minergie-Eco, Ausgabe 2018, einzuhalten.

Dem Stadtrat wird mit dem vorliegenden Gestaltungsplan die Befugnis delegiert, bei Änderungen dieser Standards oder der Wärmedämmvorschriften die jeweils aktuelle Fassung für massgeblich zu erklären.

*Art. 55 Hochwasserschutz*

Die Bauherrschaften werden verpflichtet, ggf. eigenverantwortlich die nötigen Schutzmassnahmen zu treffen. Es sind bauliche und mobile Hochwasserschutzmassnahmen möglich.

*Art. 56 Vogelschutz*

Dem Vogelschutz ist aufgrund der besonderen Lage speziell Rechnung zu tragen. Als Orientierungshilfe dient die Broschüre «Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht» der schweizerischen Vogelwarte Sempach [18]. Die von Orniplan vorgeschlagenen bautechnischen Massnahmen sind umzusetzen («Marina Tiefenbrunnen», Gutachten zu den Auswirkungen des Bauprojekts auf die Vögel; Orniplan AG, Oktober 2017 [15]).

*Art. 57 Lichtemissionen*

Aufgrund der zunehmenden Lichtverschmutzung im Allgemeinen und der besonderen Lage sind bei der Ausgestaltung und dem Betrieb von Beleuchtungen im Aussenraum zwingend Massnahmen zur Vermeidung von unnötigen Lichtimmissionen zu treffen. Insbesondere ist die direkte Beleuchtung der Wasserflächen zu vermeiden. Die Vorgaben der Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum»[19] und die Ausführungen der überarbeiteten «Vollzugshilfe Lichtemissionen» des Bundesamts für Umwelt BAFU (Konsultationsentwurf, 2017 [4]) sind bei der Planung und im Betrieb zu berücksichtigen.

Bei öffentlich zugänglichen Räumen und auf Flächen, die öffentlich zugänglich sind, ist eine ausreichende Beleuchtung für die Sicherheit zu gewährleisten. Es ist so den Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

*Art. 58 Lokalklima*

Wie im Kapitel 4.9.7 Lokalklima ausgeführt, tragen die grundsätzlichen planerischen und städtebaulichen Dispositionen zu einer Verbesserung des Lokalklimas bei.

Neben Art. 58 dienen folgenden weitere Massnahmen der Verbesserung des Lokalklimas:

- Bebauungskonzept, das die Fläche für die Realisation eines öffentlichen Parks freispielt
- Art. 35: Vorgaben zu einer ökologisch wertvollen Begrünung der Flachdächer
- Art. 39: Notwendigkeit eines Gestaltungskonzepts für die Aussenräume pro Etappe
- Art. 40 Absatz 1: Vorgaben zu einem öffentlich nutzbaren Park im Teilgebiet A, der mit dem bestehenden kleinen Seeuferpark und den Aussenräumen der Teilgebiete B und C ein Ganzes zu bilden hat
- Art. 41: Beschränkung der Flächenversiegelung auf das notwendige Minimum

- Art. 46: Reduktion und Beschränkung der Anzahl Parkplätze auf dem Minimum gemäss PPV.
- Art. 47: Vorgaben zur unterirdischen Platzierung von PW-Abstellplätzen bei Realisierung des Ersatzneubaus der Wasserschutzpolizei/Werft (die Pflichtparkplätze sind derzeit auf dem Dach der Werft angeordnet),
- Art. 51: Optimierung der Bauten, Anlagen und Umgebung im Hinblick auf den ökologischen Ausgleich
- Art. 54: Energetische Vorgaben, u.a. zur Wärmedämmung

Basierend auf den Gestaltungsplanvorschriften, die auf eine Verbesserung der lokalklimatischen Situation abzielen, sowie auf den Handlungsanweisungen der Fachplanung Hitzeminderung werden im Rahmen der weiteren Planungen verschiedenste kompensatorische Massnahmen zur Verbesserung der lokalklimatischen Situation geprüft und umgesetzt.

## **5.7 G. Schlussbestimmungen**

### *Art. 59 Inkrafttreten*

Die Inkraftsetzung dieses Gestaltungsplans erfolgt durch den Stadtrat.

## 6 Interessenabwägung

Stehen den Behörden laut Art. 3 RPV bei der Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie die betroffenen Interessen ermitteln sowie beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen. Die verschiedenen Interessen aus den übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen, Sachthemen und Auswirkungen werden unter Berücksichtigung der Ziele gegeneinander abgewogen.

Vorliegend von Bedeutung ist das öffentliche Interesse am Ausbau des Hafens Tiefenbrunnen, der die Verlagerung von Bojenplätzen im Zürcher Seebecken in den Hafen erlaubt und zu einer ökologischen Aufwertung und Nutzungsentlastung der Flachwasserbereiche im Zürcher Seebecken führt (regionaler Richtplan Kap. 4.9.2), die Erstellung eines Wassersportzentrums (kantonaler Richtplan Kap. 6-5-2), den Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei (Kantonaler Richtplan Kap. 6.6-2) sowie die Aufwertung des Seeufers im Bereich des heutigen Hafens Tiefenbrunnen als öffentlich zugängliche Erholungsfläche. Schliesslich sind die betroffenen privaten Interessen sowie die Interessen der Nachbargemeinde zu ermitteln und in die Interessenabwägung mit einzubeziehen.

### 6.1 Öffentliches Interesse am Ausbau des Hafens Tiefenbrunnen und der Umlagerung der Bootsplätze

Das untere Seebecken hat die Grenzen der Belastbarkeit erreicht. Eine wesentliche Entlastung kann mit einer Verlagerung von Bojenplätzen in den neuen Hafen Tiefenbrunnen erreicht werden. Somit kann das Ufer im Seebecken an mehreren Abschnitten freigeräumt werden:

- *Kantonaler Richtplan*

Im kantonalen Richtplan wird im Gebiet Tiefenbrunnen ein Wassersportzentrum mit Hafen festgehalten (Richtplantext, Kapitel 6.5-2, Karteneintrag Nr. 7). Ausserdem besteht gemäss Richtplantext (Kap. 4.8.3) der Hinweis, dass auf dem Zürichsee – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration von Bootsliegplätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen sei. Die im Zürcher Seebecken liegenden Bojenplätze liegen in empfindlichen Flachwasserzonen. Mit der Verlagerung der Bojenfelder in den Hafen Tiefenbrunnen können diese an einen ökologisch weniger empfindlichen Standort verlegt werden.

- *Regionaler Richtplan Stadt Zürich*

Der regionale Richtplan der Stadt Zürich konkretisiert den kantonalen Richtplaneintrag und beschreibt den Ausbau des Hafens in Koordination mit dem Wassersportzentrum Tiefenbrunnen. Bojenfelder rund um das Zürcher Seebecken sollen verlegt und im Hafen der Marina Tiefenbrunnen kompensiert werden. Die Richtplaneinträge belegen ein wesentliches öffentliches Interesse am Ausbau des Hafens Tiefenbrunnen.

- *Leitbild Seebecken*

Das von Stadt und Kanton erarbeitete Leitbild Seebecken (Zielbild Seebecken 2030) sieht vor, im Raum Tiefenbrunnen eine neue Hafenanlage zu erstellen mit dem Ziel, die Bootsplätze im Hafen zu konzentrieren und damit das Zürcher Seebecken zu entlasten. Ausserdem soll das Gebiet im Bereich Tiefenbrunnen für die Öffentlichkeit aufgewertet werden. Es soll ein attraktiver Ort für die Öffentlichkeit mit neuer Hafenanlage, Wassersportzentrum sowie ein öffentliches Gastronomieangebot entstehen. Mit dem Projekt der Marina Tiefenbrunnen kann eine Aufwertung des Gebiets Marina Tiefenbrunnen und des Hafenbeckens im Sinne des Leitbilds Seebecken erreicht werden.

- *Ökologische Aufwertung Flachwasserzonen im Zürcher Seebecken (Bojenplätze)*  
Die heutigen Bojenfelder befinden sich weitgehend in mit Unterwasservegetation bewachsenen Flachwasserbereichen, insbesondere am linken Zürichseeufer.  
Bojenplätze nehmen gegenüber Hafенplätzen mehr Raum in Anspruch. Durch das Konzentrieren der Bojenplätze in einer Hafenanlage wird der beeinträchtigte Uferbereich bzw. die beeinträchtigte Seefläche wesentlich reduziert.  
Im Bereich der Marina Tiefenbrunnen ist das Ufer steil abfallend. Unterwasservegetation kommt nur in den ufernahen Bereichen vor. Im neuen Hafen Marina Tiefenbrunnen sind die Hafенplätze ausserhalb der Bereiche mit Unterwasservegetation angeordnet. Mit der Verlagerung der Bojenplätze wird die heutige Beeinträchtigung der Flachwasserzonen reduziert.

### 6.1.1 Interessen des Naturschutzes

Im Rahmen der UVP wurden die Auswirkungen auf die Natur im Detail untersucht. Mit den im UVB festgelegten Massnahmen wird das Projekt von der kantonalen Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) und der städtischen UVP-Kommission als umweltverträglich eingestuft.

- *Kommunale Naturschutzobjekte*  
Das Naturschutzobjekt, KSO 45.16 (Naturschutzobjekt: Flachwasserzone, Ufermauern Zürichsee), befindet sich im kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte der Stadt Zürich. Ziel des Naturschutzobjekts ist die Erhaltung der Flachwasserzonen und der Ritzenvegetation in den Ufermauern. Der Uferabschnitt des öffentlichen Gestaltungsplans «Marina Tiefenbrunnen» wurde in verschiedenen Etappen zwischen 1890 und 1980 aufgeschüttet. Der Seegrund ist in diesem Abschnitt deshalb stark abfallend. Das Ufer selbst ist durch die heute überwiegend gewerbliche Nutzung mit Betonmauern stark befestigt, womit im Uferabschnitt der Marina keine Naturschutzobjekte vorhanden sind.  
Die schützenswerten Flachwasserzonen befinden sich entlang des linken Zürichseeufers und nördlich, im Bereich des Limmatausflusses. Der Hafen Marina Tiefenbrunnen ist daher nicht vom KSO-Objekt 45.16 betroffen (siehe Amtsbericht des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements vom 4. Juni 2020). Jedoch liegen die Bojenfelder, welche in die Marina Tiefenbrunnen verlegt werden, im Gebiet des KSO-Objekts 45.16. Durch die Verlagerung der Bojenfelder in die Marina Tiefenbrunnen können die Flachwasserzonen besser geschützt werden, womit das Schutzziel des KSO-Objekts 45.16 unterstützt wird.
- *Ufer- und Unterwasservegetation*  
Aufgrund der fast durchgehenden Verbauung des Ufers durch Betonmauern ist im Uferabschnitt der Marina keine Ufervegetation vorhanden.  
Da der Seegrund im Bereich der Marina Tiefenbrunnen steil abfallend ist, weist das Gebiet wenige Flachwasserzonen mit einer schützenswerten Unterwasserflora auf. Die eigentliche Hafenanlage befindet sich zudem ausserhalb der Unterwasservegetation im tiefen Wasser.  
Die Zugangsbereiche zur Hafенmole, welche über die ufernahen Abschnitte mit Unterwasservegetation geführt werden, sollen transparent gestaltet werden. Die Beeinträchtigung der Unterwasservegetation wird damit so gering wie möglich gehalten.  
Mit der Vervierfachung der Bootsplätze wird gegenüber dem heutigen Zustand ein erheblicher Mehrverkehr an Booten im Bereich des Hafens und insbesondere der ufernahen Abschnitte stattfinden.

- Durch den Uferabstand der Stege von 30m bis 45m ergibt sich allerdings ein breiter Streifen als Fahr-  
raum zu den Bootsplätzen. Der Hauptverkehrskorridor dürfte sich in der Grössenordnung von 10m bis  
15m einstellen. Bootsbewegungen näher zum Ufer werden nur bei stark verringerter Geschwindigkeit  
erfolgen.

Die im Rahmen des Projekts erfolgte Wasserpflanzenenerhebung hat gezeigt, dass die dichtere Vegeta-  
tion meist erst bei 3m Wassertiefe erfolgt. Bereits in 10m Uferabstand besteht aufgrund des steil ab-  
fallenden Seegrundes eine Wassertiefe von 4m bis 5m. Die für den neuen Hafen zugelassenen Boote  
dürften damit kaum noch antriebsbedingte Wirbelströmungen bis zum Seegrund erzeugen womit nur  
eine geringe Beeinträchtigung der Unterwasservegetation entsteht.

Die heute bestehende Schwimmmole des Hafens Tiefenbrunnen und die bestehenden Einwasserungs-  
rampen müssen für die neue Hafenanlage rückgebaut werden. Sie befinden sich im unmittelbaren  
Uferbereich und beeinträchtigen damit bereits heute die ufernahen Bereiche mit Unterwasservege-  
tation. Alle neuen Anlagen im Bereich des Ufers sind transparent zu gestalten, womit die Wachstums-  
bedingungen für die Unterwasservegetation verbessert werden können.

Durch das vorliegende Projekt «Marina Tiefenbrunnen» findet im Perimeter der Hafenanlage eine  
morphologische Beeinträchtigung (Veränderung) der Seegrundvegetation statt, für die Ersatzmass-  
nahmen zu leisten sind. Die bestehende Hafenanlage, die rückgebaut wird, führt heute ebenfalls zu  
einer Beeinträchtigung der Seegrundvegetation. Der Ersatzbedarf des bestehenden Hafens liegt bei  
rund 60% jenes Bedarfs, der für das Projekt der Marina Tiefenbrunnen zu leisten ist.

Da die Ersatzmassnahmen aufgrund der aktuellen Nutzung und der vorliegenden Platzverhältnisse  
nicht direkt im Gestaltungsplanperimeter realisiert werden können, werden sie an einem geeigneten  
Seeuferabschnitt im Raum «Landiwiese» umgesetzt. Die vorgesehenen Aufwertungen können ver-  
gleichbare ökologische Funktionen übernehmen wie die beeinträchtigten Flächen in der Marina Tie-  
fenbrunnen. Sie sind somit ein gleichwertiger Ersatz und können gemäss Beurteilung des Kantons als  
Ersatzmassnahmen für die Marina Tiefenbrunnen angerechnet werden. Die ökologischen Ersatzmas-  
snahmen sollen im Winter 2024/25 bereits realisiert werden. Zum Zeitpunkt des Baus der Marina Tie-  
fenbrunnen sind die Ersatzmassnahmen damit bereits umgesetzt.

- *Vogelschutz*

Die terrestrischen Lebensräume (Uferbereich) im Projektperimeter sind von geringer ökologischer Be-  
deutung. Das Gebiet hat jedoch eine Bedeutung für Wasservögel im Winter.

Aufgrund der neuen Hafenanlage sind negative Auswirkungen für die Vogelarten möglich: mehr Stö-  
rungen durch Besuchende, die Zunahme von Lärm (Restaurant, Motorboote, Regatten), Vogelschlag  
an Bauten mit Glas, Lichtemissionen durch die Beleuchtung von Gebäuden, Wegen und der Hafenan-  
lagen. Zur Minimierung dieser negativen Auswirkungen sind mehrere bauliche und Artenförderungs-  
massnahmen umzusetzen, z. B. Nisthilfen für Rauchschwalben an Gebäuden, strukturreiche Uferbe-  
festigungen wie Sandsteinblöcke mit Nischen, Brutkörbe, Nisthöhlen, Flachdachbegrünungen als An-  
siedlungshilfe für Segler und Enten etc., Nisthilfen für Segler und Mehlschwalben an Fassaden, ökolo-  
gisch wertvolle Bepflanzung, sowie kein Glas als Windschutz oder in offenen Bereichen, Abbau von  
Glaselementen ausserhalb der Betriebszeiten, Massnahmen zur Vermeidung von unnötigen  
Lichtimmissionen, Vermeidung von direkter Beleuchtung der Wasseroberfläche sowie strahlendes  
Licht direkt in den Himmel.

Mit der Verlegung der Bojenfelder in die Marina Tiefenbrunnen können, die heute von den Bojenfel-  
dern betroffenen Uferabschnitte von Schiffsbewegungen entlastet werden. Das betrifft insbesondere  
auch jene Schiffsbewegungen vom Ufer zu den jeweiligen Bojenplätzen, womit der Lebensraum der  
Wasservögel im Bereich der Bojenfelder weniger beeinträchtigt wird.

### 6.1.2 Interessen des Landschaftsschutzes

Das Landschaftsbild im Uferabschnitt Marina Tiefenbrunnen wird heute überwiegend von industriellen Bauten, Verkehrsanlagen (SBB, Bellerivestrasse, Rampe nach Zollikon) und dem bestehenden Hafen (sowohl Wasser- als auch Trockenplätze) geprägt. Der Uferabschnitt ist bis auf den Bereich des südlichen Trockenplatzes (Baufeld B6) nicht zugänglich.

- *Kommunale Landschaftsschutzobjekte*

Das Inventarobjekt KSO-32.00 (Landschaftsschutzobjekt Zürichsee) umfasst gemäss Objektbeschreibung den See mit Ufermauern, Promenaden und Quaianlagen. Inventarziele des KSO-Objekts 32.00 sind die Erhaltung der Flachwasserzone. Diese ist besonders ausgeprägt in Wollishofen und der Enge, wo sie stellenweise bis etwa 300m in den See hinausragt. Gemäss Amtsbericht [24] des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird das Inventarobjekt KSO-32.00 durch den Bau der «Marina Tiefenbrunnen» nicht tangiert.

Im Bereich der Marina Tiefenbrunnen fällt das Ufer steil ab. Unterwasservegetation kommt deshalb im Geltungsbereich des Gestaltungsplans nur in ufernahen Bereichen vor.

Der Landschaftsschutz ist stets zu berücksichtigen, da die Naherholungsfunktion der Seeufer von grösster Bedeutung ist. Die Naherholungsfunktion setzt voraus, dass die Seeufer und der See selbst so weit wie möglich von Bauten und Anlagen freigehalten werden. Bauten und Anlagen in diesem Bereich müssen hohe gestalterische Anforderungen erfüllen und sich besonders gut einordnen (§ 238 Abs. 2 PBG). Der Gestaltungsplan legt zudem erhöhte Anforderungen für Bauten, Anlagen und Umschwung im Geltungsbereich des Gestaltungsplans fest (Art. 43 Gestaltungsplanvorschriften). Diese sind besonders gut in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzuordnen.

- *Landschaftsbild im Zürcher Seebecken*

Die vielen verankerten Boote vor dem General-Guisan-Quai stören nicht nur das Bild vom See auf die Stadt, sie stören vor allem auch die Sicht von der Stadt auf den See und in die Berge. Das Landschaftsbild im unteren Seebecken wird damit stark beeinträchtigt. Mit der Verlagerung der Bojenfelder aus dem unteren Seebecken in die Marina Tiefenbrunnen werden der See und die betroffenen Uferabschnitte von Booten erheblich freigeräumt. Es entsteht damit eine wesentliche Aufwertung des Landschaftsbilds im unteren Seebecken.

- *Landschaftliche Einordnung «Marina Tiefenbrunnen»*

Die bestehenden Bauten und Anlagen beeinträchtigen das heutige Landschaftsbild massgeblich. Unter Berücksichtigung der bestehenden Situation liegt die geplante Marina in einem landschaftlich wenig empfindlichen Gebiet.

Der neue Hafen akzentuiert stadträumlich das Ende der Bucht nach Zürich und trägt insgesamt zu einer Aufwertung des Landschaftsbilds bei. Die breite Mole wirkt als Teil der öffentlich zugänglichen Seeufergestaltung.

Die im See liegenden Bauten und Anlagen treten durch ihre geringe Höhe über dem Seespiegel von weiterer Distanz kaum in Erscheinung. Die schwimmende Mole, wie auch die schwimmenden Bootskörper selbst, ragen nur knapp über die Wasseroberfläche. Deutlich besser wahrgenommen werden die Masten der Segelboote, die weit über die Wasserfläche in den Himmel ragen. Sie lassen jedoch den Blick zum Ufer durchscheinen. Die Masten sind zudem – vom Zürichhorn gesehen – weit unter der Bergsilhouette und werden als Teil der Seeufergestaltung wahrgenommen.

Der neue Hafen beeinträchtigt zwar das Landschaftsbild im Bereich Tiefenbrunnen. Der Hafen wirkt im baulichen und landschaftlichen Gesamtkontext jedoch nicht störend. Die Konzentration der Boote führt zudem zu einer wesentlichen Verbesserung des Landschaftsbilds in weiten Teilen des unteren

Seebeckens. Mit der Verlagerung der Bootsplätze in die Marina Tiefenbrunnen können grössere Uferabschnitte im landschaftlich empfindlichen Seebecken freigeräumt werden.

Der Gestaltungsplan legt zudem erhöhte Anforderungen für Bauten, Anlagen und Umschwung im Geltungsbereich des Gestaltungsplans fest. Diese sind besonders gut in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzuordnen. Aufgrund dieser Anforderung wird das gesamte bauliche Umfeld im Uferabschnitt Tiefenbrunnen im Vergleich zur heutigen Situation aufgewertet.

- *Beanspruchung der Seefläche*

Bojenfelder benötigen aufgrund der Einhaltung eines Schwojkreises wesentlich mehr Platz als Hafenplätze. In einer Hafenanlage können die Boote mit minimalem Abstand aneinandergereiht werden, womit in der Folge weniger Seefläche beansprucht, und weniger Seeuferabschnitte beeinträchtigt werden. Eine Verlagerung der Bojenplätze in den neuen Hafen Tiefenbrunnen ist auch aufgrund der geringeren Beanspruchung der Seefläche sinnvoll.

Die Marina Tiefenbrunnen erlaubt mit der gewählten Hafenform eine kompakte Anordnung der Hafenplätze. Es liegt zudem im Interesse der zukünftigen Hafenbetreiberin, die Grösse des Hafens so weit zu optimieren, dass diese möglichst viele Bootsplätze auf kleinem Raum fassen kann (Kosten).

### 6.1.3 Archäologische Interessen

Der Geltungsbereich der Marina Tiefenbrunnen liegt ausserhalb der bekannten archäologischen Zonen. Das Areal liegt auf einer zwischen 1890 und 1980 angelegten Uferschüttung.

Mit der Verlagerung der Bootsplätze werden archäologische Zonen am linken Zürichseeufer, welche sich in den Flachwasserzonen befinden, entlastet.

### 6.1.4 Interessen des Ortsbildschutzes (ISOS)

Der Geltungsbereich des Gestaltungsplanes Marina Tiefenbrunnen liegt in keinem ISOS-Perimeter. Nördlich grenzt die als «Seeufer und Quaianlagen» bezeichnete Umgebungszone Nr. II an, die sich entlang des Zürichsees vom Tiefenbrunnen bis nach Wollishofen erstreckt und auch den kleinen Seeuferpark nördlich des heutigen Standorts der Wasserschutzpolizei erfasst. Die Umgebungszone ist mit dem Erhaltungsziel a (Erhalt der Beschaffenheit) belegt. Sie wird wie folgt beschrieben: «Abfolge von Promenaden und Parks um das untere Seebecken, meist mit freiem Zugang zum Wasser; grösstenteils durch Aufschüttung entstanden, 1881-87, etappenweise Erweiterung bis Tiefenbrunnen und Wollishofen; wertvoller Begegnungs- und Erholungsraum der Stadt mit mehreren Schiffsanlegestellen, zahlreichen Bootshäfen, Seebädern und Wassersportclubs.»

Im Osten grenzt die als «Areal des Bahnhofs Tiefenbrunnen» bezeichnete Umgebungszone Nr. XII an den Geltungsbereich an, die sich weiter nach Norden Richtung Bahnhof Tiefenbrunnen erstreckt. Die Umgebungszone ist mit dem Erhaltungsziel b (Erhalt der Eigenschaften) belegt. Sie wird wie folgt beschrieben: «ebenes Gelände über Seeaufschüttung, Gleisfeld hangseitig begrenzt von Seefeldstrasse, seeseitig Bürogebäude, Bahnhof und Autowaschanlage, E. 19. Jh. - A. 21. Jh.; nach Norden schmaler Gleiseinschnitt bis zum Tunnelgang unter der Münchhaldenstrasse.» Innerhalb der Umgebung des Areals werden der Bahnhof Tiefenbrunnen als Einzelelement und die markante Pappelreihe in der Mitte der Bellerivestrasse als Hinweis erwähnt.

Der Gestaltungsplan der Marina Tiefenbrunnen schafft die planerischen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der in der Umgebungszone II beschriebenen öffentlichen Seeanlagen. Die Promenaden und Parks um das untere Seebecken stellen einen unerlässlichen Teil des Ortsbildes dar. Die Erweiterung des Parks und die Schaffung eines freien Zugangs zum Wasser im Geltungsbereich der Marina Tiefenbrunnen entspricht den

Merkmale der Umgebungszone II, die als wertvoller Begegnungs- und Erholungsraum der Stadt mit mehreren Schiffsanlegestellen, zahlreichen Bootshäfen, Seebädern und Wassersportclubs beschrieben wird. Die charakterisierten Inhalte der Umgebungszone Nr. XII werden durch die Festlegungen im Gestaltungsplan Marina Tiefenbrunnen nicht berührt und folglich auch nicht beeinträchtigt.

## 6.2 Öffentliches Interesse an der Erstellung eines Wassersportzentrums

Die Lage der Stadt am See gehört zu den bedeutendsten Standortfaktoren von Zürich. Landschaftlich reizvoll gelegen, erfreut sich Zürich dank seiner Seeanlagen, den vielfältigen Bade- und Wassersportmöglichkeiten, der Schifffahrt sowie dem Blick über den See und in die Alpen einer grossen Beliebtheit. Die vielfältigen Wassersportnutzungen sollen erhalten, weiter gefördert und in einem neuen Wassersportzentrum zusammengefasst werden.

- *Leitbild Seebecken, Richtplan Kanton Zürich, regionaler Richtplan Stadt Zürich*  
Gemäss Leitbild (Zielbild Seebecken 2030), Richtplan Kanton Zürich (Kap. 6.1-3, Karteneintrag 8, Kap. 6.5-2, Karteneintrag 7) und regionalem Richtplan Stadt Zürich (Kap. 4.9.2, Karteneintrag 1) sind die Wassersportnutzungen im Raum Tiefenbrunnen zu konzentrieren und eine neue Hafenanlage sowie ein Wassersportzentrum zu erstellen. Mit dem Wassersportzentrum soll eine geeignete Infrastruktur und Liegeplätze für die verschiedenen Wassersportnutzungen (Segeln, Tauchen, Rudern) realisiert werden. Es herrscht in der Stadt Zürich nach wie vor ein grosses Interesse am Wassersport, insbesondere dem Segel- und Tauchsport. Deren Entwicklung kann mit einem attraktiven Wassersportzentrum gefördert und unterstützt werden.
- *Sicherung der Räumlichkeiten für ein Wassersportzentrum*  
Mit dem neuen Wassersportzentrum und dem neuen Hafen Tiefenbrunnen werden die verschiedenen Nutzerbedürfnisse im Bereich Wassersport weiterhin befriedigt, die Nutzungen aber an einem Ort konzentriert. Damit können Synergien genutzt werden. Planungsrechtlich wird mit dem Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» ein Wassersportzentrum für verschiedenste Nutzungen, die im Zusammenhang mit dem Wassersport stehen, gesichert. Ein gutes Angebot im Bereich Wassersport kann zudem die engagierte Nachwuchsarbeit verschiedener Clubs im Bereich des Segelsports unterstützen.

## 6.3 Öffentliches Interesse an Ersatzneubau Wasserschutzpolizei (WAPO)

Die WAPO verfügt über zwei Standorte im Zürcher Seebecken. Die Wache befindet sich im neuen Gebäude in Wollishofen. Die Hafenverwaltung ist im Gebiet der «Marina Tiefenbrunnen» stationiert. Beide WAPO-Standorte sollen mit ihrer jeweiligen Funktion erhalten werden. Gemäss angestrebtem Entwicklungskonzept für die Marina Tiefenbrunnen soll auf dem heutigen Areal der WAPO eine Parkerweiterung umgesetzt werden. Die Parkerweiterung ist ein wesentlicher Bestandteil des Entwicklungskonzepts, weshalb der Ersatzneubau der WAPO in Abstimmung mit dem Wassersportzentrum möglichst zeitnah erfolgen soll.

- *Kantonaler Richtplan*  
Der Ersatzneubau der WAPO ist im kantonalen Richtplan festgehalten (Kap. 6.6-2, Karteneintrag Nr. 3). Der Richtplaneintrag belegt ein öffentliches, kantonales Interesse den Standort Tiefenbrunnen für die WAPO zu erhalten.
- *Netto-Null*  
Die Wasserschutzpolizei ist am Standort Tiefenbrunnen über mehrere eingeschossige Gebäude verteilt, womit eine grosse Arealfläche mit den Nutzungen der WAPO belegt ist. Durch eine Zusammenlegung der Nutzungen in einem Gebäude kann die benötigte Arealfläche wesentlich reduziert werden.



Mit einem Neubau kann das Gebäude auf die Bedürfnisse der Wasserschutzpolizei und auf die neuen energetischen Vorgaben abgestimmt werden. Der Ersatzneubau soll Richtung Süden, in den Bereich des Hafens, verschoben und mit dem Gebäude für die private Werft kombiniert werden. Mit der Verschiebung wird das heutige Areal der WAPO für die Erweiterung des bestehenden Parks frei. Die Erweiterung des Parks ist nur mit einer Verlegung der Wasserschutzpolizei möglich. Im Hinblick auf die Erreichung des Netto-Null-Ziels leistet der Gestaltungsplan und insbesondere mit dem Neubau WAPO einen Beitrag in Bezug auf die vier Handlungsfelder einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung der Treibhausgasemissionen.

1. Erstellung  
Einhaltung oberer Grenzwert für Graue Energie gemäss Minergie-Eco;
2. Betrieb  
Neubauten können kompakter gebaut werden (weniger Oberfläche) und haben die Minergie-Kennzahl sowie die Zusatzanforderungen ZAI, ZAI und ZAIII des Minergie-P-Standards zu erfüllen;
3. Mobilität  
Zuteilung zu Reduktionsgebiet C aufgrund der Nähe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch die nördliche Festlegung des Zugangs zum Hafen, sowie Beschränkung auf das Minimum erforderliche Anzahl Parkplätze gemäss PPV;
4. Aussenraum  
Die Verlagerung ermöglicht die Erstellung des öffentlichen Parks, die Entsiegelung der heute überwiegend befestigten Flächen und die Begrünung und Pflanzung von Bäumen und Sträuchern

- *Hafenverwaltung*  
Die Hafenverwaltung ist Teil des öffentlichen Auftrags der Wasserschutzpolizei. Die Hafenverwaltung ist aufgrund ihrer Tätigkeiten auf einen Standort am Wasser angewiesen. Es besteht damit ein öffentliches Interesse am Ersatzneubau für die Wasserschutzpolizei.
- *Optimierung und Verlagerung*  
Der Ersatzneubau der WAPO war deshalb Teil der Gesamtüberlegungen für die Entwicklung des Hafens Tiefenbrunnen. Die für den Betrieb der WAPO notwendigen Flächen wurden im Rahmen der Projektbearbeitung geprüft. Die heutigen, auf mehrere Gebäude verteilten Nutzungen können zusammengefasst und zusammen mit einer privaten Werft in einem Gebäude, am Standort der heutigen Werft, konzentriert werden. Das bestehende Gebäude am geplanten, zukünftigen Standort (heute private Werft) eignet sich nicht für den Betrieb der WAPO und der Werft, womit dieses durch einen zeitgemässen und auf die effektive Nutzung abgestimmten Ersatzneubau zu ersetzen ist.  
Mit dem im Gestaltungsplan gesicherten Baufeld für einen Ersatzneubau der WAPO/privater Werft können die Grundstücksflächen haushälterischer genutzt werden als bisher. Das heutige Areal der WAPO wird zu einem öffentlichen Park umgestaltet, wodurch eine deutliche Aufwertung dieses Seeuferabschnitts erreicht wird.

#### 6.4 Öffentliches Interesse an der Aufwertung und öffentlichen Zugänglichkeit des Seeufers im Uferabschnitt Tiefenbrunnen

Das Seeufer im Gebiet Tiefenbrunnen ist heute verbaut und wenig zugänglich. Das Areal ist geprägt durch gewerbliche Zweckbauten ohne gestalterischen Anspruch. Der heutige Hafen liegt in südlicher Lage, ist ebenfalls ein Zweckbau und lädt nicht zum Verweilen ein. Die Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz, insbesondere zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, ist zudem nicht gut gestaltet.

- *Konzentration der baulichen Anlagen und der Bootsplätze in der Marina Tiefenbrunnen*  
Der Gestaltungsplan sieht eine Konzentration der heutigen baulichen Anlagen vor. Ausserdem werden die Bootsplätze in einem kompakt gestalteten Hafen zusammengefasst. Der mit Bauten und Anlagen beeinträchtigte Uferabschnitt wird dadurch auf ein Minimum reduziert. Die Umgebungsflächen werden im Zuge der Neugestaltung aufgewertet.
- *Zusätzliche, öffentlich zugängliche Erholungsflächen*  
Durch die Konzentration der Bauten (Wassersportzentrum, Ersatzneubauten WAPO/private Werft) in den Bereich des neuen Hafens kann im Norden eine neue, öffentlich zugängliche Freifläche (Teilgebiet A, Park) geschaffen werden. Die breite Mole schliesst unmittelbar an den neuen öffentlichen Freiraum (Teilgebiet A) an. Sie wird damit gestalterisch in die bestehende Abfolge von Promenaden und Parks eingebunden und somit Teil der bestehenden Seeufergestaltung. Der Hafen bzw. die Mole bilden stadträumlich das Ende der Zürcher Seeuferpromenade und akzentuieren das Ende der Bucht vor dem Bahnhof Tiefenbrunnen. Für die Bevölkerung entstehen mit dem Park und der breiten Mole zusätzliche attraktive Erholungsflächen am See.
- *Zugänglichkeit des Seeufers*  
Das Seeufer wird bis auf das Areal der Wasserschutzpolizei/Werft öffentlich zugänglich gestaltet. Das Seeufer wird im Abschnitt Tiefenbrunnen weitgehend öffentlich zugänglich.
- *Anforderung an Neubauten, besonders gute Gestaltung*  
An die Gestaltung von Bauten, Anlagen und Umschwung werden mit dem Gestaltungsplan erhöhte Anforderungen gestellt. Diese sind so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. In einem sorgfältig durchgeführten Verfahren wurde das verträgliche Bauvolumen ermittelt und das Ergebnis im Richtprojekt dargestellt, bzw. die möglichen Bauvolumen im Gestaltungsplan mittels Baufeldern verbindlich festgelegt.  
Infolge der erhöhten, gestalterischen Anforderungen und der im Gestaltungsplan festgelegten Lage von möglichen Hochbauten wird der Uferabschnitt gestalterisch und stadträumlich aufgewertet.
- *Öffentlich zugängliches Restaurationsangebot*  
Der Gestaltungsplan nimmt das im Leitbild Seebecken formulierte Ziel eines Restaurationsangebots auf (Zielbild Seebecken 2030). Mit dem Gestaltungsplan wird landseitig im Gebäude des Wassersportzentrums ein Restaurant ermöglicht. Ergänzend dazu soll auf der breiten Mole ein niederschwelliges Restaurationsangebot in Form einer Buvette gesichert werden.
- *Aufwertung Fuss- und Velowegverbindungen, bzw. Anbindung an den öffentlichen Verkehr*  
Das neue Wassersportzentrum ist mit einer Gehdistanz von rund 300m zum Bahnhof Tiefenbrunnen sehr gut zu Fuss von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erreichbar. Heute führt die Fussgänger Verbindung zum bestehenden Hafen an den Bauten der Wasserschutzpolizei, dem Trockenplatz, der privaten Werft und der Bauten der KIBAG entlang. Der Weg führt bis auf den Bereich der bestehenden, südlichen Trockenplätze, entlang von Strassen, weist kaum einen Bezug zum See auf und ist nicht ansprechend gestaltet. Bis zur heutigen Hafensemole ist von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein Weg von über 500m zurückzulegen, womit keine gute Anbindung an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht.  
Mit dem Gestaltungsplan werden das Wassersportzentrum und die Hafensemole näher zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gelegt. Durch die Verschiebung der WAPO kann der Seeuferweg bis zum Wassersportzentrum direkt am Wasser geführt werden. Mit dem Seeuferweg entsteht für zu Fuss Gehende eine ansprechende Verbindung vom Bahnhof Tiefenbrunnen zum Wassersportzentrum bzw.

zum Hafen. Die breite Mole des Hafens wird als Teil der öffentlich zugänglichen Freiflächen in das bestehende Fusswegnetz eingebunden und bildet eine attraktive Weg- und Erholungsfläche für die Öffentlichkeit.

Durch die Neugestaltung des Uferbereichs wird zudem der Seeufer-Veloweg im betreffenden Uferabschnitt aufgewertet. Beim Wassersportzentrum werden rund 100 neue Veloabstellplätze geschaffen. Mit dem Gestaltungsplan wird ausserdem eine mögliche, seeseitige Erschliessungsanlage für eine Fussgänger-/Veloquerung vom Quartier Riesbach zum See gesichert.

#### **6.4.1 Interesse an der Hitzeminderung und einem Beitrag an das Stadtklima**

Ein Grossteil der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Gestaltungsplans sind heute befestigt. Das heutige Areal der Wasserschutzpolizei wird mit dem Bau des Parks bis auf die Fusswege entsiegelt. Im Park können zusätzliche Bäume gepflanzt und somit der Grünanteil erhöht werden.

Jene Bereiche der Trockenplätze, auf denen Boote abgestellt werden, sollen ebenfalls entsiegelt werden. Flachdächer werden neu begrünt. Es entstehen damit mehr klimaökologisch gestaltete Grün-, Erschliessungs- und Dachflächen im Uferabschnitt der Marina Tiefenbrunnen. Diese Massnahmen stehen im Einklang mit den Themen des kommunalen Richtplans (SLöBA) und der Fachplanung Hitzeminderung und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Ökologie und Hitzeminderung in der Stadt Zürich.

#### **6.4.2 Interesse an der Minimierung des MIV und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Anbindung an den öffentlichen Verkehr**

Die Stadt Zürich ist trotz erheblichen Verbesserungen nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Ausserdem weist die Bellerivestrasse ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf und ist damit stark lärmbelastet.

Das Planungsgebiet der Marina Tiefenbrunnen, insbesondere das neue Wassersportzentrum ist sehr gut an die regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrsmittel angebunden. Die Marina liegt in der Nähe des Bahnhofs Tiefenbrunnens, wo zwei S-Bahnlinien (Luftlinien-Abstand 300 m), zwei Tramlinien (Luftlinien-Abstand 350 m) und vier Buslinien (Luftlinien-Abstand 300 m) verkehren.

Die Marina Tiefenbrunnen befindet sich gemäss Parkplatzverordnung (PPV) im Reduktionsgebiet D (Gürtelgebiet). Die Zuteilung des Stadtgebietes zu den einzelnen Reduktionsgebieten erfolgt in der PPV flächendeckend und grossflächig. Mit der PPV werden nicht in jedem Fall die spezifischen kleinräumigen Gegebenheiten berücksichtigt. Aufgrund der sehr guten Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und der mit dem Gestaltungsplan getroffenen nördlichen Anordnung der Hauptmole und des Wassersportzentrums wird das Areal dem Reduktionsgebiet C (citynahes Gebiet) zugeteilt.

##### *- Parkplatzangebot*

Das Parkplatzangebot wird mit dem Gestaltungsplan auf das Minimum gemäss PPV Gebiet C beschränkt.

Das Gebiet der Marina befindet sich gemäss gültiger PPV im Gebiet D. Aufgrund der Anordnung des nördlichen Zugangs zur Hauptmole und des Wassersportzentrums, sowie der Verbesserung der Fusswegverbindungen zum Bahnhof Tiefenbrunnen, kann das Areal besser an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angebunden werden, womit für das Gestaltungsplanareal das Gebiet C zugeteilt werden kann.

Die Stadt Zürich ist trotz erheblichen Verbesserungen nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Mit Rücksicht auf die Strassenkapazitäten und die Luftschadstoffbelastungen wurde das Parkplatzangebot beschränkt und auf dem Minimum gemäss PPV Gebiet C beschränkt.

Die Parkplätze werden von der ersten Minute an lenkungswirksam bewirtschaftet. Die Reduktion der

Anzahl Parkplätze auf das Minimum gemäss Gebiet C (40% des Normalbedarfs) stellt ausserdem eine mit der städtischen Parkplatzpolitik vereinbare Basis dar.

- *Velowegverbindungen/Veloabstellplätze*

Die Marina Tiefenbrunnen ist direkt an das übergeordnete Radwegnetz in der Bellerivestrasse angebunden. Somit besteht bereits heute eine sehr gute Veloerschliessung des Areals. Über die geplante Fussgänger-/Veloquerung entsteht zudem nach dem Bau der Marina Tiefenbrunnen vom Quartier auf der östlichen Seite der Bahngleise ein direkter Anschluss zur Velovorzugsroute in der Seefeldstrasse.

Ergänzend zur sehr guten Veloerschliessung der Marina Tiefenbrunnen sind auf dem Areal eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen zu realisieren. Gemäss Begleitbericht Verkehr sind im Endausbau rund 110 Abstellplätze für Velos auszuweisen.

Die Reduktion der Anzahl Abstellplätze für den MIV ist aufgrund der guten Erschliessung für den Veloverkehr gerechtfertigt.

- *Fusswegverbindungen / Seeuferweg*

Im Zuge des Parkneubaus im Teilgebiet A wird das Fusswegnetz mit dem neu geplanten Seeuferweg vom Bahnhof Tiefenbrunnen zur Marina Tiefenbrunnen wesentlich verbessert und aufgewertet. Es entsteht eine kurze und direkte Fusswegverbindung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Marina ist damit für Besuchende und die Nutzenden des Wassersportzentrums sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Der Hafenzugang über die breite Mole erfolgt im Norden, lediglich rund 300m vom Bahnhof Tiefenbrunnen entfernt. Gegenüber dem heutigen Hafenzugang verkürzt sich der Weg vom Bahnhof Tiefenbrunnen bis zum Hafen um rund 200m. Die Anordnung des nördlichen Zugangs ermöglicht damit eine wesentlich bessere Erreichbarkeit des Hafens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

## 6.5 Private Interessen

### 6.5.1 Moderne Infrastruktur für den Wassersport in der Stadt Zürich

Mit dem Wassersportzentrum kann eine moderne Hafenanlage mit zukunftsgerichteter Hafeninfrastruktur geschaffen werden. Nebst Hafen- und Trockenplätzen sollen geeignete Einwassermöglichkeiten (Ein-/Auswasserungsrampen, Hafenkran für mittlere Boote, Travellift für grosse Boote), Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Hochdruckreinigungsanlage, Bilgenanlage, Fäkalientleerungsanlage, Betankungsmöglichkeit), Räumlichkeiten für Garderoben, WC-Anlagen, Klubaktivitäten, Schulung, Segelmaterial sowie Restaurationsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Anlagen werden in der Marina Tiefenbrunnen an einem Ort, der auch gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Velo erreichbar ist, zusammengefasst und betrieben.

- *Funktionierende Hafenzu- und -wegfahrt*

Der Hafen wird von Süden her erschlossen. Ein vorgelagerter Wellenbrecher schützt den Hafen vor übermässigem Wellenschlag bei südlichen Winden. Der Fahrraum zu den Bootsplätzen führt entlang des Ufers und hat eine Breite von 30 bis 45m. Die seeseitige Zufahrt der Trockenplätze im Bau Feld B5 führt, bis der Ersatzneubau der WAPO im Teilgebiet C realisiert wird, ebenso über diesen Fahrraum.

Die Nutzenden der Trockenplätze stellen das Hafenlayout in Frage und kritisieren die lange, schmale Ausfahrt für nicht motorisierte Boote. Die südliche Ausrichtung des Hafens und der Wellenbrecher seien zudem ein potentielles Hindernis für Boote ohne Motorbetrieb.

Das Hafenlayout ist das Ergebnis eines intensiven Planungsprozesses und wurde unter Einbezug von sachverständigen Personen aus dem Segelsport (Nutzende und Planende) entwickelt. Es überzeugt durch eine klare Anordnung der Bauten und Anlagen sowohl im See als auch auf dem Land. Mit der einen, südlichen Zufahrt ist die Hafenanlage betrieblich einfach und klar organisiert. Zudem kann die Beeinträchtigung des Ufers durch den Schiffsverkehr mit der Zusammenfassung auf eine Zufahrt minimiert werden. Die ausschliesslich südliche Erschliessung ermöglicht eine direkte Anbindung des Hafens an die geplante Parkerweiterung im Norden. Ausserdem ist die Hafenanlage aufgrund der nördlichen Erschliessung ab den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sehr gut zu Fuss erreichbar (Luftlinie ca. 300m). Mit der südlichen Ausrichtung des Hafens können zudem Nutzungskonflikte mit Badenden und Tauchenden im Bereich des Parks ausgeschlossen werden.

Im Endausbau ist nördlich der Hauptmole, im Baufeld B3, auf dem heutigen Areal der WAPO, eine Ein-/Auswasserungsanlage für jene nichtmotorisierten Boote geplant, die von den Segelschulen und Segelnden benutzt werden kann, die ihr Boot im Baufeld B5 stationiert haben. Aufgrund der Sicherheitsanforderungen der Wasserschutzpolizei kann die Anlage erst realisiert werden, wenn der Ersatzneubau der WAPO im Teilgebiet C bezogen worden ist. Der Stadtrat beabsichtigt eine zeitnahe Umsetzung des Ersatzneubaus der WAPO und hat die Planung gestartet.

Bis zur Inbetriebnahme der Ein-/Auswasserungsrampe nördlich der Hafenanlage im Baufeld B3 sind betriebliche Massnahmen für einen funktionierenden Segelbetrieb zu treffen. Auf dem Baufeld B5 können Boote von erfahrenen und geübten Segelnden abgestellt werden, denen ein allfälliges Aufkreuzen im Fahrraum des Hafens möglich ist. Boote von weniger geübten Segelnden oder Schulungsboote können im Baufeld B6, mit direktem Zugang zum See, stationiert werden.

- *Anzahl Trocken- und Hafенplätze in der Marina Tiefenbrunnen*

Der Segelsport ist ein wichtiger Teil des Sportangebots in der Stadt Zürich. Die Anzahl Bootsplätze sollen daher möglichst erhalten werden.

Das Areal der heutigen Trockenplätze im Baufeld B5 hat insbesondere aufgrund des Neubaus des Wassersportzentrums, der Veloabstellplatzanlage und der Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit der Mole zusätzliche Nutzungen aufzunehmen. Die zusätzlichen Nutzungen führen folglich zu einer Verkleinerung des heutigen Platzangebots für Trockenplätze. Mit einer Optimierung der Trockenplätze durch eine kompaktere Anordnung der Boote 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 aufgestellt werden, sodass insgesamt ein möglichst grosses Angebot an Trockenplätzen geschaffen werden kann.

Die Wasserplätze sollen in gleicher Anzahl erstellt, wie Bojenplätze aufgehoben werden. Aufgrund der vorgesehenen Verlegung von Bojenplätzen wird sich das Angebot an Hafенplätzen im Tiefenbrunnen von 99 auf 422 Boots-liegeplätze erweitern.

- *Kosten Hafенplätze*

Mit der Marina Tiefenbrunnen erhalten die Nutzenden eine moderne und verbesserte Infrastruktur. Dies führt zu einer Erhöhung der Mietpreise für die Wasser- und Trockenplätze. Die Preiserhöhung ist infolge der verbesserten Infrastruktur gerechtfertigt.

- *Private Werft*

Für eine zeitgemässe Marina Tiefenbrunnen mit rund 420 Wasser- und 160 Trockenplätzen ist es wünschenswert, wenn weiterhin ein Werftangebot für den Bootsunterhalt direkt vor Ort besteht. Davon werden auch die insgesamt in der Stadt Zürich liegenden 2000 der insgesamt 6000 Boots-anlegeplätze

im Zürichsee profitieren. Die Boote müssen regelmässig unterhalten und repariert werden. Der Stadtrat hat deshalb entschieden, das heute bestehende Werftangebot in die Gesamtplanung der Marina Tiefenbrunnen mit aufzunehmen und im neuen Hafen die Möglichkeit für den Betrieb einer privaten Werft zu schaffen. In der Stadt Zürich können damit zwei private Werften betrieben werden.

- *Tauchplätze und Tauchinfrastruktur*

Der heutige Tauchplatz muss aufgrund der neuen, südlichen Hafenzufahrt aufgehoben werden. Für Tauchende kann nördlich der breiten Hauptmole, in unmittelbarer Nähe zum Gebäude des Wassersportzentrums, ein neuer, sicherer Tauchplatz abseits der Hafenerschliessung eingerichtet werden. Somit kann für Tauchende weiterhin eine Tauchmöglichkeit im Stadtzürcher Seebecken angeboten werden. In Abstimmung mit der Wasserschutzpolizei kann der Tauchplatz bereits mit der Etappe «Wassersportzentrum und Hafen» realisiert werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Wassersportzentrum kann für Tauchende eine wesentlich bessere Situation gegenüber heute geschaffen werden (Lagerung des Tauchmaterials, Füllstation, Schulungsräume).

### 6.5.2 Private Interessen zur Nutzung der Seeufer

- *Quartieranbindung (Quartier Riesbach)*

Der kommunale Richtplan Verkehr sieht in Verlängerung der Flühgasse eine Fussgänger-/Veloquerung über die Bahngleise und die Bellerviestrasse bis zum See vor. Mit dem Gestaltungsplan wird im Teilgebiet A das dazugehörige Erschliessungsbauwerk gesichert. Die Fussgänger-/Veloquerung selbst ist jedoch nicht Gegenstand des Gestaltungsplans.

- *Auswirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft*

Aussichten:

Wohnbauten befinden sich auf der anderen Seite der Bahngleise an der Seefeldstrasse in einem Abstand von über 100m zum Wassersportzentrum. Die Baufelder sind so angeordnet, dass immer wieder Durchblicke zum See geschaffen werden. Der Grünanteil wird erhöht, womit eine klimaökologische Verbesserung erreicht werden kann.

Der Betrieb der KIBAG wird mit den geplanten baulichen Anlagen nicht eingeschränkt. Die Zufahrt für die Ledischiffe der KIBAG bleibt gewährleistet. Für die landseitige Erschliessung der KIBAG ergibt sich keine Änderung.

Lärm:

Der projektbedingte Verkehr beträgt weniger als 1% der heutigen Verkehrsbelastungen auf dem umliegenden Strassennetz. Aufgrund dieses geringen Anteils und der daraus resultierenden Pegelerhöhung um weit weniger als 1% werden die zusätzlichen Lärmbelastungen als nicht relevant beurteilt. Zudem werden die Parkplätze lenkungswirksam bewirtschaftet, um den motorisierten Individualverkehr zu beschränken (attraktive Anbindung an ÖV und an das Velonetz, Reduktion des Parkplatzangebots).

Auf dem Projektareal sind verschiedene Arten von Alltagslärm zu erwarten oder denkbar (Schiffsmotorenlärm, Gastrobetrieb, Segelkurse, Segelregatten). Eine Störung durch Alltagslärm ist auf Grund der grossen Distanzen zu den Wohngebäuden, der Hinderniswirkung durch abschirmende Gebäude sowie des bestehenden Verkehrslärms auf der Bellerivestrasse vernachlässigbar.

Der Segelsport ist kein Publikumssport. So ist auch bei grösseren Regatten mit einem Zuschaueraufkommen von weniger als 50 Personen zu rechnen. Beim grösseren Teil der Regatten entsteht kein

Verkehr aufgrund von Booten, die von ausserhalb mit Anhängern hergefahren und eingewassert werden müssen, da der grosse Teil der jeweils an den Regatten teilnehmenden Boote im Zürichsee stationiert sind. Veranstaltungen sind ferner nicht Gegenstand der baurechtlichen Bestimmungen. Diese sind jeweils fallweise auf der Grundlage der allgemeinen Polizeiverordnung (APV, AS 551.110) zu bewilligen.

Angemessene Anzahl Parkplätze:

In der Marina Tiefenbrunnen werden in Abstimmung mit der städtischen Parkplatzpolitik, zur Minimierung der Luftschadstoffbelastungen und zur Reduktion der Fahrbewegungen die Parkplätze auf ein Minimum beschränkt. Aufgrund der guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und das städtische Fuss- und Radwegnetz soll das Areal der Marina dem Gebiet C gemäss Parkplatzverordnung zugeordnet werden. Die Parkplätze werden von der ersten Minute an lenkungswirksam bewirtschaftet. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze auf das Minimum gemäss Gebiet C (40% des Normalbedarfs) stellt eine mit der städtischen Parkplatzpolitik vereinbare Basis dar.

## 6.6 Interessen der Nachbargemeinde Zollikon

### - *Bootsverkehr vor Gemeindegebiet Zollikon*

Aufgrund der südlichen Zufahrt wird der Bootsverkehr an der südlichen Stadtgrenze zu Zollikon zunehmen. Die Fahrwege liegen jedoch im Minimum 55m vom Ufer entfernt.

Im Hafenerschlussbereich fahren die Boote mit geringer Geschwindigkeit. Die Boote werden dann jedoch unmittelbar nach der Hafenausfahrt in Richtung Seemitte abdrehen. Das sich südlich der Grenze zwischen Zollikon und Stadt Zürich befindende Areal liegt in einer kantonalen Freihaltezone. Auf dem Areal befinden sich Trockenplätze für Boote sowie das Gebäude des Sportfischervereins Zürich und Zollikon. Die Wohnbauten liegen hinter der Bellerivestrasse und werden durch die südliche Zufahrt in den Hafen Tiefenbrunnen nicht beeinträchtigt.

### - *Ersatz wegfallende Bojen vor Gemeindegebiet Zollikon*

Im See, vor dem Gemeindegebiet Zollikon befinden sich mehrere Bojen. Vier Bojen liegen direkt in der zukünftigen An- bzw. Ausfahrtsroute der KIBAG-Schiffe. Diese Bojen müssen aufgehoben werden. Ein Ersatz für die Bojenplätze kann im Hafen Tiefenbrunnen zur Verfügung gestellt werden.

### - *Fuss- und Radwegverbindungen*

Die Fuss- und Velowegverbindungen werden auf Stadtzürcher Seite vom Bahnhof Tiefenbrunnen her aufgewertet. Der Seeuferweg wird in diesem Abschnitt mit der Ergänzung durch den neuen Park, die breite Mole und der durchgängigen Verbindung bis nach Zollikon attraktiver gestaltet und weitgehend entlang des Seeufers geführt.

### - *Aufwertung Erholungsraum*

Im Zuge des Gestaltungsplans Marina Tiefenbrunnen entstehen mit der neuen Hafenanlage, der breiten Mole und dem neuen Park auf dem Areal des heutigen Standorts der WAPO neue, zusätzliche Erholungsflächen entlang des Ufers.

Von der Aufwertung der unmittelbar an Zollikon angrenzenden Flächen profitiert somit auch die Gemeinde Zollikon. Die neuen Erholungsflächen sind von Zollikon über die Dufourstrasse (Zollikerrampe) oder über die Seestrasse erreichbar.

- *Neues Wassersportzentrum*  
Nahe zur Grenze zu Zollikon entsteht eine moderne Hafenanlage mit zukunftsgerichteter Hafeninfrastuktur und einem Wassersportzentrum, die auch von den Bewohnenden der Gemeinde Zollikon genutzt werden können. Das Wassersportzentrum bietet Räumlichkeiten für Restauration, für Segel- und Tauchinfrastruktur, für Segel- und Tauchschulungen, Garderoben, WC sowie Räumlichkeiten für Klubaktivitäten.
  
- *Angemessene Anzahl zu erstellende Parkplätze*  
In der Marina Tiefenbrunnen werden in Abstimmung mit der städtischen Parkplatzpolitik, zur Minimierung der Luftschadstoffbelastungen und zur Reduktion der Fahrbewegungen die Parkplätze auf ein Minimum beschränkt. Dies erfolgt insbesondere mit der Sicherstellung einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr durch die Verbesserung der Zugangswege zum Bahnhof Tiefenbrunnen, sowie durch die im Gestaltungsplan gesicherte nördliche Anordnung der Hauptmole und des Wassersportzentrums. Mit dem nördlichen Zugang wird die Distanz zum Bahnhof Tiefenbrunnen auf rund 300m reduziert, womit die Marina Tiefenbrunnen eine attraktive Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erhält. Das Areal wird in das städtische Fuss- und Radwegnetz eingebunden. Die Parkplätze im Gestaltungsplan werden von der ersten Minute an lenkungswirksam bewirtschaftet. Die heute auf öffentlichem Grund liegenden Parkplätze auf der Zollikerrampe werden ebenso lenkungswirksam bewirtschaftet.

## 6.7 Fazit

Die Ermittlung und Gewichtung der von der vorliegenden Planung betroffenen Interessen hat gezeigt, dass ein wesentliches öffentliches Interesse an der Verlegung der Bojen- und vereinzelt Hafentplätze in die Marina Tiefenbrunnen, der Erstellung eines Wassersportzentrums, zusätzlicher Erholungsflächen und am Ersatzneubau der WAPO besteht.

Die Beiträge des öffentlichen Gestaltungsplans «Marina Tiefenbrunnen» zu den Zielen und Grundsätzen der übergeordneten Raumplanung des Kantons Zürich und der Stadt Zürich liegen vorab darin, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung und den Betrieb eines Wassersportzentrums mit Hafenanlage sowie den Ersatzneubau der Wasserschutzpolizei (WAPO) zu schaffen.

Die Konzentration der Bootsplätze im Raum Tiefenbrunnen führt zwar zu einer grösseren Beeinträchtigung der Seefläche im Bereich Tiefenbrunnen, dafür kann das Zürcher Seebecken entlastet werden. Bojenplätze nehmen wesentlich mehr Raum in Anspruch als Hafentplätze. Die durch Bojenfelder beeinträchtigten Seeflächen und Uferabschnitte können durch das Zusammenführen in der Marina Tiefenbrunnen insgesamt wesentlich verringert und dadurch mehrere Uferabschnitte entlastet werden. Mit der Verlagerung bestehender Bojen-, Steg- und Hafentfelder können zudem rund um das Seebecken archäologische Zonen sowie landschafts- und naturschutzrelevante Gebiete entlastet werden.

Für die Beeinträchtigung der Unterwasserflora durch die baulichen Anlagen werden Ersatzmassnahmen im Bereich der Landiwiese/Saffa-Insel umgesetzt. Die vorgesehenen Aufwertungen können vergleichbare ökologische Funktionen übernehmen wie die beeinträchtigten Flächen in der Marina Tiefenbrunnen. Sie sind somit ein gleichwertiger Ersatz und können gemäss Beurteilung des Kantons als Ersatzmassnahmen für die Marina Tiefenbrunnen angerechnet werden.

Die Bootsplätze können im Gebiet Tiefenbrunnen an landschaftlich und ökologisch weniger empfindlicher Lage erstellt werden. Das Landschaftsbild ist in diesem Bereich vor allem durch die gewerblichen Bauten am See und von Strassen- und Bahnanlagen geprägt. Der neue Hafen akzentuiert stadträumlich das Ende der Bucht



nach Zürich und trägt insgesamt zu einer Aufwertung des Landschaftsbilds bei. Die breite Mole wirkt als Teil der öffentlich zugänglichen Seeufergestaltung.

Der Gestaltungsplanperimeter liegt nicht in einem ISOS-Gebiet. Der Gestaltungsplan der Marina Tiefenbrunnen schafft aber die planerischen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der im ISOS beschriebenen, nördlich angrenzenden Umgebungszone II (öffentlichen Seeanlagen). Die Erweiterung des Parks und die Schaffung eines freien Zugangs zum Wasser im Geltungsbereich der Marina Tiefenbrunnen sind die in der Umgebungszone II beschriebenen Merkmale, die als wertvoller Begegnungs- und Erholungsraum der Stadt mit mehreren Schiffsanlegestellen, zahlreichen Bootshäfen, Seebädern und Wassersportclubs gekennzeichnet ist. Die Ziele der östlich angrenzenden Umgebungszone XII werden durch den Gestaltungsplan nicht tangiert.

Neben der Konzentration der Bootsplätze im Wasser findet auch an Land eine bauliche Konzentration der Nutzungen statt – dies, um ein Maximum an für die Öffentlichkeit nutzbaren Freiräumen und Grünflächen zu schaffen. Die Erweiterung des heutigen, kleinen Seeuferparks ermöglicht eine bessere Gestaltung des Seeufers und schafft zusätzliche Erholungsflächen sowie eine Erhöhung des Bepflanzungsanteils.

Die Parkierung wird auf ein Minimum reduziert und wird im Endausbau, bis auf den Behindertenparkplatz, unterirdisch angeordnet.

Mit der breiten Mole, dem Gastronomieangebot, der in der Etappe «Wasserschutzpolizei, Werft und Park» vorgesehenen Parkerweiterung und der Ergänzung des Fuss- und Velonetzes kann für die Öffentlichkeit ein attraktiver Erholungsraum am See geschaffen werden. Der Forderung nach einer ufernahen Seewegführung und nach einer generellen Aufwertung für den Langsamverkehr wird Rechnung getragen.

Durch die Konzentration der Hafeninfrastuktur und der Hochbauten kann im nördlichen Teil des Areals, heute durch die Wasserschutzpolizei genutzt, der bestehende «Kleine Seeuferpark» als hitzeminderndes Element erweitert werden. Die bestehende Parkfläche wird damit beinahe verdreifacht. Im südlichen Arealteil wird zudem mit der städtebaulichen Setzung der Gebäude ein Durchströmen der Hangwinde durch das Areal gewährleistet. Mit verschiedenen Gestaltungsplanvorschriften wird auch im südlichen Arealteil sichergestellt, dass anlässlich der Weiterbearbeitung der Planung, wo immer möglich, hitzemindernde Massnahmen ergriffen werden (bspw. ökologisch wertvolle Begrünung der Flachdächer, Beschränkung der Flächenversiegelung auf das notwendige Minimum, energetische Vorgaben u.a. zur Wärmedämmung). Ausserdem dient der Park der Erholung der Bevölkerung.

Die Konzentration des Wassersports am Standort Marina Tiefenbrunnen erfordert die vorgesehene, landschaftsbildprägende Dimension der Hafenanlage und führt zu einer leichten Zunahme der Personendichte vor Ort (mit entsprechenden Abnahmen an den heutigen Standorten). Dadurch resultieren negative, wenngleich auch mit der übergeordneten Gesetzgebung vereinbare Auswirkungen auf einzelne Umweltaspekte (insbes. bzgl. der vorhandenen Brutvogelarten). Da es sich bei den Regatten um keine publikumsintensiven Veranstaltungen handelt, ist im Vergleich zu heute nur mit einem geringen projektinduzierten Mehrverkehr zu rechnen.

Die Vorschriften zum öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» sind vorbehältlich der in späteren Verfahrensschritten zu erbringenden Nachweise mit der Umweltgesetzgebung vereinbar.

Die öffentlichen und privaten Interessen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans sorgfältig abgewogen. Mit der Umsetzung des Projekts werden die im kantonalen Richtplan festgesetzten Vorhaben und die Ziele aus dem Leitbild Seebecken umgesetzt. Der heute durch die gewerblichen Nutzungen geprägte Raum, der keinen Zugang zum See zulässt, erhält mit dem Projekt eine massive, stadträumliche und landschaftliche Aufwertung. Die städtebaulich überzeugende Hafenanlage strahlt eine neue Attraktivität aus.

## **7 Verfahren**

### **7.1 Stand**

Der öffentliche Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsbericht wurde gestützt auf die öffentliche Auflage sowie die zweite kantonale Vorprüfung überarbeitet und wird nun dem Gemeinderat zur Festsetzung vorgelegt.

Der öffentliche Gestaltungsplan wurde zusammen mit der vorgesehenen BZO-Teilrevision und der Gewässerraum-Festlegung vom 26. August 2020 bis am 27. Oktober 2020 zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurden der Gestaltungsplan und der Umweltverträglichkeitsbericht zur zweiten kantonalen Vorprüfung eingereicht.

### **7.2 Parallele Verfahren**

Parallel zum Gestaltungsplanverfahren «Marina Tiefenbrunnen» mit Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt die BZO-Teilrevision «Marina Tiefenbrunnen» und die Gewässerräumfestlegung nach Art. 41b GSchV und §§ 15 ff. HWSchV. Das nachfolgende Schema zeigt, wie diese Verfahren koordiniert sind.

### **7.3 Erfüllung Gestaltungsplanpflicht**

Die mit der BZO-Teilrevision einhergehende Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet «Marina Tiefenbrunnen» wird mit dem öffentlichen Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen» erfüllt.

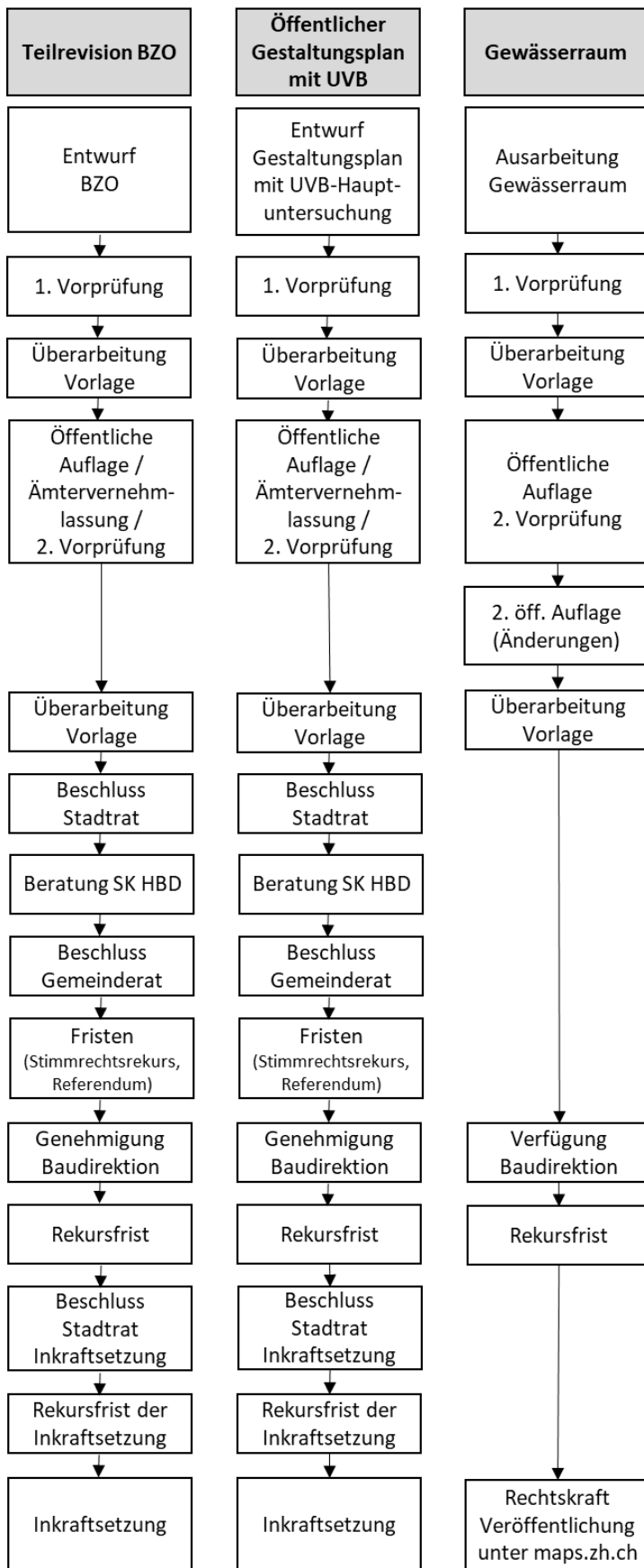


Abbildung 7-1 Verfahren Planungsinstrumente

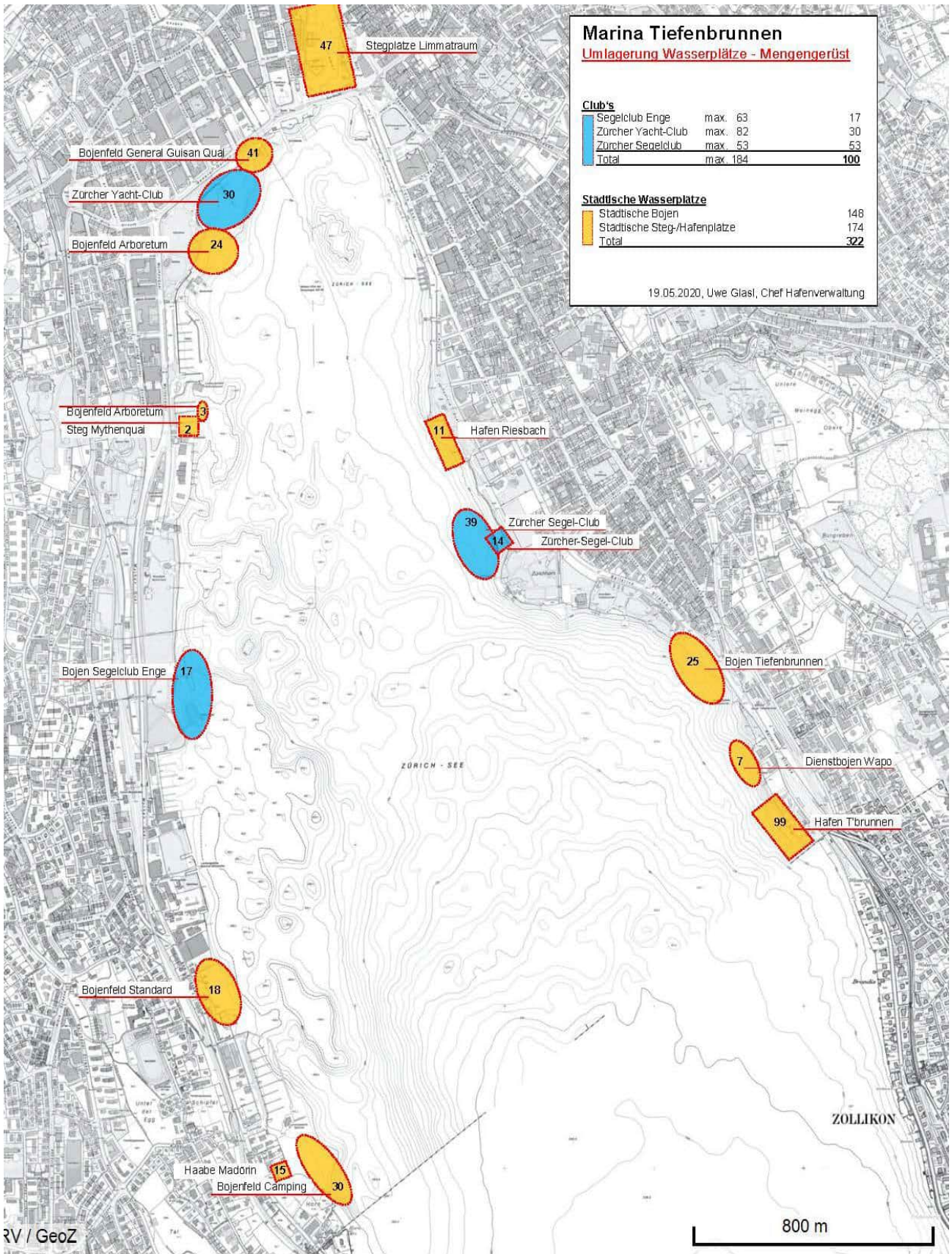
# Anhang

## Anhang 1 Literatur- und Quellenverzeichnis

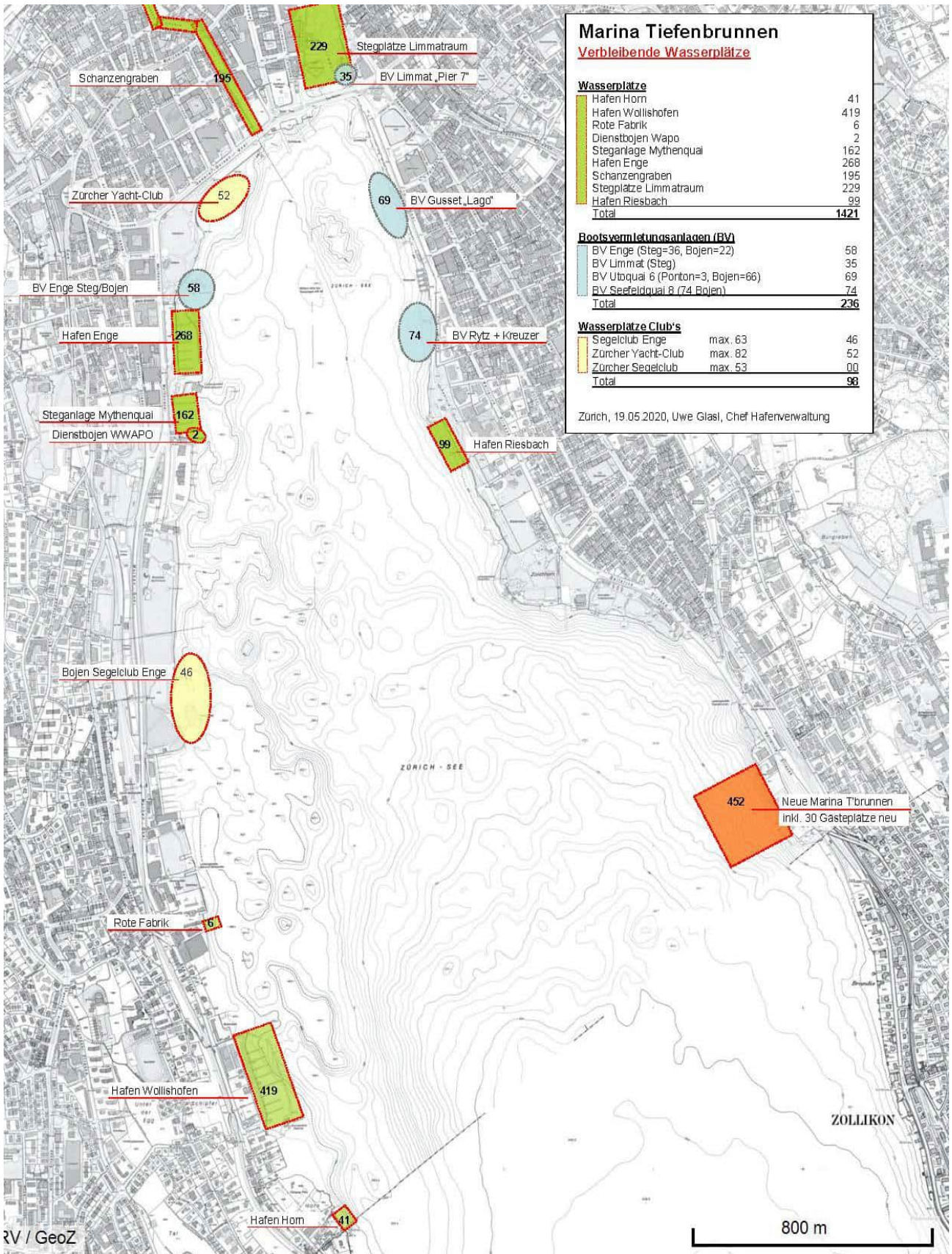
- [1] AquaPlus AG, 2017: Wasserpflanzen «Marina Tiefenbrunnen» (Zürichsee, Gemeinde Zürich, ZH). Untersuchungen im Zusammenhang mit dem geplanten Wassersportzentrum. Auswertungsdossier. Dokument Nr. 1619-A-01. Zug, 12.11.2017
- [2] AWEL, 2020: Lichtverschmutzung vermeiden; Merkblatt für Gemeinden. Online-Version 2020
- [3] B+S AG, 2022: Marina Tiefenbrunnen. Begleitbericht Verkehr. Entwurf. Zürich, 7. Dezember 2022
- [4] BAFU, 2017: Vollzugshilfe Lichtemissionen (Entwurf zur Konsultation). Bern, 12.04.2017
- [5] E2A Piet Eckert und Wim Eckert Architekten ETH BSA SIA AG, 2018. Machbarkeitsstudie Verlegung WAPO Tiefenbrunnen. Zürich, 02.05.2018
- [6] E2A Piet und Wim Eckert Architekten ETH BSA SIA AG, Staubli, Kurath & Partner AG Ingenieurbüro SIA USIC, Cockpit Projektmanagement AG, 2016: Machbarkeitsstudie Hafen Tiefenbrunnen. Zürich, 22.08.2016
- [7] EBP, 2022: Betriebskonzept Marina Tiefenbrunnen. Beilage Gestaltungsplan. Stand Überarbeitung Wettbewerbsprojekt / Abschluss Nutzerworkshop. Zürich, 06.02.2022
- [8] Ecosens AG, 2023: Marina Tiefenbrunnen Zürich. Umweltverträglichkeitsbericht (Hauptuntersuchung). Zürich, 27. März 2024 (revidierte Version vom 12. Dezember 2023)
- [9] EDI, 1986: Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986. Stand: 1. Januar 2016. SR 814.41
- [10] EDI, 1998: Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998. Stand am 1. Juni 2018. SR 814.201
- [11] EDI, 2000: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV). SR 700.1. Stand: 1. September 2009
- [12] Hochschulgebiet Zürich Zentrum, 2020: Seewasserleitung HGZZ. Zürich, April 2020
- [13] Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft & Stadt Zürich, Hochbaudepartement, Amt für Städtebau, 2009: Seebecken der Stadt Zürich. Leitbild und Strategie. Zürich, September 2009, rev. März 2018 (Strategien «Gastronomie» sowie «Kultur und Veranstaltungen»)
- [14] Kanton Zürich, Baudirektion, Volkswirtschaftsdirektion, 2013: Zürichsee 2050, Leitbild und Handlungsansätze für die langfristige Entwicklung des Zürichsees. März 2013
- [15] Orniplan AG, 2017: Marina Tiefenbrunnen, Gutachten zu den Auswirkungen des Bauprojekts auf die Vögel. Zürich, Oktober 2017
- [16] Stadt Zürich, 2023: Gewässerraum. Festlegung des Gewässerraums im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplans «Marina Tiefenbrunnen». Zürich - Riesbach, Kreis 8, Kanton Zürich. Situation, Plan im Massstab 1:1000 (Format 84x42). Fassung zur Festsetzung. Zürich, 31. Mai 2023
- [17] Stadt Zürich, 2023: Technischer Bericht gemäss § 15a Abs. 2 lit. b. HWSchV. Fassung zur Festsetzung. Gewässerraumfestlegung Marina Tiefenbrunnen. Zürich-Riesbach, Kreis 8, Kanton Zürich. Zürich, 12. Dezember 2023
- [18] Schweizerische Vogelwarte, 2012: Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. Sempach, 2012
- [19] SIA, 2003: Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum. SN 586 491. Zürich, 2013
- [20] Stadt Zürich, 1996: Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung). AS-Nr. 741.500. Stand 07.07.2010

- [21] Stadt Zürich, 2010: RES Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich. Zürich, März 2010
- [22] Stadt Zürich, 2011: Klimaanalyse Stadt Zürich (KLAZ). Ergebnisbericht Grundlagenarbeiten und Massnahmenvorschläge aus stadtklimatischer Sicht. Umwelt- und Gesundheitsschutz. Zürich, Juli 2011
- [23] Stadt Zürich, 2016: Masterplan Energie der Stadt Zürich. Zürich, Juni 2016
- [24] Stadt Zürich, 2020: Amtsbericht betreffend Marina Tiefenbrunnen, Inventarobjekte KSO 32.00 und KSO 45.16, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich, 4. Juni 2020
- [25] Stadt Zürich, 2018: Wettbewerb Programm. Marina Tiefenbrunnen. Zürich. Projektwettbewerb im selektiven Verfahren W.6921.WW. Zürich, 15.01.2018
- [26] Stadt Zürich, 2023: Öffentlicher Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen», Zürich - Riesbach. Vorschriften. Zürich, 12. Dezember 2023
- [27] Stadt Zürich, 2023: Öffentlicher Gestaltungsplan «Marina Tiefenbrunnen», Zürich - Riesbach. Plan, 1:1'000. Zürich, 31. Mai 2023
- [28] Stadt Zürich, 2020: Programm Klimaanpassung. Fachplanung Hitzeminderung. Zürich, 20.01.2020
- [29] Stadt Zürich, 2023: Teilrevision Bau - und Zonenordnung. Ergänzungsplan Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht Marina Tiefenbrunnen. Änderung Marina Tiefenbrunnen, Zürich - Riesbach, Kreis 8. Plan. Zürich. Plan, M 1:5000. Zürich, 31. Mai 2023
- [30] Stadt Zürich, 2023: Teilrevision Bau- und Zonenordnung. Zonenplanänderung «Marina Tiefenbrunnen», Zürich - Riesbach, Kreis 8. Plan. Zürich. Umzonung von der Freihaltezone F in die Zone für öffentliche Bauten Oe3 mit ES III und die Freihaltezone Parkanlagen und Plätze FP mit ES III. Plan, M 1:5000. Zürich, 31. Mai 2023
- [31] Stadt Zürich, 2023: Teilrevision Bau- und Zonenordnung. Zonenplanänderungen «Marina Tiefenbrunnen». Änderung der Bauordnung, Gestaltungsplanpflicht, Ergänzungsplan, Gestaltungsplanpflicht. Zürich-Riesbach, Kreis 8, Kanton Zürich. Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV. Fassung zur Festsetzung. 27. März 2024
- [32] Staubli, Kurath & Partner AG, 2020: Marina Tiefenbrunnen. Präzisierungen Hafen für Gestaltungsplan und Umweltverträglichkeitsbericht. Bericht Nr. 3205. Zürich, 18. Mai 2020
- [33] WALDRAP GmbH, 2023: Richtprojekt zum öffentlichen Gestaltungsplan Marina Tiefenbrunnen Zürich. Broschüre. Zürich, 31.05.2023

Anhang 2 Umlegung Bootsplätze: Übersicht Zürcher Seebecken (Stand 19.05.2020)



Anhang 3 Verbleibende Bootsplätze: Übersicht Zürcher Seebecken (Stand 19.05.2020)











Stadt Zürich  
Amt für Städtebau (AfS)  
Lindenhofstrasse 19  
8021 Zürich  
T + 41 44 412 11 11  
afs@zuerich.ch  
[www.stadt-zuerich.ch/hochbau](http://www.stadt-zuerich.ch/hochbau)

Hochbaudepartement