



Stadt Zürich



Baudirektion  
Kanton Zürich

Mai | 2010

ENTWICKLUNGSPLANUNG  
**MARINA  
TIEFENBRUNNEN**  
Zürich-Riesbach

Masterplan



## Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss 88 / 2011, Entwicklungsplanung Marina Tiefenbrunnen,  
Masterplan, 26. Januar 2011

Stadtratsbeschluss 1501 / 2010, Entwicklungsplanung Marina Tiefenbrunnen,  
Masterplan, 8. September 2010

Herausgeberin:  
Stadt Zürich  
Hochbaudepartement  
Amt für Städtebau (AfS)\*

Kanton Zürich  
Baudirektion  
Amt für Abfall, Wasser  
Energie und Luft (AWEL)

AuftraggeberInnen/Steuerungsgruppe:  
Patrick Gmür, Peter Noser, AfS (Vorsitz)  
François Aellen, TAZ  
Maria Åström, SBB Immobilien Development  
Paul Bauer, GSZ  
Stefan Bitterli, HBA  
Rolf Gerber, ALN  
Wilhelm Natrup, ARE  
Beat Oppliger, Stapo  
Gerhard Stutz, AWEL  
Jürg Suter, AWEL  
Brigit Wehrli, STEZ  
Vertreter Gemeinde Zollikon

Projektteam:  
Iren Strassmann, AfS (Projektleitung)  
Günther Arber, STEZ  
Arthur Bachmann, AfV  
Monica Barth, HBD Rechtsdienst  
Margrith Göldi, AWEL  
André Graf, Albert Wey, WAPO  
Urs Läubli, Vertreter Segelclubs  
Marcel Lippuner, TAZ  
Stefan Macciachini, Gemeinde Zollikon  
Philipp Mader, SBB Infrastruktur Netzentwicklung  
Hansjörg Salm, Gemeinde Zollikon  
Eugen Temperli, ALN  
Katrín Wächter, GSZ  
Thomas Walthert, SBB Immobilien Development  
Erich Willi, TAZ  
Patrick Wuhrmann, AfS

Inhalt/Redaktion:  
Iren Strassmann, AfS  
Dieter Zumsteg, Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich

Fotos:  
Juliet Haller, AfS  
Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich

Gestaltungskonzept:  
blink design, Zürich

Layout, Pläne:  
Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich

Bezugsquelle:  
Stadt Zürich  
Amt für Städtebau  
Lindenhofstrasse 19  
8021 Zürich  
Telefon: 044 412 11 11  
afs@zuerich.ch

[www.stadt-zuerich.ch/  
hochbau](http://www.stadt-zuerich.ch/hochbau)

\* Abkürzungsverzeichnis im Anhang

Zürich, 17. Mai 2010

# INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	5
<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> . . . . . 6
1.1	Leitbild Seebecken . . . . . 6
1.2	Testplanung . . . . . 7
1.3	Randbedingungen . . . . . 10
<b>2</b>	<b>AUFTRAG UND ZIELE MASTERPLAN</b> . . . . . 14
2.1	Inhalt und Ziele . . . . . 14
2.2	Auftrag und Beteiligte . . . . . 14
2.3	Verbindlichkeit. . . . . 15
<b>3</b>	<b>KONZEPTPLAN</b> . . . . . 16
<b>4</b>	<b>GRUNDLAGENPROJEKTE/-BERICHT</b> . . . . . 18
<b>5</b>	<b>UMSETZUNG</b> . . . . . 24
5.1	Mögliche Etappierung . . . . . 24
5.2	Finanzierung und Betrieb . . . . . 38
<b>6</b>	<b>PROZESS</b> . . . . . 39
6.1	Prozessablauf . . . . . 39
6.2	Umsetzungsorganisation . . . . . 42
<b>ANHANG</b>	<b>44</b>



(Foto Heinz Leuenberger Desair)

## VORWORT

Basierend auf dem Leitbild Seebecken, welches eine gemeinsame Haltung von Stadt und Kanton formuliert und Leitlinien für die Entwicklung von Zürichs Visitenkarte festhält, haben Stadt und Kanton Zürich die Entwicklungsplanung Marina Tiefenbrunnen in Angriff genommen.

Ein wichtiges Ziel des Leitbildes ist die behutsame Entflechtung der Nutzungen im unteren Seebecken (Badende, öffentlicher und privater Bootsverkehr, Erholungssuchende etc.). Deshalb soll ein grosser Teil der Wassersportaktivitäten im Raum Tiefenbrunnen konzentriert werden. Dies schafft auch optimale Voraussetzungen für den Trainings- und Ausbildungsbetrieb. Weiter soll dieser Raum attraktiv gestaltet und vermehrt von der Öffentlichkeit genutzt werden können.

In einem ersten Schritt, einer Testplanung mit drei Teams, wurde eine Vision für die langfristige Nutzung und Gestaltung des Gebiets Tiefenbrunnen entwickelt. Nun gilt es, die vorliegenden Ideen zu konkretisieren. Ziel ist ein attraktiver Stadtraum für die Öffentlichkeit und eine neue Hafenanlage mit Wassersportzentrum.

Der Masterplan zeigt als Koordinationsinstrument für die Gebietsentwicklung auf, welche planerischen und organisatorischen Arbeiten erforderlich sind, damit diese Ziele erreicht werden können. Weiter wird dargestellt, welche Abhängigkeiten bestehen und wann diese im Planungs- und Realisierungsprozess zu klären sind. Für die nächste Phase (Grundlagenprojekte) werden der primäre Klärungsbedarf sowie die federführenden Stellen festgelegt.

# 1 AUSGANGSLAGE

## 1.1 Leitbild Seebecken

Grundlage des Masterplans Tiefenbrunnen ist das Leitbild Seebecken der Stadt Zürich (Leitbild und Strategie, September 2009, Stadt Zürich und Baudirektion Zürich). Der Raum Tiefenbrunnen wird im Leitbild als Gebiet mit Entwicklungspotenzial bezeichnet. In diesen Gebieten sollen Veränderungen als treibende Kraft zur Erreichung der Ziele aus dem Leitbild genutzt werden. Mit der Zielsetzung einer Nutzungsentflechtung im unteren Seebecken sieht das Leitbild die Verlagerung eines Teils der bestehenden Bojenplätze in einen neuen Hafen im Raum Tiefenbrunnen vor.

Im Gebiet Tiefenbrunnen soll ein neues Wassersportzentrum mit Hafen konzipiert und eine allgemeine Gebietsaufwertung zugunsten der Erholung der Öffentlichkeit erzielt werden. Zudem soll hier ein attraktiver Ort mit Gastronomieangebot entstehen.



Abb. 1: Tiefenbrunnen, eines von vier Gebieten mit Entwicklungspotenzial im Leitbild Seebecken

Das Leitbild Seebecken der Stadt Zürich wurde nach einer breiten Vernehmlassung am 28. Oktober 2009 von Stadt- und Regierungsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Leitbild ist für die Verwaltungen von Stadt und Kanton verbindlich und bildet die Grundlage für nachfolgende Umsetzungsprojekte.

## 1.2 Testplanung

Um – basierend auf den Zielen des Leitbildes Seebecken – Entwicklungsszenarien für den Raum Tiefenbrunnen zu entwickeln, haben Stadt und Kanton drei Planungsteams zu einer Testplanung eingeladen. Dank der Beteiligung der Gemeinde Zollikon und der SBB konnte der Stadtraum in einem grösseren Zusammenhang betrachtet werden (siehe Abbildung 2). Die Teambeiträge und der Prozess sind in einem separaten Bericht dokumentiert (Testplanung Marina Tiefenbrunnen, Dokumentation der Teambeiträge, Amt für Städtebau, Dezember 2009).

Das Konzept des Teams eckert eckert architekten ag (e2a)/André Schmid Landschaftsarchitekten GmbH/Buchhofer Barbe AG wurde als Grundlage für den Masterplan ausgewählt (siehe Abbildungen 3, 4 und 5).



Abb. 2: Perimeter Testplanung

### **Wassersportzentrum und Hafen**

Zentraler Bestandteil des Vorhabens ist ein neuer Hafen mit rund 450 Wasser- und 400 Trockenplätzen. Der Hafen soll im Bereich der bestehenden Anlage ans Festland angedockt werden. Die verschiedenen Infrastruktureinrichtungen sowie ein Teil der Trockenplätze finden am Ufer Platz. Für das Sporthaus des Wassersportzentrums wurde in der Testplanung ein Standort auf dem Wasser vorgeschlagen.

Im Vordergrund des Konzepts steht die Idee eines starken baulichen Akzents im Wasser. Das Ziel ist ein Hafen, der auch von der Öffentlichkeit genutzt wird. So soll ein grosser Anteil der seeseitigen Bereiche für die Öffentlichkeit nutzbar werden. Nebst einem Seezugang und kleineren Infrastruktureinrichtungen werden auch Gastronutzungen auf der Mole vorgeschlagen.

### **Erschliessung und Parkierung**

Der ausgewählte Vorschlag sieht einen Abbruch der seeseitigen Zollikerrampe in einer späteren Phase vor, um das Gebiet für Bauten an der Bellerivestrasse zu nutzen. Die stadtseitige Rampe soll angepasst und auf Gegenverkehr ausgerichtet werden. Der Anschluss für den Hafen sowie für das SBB-Areal wird so platziert, dass eine optimale und kurze Erschliessung für die KIBAG und den Hafen erreicht werden kann. Während anfänglich das heutige Park+Ride auf dem SBB-Areal als Parkierungsmöglichkeit dienen soll, wird in einer späteren Etappe ein Parkhaus auf dem SBB-Areal vorgeschlagen.

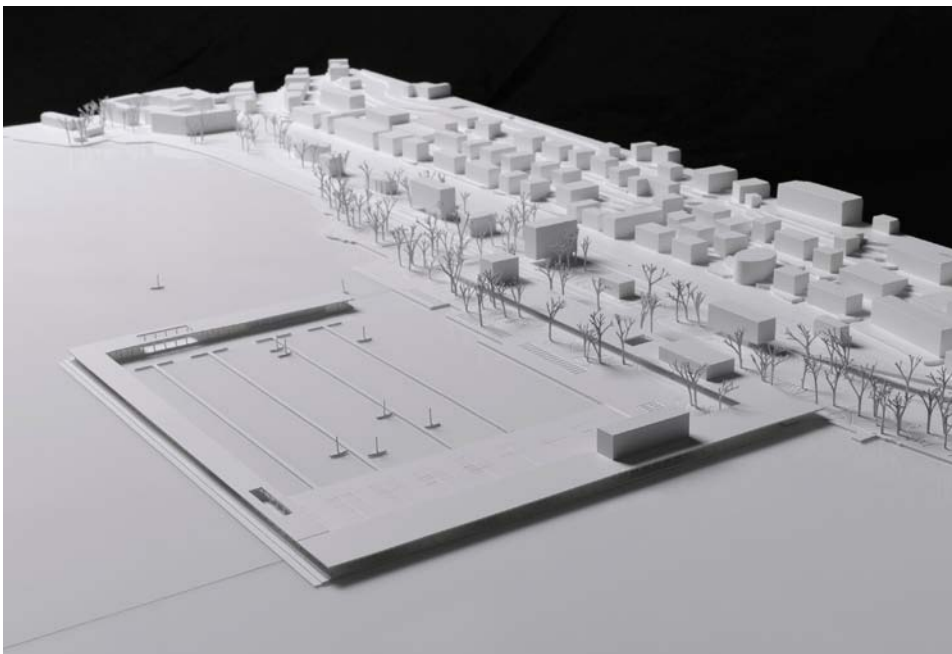


Abb. 3: Hafenanlage mit öffentlich zugänglicher Mole (Modellfoto Jon Naimann)



### **Freiräume**

Mit dem Rückbau und der Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur kann der gesamte öffentliche Raum aufgewertet werden. So soll ein Freiraum in verschiedenen Qualitäten und Stimmungen entstehen (Seefenster, Seegarten, Hafenplaza etc.). Der Freiraum auf dem Zolliker-Areal kann bereits in einer ersten Etappe realisiert werden, da die dort situierten Trockenplätze mit dem Bau der Hafenanlage aufgehoben werden können. Die Verfasser sehen hier die Möglichkeit für einen öffentlichen «Strand».

Auf den seeseitigen Bereichen der Hafenanlage («Peninsula») wird mit Sitzstufen, Bar, Café usw. ein neuer Seezugang für die Öffentlichkeit gestaltet.

### **Stadtkante / Körnung SBB-Areal**

Wichtige Erkenntnis aus der Testplanung ist, dass die Stadtkante auf Höhe der Seefeldstrasse bleiben soll. Für das davorliegende SBB-Areal wird eine Überbauung mit Einzelbauten vorgeschlagen. Die Körnung und Dichte (Ausnutzung) muss dabei unter dem Aspekt einer möglichst grossen Transparenz zwischen der hinterliegenden Bebauung und dem See noch überprüft werden (räumliche Durchlässigkeit als wichtige Voraussetzung, keine Riegel).



Abb. 4: Visualisierung vom See

## 1.3 Randbedingungen

### **Richtplanung**

Der Richtplan des Kantons Zürich befindet sich zur Zeit in einer Gesamtüberprüfung. Die Anhörung durch nach- und nebengeordnete Planungsträger dauerte vom 29. September 2009 bis 15. Januar 2010. Der Entwurf enthält eine für die Marina Tiefenbrunnen relevante Anpassung im Teilbereich Öffentliche Bauten und Anlagen (Kultur, Sport, Messe- und Kongresswesen):

*S: Wassersportzentrum Tiefenbrunnen (Integration in grösseres Wassersportzentrum), mittelfristiger Realisierungshorizont.*

Mit der beabsichtigten Anpassung wird die Bedeutung des Vorhabens auf kantonaler Stufe aufgezeigt. Im Rahmen der laufenden Anhörung zum kantonalen Richtplan wird zum beabsichtigten Eintrag eines Wassersportzentrums Stellung genommen. Es ist weiter zu klären, ob neben dem Eintrag für ein Wassersportzentrum noch weitere Festlegungen auf kantonaler Stufe vorzunehmen bzw. ob Einträge auf regionaler oder kommunaler Stufe anzupassen sind (siehe Kapitel 4, Grundlagenprojekte).

### **Nutzungsplanung**

Die innerhalb des Bearbeitungsperimeters liegenden Grundstücke auf Stadtgebiet sind grösstenteils einer Freihaltezone C (Sport- und Badeanlagen) zugewiesen. Das Areal auf Zolliker Gebiet liegt in einer kantonalen Freihaltezone. Die östlich der Bellerivestrasse liegenden Areale im Bearbeitungsperimeter (SBB-Areal) sind einer dreigeschossigen Wohnzone mit 0% Wohnanteil zugewiesen (siehe Anhang, Infoplan 03).

### **Konzessionslinie**

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Bereich der sogenannten Landanlagen (siehe Anhang, Infoplan 02). Dies bedeutet, dass bauliche Vorhaben, welche im Rahmen des Masterplans umgesetzt werden, aufgrund ihrer Lage auf Konzessionsland einer Bewilligung der Baudirektion bedürfen.

Mit Verfügung vom 7. Juli 1995 (1598/1995) hat die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich Richtlinien für bauliche Veränderungen auf Landanlagen erlassen, welche bei der Erteilung von konzessionsrechtlichen Bewilligungen angewendet werden. Dabei steht der Behörde insofern ein Ermessensspielraum zu, als dass von diesen Richtlinien abgewichen werden kann, wenn ein hohes öffentliches Interesse an der Baute oder Anlage vorliegt. Aufgrund der Vorgaben im Leitbild Seebecken dürfte das hohe öffentliche Interesse an der Marina Tiefenbrunnen ausgewiesen sein.



Abb. 5: Vorschlag aus Testplanung ohne Werft, KIBAG und Zollkerrampe (gelb: heutige Bauten)

### **Eigentumsverhältnisse**

Die meisten Grundstücke am See sowie die Strassenflächen (mit Ausnahme der Zollikerrampen) sind im Eigentum der Stadt Zürich und werden von den jeweiligen Dienstabteilungen der Stadt verwaltet (GSZ, TAZ etc.). Das Bahnhofsareal sowie die Mehrheit der Flächen auf Zolliker Gebiet gehören den SBB. Direkt an der Stadtgrenze befindet sich ein Grundstück im Eigentum des Seesportfischervereins Zürich und Zollikon (siehe Anhang, Infoplan 02).

### **Bestehende Nutzungsverhältnisse**

Im Tiefenbrunnen befinden sich heute verschiedene Nutzungen, die mit unterschiedlichen Zeithorizonten zur Disposition stehen. Für einzelne Liegenschaften liegen Baurechte oder Mietverträge vor, die von unterschiedlichen Dienstabteilungen der Stadt abgeschlossen wurden (TAZ, Sportamt etc.).

Von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung des Areals ist die Vertragsdauer der jeweiligen Baurechte, die massgeblichen Einfluss auf die Etappierung bzw. Umsetzung der Vorhaben im Tiefenbrunnen haben:

KIBAG	Baurecht bis 2010, Verlängerung bis 2015 (TAZ)
Werft	Baurecht bis 2025 (TAZ)
Autowaschanlage	Baurecht bis 2038 (SBB)
Werkplatz	Mietvertrag, halbjährlich kündbar (TAZ)

### **Ufervegetation**

Gemäss Artikel 21 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) darf Ufervegetation (Schilf- und Binsenbestände, Auenvvegetationen sowie andere natürliche Pflanzengesellschaften im Uferbereich) weder gerodet noch überschüttet noch auf andere Weise zum Absterben gebracht werden.

Artikel 18 Abs. 1 NHG besagt, dass der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichen Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen hat, sofern sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden lässt.

Letztlich kann gemäss Artikel 39 Abs. 2 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes (GSchG) die kantonale Behörde das Einbringen fester Stoffe (Schüttungen) bewilligen, wenn für standortgebundene Bauten in überbauten Gebieten überwiegende öffentliche Interessen eine Schüttung erfordern und sich der angestrebte Zweck nicht anders erreichen lässt.

Untersuchungen im Herbst 2007 und im Sommer 2008 haben ergeben, dass im gesamten engeren Uferbereich innerhalb des Perimeters bis auf eine

Wassertiefe von rund 12m eine vielfältige Unterwasservegetation zu finden ist (siehe Anhang, Untersuchungen Ufervegetation). Beim Bau der neuen Hafenanlage ist dafür zu sorgen, dass der Eingriff möglichst gering gehalten werden kann. Zwecks Minimierung der Projektrisiken ist die Thematik der Ufervegetation während des gesamten Planungsprozesses (Grundlagenprojekte, Gestaltungsplan, Bauprojekt etc.) stufengerecht zu behandeln.

### **Seewasserfassung mit Pumpenhaus**

Bei der Stadtgrenze, rund 500m vom Seeufer entfernt, befindet sich eine Wasserfassung, die für die Trinkwasserversorgung der Stadt Zürich von zentraler Bedeutung ist. Landseitig angeordnet liegt das dazugehörige Pumpenhaus.

Sowohl beim Bau als auch beim Betrieb des neuen Hafens im Raum Tiefenbrunnen ist dafür zu sorgen, dass keine Beeinträchtigung der Wasserqualität im Umfeld der Fassung erfolgt. Die Lage des geplanten Hafens nördlich der Fassung ist vorteilhaft, weil sich die Strömungsverhältnisse des Seewassers nicht negativ auf die Wasserqualität bei der Fassung auswirken. Im Falle einer Verschmutzung im Umfeld des neuen Hafens würde das beeinträchtigte Seewasser nicht gegen, sondern von der Fassung weg fließen.



Abb. 6: Flugaufnahme mit Planungsgebiet im Vordergrund (Foto Heinz Leuenberger Desair)

## 2 AUFTRAG UND ZIELE MASTERPLAN

### 2.1 Inhalt und Ziele

Die Entwicklungsplanung für das Gebiet Tiefenbrunnen wird in drei Phasen bearbeitet:

- Phase 1: Testplanung / Masterplan
- Phase 2: Grundlagenbericht / Richtplan / Gestaltungsplan / UVP
- Phase 3: Wettbewerb / Konzessions- und Bewilligungsverfahren

Mit dem vorliegenden Masterplan werden die Erkenntnisse aus der Testplanung für eine langfristige Entwicklungsstrategie im Stadtraum Tiefenbrunnen festgehalten. Diese enthalten raum- und nutzungsrelevante Aussagen zu folgenden Zielen:

- Neubau Hafenanlage und Wassersportzentrum mit adäquater Infrastruktur
- Aufwertung Stadtraum (städtebauliche Haltung, Gestaltung attraktiver Erholungs- und Freiräume, Anpassung der Erschliessungsanlagen)

Der Masterplan zeigt als Koordinationsinstrument für die Gebietsentwicklung auf, welche planerischen und organisatorischen Arbeiten erforderlich sind, damit diese Ziele erreicht werden können. Weiter wird dargestellt, welche Abhängigkeiten bestehen und wann diese im Planungs- und Realisierungsprozess zu klären sind. Für die nächste Phase (Grundlagenprojekte) werden der primäre Klärungsbedarf sowie die federführenden Stellen festgelegt.

Der Masterplan besteht aus dem vorliegenden Bericht mit dem Konzeptplan, in welchem das Zielbild dargestellt ist. Wichtiger Bestandteil des Masterplans ist eine zeitliche Darstellung des gesamten Planungsprozesses (siehe Anhang, Prozessablauf im Entwurf).

### 2.2 Auftrag und Beteiligte

Auftraggeberin für die Testplanung und den Masterplan ist die Steuerungsgruppe Leitbild Seebecken. Neben den Vertreterinnen und Vertretern aus der kantonalen und städtischen Verwaltung waren die Gemeinde Zollikon und die SBB Immobilien als Grundeigentümerin sowie die Stadtzürcher Segelclubs als künftige Nutzende in den Prozess eingebunden (siehe Impressum).

Der Masterplan wurde unter Federführung des Amtes für Städtebau (AfS) erarbeitet. Die Firma Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich, war für die Fachberatung und den Projektmanagement-Support zuständig.

Die Betroffenen wurden am 28. September 2009 über die Ergebnisse der Testplanung informiert. Am 19. Januar 2010 fand eine öffentliche Veranstaltung statt, an welcher interessierte Kreise aus dem Quartier, dem Segelsport, der Politik sowie der Verwaltung über den Stand der Planung orientiert wurden.

## 2.3 Verbindlichkeit

Der Masterplan ist kein grundeigentümergebundenes Instrument. Er dient nach- und nebengeordneten Planungen, Projekten und Bewilligungen im Raum Tiefenbrunnen als wichtige Grundlage und ist damit für Kanton und Stadt als «verwaltungsanweisendes Instrument» anzuwenden.

Der Entwurf des Masterplans wurde der Steuerungsgruppe am 16. November 2009 präsentiert. Vom 19. Februar bis 26. März 2010 erfolgte eine Vernehmlassung bei folgenden Stellen:

- kantonale Verwaltung
- städtische Verwaltung
- Gemeinde Zollikon
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG)
- Stadtzürcher Segelclubs

Die abschliessende Beratung in der Steuerungsgruppe zuhanden Stadt- und Regierungsrat erfolgte am 17. Mai 2010.

### 3 KONZEPTPLAN

Der Konzeptplan zeigt das Zielbild aus der Testplanung in abstrahierter Form. Ohne ins Detail zu gehen und bewusst mit einer gewissen Unschärfe behaftet, soll der Konzeptplan die planliche Grundlage für die weiteren Arbeiten im Prozess sein.





Abb. 7: Konzeptplan

## 4 GRUNDLAGENPROJEKTE/-BERICHT

Als Grundlagenprojekte werden jene Abklärungen bezeichnet, die zur Vorbereitung der planerischen Umsetzung des Vorhabens gemacht werden müssen. In einer nächsten Phase müssen die folgenden neun Grundlagenprojekte erarbeitet werden (in Klammern: federführendes Amt bzw. Dienstabteilung):

1	Planungsverfahren	(AfS, ARE)
2	Trägerschaft, Finanzierung und Betrieb	(AfS, FD)
3	KIBAG	(TAZ)
4	Mengengerüst Bootsplätze	(Wapo, AWEL)
5	Neubau Wasserschutzpolizei	(Wapo, Immo)
6	Unter-/Überführung Gleisfeld	(TAZ)
7	Abbruch Zollikerrampe	(TAZ, AfV)
8	Voruntersuchung Umweltverträglichkeit	(AfS, UGZ)
9	Nutzungen, Erschliessung, Parkierung	(AfS, TAZ)

Nachfolgend sind diese Abklärungen konkreter beschrieben. Deren ungefähre Terminierung ist im Entwurf Prozessablauf ersichtlich (siehe Kapitel 6).

### 1 Planungsverfahren (Federführung AfS, ARE)

Die Zielsetzungen betreffend Bootsliegplätze auf dem Zürichsee (Plafond) werden im kantonalen Richtplan Verkehr geregelt: «Bootsliegplätze, welche über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer zugelassen werden. Auf dem Zürichsee sind – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen.»

Das Wassersportzentrum ist Bestandteil des Entwurfs zum kantonalen Richtplan, Teilbereich öffentliche Bauten und Anlagen. Mit der Anpassung auf kantonaler Richtplanstufe wird die Bedeutung des Vorhabens aufgezeigt. Dafür spricht auch die Grösse der geplanten Hafenanlage, die mit rund 450 Plätzen bedeutend grösser ausfallen wird als die bestehenden Häfen. Offen ist, ob auch der regionale Richtplan angepasst werden muss.

Nachfolgend zur Richtplanung zeichnen sich weitere Planungsschritte ab. Voraussichtlich wird ein kantonaler Gestaltungsplan erlassen (vielfältiger und erheblicher Koordinationsbedarf von Aspekten, welche zu einem guten Teil im Grundeigentum oder Zuständigkeitsbereich des Kantons liegen: See, Verkehr, Naturschutz). Wichtig ist die vorgängige Klärung der Trägerschaft für Bau und Betrieb (Grundlagenprojekt 2). Spätestens zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Gestaltungsplans muss

die Trägerschaft für den Bau und/oder den Betrieb der Anlage feststehen. Diese hat sich auch angemessen an den anschliessenden Verfahren zu beteiligen.

Dem Aspekt der Ökologie, im Besonderen der Unterwasservegetation, kommt eine zentrale Bedeutung zu. Zwecks Minimierung des Projektrisikos ist dieser Aspekt bei allen Planungsverfahren mittels stufengerechtem Vorgehen ämterübergreifend zu bearbeiten. Es zeichnet sich ab, dass das massgebliche Leitverfahren voraussichtlich der kantonale Gestaltungsplan mit UVP (Bootshafen mit mehr als 100 Bootsplätzen) sein wird.

Der Entwurf Prozessablauf muss mit allen Beteiligten verfeinert und optimiert werden. Insbesondere muss die politische Diskussion des Vorhabens, u.a. im Gemeinderat und die frühzeitige Einbindung von Bevölkerung und Anspruchsgruppen sichergestellt werden.

## **2 Trägerschaft, Finanzierung und Betrieb (Federführung AfS, FD)**

In einem Folgeprojekt zum Masterplan wird der Kostenteiler für die Finanzierung des Gesamtprojekts definiert, welches neben der eigentlichen Hafenanlage mit Wassersportzentrum auch öffentliche Bauten und Aufwertungsmassnahmen beinhaltet. Für die Teile Hafenanlage, Wassersportzentrum und kommerzielle Nutzungen wird ein politisch tragfähiges Modell für eine Trägerschaft gesucht. Dabei sind die Aspekte Finanzierung, Bau und zukünftiger Betrieb einzubeziehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage von gemischtwirtschaftlichen Modellen (z.B. Public Private Partnership). Ein Interesse dafür von privater Seite sowie erste Abklärungen liegen vor.

Die möglichen Finanzierungsmodelle müssen mit dem Finanzdepartement der Stadt sowie den zuständigen Stellen beim Kanton (v.a. Konzession) erarbeitet werden.

## **3 KIBAG (Federführung TAZ)**

Der Fortbestand des Standorts Tiefenbrunnen der KIBAG hängt massgeblich davon ab, ob in einer durchzuführenden Evaluation ein allfälliger Ersatzstandort für den Güterumschlag gefunden werden kann. Im Falle eines Verbleibs der KIBAG ist ein Mengengerüst (zukünftige Materialzulieferungen, Abtransporte, resultierende Fahrten) zu erarbeiten, damit der Flächen- und Raumbedarf sowie die Umweltauswirkungen gegenüber heute abgeschätzt und optimiert werden können (Bestandteil der UVP über das gesamte Areal). Aufgrund der Bedeutung dieser Anlage (kantonaler Richtplan) müssen verschiedene kantonale und städtische Stellen in diese Abklärungen einbezogen werden.

#### **4 Mengengerüst Bootsplätze (Federführung Wapo, AWEL)**

Mit dem kantonalen Richtplan Verkehr und dem Leitbild Seebecken wird die Zahl der Bootsplätze im Seebecken plafoniert. Es geht im Folgenden um eine Verlagerung von Hafen-/Bojenplätzen sowie Trockenplätzen aus dem unteren Seebecken in den Raum Tiefenbrunnen.

Zwecks Definition der Grösse der neuen Hafenanlage ist die genaue Anzahl der zu verlegenden Bootsplätze zu Wasser und zu Land (Wasser-/Trockenplätze) unter Einbindung der Anliegen der Gemeinde Zollikon und der Segelclubs zu ermitteln. Neben einer ersten Auslegeordnung der Wapo hinsichtlich einer Verlagerung eines Teils der heutigen Plätze im Seebecken (Benützbarkeit, Vandalismus etc.) sind auch die Aspekte Ökologie (Aufwertungspotenzial bei Aufhebung von heutigen Plätzen), Archäologie (Fundstellen von internationaler Bedeutung) sowie Optimierung bei den Segelclubs (Teilaufhebung an den heutigen Standorten bzw. Zusammenlegung der Plätze im Tiefenbrunnen) zu thematisieren. Die drei Stadtzürcher Segelclubs beabsichtigen, einen Teil ihrer sportlichen Aktivitäten im Tiefenbrunnen zusammenzulegen. Damit sollen insbesondere der Jugendausbildung mehr Möglichkeiten und ein entsprechender Standard geboten werden.

Mit der Festlegung der Bootsplätze und damit der Hafengrösse muss die entsprechende landseitige Infrastruktur für den Hafen definiert werden.

#### **5 Neubau Wasserschutzpolizei (Federführung Wapo, Immo)**

Die städtische Wasserschutzpolizei beabsichtigt die Funktionsteilung ihrer Aufgaben. Alle polizeilichen Nutzungen sollen künftig auf der linken Seeseite stationiert werden. Im Tiefenbrunnen verbleibt der zivile Polizeibereich mit der Hafenverwaltung, der kantonalen Schifffahrtkontrolle und einem Werkstatt- und Werftbetrieb. In Abstimmung mit der Arealentwicklung Mythenquai sind ein definitives Raumprogramm und die Anforderungen an die Umgebung (abschliessbare Bereiche) zu definieren. Weiter müssen die zeitlichen und finanziellen Bedingungen für einen Neubau am Standort Tiefenbrunnen geklärt werden.

Grundlage für den Neubau Tiefenbrunnen ist, dass der geplante Neubau der Wasserschutzpolizei am Mythenquai unter Integration aller polizeilichen Bereiche innert nützlicher Frist realisiert werden kann.

#### **6 Unter-/Überführung Gleisfeld (Federführung TAZ)**

Die Anbindung des oberhalb des Gleisfeldes liegenden Quartiers an den See soll verbessert werden. In einem ersten Schritt gilt es, die Machbarkeit einer zusätzlichen Unter- oder Überführung beim SBB-Gleisfeld auf Höhe Flühgasse zu klären und einen entsprechenden Vorschlag mit

grober Kostenschätzung zu erarbeiten. Die entsprechenden bahnsseitigen Leistungen sind rechtzeitig bei SBB Infrastruktur zu bestellen.

#### **7 Abbruch Zollikerrampe (Federführung TAZ, AfV)**

Eine wichtige Erkenntnis aus der Testplanung ist, dass eine massgebliche Aufwertung des Gebietes mit einer Anpassung und einem Rückbau der Verkehrsinfrastruktur möglich wird. Zentrales Element ist der Abbruch der seeseitigen Zollikerrampe, die als Relikt aus einer früheren Planungsphase (rechtsufrige Höhenstrasse) heute in dieser Form nicht mehr nötig ist. Mittels einer Machbarkeitsstudie inkl. grober Kostenschätzung wird dieses Vorhaben konkretisiert. Dabei sind auch die heutigen Räume unter der Rampe (Lagerraum Wapo, Parkplätze) zu berücksichtigen.

#### **8 Voruntersuchung Umweltverträglichkeit (Federführung AfS, UGZ)**

Da der geplante Hafen über 100 Bootsplätze vorsieht, ist die Anlage UVP-pflichtig. Die Zuständigkeit für die Koordination UVB-Beurteilung und UVP-Antrag liegt beim Kanton (KofU).

Die Voruntersuchung zeigt auf, in welchen Umweltbereichen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, der konkreten Planung und der raum- und umweltrelevanten Gegebenheiten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Dabei werden unterschieden:



Abb. 8: Seeseitige Zollikerrampe, Blickrichtung seeaufwärts

- Umweltbereiche, in denen keine wesentlichen Auswirkungen der Anlage zu erwarten sind,
- Umweltbereiche, bei denen die Auswirkungen der Planung bereits ausreichend geklärt worden sind,
- Umweltbereiche, in denen die Auswirkungen der Planung zum Zeitpunkt der Voruntersuchungen noch nicht abschliessend beschrieben werden können und die deshalb im Folgenden vertieft zu untersuchen und darzustellen sind.

Die im Detail zu untersuchenden Aspekte bilden die Grundlage für das Pflichtenheft des Hauptuntersuchungsberichtes zur Umweltverträglichkeit (UVB) und ermöglichen eine stufengerechte Berücksichtigung in den jeweiligen Planungsschritten. Dabei sind die inhaltlichen (relevante Anlageteile, Ausgangszustand, Wirkungssperimeter) und die zeitlichen Systemgrenzen (Betrachtungszustände für Ausgangs-, Bau-, Betriebsphase) aufzuzeigen. Relevant sind vor allem die Aspekte Fauna/Flora (Ufervegetation), Bauphase/Prozesse, MIV/PP sowie Ausbaumöglichkeiten ÖV (Bus).

Untersuchungen im Herbst 2007 und Sommer 2008 haben ergeben, dass im gesamten engeren Uferbereich innerhalb des Perimeters eine vielfältige Vegetation an submersen (untergetauchten) Pflanzen zu finden ist (siehe Anhang, Untersuchungen Ufervegetation). Mit der Voruntersuchung muss festgelegt werden, ob die vorhandenen Aufnahmen genügen, respektive welche weiteren Untersuchungen gemacht werden müssen (Einbuchtungen im Uferbereich, landseitige Begrenzung der Ufervegetation, ev. Untersuchungen im bestehenden Hafenbecken). Ziel ist die Erarbeitung einer für das weitere Verfahren verbindlichen Grundlage (Uferschutz inkl. Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen, Gewässerschutz und Fischerei etc.).

## **9 Nutzungen, Erschliessung, Parkierung (Federführung AfS, TAZ)**

In der Testplanung wurden grobe Annahmen zu den möglichen Nutzungen in der Marina Tiefenbrunnen gemacht. Es gilt nun grundsätzlich zu entscheiden, welche Nutzungen im Projekt Marina Tiefenbrunnen sinnvoll sind. Zu verifizieren sind der Verbleib oder Wegfall bestehender Nutzungen (KIBAG, Güterverkehrsinfrastruktur, Werft, Werkplatz etc.) und mögliche Synergien (Flächenoptimierungen). Mit dem Ziel eines bereinigten Programms über alle Nutzungen soll damit die zentrale Basis für die Weiterentwicklung geschaffen werden.

Weiter soll geklärt werden, ob und in welcher Form Veranstaltungen im Planungsgebiet durchgeführt werden sollen (gemäss Leitbild Seebecken). Der entsprechende Raum soll bezeichnet werden.

Aufgrund des inhaltlichen Bezugs zu den Nutzungen soll die Parkierung bei diesem Grundlagenprojekt behandelt werden. Dabei ist das notwendige Mengengerüst für die künftige Hafenanlage mit den begleitenden Nutzungen (Sporthaus, Gastronomie etc.) zu ermitteln. Wichtiger Bestandteil sind Aussagen zum Parkraum bei temporären Veranstaltungen (z.B. Regatten) sowie zur Anlieferung und zum Betrieb (z.B. Art und Umfang Handling-Zone). Weiter ist die Frage von Doppelnutzungen von Parkplätzen (Park&Ride SBB, Eintrag im kommunalen Richtplan), die Parkplatzbewirtschaftung sowie eine mögliche Etappierung zu prüfen. Dabei ist zwischen Betriebs- und Besucherparkplätzen zu unterscheiden.

In der Testplanung wurde ein Parkhaus auf dem SBB-Areal vorgeschlagen. Zu prüfen sind – möglichst frühzeitig – die Machbarkeit eines Parkhauses auf dem SBB-Areal (Grundwasser, öffentlicher Regenwasserkanal, Leitungen, Seetunnel, Eintrag im kantonalen Richtplan etc.) sowie Vorschläge für die Trägerschaft und Finanzierung (mittels Vereinbarung mit den SBB).

Mit den SBB und den kantonalen Stellen sollen in diesem Zusammenhang Möglichkeiten für die längerfristige Arealentwicklung geprüft und allenfalls die Konzessionsbestimmungen angepasst werden.

Für die bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr soll zusammen mit VBZ und ZVV eine Verlängerung der Buslinie Nr. 33 mit Bushaltestelle im Bereich der geplanten Marina geprüft werden.

Die geplanten Nutzungen werden im Raum Tiefenbrunnen zu Mehrverkehr führen. Es ist darauf hinzuwirken, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen möglichst über den ÖV (siehe oben) sowie den Langsamverkehr (zu Fuss Gehende und Velofahrende) abgewickelt wird. Es sind attraktive Wege für zu Fuss Gehende und Velofahrende vorzusehen. Der Zürichseeweg soll möglichst direkt am Seeufer umgesetzt werden.

### **Grundlagenbericht**

Die Resultate aus den Grundlagenprojekten 1-9 werden im Anschluss in einem Grundlagenbericht zusammengestellt. Dieser fasst die Erkenntnisse zusammen und zeigt die inhaltlichen Abhängigkeiten auf. Weiter zeigt der Bericht die notwendigen Entscheide zur Auslösung der weiteren Planungsschritte und -verfahren auf.

## 5 UMSETZUNG MASTERPLAN

### 5.1 Mögliche Etappierung

Die Testplanung hat die bauliche Umsetzung der Marina Tiefenbrunnen in zwei Phasen aufgezeigt. Aufgrund der Grösse des Vorhabens sowie der heutigen Nutzungen vor Ort ist voraussichtlich eine zusätzliche Etappierung notwendig. Im Folgenden werden drei mögliche Etappen für die bauliche Umsetzung aufgezeigt. Diese müssen aufgrund der Erkenntnisse der nächsten Phase (Grundlagenbericht) angepasst werden.

#### **Etappe I «Hafen light» (ab 2017)**

Diese Etappe umfasst die Hafenanlage mit den meisten see- und landseitigen Bootsplätzen sowie einem ersten Teil der nautischen Infrastruktur. Es wird davon ausgegangen, dass in dieser Etappe verschiedene Nutzungen vor Ort bzw. deren heutiger Zustand unverändert bleiben. Wichtig für eine breite Akzeptanz ist, dass nicht nur ein reiner Bootshafen erstellt wird, sondern auch beträchtliche Verbesserungen für die Öffentlichkeit erzielt werden. Die Verlegung bzw. Aufhebung der Bojenplätze im unteren Seebecken soll nach Abschluss der Etappe I des Hafens umgesetzt werden.

#### **Etappe II – «Hafen komplett» (ab 2025)**

In dieser Etappe werden mit Ausnahme der KIBAG alle Nutzungen im Umfeld der Hafenanlage ersetzt oder zurückgebaut (Werft) sowie die restlichen landseitigen Bootsplätze und die komplette nautische Infrastruktur (Handling-Zone etc.) erstellt.

#### **Etappe III – Bellerivestrasse – Zollikerrampe (ab 2035)**

Im Rahmen der Überarbeitung wurde festgestellt, dass eine wesentliche Aufwertung des Stadtraums Tiefenbrunnen mit einer Anpassung und einem Rückbau der Verkehrsinfrastruktur möglich wird. Die Etappen I und II können zwar als Impuls für den Aufwertungsprozess betrachtet werden, konsistent wird die Planungsidee jedoch erst mit der Realisierung der Etappe III.

Denkbar ist ein Rückbau der Bellerivestrasse; ebenso ein Abbruch der see-seitigen Zollikerrampe. Bestandteil einer letzten Etappe ist weiter die Aufgabe des Standorts Tiefenbrunnen der KIBAG sowie des Güterumschlags auf dem SBB-Areal. Damit würde (ab 2038) auch eine Neunutzung des SBB-Areals im gesamten Umfang (maximale beanspruchbare Landfläche inkl. ehemalige Gütergeleise) möglich.

Die einzelnen Massnahmen werden in den folgenden Beschrieben der möglichen Etappen thematisch wie folgt gegliedert:

- N Nutzungen
- F Freiraum
- V Verkehr



# Etappe I – «Hafen light»

(Zeitraum Umsetzung: ab 2017)

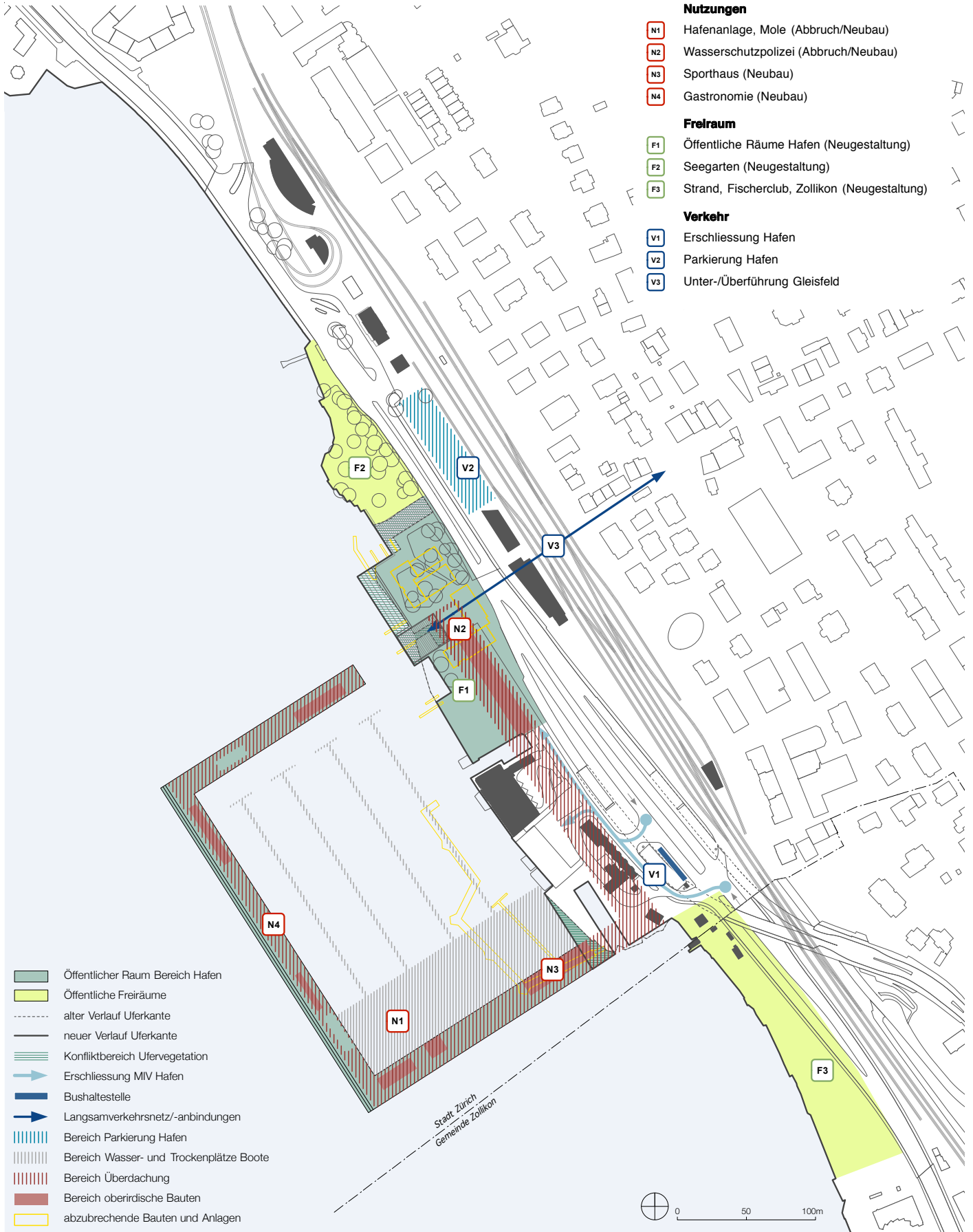


Abb. 9: Bestandteile «Hafen light»

## Etappe I – «Hafen light»

### N1 HAFENANLAGE, MOLE

Grundidee des vorliegenden Konzepts ist die Erstellung eines Hafens in Form eines starken baulichen Akzents im Wasser. Ein Grossteil der Hafenanlage soll für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Darunter fallen u.a. die Hafenplaza/-promenade (F1), Rad- und Fusswegverbindungen sowie die Hafenmole mit Seetreppe. Einzelne Bereiche im Hafen werden für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sein (z.B. Wasserschutzpolizei, Werft, Segelclubs). Diese Elemente sind räumlich zu optimieren (Synergien nutzen) und auf das erforderliche Mass zu beschränken, damit die angestrebte öffentliche Agenda der Hafenanlage möglich wird.

Die eigentliche Hafenanlage umfasst folgende wesentlichen Bestandteile (mit Grundlagenprojekt Bootsplätze zu überprüfen):

- Hafen mit rund 450 Wasserplätzen für unterschiedliche Bootsklassen und -grössen
- rund 400 Trockenplätze in den Hafen integriert (seeseitig) oder landseitig an sinnvoller Lage angeordnet
- landseitige Infrastruktur in einer sogenannten «Handling-Zone» mit Trailerkran, Selbstbedienungskran, Sliprampe, Umschlagplatz etc.
- landseitiger Parkraum für Personenwagen, Zugfahrzeuge und Trailer
- allgemeine Infrastruktur wie Waschplatz, Wasser-, Pressluft- und Starkstromanschluss, Entsorgungsanlage (z.B. Schmutzwasser)
- Boots-Tankstelle

### N2 WASSERSCHUTZPOLIZEI

Im regionalen Richtplan als Ort für öffentliche Bauten ausgewiesen, befindet sich hier einer von zwei Stützpunkten der städtischen Wasserschutzpolizei. Neben Bauten der Hafenverwaltung befinden sich hier Dienst- und Werkstattgebäude mit entsprechenden Aussenanlagen (Hafen, Werkplatz, 15t-Hebkran, Sliprampe).

Sobald der Neubau der Wapo am Standort Mythenquai im vorgesehenen Umfang realisiert ist, können auf der rechten Seeseite die zivilen polizeilichen Nutzungen mit der Hafenverwaltung, der kantonalen Schifffahrtskontrolle sowie einem Werkstatt- und Werftbetrieb konzentriert werden. Zielsetzung ist der Fortbestand der zivilen polizeilichen Nutzungen auf dem Areal im heutigen Umfang. Dabei sollen Synergien mit der neuen Hafenanlage unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse eines zivilen polizeilichen Betriebes hergestellt werden.

Die heute ebenfalls in der Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei liegende Helikopterplattform südlich der heutigen Bootstrockenplätze kann aufgehoben werden.

N3  
SPORTH AUS

Das Sporthaus für ein Wassersportzentrum bildet einen wichtigen Bestandteil der neuen Marina Tiefenbrunnen. Als Angebot für Wassersportlerinnen und -sportler der Sparten Segeln, Tauchen, Wakeboard und Wasserski soll dieses Sporthaus neben öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten auch eigene Bereiche für die drei Segelclubs (Seeclub Enge, Zürcher Yachtclub, Zürcher Segelclub) sowie den akademischen Sportverband Zürich (ASVZ) umfassen. Für das Sporthaus muss vorgängig ein detailliertes Raumprogramm mit allen Beteiligten erarbeitet werden.

N4  
GASTRONOMIE

Das Leitbild Seebecken sieht für den Raum Tiefenbrunnen einen Bereich für Gastronomieergänzung vor. Im Rahmen der neuen Hafenanlage ist ein attraktives, für die Öffentlichkeit zugängliches Angebot an Gastronutzungen vorzusehen. Dabei sind die Ausrichtung sowie die Anforderungen mit Art und Umfang der Gastronutzungen an diesem Ort zu klären (inkl. detailliertes Raumprogramm). Die vorgeschlagene Situierung der Gastroangebote auf der Mole ist zu prüfen.

F1  
ÖFFENTLICHE RÄUME HAFEN (I)

Erklärtes Ziel der Entwicklungsplanung Tiefenbrunnen ist die Erstellung einer Hafenanlage mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad. Die Anlage muss zwingend einen Mehrwert für die Öffentlichkeit bringen. Das Zielbild sieht demzufolge eine Mole vor, welche zugänglich ist und so einen neuen öffentlichen Seezugang ermöglicht.

Im Bereich des Aufgangs der geplanten Unter- oder Überführung Flühgasse (V3) entsteht ein neuer Platz. Der Bereich westlich der landseitigen Gebäudeschicht beim Hafen ist für die Öffentlichkeit zugänglich und erlaubt dadurch die Durchwegung des Areals parallel zum Seeufer.

Mit der Realisierung dieser Freiraumelemente soll eine erste Aufwertung für die Öffentlichkeit erzielt werden.

F2  
SEEGARTEN

Der heutige kleine Park ist eine stark in sich geschlossene Anlage mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Anbindung Richtung Bahnhofunterführung und Stadt weist jedoch gestalterische Mängel auf. Eine Umgestaltung der Bellerivestrasse in Richtung «Parkway» (Etappe III) kann ebenfalls zu einer Aufwertung dieser Parkanlage führen. Dabei ist die Anknüpfung gegen Norden, an die Unterführung sowie an die Hafenanlage besonders zu beachten.

F3  
STRAND, FISCHER-  
CLUB, ZOLLIKON

Heute wird diese Fläche auf Zolliker Gemeindegebiet (im Besitz der SBB) mehrheitlich als Trockenplatz für Boote verwendet. Seit längerem plant die Gemeinde Zollikon, die an den See angrenzende Fläche für die Öffentlichkeit zugänglicher zu machen. Im Rahmen der Testplanung wurde ein öffentlicher Freiraum mit Strandcharakter vorgeschlagen. Dabei sollen die vorhandenen Trockenplätze aufgehoben und in den Hafen Tiefenbrunnen integriert werden.

Als Bestandteil der Etappe I soll dieser öffentliche Raum realisiert und mit einem Weg am Wasser ans nordseits angrenzende Hafengebiet angebunden werden. Der Fischerclub sowie das Pumpenhaus der Wasserversorgung verbleiben an diesem Standort.

V1  
ERSCHLIESSUNG HAFEN (I)

Die heutige Hafenerschliessung erfolgt über eine eigene Spur westlich der seeseitigen Zollikerrampe für stadtauswärtsfahrende und über eine Linksabbiegespur für stadteinwärtsfahrende Fahrzeuge.

Für die Etappen I und II der neuen Hafenanlage soll diese Spezialspur westlich der Rampe durch eine neue Fahrspur ersetzt werden. Diese kann über neue Anschlüsse von beiden Fahrtrichtungen angefahren werden und erschliesst neben der Hafenanlage auch die KIBAG. Für die neuen Anschlüsse ist eine Anpassung der Bellerivestrasse erforderlich.

Für die Neuerschliessung der Hafenanlage ist langfristig ein Projekt in Koordination mit der Anpassung Zollikerrampe zu erarbeiten (siehe V1, Etappe III).

V2  
PARKIERUNG HAFEN (I)

Im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich ist beim Hafen Tiefenbrunnen eine bestehende kommunale Parkierungsanlage bezeichnet. Auf und unter der seeseitigen Zollikerrampe bestehen diverse öffentliche Parkplätze. Mit einem Neubau der Hafenanlage sind je nach zusätzlichen Nutzungen (Gastronomie, Sporthaus etc.) weitere Parkplätze anzubieten.

In der Testplanung wurde auf dem SBB-Areal eine grössere Parkierungsanlage vorgeschlagen. Hier sollen die für das Hafensreal nötigen Parkplätze sowie Park&Ride-Parkplätze für die Bahn kombiniert werden (in Doppelnutzung). Die Machbarkeit sowie die Anzahl Parkplätze wird im Grundlagenprojekt 9 abgeklärt.

Sowohl Zürich als auch Zollikon sind an einer Aufwertung der Anbindungen an die hangseitigen Gebiete sehr interessiert. So fehlt heute auf Stadtzürcher Gebiet eine Verbindung auf Höhe der Flühgasse. In Zollikon präsentiert sich die Situation ebenfalls mangelhaft. Ziel ist es, mit zusätzlichen Querungen des Gleisfeldes sowie der Bellerivestrasse die Erreichbarkeit der seeseitigen Gebiete deutlich zu verbessern. Dabei soll eine Kombination mit einem Perronzugang sowie der Parkierung auf dem SBB-Areal geprüft werden (siehe Kapitel 4, Grundlagenprojekt 9).



Abb. 10: Verladeanlage der KIBAG

# Etappe II – «Hafen komplett» (Zeitraum Umsetzung: ab 2025)

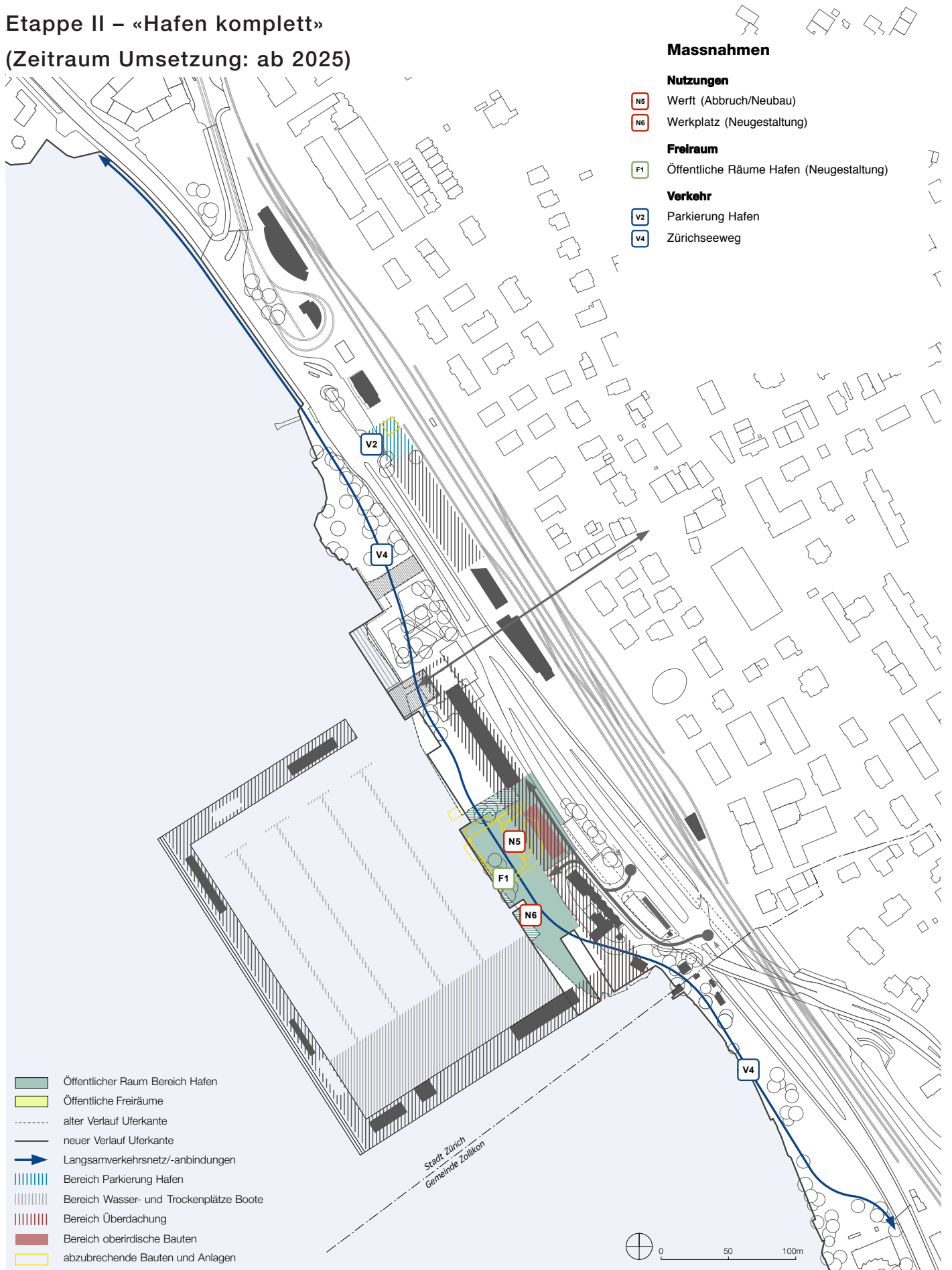


Abb. 11: Bestandteile «Hafen komplett»

## Etappe II – «Hafen komplett»

N5  
WERFT

Heute wird im Tiefenbrunnen eine Bootswerft betrieben (Ganz Yachting AG). Neben Reparaturarbeiten an Segel- und Motorbooten erbringt die Firma in zunehmendem Mass auch die Dienstleistung einer Einlagerung und Bereitstellung von Booten im Sommer sowie die Lagerung der Boote im Winter.

Diesen heute idealen Standort im Einzugsgebiet verschiedener Häfen und Bojenfelder verdankt die Bootswerft dem Umstand einer ehemals nur provisorisch beabsichtigten Nutzung. Als ehemalige Laderampe für den S-Bahn-Bau erstellt, erlaubt die vorhandene Betonkonstruktion auf zwei Ebenen heute eine vielfältige Nutzung. Infolge der Auslegung auf hohe Lasten sowie Erstellung nur weniger Stützen ist z.B. die Einlagerung von Booten sehr praktisch. Im Verlauf der Jahre hat die Firma Ganz Yachting AG verschiedene Ausbauten vorgenommen. Nach heutigem Wissensstand befindet sich die Betonkonstruktion in relativ gutem Zustand.

Im Rahmen der Testplanung wurde festgestellt, dass eine Integration der bestehenden Werft in die heutige Hafenanlage räumlich schwierig ist. Es muss in der nächsten Phase geklärt werden, bis wann ein Erhalt möglich und sinnvoll ist (Baurechtsvertrag bis 2025). Weiter soll Art und Umfang eines allfälligen neuen Werftgebäudes, ev. in Kombination mit dem Neubau der Wasserschutzpolizei (N2) geprüft werden. Dabei müsste eine örtliche Trennung der beiden Betriebe möglich sein.

N6  
WERKPLATZ

Die Willy Stäubli Ingenieur AG, eine Unternehmung im Bereich Wasserbau, ist spezialisiert auf die Erstellung von Hafenanlagen. Sie betreibt im Raum Tiefenbrunnen einen Werkplatz für Wasserbauten und repariert und unterhält z.B. die Bootsvermietungen und Badeanstalten auf Stadtzürcher Gebiet und erstellt die temporären Plattformen für das ZüriFäscht. Als Infrastruktur wird neben Installationsflächen (betonieren, schweissen etc.) primär ein grosser Platz benötigt, der mit einem PneuKran bedient werden kann.

Aufgrund der flächenintensiven Nutzung ist eine Integration in die neue Hafenanlage im heutigen Ausmass kaum möglich, weil die Ausdehnung des öffentlichen Raums dadurch zu stark beeinträchtigt würde. Im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte ist zu prüfen ist, ob und unter welchen Bedingungen eine Situierung in der neuen Hafenanlage notwendig/möglich bzw. wo ein neuer Standort denkbar ist (Grundlagenprojekt 9).

F1  
ÖFFENTLICHE  
RÄUME HAFEN (II)

In Etappe II werden die Bereiche westlich der landseitigen Gebäudeschicht vervollständigt. Der öffentliche Raum beim neuen Hafen ist damit fertig erstellt (Hafenplaza). Zusammen mit der begehbaren Mole soll ein neuer öffentlicher Ort mit Hafentmosphäre entstehen.

---

V2  
PARKIERUNG  
HAFEN (II)

Die in Etappe I erstellte Parkierung auf dem SBB-Areal (voraussichtlich in Doppelnutzung mit Park&Ride-Anlage) wird um die erforderliche Anzahl Abstellplätze für die zusätzlichen Nutzungen beim Hafen ergänzt (Werft, ev. zusätzliche Bootsplätze).

---

V4  
ZÜRICHSEEWEG

Westlich der Bellerivestrasse verläuft der Zürichseeweg (momentan auf Trottoir geführt). Der Zürichseeweg soll den Zugang zum See sowie die Begehung längerer Abschnitte entlang des Ufers ermöglichen. Basierend auf den Richtplänen wurde vom Kanton im Jahr 2001 ein generelles Projekt erarbeitet, welches auf Zolliker Boden (Gebiet «Wässerig») eine Wegführung direkt am Ufer vorsieht. Auf Stadtzürcher Gebiet zwischen Stadtgrenze und Wasserschutzpolizei verläuft der Weg gemäss regionalem Richtplan im rückwärtigen Raum. Als Zielsetzung soll im gesamten Gebiet Tiefenbrunnen der Zürichseeweg in einer attraktiven Wegführung möglichst direkt am Seeufer umgesetzt werden (Massnahmen F1, F2, F3 sowie V1).



# Etappe III – Bellerivestrasse – Zollikerrampe

(Zeitraum Umsetzung: ab 2035)

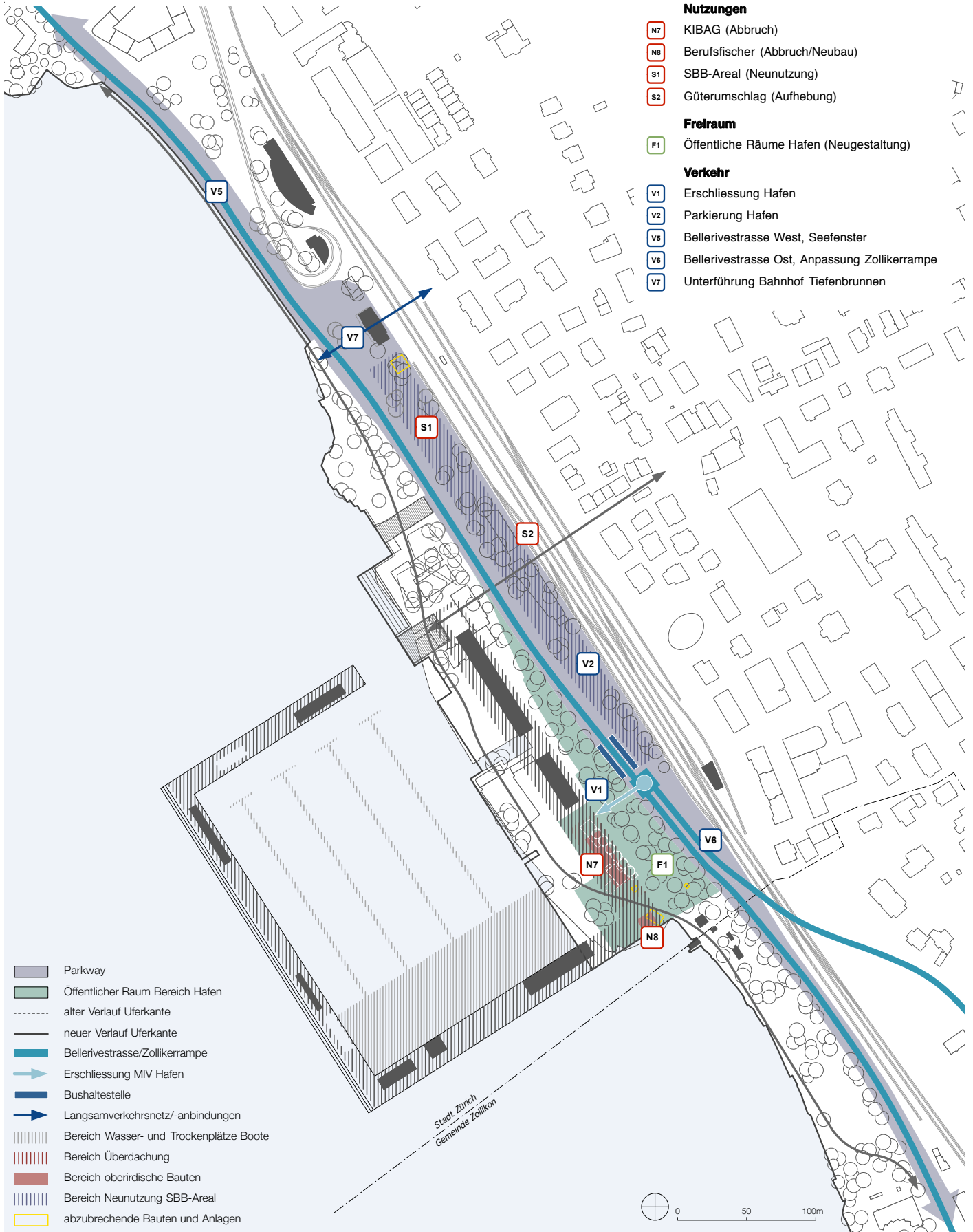


Abb. 12: Bestandteile Bellerivestrasse – Zollikerrampe

## Etappe III – Bellerivestrasse – Zollikerrampe

N7  
KIBAG

Der kantonale Richtplan Verkehr weist im Raum Tiefenbrunnen den Eintrag «Güterumschlag» aus. Darunter wird der Umschlag sowie die Verarbeitung und Verteilung von Kies und Sand in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten verstanden. Heute wird diese Aufgabe von der KIBAG wahrgenommen, die am Standort Tiefenbrunnen ein Betonwerk betreibt. Das langjährige Baurecht läuft 2010 ab (vorläufige Verlängerung bis 2015).

Die KIBAG möchte dieses Werk weiterhin betreiben und ausbauen. Laut dem Betriebskonzept der KIBAG vom 17. Juni 2009 wird am Standort Tiefenbrunnen vor allem ein vermehrter Transport von Sand und Kies mit Blockzügen angestrebt.

Die Nutzung der KIBAG und v.a. der dadurch verursachte Verkehr steht der für Sport und Erholung reservierten und im rechtskräftigen Zonenplan vorgesehenen Nutzung entgegen. Die Testplanung hat gezeigt, dass die KIBAG (im heutigen Umfang) in einen neuen Hafen integriert werden könnte, der Mehrwert der Hafenanlage ohne KIBAG jedoch erheblich ist. Vor allem im Zusammenhang mit einem Abbruch der seeseitigen Zollikerrampe würde der ganze Raum ohne KIBAG massiv aufgewertet und für die Öffentlichkeit nutzbar.

Der Fortbestand des Standorts Tiefenbrunnen der KIBAG hängt massgeblich davon ab, ob in einer durchzuführenden Evaluation ein allfälliger Ersatzstandort für den Güterumschlag gefunden werden kann (siehe Kapitel 4, Grundlagenprojekt 3). Im Falle eines Verbleibs der KIBAG ist ein Mengengerüst (zukünftige Materialzulieferungen, Abtransporte, resultierende Fahrten) zu erarbeiten, damit der Flächen- und Raumbedarf gegenüber heute abgeschätzt und optimiert werden kann (Berücksichtigung in UVP / bestehende Anlage). Sofern der Standort Tiefenbrunnen aufgehoben wird, könnte der Bereich des neuen Hafens gemäss vorliegendem Vorschlag umgebaut bzw. ergänzt werden.

---

N8  
BERUFSFISCHER

Im Bereich der Stadtgrenze befindet sich das Betriebsgebäude eines Berufsfischers. Es ist vorgesehen, diese Nutzung im heutigen Umfang zu erhalten (Richtplaneintrag). Ein Belassen am alten Standort mit Integration in die neue Hafenanlage ist ebenso denkbar, wie die Positionierung an einem alternativen Standort.

Bei einer Erstellung eines Neubaus und Integration in die neue Hafenanlage wäre abzuklären, ob zusätzliche Anforderungen vorhanden sind (Raumprogramm).

S1  
SBB-AREAL

Die zukünftige Nutzung des SBB-Areals ist offen. Aufgrund der Lage auf Konzessionsland bestehen öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen, insbesondere ist die Nutzung für andere als öffentliche oder bahnbetriebliche Zwecke aufgrund hoher Konzessionsgebühren eingeschränkt.

Die Testplanung hat gezeigt, dass mit Ausnahme der Erschliessung und Parkierung keine direkte Nutzungsauslagerung aus der Marina Tiefenbrunnen auf das SBB-Areal erfolgen soll (Gastronomie, Sportshaus, Werft, Bootsplätze). Deshalb wurden Vorschläge für eine Bebauung gemacht, die nicht in Zusammenhang mit dem geplanten Hafen stehen.

Im Zusammenhang mit der Erschliessung und der Parkierung für Nutzungen in der Marina Tiefenbrunnen (Parkhaus) müssen mit den SBB und den zuständigen kantonalen Stellen Möglichkeiten für die längerfristige Arealentwicklung geprüft werden.

S2  
GÜTERUMSCHLAG

Der Standort Tiefenbrunnen ist im kantonalen Verkehrsrichtplan als Umschlagplatz von kantonalen Bedeutung für Schiff- und Zugverkehr eingetragen (Wortlaut: Kies- und Sandumschlag, Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten).

Die auf SBB-Areal liegenden beiden Gleise für den Freiverlad der KIBAG (heute wird in erster Linie Zement angeliefert, geplant ist für die Zukunft eine Anlieferung von Zement, Kies und Sand) sind dabei ein betriebliches Erfordernis, sofern nicht komplett auf eine LKW-Anlieferung umgestiegen wird.

Sofern die beiden Gleise im Besitz der SBB nicht mehr benötigt werden (in Abhängigkeit zu den Abklärungen KIBAG, Grundlagenprojekt 3), könnte ein Rückbau erfolgen, da die SBB gemäss eigenen Angaben selbst keine Geleise für einen Freiverlad mehr benötigt. Die Aufgabe dieser Geleise würde eine Vergrösserung der nutz- und bebaubaren Fläche um rund 4'000m<sup>2</sup> bewirken.

F1  
ÖFFENTLICHE  
RÄUME HAFEN (III)

Die Etappe III ermöglicht die landseitige Neugestaltung im Zusammenhang mit dem Rückbau von Verkehrsbauwerken. So wurde in der Testplanung vorgeschlagen, die Bellerivestrasse im Übergang zwischen Zürich und Zollikon durch einen lichten Bestand mächtiger Solitäräume im Sinne eines Parkways zu führen. Die Bäume verbinden die Zolliker Seestrasse mit den stark durchgrünt Strassen im Stadtzürcher Seefeld und die Seeseite mit den bahnseitigen Arealen.

V1  
ERSCHLIESSUNG  
HAFEN (III)

Durch die Anpassung Zollkerrampe (V6) muss der (provisorische) Knoten für die Hafenerschliessung für die Etappen I und II stadteinwärts verschoben werden. Die Ein- und Ausfahrtsbeziehungen werden im Endzustand – im Gegensatz zum provisorischen Knoten – aus beiden Richtungen über dieselbe Ein-/Ausfahrt abgewickelt.

V2  
PARKIERUNG  
HAFEN (III)

In Etappe III soll die bisherige (provisorische) Parkierung auf dem SBB-Areal durch ein Parkhaus ersetzt werden. Dieses wird ebenfalls über den neuen Knoten erschlossen. Mit dieser Massnahme werden die bis dann «besetzten» Flächen auf dem SBB-Areal für eine Neunutzung frei.

V5  
BELLERIVESTRASSE WEST,  
SEEFENSTER

Die Verbindung zwischen dem Strandbad Tiefenbrunnen und dem Gebiet Bahnhof Tiefenbrunnen/Marina Tiefenbrunnen soll als Erschliessung für den Langsamverkehr aufgewertet werden. Tritt man aus dem kompakten Stadtkörper des Seefelds heraus, öffnet sich der Blick auf den See und die Alpen. Die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn ist jedoch gering und ein Aufenthalt unattraktiv. Vorgeschlagen wurden in der Testplanung eine Brückenverbreiterung oder separate Fussgängerstege. Die entsprechenden Möglichkeiten müssen auf ihre Machbarkeit geprüft werden (Statik, Eingriff in Ufervegetation etc.).

V6  
BELLERIVESTRASSE OST,  
ZOLLKERRAMPE

Die heutige Situation im Tiefenbrunnen wird beherrscht von Verkehrsanlagen mit grosszügig dimensionierten Geometrien. Restflächen sind vielerorts mit Parkplätzen besetzt. Insgesamt entsteht dadurch eine Situation, die wenig mit einem attraktiven Stadteingang zu tun hat. Langfristig soll die Verkehrsinfrastruktur deshalb auf ein notwendiges Mass reduziert und besser organisiert werden.

Wichtigste Verbindung im Perimeter ist die Bellerive-/Seestrasse. Die Zollkerrampe als Relikt einer alten Planungs idee (rechtsufrige Höhenstrasse) hat heute hingegen eine untergeordnete Bedeutung. Zudem weist sie einen funktionalen Mangel auf (Verkehrsbeziehung ab der Zollkerrampe in die Bellerivestrasse seeaufwärts ist nicht möglich).

Die Testplanung hat gezeigt, dass Wassersportzentrum und Hafenanlage auch ohne Rückbau der überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur möglich sind. Mit einem Abbruch der seeseitigen Zollkerrampe und der Bellerivestrasse entsteht aber ein grosser Handlungsspielraum für die Aufwertung des öffentlichen Raums.

Die Unterführung beim Bahnhof Tiefenbrunnen hat als Quartierverbindung Richtung See eine grosse Bedeutung. Weiter ist sie wichtig als ÖV-Umsteigebeziehung zwischen Zug, Tram, Bus und Schiff. Die bestehende Unterführung soll aufgewertet und insbesondere der seeseitige Ausgang verbessert werden.

Da die bestehende Unterführung die bahnbetrieblichen Bedürfnisse der SBB erfüllt, liegt die Federführung für Aufwertungsmassnahmen bei der Stadt.

## 5.2 Finanzierung und Betrieb

### **Finanzierung und Trägerschaften**

Bei dem beabsichtigten Infrastrukturvorhaben stellt sich die Frage, wie eine erfolgreiche planerische, bauliche und betriebliche Umsetzung organisiert werden kann. Die grosse Anzahl Beteiligter bei der durchgeführten Testplanung zeigt die Komplexität der Aufgabe und die Vielfalt der unterschiedlichen Interessen. Am Vorhaben sind sowohl die Öffentlichkeit als auch Private interessiert und für eine erfolgreiche Umsetzung dürfte eine enge Zusammenarbeit der beiden Seiten zwingend sein.

Der Kostenteiler spielt eine zentrale Rolle bei der Finanzierung des Gesamtvorhabens. Während die öffentlichen Bauten und die Aufwertungsmassnahmen voraussichtlich von der Stadt Zürich, dem Kanton Zürich sowie der Gemeinde Zollikon getragen werden dürften, könnten die Kosten für die Hafenanlage und die kommerziellen Nutzungen beispielsweise durch Mieteinnahmen gedeckt werden. Eine erste grobe Investitionsrechnung hat gezeigt, dass dies möglich ist.

Für die Finanzierung der Hafenanlage inklusive den kommerziellen Nutzungen sind verschiedene Trägerschaftsmodelle denkbar, die jeweils spezifische Vorteile und Risiken aufweisen und im entsprechenden Grundlagenprojekt genauer untersucht werden müssen.

In einer ersten groben Analyse wurde die Eignung einer Public Private Partnership (PPP) für die Umsetzung des Projekts Marina Tiefenbrunnen untersucht und als möglich erachtet. Bei Modellen mit Public Private Partnership (PPP) muss die Kosten-/Risikoverteilung sorgfältig abgewogen und transparent sein. Die an einer Beteiligung interessierten Kreise (z.B. Segelclubs) sind frühzeitig in die Planung einzubinden (siehe Anhang, Prozessablauf). Bei profitorientierten Trägerschaften sind die hohen Konzessionsgebühren zu beachten.

Im Rahmen der weiteren Arbeiten sind eine möglichst verbindliche Festlegung eines Kostenteilers sowie ein Entscheid für ein Trägerschaftsmodell, das eine breite politische Zustimmung findet, zu erwirken.

### **Betrieb**

Der Betrieb und die Verwaltung der Hafenanlage können durch die Stadt (z.B. Wapo) oder die künftige Trägerschaft übernommen werden.

## 6 PROZESS

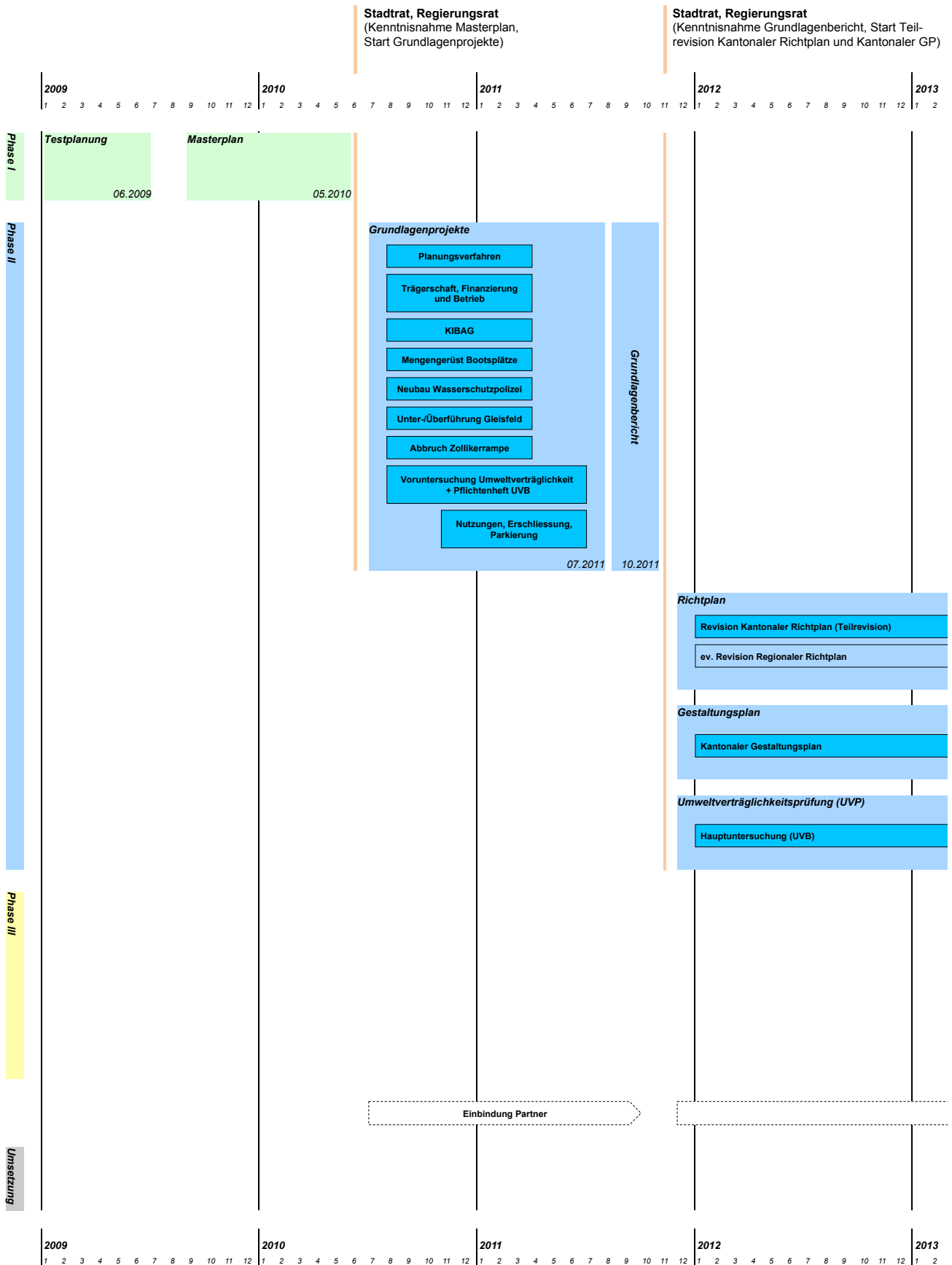
### 6.1 Prozessablauf

Die Komplexität des Vorhabens bewirkt verschiedene Abhängigkeiten, die es bei der Weiterentwicklung zu beachten gilt. Neben einem termingerechten Vorliegen der erforderlichen Erkenntnisse aus den Grundlagenprojekten (siehe Kapitel 4) sind dies vor allem ein korrektes Vorgehen bei der Wahl der erforderlichen Planungsinstrumente und Verfahren und damit das stufengerechte Einbinden der Öffentlichkeit und der politischen Gremien.

Im vorliegenden Entwurf wurde davon ausgegangen, dass das eigentliche Leitverfahren im Planungsprozess der öffentliche Gestaltungsplan gemäss § 84 PBG ist. Da die Hafenanlage Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, wird der Gestaltungsplan voraussichtlich durch die Baudirektion festgesetzt.

Parallel zum Gestaltungsplan erfolgt die erforderliche Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Rahmen einer UVP. Der vorliegende Prozessablauf ist ein erster Entwurf, der mit den zuständigen Stellen bei Stadt und Kanton weiter konkretisiert werden muss (siehe Kapitel 4, Grundlagenprojekt 1).

# Prozessablauf (Entwurf)

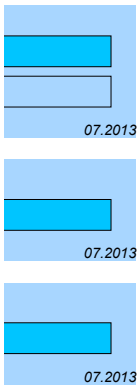




**Kantonsrat, Baudirektion**  
 (Beschluss Kantonaler Richtplan, Beschluss  
 Kantonaler GP, Projektierungskredit)

**Gemeinderat**  
 (Beschluss Kommunalen  
 Gestaltungsplan, Baukredit)

3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2014** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2015** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2016** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2017** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



- Testplanung**
  - Prüfung Machbarkeit
  - Ermittlung Zielbild
  
- Masterplan**
  - Darstellung Randbedingungen
  - Ermittlung Schnittstellen
  - Konkretisierung Prozess
  - Definition Grundlagenprojekte
  
- Grundlagenprojekte**
  - Aufbereitung Grundlagen
  - Klärung Randbedingungen
  - Konkretisierung Betriebsmodell
  - Ermittlung Synergien
  - Definition Raumprogramm
  
- Grundlagenbericht**
  - Zusammenfassung Erkenntnisse
  - Definition Etappen
  - Definition Vorgehen
  - Formulierung Entscheide
  
- Richtplan**
  - Schaffung planungsrechtliche Basis für Umsetzung
  - Verbindlichkeit: Behörden
  
- Gestaltungsplan**
  - Schaffung planungsrechtliche Basis für Umsetzung
  - Verbindlichkeit: Behörden, GrundeigentümerInnen
  
- Konkurrenzverfahren**
  - Ermittlung Projekte (Hafen, öffentlicher Raum etc.)
  - Ermittlung Kosten
  
- Umweltverträglichkeitsprüfung**
  - Prüfung Vereinbarkeit Vorhaben mit Umweltschutzgesetzgebung
  - UVP, Voruntersuchung: Was gilt es in welchem Verfahren zu thematisieren (Wettbewerb, Gestaltungsplan)?
  - UVP, Pflichtenheft: Was ist konkret zu untersuchen?
  - UVP, Hauptuntersuchung

**Konkurrenzverfahren (Wettbewerbe)**

Ausarbeitung Programm

Bearbeitung, Jurierung

12.2014

**Gestaltungsplan**

ev. ergänzender Kommunalen Gestaltungsplan

**Konzessions- und Bewilligungsverfahren**

Projektierung, Konzessionen und Bewilligungen

06.2016

Mitwirkung Prozess

Umsetzung

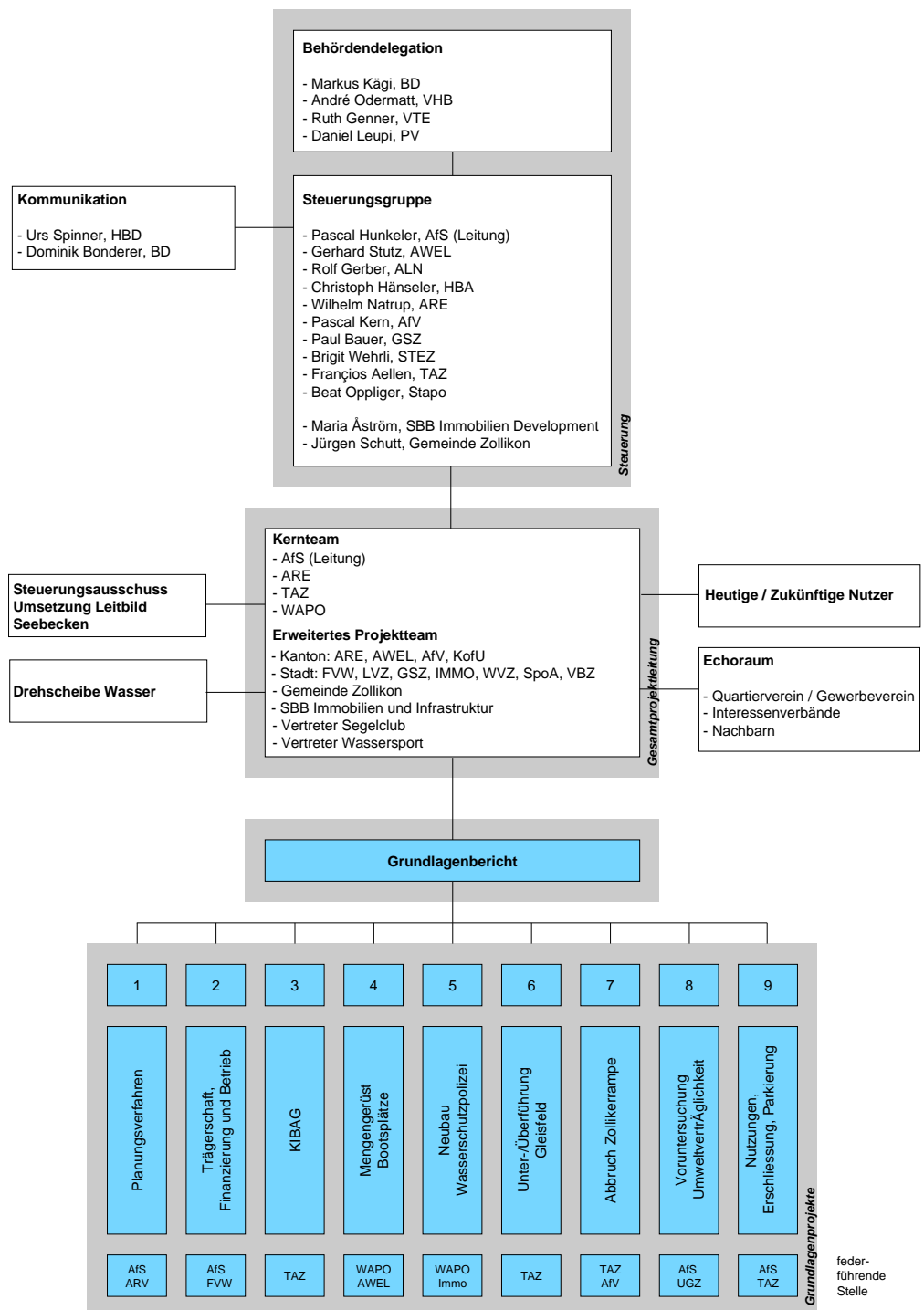
**Umsetzung**

Ausschreibung, Ausführung etc.

1 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2014** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2015** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2016** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | **2017** | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

## 6.2 Umsetzungsorganisation

Für die Arbeiten der Phase II, die Erarbeitung des Grundlagenberichts und die Anpassungen im Richtplan wird die folgende Projektorganisation vorgeschlagen (Stand November 2010):



Die Steuerungsgruppe entspricht der Umsetzungsorganisation Leitbild Seebecken (Steuerungsausschuss Umsetzung Leitbild Seebecken), ergänzt mit den SBB und der Gemeinde Zollikon.

Für die Koordination der einzelnen Projekte, die frühzeitige Zusammenführung der Entscheidungsaspekte, die Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen, die Ermittlung von Planungs- und Finanzbedarf und die Vorbereitung der Öffentlichkeitsarbeit wird für die Phase II eine Projektleitung beim AfS vorgeschlagen. Die Projektleitung wird dabei unterstützt durch das Projektteam. Dieses wird gebildet aus den Vertreterinnen und Vertretern der federführenden Ämter sowie der SBB und der Gemeinde Zollikon. Diese beziehen die zuständigen Stellen in den jeweiligen Grundlagenprojekten ein.

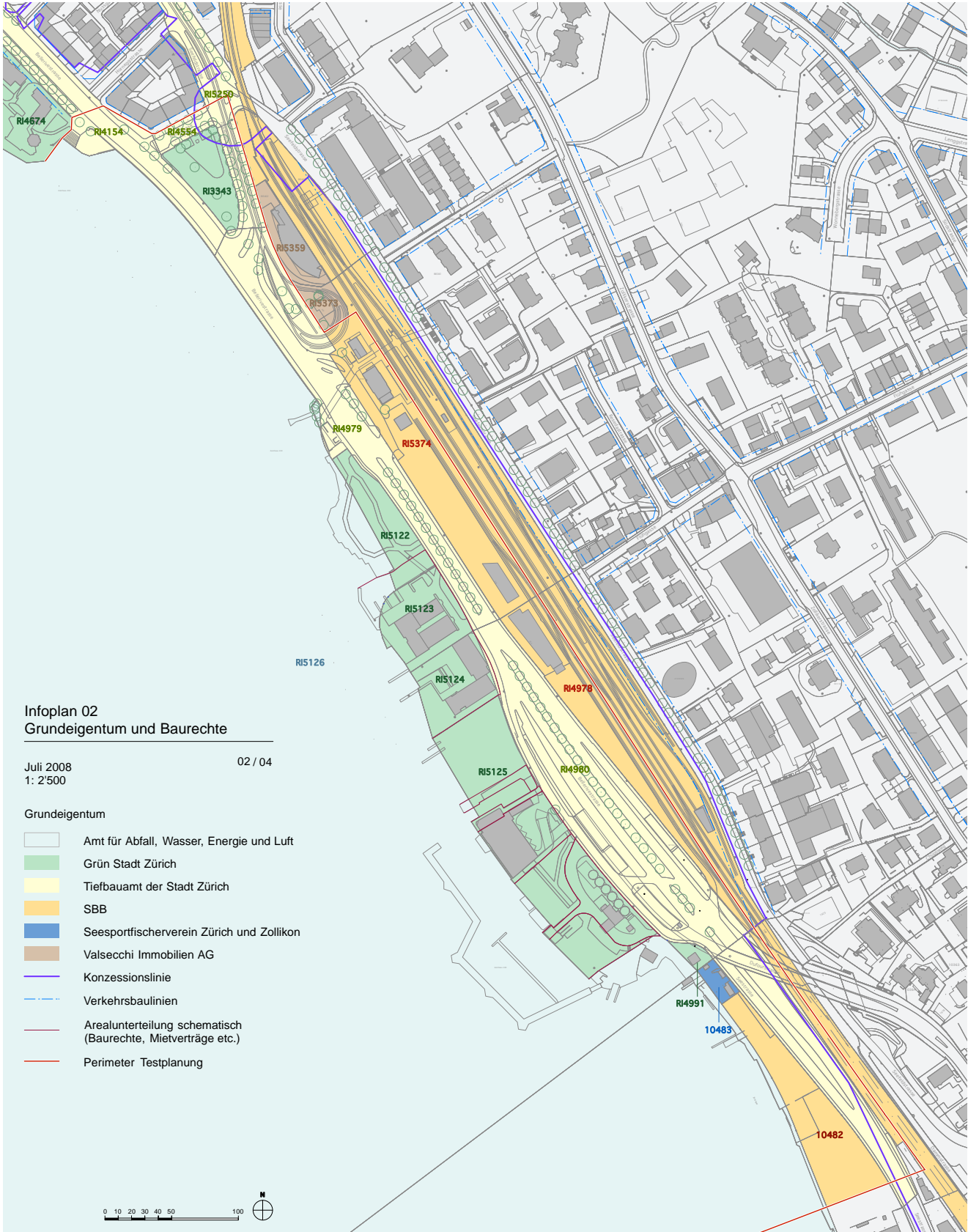
Für die weiteren Schritte (Konkurrenzverfahren, Gestaltungsplan) muss die Projektorganisation aufgrund der vorgesehenen Trägerschaft (Finanzierung, Bau und Betrieb) aufgebaut werden.

# ANHANG

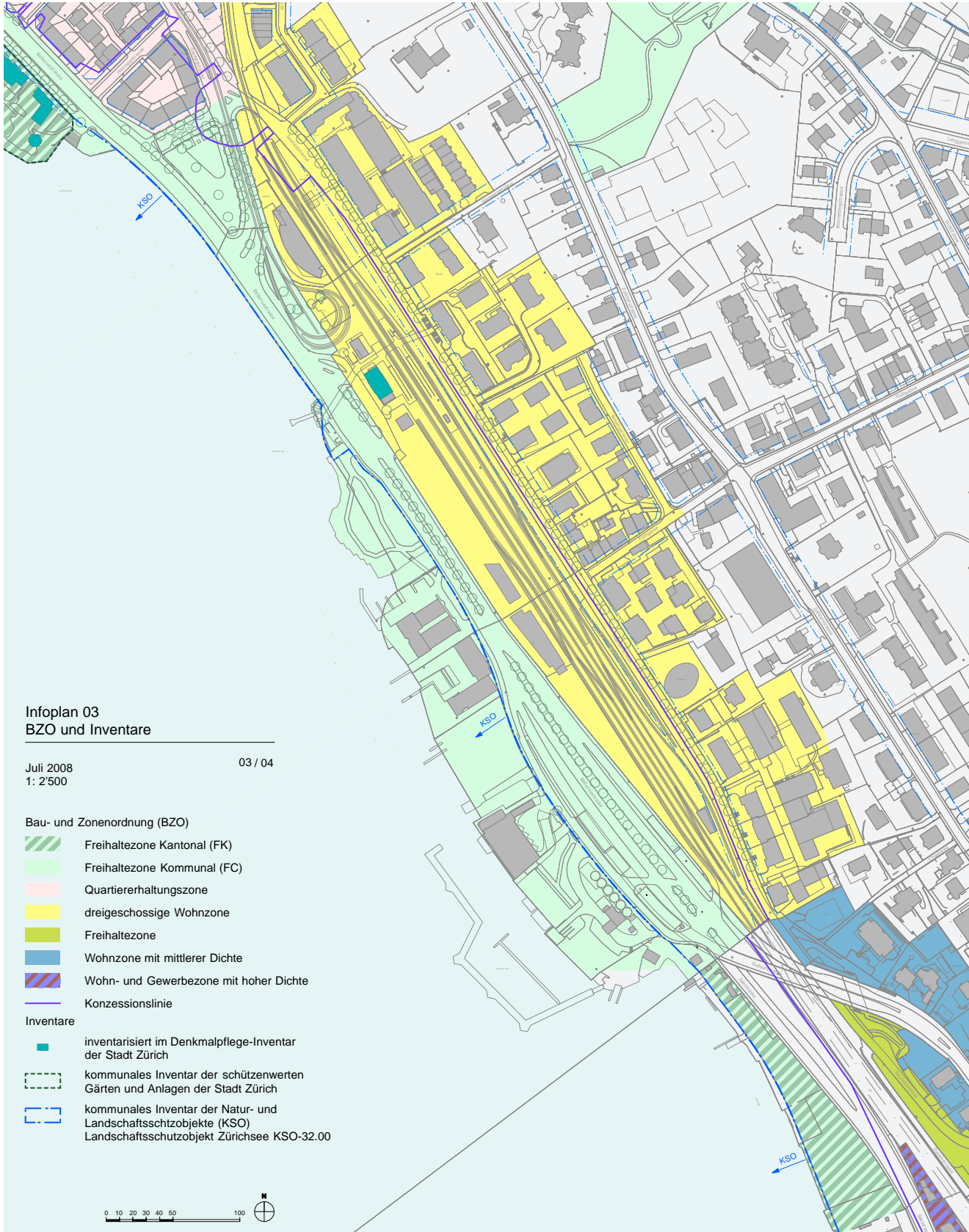
## Nutzungen und Ökologie (Infoplan 01)



# Grundeigentum und Baurechte (Infoplan 02)



# BZO und Inventare (Infoplan 03)



# Verkehr und Projekte (Infoplan 04)









**Infoplan 04**  
Verkehr und Projekte




Juli 2008  
1: 2'500

04 / 04

**bestehend**

-  Haltestellen (Tram)
-  Haltestellen (Bus)
-  Haltestellen (S-Bahn)
-  Parkierungsanlagen (Pkw / Car)
-  Konzessionslinie
-  Verkehrsbaulinien

**geplant**

-  Stadt-/Seetunnel mit Anschlussbereich
-  Förderkanal KIBAG
-  projektierte Bauten



# Untersuchungen Ufervegetation



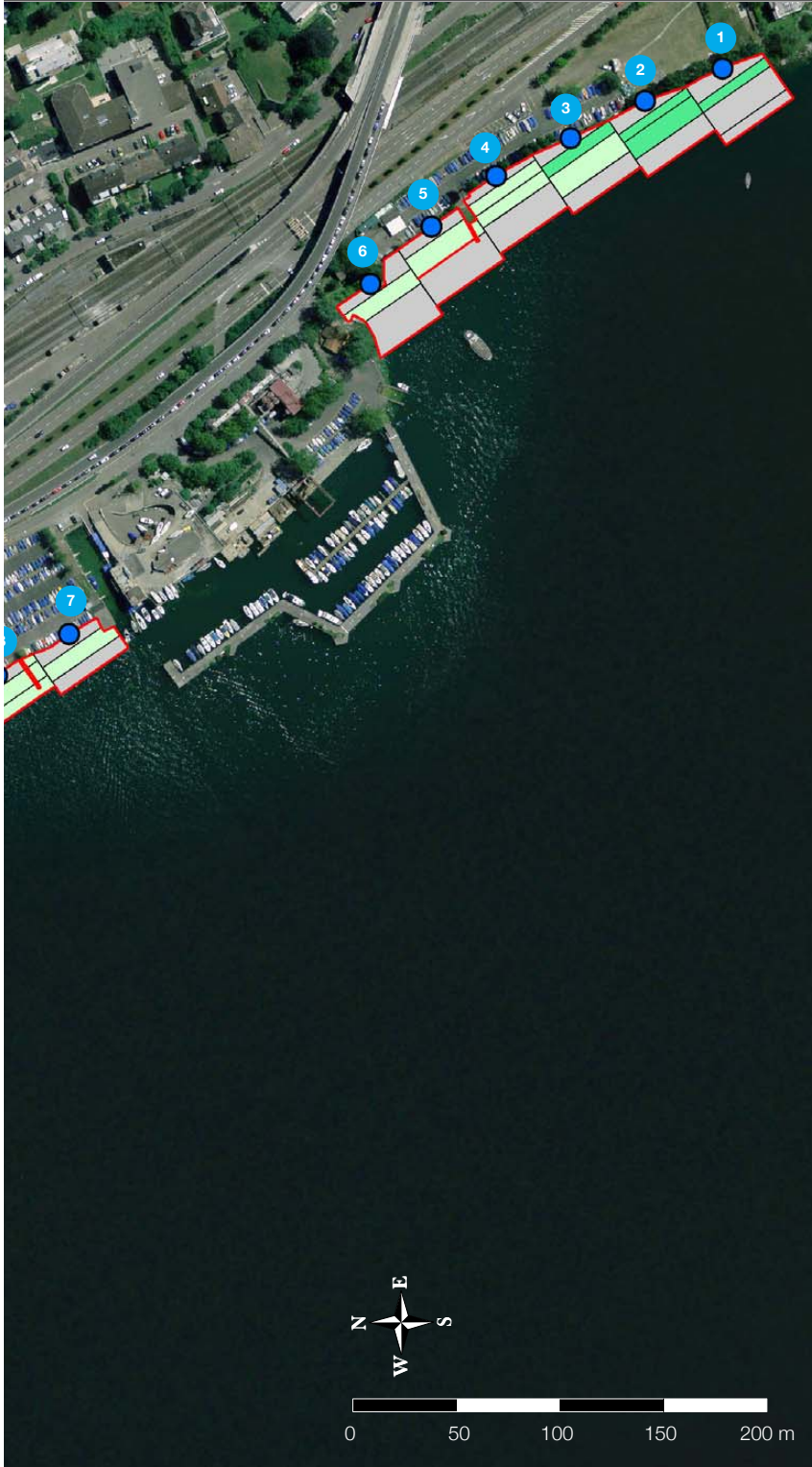
**AquaPlus**

Elber Hürlimann Niederberger

**Wasserpflanzenaufnahme Zürichsee  
Zürich und Zollikon, Gebiet «Tiefenbrunnen»**

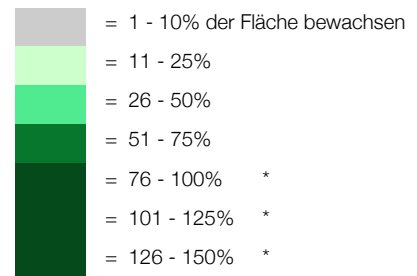
**Jahr  
2008**





**Alle Arten**  
(Total 15 Arten)

Bewuchsdichte



\* = Die Stufen 5 - 7 (> 75% der Fläche bewachsen) sind farblich nicht voneinander unterschieden.

Bewuchsstufen 1 - 5: nach LACHAVANNE ET AL. (1985)

Bewuchsstufen 6 und 7: Erweiterung der Aufnahme-methodik (AQUAPLUS 1995)

Die Dichtestufen 6 und 7 beschreiben einen Bewuchs auf zwei Ebenen mit einer Gesamtdeckung von > 100%, z.B. grundständiger Bewuchs von Armelechteraigen oder Wasserpest mit Dichte 5, daraus hervortretend aufrecht wachsende Laichkräuter oder Tausendblatt.

Mittelwasserstand (MW) = 405.94 m.ü.M.  
(gem. BAFU, Periode 1951 - 2007)

1 21 ... Startpunkt und Nummer der Tauchtransekte.  
Breite der dargestellten Transekte: 40 m



Plan-Nr:	<b>TBRU-3-08</b>
Gezeichnet:	KN
GIS-Bearbeitung:	FB / KN
Datum:	11.9.2008
Datum Überarb.:	31.10.2008

**Masstab**  
Ausdruck A3: 1 : 3'000  
andere Formate: s. Distanzbalken

**Jahr**  
**2008**

**Vegetationsaufnahme:** AquaPlus, 24. - 26.6.2008  
**Plangrundlage:** Orthophoto SWISSIMAGE © swisstopo 1091-41 und 1091-44 (1998)

## Abkürzungsverzeichnis

**AfS** Amt für Städtebau, eine Dienstabteilung des Hochbau-departements der Stadt Zürich.

**AfV** Amt für Verkehr des Kantons Zürich.

**ALN** Amt für Landschaft und Natur des Kantons Zürich.

**ARE** Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich.

**ASVZ** Akademischer Sportverband Zürich.

**AWEL** Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich.

**BD** Baudirektion des Kantons Zürich.

**BZO** Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich

**ERZ** Entsorgung+Recycling Zürich, eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich.

**FD** Finanzdepartement der Stadt Zürich.

**FJV** Fischerei- und Jagdverwaltung des Kantons Zürich.

**GSchG** Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer; Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991.

**GSZ** Grün Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich.

**HBA** Hochbauamt des Kantons Zürich.

**IMMO** Immobilien-Bewirtschaftung der Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des Hochbau-departements der Stadt Zürich.

**KofU** Koordinationsstelle für Umweltschutz (Kanton). Zentrale Anlaufstelle und Drehscheibe für ämterübergreifende Querschnittsaufgaben im Umweltschutz.

**LKW** Lastkraftwagen. Fahrzeuge, die ausschliesslich zur Beförderung von Gütern bestimmt sind.

**LV** Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des Finanzdepartements der Stadt Zürich.

**MIV** Motorisierter Individualverkehr. Die Möglichkeit eines Einzelnen, ein ihm zur Verfügung stehendes, motorisiertes Verkehrsmittel zu nutzen.

**NHG** Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966.

**ÖV** Öffentlicher Verkehr. Die jedermann zugänglichen und regelmässig verkehrenden Verkehrsmittel.

**PBG** Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700).

**PW** Personenwagen.

**RPG** Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, SR 700).

**RR** Regierungsrat.

**RZU** Regionalplanung Zürich und Umgebung.

**SCE** Segelclub Enge.

**Stapo** Stadtpolizei Zürich, eine Dienstabteilung des Polizeidepartements der Stadt Zürich.

**STEZ** Stadtentwicklung Zürich, eine Dienstabteilung des Präsidialdepartements der Stadt Zürich.

**TAZ** Tiefbauamt der Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich.

**UGZ** Umwelt und Gesundheitsschutz, eine Dienstabteilung des Umwelt- und Gesundheitsdepartements der Stadt Zürich.

**UVB** Umweltverträglichkeitsbericht.

**UVP** Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens geprüft, ob eine geplante Anlage die gesetzlichen Umweltschutzvorschriften einhält.

**UVPV** Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (814.011).

**VBZ** Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des

Departements der industriellen Betriebe der Stadt Zürich.

**VHB** Vorsteher Hochbaudepartement der Stadt Zürich.

**VPD** Vorsteher Polizeidepartement der Stadt Zürich

**VTE** Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich.

**WAPO** Wasserschutzpolizei der Stadt Zürich, eine Dienstabteilung des Polizeidepartements der Stadt Zürich.

**ZPP** Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil.

**ZSC** Zürcher Segelclub.

**ZSG** Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft.

**ZVV** Zürcher Verkehrsverbund.

**ZYC** Zürcher Yachtclub.

