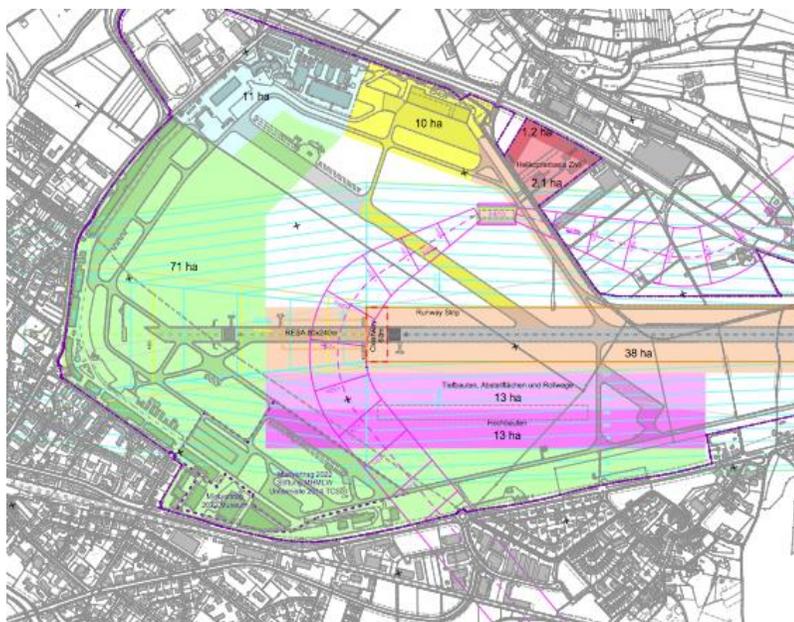


Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Auswirkungen auf das Glattal

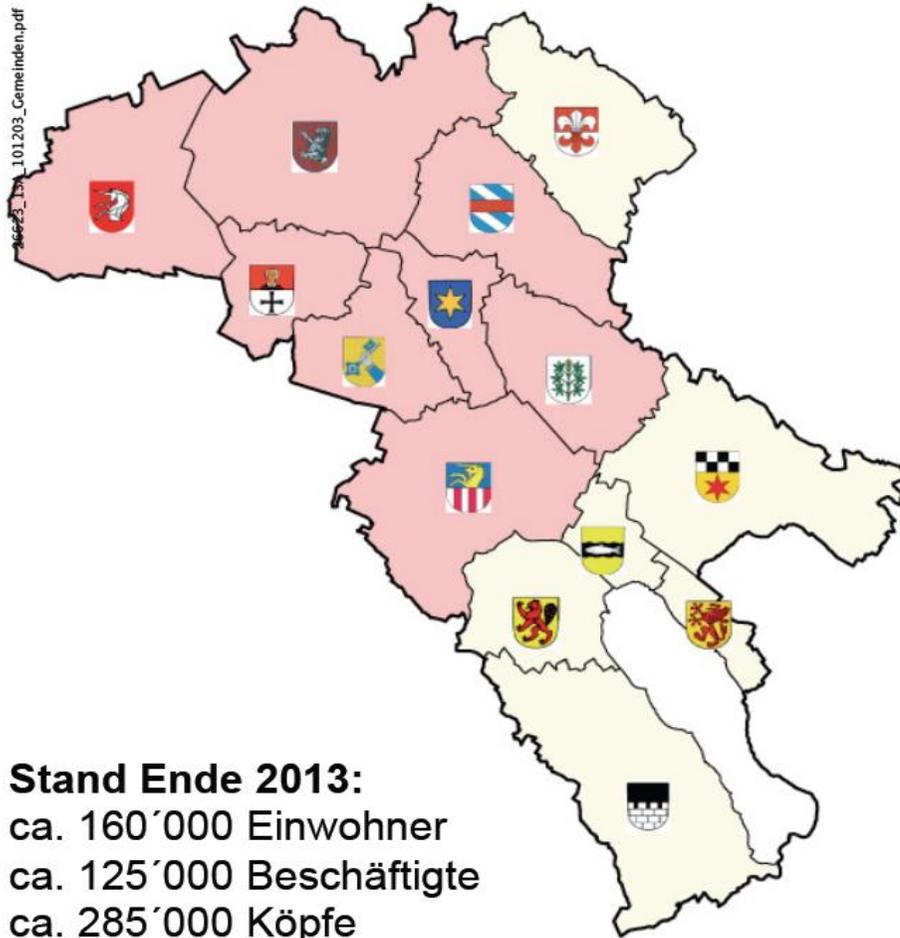
Referat H.-R. Blöchliger, Präsident Zürcher Planungsgruppe Glattal / 11. März 2014



- 1 Grundlagen der regionalen Entwicklung**
- 2 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Bund**
- 3 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Kanton**
- 4 Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Haltung ZPG**
- 5 Entwicklungen auf Gebiet Wangen-Brüttisellen**
- 6 Auswirkungen für die Gemeinde**

RegioROK, Entwicklungsziel 2030

ZPG (14 Gemeinden) und *glow. das Glattal* (8 Gemeinden)



Stand Ende 2013:
ca. 160'000 Einwohner
ca. 125'000 Beschäftigte
ca. 285'000 Köpfe

glow. das Glattal:

-  Bassersdorf
-  Dietlikon
-  Dübendorf
-  Kloten
-  Opfikon
-  Rümlang
-  Wallisellen
-  Wangen-Brüttisellen

oberes Glattal:

-  Fällanden
-  Greifensee (ab 2011)
-  Maur
-  Nürensdorf
-  Schwerzenbach
-  Volketswil

RegioROK, Entwicklungsziel 2030



Als Gegengewicht zur Lärmbelastung sind Attraktionen besonders wichtig.

Lage und Lebensraumqualität

- Lebensraum Glattal
- Siedlungsentwicklung trotz Lärm
- Netzstadt Glattal

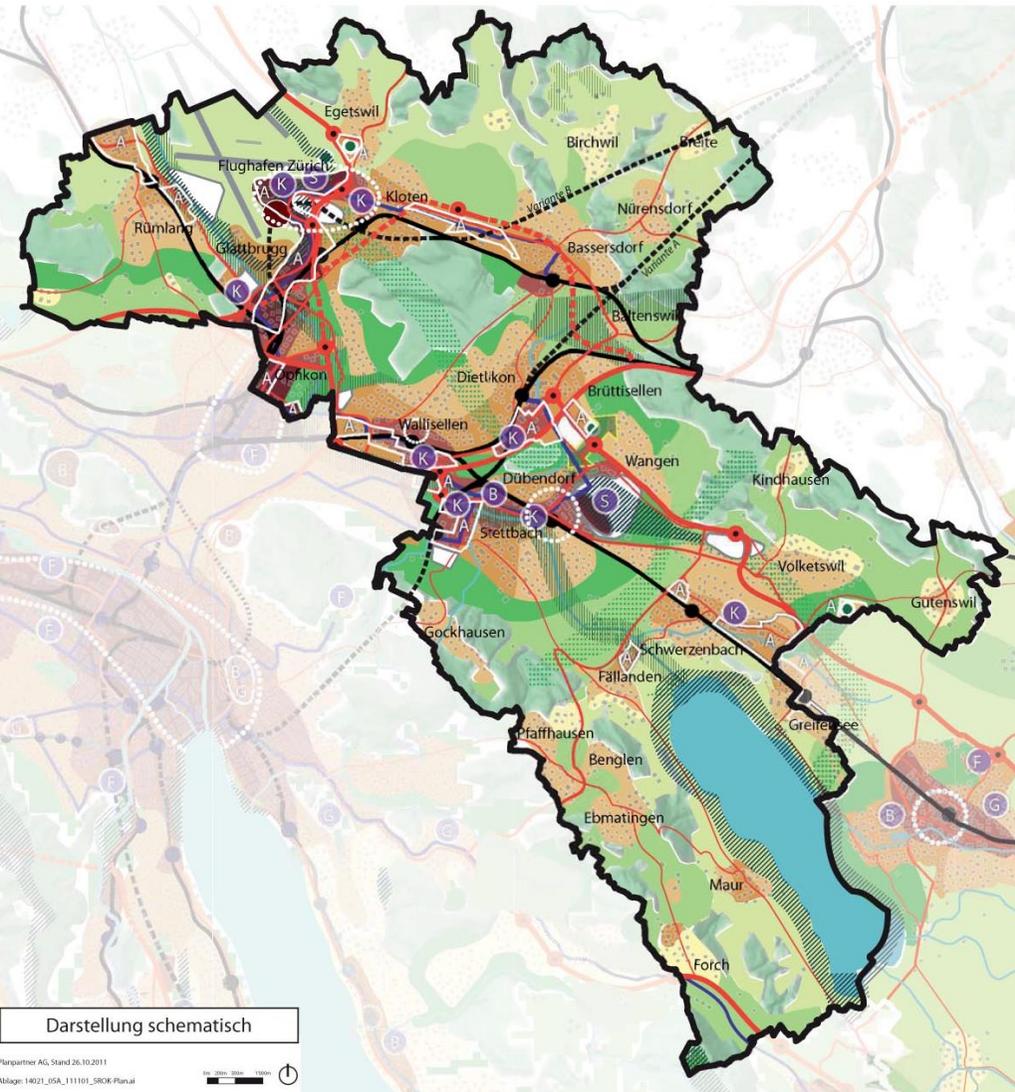
Entwicklungsziel 2030

- Ist:
Einwohner 2010: 154'000 E
Beschäftigte 2010: ca. 120'000 B
- Entwicklung:
Einwohner 2030: 180'000 E
Beschäftigte 2030: 145'000 B

Nutzungsdichte (Köpfe pro Hektare):

- 93 K/ha (2010) → 100 K/ha (2030)

Zukunftsbild 2030



Fi Rouge
ÖV-Kette

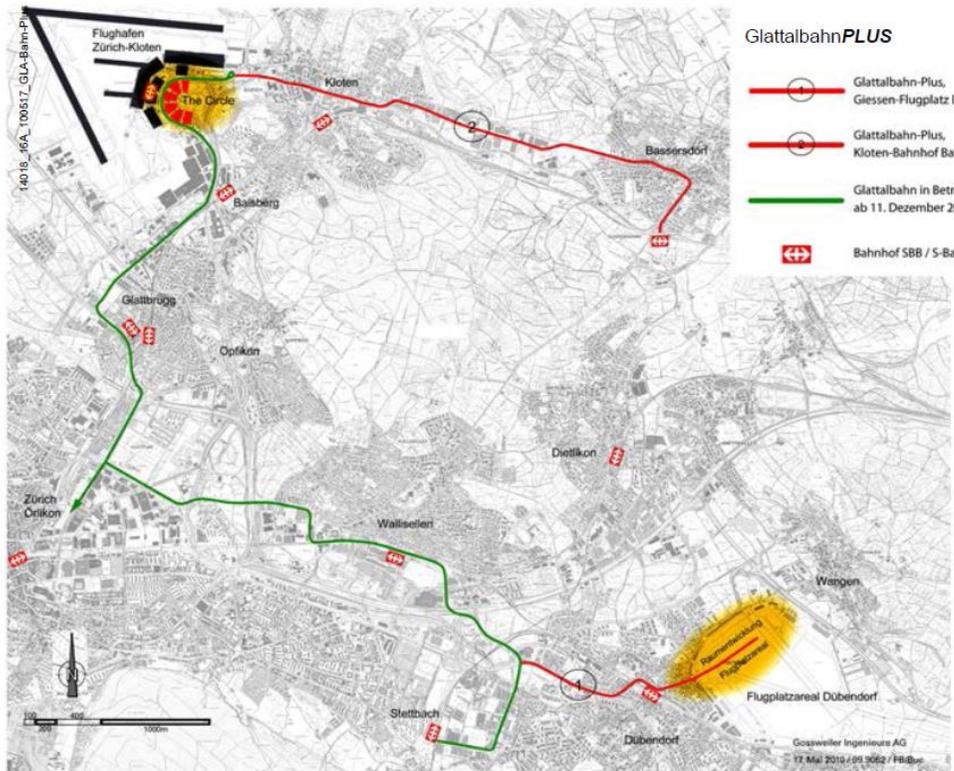


Fi Bleu
Erholung Wasser

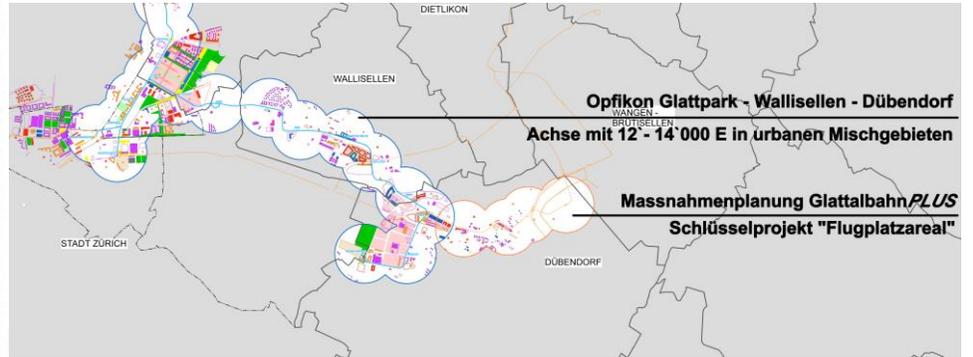


Fi Vert
Erholung Grünraum

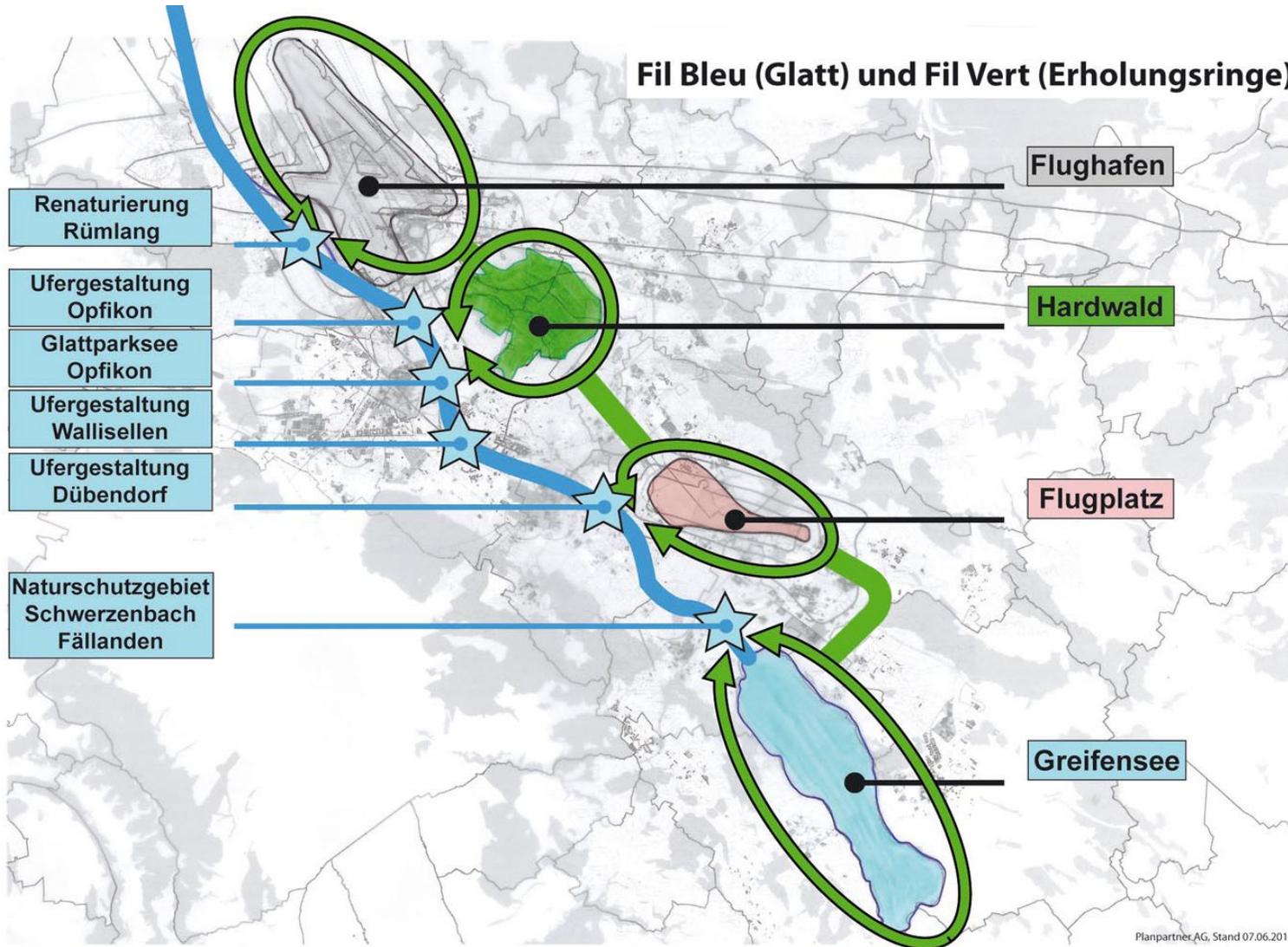
„Fil Rouge“ der Glattalstadt (ÖV-Perlenkette)



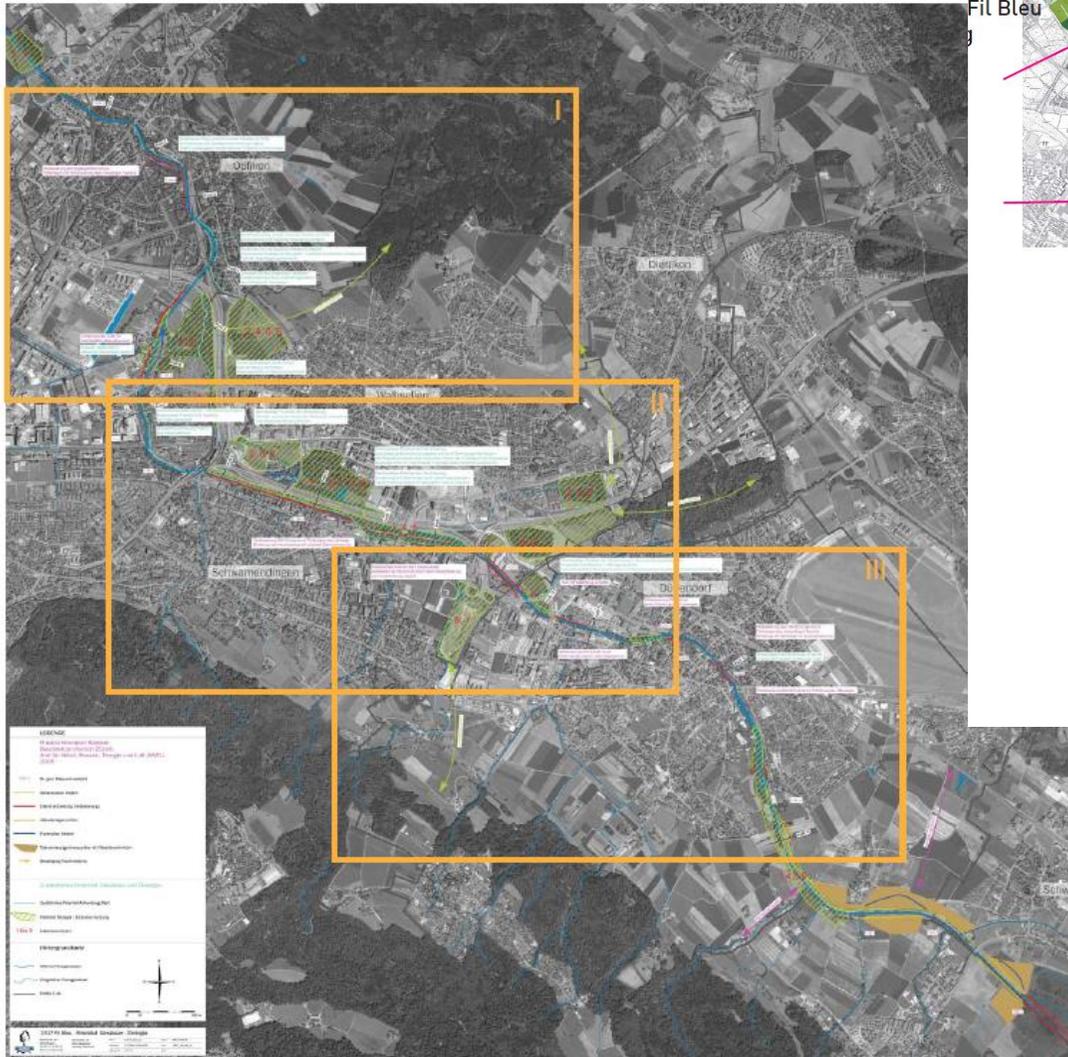
ÖV-Linie mit Einzugsbereich



Fil Bleu (Glatt) und Fil Vert (Erholungsringe)



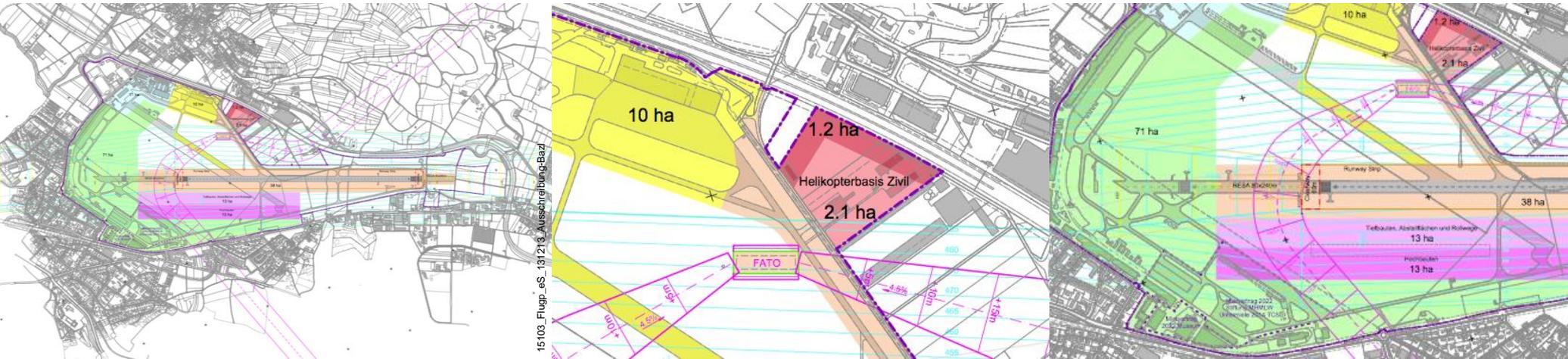
Fil Bleu (Glatt) und Fil Vert (Erholungsringe)



**Landschaftsentwicklung Glattraum
mit der Stadt Zürich, Dübendorf,
Wallisellen, Opfikon, Rümlang**

- 1 Grundlagen der regionalen Entwicklung
- 2 **Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Bund**
- 3 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Kanton
- 4 Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Haltung ZPG
- 5 Entwicklungen auf Gebiet Wangen-Brüttisellen
- 6 Auswirkungen für die Gemeinde

Flugplatz Dübendorf: Pläne des Bundes



UVEK - BAZL:

- zivilaviatische Nutzung (Ausschreibung Betreiber)
- Skyguide (ca. 900 bestehende Arbeitsplätze)

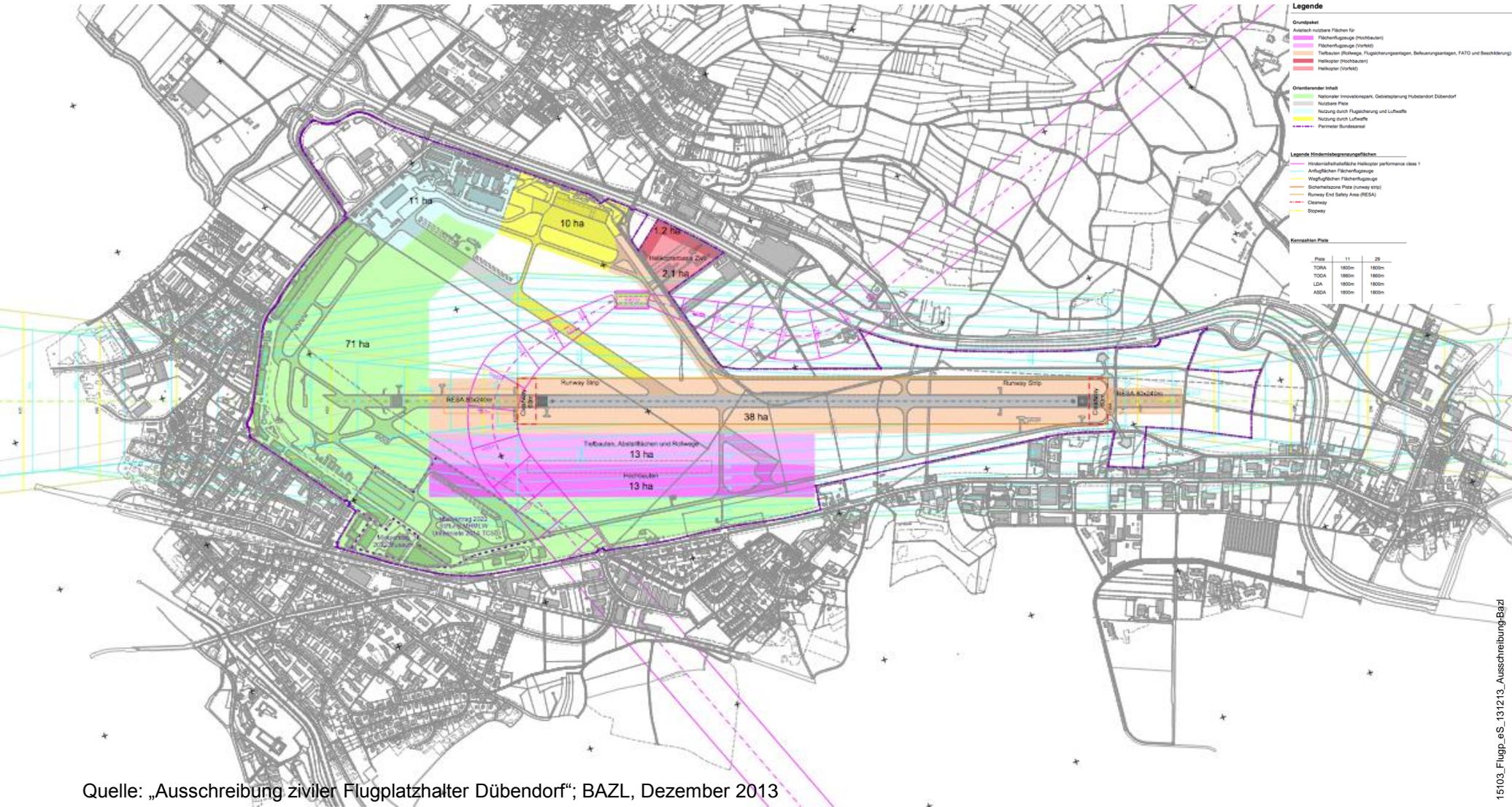
VBS:

- Verzicht auf militärischen Jetbetrieb
- Stationierungskonzept ohne FLP Dübendorf (Nov. 2013)
- Luftwaffe fordert 10 ha für Bundesbasis
- Helikopterbasis für die Zukunft

WBF - SECO:

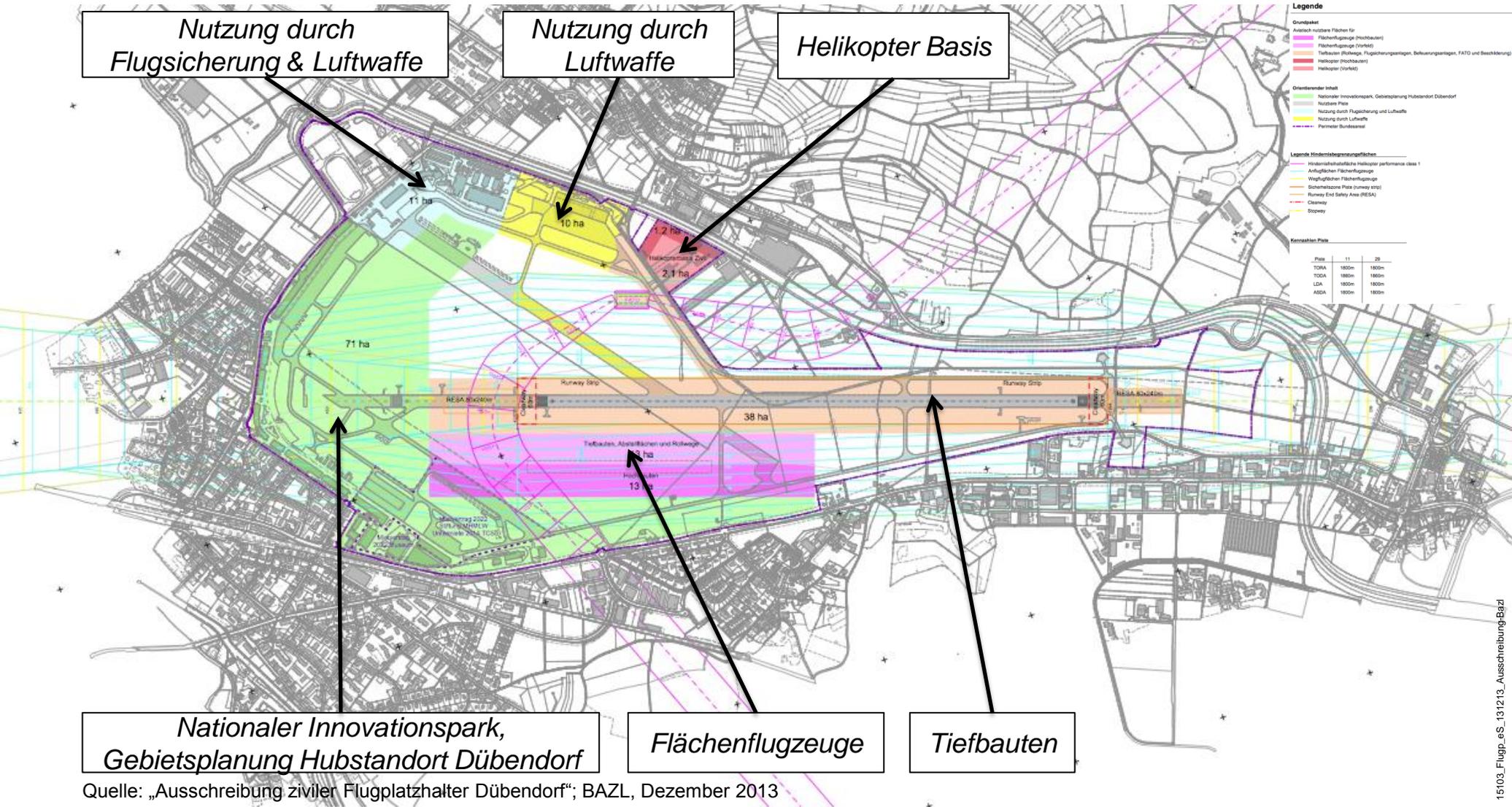
- Entwicklung von nationalen Innovationsparks in Zürich und Lausanne

BAZL: Bereichsplan gemäss Ausschreibung



Quelle: „Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf“; BAZL, Dezember 2013

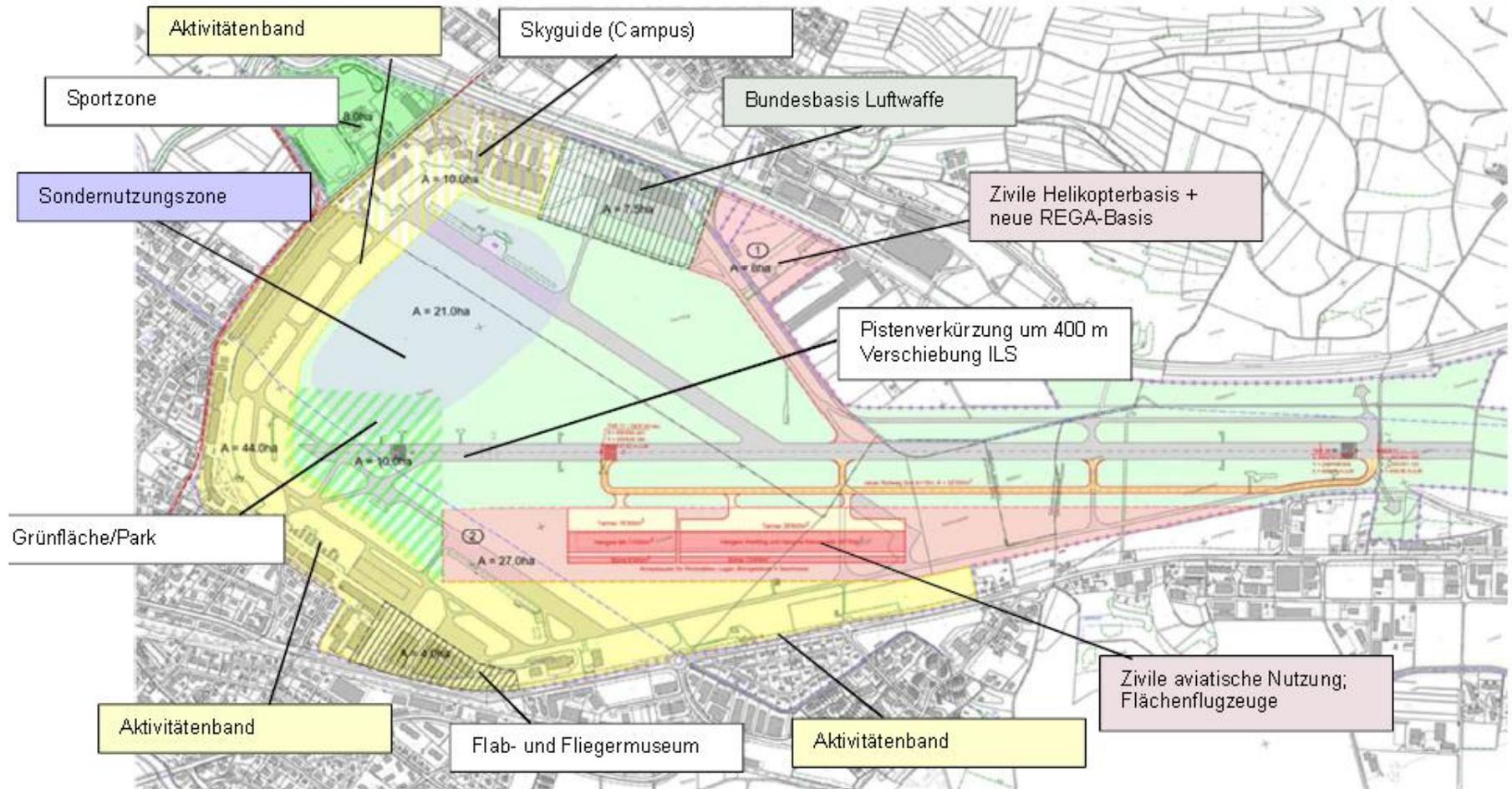
BAZL: Bereichsplan gemäss Ausschreibung



Quelle: „Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf“; BAZL, Dezember 2013

BAZL: Bereichsplan gemäss Ausschreibung

Nutzung des Flugareals im Modell „Flugfeld mit Bundesbasis“



Quelle: „UVEK/VBS 2012

BAZL: sucht geeigneten Betreiber des FLP Dübendorf

- **BAZL & VBS haben im Dez. 2013 die Ausschreibung für eine mögliche zivile Nutzung des FLP Dübendorf gestartet**
- **Absicht: Betrieb der Piste Dübendorf durch die Geschäftsfligerei und Mitbenutzung durch die Luftwaffe nach Bedarf.**
- **Kein planmässiger Linien- und Charterverkehr!**
- **VBS will Helikopterbetrieb sicherstellen; REGA-Betrieb sichergestellt;**
- **Betreiber muss den Betrieb für min. 20 – 30 Jahre sicherstellen**
- **Flugbetrieb: 28'000 Flugbewegungen pro Jahr (heute 14'000 Flb)**
- **Betriebszeiten:**

Werktags:	06.30 bis 22.00 Uhr
Samstags	08.00 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 18.00 Uhr
Sonntags	11.00 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 18.00 Uhr
- **Der Bundesrat wird Mitte 2014 über das weitere Vorgehen entscheiden**

Dübendorf soll Kloten entlasten: 4 Pisten / mehr Fluglärm

Den Flughafen Zürich entlasten

Der Bund kontert die Vorwürfe der Zürcher Regierung und verweist auf seine aviatische Gesamtplanung

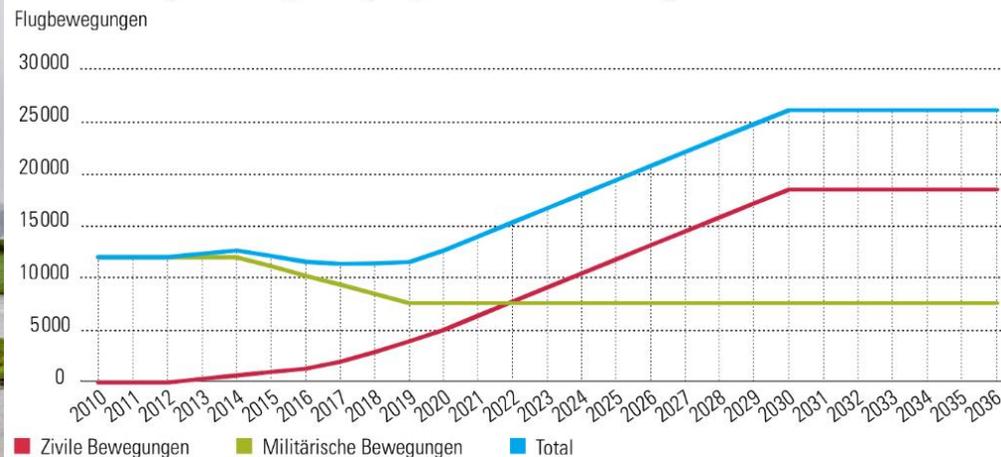
Bürgerliche Zürcher Nationalräte stützen die Pläne des Bundes, den Flugplatz Dübendorf weiterhin fliegerisch zu nutzen. Bern weist die Vorwürfe der Zürcher Regierung zurück, sie sei übergegangen worden. Kritiker wittern trotzdem einen Geheimplan.

Andreas Schürer

Der Furor wird am Montag nochmals aufleben. Passend zur Aktualität ist im Zürcher Kantonsrat das Postulat der SP, GLP und EVP traktandiert, das sich gegen Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf richtet. Alle Parteien ausser der SVP haben sich am Donnerstag empört gezeigt über den Entscheid des Bundes, für den Flugplatz Dübendorf einen Betreiber zu suchen, der während 20 Jahren die fliegerische Nutzung sicherstellt (NZZ 1.3.13). Absehbar ist, dass die Parteien die Nachricht auch über das Wochenende nicht verdauen – und dem Bund wortgewaltig die Leviten lesen, den Innovationspark beschwören und vor einem Kapazitätsausbau am Flughafen Zürich warnen werden. Jürg Trachsel, Fraktionspräsident der SVP, macht sich auf einen einsamen Kampf



Entwicklung der Flugbewegungen im Modell «Flugfeld mit Bundesbasis»



QUELLE: ECOPLAN / AVIENA / BÄCHTOLD & MOOR

NZZ-INFOGRAFIK / cke.

Quelle: NZZ, 02.03.2013)

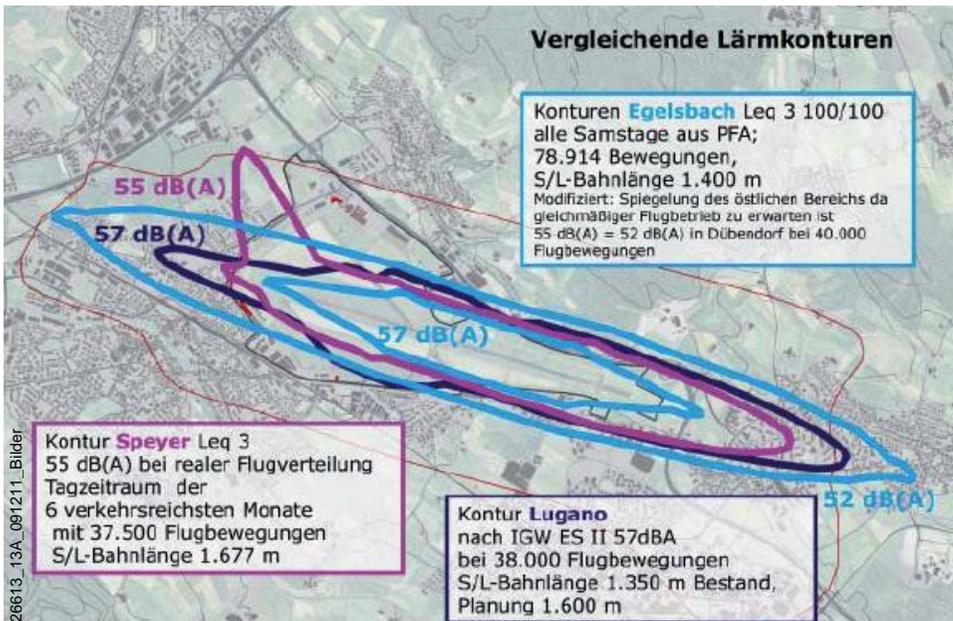
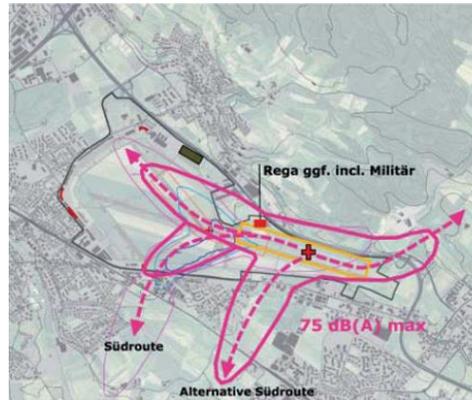
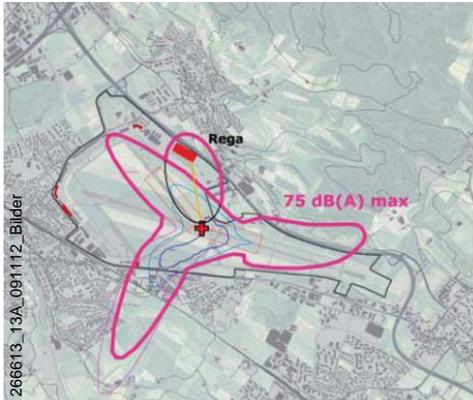
Konzept des Bundesrates (28.02.2013):

- Modell „Flugfeld mit Bundesbasis“
- Business und General Aviation hat in Kloten 39'000 Flugbewegungen, davon sollen 18'500 nach Dübendorf verlegt werden

Dübendorf:

- Ist (2010): 14'000 Flugbewegungen
- Soll (max.): 32'100 Flugbewegungen
- → 18'500 Business/General Aviation
- → 7'600 militärische Flugbewegungen
- → 6'000 Helikopter-Flüge
- Prognose 2030: 28'000 Flugbewegungen

Empfehlungen zum Thema Aviatik



Helikopterbetrieb

- Konzentration im Osten des Flugplatzareals
- zivile Nutzung durch REGA
- gegebenenfalls militärische Mitnutzung durch Luftwaffe

Lärmkurven Flächenflugzeuge

- Anpassung der Lärmkurven um die Hemmnissen für die Siedlungsentwicklung zu beseitigen (Sofortmassnahme)

Dübendorf soll Kloten entlasten: 4 Pisten / mehr Fluglärm

Pressekommentare und Medien

Weiterflug genehmigt

Der Bundesrat hat entschieden, den Flugplatz Dübendorf auch künftig für die Fliegerei zu nutzen. Er sucht nun private Betreiber. Der Zürcher Regierungsrat protestiert.

Bund will in Dübendorf fliegen

DÜBENDORF. 71 Millionen Franken könnte der Bund an Baurechts-
einnahmen einnehmen, wenn er den Flugplatz Dübendorf schliessen
würde. Der Bundesrat will ihn nun aber für die zivile Kleinfliegerei
öffnen – auch wenn der Flugplatz damit unrentabel bleibt.

seit vergangenem Sommer vorliegt und
gestern öffentlich publiziert wurde, wäre
eine Verlagerung der Business und Ge-
neral Aviation vom Flughafen Zürich
nach Dübendorf betrieblich möglich.
Ob sich eine zivile Nutzung tatsäch-

kosten gedeckt werden. «Eine Um-
stüzung des zivilen Flugplatzbetreibers
durch den Bund oder Dritte würde in
der Übergangsphase rund sechs Millio-
nen und bei Vollbetrieb bis zu drei Mil-
lionen Franken pro Jahr kosten.»

Businessflieger wollen Dübendorf betreiben

Player aus der Geschäftsfliegerei steigen ins Rennen um den Flugplatz Dübendorf. Sie haben eine Aktiengesellschaft gegründet.

Freie Bahn für Privatjets und Oldtimer

Die Luftfahrtbranche freut
sich über die Neuigkeiten.
Dübendorf soll zum
Zentrum für Businessflüge
und Aviatikfirmen werden.

könnte - Aerosuisse habe dafür 2012 in
Bern einen Businessplan eingereicht,
der in die Entscheidungsgrundlagen des
Bundesrats eingelassen sei. Kurzfristig
würden interessierte Firmen Investitio-
nen von 60 Millionen Franken tätigen,

Geeinte Empörung in Zürich

Nur Aviatik-Kreise loben den Bundesratsentscheid

Kantonsregierung, Standort-
gemeinden, Parteien: Alle

gehend Stellung beziehen, warum er
den Kanton Zürich und seine Bevölke-
rung so brüskiere.

Kritik muss der Bundesrat auch von
den Zürcher Parteien einstecken. Die
FDP spricht von einem brüskierenden
Entscheid, der die Schaffung eines

Neues Stationierungskonzept der Armee

26.11.2013

Das vom Bundesrat gutgeheissene Stationierungskonzept sieht vor, dass die Armee künftig auf einen Drittel der Immobilien verzichten muss. Die Eckwerte des Parlamentsbeschlusses vom 29.9.2011 bildeten die Rahmenbedingungen dazu. Mit Rücksicht auf die militärischen und betriebswirtschaftlichen Kriterien, sowie einer guten regionalen Verankerung der Armee, wurde ein Entwurf erarbeitet in welchem alle Vorgaben optimal berücksichtigt werden.

Verzichtet werden muss gemäss heutigem Entwurf des Stationierungskonzeptes auf zahlreiche klassifizierte unterirdische Anlagen in der ganzen Schweiz. Die Schliessung dieser klassifizierten Anlagen wird dem Parlament in einer separaten Botschaft, parallel zur Änderung des Militärgesetzes, vorgelegt. Ferner wird auf den Militärflugplatz Sion verzichtet. Die Flugplätze in Buochs und Dübendorf, welche bereits heute nur reduziert betrieben werden (Sleeping Bases), werden ebenfalls aufgegeben, wobei Dübendorf noch als Helikopterbasis weiterbestehen wird. Ebenfalls verzichtet wird auf die Waffenplätze Fribourg, Genf, Moudon, Lyss und St-Maurice, sowie die Unterkünfte und Schiessplätze Glaubenberg, Brigels und Gluringen.

- 1 Grundlagen der regionalen Entwicklung
- 2 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Bund
- 3 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Kanton**
- 4 Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Haltung ZPG
- 5 Entwicklungen auf Gebiet Wangen-Brüttisellen
- 6 Auswirkungen für die Gemeinde

Flugplatzareal Dübendorf. Testplanung Vertiefungsphase (2009). Beschluss Regierungsrat (2010)

Kanton Zürich erarbeitet eine Testplanung 2008 - 2009



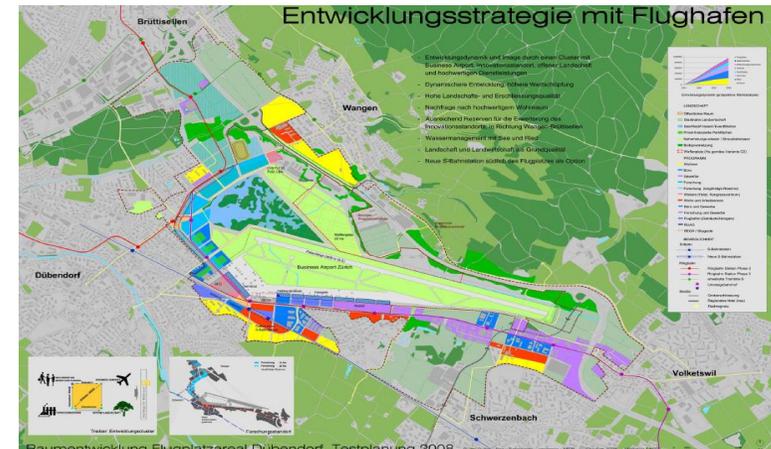
2008 Erkundungsphase

- RRB 857/2009 Flugplatzareal Dübendorf – Ergebnisse der Testplanung und Vertiefungsphase

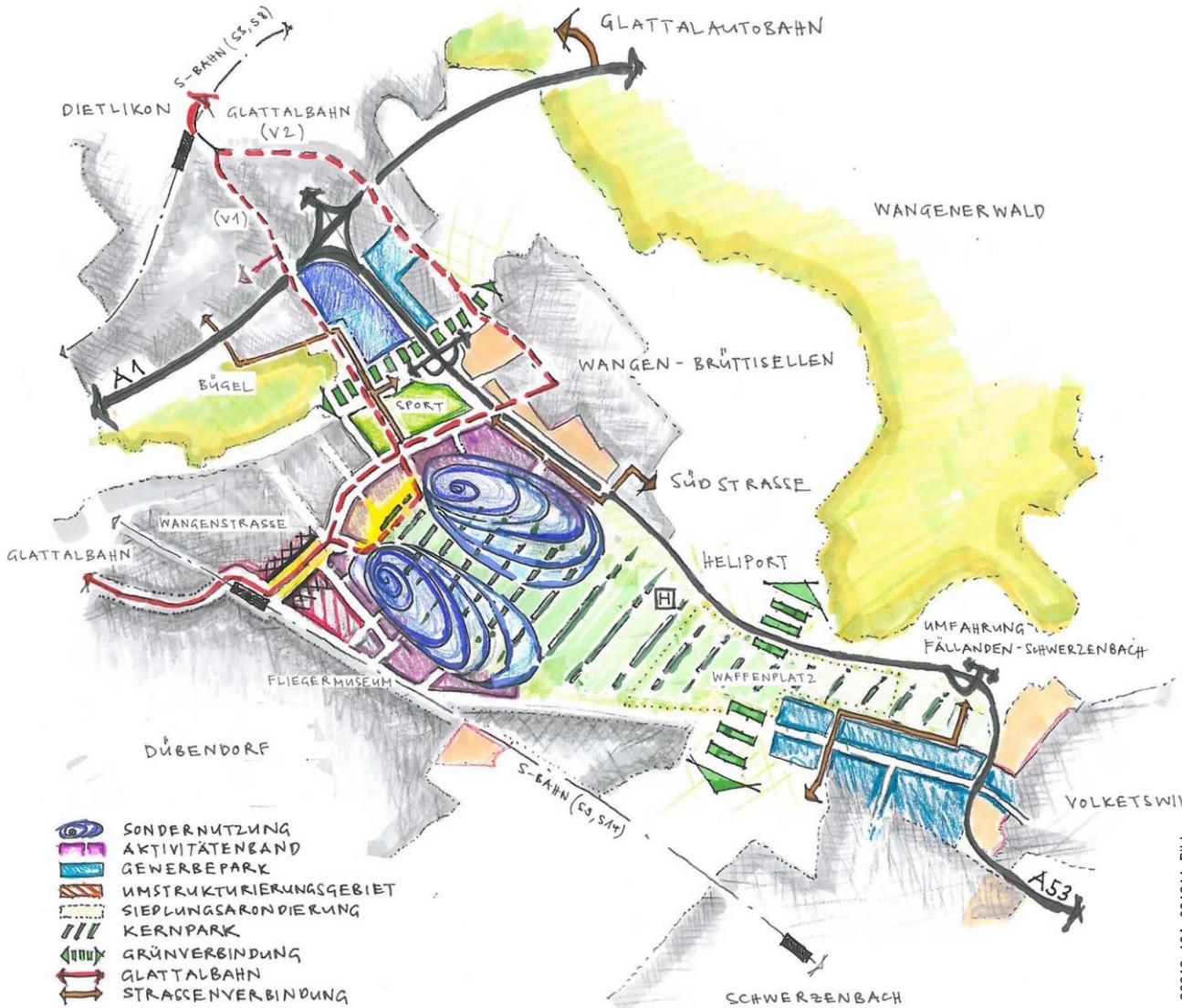
2009 Vertiefungsphase

- RRB 751/2010 Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss Testplanung und weiteres Vorgehen

Fazit der Testplanung: Weder Flughafenstadt noch Business-Airport!



Syntheseskizze des Begleitgremiums



26613_13A_091211_Bilder



Businesspark statt Aviatik



Weshalb Verzicht auf Aviatik? (ARE)

- Einschränkung der Entwicklung der Standortgemeinden bzw. der Region
- Jahrelange Rechts- und Planungsunsicherheit
- geringe Wertschöpfung
- deutlich weniger Arbeitsplätze
- Flugplatzareal für Öffentlichkeit gesperrt
- Lärmbelastung und Höhenbeschränkung
- keine Erholungsräume

Statements des Regierungsrates im Jahre 2013 zum Businesspark

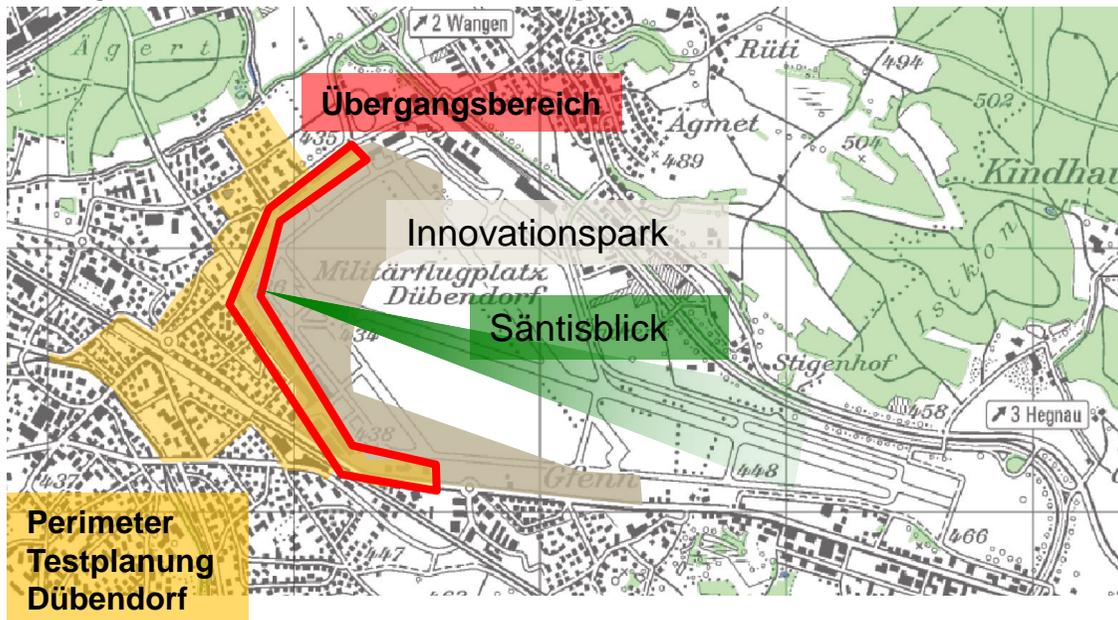
- „(...). Regierungsrat spricht sich klar gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus. Einzig weitere Teilnutzung als Helikopterbasis für die Armee und die Rega soll möglich bleiben. (...)“ (28.2.13)
- „(...). Im Rahmen der Testplanung hat sich ein Teil des Flugplatzes Dübendorf als optimaler Standort für einen Innovationspark herausgestellt. (...)“ (20.6.13)
- „(...). Der Regierungsrat begrüsst, dass mit der Abkehr von der militär-aviatischen Nutzung der Piste des Flugplatzes Dübendorf ein weiterer Schritt zu einem Innovationspark gemacht wird. (...)“ (26.11.13)

Der Innovationspark - Wirtschaft

Was ist ein Innovationspark?

- Konzentration von Hochschulen, Forschungseinrichtungen und forschenden Unternehmen an einem bestimmten Ort.
- stellt ausgehend von der Grundidee von Leben und Forschen am gleichen Standort die Infrastruktur zu Verfügung und bringt Akteure zusammen,
- Ziel, marktfähige Produkte und Dienstleistungen (Innovationen) entlang der gesamten Wertschöpfungskette rasch zu entwickeln.

Projektskizze Innovationspark



- **Anforderungen**
- **Örtlich:** Areal von 70 ha im Endausbau
- **Steuerung:** Keine Selbstorganisation, Ausrichtung nach Qualitätskriterien
- **Grundidee:** Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft durch Leben und Forschen am gleichen Ort
- **Ziel:** Innovation = marktfähige Produkte und DL
- **Generationenprojekt:** Qualität vor Quantität und Geschwindigkeit!

Der Innovationspark Zürich - Wirtschaft



Bevorzugter Standort: Flugplatz Dübendorf

Fläche: 1. Etappe 10-25 ha (bis max. 70 ha ausbaubar)

Zivilaviatische Ausschreibung: Entscheid Mitte 2014

Schwerpunkte der inhaltlichen Ausrichtung:

An den Exzellenzen der Hoch- und Fachhoch-schulen sowie den Clustern der Standortförderung angelehnt

Vernetzung:

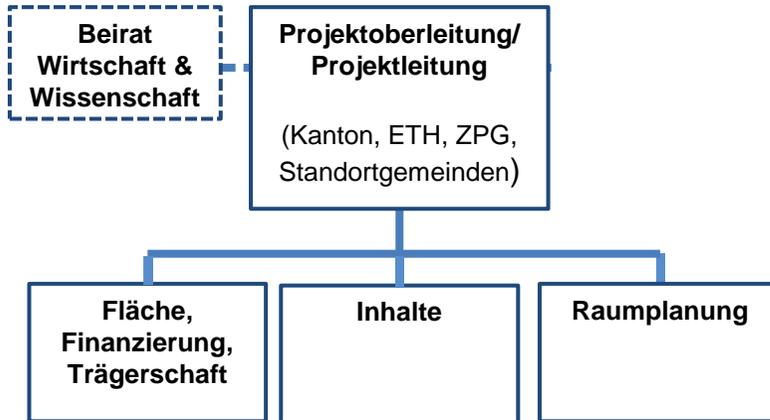
F&E-Abteilungen von Unternehmen mit exzellenten Forschungsanstalten am Standort konzentriert und die Unternehmen im Umfeld

Trägerschaft: PPP in Form einer privatrechtlichen Körperschaft (Betrieb, Unterhalt, Marketing)

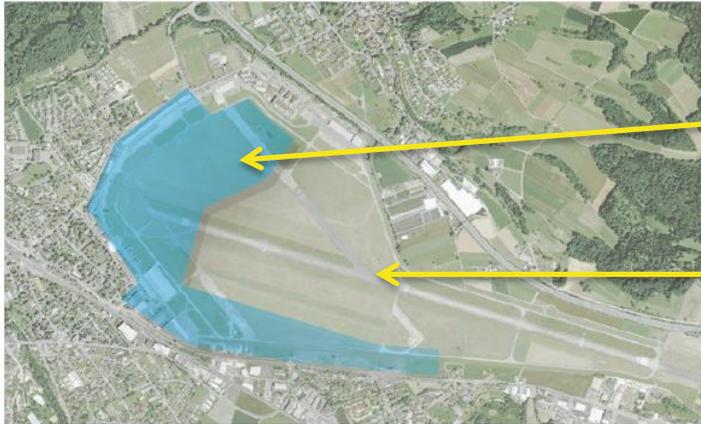
Finanzierung: Erschliessung durch Kanton und Gemeinden, Anschubfinanzierung, mittelfristig selbsttragend

Rolle des Kantons: Initiant bei der Planung, Begleiter während Aufbau und Betrieb

Organisation Kanton Zürich



Der Innovationspark Zürich - Wirtschaft



Fläche Innovation 1. Etappe ca. 10-25 ha
Fläche ausgegliedert ca. 70 ha

Restfläche = Park

Wie sieht ein Innovationspark aus?

Innovationspark = **Innovation im Park**

Konzept:

optimale Rahmenbedingungen für Innovationen durch räumliche Nähe von Wirtschaft und Wissenschaft

Gestaltung:

Belebter Begegnungsort durch innovationsfreundliches Umfeld, bedürfnisorientierte Infrastruktur und attraktive Atmosphäre für Arbeitende und Bevölkerung.

Der Innovationspark Zürich - Bildung

Drei Erfolgsfaktoren

- Es braucht die Präsenz von Wissenschaft und Forschung auf dem Areal eines Innovationsparks.
- Forschungsschwerpunkte der Hochschulen prägen die Ausrichtung von Innovationsparks entscheidend mit.
- Eine gute Kooperation zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft ist zentral.

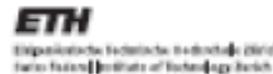
Drei mögliche Ausrichtungen

- **Life Sciences & Lebensqualität:** Technologische Kompetenzen, die zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen
- **Engineering & Umwelt:** Technischer Fortschritt, der sich an den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt orientiert
- **Digitale Technologien & Kommunikation:** Sichere und effiziente Verbindungen

Forschung im Kanton Zürich

Vielfältige Forschungsschwerpunkte der Zürcher Hochschulen:

- Ingenieurwissenschaften (v.a. ETHZ, ZHAW)
- Naturwissenschaften (UZH, ETHZ, ZHAW)
- Medizinische Wissenschaften (v.a. UZH, USZ, ETHZ)
- Geistes- und Sozialwissenschaften (v.a. UZH)



Der Innovationspark Zürich - Bildung



Nächste Schritte des Kantons Zürich

Schaffen von Planungsrecht: Vorgehen in drei Verfahrensschritten

- 1. Richtplanteilrevision (RRB 1043/2013)**
 - behördenverbindliches Planungsrecht
 - Voraussetzung für Schritt 3

- 2. Städtebauliche Studie bis Mitte 2014**
 - Städtebauliche Rahmenbedingungen und inhaltliche Eckwerte für einen Innovationspark und für öffentliche Freiraumnutzungen (Kernpark) definieren

- 3. Kantonaler Gestaltungsplan bis Mitte 2015**
 - Grundeigentümerverbindliche Sicherung der Inhalte für die erste Etappe im kantonalen Gestaltungsplan
 - Voraussetzung Schritt 1

Innovationspark Städtebauliche Studie



Städtebauliche Studie

Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

Pflichtenheft

Genehmigt durch Projektoberleitung am 29.1.2014

ZH BD, ARE, 19.01.2014

Pflichtenheft für Städtebauliche Studie steht (Projektoberleitung vom 29.01.2014)

Startveranstaltung: 25.02.2014

Entscheid GP: 30.06.2014

Drei Teams prüfen je 2 Szenarien:

- a) Innovationspark ohne Zivilaviatik
- b) Innovationspark neben Zivilaviatik

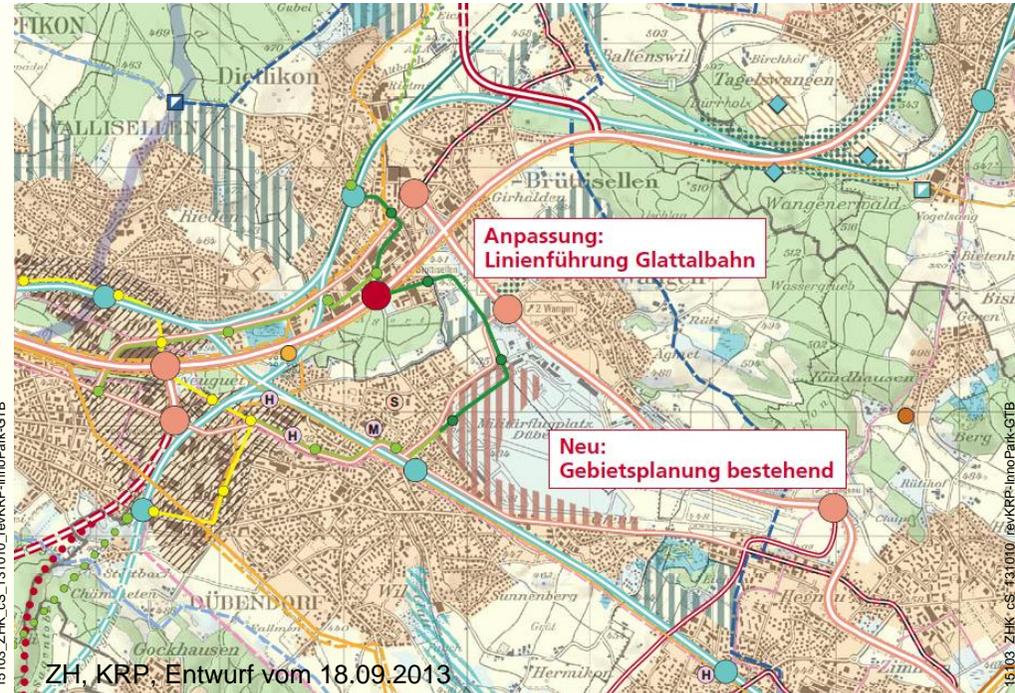
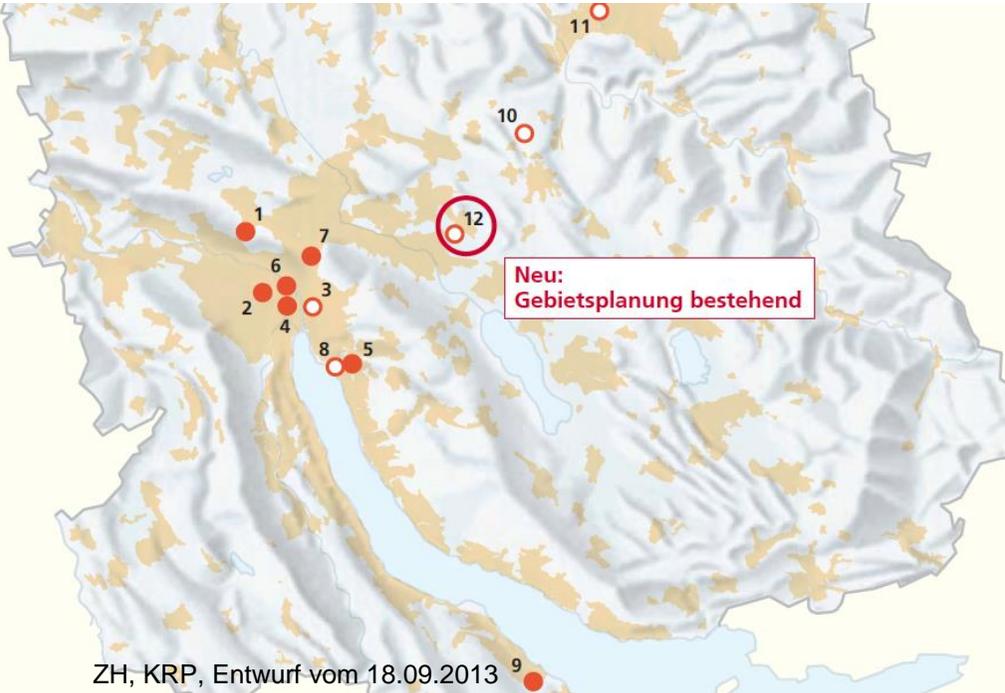
Eckwerte im kantonalen Richtplan:

- 70 ha im Kopfbereich; Etappierung der Entwicklung
- Kantonaler Gestaltungsplan für Flächen ausserhalb der Bauzone
- Nutzungen, um Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen
- Parkgestaltung für NutzerInnen des Innovationsparks und für die lokale Bevölkerung
- Weiterführung der etablierten Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region Glattal und den Standortgemeinden (u.a. Koordination mit Luftwaffe)

26631_13A_140129_PH_def.pdf

- 1 Grundlagen der regionalen Entwicklung
- 2 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Bund
- 3 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Kanton
- 4 **Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Haltung ZPG**
- 5 Entwicklungen auf Gebiet Wangen-Brüttisellen
- 6 Auswirkungen für die Gemeinde

Innovationspark / Glattalbahn



Positionierung:

- Innovationspark unabhängig von Aviatikfrage
- 70 ha Arealfläche für Gebietsplanung (Innovationspark und Zugehöriges)
- neue Linienführung Glattalbahn im Raum Dübendorf / Wangen-Br. / Dietlikon

Legende (Auszug)

Gebietsplanung bestehend (neu)	Schmalspurbahn geplant (Anpassung)	Hochleistungsstrasse best.
Siedlungsgebiet	Schmalspurbahn geplant	Hauptverkehrsstrasse beste.
Fruchtfolgefläche	Station / Haltestelle geplant (Anpassung)	Anschluss bestehend
Übriges Landwirtschaftsgebiet	Station / Haltestelle geplant	Anschluss geplant
Wald	Bahnlinie doppel- oder mehrspurig best.	Hochschule bestehend
Freihaltegebiet	Ausbau Bahnlinie	Mittelschule bestehend
Zentrumsgebiet	Station / Haltestelle bestehend	Sicherheit bestehend

Abstimmungsbedarf Region

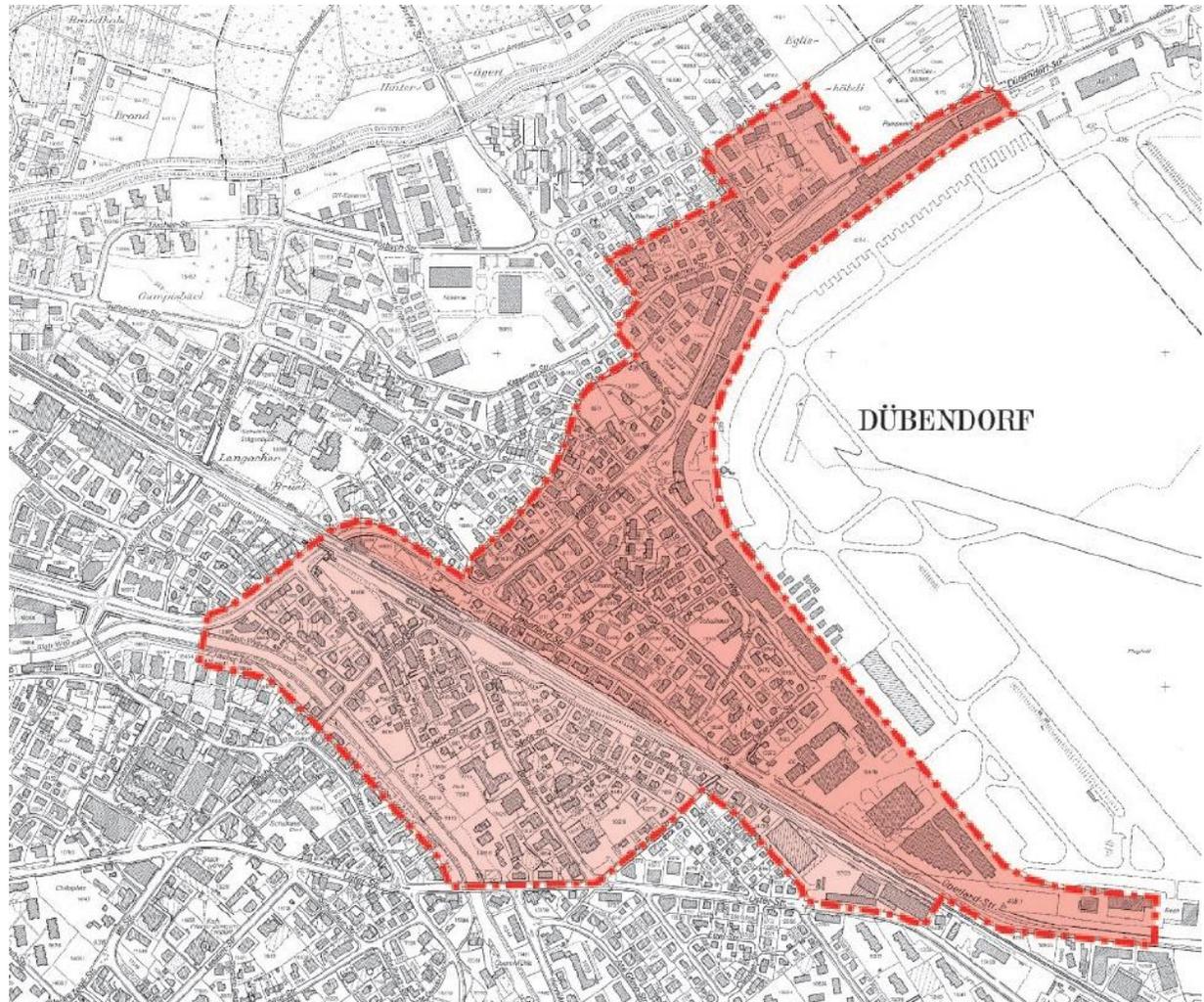
laufende kommunale Testplanung Stadt Dübendorf

Planungszone in Dübendorf:

- städtebaulich, verkehrliche und freiräumliche Gesamtbetrachtung
- kohärentes Zukunftsbild
- Inklusiv der heute schon in der Bauzone liegenden Randbebauung
- innovative Beiträge erwartet

➤ Strategien, Etappierungsschritte und Strukturelemente, mit denen Transformationsprozess gesteuert werden kann

Quelle: Stadt Dübendorf



Empfehlungen für die Übergangsbereiche

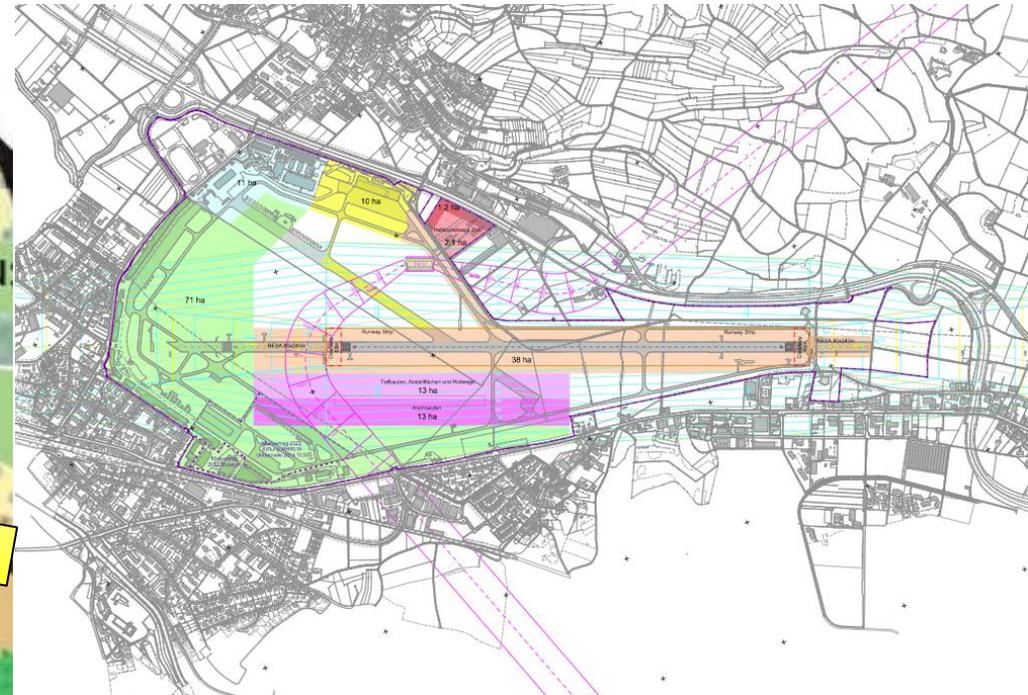
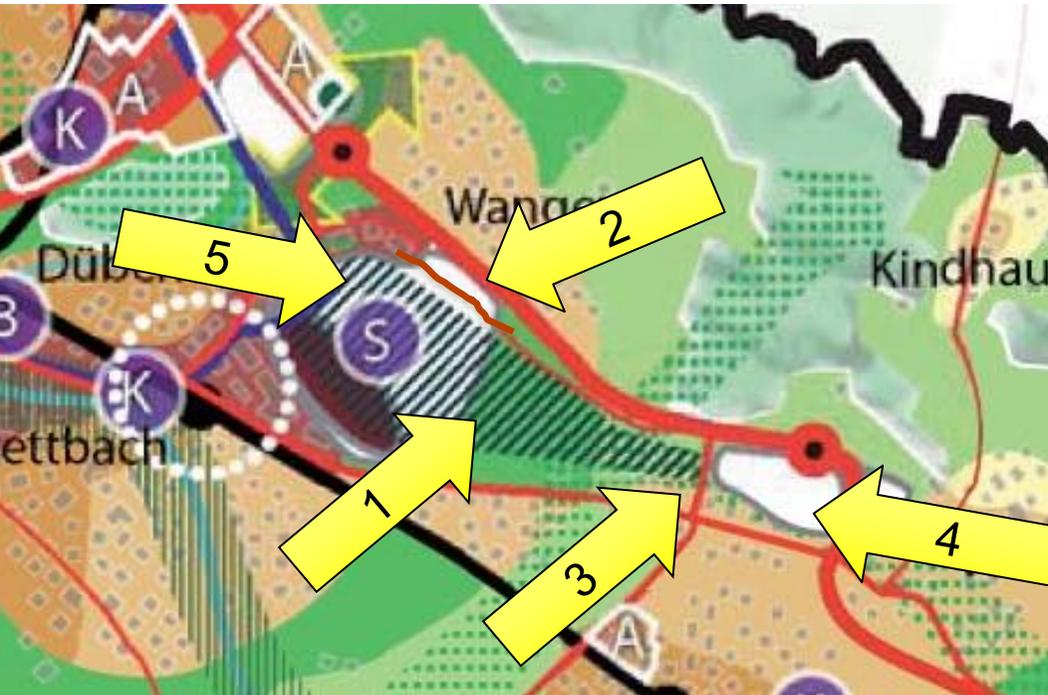


Siedlungsentwicklung

- Wohnnutzung am Westrand, zwei Bautiefen, Erschliessung von Wangenstrasse
- Nutzung der schutzwürdigen Gebäude für kreative, hochwertige Arbeitsplätze und ergänzende Freizeit- und Gastronutzungen
- städtebauliche und funktionale Aufwertung im Umfeld des Fliegermuseums
- hochwertiger Gewerbepark im südöstlichen Bereich des Areals (Volketswil)
- Gewerbe- und Dienstleistungspark im Bereich der Autobahn und Skyguide



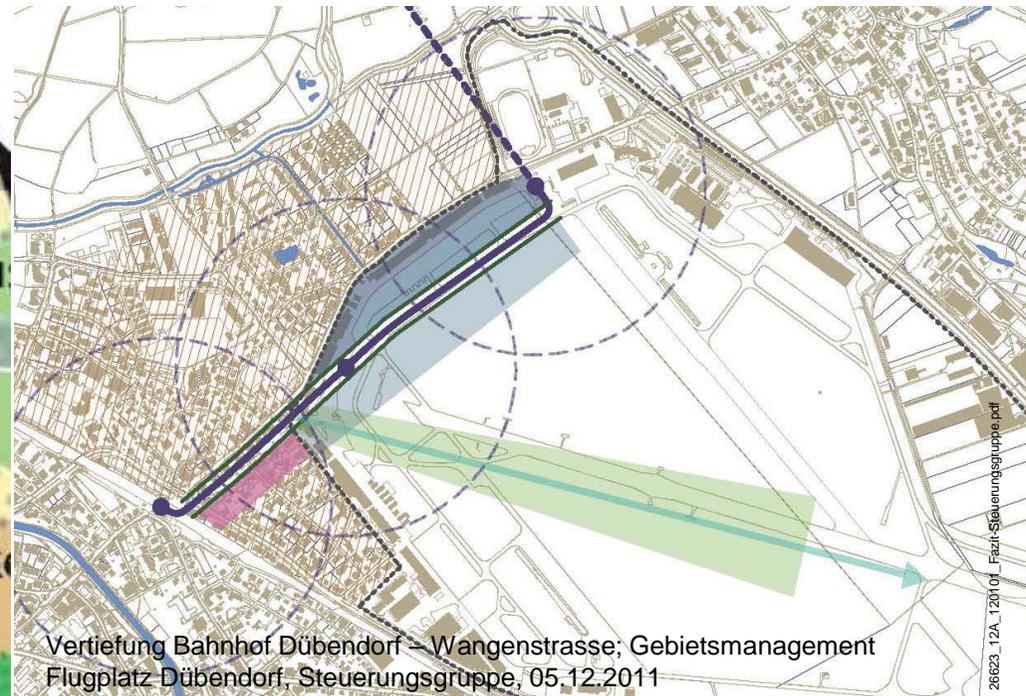
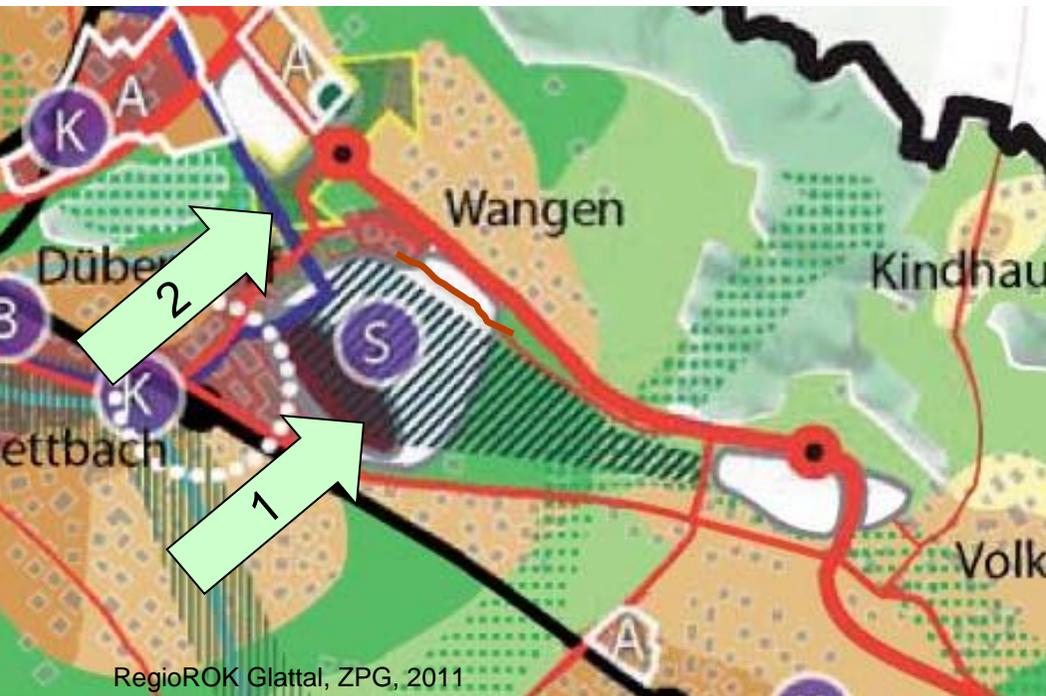
Flugplatzareal: Konflikte mit regionalen Zielen



Konflikte:

- Erholungsraum von überregionaler Bedeutung \leftrightarrow Aviatik (1)
- Strasse von regionaler Bedeutung (Südstrasse) \leftrightarrow Helibasis (2)
- Strasse von regionaler Bedeutung (Umfahrung Hegnau – Fällanden) \leftrightarrow Aviatik (3)
- Strategische Reserven \leftrightarrow Aviatik (4 + 5)
- allgemeine Siedlungsentwicklung \leftrightarrow Fluglärm + Hindernishöhenbeschränkungen (4 + 5)

Flugplatzareal: Synergien mit regionalen Zielen



Ähnliche Stossrichtungen:

- Sondernutzung \leftrightarrow Nationaler Innovationsstandort (1)
- dichte Nutzung auf Flugplatz-Kopfareal fördert Realisierungschancen der Glattalbahn PLUS (2)
(Innovationspark lässt überdurchschnittlichen ÖV-Modalsplit erwarten)
- vielfältige Nutzung auf Flugplatz-Kopfareal und Regionalpark in der Arealmitte als Attraktionen
- Innovationspark erhöht Standortattraktivität der benachbarten regionalen Arbeitsplatzgebiete

Rückbau Flughafen für regionale Erholung (Bonames bei Frankfurt)



(Quelle: Planung GTL Landschaftsarchitekten; aus Garten + Landschaft 1/2012)

- 1 Grundlagen der regionalen Entwicklung
- 2 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Bund
- 3 Entwicklung Flugplatz Dübendorf – Sicht Kanton
- 4 Entwicklung Flugplatz Dübendorf - Haltung ZPG
- 5 Entwicklungen auf Gebiet Wangen-Brüttisellen**
- 6 Auswirkungen für die Gemeinde

Kantonaler Richtplan (Entwurf): Gemeinde Wangen-Brüttisellen

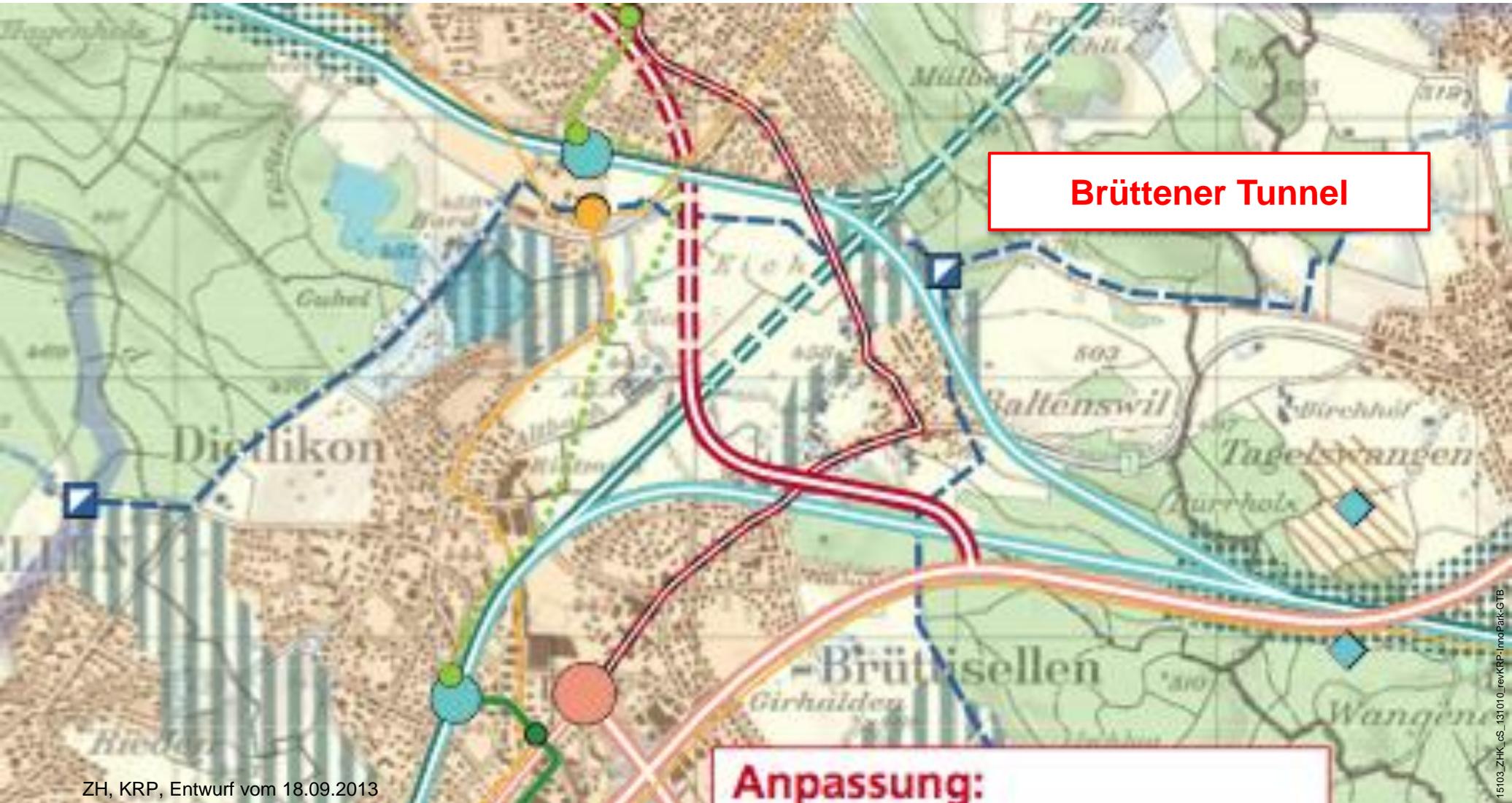
- Öffentliche Auflage bis 9. Dezember 2013 (60 Tage)
- Überweisung der Vorlage von RR an KR 1. Quartal 2014
- Festsetzung voraussichtlich im Verlauf 2014



ZH, KRP, Entwurf vom 18.09.2013

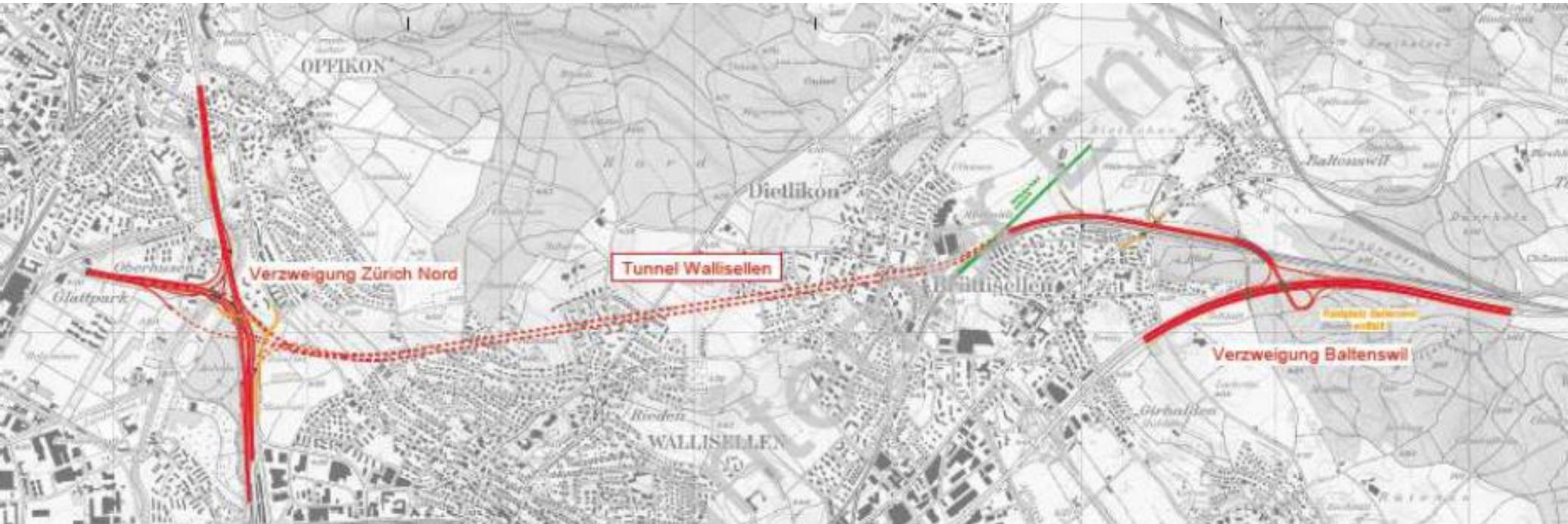
Neu:
Gebietsplanung bestehend

Kantonaler Richtplan (Entwurf): Gemeinde Wangen-Brüttisellen



ZH, KRP, Entwurf vom 18.09.2013

Glattalautobahn (Antrag für Netzbeschluss 2012 gemäss Var. G1b)



Im Bundesprogramm aufgenommen - Finanzierung offen!

> Realisierung 2030ff

Besten Dank für Ihr Interesse.

Weitere Informationen: www.zpg.ch