

SwissLAB_2016

eine Veranstaltung der Schweizerischen Studiengesellschaft für
Raumordnung und Regionalpolitik ROREP



Airport City Regions: The case of Zurich

Conference Documentation / Werkstattbericht

Imprint

Conference Organisation / Editor:

Schweizerische Studiengesellschaft für Raumordnung und Regionalpolitik ROREP / OEPR

Financial support:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE / Flughafen Zürich AG / Priora AG / Hochschule Luzern – Wirtschaft / Verkehrsbetriebe Glattal AG

Photo on the front page:

Zurich's Airport Corridor from Oerlikon, ETH Zürich, Airports and Cities 2012

Cite as:

Lüthi, Stefan (2016): SwissLAB_2016: Airport City Regions – The case of Zurich, Werkstattbericht. Schweizerische Studiengesellschaft für Raumordnung und Regionalpolitik ROREP, Zürich.

Contact:

Dr. Stefan Lüthi, stefan.luethi@hslu.ch

Table of Contents

1. Introduction	4
2. Programme	7
3. Forum.....	10
4. Inputs and Lectures.....	15
5. Theses	24
6. SwissLAB – what is it?	27
7. Appendix	28

1. Introduction



Airports are considered today as an important part of the international network infrastructure. Hub airports such as Zurich, in particular, produce their services via complex and multiscale transport and logistics systems for goods, people and information. However, airport locations are no longer to be seen as purely physical infrastructure facilities. They are important shapers of the urban landscape and major real estate catalysts. Hub airports are embedded in emerging mega-city regions and integrated in an international space of flows, competing with locations all over the world.

The complexity of processes taking place at and around international hub airports is an important driver in the reorganisation of space. Terms like “airport city” or “airport region” point to this new outreaching reality. Airport regions include international firms and key economic players as well as airport-related burdens like aircraft noise and traffic congestion. On the one hand, the connection between airports and economic development on a regional scale is often used as an argument for airport expansion. On the other hand, noise, air pollution and ground traffic congestion are concentrated around the airport, negatively affecting property values and quality of life. In order to face uncertain market conditions, airports and airlines have initiated a diversification of their businesses, including real estate and service strategies. With the incorporation of different functions – such as hotels, retail, restaurants, discotheques, offices, conference rooms, exhibition space and others – hub airports develop into multifunctional business locations. They are becoming important places of consuming and experiencing.

An important issue in the context of hub airports is the knowledge economy. Knowledge-intensive firms generate new knowledge through physical face-to-face interactions locally and, at the same time, globally, through international networks. It is largely acknowledged that network infrastructures like hub airports make a substantial contribution to the added value of knowledge-intensive firms. In Zurich, for example, an increasing number of high-tech companies have settled in the airport corridor, thus benefitting from international accessibility and relatively low rental costs, close to the core city of Zurich. Against this backdrop, eight municipalities in the Zurich airport corridor regrouped in “glow.das Glattal” to join forces in the aspects of airport area marketing, one-stop-shop services for enterprises, and joint projects in culture, sports and quality of life.

The great impact of hub airports in the built environment and in regional economic development is widely acknowledged. However, many questions remain unanswered. The purpose of SwissLAB_2016 was to think about the processes lying behind the development of airport regions by bringing together contributions from leading academic scholars and practitioners to facilitate discussion of insights gained from theory and practice.

SwissLAB_2016 has analysed the following questions:

- What is the contribution of hub airports to the competitive advantage of city regions?

- What role do hub airports play within the innovation process of the knowledge economy?
- What are the main drivers of real estate development in airport regions? What are the effects on urbanisation patterns?
- What are the main challenges in airport regions? What are possible solutions and spatial strategies?
- What will the airport region of Zurich look like in future? What will be its role in the context of a fast changing business environment?

2. Programme



SwissLAB_2016 took place on 15/16 September 2016 at the Prime Centre 1 at Zurich Airport with the following programme:

Thursday, 15. September 2016

- 09.00** Registration, Coffee
- 09.30** **INTRODUCTION:**
Round of introductions / Agenda and goals of SwissLAB
- 10.00** **FORUM:**
Paper presentations by early career researchers
- 12.00** Lunch break
- 13.30** **INPUT:**
Flughafen Zürich und die Flughafenregion
Joana Filippi, Head Public Affairs Zurich Airport Ltd.
- 14.00** **LECTURE:**
Gebietsmanagement Airport Region
Wilhelm Natrup, Canton of Zurich, Office for Spatial Development
- 14:45** **SITE VISIT:**
Glattpark with Roland Stadler, city planner of Opfikon / Richti Areal with Peter Senn, city planner of Wallisellen
- 18:00** Conference dinner, Hotel Sternen Oerlikon, Zurich

Friday, 16. September 2016

- 08.45** Coffee
- 09.00** **INTRODUCTION:**
Reflecting on the first day: main findings, open questions
- 09.15** **LECTURE:**
Urbanisation Patterns in Airport Areas: Welcome to the Noise Landscape
Christian Salewski, Swiss Federal Institute of Technology ETHZ, Zurich

- 10.00** **LECTURE:**
Airports and the Competitive Advantage of City Regions –
Challenges in Amsterdam, Lessons Learned for Zurich
Tom Goemans, Schiphol Group, the Netherlands
- 10.45** Coffee break
- 11.15** **LECTURE:**
Airport regions and the knowledge economy – Munich vs. Zurich
Alain Thierstein, Munich University of Technology, Germany
- 12.00** Lunch break
- 13.30** **INPUT:**
The First District Project as part of the airport corridor of Zurich
Beat Käser, Piora Services AG
- 14.00** **WORKSHOPS:**
Parallel working groups, developing theses regarding the future role and de-
velopment of the airport region of Zurich
- 15.45** Coffee break
- 16.00** **CLOSING SESSION:**
Panel discussion of theses with additional guests: Thomas Müller, Head Mas-
terplanning Zurich Airport / René Huber, Mayor of the City of Kloten / Thomas
Hardegger, Swiss National Council and Mayor of Rümlang.

3. Forum



In the SwissLAB Forum, the following papers has been presented and discussed by early career researchers:

Emamdeen Fohim, University of St. Gallen

Raumplanung als multirationale Managementaufgabe

Der Ausgangspunkt des Dissertationsprojektes ist die Weiterentwicklung des in unserem Institut (IMP-HSG) entwickelten Konzepts des «multirationalen Managements». Das Konzept beruht auf der Annahme, dass Individuen entsprechend ihrem Hintergrund die Umwelt unterschiedlich wahrnehmen und zu verschiedenen Schlussfolgerungen gelangen; folglich nach einer eigenen Rationalität denken und handeln. Beispielsweise beeinflusst der Bildungshintergrund die jeweiligen Vorstellungen von Erfolg, die wiederum unsere Handlungsweisen lenken: Ein Unternehmer muss anderen Ansprüchen gerecht werden, als ein Politiker, wodurch sie sich in ihren Denkweisen und Handlungen unterscheiden.

In einer pluralistischen Organisation, wie sie unter anderem im öffentlichen Sektor vorzufinden sind, treffen solche Rationalitäten gezwungenermassen aufeinander: Die einzelnen Verwaltungseinheiten und externen Akteure verfolgen unterschiedliche Ziele, die miteinander abgestimmt werden müssen. Das Resultat solcher Situationen mit multiplen Rationalitäten kann sehr unterschiedlich ausgehen. Einerseits konnte festgestellt werden, dass einzelne Akteure ihre eigene Rationalität gegenüber anderen durchzusetzen versuchen, so dass innerhalb einer Organisation eine einzige Rationalität vorherrscht. Andererseits konnte aber auch beobachtet werden, dass eine Ko-Existenz von unterschiedlichen Rationalitäten durchaus möglich ist.

Unter der Annahme, dass die Integration verschiedener Rationalitäten sinnvoll ist, um als Organisation in einer komplexen Umwelt auf verschiedene Ansprüche reagieren zu können, gehe ich folgenden Fragen nach: Welche Eigenschaften und Kompetenzen werden von einer Führungsperson benötigt, um mit Situationen multipler Rationalitäten umzugehen? Und wie können diese Kompetenzen gewonnen werden?

Um mich den Antworten dieser Fragen zu nähern, nehme ich den/die RaumplanerIn in das Zentrum meiner Untersuchung. Die Raumplanung als Untersuchungsobjekt heranzuziehen, erachte ich deshalb als sinnvoll, weil in einem Planungsprozess die Sichtweisen der betroffenen Akteure integriert werden müssen.

Anhand eines konkreten Raumplanungsbeispiels möchte ich verstehen, wie der/die RaumplanerIn mit den einzelnen Akteuren – die gemäss des angewandten Konzepts nach unterschiedlichen Rationalitäten handeln – während der Erarbeitung eines Projekts umgeht: Wie werden die unterschiedlichen Rationalitäten wahrgenommen und wie wird darauf reagiert? Und darauf aufbauend: Wie entwickeln sich solche Kompetenzen im Umgang mit Personen unterschiedlicher Rationalitäten?

Über die Beantwortung dieser und weiterer Fragen versuche ich bessere und schlechtere Massnahmen für den Umgang mit Situationen multipler Rationalitäten zu identifizieren und Möglichkeiten zur Aneignung solcher Kompetenzen zu finden. Auf diese Weise möchte ich einen wissenschaftlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Konzepts des «multirationalen Managements» leisten.

Marc Herter, University of Zurich

Development as spectacle: Understanding post-war urban development in Colombo, Sri Lanka

This master's thesis is looking into the matter of urban development in a post-war setting. Drawing on Guy Debord's book titled *The Society of the Spectacle* (1994[1967]), it argues that urban development agendas are increasingly concerned with appropriating the city for consumption through world-class infrastructure. On the path to achieving rapid economic development and prosperity, nations of the Global South are looking towards Dubai, Singapore or Shanghai, whose urban development agendas based on top-down infrastructure projects, speed and spectacular architecture serve as role models that guarantee success. Having suffered through a war that had lasted for nearly three decades, the Government of Sri Lanka's strategy for peacebuilding and post-war reconciliation is concerned with transforming Colombo into a world-class city by 2030 (Department of National Planning, 2010; Ministry of Megapolis and Western Region Development, 2016). Wealth through economic progress, it is believed, will remedy grievances and detract from having to systematically recondition the events of the past. New and spectacularly looking infrastructure should gloss over any unwanted problems that persist in the capital city and the rest of the country. Debord (1994[1967]: #17) calls this a shift from "having to appearing". Rather than what a city has, it has become much more important what it appears to have to make it attractive for investors, people and products. I introduce a theoretical framework dubbed development as spectacle in order to understand post-war urban development in Sri Lanka. The spectacle, as it is further defined in this thesis, is a social relationship mediated by images and a tool of "de-politicisation and massification" (Gotham & Krier, 2008: 157). On the empirical case of Arcade Independence Square, a newly developed high-end shopping mall, I use this framework to comprehend what this kind of touch and see development holds for Colombo. The research questions furthermore revolve around if the promises that had been made in the conjunction of refurbishing Arcade Independence Square could be kept and what can be learnt from the empirical case with regard to future projects. This thesis illustrates that the new, government-managed shopping mall is a good example of development as spectacle. If it was the former government, trying to dictate a new way of life guided by consumption and economic prosperity, or the new government, desperately trying to break with the old government's initiatives, the spectacle is a tool for politics. It effectively shifts the focus away from having to tackle uncomfortable issues with regard to ethnic segregation, poverty and

inequality or ethno-nationalism. The example studied shows that the shift from having to appearing is one-directional and I maintain that as long as no serious and ground-breaking changes regarding post-war accountability, democratisation and inclusion take place, appearing will not lead back to having. This insight might be of concern for future research projects in Colombo, where many more projects are planned in the near future, or subject to be studied in other similar settings around the globe. The empirical data for this thesis has been collected during eleven weeks of research in Colombo between October and December 2015. Based mostly on observation and interviews, the data for this thesis is primarily of qualitative nature.

Antonia Hidber, Hochschule für Technik und Wirtschaft HTW Chur

Strategien und Entwicklungsprojekte für Gemeinden im ländlichen Raum zur positiven Beeinflussung der Bevölkerungsentwicklung

Die Herausforderungen des ländlichen Raumes sind vielfältig: Der ländliche Raum der Schweiz ist gekennzeichnet durch den demografischen Wandel, die Effekte der Metropolisierung, die eine Überalterung und Abwanderungstendenz mit sich bringen sowie die Strukturwandel in Tourismus und Landwirtschaft. Die grösste Herausforderung ist dabei die Gleichzeitigkeit dieser Wandlerscheinungen. Auf den ersten Blick fehlen die Alternativen, die diese negativen Faktoren zu kompensieren vermögen. Diese Herausforderungen sind gezielt anzugehen. Vorteilhaft dafür ist ein entsprechender Anlass, der das Überdenken der bestehenden Strukturen und eine neue Positionierung erfordert resp. provoziert. Bei Gemeinden, die vor einer Fusion stehen oder bei solchen, wo diese gerade erst kürzlich in Kraft getreten ist, ist dieser Anlass in besonderer Form gegeben.

Mittels eines qualitativ geprägten Forschungsprozesses wurde die forschungsleitende Frage geklärt, welche Strategien oder Entwicklungsprojekte sich für fusionierende oder bereits fusionierte Bündner Gemeinden im ländlichen Raum anbieten, um ihre Bevölkerungsentwicklung positiv zu beeinflussen. Nebst der Ideensammlung mittels Interviews mit Experten des ländlichen Raumes sowie Desktoprecherchen wurden die generierten Strategien und Entwicklungsprojekte anhand von zwei kürzlich fusionierten Bündner Gemeinden exemplifiziert. Der Aufbau eines Gemeinденetzwerkes oder auch die proaktive Nutzung von Trends stellen Möglichkeiten dar, wie Strategien oder Entwicklungsprojekte eruiert werden können, die die Bevölkerungsentwicklung positiv beeinflussen können. Bei der Wahl einer jeden Strategie ist schlussendlich zu prüfen, ob ein regionaler Ansatz aufgrund der grösseren Aussenwirkung und Ausstrahlung nicht zuträglicher wäre. Wo keine Strategien oder Entwicklungsprojekte gefunden oder umgesetzt werden können, kann es im Sinne einer letzten Möglichkeit allerdings ratsam sein, sich Gedanken über einen bewusst gesteuerten Schrumpfungprozess zu machen.

Stratégies de développement des régions d'influence aéroportuaire

Les trajectoires des régions en compétitivité décrivent des processus urbains qui intègrent les aéroports à leurs régions. Certaines études théoriques et empiriques soutiennent le rôle des aéroports dans la compétitivité des villes mondiales en tant que points d'ancrage du développement régional. Les objectifs régionaux cherchent à spécialiser les territoires pour créer de l'attractivité ainsi qu'une vision durable partagée basés sur les échanges commerciaux et de connaissance.

Dans une approche comparative, cette communication met l'accent sur les stratégies de planification territoriale des régions soumises « globalement » à l'influence aéroportuaire en Amérique latine et en Europe. Ces stratégies tentent de définir leurs objectifs, orientations et limites dans de nouvelles configurations territoriales des dynamiques du transport, de la croissance économique et de l'emprise environnementale. La définition de ces zones en développement se trouve confrontée à la mise en place de politiques spéciales et de systèmes de gouvernance particuliers afin de mettre en cohérence une constellation d'acteurs, ainsi que leurs outils d'action et de planification, souvent contradictoires.

Les modèles spatiaux hybrides développés entre les réseaux et les territoires promeuvent le marketing urbain. En ayant pour vecteur de planification l'accessibilité et la sélectivité, l'aéroport-ville, l'aérotropolis et les corridors aéroportuaires induisent le développement territorial vers un processus réglementaire/compensatoire étalé sur une empreinte dynamique. Ces développements axés sur les transports (TOD en anglais) conduisent à la planification par projets multi-échelles dans une cohérence territoriale en quête de légitimité. La comparaison des stratégies cristallise plusieurs types de gouvernance aéroportuaire et l'évolution d'un système urbain en résilience.

4. Inputs and Lectures

Joana Filippi

Head Public Affairs Zurich Airport Ltd.



These

Die Flughafenregion Zürich wird in 25 Jahren ihre Position als eine der führenden Wirtschaftsregionen der Schweiz behaupten und raumplanerisch ein Vorbild für Verdichtung bei gleichzeitig hoher Lebensqualität sein. Der Flughafen Zürich behält seine Ausrichtung als Flughafendrehzscheibe mit Direktverbindungen in die wichtigsten Zentren der Welt.

Flughafen Zürich und die Flughafenregion

Der Flughafen Zürich ist ein Flughafendrehkreuz, das die Schweiz mit rund 170 Destinationen weltweit verbindet. Betreiberin ist die seit dem Jahr 2000 privatisierte Flughafen Zürich AG, deren grösster Einzelaktionär mit 33,3 % Aktienanteil der Kanton Zürich ist. Seit der Privatisierung tätigt die Flughafen Zürich AG pro Arbeitstag rund eine Million Franken an betrieblichen Investitionen, was massgeblich den KMU der Region zugute kommt. Insgesamt arbeiten über 25'000 Mitarbeitende in den rund 280 Betrieben am Flughafen. Zusammen generieren sie eine Wertschöpfung (direkt und indirekt) von CHF 6,1 Milliarden. Dank dem Flughafen Zürich sind 50 % des europäischen BIP innerhalb von 3,5 Stunden erreichbar, ohne Flughafen würde dieser Wert auf 13 % sinken. Die hohe Erreichbarkeit sorgt nicht nur für einen schnellen, direkten und effizienten Zugang zu den wichtigsten Absatz- und Beschaffungsmärkten und kurze Reisezeiten für Personal und Produkte, sondern stärkt auch den Tourismusstandort. Via den Flughafen Zürich reisen täglich 10'000 Übernachtungstouristen in die Schweiz ein. Gerade in Zeiten, in denen die Tourismuskonsum nachfrage aus den per Landverkehr gut angebundenen europäischen Märkten nachlässt, sind attraktive Verbindungen in die aufstrebenden Fernmärkte von grosser Bedeutung. Auch die Frachtdrehzscheibe am Flughafen Zürich mit über 1'000 Tonnen abgefertigter Luftfracht pro Tag ist von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung: wertbasiert betrachtet, verlassen 35 % aller Exporte die Schweiz per Luftfracht.

Der Erhalt der Entwicklungsfähigkeit der einzigen Luftverkehrsdrehzscheibe der Schweiz bedingt eine vorausschauende Raumplanung, die Entwicklungen antizipiert und basierend darauf die langfristige raumplanerische Vorsorge sicherstellt. Die im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates erkannten Mängel und Herausforderungen im System der Schweizer

Luftfahrt und in Bezug auf kompetitive Rahmenbedingungen müssen von der Politik zeitnah angegangen werden. Ein wichtiges Ziel liegt darin, die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen Genf und Zürich zu eliminieren. Verbindliche Kapazitätsvorgaben im Sinne von Leistungszielen entlang der Nachfrageprognose sowie Routenführungen, die unter Wahrung der Sicherheitsniveaus einen moderaten Ausbau der Spitzenkapazitäten erlauben, sind in den SIL-Objektblättern festzusetzen. Die Festsetzungen müssen die Entwicklungen der nächsten Jahre antizipieren und diese raumplanerisch sichern, damit auch langfristig genügend Handlungsspielraum zur Verfügung steht.

Die Flughafenregion ist eine Wachstumsregion in Bezug auf Einwohner und Wirtschaftsleistung. Ein wichtiger Faktor ist die gute Erreichbarkeit und die trotz Fluglärm hohe Lebensqualität. Die während des Tages von 06.00 – 22.00 Uhr von Fluglärm (Dauerschallpegel > 60 dB) betroffene Fläche sank dank technologischem Fortschritt und immer weniger Flugbewegungen bei gleichzeitig mehr Passagieren (grössere Flugzeuge, besser Auslastung) in den letzten 25 Jahren um zwei Drittel.

Mit dem im Bau befindlichen Immobilienprojekt „The Circle“ wird an einem verkehrstechnisch ausgezeichnet erschlossenen Ort eine weitere Verdichtung an Dienstleistungs- und Freizeitangeboten erreicht. In Gehdistanz zu den Terminals entsteht ein neuer, architektonisch prägnanter Gebäudekomplex mit vielfältigem Innenleben. In der Atmosphäre eines internationalen Geschäftsviertels entfaltet sich ein Ort für Business und Lifestyle. „The Circle“ hat eine eigenständige und starke architektonische Identität. Aussen nimmt die Architektur Bezug auf die Grossformen des Flughafens und schafft eine einheitliche Adresse. Im Innern entsteht das Erlebnis einer Innenstadt im Kleinformat mit hoher Aufenthaltsqualität.

Um die verschiedenen Nutzungen (Lebensraum, Mobilität, Arbeitsgebiete, Flughafen) der gesamten Flughafenregion besser aufeinander abzustimmen wurde das Projekt „Airport City“ von privaten Grundeigentümern lanciert, darunter auch die Flughafen Zürich AG. Ziel ist es, die Koexistenz von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr sowie Langsamverkehr zu fördern und die Erreichbarkeit der Region zu verbessern sowie die verbleibenden Landserven sinnvoll zu nutzen und die Lebensqualität weiter zu steigern.

Wilhelm Natrup

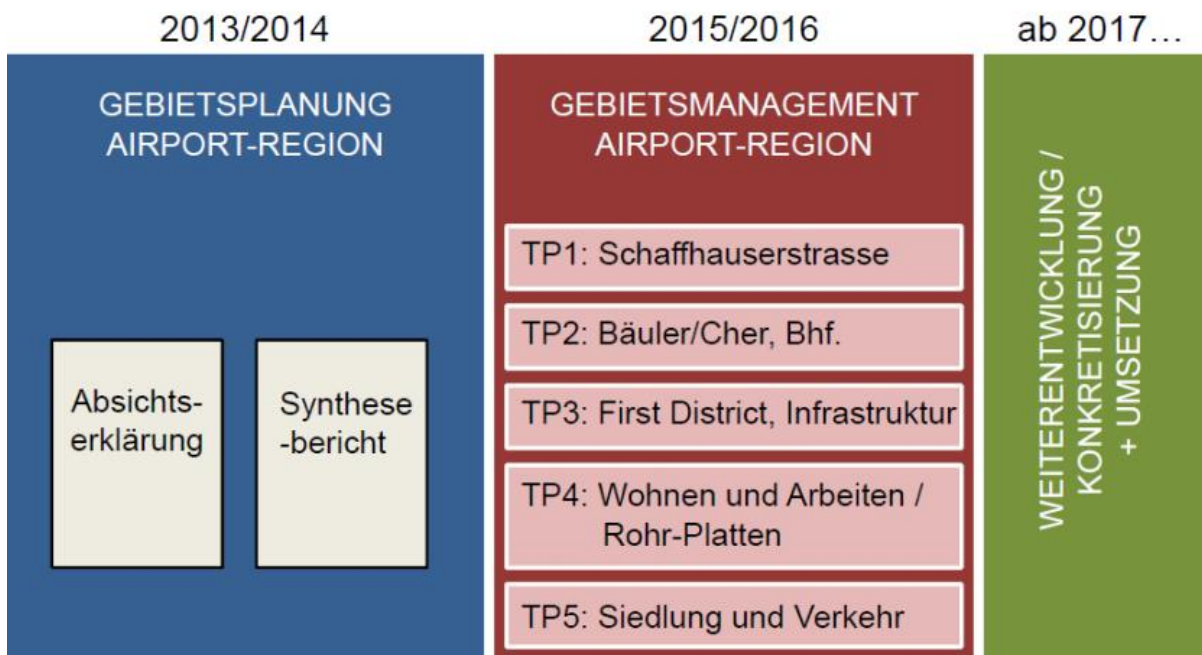
Canton of Zurich, Office for Spatial Development



These

Die Airport Region verfügt über ein grosses Entwicklungspotential, das nur genutzt werden kann, wenn die Gemeinden, der Kanton und der Flughafen gemeinsam klare und verlässliche Planungsgrundlagen schaffen. Grösste Herausforderung ist die Erschliessung und Erreichbarkeit herzustellen. In Zukunft wird die Region ein Arbeitsplatzgebiet im Glattal mit besonderen Qualitäten im öffentlichen Raum werden, da nur durch Steigerung der Attraktivität Investoren gewonnen werden konnten.

Gebietsmanagement Airport Region



Quelle: Amt für Raumentwicklung, Kanton Zürich.

Christian Salewski

ETH Zurich, Airports and Cities Research platform / Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH Zürich



Thesis

ZRH is today already an airport within the city. For the next decades, I expect further densification and some growth of settlement area with a substantial share of housing in or at the noise contour. This will exacerbate existing conflicts but those cannot be solved in future either. However, enhancing the focus on urban and landscape quality in the airport area will improve the spatial situation. At some point, ZRH will not be able to grow further. It will slowly go down in the international rankings but I expect it to remain a comfortable and essential asset to the Zurich region.

Urbanisation Patterns in Airport Areas: Welcome to the Noise Landscape

Airports and cities co-evolve. Their development shows great reciprocity. While currently widely used conceptual models disregard key spatial aspects and inherent conflicts, five effect categories can help to describe the situation in airport areas: Territorial effects, aviation effects, flows effects, allocation effects, and urbanisation effects.

<i>Effect Type</i>	<i>Possible Affected Area</i>	<i>Typical Distance to Airport</i>
Territorial Effects	Airport Area (Airport Territory and Airport Periphery)	0--~4 km
Aviation Effects	Noise Landscape , Noise Contour Inversion	0--~10 km
Flows Effects	On all scales	0--Several hundreds km
Allocation Effects	Airport Region (Catchment Area)	Up to 3h commuting depending on the frequency of air travel
Urbanization Effects	Airport Mega-City Region (Overlapping Daily Urban Regions of the Catchment Area)	up to 3h plus ~30min commuting depending on local commuting patterns

C. Salewski, B. Boucsein, A. Gasco: 'Towards an Effect-Based Model for Airports and Cities', in: A.Thierstein, S. Conventz (eds.): Airports, Cities and Regions 2015

Far from providing a simple spatial pattern for airports in general, this approach helps to sketch out a map of overlapping probabilities that is further complicated by the path-dependency and specificity of each individual airport area's morphology. However, some very general conclusions about typical spatial situations can already be formulated.

One is the distinction of spatial situations and development approaches on the „front side“ and the „back yard“, whereby most political, economic, and scientific discussion has focused on the former – even though the latter shows, at least in some places, greater development dynamics. Both face the challenge of emerging „tree-like“ (C. Alexander 1965) urbanisation patterns of closed-off enclaves, lack of public space, and an over-supply of un-coordinated road and rail infrastructure.

Another conclusion is that the very vast area within the noise contour has produced an urban/landscape field where different rules and possibilities exist. As exemplified in the case of Amsterdam, this has led to the emergence of the „noise landscape“, a condition that is unfortunately largely ignored in spatial policy making. The noise landscape often contains rare or even last large open areas in metropolitan regions. If treated accordingly, it could become a new kind of regional park, a functional landscape combining agriculture, natural reserves, recreation, energy and water infrastructure, and a host of very unique niche functions that have been priced out of other metropolitan areas.

Alain Thierstein

Munich University of Technology



Thesis

The Zurich airport region remains a vital part of the functional backbone of Basel-Zurich that in turn keeps the metropolitan region of Northern Switzerland alive. The airport region firstly will develop due to its endogenous momentum of broad activities and entrepreneurial energy. Secondly, the airport region's long-term comparative advantage as a hub airport strongly depends on three factors: (1) Switzerland's ability to remain an open, attractive labour market for knowledge workers; (2) the metropolitan region's ability to secure land-side multi-modal accessibility; (3) the local stakeholder's willingness to secure air-side connectivity by keeping up peak-hour runway capacity.

Airport Regions and the Knowledge Economy – Munich vs. Zurich

Air transportation is gradually creating a new spatial configuration; as other modes of transportation did in the past. Although the deep impacts of airports on spatial structure have been known since 1950s, research on airport-linked spatial development has not attracted much attention within space-related disciplines such as human geography. This insofar is astonishing as airports have emerged as vital nuclei of spatial development, powerful engines of economic growth, gateways of metropolitan economy, network magnets, city branding spots, and centres of permanent or temporary knowledge creation – a phenomenon that notably emerges all around the globe. Studies indicate that hub airports such as Frankfurt, Amsterdam Schiphol, Munich or Zurich increasingly play a significant role for multi-branch multi-location firms with their decision making process about where to locate. Successively, knowledge-intensive companies have settled their regional, national and sometimes supra-national branches in close spatial proximity to primary and secondary airports.

Simultaneously to their enhanced functionality, hub airports in Europe are increasingly recognized as general urban activity centres; that is, key assets for cities and regions as economic generators and catalysts of investment, in addition to being critical components of efficient city infrastructure. Hub airports thus represent – against the backdrop of knowledge intensive firms optimizing physical and relational proximity within their knowledge generation efforts – exemplary cases like Zurich or Schiphol, where new urban functionalities co-produce new emerging urban patterns and vice-versa. Munich in this regard still lags behind, partly because of its physical distance to the primary city, partly due to long-time unresolved development issues with their neighbouring secondary cities, Freising and Erding.

Beat Käser

Priora AG



These

Die Flughafenregion hat sich entlang des Flughafenkorridors zwischen Oerlikon und dem Flughafenkopf zu einer urbanen Struktur mit einer hohen Nutzungsdurchmischung und attraktiven Aussenräumen verdichtet. Das Gebiet beweist Pioniergeist in der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsbewältigung, indem innovative Lösungen für die Mobilität, das Wohnen und Arbeiten gefunden wurden.

The First District Project as Part of the Airport Corridor of Zurich

Das Portfolio der Priora Airport Immobilien AG liegt grösstenteils im Flughafen Korridor und besteht aus Teilen des Swissair Erbes. Die Landflächen sind industriell-aviatisch geprägt oder werden als Parkplätze genutzt. Die gewachsene Struktur im näheren Umfeld birgt wenig Attraktives. Kern des Portfolios bildet das florierende Bürohaus Balsberg (ehemaliger Hauptsitz der SAir Group), das heute die Priora Gruppe beheimatet.

Die Priora entscheidet sich, die zusammenhängenden, landseitigen Flächen in einem Guss zu entwickeln und erschafft dazu die Marke First District. Eine Entwicklung dieser Grösse (auf rund 145'000m² Grundstücksfläche) bringt weitreichende Verantwortung und hohe Ansprüche in Sachen Nachhaltigkeit mit sich. Die entworfene Vision zeichnet eine Transformation des heute brachliegenden Gebiets in einen internationalen, innovativen, nachhaltig urbanen und attraktiven Stadtteil auf. Der Schlüssel dazu ist eine Belebung, Durchmischung und Verdichtung der Nutzungen an neuralgischen Verkehrsknoten, sowie die Stärkung des öffentlichen und des Langsamverkehrs.

Dazu wird eine umfassende Masterplanung lanciert, die nebst dem Städtebau und der Erschliessung auch rechtliche, politische und wirtschaftliche Themen koordiniert. So soll auf die Nachhaltigkeitsansprüche eingegangen und markt- und nutzerkonform entwickelt werden. Der immense Impact der privaten Stadtentwicklung an dieser Schlüsselstelle des Airport Korridors auf die gesamte Region stellt sich als grosse Herausforderung heraus. Der Masterplan der Priora strukturiert die verkehrlichen und städteplanerischen Themen und bildet eine erste planerische Grundlage für die Realisierung des First Districts.

Das erarbeitete Konzept muss mit den lokalen und regionalen Entwicklungen und Entwicklungsabsichten verflochten werden. Es zeigt sich, dass nur ein Weitblick über den eigenen Betrachtungshorizont und die Bündelung der Interessen aller Akteure im Raum zielbringend sind. Zur Konsolidierung und Vertretung der gemeinsamen Interessen von grossen Grundei-

gentümern der Region wird eine Interessensgemeinschaft gebildet, die einerseits als Sprachrohr, andererseits als Ansprechpartner gegenüber der öffentlichen Hand fungiert.

Die Gemeinschaft erarbeitet ein Zielbild, das als Vision von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung das Potential der Region aufzeigt und gleichzeitig darstellt, wie dieses Potential nachhaltig realisiert werden kann. Es widerspiegelt die räumlichen und infrastrukturellen Bedürfnisse der Grundeigentümer und zeigt den Handlungsbedarf auf. Es gilt nun, bottom-up dieses Zielbild mit den räumlichen Entwicklungszielen der Städte, des Kantons und dem Bund abzustimmen, sodass frühzeitig die richtigen Planungsinstrumente eingesetzt werden und ihre Wirkung entfalten können.

Dieses Vorgehen soll einerseits die Möglichkeit bieten in verhältnismässig kurzer Zeit eine hohe Planungssicherheit für alle Beteiligten zu erlangen und andererseits eine kreative und interaktive Austauschplattform bieten, die es erlaubt, innovative Lösungen für komplexe Entwicklungsthemen und aufwändige Koordinationsaufgaben im urbanen Umfeld des Flughafens zu erarbeiten. Dabei ist es essentiell, das gesamte Potential des Airport Korridors zu nutzen. Es bindet die Grundeigentümer und die öffentliche Hand in einen gemeinsamen Planungsprozess ein und ist der Grundstein für das Entstehen einer modernen und attraktiven Airport City Zürich.



Foto: Vision First District, Piora AG.

Thomas Hardegger

Schweizer Nationalrat, Gemeindepräsident Rümlang, Präsident des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich



These

Dank technologischem Fortschritt werden die Flugzeuge emissionsärmer und die Abstimmung von Siedlung und (Luft-)Verkehr einfacher. Nach wie vor entstehen in der Flughafenregion neue Arbeitsplätze. Die Verkehrsinfrastrukturen sind trotz Ausbauten in den Pendlerzeiten überlastet und der Bau neuer und der Schutz bestehender qualitativ guter Wohnsiedlungen in den Flughafengemeinden ist notwendig, aber auch möglich.

Flughafen Zürich – Chancen und Gefahren für den Metropolitanraum Zürich

Die Gemeinden um den Flughafen koordinieren sich bei der Raumplanung stärker und unterstützen sich gegenseitig bei der Verteilung der Nutzen und Lasten. Verkehrsinfrastrukturen, Industrie- und Gewerbegebiete, Wohnquartiere und Erholungsräume werden nach regionalen Interessen angelegt und ein regionaler Lastenausgleich wird installiert. Sie werden dabei von Bund und Kanton unterstützt. Auch der City-Flughafen trägt mit einem siedlungsverträglichen Betrieb zur abgestimmten Entwicklung bei.

Die internationale Konkurrenz und das Preisniveau in Zürich führen dazu, dass weniger interkontinentale Ziele aus Zürich aus direkt bedient werden. Kurzstreckenflüge werden vermehrt durch Fernbusse und schnelle Fernverkehrszüge ersetzt. Die Hub-Funktionen innerhalb des Lufthansakonzerns, Europas und interkontinental werden neu verteilt. Auf die wirtschaftliche Entwicklung im Metropolitanraum hat dies keine negativen Auswirkungen; die Lebensqualität, die Sicherheit, die Nähe zu Hochschulen, das Steuerniveau und anderes sind für international tätige Unternehmen wichtigere Standortfaktoren als eine halbe Stunde (Flug-)Zeitgewinn alle zwei, drei Wochen.

Trotzdem wird der Flughafen weiterhin Jahr für Jahr internationale Auszeichnungen für seine Qualität erhalten, als Verkehrsinfrastruktur und als Ausbildungs- und Kongresszentrum.

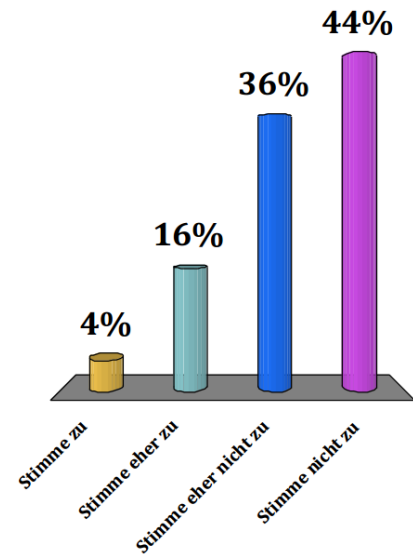
Dazu nutzt er die bestehenden Infrastrukturen effizient und braucht weder Pistenverlängerungen noch eine Ausdehnung der Betriebszeiten.

5. Theses

During the SwissLAB Workshops, the participants developed six theses regarding the future role and development of the airport region of Zurich based on the inputs of the keynote speakers. The theses were discussed in the final panel. The following chapter summarises the assessments of the theses.

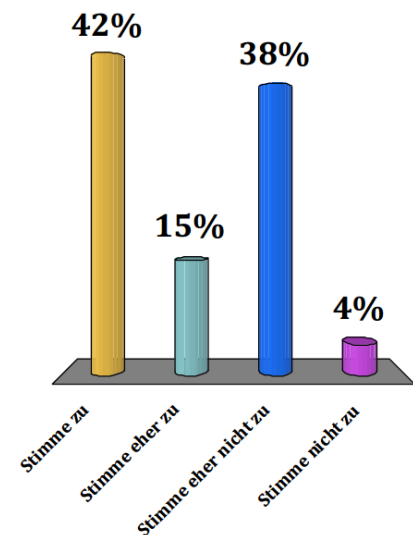
These 1:

Aufgrund des starken politischen Rückhalts in der Bevölkerung und des technischen Fortschritts bezüglich Lärmemissionen von Flugzeugen, wird der Flughafen Zürich in 15 Jahren auf einen 24-Stundenbetrieb umstellen!



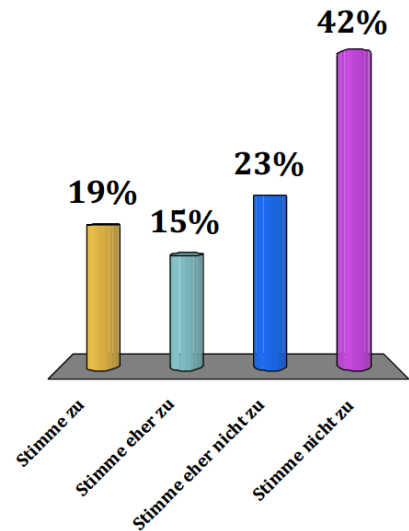
These 2:

Backyard-Lagen erlauben eine spontane, wenig geplante Entwicklung und sind eine Ergänzung zur geplanten Entwicklung der Frontyards!



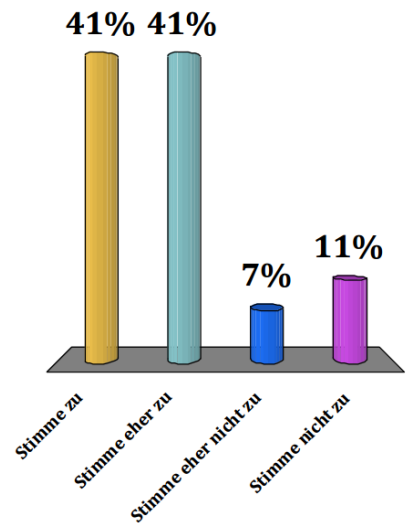
These 3:

Die Bedeutung der „face-to-face Kontakte“ nimmt in Zukunft aufgrund des gesellschaftlichen Wandels und des technologischen Fortschritts ab!



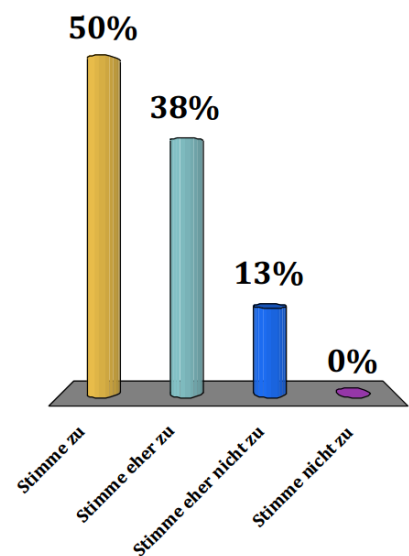
These 4:

Der First District enthält noch zu wenig innovatives Potenzial und Kreativität, um erfolgreich zu sein!



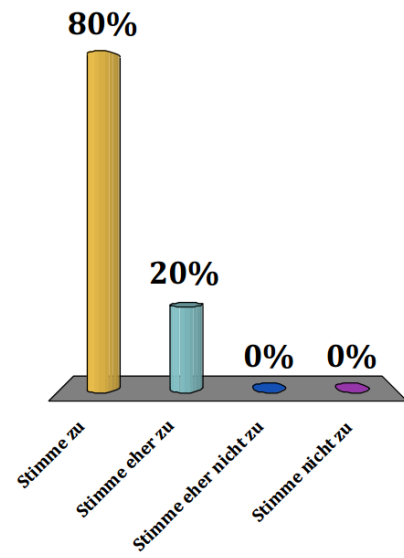
These 5:

Relocation of low value user groups undermines regional acceptance of negative externalities of aviation!
The airport is for everyone if you want to keep broad acceptance!



These 6:

Smartes Gebiets-Mobility Management ist nötig für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Gebiet um den Flughafen Zürich!



6. SwissLAB – what is it?

Overview of SwissLAB conferences

- No. 1 SwissLAB_2011 Ascona, Monte Verità
9. bis 12. Februar 2011
- No. 2 SwissLAB_2012 Andermatt
13. bis 14. April 2012
- No. 3 SwissLAB_2013 La Chaux-de-Fonds
20. bis 22. Juni 2013
- No. 4 SwissLAB_2014 StadtLandSchweiz: Lost in Transformation, Hitzkirch
3. bis 4. Juli 2014
- No. 5 SwissLAB_2015 am Zauberberg Davos
4. bis 6. Juni 2015
- No. 6 SwissLAB_2016 Airport City Regions: The case of Zurich
15. bis 16. September 2016

The concept of SwissLAB

- SwissLAB is an initiative by ROREP to connect early career researchers, including PhD students and master's students, working on spatial development issues with reference to Switzerland.
- SwissLAB provides an opportunity for early career researchers to network with senior researchers at a two-day event.
- SwissLAB builds bridges between theory and practice, between disciplines, between all parts of Switzerland and with neighbouring regions.
- SwissLAB is interested in the future of Swiss towns, cities and regions.
- SwissLAB takes place at different locations to pick up on current and regionally specific spatial development issues in Switzerland.
- SwissLAB discusses challenges in practice, theoretical and conceptual issues, and involves the ongoing work of the participants.
- SwissLAB includes LECTURES, SITE VISITS, WORKSHOPS and a FORUM to present current research on spatial development in Switzerland.

7. Appendix

List of participants

Baur Felix	Web-Elements GmbH	f.baur@web-elements.ch
Ben Abdallah Ahmed	University of Geneva	Ahmed.Ben-Abdallah@etu.unige.ch
Doll Christina	Flughafenregion Zürich	christina.doll@flughafenregion.ch
Egli Hannes	Hochschule Luzern - Wirtschaft	hannes.egli@hslu.ch
Filippi Joana	Flughafen Zürich AG	Joana.Filippi@zurich-airport.com
Fohim Emamdeen	Universität St. Gallen / IMP	emamdeen.fohim@unisg.ch
Frösch Matthias	Universität Zürich	matthias.froesch@uzh.ch
Goemans Tom	Schiphol Group	Goemans_T@schiphol.nl
Hardegger Thomas	Gemeindepräsident Rümlang, Nationalrat	kontakt@thomashardegger.ch
Hediger Werner	HTW Chur / Zentrum für wirtschaftspolitische Forschung	werner.hediger@htwchur.ch
Herter Marc	BHP – Brugger und Partner AG	marc.herter@bruggerconsulting.ch
Hidber Antonia	HTW Chur / Zentrum für Verwaltungsmanagement	antonia.hidber@htwchur.ch
Huber Mario	BFH / Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften	mario.huber@bfh.ch
Huber René	Stadtpräsident Kloten, Präsident Flughafenregion Zürich	rene.huber@kloten.ch
Jeannerat Hugues	Université de Neuchâtel, Institut de sociologie, GRET	hugues.jeannerat@unine.ch

Käser Beat	Priora Services AG / Immobilien	beat.kaeser@priora.ch
Kronthaler Franz	HTW Chur / Zentrum für wirtschafts- politische Forschung	franz.kronthaler@fh-htwchur.ch
Lienhard Melanie	Hochschule Luzern - Wirtschaft	melanie.lienhard@hslu.ch
Loepfe Matthias	Regionalplanung Zürich und Umge- bung RZU	loepfe@rzu.ch
Lüthi Stefan	Hochschule Luzern - Wirtschaft	stefan.luethi@hslu.ch
Meili Rahel	Universität Bern, Geographisches Institut	rahel.meili@giub.unibe.ch
Müller Thomas	Flughafen Zürich AG	Thomas.Mueller@zurich-airport.com
Natrup Wilhelm	Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung	wilhelm.natrup@bd.zh.ch
Özarna Aylin	Alpine Finanz Immobilien AG	oezarna@alpinefinanz.ch
Penso Hillys	Université Savoie-Mont-Blanc	hillyspenso@gmail.com
Poschet Lena	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	lena.poschet@are.admin.ch
Salewski Christian	ETH Zürich, Professur für Architektur und Städtebau	salewski@arch.ethz.ch
Schmid Christian	Intep - Integrale Planung GmbH	schmid@intep.com
Schmitt Sarah-Maria	University of Vienna, Dep. of Human Geography and Regional Research	schmittsarahmaria@gmail.com
Schneider Andreas	Hochschule für Technik Rapperswil, IRAP Institut für Raumentwicklung	andreas.schneider@hsr.ch
Seiler Roman	Hochschule für Technik Rapperswil, IRAP Institut für Raumentwicklung	roman.seiler@hsr.ch
Sprick Maximilian	Alpine Finanz Immobilien AG	sprick@alpinefinanz.ch

Stricker Luzius	Università della Svizzera italiana USI, Istituto di ricerche economiche IRE	luzius.stricker@usi.ch
Thierstein Alain	Technische Universität München	thierstein@tum.de
Tschopp Martin	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	martin.tschopp@are.admin.ch
Wagner Stefano	Studi Associati SA	wagner@sasa.ch
Widmer Bruno	Regionalplanung Zürich und Umge- bung RZU	widmer@rzu.ch
Winter Stefanie	b+p baurealisation ag	stefanie.winter@bp- baurealisation.ch
Zoellner Silke	HTW Chur / Zentrum für wirtschafts- politische Forschung	silke.zoellner@htwchur.ch

Conference programme

SWISSLAB 2016

AIRPORT CITY REGIONS: THE CASE OF ZURICH

15 – 16 SEPTEMBER 2016
PRIME CENTER 1
ZURICH AIRPORT



THURSDAY, 15 SEPTEMBER 2016

09:00 Registration, Coffee

09:30 **INTRODUCTION:** Round of introductions / Agenda and goals of SwissLAB

10:00 **FORUM:** We would like to invite all early career researchers to present their current research. A direct link to "airport regions" is not necessary. The objective is to discuss and critically reflect on conceptual, methodological and capacity aspects of researching into spatial development and related topics. Interested participants should send an expression of interest, title and abstract by 15 July 2016.

12:00 Lunch break

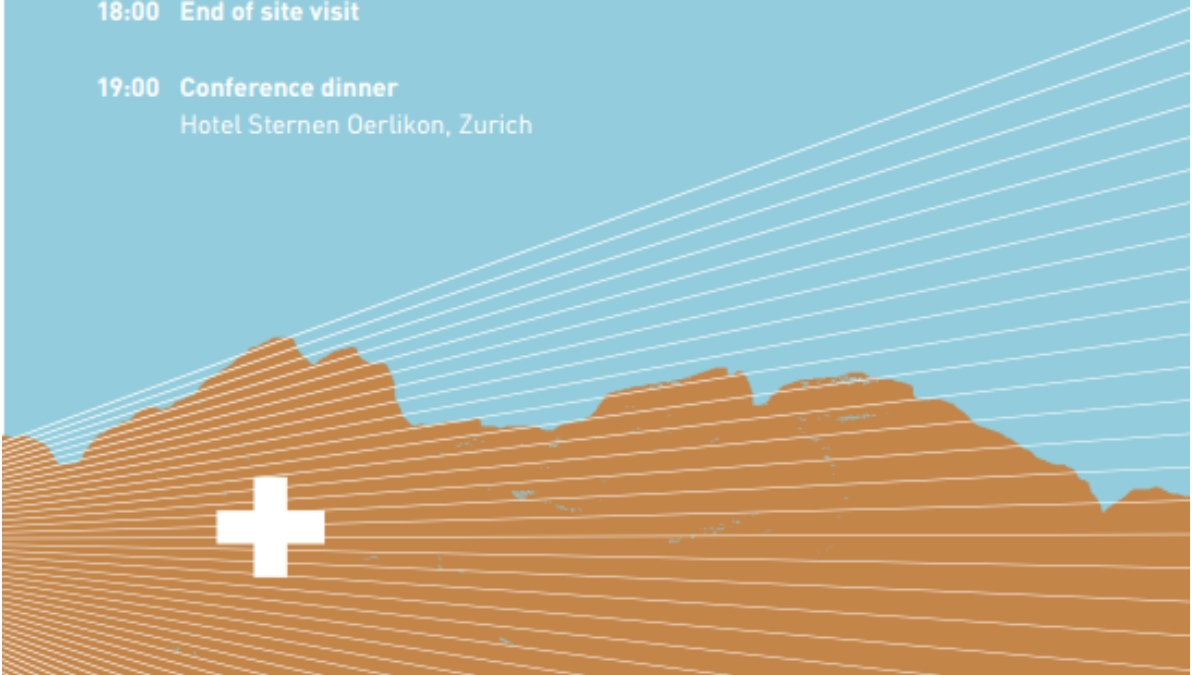
13:30 **INPUT:** Zurich Airport and the Region
JOANA FILIPPI, Head Public Affairs Zurich Airport Ltd.

14:00 **LECTURE:** Airport Region of Zurich – Challenges and Spatial Strategies
WILHELM NATRUP, Canton of Zurich, Office for Spatial Development

14:45 **SITE VISIT:** We will take a tour of the airport corridor to take a look at current developments and meet experts on site.

18:00 End of site visit

19:00 **Conference dinner**
Hotel Sternen Oerlikon, Zurich



FRIDAY, 16 SEPTEMBER 2016

08:45 Coffee

09:00 **INTRODUCTION:** Reflecting on the first day: main findings, open questions

09:15 **LECTURE:** Urbanisation Patterns at the Front Side and in the Backyard of Zurich Airport
DR. CHRISTIAN SALEWSKI, Swiss Federal Institute of Technology ETHZ, Zurich

10:00 **LECTURE:** Airports and the Competitive Advantage of City Regions – Challenges in Amsterdam, Lessons Learned for Zurich
MAURITS SCHAAFSMA, Schiphol Real Estate, Amsterdam, The Netherlands

10:45 Coffee break

11:15 **LECTURE:** Airport Regions and the Knowledge Economy – Munich vs. Zurich
PROF. DR. ALAIN THIERSTEIN, Munich University of Technology, Germany

12:00 Lunch break

13:30 **INPUT:** The First District Project as Part of the Airport Corridor of Zurich
BEAT KÄSER, Piora Services AG

14:00 **WORKSHOPS:** Parallel working groups

15:45 Coffee break

16:00 **CLOSING SESSION:** Panel discussion with Christian Salewski, Wilhelm Natrup, Thomas Müller (Head Masterplanning Zurich Airport), René Huber (Mayor of the City of Kloten), Thomas Hardegger (Swiss National Council, Mayor of Rümlang)

17:00 End



INFORMATION

SWISSLAB

- ◆ SwissLAB is an initiative by ROREP to connect early career researchers, including PhD students and master's students, working on spatial development issues with reference to Switzerland.
- ◆ SwissLAB provides an opportunity for early career researchers to network with senior researchers at a two-day event.
- ◆ SwissLAB builds bridges between theory and practice, between disciplines, between all parts of Switzerland and with neighbouring regions.
- ◆ SwissLAB is interested in the future of Swiss towns, cities and regions.
- ◆ SwissLab takes place at different locations to pick up on current and regionally specific spatial development issues in Switzerland.
- ◆ SwissLAB discusses challenges in practice, theoretical and conceptual issues, and involves the ongoing work of the participants.
- ◆ SwissLAB includes **LECTURES, SITE VISITS, WORKSHOPS** and a **FORUM** to present current research on spatial development in Switzerland.

WHERE

Prime Center 1, Zurich Airport / T +41 43 816 30 30 / www.zurich-airport.com

COSTS

The participation fee is **CHF 270.00** (standard single room), **CHF 290.00** (large single room) or **CHF 100.00** (without accomodation). The fee covers all the costs for the two days (excluding travel expenses to the workshop venue).

LANGUAGES

French, German and English – speak the language you are comfortable with.

HOW TO REGISTER

You can download the registration form at www.rorep.ch. Registrations are due by **15 July 2016**. Numbers are limited, so please register as soon as possible.

CONTACT

ROREP/OEPR / info@rorep.ch

THE ROREP SWISSLAB IS SUPPORTED BY



References

- Architektengruppe Krokodil (2012): Glatt – die Stadt. Der Film: <https://vimeo.com/32561939> (Accessed on: 21.06.2015).
- Cidell, Julie (2015): The spatial distribution of airport-related economic activity. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York; 29-46.
- Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York.
- Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports and the knowledge economy: A relational perspective. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York: 131-147.
- Güller, Mathis (2015): From sprawl to city? A vision for sustainable airport regions. In: Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York: 102-127.
- Lüthi, Stefan; Thierstein, Alain; Bentlage, Michael (2013): The Relational Geography of the Knowledge Economy in Germany. On functional urban hierarchies and localised value chain systems. *Urban Studies*, 50, 276-293.
- Prosperi, David C. (2015): Systems of airports within city regions. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York: 3-28.
- Salewski, Christian; Boucsein, Benedikt; Gasco, Anna (2015): Towards an effect-based model for airports and cities. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York: 257-281.
- Schaafsma, Maurits (2015): Amsterdam Mainport and metropolitan region: Connectivity and urban development. In: Conventz, Sven; Thierstein, Alain (2015): Airports, Cities and Regions. Routledge: Oxon, New York: 68-85.
- Thierstein, Alain; Held, Thomas; Gabi, Simone (2003): Zürich/Glattal: Stadt der Regionen : die Glattal-Stadt als Raum vielschichtiger Handlungsebenen braucht institutionelle Reformen. In: Eisinger, Angulus (2003): Stadtland Schweiz: Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz, pp. 273-303.