

D01 - NEUBAU DOCK A

Projektbericht

ZU PLANGENEHMIGUNGSGESUCH
VPK-NR. 23-05-005



Projektbezeichnung	Neubau Dock A
Projektnummer	P19AA530
Bauherrschaft	Flughafen Zürich AG
Generalplaner	Planergemeinschaft Raumfachwerk
Datum	30. April 2026
Revision	Rev. 2.0 – Einreichung Detailprojekt

Änderungsindex

Version	Datum	Inhalt
1.0	12. Oktober 2023	Eingabe Plangenehmigungsgesuch
2.0	30. April 2026	Einreichung Detailprojekt, Änderungen in blau, Änderung Dateiname B01 zu D01

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1. Ausgangslage	4
1.2. Projektbegründung	4
1.3. Projektumfang	5
1.4. Struktur des Plangenehmigungsgesuchs	6
2. Verfahrensrechtliches.....	7
3. Projektbeschreibung	8
3.1. Dimensionen Neubau Dock A.....	9
3.2. Unterirdische Gebäudeflächen	10
3.3. Funktion und Nutzung	10
3.3.1. Gebäude	10
3.3.2. Vorfeld.....	11
3.4. Rückbauten	13
4. Bauausführung.....	14
4.1. Grobplanung Bauausführung	14
4.2. Baulogistik	14

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Flughafen Zürich AG ist als Konzessionärin des Bundes verpflichtet, die erforderliche Infrastruktur für einen ordentlichen und sicheren Betrieb des Flughafens Zürich zur Verfügung zu halten. In den letzten 15 Jahren sind daher verschiedene Teile der alten Infrastruktur am Flughafenkopf umfassend saniert und ersetzt worden: Das Dock B wurde komplett umgebaut, das Terminal 2 totalsaniert und zwischen den Terminals 1 und 2 wurde das neue Sicherheitskontrollgebäude mit zentralisiertem Zugang in das Airside Center erstellt. Die Erneuerung der Gepäcksortieranlage und die Ablösung des flughafenweiten Gepäcksortiersystems sind noch nicht abgeschlossen. Weitere Ersatzbauten und Sanierungsmassnahmen der Infrastruktur am Flughafenkopf sollen in den nächsten 15 Jahren ausgeführt werden.

1.2. Projektbegründung

Das Dock A und der ZRH-Tower wurden als zusammenhängende Baute 1985 in Betrieb genommen. Nach mehr als 35 Betriebsjahren haben die beiden Gebäude das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und erfüllen bezüglich Funktionalität, Flexibilität, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Passagier- sowie Arbeitsplatzqualität die heutigen Anforderungen nicht mehr.

Umfassende Analysen haben gezeigt, dass mit einer Totalsanierung die heutigen und künftigen Ansprüche bzgl. Funktionalität, Flexibilität, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Qualität nicht erfüllt werden können. Zudem wäre eine Sanierung des Docks auch aus betrieblicher Sicht nicht umsetzbar, da eine vollständige Ausserbetriebnahme des heutigen Docks A, das von rund einem Drittel aller Passagiere genutzt wird, nicht möglich ist. Basierend auf den Ergebnissen umfassender Standortevaluationen soll das neue Dock nördlich des heutigen Docks A parallel zum laufenden Betrieb erstellt werden.

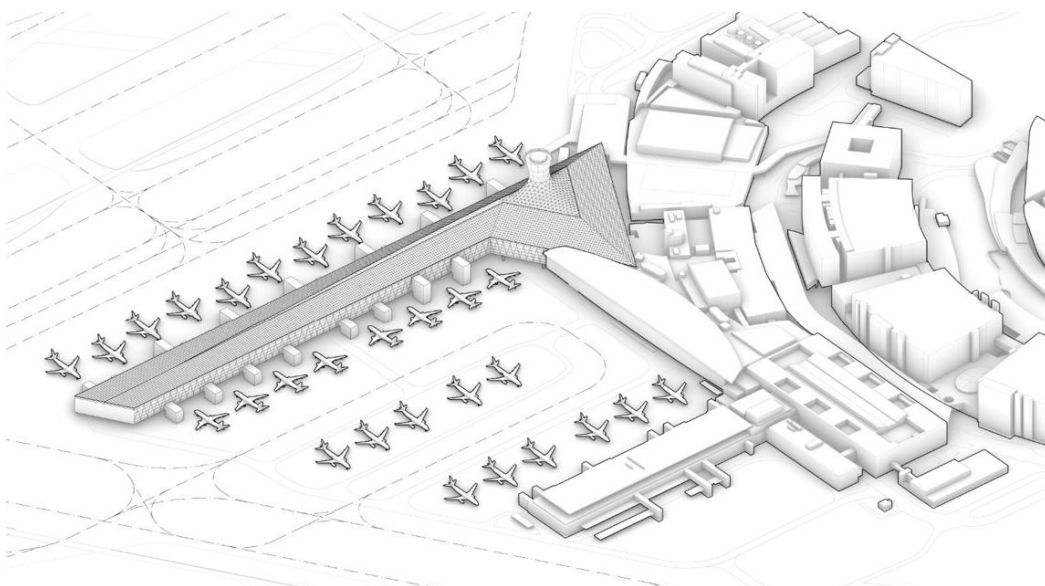


Abbildung 1: Endzustand «Neubau Dock A» (Graphik wurde zum besseren grundsätzlichen Verständnis neu eingefügt)

Die neue Passagierinfrastruktur soll gewährleisten, dass der Flughafen Zürich auch zukünftig die ihm vom Bund übertragene Aufgabe des grössten Landesflughafens mit Drehkreuzfunktion und die damit verbundenen Qualitätsanforderungen erfüllen kann. Gemäss Betriebskonzession für den Flughafen Zürich ergeben sich Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs und somit die Kapazität des Flughafens (Flugbewegungen) aus dem Pistensystem, den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements. Das Projekt Neubau Dock A dient währenddessen dazu, für die an- und abfliegenden Passagiere eine zeitgemässe und nachhaltige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die neue Infrastruktur ermöglicht eine zentralisiertere Abfertigung am Flughafenkopf und führt dadurch zu kürzeren Wegbeziehungen und einer verbesserten Aufenthaltsqualität.

1.3. Projektumfang

Der «Neubau Dock A» als Hauptprojekt umfasst die Teilprojekte Dock A, Dockwurzel A (mit Einbindung des zuvor erstellten ZRH-Towers), Vorfeldanpassungen rund um das Dock A sowie den Rückbau des heutigen Docks A. Der Rückbau der heutigen Dockwurzel A wird in einem separaten Plangenehmigungsgesuch eingereicht (Nr. 25-04-010), weil diese Rückbauarbeiten zeitlich weit vorgelagert vor dem Bau des Neubaus Dock A erfolgen müssen. Die Aufrechterhaltung eines reibungslosen sicheren Betriebs des Flughafens während der Bauarbeiten erfordert eine etappenweise Realisierung der neuen Infrastrukturbauten.

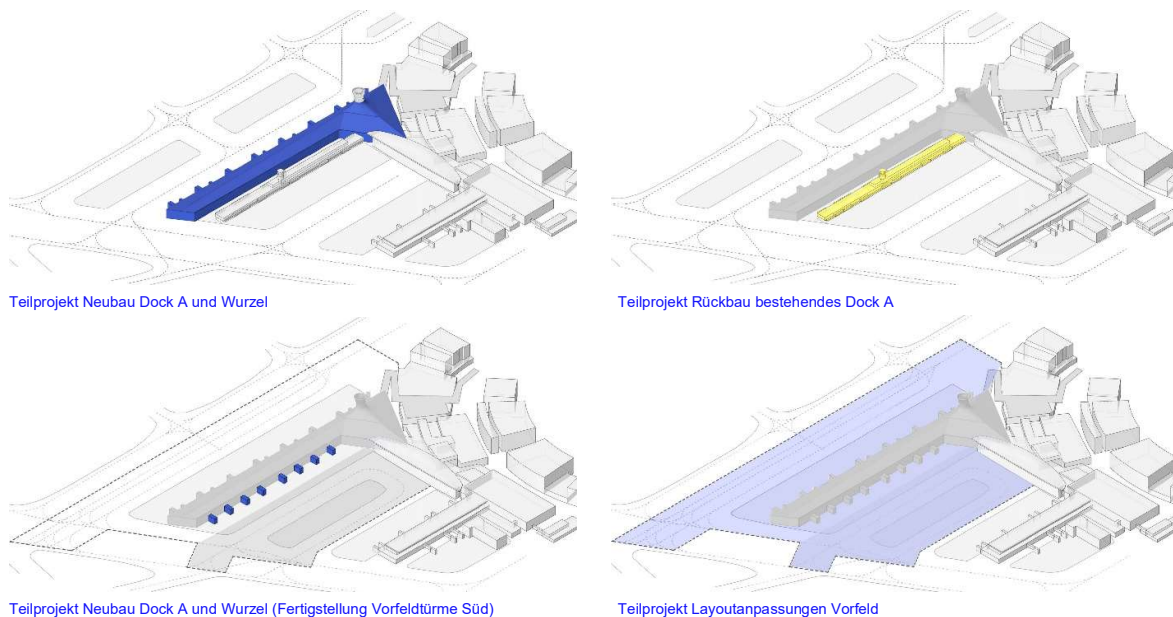
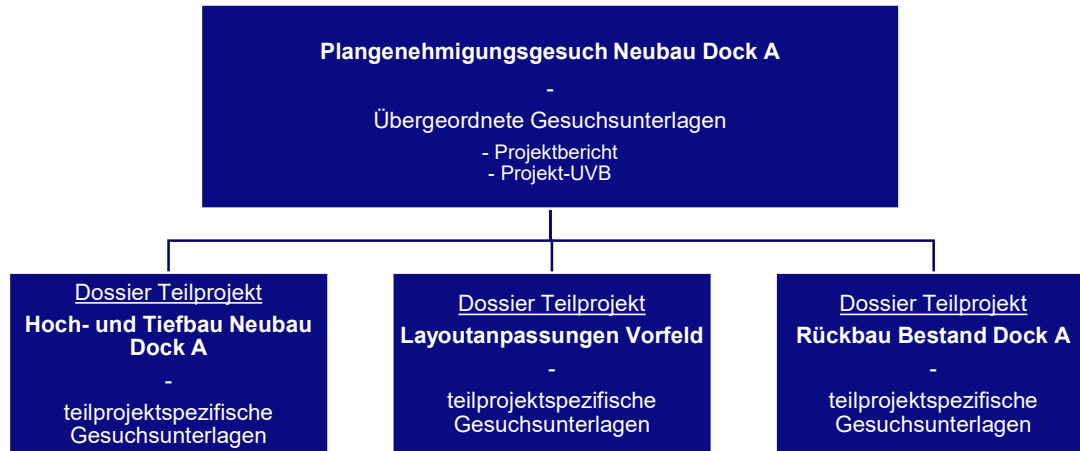


Abbildung 2: Teilprojekte des Hauptprojekts «Neubau Dock A»

1.4. Struktur des Plangenehmigungsgesuchs

Das Plangenehmigungsgesuch "Neubau Dock A" enthält drei Dossiers zu den Teilprojekten "Hoch- und Tiefbau Neubau Dock A", "Layoutanpassungen Vorfeld", "Rückbau Bestand Dock A", sowie übergeordnete Gesuchsunterlagen.



2. Verfahrensrechtliches

Um während der Gesamtbauzeit einen ordentlichen und sicheren Betrieb aufrecht zu erhalten, müssen die Bauvorhaben "Neubau ZRH-Tower" (mit Verfügung vom 18. August 2025 genehmigt, inzwischen rechtskräftig) und "Neubau Dock A" zeitlich gestaffelt ausgeführt und damit etappiert geplant werden. Um eine gesamtheitliche Betrachtung der Umweltauswirkungen zu ermöglichen, legte das BAZL in Absprache mit dem BAFU die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht (UVP-Pflicht) für den Neubau Dock A als Hauptprojekt und die damit in einem engen funktionalen Zusammenhang stehenden Teilprojekte (darunter auch das Projekt Neubau ZRH-Tower) fest. Die Umweltauswirkungen wurden in einem übergeordneten Bericht, dem Rahmen-UVB aufgezeigt. Die projektbezogenen Umweltauswirkungen der jeweiligen Bauphasen werden in den einzelnen Projekten mit den jeweiligen Projekt-UVB behandelt.

Das Projekt Neubau Dock A, welches die UVP-Pflicht auslöst, hat in den Gesuchsunterlagen den Rahmen-UVB zu beinhalten. Am 20. Oktober 2023 reichte die FZAG beim BAZL das Plangenehmigungsgesuch für den Neubau Dock A ein mit dem Zweck, die gesamthaften Umweltauswirkungen aufzuzeigen. Das Gesuch war auf die Angaben beschränkt, welche für die Beurteilung der Umweltauswirkungen notwendig waren. Bestandteil davon war insbesondere der Rahmen-UVB. Dieses Plangenehmigungsgesuch wurde während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.

Zur Beurteilung des am 12. September 2023 eingereichten Plangenehmigungsgesuchs Neubau ZRH-Tower hat das BAZL die beiden Verfahren Neubau ZRH-Tower und Neubau Dock A vereinigt, damit das Ergebnis der materiellen Beurteilung des Rahmen-UVB in den Entscheid zum Neubau ZRH-Tower übernommen werden kann. Das Verfahren wurde in Bezug auf den Neubau Dock A in der PG-Tower vom BAZL sistiert, bis das Detailprojekt zum Neubau Dock A inkl. eines Projekt-UVB zu einem späteren Zeitpunkt eingereicht wird. Das Ergebnis der materiellen Beurteilung des Rahmen-UVB durch die Fachstellen und deren Anträge für Auflagen in Bezug zum Neubau Dock A hat das BAZL in der PG-Tower als Hinweis aufgeführt. Vorliegend reicht die FZAG dieses Detailprojekt für den Neubau Dock A ein.

3. Projektbeschreibung

Der Ersatzneubau Dock A ist ein [circa 550](#) Meter langes Gebäude mit einer klaren geometrischen Formgebung nördlich des bestehenden Dock A. Die neue Wurzel A verbindet das neue Dock A mit der bestehenden Flughafeninfrastruktur und umschliesst den zuvor erstellten ZRH-Tower (separate Plangenehmigung Nr. 23-02-002, [erteilt am 18.08.2025](#)). Mit den Neubauten ist eine Neugestaltung des Vorfeldes und Rollwegsystems sowie der Rückbau des heutigen Docks, [Rückbau der bestehenden Wurzel A \(separates Plangenehmigungsgesuch 25-04-010\)](#) und des Busgates A8 (separate Plangenehmigung Nr. 22-05-010, [erteilt am 26.07.2024](#)) verbunden.



Abbildung 3: Bauliche Eingriffe «Neubau Dock A»

3.1. Dimensionen Neubau Dock A

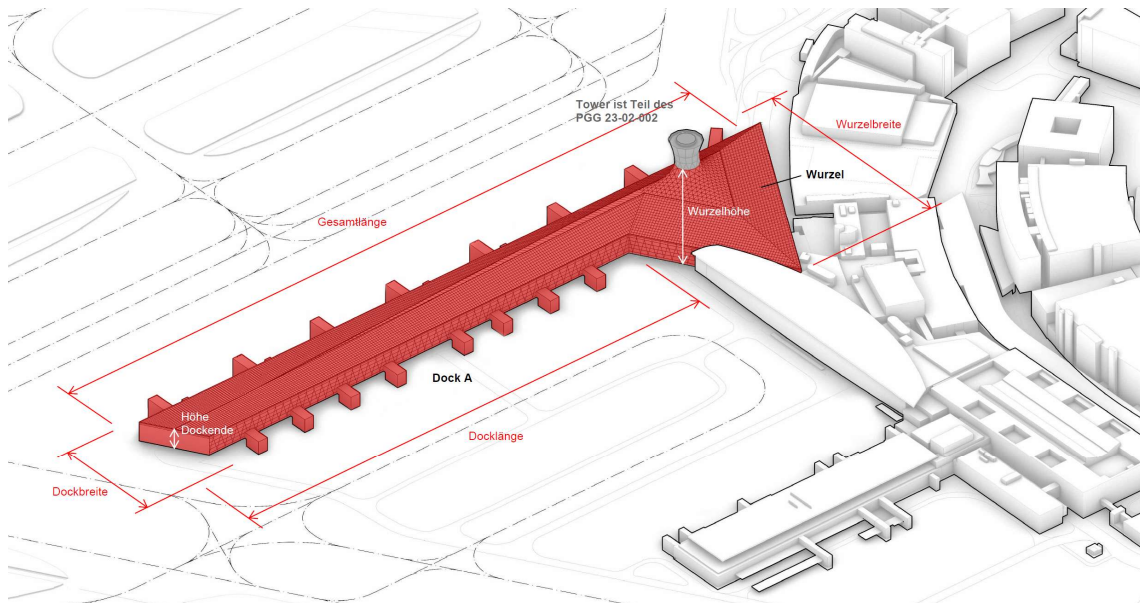


Abbildung 4: Darstellung Mantellinie «Neubau Dock A»

maximale Gebäudehöhe über Grund am westlichen Ende des Docks	ca. 20 m (ansteigend)
maximale Höhe des Docks im Bereich des Übergangs der Dockwurzel zum Tower	ca. 40 m
maximale Docklänge (inkl. Wurzel) an der Nordfassade	ca. 555 m
maximale Docklänge (ohne Wurzel) an der Südfassade	ca. 365 m
maximale Breite des Docks (inkl. Vorfelddtürme)	ca. 85 m
maximale Breite des Docks (ohne Vorfelddtürme)	ca. 47 m
maximale Nord-Süd-Ausdehnung der Dock-Wurzel (Wurzelbreite)	ca. 180 m

3.2. Unterirdische Gebäudeflächen

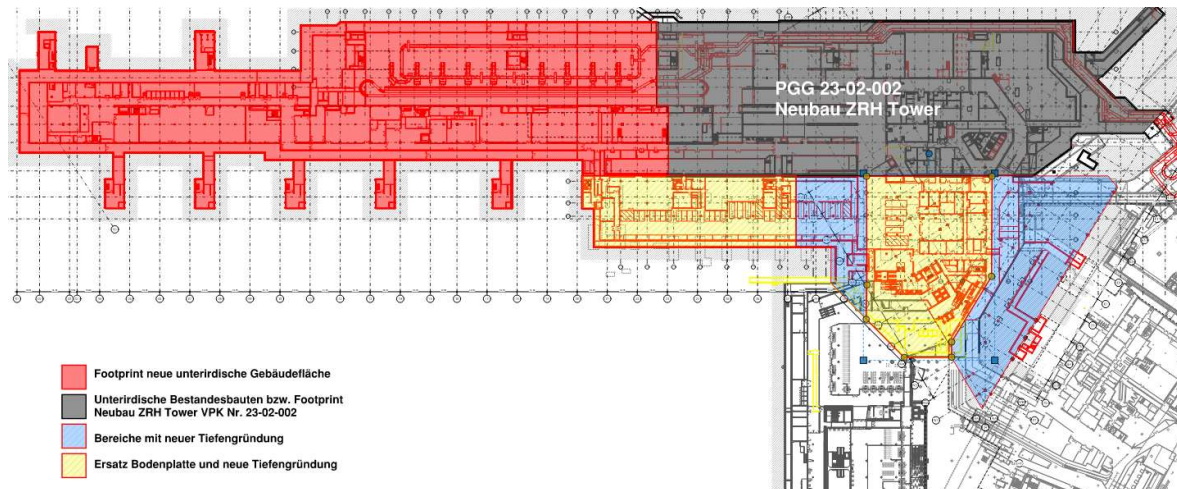


Abbildung 5: Unterirdische Gebäudeflächen «Neubau Dock A»

- Einbautiefe neue unterirdische Gebäudeflächen	ca. 9 m unter Terrain, (ca. 418 m.ü.M.)
- Ersatz Bodenplatte	
Einbautiefe neue Tiefengründung	ca. 35 m unter Terrain, (ca. 391 m.ü.M.)

3.3. Funktion und Nutzung

3.3.1. Gebäude

Das Dock A ist ein hochfunktionales, flexibles und nachhaltiges Gebäude. Auf der Nordseite besteht neu eine volle Nutzungsflexibilität bezüglich Schengen- und Non-Schengen-Flügen, auf der Südseite sind weitestgehend Schengen-Flüge vorgesehen. Die Dockwurzel A verbindet das neue Dock A mit der bestehenden Flughafeninfrastruktur und enthält neben den Flächen für Passagierprozesse auch Lounges der Fluggesellschaften sowie Retail- und Gastronomie-Angebote.

Das Gebäude ist so ausgestaltet, dass es verschiedene Bedürfnisse eines interkontinentalen Drehkreuzbetriebs in Zukunft abdecken kann. Das Raumprogramm trägt den gesteigerten Komfortbedürfnissen der Passagiere mit u.a. erweiterten Lounge- und Aufenthaltsflächen Rechnung. Mit der Schengenebene und der neuen Non-Schengen-Ebene können kurze Wege für Lokal- und Transferpassagiere angeboten werden. Damit verbunden ist die Erstellung von Flächen für dezentrale Pass- und Sicherheitskontrollen.

Nebst den Kontakt-Gates sind im Dock A und in der Dockwurzel neu auch Busgates für ein zentralisiertes Boarding vorgesehen. Die bestehenden Busgates A8 werden durch den Neubau verdrängt und vor Baubeginn abgebrochen (separate Plangenehmigung Nr. 22-05-010, [erteilt am 26.07.2024](#)).

Das Standplatzlayout wurde bereinigt. Bislang wurde an der Nordseite des Dock A mit 14 Code C-Standplätzen oder alternativ mit 8 Code E-Standplätzen geplant. Neu wird gegenüber des Plangenehmigungsgesuchs vom 12.10.2023 nun mit 12 Code C-Standplätzen oder 8 Code E-Standplätzen an der Nordseite des Docks A geplant. Damit erfolgt eine Reduktion der maximal gleichzeitigen Abfertigung an der Nordseite des Dock A um zwei Code C-Standplätze.

Details siehe beiliegendes Dossier Teilprojekt Hoch- und Tiefbau Neubau Dock A.

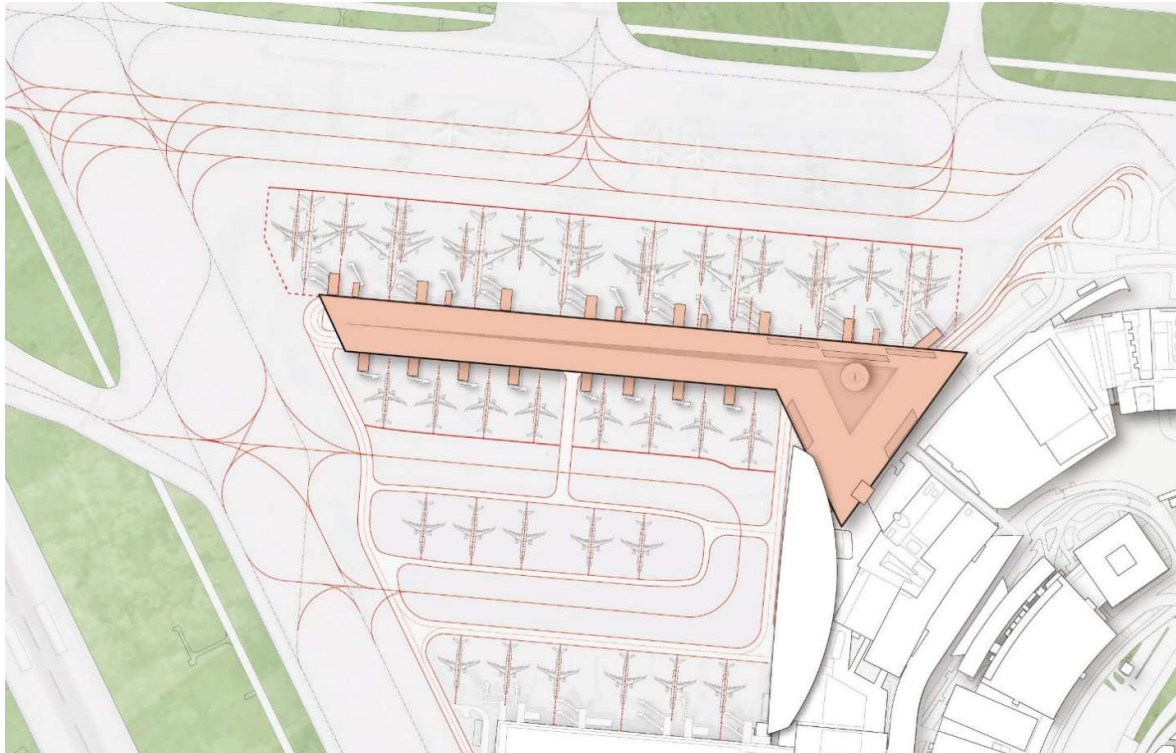


Abbildung 6: Übersichtsplan «Neubau Dock A» mit Neugestaltung des Vorfelds (Update mit Bereinigung Standplatzlayout)

3.3.2. Vorfeld

Mit den Neubauten ist eine Neugestaltung des Vorfeldes südlich des TWY Alpha bis zu den nördlichen Standplätzen am Dock B verbunden. Die bestehenden Hotel- und India-Standplätze werden aufgehoben und weichen dem neuen Rollweglayout mit einer Tripleline. Im neuen Innenhof zwischen dem neuen Dock A und dem Dock B entsteht ein offener Code-C-Standplatzblock mit umlaufendem Rollweg. Auf der Nordseite des Dock B verbleiben Code-C-Standplätze, die bestehenden Code-E-Standplätze werden aufgehoben.

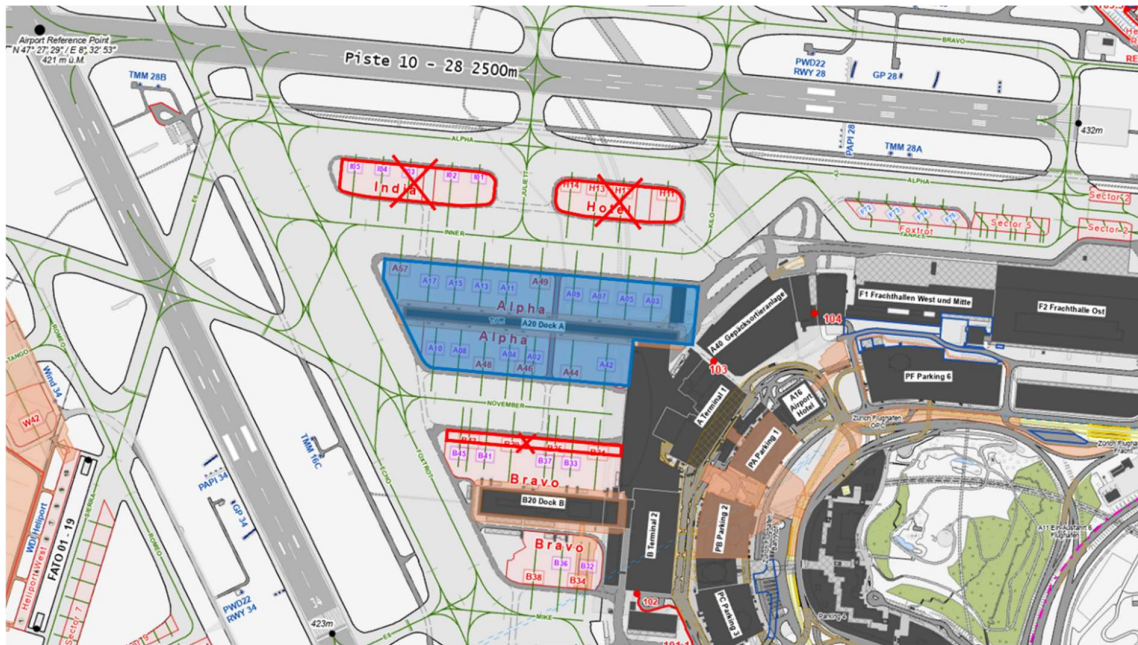


Abbildung 7: Übersichtsplan bestehendes Vorfeldlayout mit Darstellung der Standplätze, die im Rahmen des Projekts aufgehoben werden.

Auch das Rollwegsystem wird im Zusammenhang mit dem Neubau Dock A umgestaltet. Nördlich des neuen Docks gewährleistet es das Zurollen ankommender Flugzeuge zu den Dockstandplätzen auf der Nordseite, das Zurückstossen und Wegrollen abfliegender Flugzeuge sowie das Vorbeirollen von Flugzeugen, die nicht in diesem Bereich abgestellt sind. Im neu gestalteten Innenhof zwischen Dock A und Dock B kann über den umlaufenden Rollweg auf die Dockstandplätze an beiden Docks und auf die offenen Plätze dazwischen eingerollt werden. Ebenso erfolgt das Zurückstossen und Wegrollen ab diesen Standplätzen über diesen Rollweg.

[Details siehe beiliegendes Dossier Teilprojekt Layoutanpassungen Vorfeld.](#)

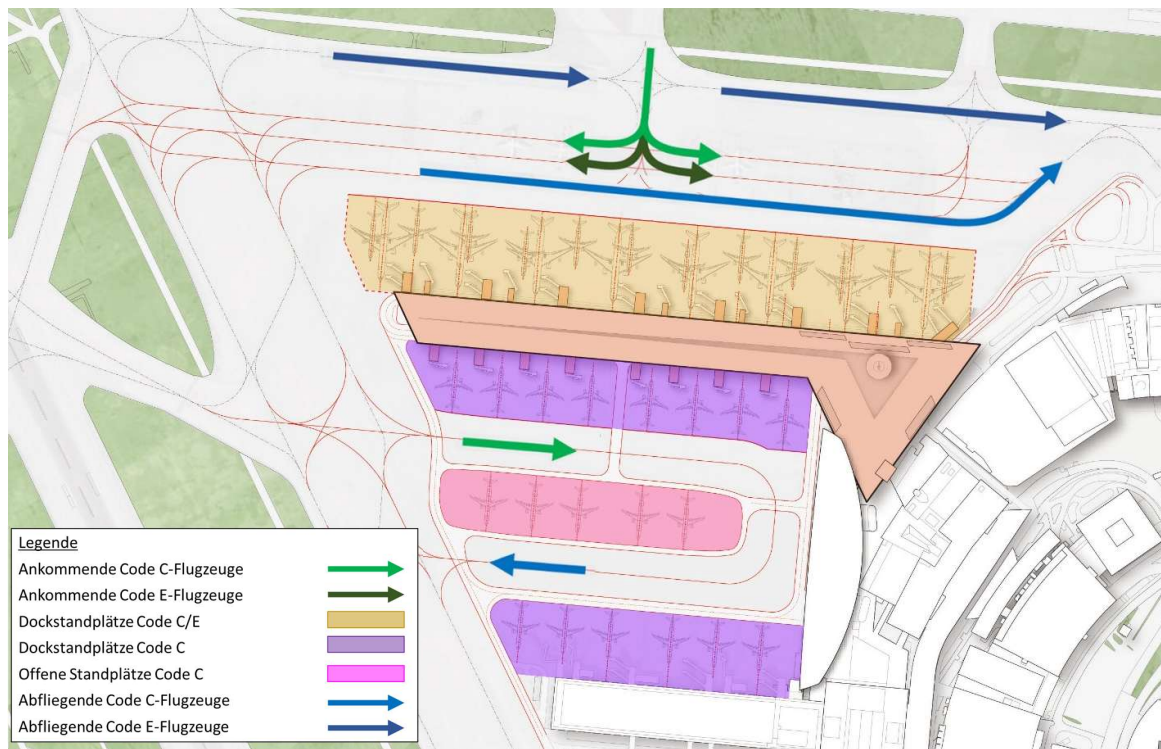


Abbildung 8: Neu gestaltetes Vorfeld mit schematischer Darstellung der Rollbeziehungen für ankommende und abfliegende Flugzeuge exemplarisch im Nordkonzept (Update mit Bereinigung Standplatzlayout)

3.4. Rückbauten

Um mit dem Bau der Dockwurzel starten zu können, muss die bestehende Dockwurzel A ([separates Plangenehmigungsgesuch Nr. 25-04-010](#)) zurückgebaut werden. Sobald auch der neue ZRH-Tower ([separate Plangenehmigung Nr. 23-02-002, erteilt am 18.08.2025](#)) operativ in Betrieb genommen ist, wird mit der Realisierung des Neubaus Dock A und der neuen Dockwurzel A begonnen.

Nach Inbetriebnahme des neuen Docks A mit der neuen Wurzel A kann der Rückbau des bestehenden Docks A erfolgen.

Details siehe beiliegendes Dossier Teilprojekt Rückbau Bestand Dock A.

4. Bauausführung

4.1. Grobplanung Bauausführung

Die Bauausführung des neuen Dock A mit den Teilprojekten erfolgt unter Aufrechterhaltung des ordentlichen Flughafenbetriebs und ist daher zeitlich und örtlich gestaffelt. Es wird eine konzentrierte, beschleunigte Realisierungszeit angestrebt, um die Auswirkungen auf die Passagierprozesse zu minimieren.

Zu Beginn ist der Rückbau der bestehenden Dockwurzel A ab 2029 geplant ([separates Plangenehmigungsgesuch Nr. 25-04-010](#)). Während der Bauphase bleibt das bestehende Dock A weiterhin in Betrieb. Nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Docks A können vorerst nur die Standplätze und Rollwege auf dem Vorfeld nördlich dem Dock A genutzt werden, da die Südseite vom bestehenden Dock A belegt ist. Nach dem Rückbau des bestehenden Docks A werden die Vorfeldtürme im Süden realisiert und das südliche Vorfeld erstellt. Diese Standplätze sowie Rollwege sollen bis Ende 2037 in Betrieb genommen werden.

Die detaillierte Bauausführungsplanung [ist in den jeweiligen beiliegenden Dossiers der Teilprojekte ausgearbeitet](#).

4.2. Baulogistik

Die Baulogistikplanung des neuen Docks A mit den Teilprojekten wird eng mit dem ordentlichen Flughafenbetrieb abgestimmt.

Der Neubau von Dock A und Wurzel soll vorrangig als landseitige Baustelle realisiert werden. Der heute luftseitige Bauperimeter wird über die «Landseitige Baustellenerschliessung über Dach A40» (Plangenehmigung Nr. 23-01-001, [erteilt am 21.05.2024](#)) für die Baulogistik und den Personenzutritt des Baupersonals erschlossen. Übergrosse Transporte müssen über die Luftseite stattfinden.

[Die notwendigen Installationsplätze werden innerhalb des Projektperimeters platziert.](#)

Die Zu- und Wegfahrt zu luftseitigen Baustellen ist über die Frachtstrasse ab Flughafentor geplant. Die Installationsflächen sind innerhalb der Projektperimeter und auf dem bestehenden Hauptinstallationsplatz Süd vorgesehen.

Um eine Überlastung von öffentlichen und nicht öffentlichen Verkehrsflächen zu vermeiden, wird die An- und Abfahrt von Baufahrzeugen «disponiert» durchgeführt. Damit werden Behinderungen des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen und Interventionsachsen durch Baufahrzeuge bestmöglich reduziert.