

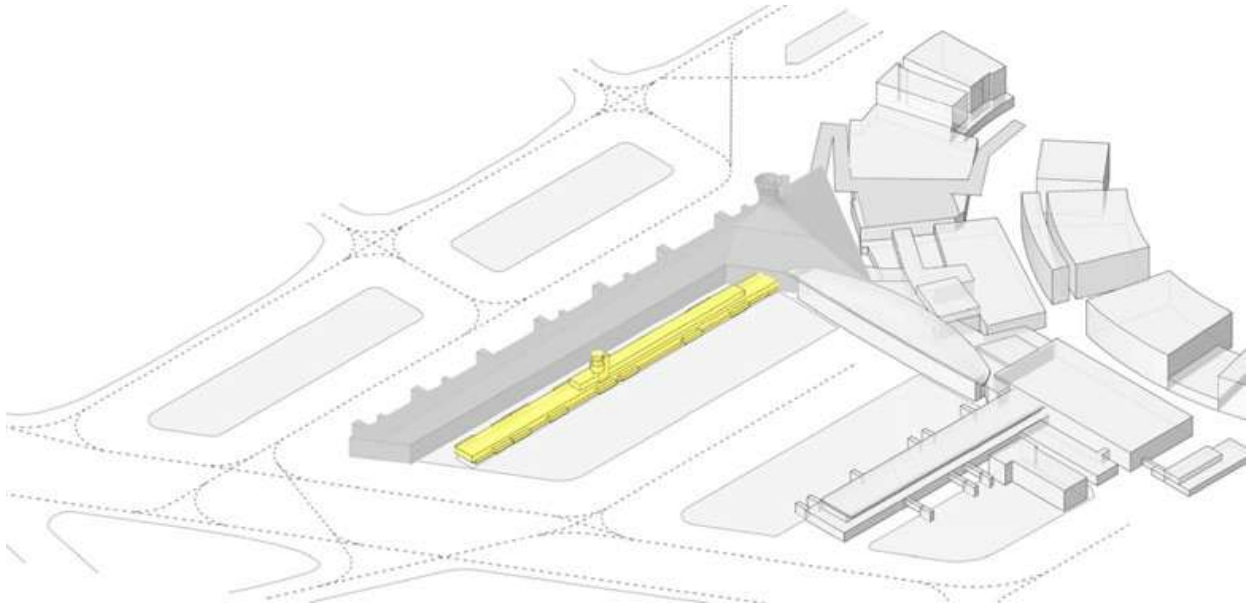
NEUBAU DOCK A

Detailprojekt

R01 Technischer Bericht

DOSSIER TEILPROJEKT
RÜCKBAU BESTAND DOCK A

ZU PLANGENEHMIGUNGSGESUCH
VPK-NR. 23-05-005



Projektbezeichnung	Neubau Dock A – Teilprojekt Rückbau Bestand Dock A
Projektnummer	P19AA514
Bauherrschaft	Flughafen Zürich AG
Generalplaner	wlw Bauingenieure AG
Datum	30.04.2026

Inhaltsverzeichnis

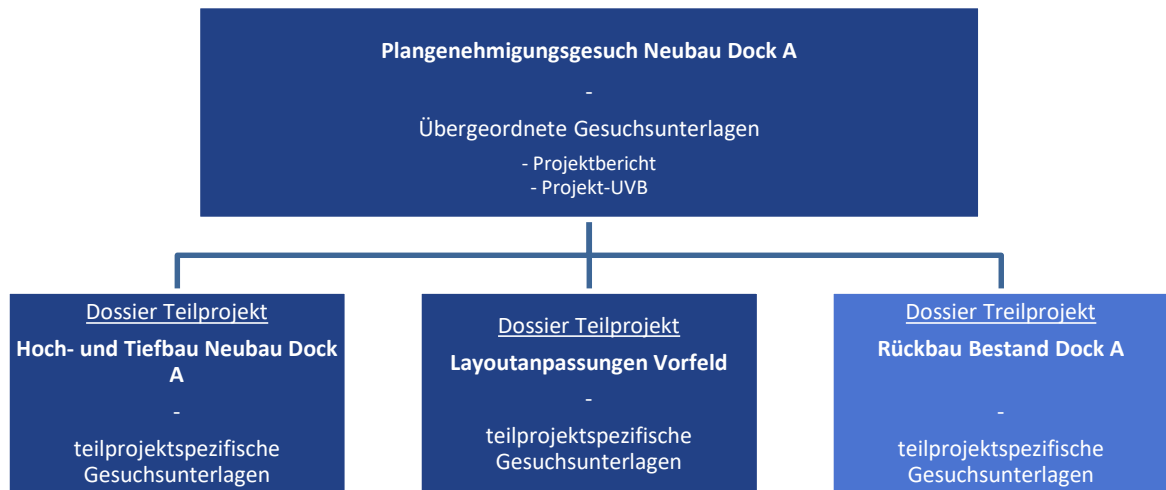
1. Einleitung	2
1.1. Struktur Plangenehmigungsgesuch	2
2. Projektinformationen	3
2.1. Projektverfasser	3
2.2. Projektumfang	3
2.3. Gesetzliche und übrige Grundlagen	4
3. Projektbeschrieb	5
3.1. Ausserbetriebnahme	5
3.2. Schadstoffsanierung	5
3.3. Entkernung	5
3.4. Abbruch Tragkonstruktion	6
3.5. Endzustand Rückbauphase	7
3.6. Baustellenentwässerung	8
3.7. Baustoffrecycling	10
3.8. Installationen	10
3.9. Bauablauf	11
3.10. Einschränkungen Flugbetrieb	12
3.11. Umwelt	12
3.12. Treibstoffleitungen	13
3.13. Perimetersicherung und Logistik	13
3.14. Kontroll- und Massnahmenplan	13

1. Einleitung

1.1. Struktur Plangenehmigungsgesuch

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. Der vorliegende technische Bericht ist Teil des Dossiers Teilprojekt Rückbau Bestand Dock A.

Die Projektbegründung und einleitende Projektbeschreibungen sind dem übergeordneten Projektbericht (Beilage D01) zu entnehmen.



2. Projektinformationen

2.1. Projektverfasser

wlw Bauingenieure AG
Bahnweg 68, 8887 Mels

Projektleitung: Markus Bonderer
Bauingenieur: Dominic Walser

markus.bonderer@wlw-ingenieure.ch
dominic.walser@wlw-ingenieure.ch

2.2. Projektumfang

Das vorliegende Dokument bezieht sich ausschliesslich auf den Rückbau des bestehenden Dock A ab der Achse 19 im Osten und bis zum westlichen Ende des Gebäudes. Darin enthalten ist der heutige Tower und die über die gesamte Länge erstreckenden Unter- und Obergeschosse inkl. Medienkanäle. Ebenfalls ist der im Jahr 2029 zu bauende provisorische Verbindungskorridor, zur Aufrechterhaltung der Passagierwege ins heutige Dock A, im Umfang enthalten. Der Rückbau des bestehenden Dock A inkl. Tower, Untergeschosse und Verbindungskorridor erfolgt, sobald der Neubau Dock A erstellt ist und auf der Nordseite den Betrieb aufgenommen hat.

Der Rückbau der Wurzel A östlich der Achse 19 wird mit dem separaten PGG Nr. 25-04-010 zur Genehmigung eingereicht und wird zu einem früheren Zeitpunkt abgebrochen.

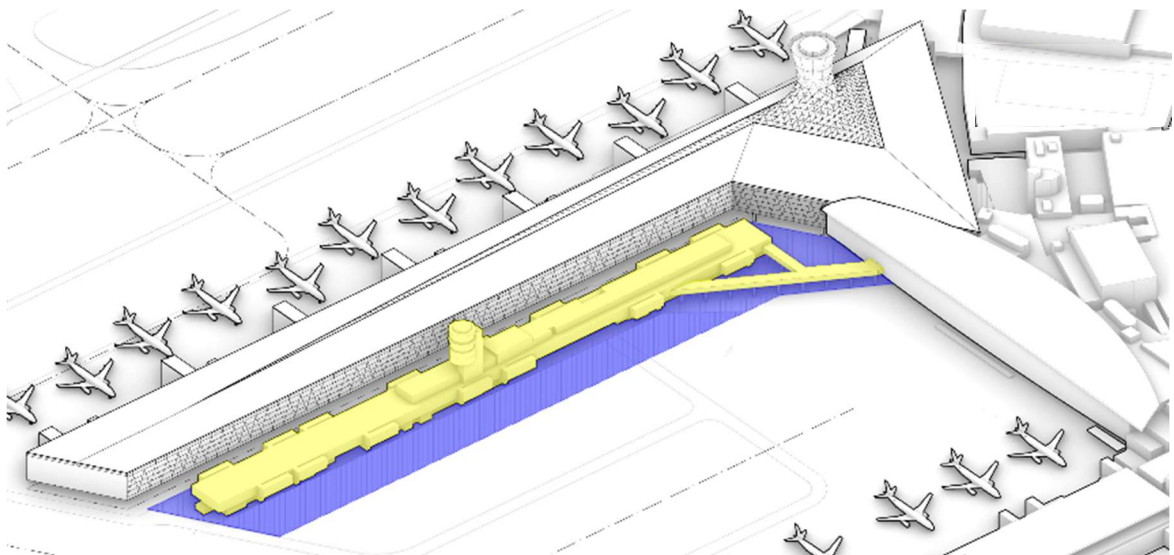


Abb. 01: Übersicht Rückbau Bestand Dock A (gelb) inkl. Bauperimeter (blau)

2.3. Gesetzliche und übrige Grundlagen

- SIA – Normen
- Im speziellen: SIA 430, Vermeidung und Entsorgung von Bauabfällen, Ausgabe 2023
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG)
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA)
- Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA)
- Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo)
- Luftreinhalteverordnung (LRV)
- BAFU (Hrsg.). Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle. Ausbauasphalt, Strassenaufbruch, Betonabbruch, Mischabbruch. 2. 2006
- BAFU, Baulärm-Richtlinie: Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms, 2011
- BAFU, Baurichtlinie Luft: Luftreinhaltung auf Baustellen, 2016
- Schweizerischen Baumeisterverband, Mehr-Mulden-Konzept (MMK)
- PolluDoc.ch, Die Bauschadstoff-Dokumentation, www.polludoc.ch
- EKAS-Richtlinie 6503, Asbest
- SUVA, Factsheets und Merkblätter Asbest
- BUWAL, PCB-haltige Fugendichtungsmassen, 2003
- GEK, Flughafen Zürich AG

3. Projektbeschreibung

Die Rückbauarbeiten werden gemäss den gesetzlichen Vorschriften und sämtliche Randbedingungen, wie Schnittstellen zum Bestand, dem Neubau auf der Nordseite und dem laufenden Betrieb ausgeführt. Übergeordnet dürfen durch den Rückbau keine Konflikte hinsichtlich dem Flughafenbetrieb entstehen oder Situationen durch welche die Sicherheit des Flugbetriebs gefährdet wird.

Die Anforderungen an die technische Ausführung für den Rückbau des bestehenden Dock A, unter laufendem Betrieb und Berücksichtigung sämtlicher Sicherheitsaspekte, werden im Ausführungsprojekt vor Baubeginn aufgearbeitet und detailliert geplant. Der Ablauf ist auf die Ansprüche des Flughafenbetriebes abgestimmt. Die Logistik- und Rettungswege sind in der Planung berücksichtigt.

3.1. Ausserbetriebnahme

Zeitlich vorgelagert erfolgt die Stilllegung des bestehenden Gebäudes. Die betrieblichen Prozesse werden verlegt. Die Passagierwege umgelegt und Zugänge für Flughafenmitarbeiter gesperrt.

Es erfolgt die Ausserbetriebnahme aller Anlageteile, Abschaltung der Medien und Entsorgung der Flüssigkeiten, wie auch punktuelle Ersatzmassnahmen. Durch dieses Vorgehen ist sichergestellt, dass der angrenzende, laufende Betrieb sicher weitergeführt werden kann und die Rückbauarbeiten gefahrlos in einem stillgelegten, abgesperrten Bereich ausgeführt werden können. Der Rückbau des entsprechenden Bauperimeters erfolgt im «kalten Zustand» mit der Schadstoffsanierung, Entkernung und dem Abbruch der Tragkonstruktion.

3.2. Schadstoffsanierung

Gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen und Anforderungen wurde das bestehende Dock A auf Schadstoffe untersucht. Die Ergebnisse sind dem entsprechenden Schadstoffbericht (R02 Schadstoffgutachten und Entsorgungskonzept, 20.01.2021) zu entnehmen.

Die Sanierung der schadstoffhaltigen Bauteile erfolgt parallel zur Entkernung und vor dem Rückbau der Tragkonstruktion. Die Schadstoffsanierung wird an ein von der SUVA zugelassenes Sanierungsunternehmen vergeben und wird durch eine Fachbauleitung begleitet und dokumentiert. Die Nachweise der fachgerechten Entsorgung liegt in der Verantwortung des ausführenden Unternehmers.

3.3. Entkernung

Mit der Entkernung werden sämtliche Innenausbauten, Inventar, Verkleidungen, Medien, Anlagen, Bodenaufbauten, etc. rückgebaut. Die Baumaterialien werden getrennt, sortiert und fachgerecht abgeführt. Wo immer möglich wird das Material dem Recycling zugeführt.

Die Entkernung wird durch eine Fachbauleitung überwacht und begleitet. Die Nachweise der fachgerechten Entsorgung liegt in der Verantwortung des ausführenden Unternehmers.

3.4. Abbruch Tragkonstruktion

Der Rückbaubereich umfasst den Abschnitt ab Achse 19 bis ans westliche Gebäudeende. Das Dock wird komplett rückgebaut inkl. der Bauteile, welche unter Terrain liegen. Dies erfolgt mit schweren Baugeräten, geschossweise und in Etappen. Es sind diverse Schnittstellen zu umliegenden Bauten und Anlagen vorhanden. Die Trennung entlang der Schnittkanten und die notwendigen statischen Sicherungsmassnahmen entlang der bestehenden Tragstruktur werden sensitiv ausgeführt. Unmittelbare Anschlussbereiche bestehen zum Neubau Dock A und der südlich angrenzenden Passkontrollhalle. Diese Bereiche werden mit schonenden Rückbautechniken erschütterungsarm umgesetzt.

Eine Herausforderung stellt der Rückbau des bestehenden Towers Dock A dar. Dabei müssen diverse Aspekte und Unternehmermöglichkeiten miteinbezogen werden, um das optimale Verfahren final festlegen zu können. Ein herkömmlicher Rückbau mit Langarm-Ausrüstung wird als Standardverfahren festgelegt. Dabei werden die Schutz- und Sicherheitszonen des Flugbetriebs (467 m.ü.M.) berücksichtigt. Die Entwicklung der Krankkonzepte und der Einsatz von Baumaschinen mit Langarmaufsätzen erfolgt in Abstimmung mit dem Zonenschutz. Die erforderlichen Gesuche zu den Bewilligungen werden frühzeitig beim Zonenschutz beantragt.

Option Untergeschosse: Der komplette Rückbau der Tragkonstruktionen unter Terrain ist sehr arbeitsintensiv und mit Risiken verbunden. Die Flughafen Zürich behält sich in der Ausführungsphase vor, die Prüfung eines Teilabbruchs der Wände und Bodenplatten vorzunehmen. Dabei werden die Wände bis -1.50m unter Terrain abgebrochen, die Bodenplatten werden nicht rückgebaut. Die im Boden verbleibenden Bauteile (Stahl-/Betonkonstruktionen) werden ausreichend perforiert, um den Durchfluss des Grundwassers im Bereich Au zu gewährleisten. Die im Boden verbleibenden Betonkonstruktionen stellen für das Grundwasser keine qualitative Belastung dar.

Materialisierung:	<ul style="list-style-type: none"> - Massivbau / Stahl- und Betonverbund - Stützen mehrheitlich aus Stahl - Betonwände aus Ortbeton - Treppen- und Liftkerne in Beton - Decken aus Beton (Elementrippen / Ortbeton) - Abgehängte Decke mit Installationsebene 	
Rückbauvolumen:	- 170'000 m ³ (A19-A46)	
Rückbausystem:	Konventionell (Hydr. Bagger mit Beisser /Spitzhammer)	
Ausführungsdauer:	<ul style="list-style-type: none"> - Vorarbeiten/Entkernung ⇒ 2.0 Monat - Wasserhaltung Installation ⇒ 2.5 Monat - Schadstoffsanierung ⇒ 3.0 Monate - Trennung Gebäude (Betontrennen) ⇒ 0.5 Monate - Rückbau (3-4 Rückbaumaschinen) ⇒ 8.0 Monate <p>Die einzelnen Arbeitsschritte erfolgen teils überlagernd. Die Ausführungsdauer beträgt 15 Monate.</p>	
Tragwerksverstärkung:	Beim Rückbau des bestehenden Dock A werden nur temporäre Verstärkungsmassnahmen für den sicheren Abbruch getroffen, da das komplette Bauwerk rückgebaut wird.	

Böschungssicherung/ Erdarbeiten:	Für den notwendigen Aushub werden keine Massnahmen bezüglich Böschungssicherungen eingesetzt. Es ist von einer natürlichen Böschung (1:1) auszugehen. Da der angrenzende Neubau Dock A und die Bestandsbauten eine Unterkellerung aufweisen, sind keine speziellen Sicherungsmassnahmen erforderlich. Das Aushubmaterial ist wieder verwendbar, wird vor Ort zwischengelagert und für die Auffüllungen eingesetzt.												
Auffüllung	<p>Mit dem Rückbau der Untergeschosse (Option Teilrückbau), entsteht ein grosses Volumen (Baugrube), welches mit geeignetem Material schichtweise aufgeschüttet und verdichtet wird.</p> <p>Das Schüttmaterial unterhalb des Höchstgrundwasserspiegels, wird entsprechend der umliegenden, bekannten Bodenkenneiwerte festgelegt, um eine qualitative und dem Boden entsprechende Durchlässigkeit sicherzustellen.</p> <p>Vorzugsweise wird sandig-kiesiges Material eingesetzt, um die erforderliche Verdichtung für die künftig darüber befindende Flugbetriebsfläche zu gewährleisten.</p> <p>Die Fläche wird bis zu einer Kote -1.00m unter Terrain (ca. 425.50 m.ü.M) aufgeschüttet. Die Erstellung der Werkleitungen und des Oberbaus (Flugbetriebsfläche) erfolgt durch das Teilprojekt Vorfeld Dock A.</p>												
Kubaturen / Material	<table> <tr> <td>Mischabbruch</td><td>⇒ 5'300 m³</td></tr> <tr> <td>Beton</td><td>⇒ 11'500 m³</td></tr> <tr> <td>Stahl</td><td>⇒ 140 to</td></tr> <tr> <td>Brennbares Material</td><td>⇒ 3'000 m³</td></tr> <tr> <td>Aushubmaterial</td><td>⇒ 11'000 m³</td></tr> <tr> <td>Auffüllung</td><td>⇒ 31'000 m³</td></tr> </table>	Mischabbruch	⇒ 5'300 m ³	Beton	⇒ 11'500 m ³	Stahl	⇒ 140 to	Brennbares Material	⇒ 3'000 m ³	Aushubmaterial	⇒ 11'000 m ³	Auffüllung	⇒ 31'000 m ³
Mischabbruch	⇒ 5'300 m ³												
Beton	⇒ 11'500 m ³												
Stahl	⇒ 140 to												
Brennbares Material	⇒ 3'000 m ³												
Aushubmaterial	⇒ 11'000 m ³												
Auffüllung	⇒ 31'000 m ³												

3.5. Endzustand Rückbauphase

Innerhalb des Rückbauperimeters sind sämtliche Bauteile, ausgenommen ist die bestehende Pfahlfundation, rückgebaut. Das Rückbauprojekt sieht im Zusammenhang mit dem Neubau des Vorfeldes keinen Abbruch der angrenzenden Oberflächen oder einen Baugrubenaushub vor. Die Fläche der heutigen Gebäudeinfrastruktur wird bis auf die Kote von ca. 425.50 m ü. M. mit sauberem Material aufgeschüttet und dem Unternehmer Hochbau und Tiefbau Vorfeld übergeben.

Die Grundwasserhaltung inkl. provisorischen Transportleitungen bis zum Parkdeck Gebäude A40 und alle Installationen werden rückgebaut.

3.6. Baustellenentwässerung

Das Entwässerungskonzept basiert auf der Norm SIA 431 sowie der bekannten Bewilligungspraxis seitens AWEL.

Innerhalb des Bauperimeters wird das anfallende Baustellenwasser gefasst, vorbehandelt und abgeleitet. Eine Rückführung über eine Versickerung ist aufgrund der Bodenverhältnisse und umliegenden Betriebsflächen nicht möglich, weshalb eine Ableitung in den Vorfluter (Glatt) erfolgt.



Abb. 02: Grundwasserhaltung inkl. Transportleitung bis Parkdeck Gebäude A40 (hellblau)

3.6.1. Grundwasserhaltung

Der Rückbauperimeter befindet sich im Grundwasserbereich Au und der Grundwasserspiegel liegt im Bereich der bestehenden GSA auf der Kote von ca. 432.5 – 424.00 m ü. M. und fällt in Richtung Westen auf ca. 423.00 m. ü. M. ab. Ebenfalls nimmt die Durchlässigkeit des Materials in Richtung Westen ab, was zu einer deutlichen Verringerung des Pumpwasseranfalls führt. Die abzubrechenden Untergeschosse (Option Teilabbruch mit Perforierung der Bauteile) befinden sich unter dem bekannten Grundwasserspiegel.

Um die Bauteile komplett rückzubauen oder zu perforieren (Option), ist eine Grundwasserabsenkung bis auf die Kote 420.00 m ü. M. erforderlich. Diese Absenkung wird mit der Installation einer geschlossenen Grundwasserhaltung mit Filterbrunnen und örtlichen Wellpoint-Lanzen erreicht.

Über eine Transportleitung wird das Grundwasser in das Absetzbecken und später in die Neutralisationsanlage auf dem Parkdeck Gebäude A40 gepumpt. Danach wird das Wasser über eine weiterführende Transportleitung abgeleitet. Das entsprechende Ableitkonzept ist im Kapitel 3.6.3 beschrieben.

Anfallendes Wasser aus der Grundwasserhaltung:

- Grundwasser: max. 6'000 l/min
- Zeitraum Rückbau Untergeschosse ca. 6 Monate

Die Aufbereitungsanlage (Absetzbecken / Neutralisation) wird für die Maximalmenge ausgelegt.

3.6.2. Offene Wasserhaltung

Das anfallende Wasser innerhalb des Bauperimeters beim Rückbau (Staubreduktion) und der entstehenden Baugrube, infolge Regenereignissen, wird mittels einer offenen Wasserhaltung entwässert. Das Wasser wird in Pumpensümpfen gesammelt und ebenfalls über das Absetzbecken und die Neutralisationsanlage auf dem Parkdeck Gebäude A40 abgeleitet. Das entsprechende Ableitkonzept ist im Kapitel 3.6.3 beschrieben.

Anfallendes Wasser aus der offenen Wasserhaltung bei Trockenwetter:

- Abbrucharbeiten: ca. 50 l/min

Die Aufbereitungsanlage (Absetzbecken / Neutralisation) wird für 100 l/min (gedrosselt) ausgelegt.

Bei starken Regenereignissen wird das Wasser in der Baugrube zurückgehalten (Retention in der Baugrube).

3.6.3. Ableitung Wasserhaltung

Ableitung Wasser aus Grundwasserabsenkung

Das Wasser aus der Grundwasserabsenkung wird über Absetz- und Neutralisationsbecken sowie über den Reinwasserkanal im Altbach in den Vorfluter (Glatt) eingeleitet. Dazu wird eine Transportleitung zwischen Bauperimeter und Parkdeck Gebäude A40 erstellt. Ab diesem Standort besteht eine, von den vorauslaufenden Projekten erstellte Transportleitung, bis zur Einleitstelle in den Altbachkanal (unter Vorfahrtsbrücken / westlich der Trasse VBG). Die Absetz- und Neutralisationsbecken befinden sich auf dem Parkdeck Gebäude A40 und sind mit einer vollautomatischen Trübungsmessung ausgerüstet.

Weisst das Grundwasser keine Trübung auf, wird dieses in die Reinwasserleitung im Altbachkanal überführt. Ab diesem Übergabepunkt wird das Grundwasser direkt in den Vorfluter (die Glatt) im Westen des Flughafens eingeleitet.

Weisst das Grundwasser eine Trübung vor der Ableitung auf, wird es über eine vollautomatische Steuerung (Schieber) in den Altbachkanal (Landseitige Verkehrsflächen) umgeleitet. Vom Altbachkanal gelangt das Grundwasser in die Retentionsfilterbecken des Flughafens. Durch die dort stattfindende oberflächliche Versickerung gelangt das Wasser gefiltert und verzögert in den Vorfluter (Glatt).

Die kontinuierlich gemessenen Trübungs- und pH-Daten werden erfasst und dokumentiert.

Ableitung Wasser aus offener Wasserhaltung

Im Bereich des Bauperimeters gibt es keine Möglichkeit, die anfallende Wassermenge in eine Schmutzwasserkanalisation einzuleiten. Das Wasser aus der offenen Wasserhaltung wird deshalb nach der Behandlung auf dem Parkdeck Gebäude A40 mittels einer separaten Transportleitung direkt in den Altbachkanal geführt. Die Transportleitung verläuft parallel zur Transportleitung für das Wasser aus der Grundwasserabsenkung und ist bereits erstellt. Von der Einleitstelle in den Altbachkanal gelangt das Wasser in die Retentionsfilterbecken des Flughafens. Durch die dort stattfindende oberflächliche Versickerung gelangt das Wasser gefiltert und verzögert in den Vorfluter (Glatt).

Die kontinuierlich gemessenen Trübungs- und pH-Daten werden erfasst und dokumentiert.

3.7. Baustoffrecycling

Bei den Rückbauarbeiten wird so viel Material wie möglich dem Baustoffrecycling zugeführt. Der Rückbau richtet sich nach den Arbeitshilfen von «Baustoff Kreislauf Schweiz» und den Vorgaben «GEK der Flughafen Zürich AG». Diese Grundlagen werden bei der Beschaffung der Bauleistungen berücksichtigt und sind Bestandteil des Werkvertrags mit dem auszuführenden Unternehmer.

3.8. Installationen

Grundsätzlich steht die ganze Fläche innerhalb des Rückbauperimeters dem Unternehmer / Dienstleister als Installations-, Lager- und Zwischenlagerplatz zur Verfügung. Dabei sind die statischen Randbedingungen, die Sicherheitsbestimmungen und die Verkehrssituation vor Ort klar deklariert.

Zusätzliche Installationsflächen im Flughafenareal stehen dem Unternehmer nicht zur Verfügung. Sämtliche Bauabläufe werden so umgesetzt, dass sie innerhalb des gegebenen Baustellenperimeters ausgeführt werden können.

Die Trennung des luftseitigen Bauperimeters zu Betriebsflächen werden mittels provisorischen Bauumzäunung / Bauabgrenzung durch den Unternehmer Rückbau ausgeführt. Durchgänge zu bestehenden, genutzten Gebäuden und Räumen werden zugemauert. Fluchtwege angrenzender Infrastrukturen werden durch den Unternehmer Rückbau nicht tangiert.

Innerhalb des Bauperimeters werden Installationen mit Containern für die Mitarbeiter der beauftragten Unternehmen sowie Material positioniert und mit der Etappierung laufend umgestellt. Der Strom und Wasserbezug erfolgt innerhalb des Perimeters ab den Versorgungsleitungen der Flughafen Zürich AG.

Die Mulden und Container für die Schadstoffsanierung, Materialsortierung bei der Entkernung und dem Rückbau, sowie die Zwischendepots für das Aushub- und Abbruchmaterial erfolgt nach den gesetzlichen Vorschriften und Baustellenstandards innerhalb des abgesperrten Bauperimeters.

Zum Einsatz kommen 3-4 grosse Rückbaugeräte, sowie mehrere Bagger und Transportgeräte, welche sich ausschliesslich im Bauperimeter befinden.

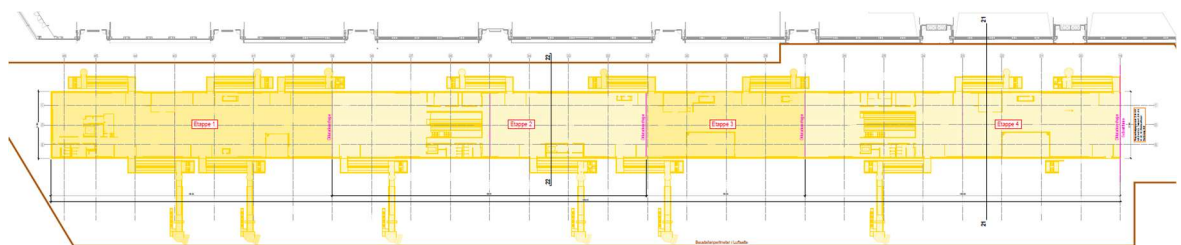


Abb. 03: Umschlossener Bauperimeter Luftseite inkl. Etappierung Rückbau

3.9. Bauablauf

Der Rückbau erfolgt luftseitig im umschlossenen Baustellenperimeter, so dass die Sicherheit für den Flugbetrieb, Flughafenmitarbeiter, Passagiere und Parallelprojekte gewährleistet ist. Der Rückbau wird in Etappen aufgeteilt. Die Etappierungen sind auf die Arbeiten des Neubaus Dock A Südseite und die Instandstellung des neuen Vorfeldes im Innenhof abgestimmt.

Ausgangslage und Etappierung für den Rückbau:

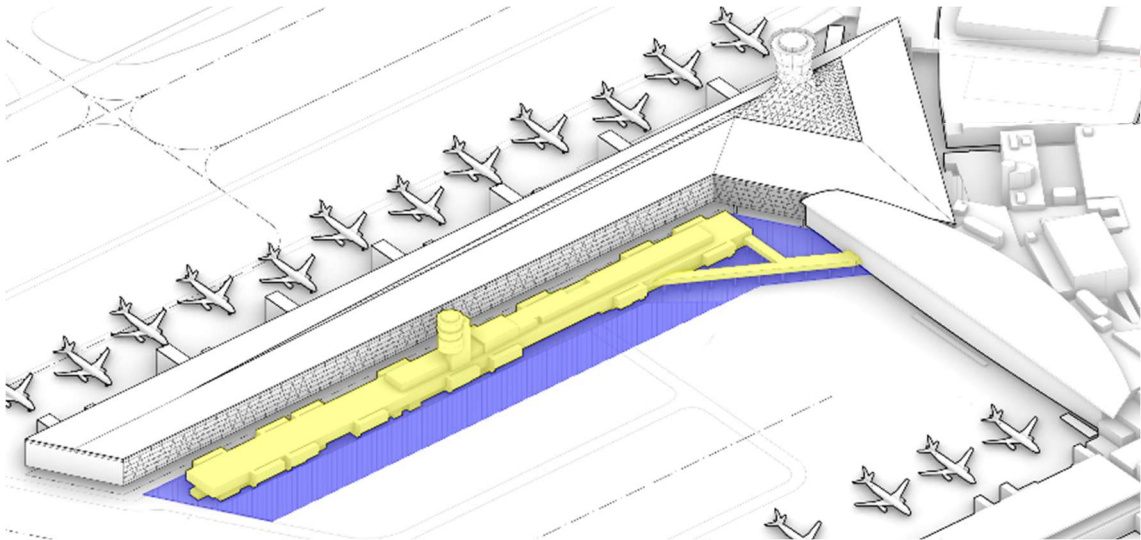


Abb. 04:
Ausgangslage vor Rückbau Bestand Dock A inkl. umschlossener Bauperimeter
Rückbau 1. Etappe im Westen, ca. 100m / parallel erfolgen die Schadstoffsanierung und Entkernung im östlichen Teil des stillgelegten Dock A

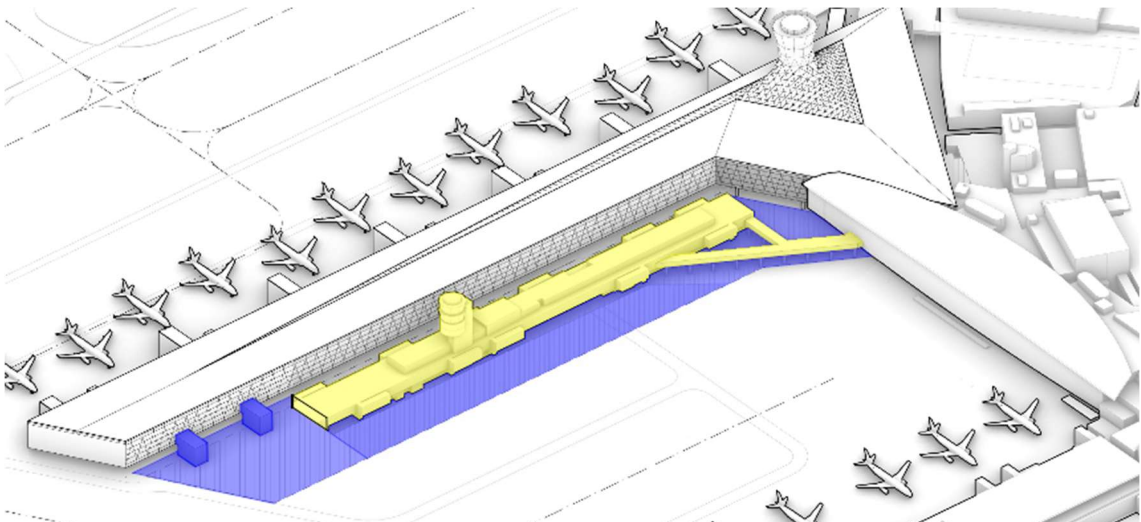


Abb. 05:
Rückbau 2. Etappe Mittelteil bestehendes Dock A inkl. Tower, ca. 100m

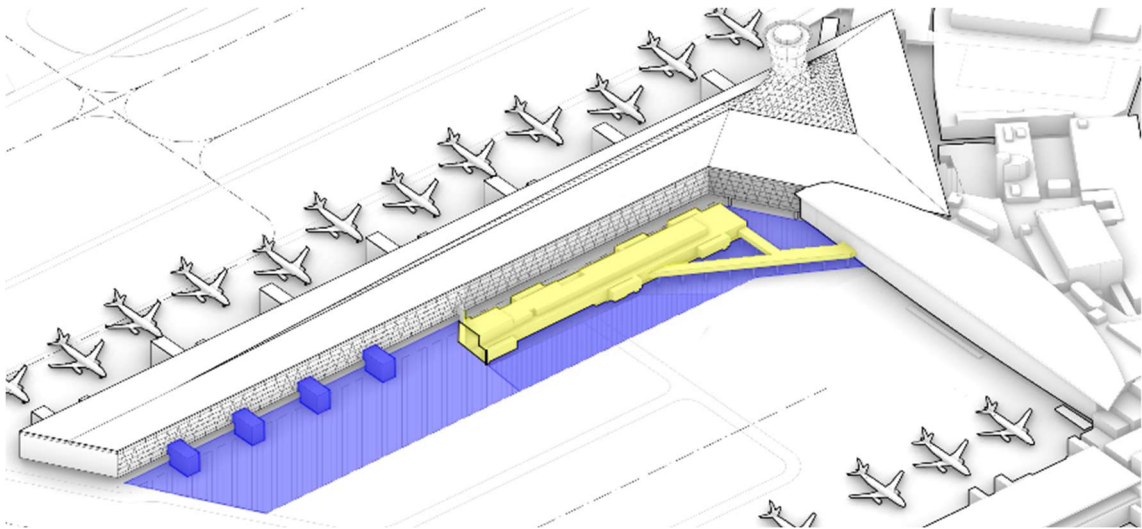


Abb. 06:
Rückbau 3. Etappe Ostteil bestehendes Dock A inkl. provisorischer Verbindungskorridor
und Untergeschoss G01 der heutigen GSA bis Aussenkannte Passkontrollhalle

3.10. Einschränkungen Flugbetrieb

Ab Beginn der Rückbauarbeiten werden alle betroffenen Flugbetriebsflächen ausser Betrieb genommen. Die Standplätze südlich dem bestehenden Dock A werden gesperrt und fallen in den Bauperimeter. Westlich und südlich der Baustelle grenzt der Perimeter an die Flächen des Teilprojekts Vorfeld Dock A, womit keine direkte Grenze zu einer Flugbetriebsfläche während der Bauzeit besteht. Nördlich entlang der Baustellengrenze verläuft die mehrspurige Servicestrasse unter dem Neubau Dock A. Die unter dem Airside Center verlaufende Verkehrsverbindung wird durch den Bauperimeter nicht tangiert.

Im Rahmen einer Gefahren- und Risikobeurteilung (Standartprozess) werden die Bauperimeter der Etappen und Phasen hinsichtlich Auswirkungen auf den Betrieb (speziell Verkehr) und Prozesse beurteilt und erforderliche Massnahmen festgelegt.

Die Beurteilung wird vor Baubeginn durchgeführt und kann auf Verlangen der Leitbehörde, den Behörden- und Fachstellen der Plangenehmigung zur Prüfung zugestellt werden.

Für die Bauphasen werden entsprechende Notfalldokumente erstellt und den betroffenen Organisationen vor Baubeginn übergeben

3.11. Umwelt

Die für das Projekt relevanten Umweltaspekte und Umweltauswirkungen sind dem übergeordneten Umweltverträglichkeitsbericht zu entnehmen.

3.12. Treibstoffleitungen

Die südlich dem bestehenden Dock A verlaufende Treibstoffleitung (Stichleitung) liegt ausserhalb des Rückbauperimeters. Diese ist zum Zeitpunkt des Rückbaus bereits durch das Teilprojekt Vorfeld Dock A stillgelegt und beim ERI abgemeldet, womit keine direkte Schnittstelle besteht.

3.13. Perimetersicherung und Logistik

Der gesamte Baustellenperimeter befindet sich luftseitig und unterliegt entsprechend den Zollvorschriften. Die Zufahrt erfolgt über die öffentlichen Verkehrswege bis zum Flughafen. Der Zugang zum Bauperimeter erfolgt via die Einfahrt, bzw. SIKO Tor 101 und die Frachtstrasse innerhalb des Flughafenareals. Die Zu-/Wegfahrt der Baustelle ist ausschliesslich im Osten angeordnet und wird an die Servicestrassen angeschlossen.



Abb. 07: Baustellenerschliessung Seite Ost über Servicestrassen innerhalb Flughafenareal

Der Bauperimeter, bzw. die Baufelder werden mit einer Bauabschrankung / Bauzaun umschlossen, welche dem Baufortschritt entsprechend ergänzt und versetzt wird. Diese gewährleistet die Sicherheit für den angrenzenden Betrieb und Flughafenmitarbeitern.

3.14. Kontroll- und Massnahmenplan

Für den Rückbau Bestand Dock A wird ein Kontroll- und Massnahmenplan erstellt. Dieser Plan beinhaltet folgende Punkte:

- Geodätische Überwachung (Verschiebungen / Setzungen)
- Erschütterungsmessungen im Nahbereich Vorfeld, Bestandsbauten, Neubau, PTS-Tunnel-Röhren und Medienkanäle