

NEUBAU ZRH - TOWER

B01 Technischer Bericht zur Projektänderung

VPK-NR. 23-02-002



Projektbezeichnung	Projektänderung Neubau ZRH-Tower
Projektnummer	P19AA534
Generalplaner	Planergemeinschaft Raumfachwerk
Bauherrschaft	Flughafen Zürich AG
Datum	30.01.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Ausgangslage	3
1.2. Projektänderungen.....	3
2. Technischer Beschrieb der Projektänderungen.....	5
2.1. Optimierung der Raumzuschnitte innerhalb des Tower-Schafts	5
2.2. Vergrößerung der lichten Raumhöhe im Untergeschoss.....	7
2.3. Erweiterung Sockel in östlicher Richtung	8
2.4. Lage und Geometrie Treppentürme.....	8
2.5. Luftseitige Baustelle Bauphase «0».....	8
2.6. Bohrpfähle Bereich Medienverbindung A40	9
2.7. Treibstoffleitung	10
2.8. Weitere angepasste Fachberichte	11
2.8.1. Entwässerungsplanung	11
2.8.2. Brandschutzplanung.....	11
Abbildungsverzeichnis.....	12

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Das UVEK hat am 18. August 2025 die Plangenehmigungsverfügung für das Projekt Neubau ZRH-Tower (23-02-002) erteilt, die inzwischen rechtskräftig geworden ist. Aufgrund von Entwicklungen aus der Projektplanung wird vorliegend ein Projektänderungsgesuch eingereicht.

1.2. Projektänderungen

Die Organisation des Gebäudelayouts wird zum veränderten Stand der Planung nachgeführt. Daraus ergeben sich die folgenden Projektänderungen. Diese Projektänderungen haben keine wesentliche Auswirkung auf das äussere Erscheinungsbild:

- **Optimierung der Raumzuschnitte innerhalb des Tower-Schafts** und der angrenzenden Support-Flächen unterhalb der TWR-Kanzel sowie neue Geschosshöhen innerhalb der bewilligten Gesamthöhe.
- Um die Unterbringung der Gebäudetechnikanlagen gewährleisten zu können, ist eine **Vergrosserung der lichten Raumhöhe im Untergeschoss** erforderlich. Dies führt zu zusätzlichen Einbauten ins Grundwasser.
- **Erweiterung Sockel G0 in östlicher Richtung:** Um Erschütterungen in der Bauphase des Ersatzneubaus Dock A während des Betriebs des neuen ZRH-Towers zu vermeiden, sollen gleichzeitig mit der Erstellung des neuen Towers Vorabinvestitionen im Untergeschoss, Sockel und Tower-Schaft vorgenommen werden (Ausbaustufe Rohbau). Die Vergrösserung des Sockels dient der Erhöhung der Sicherheitsmarge des Tower-Betriebs während späterer Bauarbeiten.
- Aufgrund Reduktion der Code-C-Standplätze am späteren Dock A auf 12 anstelle 14 Standplätzen, wurde die **Geometrie der Treppentürme** im Projektperimeter auf Ebene G0 minimal neu angeordnet.

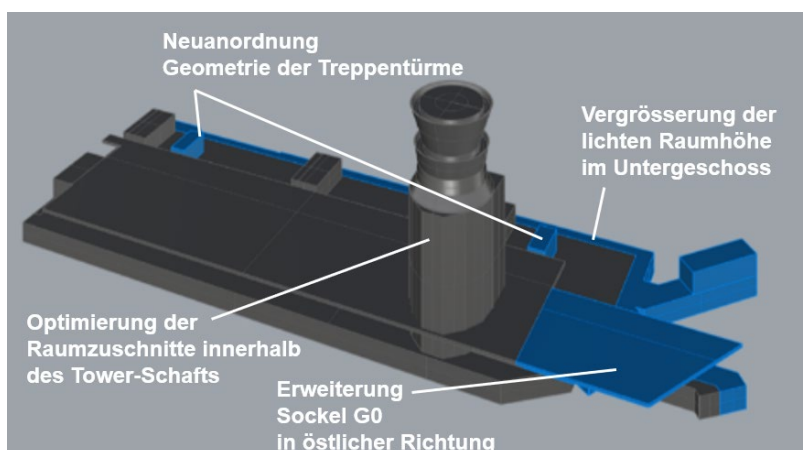


Abbildung 1: Projektänderungen

Aufgrund neuer Erkenntnisse ergeben sich zudem die folgenden Projektänderungen. Diese Projektänderungen haben keinen Einfluss auf das Gebäudelayout und keine wesentliche Auswirkung auf das äussere Erscheinungsbild:

- Das G01 wird über eine Medienerschliessung mit dem Gebäude A40 verbunden. Diese liegt unmittelbar vor der Einfahrt zum Tunnel zum Dock E und somit mitten auf der Hauptverkehrsachse des Betriebsverkehrs. Während der Ausführung muss neu die Südeinfahrt zum Tunnel Dock E geschlossen werden und der Verkehr über die Nordeinfahrt umgeleitet werden.
Damit ergibt sich neu eine **luftseitige Bauphase "0"** zur Erstellung der Medienverbindung zum Gebäude A40 (siehe 2.1.5).

Im unmittelbaren Bereich dieser Medienverbindung liegen auch anteilmässig Bohrpfähle für die spätere Bauetappe der neuen Wurzel A. Diese **Bohrpfähle sollen neu zeitgleich mit den Bauarbeiten zum Tower** ausgeführt werden, um einschneidende Betriebseinschränkungen und lärmintensive Nacharbeiten zu einem späteren Zeitpunkt zu umgehen (siehe 2.1.6).

- **Anker in Schutzbereich Treibstoffleitung:** Der nördliche Baugrubenabschluss verläuft parallel zu einer im Jahr 2024 neu erstellten Treibstoffleitung. Die Anker des Baugrubenabschlusses verlaufen unter der Treibstoffleitung und kommen aufgrund des Abstands im Schutzbereich der Treibstoffleitung (<10m) zu liegen (siehe 2.1.7).

2. Technischer Beschrieb der Projektänderungen

2.1. Optimierung der Raumzuschnitte innerhalb des Tower-Schafts

Der Treppenturm mit Sicherheitstreppe und die Erschliessungsschächte des Towers wurden hinsichtlich der Raumzuschnitte optimiert. Die Gebäudehülle wird durch diese innenliegende Neuorganisation nicht verändert. Die direkt an den Treppenturm angrenzenden Räumlichkeiten wurden an die Änderungen angepasst (rot).

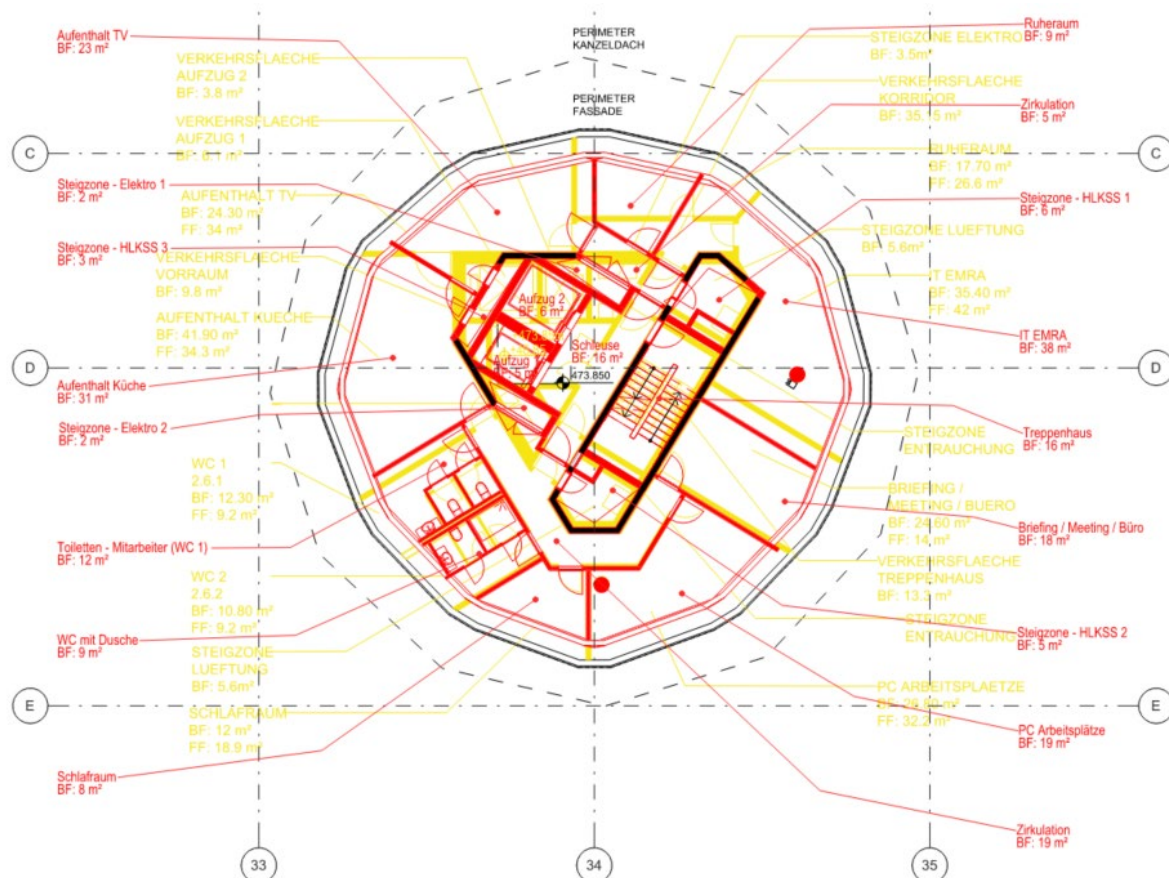


Abbildung 2: Grundriss Supportgeschoss G9

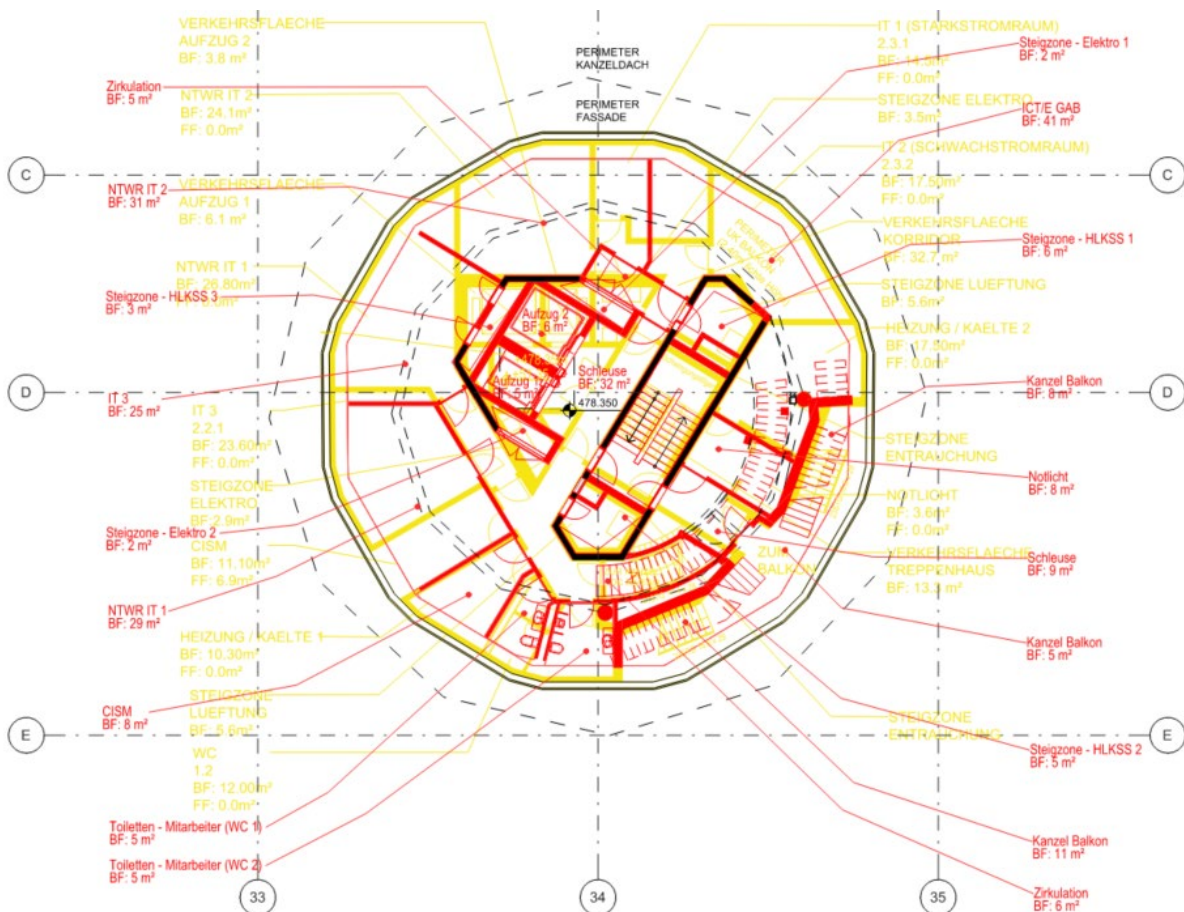


Abbildung 3: Grundriss Distributionsgeschoss G10

Vergleich Bewilligung – Änderungsgesuch

VPK 23-02-002					
GESUCH		OK Geschoss			
Bewilligt	Änderung	Bewilligt	Änderung	Differenz	Plan Nr.
	G03	-	415.10	-	113
G02		417.10	418.10	1.00	102
G01		420.30	420.30	0.00	103
G0		427.00	427.10	0.10	104
G1		433.15	433.50	0.35	105
G1Z	G2	437.65	438.50	0.85	106
G2	G3	442.15	443.50	1.35	106
G3	G4	446.65	448.50	1.85	106
G4	G5	451.15	453.50	2.35	106
G5	G6	455.15	458.50	3.35	106
G5Z	G7	464.25	465.95	1.70	106
G6	G8	469.35	469.35	0.00	106
G7	G9	473.85	473.85	0.00	106
G8	G10	478.35	478.35	0.00	106
Balkon		482.20	482.20	0.00	
G9	G11	485.50	485.50	0.00	106

Abbildung 4: Geschossbezeichnungen und Höhen (Änderungen rot)

Im Zusammenhang mit den Anpassungen im Tower-Schaft und den unterirdischen Gebäudeflächen wurde auch eine Anpassung der Geschosshöhen und -bezeichnungen des Projekts vorgenommen.

Obergeschosse: Anpassung der Kotierung in den neuen Geschossen G0 bis G7, bisherige Geschossbezeichnung G1Z und G5Z entfällt. Die Knoten der neuen Geschosse G8 bis G11 und die Dachkote des Tower sind unverändert, ebenso die äussere Form des Towers.

Untergeschosse: Absenkung der Sohle Technikräume s. Kapitel 2.2. Die Ebenen G02 und G03 werden zur besseren Lesbarkeit separat dargestellt.

Architectural section drawing of a building, likely a tower or high-rise, showing internal structure, floor levels, and elevations. The drawing includes a vertical axis with elevations ranging from 400.00 to 415.00. Key features include a central core, multiple floors, and a large open space at the bottom labeled 'AIRSIDE'. The drawing is oriented with 'LANDSIDE' on the left and 'AIRSIDE' on the right. A legend on the right side identifies three levels: G01, G02, and G03.

2.2. Vergrößerung der lichten Raumhöhe im Untergeschoss

Neubau ZRH – Tower – B01 Technischer Bericht zur Projektänderung

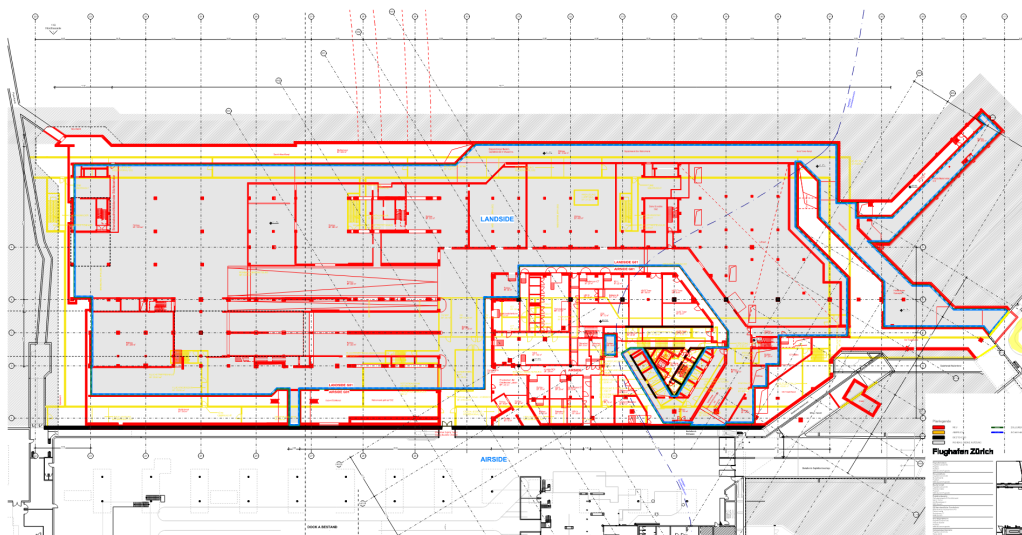


Abbildung 6: Aktualisierter Grundriss Untergeschoss G01

Die beschriebenen Anpassungen des Gebäudes haben eine Anpassung des Baugrubenkonzepts zur Folge, s. Unterlagen Baugrube Plan Nr. 600-604 und Bericht B06 zum Baugrubenkonzept. Dies führt zu zusätzlichen Einbauten ins Grundwasser.

2.3. Erweiterung Sockel in östlicher Richtung

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Towers wird dieser in der anschliessenden Bauphase des Drittprojekts Neubau Dock A (Projekt Nr. 23-05-005) von der Wurzel und dem Dock A baulich umschlossen werden. Um in dieser Bauphase Erschütterungen während den Betriebszeiten der Flugsicherung zu vermeiden, sollen gleichzeitig mit der Erstellung des neuen Towers Vorabinvestitionen in den Rohbau des Untergeschosses, Sockels und Tower-Schafts vorgenommen werden.

Der bestehende Sockel wurde daher in östlicher Richtung vergrössert, da er nach Inbetriebnahme des Towers nur mit grossen Immissionen, wie unter anderem Sichteinschränkungen, Erschütterungen, Blendungen und Lärm auf den sich bereits in Betrieb befindenden neuen Tower erstellt werden kann. Die Erweiterung des Sockels dient damit der Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs.

2.4. Lage und Geometrie Treppentürme

Als Folge der revidierten Vorfeldgeometrie auf der Nordseite des neuen Dock A mit 12 statt 14 Code-C-Standplätzen, wurden die Lage und Geometrie der Treppentürme angepasst.

2.5. Luftseitige Baustelle Bauphase «0»

Im Rahmen der Ausführung der Medienverbindung zwischen dem Neubau ZRH-Tower und der bestehenden Gepäcksortieranlage im Gebäude A40 muss die Einfahrt in den Tunnel zum Dock E gesperrt und der Verkehr über die Nordeinfahrt zum Tunnel umgeleitet werden. Dies erfolgt unmittelbar nach dem vorgängigen Rückbau des bestehenden Busgate A8 (s. Drittprojekt Nr. 22-05-010).

Die Erstellung der Medienkanalverbindung wird neu über eine vorgezogene luftseitige Bauetappe (Bauphase 0) gewährleistet. Der Betriebsverkehr wird über die Fläche des zurückgebauten Busgates geführt. Damit wird eine möglichst direkte Verkehrsführung der stark frequentierten Frachtstrasse ermöglicht.

Anpassungen Bauphasenpläne

Zusätzliche Bauphase 0 (neu): Start Neubau ZRH-Tower; Baustellenperimeter ist erstellt (Security-Zaun), Baustellenzufahrt und Installations-Plattformen sind erstellt.

Busgate A8 ist abgebrochen und bestehende Leitungen im Perimeter wurden ausser Betrieb genommen. Start Erstellung Medienverbindung zu A40 als luftseitige "Inselbaustelle".

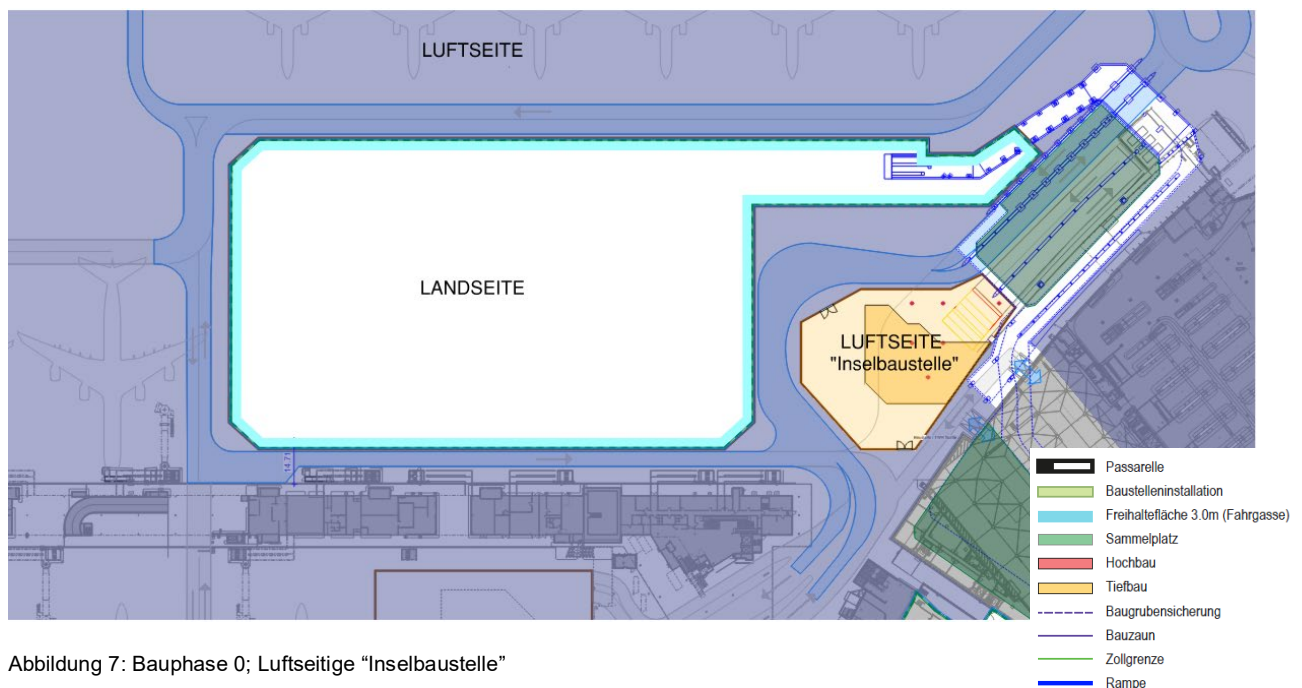


Abbildung 7: Bauphase 0; Luftseitige "Inselbaustelle"

Die der Bauphase 0 nachfolgenden und bewilligten Bauphasen bleiben unverändert.

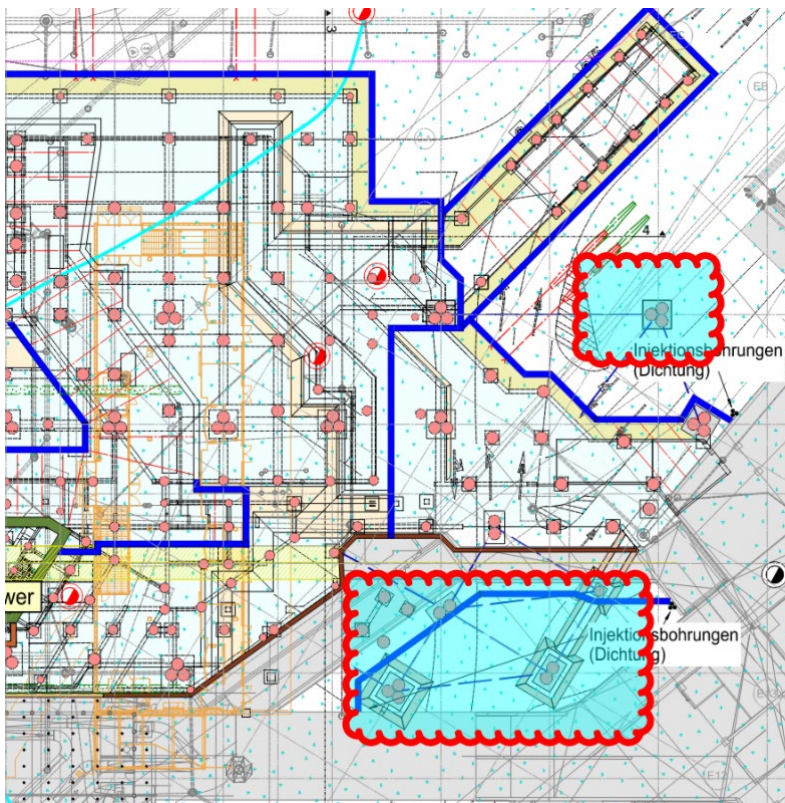
2.6. Bohrpfähle Bereich Medienverbindung A40

Mit dem Erstellen der Medienverbindung werden unverändert auch die unter den Medienkanälen liegenden Bohrpfähle ausgeführt. Im unmittelbaren Bereich dieser Medienverbindung liegen zudem Bohrpfähle für die spätere Bauetappe der neuen Wurzel A (Drittprojekt Nr. 23-05-005).

Bei einer späteren Ausführung wäre ein Umleiten des Verkehrs über die Fläche des Busgates A8 nicht mehr möglich. Der Betriebsverkehr müsste weiträumig umgeleitet werden, was zu längeren Fahrwegen für den Abfertigungsverkehr, sowie verlängerten Umsteigezeiten von Passagieren und Gepäck führen kann.

Zudem müssten die Arbeiten innerhalb des Betriebsperimeters nachts erfolgen, welche lärmintensive Nachtemissionen zur Folge hätten.

Die Erstellung dieser Bohrpfähle für die spätere Bauetappe der neuen Wurzel A ist daher zeitgleich mit den Bauarbeiten zum neuen Tower vorgesehen, da eine spätere Ausführung zu unverhältnismässigen Risiken und Einschränkungen führen würde.



Legende: Pfahlbankette für Wurzel A

Abbildung 8: Bohrpfähle und Pfahlbankette Bereich Achsen A/40 E/39 und EB-EC/E11-12 und EB-EC / A für den späteren Neubau der Wurzel Dock A

2.7. Treibstoffleitung

Der nördliche Baugrubenabschluss verläuft parallel zu einer im Jahr 2024 neu erstellten Treibstoffleitung. Die Anker des Baugrubenabschlusses verlaufen unter der Treibstoffleitung und kommen aufgrund des Abstands im Schutzbereich der Treibstoffleitung (<10m) zu liegen

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Baugrubenabschlüsse ist die Treibstoffleitung technisch funktionsfähig, mit Stickstoff, jedoch noch nicht mit Treibstoff gefüllt. Sie ist überwacht und ist als in Betrieb zu berücksichtigen.

Das Risiko einer Beschädigung der Leitung wird aufgrund des genügenden vertikalen Abstandes zu den Ankern (>4m), sowie der Art und Weise der Arbeiten zur Erstellung und Rückbau der Baugrube als gering eingeschätzt. Die permanente Drucküberwachung der Leitung und die Schlussprüfung nach Ausführung der Arbeiten gewährleisten die spätere, sichere Inbetriebnahme mit Treibstoff.

Die vertiefte Risikobetrachtung kann dem Baugrubenkonzept (s. Bericht B06) entnommen werden.

2.8. Weitere angepasste Fachberichte

2.8.1. Entwässerungsplanung

Mit der Anpassung des Gebäudelayouts kommt es auch zu Anpassungen in der Entwässerungsplanung. Als Folge dessen wurde der Nachweis der Konformität mit der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) des Flughafens Zürich neu beurteilt. s. Pläne 500-602 und Beilagen B06 Baugrube, Fundation und Entwässerung und B05 Stellungnahme GEP Konformität.

2.8.2. Brandschutzplanung

Mit dem Projektänderungsgesuch wird ein vollständiges, revidiertes Brandschutzkonzept eingereicht, das die Projektänderungen berücksichtigt und das bisher genehmigte Brandschutzkonzept ZRH-Tower ersetzt. Im Brandschutzkonzept werden die folgenden Themenbereiche detailliert beschrieben.

- Allgemeine Angaben
- Beschreibung der baulichen Anlage
- Grundlagen
- Baulicher Brandschutz
- Technischer Brandschutz
- Sicherheitsorganisation Brandschutz
- Umsetzung Qualitätssicherung Brandschutz
- Zusammenfassung, abschliessende Beurteilung

Die Unterkapitel sind dem Inhaltsverzeichnis des Brandschutzkonzeptes, Beilage B04 des PGG-Dossiers zu entnehmen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektänderungen	3
Abbildung 2: Grundriss Supportgeschoss G9	5
Abbildung 3: Grundriss Distributionsgeschoss G10	6
Abbildung 4: Geschossbezeichnungen und Höhen (Änderungen rot).....	6
Abbildung 5: Querschnitt Tower: Die Gesamthöhe und die äussere Kontur des Towers werden unverändert beibehalten	7
Abbildung 6: Aktualisierter Grundriss Untergeschoss G01	8
Abbildung 7: Bauphase 0; Luftseitige "Inselbaustelle"	9
Abbildung 8: Bohrpfähle und Pfahlbankette Bereich Achsen A/40 E/39 und EB-EC/E11-12 und EB-EC / A für den späteren Neubau der Wurzel Dock A	10