

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft 21: **Die Rennbahn retten**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>



Unterschätzter Raum: im Betonoval der 100-jährigen offenen Rennbahn Oerlikon (Foto: Theodor Stalder)

DIE RENNBahn RETTEN

Fotos von der Radrennbahn Oerlikon, die um 1930 und um 1950 entstanden, zeigen eine starke Dynamik: Auf den besten Bildern verbindet sich die Spannung auf den vollen Rängen mit dem Schwung der steilen Betonpiste und der Eleganz der Fahrer auf ihren filigranen Velos zu Ikonen der damals verbreiteten Tempobegeisterung.

Aktuelle Aufnahmen der Rennbahn Oerlikon sind ganz anders. Sie zeigen die ruhige Weite des Betonovals, diesen eigentümlichen, in der Schweiz einzigartigen architektonischen Raum und offenbaren sein heute nicht ausgeschöpftes Potenzial.

Einen dritten, wiederum ganz anderen Eindruck vermittelt ein Besuch an einem Rennabend. Etwas von der prickelnden Rennstimmung von einst liegt durchaus noch in der Luft, doch ist die Gästeschar gut überblickbar und die Stimmung überaus friedlich. Das Publikum entlang der Bahn und an den Tischen unter den Bäumen hinter der Tribüne ist sozial stark durchmischt. Ob nun ein Sportwagen- oder nur ein Veloschlüssel in der Jackentasche klirpert – hier trifft man (und frau) sich zu einem Bier und einem Schwatz. Im immer schickeren Zürich wird das immer seltener.

Die Rennen finden in der warmen Jahreszeit wöchentlich statt, das Bahntraining täglich – und das seit 100 Jahren. Eine beeindruckende Konstanz. Sie beeindruckt noch mehr, wenn man erfährt, dass Rennbetrieb und Training seit Jahren dank dem unentgeltlichen Einsatz von über 30 Freiwilligen funktionieren.

Die offene Rennbahn Oerlikon wird diesen Sommer 100 Jahre alt. Das Bauwerk – das zeigen die Beiträge in diesem Heft auf – ist ein erhaltenswerter Zeuge der Baugeschichte, der Sportgeschichte und der Arbeiterfreizeitkultur. Doch es ist in Gefahr. Um die Rennbahn zu erhalten und ihr Potenzial besser zu nutzen, bräuchte es ihre Anerkennung als Baudenkmal, ein Konzept für eine multifunktionale Nutzung des Areals, eine denkmalgerechte Renovation – und vielleicht auch ein Regendach. So würde aus der Anlage mit Kultpotenzial ein Bijou.

Die Rennbahn Oerlikon braucht keine kommerzielle Mantelnutzung, sondern lediglich ein dichteres Angebot für vorhandene sportliche und soziale Bedürfnisse im Quartier und in der Stadt. Daneben gibt es auf dem Areal durchaus noch Platz für Neubauten, die die sportliche Nutzung aber nicht einschränken sollten, sondern sinnvoll ergänzen könnten.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

5 WETTBEWERBE

Auszeichnung FEB 2012

8 MAGAZIN

Gemeinschaft einfordern | Faszination Rennbahn

14 GESCHICHTE UND ZUKUNFT DER RENNBahn OERLIKON

Ruedi Weidmann Die offene Rennbahn Oerlikon ist ein Zeuge der Bau- und der Sozialgeschichte und ein einmaliger architektonischer Raum.

19 EIN OVAL AUS STAHLBETON

Martin Grether Der filigrane Stahlbetonbau der Rennbahn Oerlikon mit seiner ungewöhnlichen Geometrie entstand 1912 in nur fünf Monaten.

23 DAS TRAGWERK UND SEINE STATISCHE BERECHNUNG

Jürg Conzett Die Rennbahn Oerlikon dokumentiert den Einfluss von Wilhelm Ritter auf das Schweizer Ingenieurwesen im 20. Jahrhundert.

26 EIN DACH FÜR DIE ZUKUNFT?

Jürg Vogel Mit einem Regendach in Leichtbauweise liesse sich die Rennbahn ganzjährig nutzen und auch einfacher erhalten.

29 MESSE

30 SIA

Herausforderungen am Gotthard

37 IMPRESSUM

38 VERANSTALTUNGEN