Ein Dach für die Zukunft?

Autor(en): **Vogel, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

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

Heft 21: **Die Rennbahn retten**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-283917

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

EIN DACH FÜR DIE ZUKUNFT?

Eine leichte Überdachung könnte künftig die Radrennbahn Oerlikon vor dem Regen schützen. Die Anlage könnte so ganzjährig betrieben werden, zusätzlichen Aktivitäten Raum bieten und das Bauwerk wäre einfacher zu erhalten.

Falls die Stadt Zürich sich entschliessen würde, die offene Rennbahn Oerlikon zu erhalten, müsste die Anlage besser genutzt werden. Heute wird ihr Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft. Der grösste Nachteil für den Betrieb ist seit je das Wetterrisiko. Bei Regenwetter kann die Rennbahn wegen der Unfallgefahr auf der nassen Piste nicht befahren werden. Wegen des Wetters muss der Renn- und Trainingsbetrieb von Oktober bis April unterbrochen werden. Das Wetterrisiko verunmöglicht auch eine verbindliche Programmierung allfälliger weiterer Nutzungen. Das Problem hat 1939 zum Bau des Hallenstadions nebenan geführt. Bei der Renovation dieses visionären, von Karl Egender als Radsportarena ausgelegten Hallenbaus wurde die Holzrennbahn leider abgebrochen (TEC21 Nr. 19/2005). Umso grössere Bedeutung kommt heute ihrer Vorgängerin, der offenen Rennbahn zu.

BESSERE NUTZUNG DANK REGENDACH

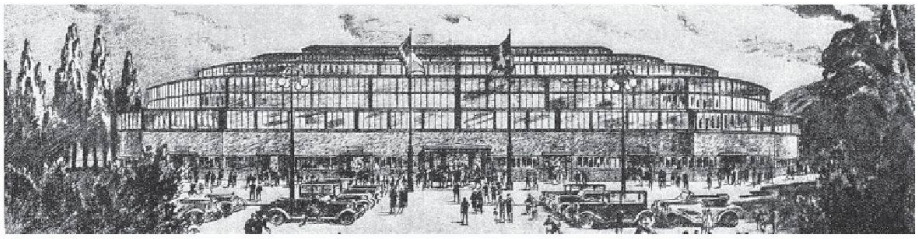
Würde die offene Rennbahn mit einem leichten Dach vor dem Regen geschützt, wäre endlich ein ganzjähriger Betrieb möglich. Da sich aus dem Bahnradsport der Unterhalt der Anlage nicht finanzieren lässt, könnte mit einem Regendach ein polysportiver Betrieb aufgebaut und mit grosser Planungssicherheit programmiert werden. Im gedeckten Innenraum würden dann parallel zum Bahntraining zusätzliche Rad- und andere Sportarten betrieben. Die Anlage liesse sich mit einem Dach aber auch für nicht sportliche Aktivitäten nutzen, etwa Wochen- und Jahreszeitenmärkte, Ausstellungen, Feste, Versammlungen, Konzerte oder für Velofahrkurse und die Verkehrserziehung von Schulkindern. Die offene Rennbahn Oerlikon könnte so neben ihrem spezifischen Sportangebot künftig auch Zentrumsfunktionen erfüllen, die für die weitere Entwicklung von Zürich Nord wertvoll wären.
Eine Überdachung hätte noch einen weiteren Vorteil, nämlich den historischen Betonbau vor dem Regen und weiteren Frostschäden zu schützen. Der Erhalt des einzigartigen Baus würde dadurch kurzfristig günstiger und langfristig einfacher. Der polysportive Betrieb und die weiteren Nutzungen würden der Liegenschaftenverwaltung der Stadt die für den Unterhalt notwendigen Einnahmen garantieren.

PROMINENTE HILFE FÜR EIN HOCHPUNKT-MEMBRANDACH

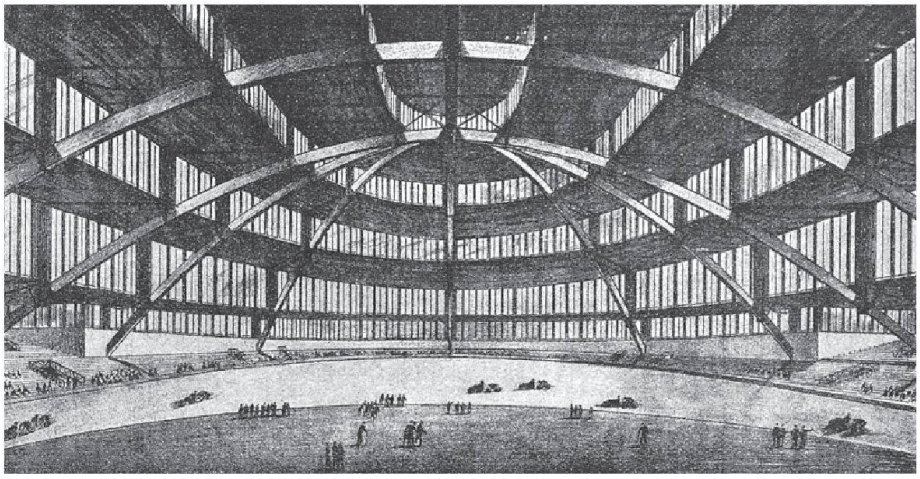
Der Betreiberverein Interessengemeinschaft Offene Rennbahn Oerlikon (Igor) hat bereits im Jahr 2000 beim deutschen Membrandachspezialisten Ewald Bubner eine Projektstudie für ein Dach bestellt. Bubner war von 1968 bis 1975 Partner von Frei Otto und hat unter anderem 1972 an dessen Seilnetzüberdachung des Olympiastadions in München mitgewirkt. Später wurde er Professor an der Universität Essen und arbeitete als Berater für Leichtbau. Aufgrund von seinen Vorschlägen wurden mehrere mögliche Formen ausgearbeitet.
Wegen der ungestörten Sicht, die sie gewährleistet, favorisiert die Igor eine Variante, bei der vier ausserhalb der Rennbahn stehende Pylone sechs ringförmige Hochpunkte halten, die ein textiles, lichtdurchlässiges Hochpunkt-Membrandach aufspannen. Eine verwandte Lösung, allerdings mit Stützen im Innenraum, ist 1995 über der 250 m langen Radrennbahn Hamburg-Stellingen realisiert worden. Diese leichteste mögliche Art der Überdachung lässt der Anlage das für Sportaktivitäten attraktive Aussenklima und die natürliche Beleuchtung. Das Membrandach hält lediglich den Regen fern. Die Igor kann als Mieterin der Anlage das Projekt nur vorschlagen. Sie schätzt die Kosten für den Bau des Daches auf 12 bis 15 Mio. Franken.

Jürg Vogel, Architekt ETH/SIA, Mitglied IG Offene Rennbahn Oerlikon, j.vogel@stadlervogel.ch

01+02 Schon 1927 publizierte die Betreiberin der Rennbahn Oerlikon, eine Aktiengesellschaft, ein Überdachungsprojekt. Die Fläche von 150 × 90 m sollte stützenlos mit drei eisernen Dreigelenkbogenbindern von 90 m Spannweite überdacht werden, von denen die äusseren die Halbbogenbinder über den Kurven aufgenommen hätten. Die Widerlager wären durch unterirdische Zugbänder verbunden worden. Umlaufende Fensterbänder zwischen stufenfömigen Flachdächern sollten für die Belichtung sorgen. Der Entwurf stammte von Architekt J. Geiger, Zürich, das Konzept für die Eisenkonstruktion von der Löhle & Kern AG, Zürich. Die Tribünen fassten 11 500 Plätze, mit der Bestuhlung des Innenraums hätte die Halle 20 000 Plätze gefasst. Der Bau des Hallenstadions machte diese Pläne obsolet (Abb.: Schweizerische Bauzeitung 27/1927, S. 351)
03 Die Radrennbahn Hamburg Stellingen von 1961 wurde 1995 mit einem lichtdurchlässigen Hochpunkt-Membrandach überdeckt (Foto: zVg)
04 Visualisierung von Ewald Bubners Dachstudie für die offene Rennbahn Oerlikon (Rendering: art.space)
05 Modell der Dachstudie (Foto: Theodor Stalder)

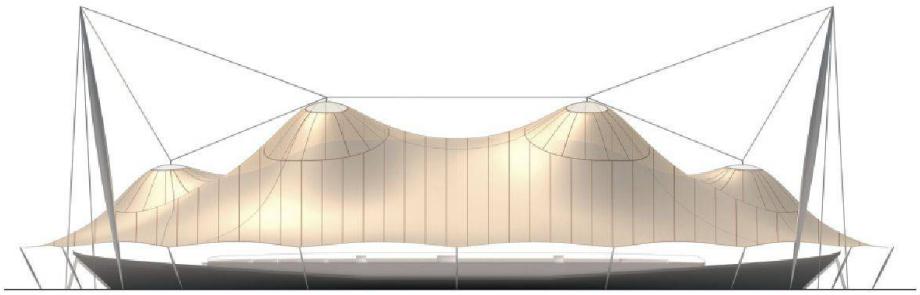


01

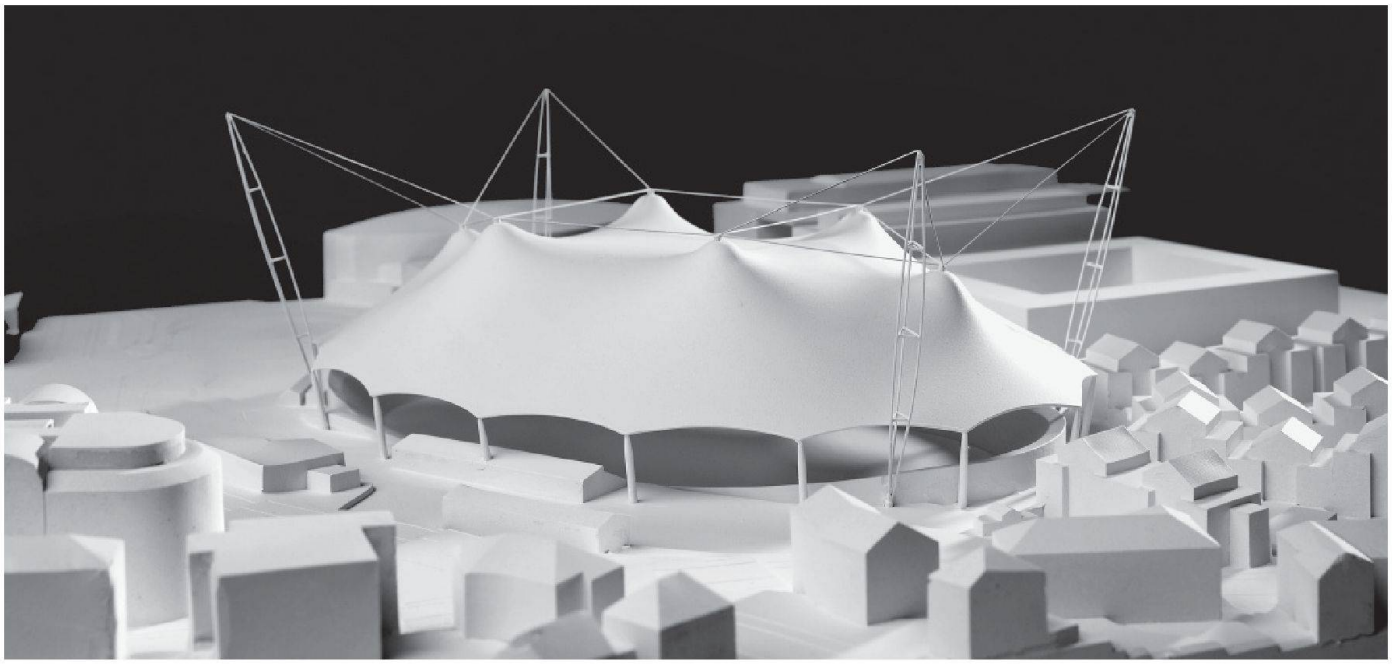


02

03



04



05