



Rennbahn

Eine Radsport-Ikone wird saniert

Die offene Rennbahn Oerlikon in Zürich ist seit über 100 Jahren ein Mekka des Schweizer Bahnradsports, auf der schon mehrfach auch Weltmeisterschaften stattfanden. Um für mindestens zehn weitere Jahre renntauglich zu bleiben, erhält sie während zwei Winterpausen eine sanfte Sanierung.

Von Ben Kron

Gegenüber dem Zürcher Hallenstadion steht eine sporthistorisch bedeutende Stätte: Die 1912 erbaute offene Rennbahn Oerlikon ist eine der ältesten Sportanlagen der Schweiz und zugleich weltweit eine der letzten ihrer Art. Sie war eines der ersten Velodrome, dessen Fahrbahn aus Stahlbeton errichtet wurde. Die Bahn ist 333,33 Meter lang sowie 9 Meter breit, und sie weist in den Steilwandkurven eine Neigung von schwindelerregenden 93 Prozent auf. Planung und Bau der Anlage wurden vom Oerliker Gemeindeingenieur Johann Matthäus Scheifele damals übrigens ausführlich in der Schweizerischen Bauzeitung beschrieben. Als das Velo Ende des 19. Jahrhunderts seinen Siegeszug antrat, wurden bald schon erste Rennen mit dem neumodischen Vehikel ausgetragen (*siehe auch* «So kam der Radsport ins Rollen», Seite 12). In

Zürich gab es um 1900 bereits eine Naturbahn in der Hardau. Doch kurze Zeit später finanzierten Geschäftsleute den Bau der Betonbahn in Oerlikon, die sich damals noch ausserhalb der Stadt befand. Die Bahn wurde nach fünf Monaten Bauzeit eröffnet und sah in der Folge acht Bahn-Radweltmeisterschaften. Einer der erfolgreichsten Schweizer auf dem Betonoval war der legendäre Hugo Koblet, an den bei der Nordkurve ein Denkmal erinnert.

Inzwischen ist Zürich aber längst über den Stadtrand von Oerlikon hinausgewachsen, weshalb sich die Rennbahn nun auf einem wertvollen, attraktiv gelegenen Grundstück befindet. Die Anlage wurde gemäss dem Amt für Hochbauten über die Jahre entsprechend ihrem Schutzzumfang in Stand gehalten: Als schützenswert gilt das Rennbahnoval mitsamt den Steilwandtribü-

nen sowie der Motorradrampe. «Sämtliche übrigen An- und Einbauten sind jüngeren Datums und beeinträchtigen teilweise das Erscheinungsbild der schutzwürdigen Teile», so der Bericht des Planerwahlgremiums für die Sanierung. «Aus diesen Gründen wurde die Anlage 1990 aus dem städtischen Inventar entlassen, im November 2012 jedoch in die Objektliste von überkommener Bedeutung aufgenommen.»

Private sichern Fortbestand

Dass die Bahn heute noch in Betrieb ist, verdankt sie nicht zuletzt der privaten «Interessengemeinschaft Offene Rennbahn Oerlikon», die 2003 die Anlage aus ihrem Dornröschenschlaf weckte und seither dienstags die wöchentlichen Rennen durchführt. Die offene Rennbahn Oerlikon befindet sich im Eigentum von «Immobilien Stadt



Bild: Ben Kron

Die Nordkurve ist eingehaust und beheizt, um im Winter die Sanierungsarbeiten ausführen zu können.

Zürich». Auf der Basis einer baulichen Zustandsanalyse hat der Zürcher Stadtrat am 20. Juni 2018 Ausgaben von rund 5,6 Millionen Franken bewilligt zur Instandhaltung der Anlage. Die Massnahmen sollen den Betrieb für die nächsten zehn Jahre sicherstellen. Danach ist aktuell keine andere Nutzung für den Standort vorgesehen, sodass ein Erhalt möglich ist. Immerhin handelt es sich um ein «Denkmal der Ingenieurbaukunst, der Sozial-, der Sport- und der Stadtgeschichte», wie das Magazin «TEC21» schreibt, das einen Erhalt wünscht. «Der Bau hätte ein grosses soziales und symbolisches Potenzial.»

Mit der Instandhaltung der denkmalgeschützten Anlage ist das Architekturbüro Weberbrunner beauftragt. Projektleiter Volker Schopp ist selber ein «Gümmeler», wie sich die Velofans bezeichnen, und hat auch schon einige Runden auf der alterwürdigen Betonbahn gedreht. «Unsere Aufgabe ist eine Teilinstandhaltung der Anlage», erläutert er, «wobei wir die Arbeiten in zwei Tranchen jeweils in der Winterzeit ausführen.» Denn von Mai bis September finden jeweils Radrennen statt.

Sanierung am Pistenrand

Die Betonpiste selbst ist trotz ihres Alters in sehr gutem Zustand und benötigt kaum Sanierungsmassnahmen. «Ein wichtiger Punkt ist die Instandsetzung des Pistenrandes.» Zum einen muss das teilweise korrodierte Geländer verstärkt und



Bild: Cornet Photo AG, Zürich; Bildarchiv ETH-Bibliothek Zürich

Zwischen 1947 und 1954 gewann Hugo Koblet auf der offenen Rennbahn Oerlikon sämtliche Schweizermeistertitel in der Einerverfolgung. Ein Denkmal beim Rennoval erinnert an den «Pedaleur de Charme».

mit neuem Rostschutz versehen werden. «Dazu müssen wir den Pistenrand sanieren. Zwischen dem flachen Stahlblech und dem Betongürtel kam es zu einer Wasseransammlung, wodurch die angrenzenden Bauteile korrodierten.»

Die Stahl-Unterkonstruktion der Tribüne muss ebenfalls gegen Rost geschützt und teilweise ersetzt werden, wobei dieser Teil der Anlage nicht ganz so alt ist wie die Fahrbahn. Das kleine Gastronomiegebäude unterhalb der Tribüne ist nur für den Sommerbetrieb ausgelegt, sodass hier keine energetischen Massnahmen nötig sind. Weitere Eingriffe erfolgen für den Zuschauer unbemerkt im Untergrund. So wird die Betonunterkonstruktion entlang der Gegentribüne saniert oder die Kanalisation mittels Inliner-Verfahren erneuert. Nötig sind auch technische Anpassungen. Dazu gehören eine neue Notlichtanlage mit entsprechender Beleuchtung, die Anpassung der Beschallung für Evakuationsdurchsagen sowie das Anbringen zusätzlicher Notausgänge. «Die Flutlichtanlage und die etwas ulkig aussehenden Lautsprecher genügen aber absolut den Anforderungen.» Am intensivsten sind die Arbeiten dieser ersten Sanierungsphase an der Nordkurve.

Komplexe Einhausung

Über der Nordkurve befinden sich drei Reihen mit Zuschauersitzen und darunter die Garderoben-

und Werkstatträume der Radsportler. «Wir mussten deshalb auch die Abdichtung unten erneuern, was einen grösseren Aufwand darstellt.» Dies vor allem deshalb, weil alle Arbeiten in den kalten Wintermonaten stattfinden müssen. «Wir haben alles eingehaust und halten es mit einer Pelletsheizung auf einer gewissen Temperatur. Diese ist nötig für den Betonersatz, für Abklebungen, Beschichtungen und ähnliche Arbeiten, die nicht bei Minusgraden erfolgen können.» Volker Schopp gesteht, dass er seine Zweifel daran hatte, ob die aussergewöhnliche Einhausung wirklich dicht wird: «Die Geometrie ist ausgesprochen schwierig, unter anderem wegen der Steilwandkurve. Die Gerüstbauer mussten einen Topjob leisten.»

Zweite Etappe ab Herbst 2019

Um die Einhausung anbringen zu können, verzichtete man vorerst auf die Sanierung des Geländers oberhalb der Nordkurve. Diese wird in der zweiten Sanierungsstranche ab Herbst 2019 erfolgen. Dann wird auch der mittlere Teil der Gegentribüne neu gebaut. Schopp: «Dieser Teil ist seit mehreren Jahren einsturzgefährdet und deshalb mit einem hohen Zaun abgesperrt.» Dieser Bereich der Tribüne, der ebenfalls später errichtet wurde, wird dabei 1 : 1 ersetzt mit Ausnahme einiger baulicher Details. Die damals gebauten schlanken Betonstützen zum Beispiel werden

etwas dicker ausfallen, um den heute verschärften Normen zu entsprechen. Schon vor längerer Zeit musste man die filigranen Stützen mit Stahlstreben verstärken, um die Stabilität der Konstruktion zu gewährleisten.

Viel Arbeit machen Volker Schopp und seinem Team auch frühere Sanierungsmassnahmen, die in den 1980er-Jahren vorgenommen wurden. Eine davon betrifft die Rampe, auf der jeweils die schweren Steher-Motorräder auf die Bahn fahren. «Damals hat man eine Betonsanierung durchgeführt, bei der man eine zusätzliche Betonplatte obendrauf gelegt hat.» Das Aufgewicht sorgte für statische Probleme, sodass man zum Beispiel die Rampe mit zusätzlichen Stützen verstärken musste.

Die Athleten betreten den Innenbereich des Rennovals meist durch eine Unterführung, die früher oft ein paar Zentimeter unter Wasser stand und ebenfalls erneuert wurde.

«Nicht der sexy Architektenjob»

Die Arbeiten an der offenen Rennbahn Oerlikon verlaufen nach Plan, da auch das Wetter mehrheitlich mitspielt. Doch wie kann sich der Architekt eigentlich bei einer solchen Sanierung einbringen, bei der es lediglich um den Erhalt des Bestandes geht? «Sicherlich ist das nicht der sexy Architektenjob, bei dem man sich mordsmässig



Architekt und Radsportfan Volker Schopp prüft die Einhausung der Nordkurve, deren Geometrie hohe Anforderungen an die Gerüstbauer stellte.



Die Metallträger der Haupttribüne sind in gutem Zustand. Nach der Reinigung mit dem Hochdruckgerät (hier im Bild) werden die Stützen lediglich mit einem Rostschutz versehen. Saniert wird auch die Betonunterkonstruktion der Gegentribüne.

verwirklichen kann», räumt Volker Schopp ein. Gestalterisch sei beim Ersatz und dem Nachbau von Gebäudeteilen fast nichts zu machen, da so gar Dinge wie die Geländer unter Denkmalschutz stünden. Es gehe darum, eine sorgfältige Bestandsaufnahme durchzuführen und die Sanierung mit Feingefühl und Augenmass zu planen.

«Bautechnisch ist die Sache aber nicht ohne, da wir sämtliche Bauarbeiten aus Rücksicht auf den Betrieb in den kalten Wintermonaten durchführen.» Anspruchsvoll ist auch die Etappierung des Bauablaufs. Im Mai ist die erste Etappe abzuschliessen, denn die gesamte Anlage muss für den Sommer betriebsbereit sein.

Lohnendes Ausflugsziel

Obwohl die Sanierung der offenen Rennbahn Oerlikon für die Architekten kein Prestigeprojekt darstellt, liegt Volker Schopp das Projekt sehr am Herzen: «Aus unserer Sicht ist die Rennbahn ein wertvoller Ort, der viel mit Zürich und seiner Identität zu tun hat.» Auf seine Initiative hin hat das Team von Weberbrunner schon mehrmals einen Feierabendausflug nach Oerlikon unternommen, um den Rennen beizuwohnen. «Hier treffen sich rad-sportbegeisterte Senioren und jüngere Hobbyfahrer oder auch Velokuriere. Es ist ein wunderbarer Ort, um bei einem Bier und einer Wurst zusammen einen schönen Sommerabend zu geniessen.» ■



Die Beton-Fahrbahn ist noch heute in renntauglichem Zustand, eine Sanierung ist nicht notwendig. Bereits im Mai finden auf der altherwürdigen Bahn wieder Rennen statt.



Bilder: Ben Kron

Noch heute sind die Sünden einer früheren Sanierung sichtbar. In den 1980er-Jahren wurde eine Betonsanierung vorgenommen, in deren Rahmen man die bestehende Betonauffahrt der Steherrampe mit einer weiteren Platte versah. Um das dadurch entstandene Aufgewicht abzuleiten, mussten deshalb Bauteile wie die Rampe (hier im Bild) mit zusätzlichen Stützen verstärkt werden.

Geschichte

So kam der Radsport ins Rollen

Radrennen führten in den Anfängen oft über ungepflasterte Strassen oder Feldwege, Siege waren reine Glückssache. Zuschauer sahen die Fahrer zudem nur für kurze Zeit vorbeiflitzen. Die Vorteile eines Velodroms für die sportliche Unterhaltung wurden daher früh erkannt.

Der Radsport hat bereits eine über hundertjährige Geschichte hinter sich. Zwar wurde das Sportgerät offiziell schon 1817 erfunden, doch die damalige Draisine, eine Art Urvelo ohne Pedale, war kaum gebrauchstauglich und kann kaum Fahrrad genannt werden. Erst gegen Ende des Jahrhunderts setzte sich die bis heute gebräuchliche Technik durch.

Erste Bahnrennen schon 1869

In dieser Zeit gab es auch das allererste Radrennen. 1892 wurde in Belgien erstmals der Eintages-Klassiker Lüttich-Bastogne-Lüttich abgehalten, und bereits ein Jahr später fanden die erste Bahn-Radweltmeisterschaften statt. Das erste Radbahnrennen fand vermutlich 1869 in Paris statt. Asphaltierte Strassen waren zu jener

Zeit noch eine Seltenheit, bestenfalls waren diese gepflastert. Daher erwies sich das Fahren auf einer Rundstrecke mit einem Belag aus Holz oder Beton als wesentlich angenehmer. Die Velos für den Bahnrad sport weisen zwei Besonderheiten auf: Sie verfügen aus Sicherheitsgründen über keinen Leerlauf und auch keine Bremse.

Heute unterscheidet man im Bahnrad sport im Wesentlichen die Sprint- und die Ausdauerrennen. Bei den kurzen Sprintrennen gibt es den Einer-, Tandem- und Teamsprint, dazu das aus Japan stammende Keirin, das Zeitfahren und seit kurzem die «Longest Lap».

Bei den Ausdauerrennen kennt man die Einer- und die Mannschaftsverfolgung, den Scratch, das Punktfahren, das Ausscheidungsfahren, das Zweier-Mannschaftsfahren (Américaine), Tempo-

rennen und Steherrennen. Bei Letzterem fährt dem Velo ein Motorrad voraus, auf welchem der Pilot steht, um so dem nachfolgenden Fahrrad Windschatten zu geben. Hinter dem Motorrad befindet sich eine Rolle, und der Velofahrer versucht, mit dem Vorderrad stets Kontakt mit dieser zu halten, um optimal im Windschatten zu bleiben. Das Zusammenspiel von Töff- und Velofahrer bilden dabei die eigentliche Knacknuss. Bei diesem spektakulären Rennen mit älteren und eher lärmigen Motorrädern erreichen die Fahrräder Geschwindigkeiten von über 70 Stundenkilometern.

Bahnradrennen jeden Dienstag

Auf der offenen Rennbahn Oerlikon finden zwischen Mai und Oktober jeden Dienstag diverse Rennen statt. Neben dem Punktfahren, dem Ausscheidungsfahren und dem Scratch werden regelmässig auch Steherrennen ausgetragen. Der Eintritt zu diesem Rennabend kostet pro Person pauschal zehn Franken, was ebenfalls Nostalgie aufkommen lässt.

Für Radsportfans hat Zürich schon in fünf Jahren einen weiteren Höhepunkt zu bieten: 2024 ist die Stadt Austragungsort der Rad-Strassenweltmeisterschaften. (bk)

Bild: wikicommons



Eine Foto aus der Zeit des Bahnrad sports, als die Zuschauerränge noch ausverkauft waren und die Motorradfahrer der Steherrennen noch Militärhelme trugen.



ABSCHALUNGSTECHNIK



ABSCHALUNG FÜR BEWEHRUNGS-DURCHDRINGUNG



VERANKERUNGSTECHNIK



PASSION - VISION - INNOVATION

ANSCHLAGTECHNIK



MAUERVERANKERUNG



BERATUNG



SCHALUNGZUBEHÖR



ALBANESE® Baumaterialien AG • Maienriedweg 1a • CH-8408 Winterthur, Tel. 052 / 213 86 41, Fax. 052 / 213 73 59, info@albanese.ch

52716

VORTEILE VORFABRIZIERTER BETONELEMENTE



- individuelle Planung ■ hochwertiger, umweltfreundlicher Baustoff ■ modernste Fertigungstechniken ■ exakte, projektbezogene Produktion
- termingerechte Lieferung ■ bei allen Objekten einsetzbar ■ rascher Baufortschritt ■ maximale Lebensdauer der Gebäude ■ Thermowand-Elemente mit werkseitig integrierter Wärmedämmung ■ **vorfabrizierte Elemente für zukunftsorientiertes und nachhaltiges Bauen – heute und morgen.**



Egon Elsäßer Bauindustrie GmbH & Co. KG
D-78187 Geisingen
Tel. +49 (0)7704 805-0
www.elsaesser-beton.de



Elsäßer
BETON-
BAUTEILE

zuverlässig
individuell
exakt