

Hoffnung auf weitere 100 Jahre

Die offene Rennbahn Oerlikon feiert ihr 100-Jahr-Jubiläum. Ein Buch beschreibt die wechselvolle Geschichte, das Saisonprogramm weist diverse Höhepunkte auf, und ein visionäres Ausbauprojekt strebt eine langfristige Sicherung der Sportstätte an.

Graziano Orsi

«Die Rennbahn Oerlikon hat alles, was eine Legende ausmacht.» Dieser Schlüsselsatz steht im Vorwort des Jubiläumsbuches «Rennbahn Oerlikon – 100 Jahre Faszination Radsport» und stammt aus der Feder des Bundesrats Ueli Maurer. Der ehemalige Radfahrer-Major setzte sich mit einem Bauwerk auseinander, das am 25. August 1912 auf einem Sumpfgelände nach nur fünfmonatiger Bauzeit eingeweiht wurde. Die Gesamtkosten betragen 300 000 Franken.

In den Dreissigerjahren verfolgten jeweils bis zu 12 000 Zuschauer die Schweizermeisterschaften auf dem Beton-Oval mit einer Länge von 333,33 Metern. Die Pedalritter feierten glanzvolle Siege, erlitten bittere Niederlagen oder wurden gar von des Todes Knochenhand berührt.

Wechselvolle Geschichte

Seit 1951 ist das Monument im Besitz der Stadt Zürich. Für 940 000 Franken oder 42 Franken pro Quadratmeter entstand sie es. «Das war wohl Zürichs bestes Immobiliengeschäft (...)

, schreibt der Doyen des Sportjournalismus, Sepp Renggli, im Jubiläumsbuch – ein Megaschnäppchen der Stadt Zürich. Mehrere Besitzerwechsel, acht Bahn-Radweltmeisterschaften, rote Zahlen, schwindendes Zuschauerinteresse und diverse Abbruchpläne kennzeichnen die wechselvolle Geschichte der Sportarena. «Die Rennbahn wurde

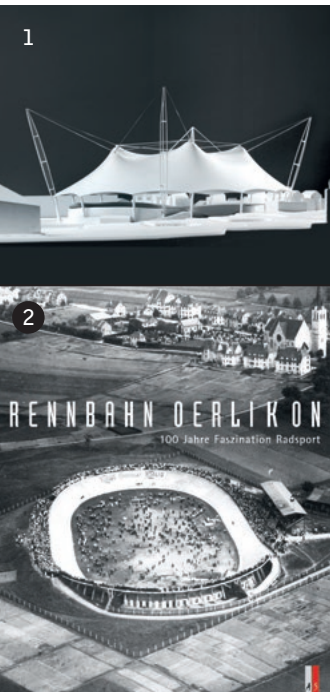
oft totgesagt, aber dank Radsportanhängern, die sich mit Herzblut der Sache annahmen, hat sie heute überlebt», schreibt Ueli Maurer.

Seit 2003 sorgt die Interessengemeinschaft offene Rennbahn (IGOR) für den Trainings- und Rennbetrieb. «Die offene Rennbahn soll eine Begegnungsstätte für Jung und Alt sein», erklärte IGOR-Präsident Alois Iten, der anlässlich einer Pressekonferenz das Saisonprogramm des Jubiläumsjahres präsentierte. Geplant sind 32 Rennrennen vom Mai bis September. Die Höhepunkte im Rennjahr 2012 sind: das dreitägige Geburtstagsfest (24. bis 26. August) und die Europameisterschaften der Steher (30./31. August). «Für Weltmeisterschaften müsste die Bahn ein Dach haben», präzisiert Alois Iten. Die Schweizermeisterschaften, der neue Sprinter-Grand-Prix Ernst Bretscher Memorial sowie zahlreiche weitere Aktivitäten (zum Beispiel ein Trabbi- und Topolino-Treffen, 12. Juni) werden ebenfalls die Sportstätte beleben. In einem Pavillon wird zudem eine Sonderausstellung mit historischen Plakaten, Bildern, Zeitungsartikeln, Trikots und Bahnvelos präsentiert, um eine visuelle Auseinandersetzung mit der Vergangenheit zu ermöglichen.

Visionen und Kosten

Die Besucherinnen und Besucher werden auf dem Oval aber auch mit Visionen und Zukunftsplänen konfrontiert. Konkret geht es darum, die Bahn mittels eines Zeltes zu überdachen. Das entsprechende Architekturmodell stand an der Pressekonferenz vor dem Eingang zum Rennbahnstübli. «Damit soll die Rennbahn aus der Wetterabhängigkeit befreit und noch mehr als bisher polysportiv genutzt werden können, ohne ihren Charakter zu verlieren», erklärte IGOR-Mitglied und Architekt Jürg Vogel. Unweigerlich kommen einem die Hallenstadion-Einweihungsworte des Zürcher Schauspielers Heinrich Gretler in den Sinn: «(...) Nie mehr erzeugt ein kalter Guss vorzeitig eines Rennens Schluss.»

Die Kosten für den «Regenschirm» beziehungsweise für das seitlich offene, von vier Pylonen abgespannte Membrandach und die Renovation der bestehenden Bauten werden vom Zürcher Architekten auf zirka 20 bis 25 Millionen Franken geschätzt. Die Kernidee ist klar: die offene Rennbahn langfristig erhalten. Die Vision sei dem Hochbaudepartement der Stadt Zürich noch nicht präsentiert worden. Der Stadtrat habe allerdings schon verschiedentlich kommuniziert, dass keine grösseren Investitionen im Zusammenhang mit der offenen Rennbahn vorgesehen seien, erklärte Martina Vogel, Sprecherin des Hochbaudepartements, auf Anfrage. Die von der Stadt getragenen Unterhaltskosten zur Erhaltung der Gebrauchstauglichkeit variieren zwischen 50 000 Franken (2011) und 100 000 Franken (2009). Die 1986 unter Denkmalschutz gestellte Anlage



- 1 | Mit einem Membrandach gegen die nervige Wetterabhängigkeit.
2 | Bild vom ersten Renntag (25. August 1912) auf dem Buchumschlag.

EIN OVALES JUWEL

Nachgefragt bei Peter Schnyder, Herausgeber des Jubiläumsbuches über die Rennbahn Oerlikon.

Wie sind Sie auf die Idee gekommen, dieses Radsportbuch herauszugeben?

Peter Schnyder: Ich habe 2005 einen Bahnkurs bei Alois Iten besucht. Seither kreise ich mit Gleichgesinnten auf der Bahn, unter anderem mit dem Sportjournalisten Martin Born. Und nach den Büchern über Koblet, Kübler und Tour de Suisse habe ich mir gesagt: Das Jubiläumsbuch über die offene Rennbahn ist doch auch ein spannendes Projekt.

Mit welchen Schwierigkeiten sind Sie bei der Umsetzung Ihrer Idee konfrontiert worden?

Aus der grossen Fülle an historischen Informationen, bewegenden Geschichten und Fotos galt es, eine Auswahl zu treffen und thematische Überschneidungen so gut wie möglich zu vermeiden.

Welches Hauptziel verfolgen Sie mit diesem Radsportbuch?

Die Leser und Leserinnen sollen dank den wertvollen historischen und aktuellen Bildern und den spannenden Texten Freude haben. Zudem hoffe ich, dass möglichst viele Politikerinnen und Politiker der Stadt Zürich erkennen, dass die offene Rennbahn Oerlikon ein Juwel ist.

Martin Born, Sepp Renggli, Otto Gebhardt u.a.
Rennbahn Oerlikon – 100 Jahre Faszination Radsport
216 Seiten, 288 Abb., ISBN 978-3-909111-91-6
Fr. 88.– / Euro 64.80, www.as-verlag.ch



Abendstimmung mit Bahnfahrer auf der Rennbahn Oerlikon.

wurde bereits 1990 wieder aus dem Inventar schützenswerter Bauten genommen. «Kein Denkmalschutz» steht somit folgerichtig in der Online-Katasterauskunft der Stadt Zürich, wenn man dort die 19 860 Quadratmeter grosse Sportanlage anklickt.

Offene Zukunft

Das Gelände befindet sich in der sogenannten Zone WG5 (Wohn-Gewerbbebauten fünfgeschossig). «Wir streben eine Umzonung in eine Zone öffentlicher Bauten an», betont Jürg Vogel. Er sieht in der Radsportarena nicht nur ein schützwürdiges Baudenkmal, sondern auch einen Sportplatz mit grossem Ausbaupotenzial, beispielsweise für Wochenmärkte, Versammlungen und Konzerte. «Zurzeit hat die Stadt Zürich keine konkreten Pläne für die Rennbahn und das Gelände», erklärt Martina Vogel. Sie weist darauf hin, dass der Prozess einer Umzonung von der Erarbeitung eines Vorschlags über zahlreiche politische Zwischenschritte bis zu einer allfälligen Volksabstimmung mindestens zwei Jahre dauere. Schneller geht hingegen die Verlängerung des

«Pachtvertrags» zwischen der Stadt und IGOR. Solange die offene Rennbahn funktionstüchtig und der Betreiber willens ist, diese zu betreiben, und sofern die Stadt keine anderweitige Nutzung vorsieht, ist die Vertragsverlängerung gesichert. Unsicher bleibt jedoch weiterhin die langfristige Sicherheit. Die offene Rennbahn figuriert seit 2006 auf der «roten Liste» gefährdeter Baudenkmäler des Schweizer Heimatschutzes. Selbstverständlich ist sie auch dem Bund bekannt, der sie in den Katalog der Sportanlagen von nationaler Bedeutung aufgenommen hat. Aber eine Subventionsprüfung gemäss Kriterienkatalog erfolgte in den vergangenen Jahren nicht.

Manch ein Besucher der offenen Rennbahn Oerlikon stellt sich unweigerlich die Frage: Wie lange wird dieses Monument noch stehen? Wie lange wird sie noch ein Ort für Legenden sein? Alois Iten nennt in der Saisonbroschüre 2012 eine Zahl: «Weitere 100 Jahre.» Fest steht: Die offene Rennbahn Oerlikon hat eine offene Zukunft. Daraus entspringt eine kostbare Hoffnung. ■

www.rennbahn-oerlikon.ch