

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 138 (2012)  
**Heft:** 21: Die Rennbahn retten

**Vorwort:** Editorial  
**Autor:** Weidmann, Ruedi

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 klimpert – 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 Konzett 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