



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

Offene Rennbahn Oerlikon

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Oerlikon

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n)	Dörflistrasse 90, 90 bei, 90m
Bauherrschaft	AG für sportliche Unternehmungen Oerlikon, Sportplatzgesellschaft Oerlikon, Stadt Zürich
ArchitektIn	Emil Schulthess (1872–1905), Oskar Urech (o. A. – o. A.), Richard Ludwig (1886 – o. A.)
Weitere Personen	Ernst Rathgeb (1884–1951) (Ingenieur), Jaro Polivka (1886–1960) (Ingenieur), Sander & Cie (Bauunternehmen), Traugott Wyss (Schlosser), Vobag AG (Stahlbauunternehmen)
Baujahr(e)	1912–1961
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	nein
IVS	nein
KGS	nein
Datum Inventarblatt	01.08.2024 Melanie Wyrtsch

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261OE00792	AREV Nr. 0019/2025 Liste und Inventarblatt	–
261OE00802	AREV Nr. 0019/2025 Liste und Inventarblatt	–
261OEBAHN00001	AREV Nr. 0019/2025 Liste und Inventarblatt	–
261OEBAUM00001	AREV Nr. 0019/2025 Liste und Inventarblatt	–
261OETRIBUE00001	AREV Nr. 0019/2025 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die Offene Rennbahn Oerlikon, bestehend aus der Radrennbahn (261OEBAHN00001) mit den Zuschauertribünen (261OETRIBU00001), dem ehem. Tribünengebäude (261OE00792), dem Garderobengebäude (261OE00802) und der Baumreihe (261OEBAUM00001), ist ein wichtiger Zeuge der Zürcher Sport-, Sozial- und Stadtgeschichte sowie der Schweizerischen Ingenieurbaukunst des frühen 20. Jh. Es handelt sich um die älteste erhaltene Radrennbahn der Schweiz; zusammen mit der Skeleton- und Bobbahn in St. Moritz von 1885 resp. 1904 zählt die Oerliker Rennbahn zu den ältesten Sportanlagen der Schweiz.

Zudem ist die Offene Rennbahn ein wichtiger sozialgeschichtlicher Zeuge der Arbeiterfreizeitkultur und der Zürcher Stadtentwicklung: Um die Jahrhundertwende war das Radfahren ein populärer Arbeitersport und Radrennbahnen waren wichtige soziale Treffpunkte der Arbeiterschaft. In der Stadt Zürich wurde 1892 in der Hardau in Aussersihl mit dem «Velodrom» eine erste offene Radrennbahn errichtet. Als diese 1911 einer Kiesgrube weichen musste, erwarb die eilig gegründete Sportplatzgesellschaft Oerlikon einen günstigen Bauplatz am Rand eines Torfmoors ausserhalb des Dorfs Oerlikon und liess die neue Rennbahn innerhalb von nur fünf Monaten errichten. Der Oerliker Gemeindeingenieur Johann Matthäus Scheifele (1870–1929), Mitglied der Sportplatzgesellschaft, erarbeitete in der Folge einen Quartierbebauungsplan, der insb. die Verkehrserschliessung des Areals sicherstellen sollte. Somit wurde die Rennbahn als Pionierbau zum Ausgangspunkt der Entwicklung zum heutigen Sport- und Messequartier entlang der Wallisellenstrasse. 1939 wurde nebenan das Hallenstadion (Wallisellenstrasse 45; 261OE02046) errichtet. Dieses verfügte über eine 250 m lange Holzrennbahn, in der auch bei schlechten Wetterverhältnissen trainiert werden konnte. Während der Blütezeit der Bahnrennen in der 1. H. des 20. Jh. verfolgten jedes



Offene Rennbahn Oerlikon

Wochenende 10'000–15'000 Radsportbegeisterte die Wettkämpfe. Insg. sieben Weltmeisterschaften wurden in Oerlikon ausgetragen; die international erfolgreichen Zürcher Radsportler Hugo Koblet und Ferdy Kübler wurden zu nationalen Identifikationsfiguren. Heute ist die Offene Rennbahn Oerlikon zusammen mit dem 2013 errichteten, gedeckten «Tissot Velodrome» in Grenchen die einzige meisterschaftstaugliche Schweizer Radrennbahn und wird vom Bundesamt für Sport als Sportanlage von nationaler Bedeutung eingestuft.

Architekturgeschichtlich handelt es sich um eine der ersten Radrennbahnen in Eisenbeton. Nachdem der Bahnrad sport 1896 zur olympischen Disziplin ernannt wurde, wurden weltweit Rennbahnen errichtet. Zu Beginn waren offene Bahnen verbreitet, da diese kostengünstiger zu erstellen waren als gedeckte. Schweizweit ist die Offene Rennbahn Oerlikon die letzte von 15 zwischen 1890 und 1934 errichteten offenen Radrennbahnen. Oftmals wurden die Rennbahnen – wie der «Velodrom» in der Hardau – mit einem Fahrbelag aus Kies und Sand ausgestattet, was ihren Unterhalt aufwändig machte. Fahrbahnen aus Eisenbeton galten dagegen als unverwüsthlich. Die Konstruktionsweise der Oerliker Rennbahn basiert auf dem 1892 patentierten, von François Hennebique (1842–1921) entwickelten System für monolithische Stahlbetonverbindungen. Der Schweizer Ingenieur Robert Maillart (1872–1940) wandte das System Hennebique schon früh an und erstellte damit u. a. 1899–1900 die Stauffacherbrücke in der Stadt Zürich (Stauffacherbrücke; Kat.-Nr. AU5389), einen mit Naturstein verkleideten Eisenbetonbau. Die Offene Rennbahn Oerlikon dagegen, entworfen vom deutschen Architekten Richard Ludwig und berechnet vom tschechischen Ingenieur Jaro Polivka, zeigt ihr Eisenbetontragewerk. Dies macht sie zu einem der frühesten Beispiele unverkleideter Betonbauten in der Schweiz. Da Sportbauten, im Gegensatz etwa zu Wohn- oder Staatsbauten, als rein technische Bauwerke galten, durfte ihre Konstruktionsweise offen gezeigt werden. Sie wurden so zu Wegbereitern der modernen Architektur.

Neben ihrer bautypologischen Bedeutung war die Offene Rennbahn Oerlikon auch aus baukünstlerischer Sicht herausragend: Da Eisenbeton ein kostspieliger Baustoff war, wurde so wenig wie Material wie möglich verbaut, was in der feingliedrigen Konstruktion der Rennbahn resultierte. Durch nachträgliche Kurveneinbauten, zusätzlich aufgetragene Betonschichten und an der Tragkonstruktion angebrachte Stahlstützen hat die Rennbahn in ihrer heutigen Erscheinung etwas an Transparenz und Eleganz eingebüsst. Dessen ungeachtet sind die Rennbahn und die nördliche Kurventribüne in ihrer bauzeitlichen Substanz erhalten. Das ehem. Tribünengebäude ist ebenfalls mitsamt seiner bauzeitlichen Fachwerkkonstruktion erhalten und wird weiterhin gemäss seiner urspr. Bestimmung als Büro für die Rennleitung und als Restaurant genutzt. Die Zuschauertribünen und das Garderobengebäude sind funktional unverzichtbare Bestandteile des historisch gewachsenen Ensembles. Die Baumreihe um die Südkurve nimmt Bezug auf die historische Umgebungsgestaltung. Das gesamte Ensemble prägt das Ortsbild von Oerlikon massgeblich mit.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Rennbahn von 1912, insb. der Tragkonstruktion, der Fahrbahn, der Motorradrampe und der Unterführung mitsamt den bauzeitlichen Geländern. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des ehem. Tribünengebäudes von 1912 mitsamt seinen historischen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der bis 1961 gewachsenen Substanz des Garderobengebäudes. Erhaltung der Zuschauertribünen:

- Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der nördlichen Kurventribüne von 1912 mitsamt den bauzeitlichen Treppenaufgängen und Geländern sowie der historischen Anzeigetafel;
- Erhaltung der bauzeitlichen Stahltragekonstruktion der westlichen Haupttribüne von 1946;
- Erhaltung der östlichen Stehplatztribüne in ihrem Volumen und ihrer Konstruktionsweise.

Konzeptionelle Erhaltung der Baumreihe entlang der Südkurve der Rennbahn.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Ensemble liegt im O des ehem. historischen Siedlungskerns von Oerlikon. Bis in die 1930er Jahre war das Areal unbebaut. Heute verläuft im N die Wallisellenstrasse und im W mündet die Thurgauer- in die Dörflistrasse. Im NO und SO schliessen zwei jüngere Wohnsiedlungen an. Nördlich auf der gegenüberliegenden Strassenseite steht das Hallenstadion. Zur Bauzeit befanden

Offene Rennbahn Oerlikon

sich im W der Rennbahn zwei Kassahäuschen und das Areal war mit einem Staketenzaun mit Eisenbetonpfosten eingefasst. Der heutige Eingangsbereich liegt etwas weiter nordwestlich. Daran schliessen das Garderobengebäude und der sog. «Kabinenhof» an. Die Rennbahn ist so ausgerichtet, dass die Kurven gegen Nordwesten bzw. gegen SO zeigen. Einfachhalber werden in der Beschreibung die geläufigen Bezeichnungen «Nordkurve» resp. «Südkurve» verwendet. Die Bezeichnungen «nördliche Kurventribüne», «östliche Stehplatztribüne» und «westliche Haupttribüne» leiten sich davon ab. Unter den Kurven der Rennbahn befinden sich im NW (Dörflistrasse 90c, 90n; 261OE000802) und im SO (Dörflistrasse 90h; 261OE00815) jüngere Einbauten.

Objektbeschreibung

Radrennbahn (261OEBAHN00001)

Die Radrennbahn besteht aus der elliptisch geformten Fahrbahn, der im W einmündenden Motorradrampe und dem Innenraum, der durch eine westliche Unterführung erschlossen ist. Die Fahrbahn ist 333,3 m lang, 9 m breit und weist in den Steilwandkurven eine Neigung von 93 % auf. Sie besteht aus acht paarweise symmetrischen eisenarmierten Betonplatten, beidseitig umschlossen von einem armierten Betonrahmen. Bis auf ein Teilstück von 45 m vor der westlichen Haupttribüne wird die Fahrbahn von einer 2 m tief fundierten, aufgeständerten Tragekonstruktion aus 75 einfachen Rahmenbindern und zehn Doppelbindern aus Eisenbeton getragen. Die urspr. 8 cm starke Fahrbahn mit dünnem Zementüberzug wurde 1978–1980 um weitere 14 cm verstärkt und die Rahmenbinderkonstruktion deshalb mit Stahlstützen stabilisiert. Während die Binderkonstruktion in der Geraden durch seitliche Erdwälle verdeckt wird, war sie in den Steilkurven urspr. sichtbar. Unter der Nordkurve waren zur Bauzeit sog. «Rennfahrerinnen» eingestellt. Heute befinden sich unter den Steilkurven jüngere Einbauten in Zementbackstein, die im oberen Bereich mit Welleternit verkleidet sind und die bauzeitliche Binderkonstruktion verdecken.

Im W mündet eine bauzeitlich erhaltene Motorradrampe in die Fahrbahn. Deren urspr. 12 cm starke Fahrbahn wurde nachträglich mit einer weiteren Betonplatte aufgedoppelt; sie ruht auf der bauzeitlichen Binderkonstruktion, die mit jener der der Fahrbahn verbunden ist und nach der Aufdopplung ebenfalls mit Stahlstützen verstärkt wurde. Das Gelände der Rampe ist bauzeitlich erhalten. Eine bauzeitliche Unterführung führt im W der Motorradrampe unter der Rampe und der Fahrbahn hindurch und erschliesst den von der Fahrbahn eingefassten Innenraum der Rennbahn. Der Innenraum weist an der längsten bzw. breitesten Stelle 134 m bzw. 61,5 m auf. Umgeben von Rasenflächen liegt mittig ein längsrechteckiger, asphaltierter Platz. Den äusseren Fahrbahnrand säumt eine Betoneinfassung mit bauzeitlichem Metallgeländer, dessen Abdeckung aus Stahlblech bunte Werbeaufschriften zeigt. Eine ringsum verlaufende historische Lautsprecheranlage ist auf die Zuschauertribünen ausgerichtet. Entlang der Kurven sind Fahnenstangen angebracht. Über der Nordkurve prangt mittig eine historische Anzeigetafel.

Zuschauertribünen (261OETRIEBUE00001)

Die Radrennbahn war zur Bauzeit allseitig von Zuschauertribünen umgeben, die Platz für rund 7000 Personen boten. Im W der Rennbahn waren im OG des ehem. Tribünengebäudes 500 gedeckte Sitzplätze angeordnet; vor dem ehem. Tribünengebäude befanden sich auf dem sog. «Sattelplatz» 1000 Stehplätze. Den O der Rennbahn flankierte eine Stehplatztribüne für bis zu 2500 Personen auf einer Dammaufschüttung. Die beiden dreireihigen Kurventribünen verfügten über 520 Sitzplätze.

Von den bauzeitlichen Zuschauertribünen ist einzig die nördliche Kurventribüne erhalten mit ihren beiden gegenläufigen, zweiarmigen Treppen und dem Geländer aus Eisenrohren. Auf der 91,5 m breiten, dreistufigen Betontribüne sind drei Sitzreihen mit hölzernen Sitzflächen angeordnet. Die Tribüne wurde 1978–1980 mit einer zusätzlichen Betonschicht versehen, die Holzbänke wurden 2020 erneuert.

Die westliche Haupttribüne von 1946 schliesst an die Nordostfassade des ehem. Tribünengebäudes an. Die neun Reihen von Sitzbänken aus Kunststoff sind über Holzbrettern auf ein bauzeitliches fundiertes Stahltragwerk montiert. Ebenerdig sind Sitzplätze für die Presse und die Rennleitung angeordnet. Im NW und SO wird die Tribüne von Holzverschalten Wänden eingefasst. Im SW bildet das DG des ehem. Tribünengebäudes eine Rückwand für die oberste Sitzreihe. Zur Erschliessung dienen drei Treppenaufgänge.

Die östliche Stehplatztribüne ist 8 m breit und 90 m lang. Der mittlere Bereich besteht aus stufenweise angeordneten Betonelementen auf einem Stahlbetontragwerk; er wurde urspr. 1952 aus

Offene Rennbahn Oerlikon

vorfabrizierten Eisenbetonelementen errichtet und 2020 in Orientierung an der bauzeitlichen Konstruktionsweise ersetzt. Die beiden 1926 errichteten, seitlichen Bereiche wurden 1982 ersetzt. Sie wird durch fünf gleichmässig angeordnete Treppenaufgänge erschlossen.

Ehem. Tribünengebäude (261OE00792)

Eingeschossiger, langer Fachwerkbau unter gegen SW geneigtem Pultdach mit Eterniteindeckung. Das Gebäude diente bis 1974 als «Unterbau» für die im OG angesiedelte ehem. Haupttribüne, eine hölzerne Tribünenkonstruktion unter Satteldach. Das westliche OG des Gebäudes bildete die Rückwand für die gegen NO zur Rennbahn ausgerichtete ehem. Haupttribüne. Das Tribünengebäude war urspr. unverputzt und zeigte die naturbelassene Fachwerkkonstruktion mit roten Backsteinausfachungen. Heute sind die aussengedämmten Fassaden über einem Steinsockel verputzt und weiss gestrichen, das Fachwerk ist nur noch teilweise sichtbar. Der Bereich unter dem Dach ist holzverschalt. Die Zugänge zum Gebäude, versehen mit roten Metalltüren, liegen an der regelmässig gegliederten westlichen Hauptfassade. Im nördlichen Gebäudeteil befinden sich das Büro der Rennleitung und ein Abstellraum; diese weisen im SW vereinzelte schmale, hochrechteckige Fenster mit weiss gestrichenen hölzernen Klapppläden auf. Den mittleren Gebäudeteil nimmt das Restaurant «Rennbahnstübli» ein (mit nördlich angeordneter Küche). Das «Rennbahnstübli» wird im SW durch vier und im SO durch zwei grosse Doppelfenster belichtet; die Fensteröffnungen sind mit einem schmiedeeisernen Gitter versehen. Die Toilettenräume im südlichen Gebäudeteil werden im SW durch eine Fensteröffnung mit Glasbausteinen und ein im SO unter dem Dach angeordnetes Fensterband belichtet. Der südöstliche Gebäudeteil ist unterkellert; ein Kellerabgang an der Südostfassade erschliesst das UG. Im NW ist der Bau fensterlos. Im NO tritt das DG vor das Gebäude und bildet eine gedeckte Vorhalle für die nordöstlich anschliessende westliche Haupttribüne. Das Dach ruht hier auf fundierten Holzstützen, die von der bauzeitlichen Tribünenkonstruktion stammen. Das Innere des ehem. Tribünengebäudes ist geprägt vom Umbau 1974 und der Innenrenovation 2020. Im «Rennbahnstübli» steht ein historisches Buffet; die Holzvertäfelten Wände sind weiss gestrichen, der bauzeitliche Zementboden verfügt über einen jüngeren Kunststoffbelag. In den Toilettenanlagen sind historische Bodenfliesen und Feldertüren erhalten.

Garderobengebäude (261OE00802)

Eingeschossiger, flach gedeckter Massivbau über längsrechteckigem Grundriss. Der nordwestliche Gebäudeteil wurde 1930 als freistehender Bau mit sieben sog. «Rennfahrerkabinen» errichtet. Dieser Bau wurde 1961 leicht angewinkelt in gleicher Bauweise gegen N verlängert; durch den Abschluss vor dem Treppenaufgang der nördlichen Kurventribüne entstand der sog. «Kabinenhof». Die Backsteinfassaden des Garderobengebäudes sind weiss gestrichen. Die fensterlose Nordwestfassade ist teilweise mit Efeu bewachsen. Die Tür- und Fensteröffnungen liegen allesamt an der regelmässig gegliederten, der Rennbahn zugewandten Südostfassade. Die Rahmen und Flügel der hochrechteckigen Sprossenfenster sind weiss gestrichen, die Öffnungen sind mit einem schmiedeeisernen Gitter versehen. Die farbig gestrichenen Holztüren sind oben rechts mit einer Garderobenummer versehen. Unter dem leicht vorspringenden Dach sind an der Fassade in regelmässigen Abständen Leuchtstoffröhren angebracht. Im Innern sind die Garderobenräume zweckmässig gestaltet. Über dem Asphaltboden sind die Backsteinwände und die Betondecke weiss gestrichen. Die Decke besteht aus weiss gestrichenen Stahlträgern, an denen Leitungsrohre und Leuchtstoffröhren sowie Haken zum Aufhängen von Rennvelos angebracht sind. Entlang der Wände sind Holzbänke und Kleiderhaken angebracht.

Baumreihe (261OEBAUM00001)

Die Bereiche unmittelbar rund um die Radrennbahn wurden 1926 dicht mit Pappeln und Rottannen bepflanzt. Dieser historische Baumbestand ist nicht mehr vorhanden. Die teilweise Ersatzbepflanzung mit Mammutbäumen entlang der Südkurve der Radrennbahn bezieht sich auf diese historische Umgebungsgestaltung.

Baugeschichtliche Daten

1912 Bau der Radrennbahn (261OEBAHN00001), des ehem. Tribünengebäudes (261OE00792) und der Zuschauertribünen (261OETRIBUE00001), Architekt: Richard Ludwig, Dresden, Ingenieur: Jaro Polivka, Bauunternehmen: Sander & Cie, Zürich, Bauherrschaft: Sportplatzgesellschaft Oerlikon

Offene Rennbahn Oerlikon

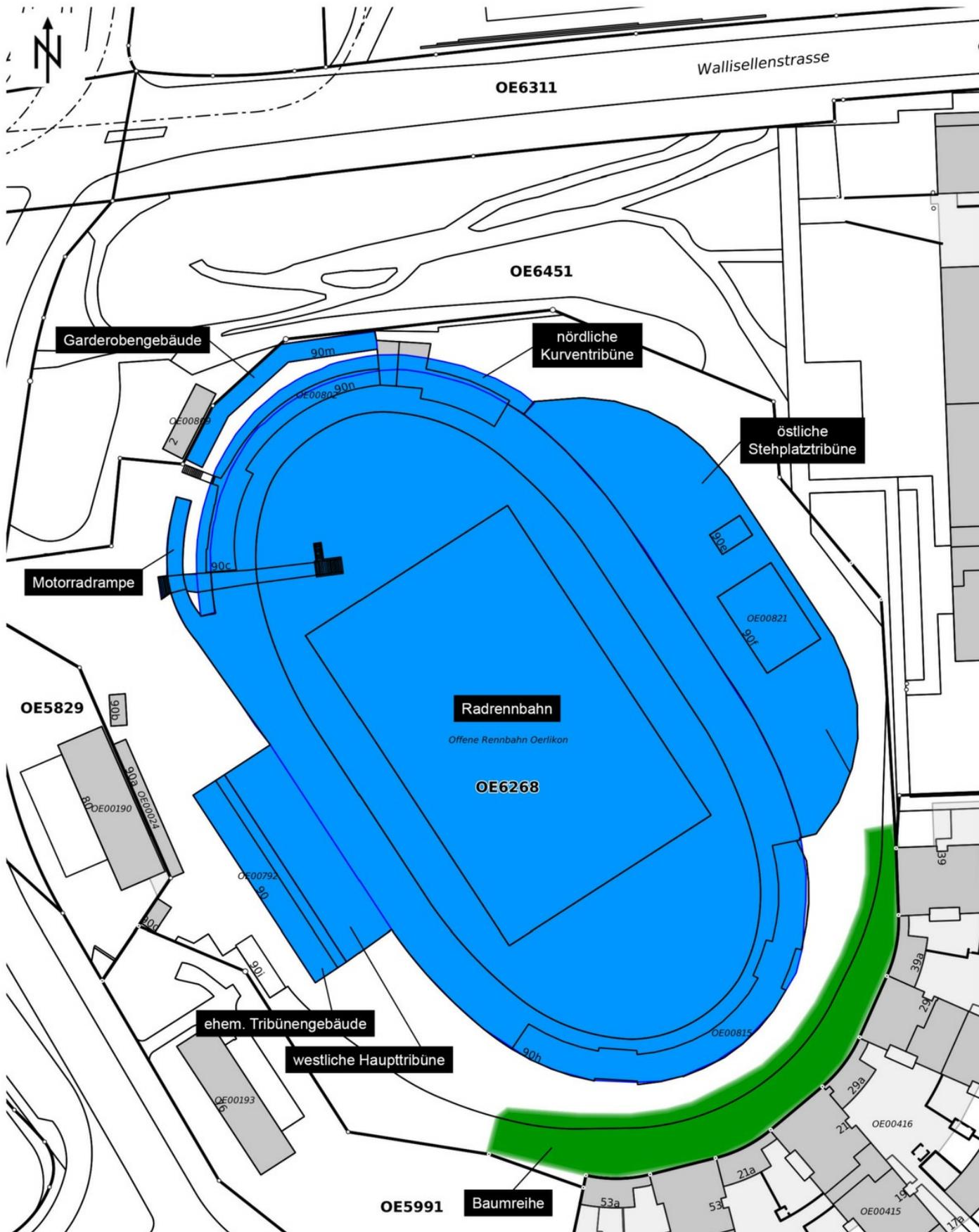
1923	Erweiterung der Zuschauertribünen anlässlich der Weltmeisterschaft: Bau einer provisorischen Tribüne beim sog. «Sattelplatz» vor Tribünengebäude, Architekt: Emil Schulthess; beidseitiger Ausbau der östlichen Stehplätze auf einer Dammaufschüttung zu einer Stehplatztribüne aus Beton, Ingenieur: Ernst Rathgeb; Bauherrschaft: AG für sportliche Unternehmungen Oerlikon
1926	dichte Ringbepflanzung um die Radrennbahn mit Pappeln und Rottannen
1930	Bau des Garderobengebäudes (261OE00802)
1946	Bau der westlichen Haupttribüne als Metallkonstruktion vor dem Tribünengebäude, Schlosser: Traugott Wyss
1952	Ersatz des Mittelteils der östlichen Stehplatztribüne durch vorfabrizierte Betonelemente, neue Sitzbänke für die nördliche Kurventribüne, Architekt: Oskar Urech, Stahlbauunternehmen: Vobag AG, Adliswil, Bauherrschaft: Stadt Zürich
um 1956	Abbruch der westlichen Portal- und Kassenanlage
ab 1960	Fällen einzelner Pappeln und Tannen um die Rennbahn, Anpflanzen von «Exoten» in der Südostkurve
1961	Verlängerung des Garderobengebäudes nach N, Bau einer Minigolfanlage im Innenraum der Rennbahn
nach 1970	Abbruch der bauzeitlichen Einfriedung des Areals, neue Einzäunung
1974	Reparatur der Fahrbahn der Radrennbahn, Umbau des Tribünengebäudes: Abbruch des OG mit der Haupttribüne und des Satteldachs, neues Pultdach mit Eterniteindeckung, neuer Verputz und Anstrich, im Innern Entfernen von Gipsdecken und Anbringen einer Schalldichtung, neuer Innenanstrich, neuer Bodenbelag mit Kunststoffüberzug, neue Türen
1977–1980	Instandstellung der Radrennbahn: Anbringen von Stahlstützen nach dem Auftragen zusätzlicher Betonschichten auf der Fahrbahn, der Motorradrampe und der nördlichen Kurventribüne; Instandstellung der östlichen Stehplatztribüne (Aufgänge, Beläge) unter Beibehaltung der Tragkonstruktion von 1952; Erhöhung der Sitzbänke auf der westlichen Haupttribüne; Ingenieur: R. Schweizer (o. A. – o. A.)
1981	Ersatz der Minigolfanlage im Innenraum der Rennbahn durch einen geteerten Platz; Abbruch der beiden Seitenbereiche von 1923 der östlichen Stehplatztribüne
1982	Neubau der beiden Seitenbereiche der östlichen Stehplatztribüne, Architekt: E. Feller (o. A. – o. A.), Zürich
nach 1985	Anpflanzen der heutigen Baumreihe (261OEBAUM00001) entlang der Südkurve der Rennbahn
1986	Aufnahme der Rennbahn ins Inventar der kunst -und kulturhistorischen Schutzobjekte der Stadt Zürich
um 1995	Fällen von Bäumen im O der Rennbahn
um 1990	Entlassung aus dem kommunalen Inventar, anschliessend Abbruch der südlichen Kurventribüne, Bauherrschaft: Stadt Zürich
2017–2020	Instandstellung der Rennbahn: Renovieren des Tragwerks, Ersetzen der Betoneinfassung der Fahrbahn, Behandeln der Geländer mit Korrosionsschutz, Renovation der Motorradrampe, neue Bodenplatte in der Unterführung; Instandstellung der bauzeitlichen nördlichen Kurventribüne mit neuer Beschichtung der Betonoberfläche und neuen hölzernen Sitzbänken; Ersatzneubau des Mittelteils der östlichen Stehplatztribüne von 1952 nach bauzeitlichem Vorbild; Instandstellung und teilweise Erneuerung des Metalltragwerks der westlichen Haupttribüne von 1946; im ehem. Tribünengebäude Erneuerung der Gastküche und der WC-Anlagen; Erneuerung der Wegbeleuchtung mit Notlichtanlage um die Rennbahn, Architekturbüro: weberbrunner Architekten AG, Ingenieur: Ruggli & Partner Bauingenieure AG, Bauherrschaft: Stadt Zürich

Literatur und Quellen

- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Daniel Kurz, Oerlikon – Siedlungsentwicklung, in: Baukultur in Zürich, Band 1, Affoltern, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich und Amt für Städtebau, Zürich 2022, S. 39–48, 56–57.

Offene Rennbahn Oerlikon

- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Bd. VI, Die Grossstadt Zürich 1860-1940, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2012, S. 321–323.
- Inventar der überkommunalen Schutzobjekte, Stadt Zürich, Vers. Nr. 00792, 00802, 2015, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Johann Matthäus Scheifele, Die Radrennbahn Zürich-Oerlikon, in: Schweizerische Bauzeitung, 1912, Nr. 23, S. 305–309 und Nr. 25, S. 333–336.
- Luca Okay Can, Offene Rennbahn Oerlikon, unveröffentlichte Diplomarbeit, ETH Zürich, 2022.
- Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK), Katalog der Sportanlagen von nationaler Bedeutung, hg. von Bundesamt für Sport BASPO, PDF-Datei, in: www.backend.baspo.admin.ch/fileservice/sdweb-docs-prod-baspoch-files/files/2024/01/04/9e6c3f20-90cb-4c34-9a93-51d9f04ac506.pdf, Stand: 01.01.2024.
- Pietro Wallnöfer, Ein früher Zeuge der Schweizer Sportarchitektur, in: Rennbahn Oerlikon. 100 Jahre Faszination Radsport, hg. von Peter Schnyder, Zürich 2012, S. 182–185.
- Ruedi Weidmann, Geschichte und Zukunft der Rennbahn Oerlikon, in: Tec21, 2012, Nr. 12, S. 14–18.



Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild von 1912, Ansicht von NW, Bild:
Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 164159, 01.01.1912 (Bild Nr.
D102622_46).



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild von 1912, Ansicht von SW, Bild:
Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 164158, 01.01.1912 (Bild Nr.
D102622_47).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild von 1922, Ansicht von SO, Fotograf: Walter Mittelholzer, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_MH01-002777, 01.01.1922 (Bild Nr. D102622_48).



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild von 1962, links das Hallenstadion mit der überdachten Radrennbahn, Ansicht von SW, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. Com_F61-00096-0001, 01.01.1962 (Bild Nr. D102622_49).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild, oben rechts das Hallenstadion (2610E02046), Ansicht von SO, 06.04.2019 (Bild Nr. D102622_51).



Offene Rennbahn Oerlikon, Luftbild von NO, 06.04.2019 (Bild Nr. D102622_50).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Radrennbahn, Ansicht gegen Süden., 03.09.2018
(Bild Nr. D101546_37).



Offene Rennbahn Oerlikon, Südkurve der Radrennbahn (261OEBAHN00001)
mit Baumreihe (261OEBAUM00001), Ansicht von SW, 08.04.2020 (Bild Nr.
D102117_47).

Offene Rennbahn Oerlikon

Offene Rennbahn Oerlikon, Blick von der östlichen Stehplatztribüne (261OETRIEUE00001) zur Südkurve der Radrennbahn (261OEBAHN00001) mit der Baumreihe (261OEBAUM00001), Ansicht von N, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_07).



Offene Rennbahn Oerlikon, Radrennbahn (261OEBAHN00001), Blick von der Einmündung der Motorradrampe in die Fahrbahn zur Nordkurve und zur nördlichen Kurventribüne (261OETRIEUE00001), Ansicht von W, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_59).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Radrennbahn (261OEBAHN00001), rechts die Motorradrampe, links der Treppenaufgang zur nördlichen Kurventribüne (261OETRIBUE00001), Ansicht von NW, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_50).



Offene Rennbahn Oerlikon, Radrennbahn (261OEBAHN00001), Unterführung und Binderkonstruktion der Motorradauffahrt, Ansicht von NW, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_54).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, nördliche Kurventribüne (261OETTRIBUE00001) und Nordkurve der Radrennbahn (261OEBAHN00001) nach der Instandstellung, Ansicht von NW, 08.04.2020 (Bild Nr. D102117_36).



Offene Rennbahn Oerlikon, Nordkurve der Radrennbahn (261OEBAHN00001) und nördliche Kurventribüne mit Treppenaufgang (261OETTRIBUE00001) vor der Instandstellung, Ansicht von N, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_49).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, ehem. Tribünengebäude (261OE00792) mit westlicher Haupttribüne (261OETTRIBUE00001), links im Hintergrund die Radrennbahn (261OEBAHN0001) mit der gegenüberliegenden östlichen Stehplatztribüne, Ansicht von W, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_14).



Offene Rennbahn Oerlikon, ehem. Tribünengebäude (261OE00802) mit westlicher Haupttribüne (261OETTRIBUE00001) und Radrennbahn (261OEBAHN00001), Ansicht von S, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_16).

Offene Rennbahn Oerlikon

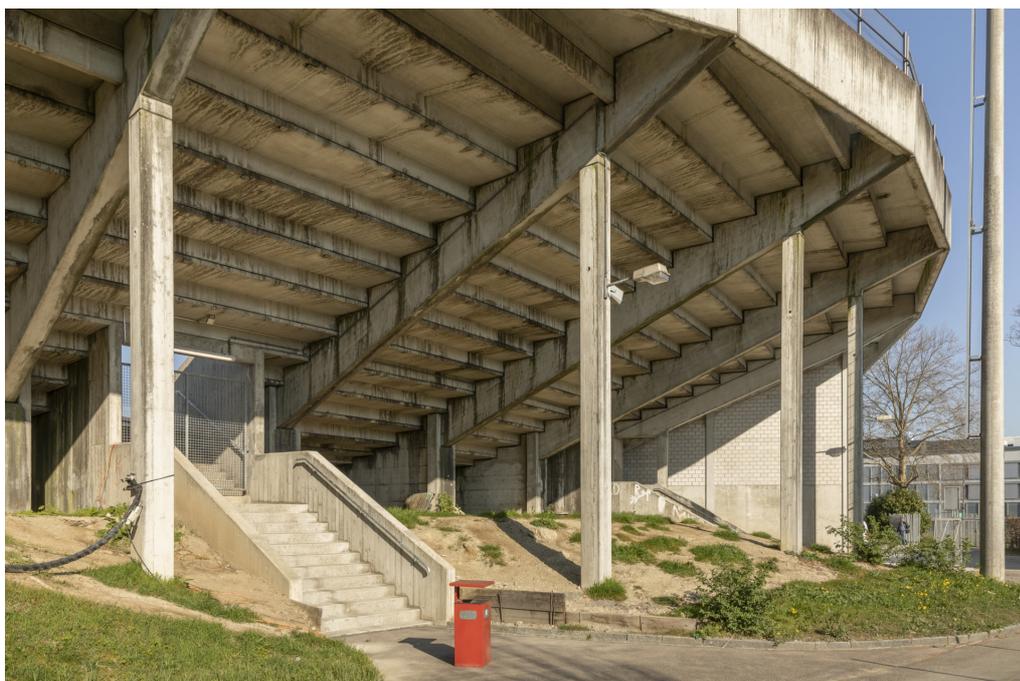


Offene Rennbahn Oerlikon, ehem. Tribünengebäude (261OE00802) mit westlicher Haupttribüne (261OETTRIBUE00001) und Radrennbahn (261OEBAHN00001), Ansicht von N, 08.04.2020 (Bild Nr. D102117_29).



Offene Rennbahn Oerlikon, Zuschauertribünen (261OETTRIBUE00001), östliche Stehplatztribüne nach dem Ersatzneubau des mittleren Tribünenteils, Ansicht von N, 08.04.2020 (Bild Nr. D102117_01).

Offene Rennbahn Oerlikon



Offene Rennbahn Oerlikon, Zuschauertribünen (261OETTRIBUE00001), östliche Stehplatztribüne, 1982 ersetzter nördlicher Seitenbereich von 1923, Ansicht von NO, 08.04.2020 (Bild Nr. D102117_14).



Offene Rennbahn Oerlikon, Zuschauertribünen (261OETTRIBUE00001), östliche Stehplatztribüne, mittlerer Tribünenteil nach dem Bau 1952, im hinteren Bildbereich der südliche Seitenbereich der Tribüne von 1923, Ansicht von NO, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 122952, 01.01.1952 (Bild Nr. D102622_52).

Offene Rennbahn Oerlikon

Offene Rennbahn Oerlikon, Südkurve der Radrennbahn (261OEBAHN00001) mit Kurveinbauten von 1977–1980, links die Baumreihe (261OEBAUM00001), Ansicht von SO, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_21).



Offene Rennbahn Oerlikon, sog. «Kabinenhof», links das Garderobengebäude (261OE008029), rechts die Radrennbahn (261OEBAHN00001) mit Stahlstützen und Kurveinbauten von 1977–1980, darüber die nördliche Kurventribüne (261OETRIEBUE00001), Ansicht von NW, 03.09.2018 (Bild Nr. D101546_63).