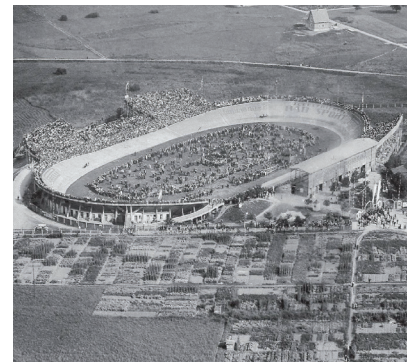




PLANERWAHL BERICHT
**TEILINSTANDHALTUNG
OFFENE RENNBAHN**

Zürich-Oerlikon

Leistungs-offerte im selektiven Verfahren
W.6572.PW



Herausgeberin

Stadt Zürich
Amt für Hochbauten
Postfach, 8021 Zürich

Tel. 044 412 11 11
www.stadt-zuerich.ch/planerwahlen

Juni 2017

Redaktionelle Bearbeitung

Lukas Prestele
Ursula Müller

Gestaltung

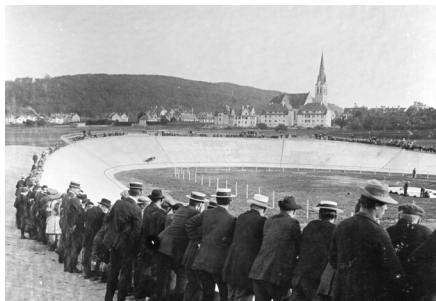
blink design, Zürich

März 2017
Vorlage_Bericht-Planerwahl-Architektur.indd
M-System 202

INHALT

A	PROJEKTRAHMEN	4
	Ausgangslage	4
	Perimeter	6
	Aufgabe	10
	Ziele	10
	Kosten	13
	Termine Projekt	13
B	AUFTRAGSANALYSE	14
C	BERICHT PLANERWAHLGREMIIUM	16
	Auftraggeberin und Verfahren	16
	Planerwahlgremium	16
	Präqualifikation	17
	Zuschlag	17
	Würdigung	18
D	BEITRÄGE	21

A PROJEKTRAHMEN



Historische Fotografie Rennbetrieb (BAZ)



Historisches Luftbild mit Hallenstadion und Offener Rennbahn (BAZ)

Ausgangslage

Die Offene Rennbahn Oerlikon wurde im Jahr 1912 von der Sportplatzgesellschaft Oerlikon erstellt und ist damit die älteste in Betrieb stehende Radrennbahn der Schweiz. Pro Saison werden von Mai bis September bei guter Witterung etwa 22 Dienstagabendrennen durchgeführt.

Die Offene Rennbahn Oerlikon ist Bestandteil des Gebäudeportfolios von Immobilien Stadt Zürich. Stadttinterner Mieter ist das Sportamt. Betrieben wird das Objekt von der Interessengemeinschaft Offene Rennbahn Oerlikon (IGOR). Die Stadt übernimmt die Kosten für den baulichen Unterhalt.

In der Umgebung befinden sich vorwiegend grossmassstäbliche Bauten wie das Theater 11, das Hallenstadion und die Messe im Norden. Östlich liegen die Wohnbauten Wohnstadion und die Baugenossenschaft GISA. Südlich ist der Jugendtreff Oerlikon und westlich eine unmittelbar an die Parzelle anschliessende Tankstelle. Auf der anderen Seite der Thurgauerstrasse befinden sich ein Gebäude des ewz und ein Parkplatz.

Als schützenswert gilt das Rennbahnoval mitsamt den Steilwandtribünen sowie der Motorradrampe. Sämtliche übrigen An- und Einbauten sind jüngeren Datums und beeinträchtigen teilweise das Erscheinungsbild der schutzwürdigen Teile. Aus diesen Gründen wurde die Anlage aus dem städtischen Inventar entlassen, im November 2012 jedoch wieder in der aktuellen Objektliste von überkommunaler Bedeutung aufgenommen. Verschiedene Aspekte der Rennbahn gelten dabei als schützenswert: Sie war der Initialbau des Gebietes an der äusseren Wallisellenstrasse, der Ausgangspunkt eines grossflächigen Sport- und Messequartiers, sie ist ein früher Sichtbetonbau (statisch berechnet nach der sogenannten Ritterschen Methode), es handelt sich um die letzte offene Radrennbahn in der Schweiz.

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands und den hohen Unterhaltskosten hat Immobilien Stadt Zürich (IMMO) verschiedene Vorgehensszenarien der weiteren Nutzung für die Offene Rennbahn Oerlikon untersucht. Daher hat sie das Amt für Hochbauten (AHB) beauftragt eine Zustandsanalyse mit verschiedenen Szenarien auszuarbeiten und Massnahmen inklusive Kosten zu definieren, welche die Nutzung für die nächsten Jahre ermöglichen. Am 22. Oktober 2015 entschieden die Vorsteher des Hochbaudepartements (HBD) und des Schul- und Sportdepartements (SSD) die Umsetzung sämtlicher Massnahmen für die Gewährleistung der Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit für

zehn Jahre. Um die Aufrechterhaltung und Sicherung des Betriebes bis zur Teilinstandhaltung zu gewährleisten, wurden bereits Sofortmassnahmen auf den Saisonstart 2016 getroffen.

Die Zustandsanalyse dient als Grundlage für diese Leistungsangebote und wird den Teilnehmenden für die zweite Phase abgegeben. Der Umfang orientiert sich an der Variante V03 (siehe Seiten 14 bis 15 der Zustandsanalyse).

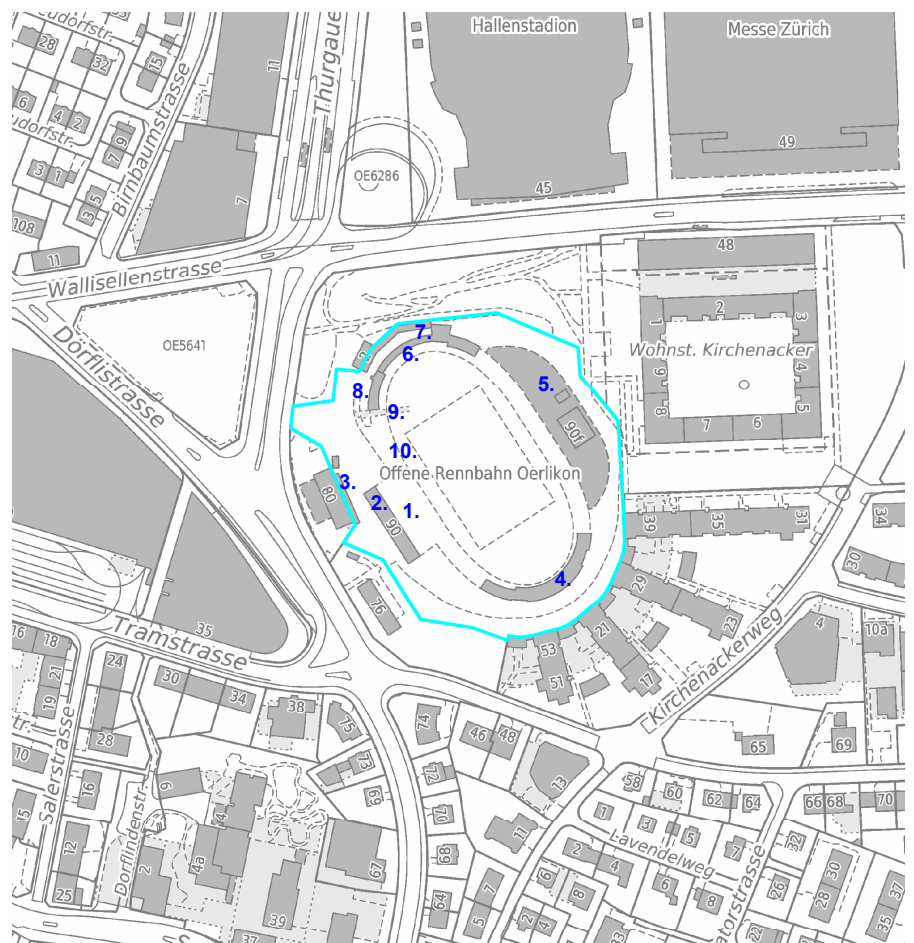


Schrägluftbild Richtung Süden

Perimeter

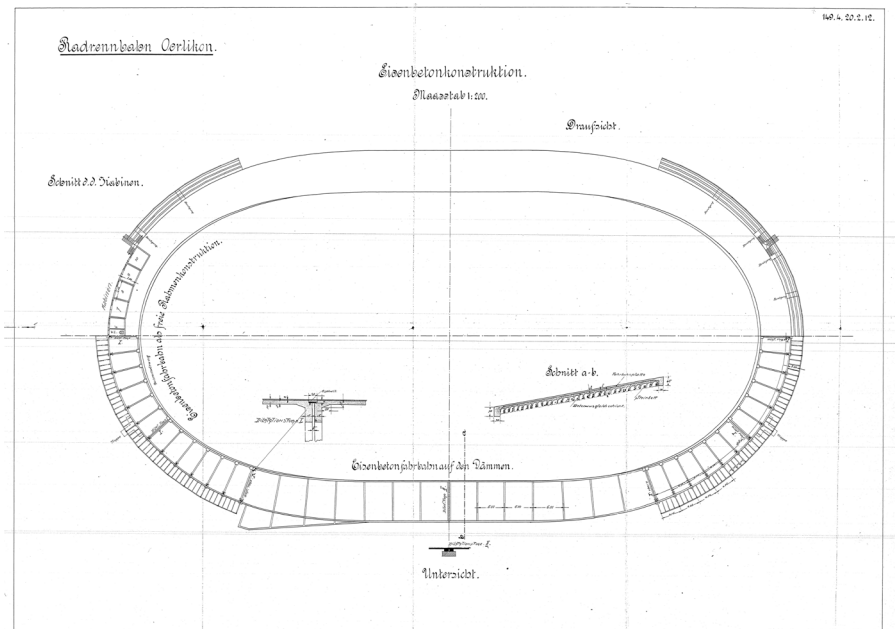
Die Offene Rennbahn Oerlikon befindet sich auf der Parzelle OE6286 mit einer Grundstücksfläche von 19'860 m² und ist in der Wohnzone W5. Die Anlage besteht aus folgenden Bauten (* im Inventar Denkmalpflege):

- 1. Haupttribüne *
- 2. Tribünengebäude *
- 3. Buffetgebäude
- 4. Südkurve
- 5. Gegentribüne Mitte und Seiten
- 6. Steilwandtribüne (Nordkurve) *
- 7. Kabinenhof (Garderobengebäude)
- 8. Motorradrampe *
- 9. Unterführung Innenraum *
- 10. Piste (Rennbahn) *
- Weitere Bauten wie Beleuchtungsmasten, Anzeigetafel, Fahrradwerkstatt, Lager, Pergola, Container etc.

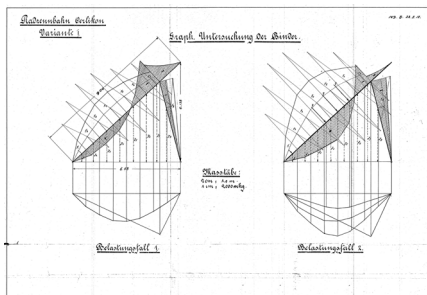


Situationsplan

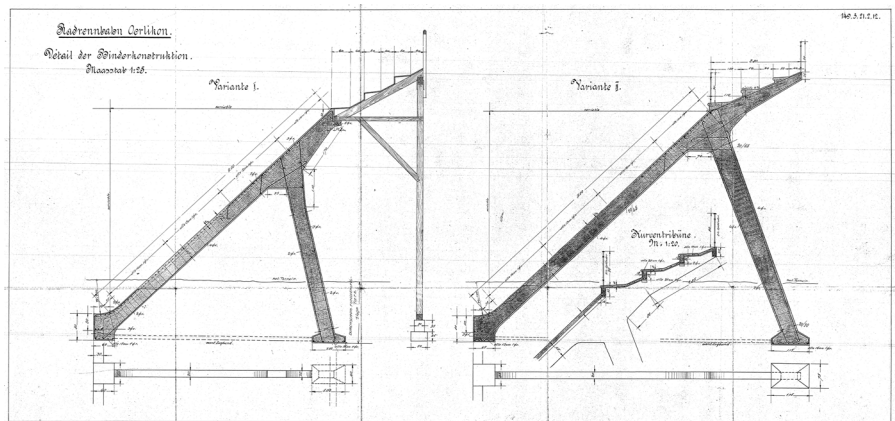
Pläne



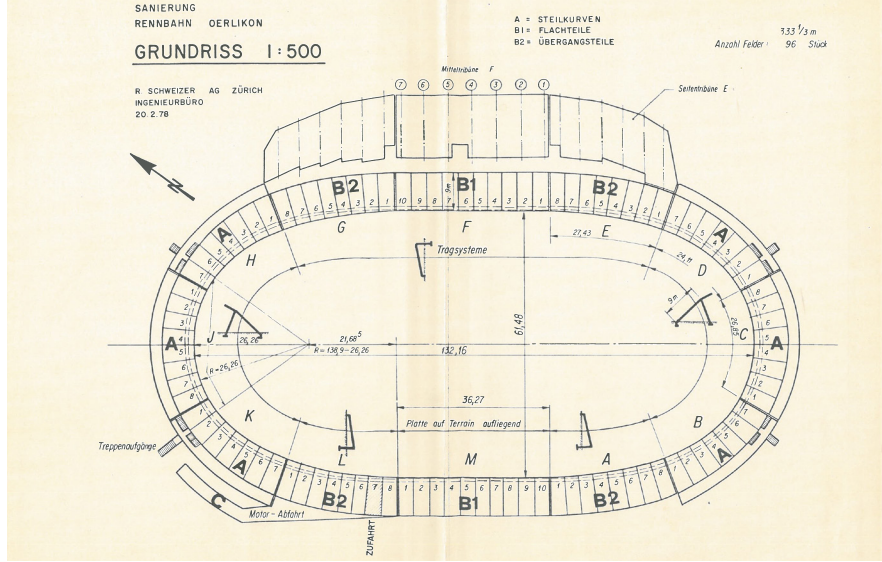
Grundriss, 1912



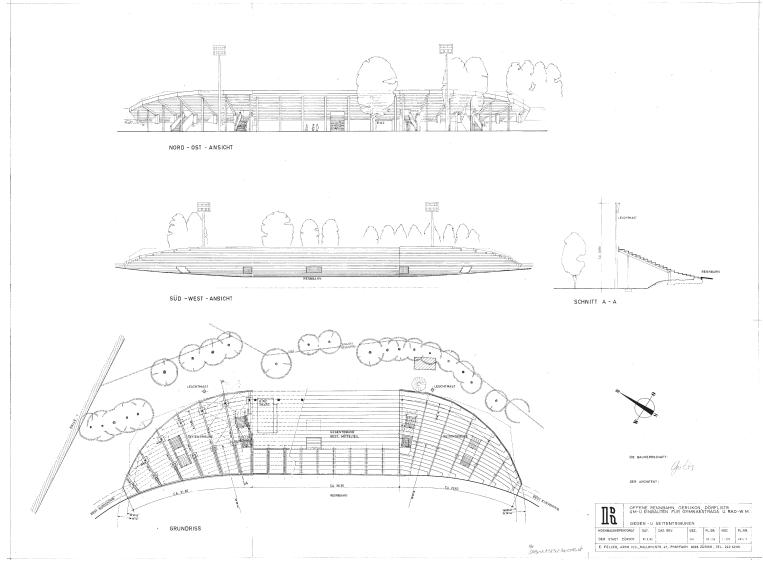
Untersuchung der Binder mit der graphischen Statik, 1912



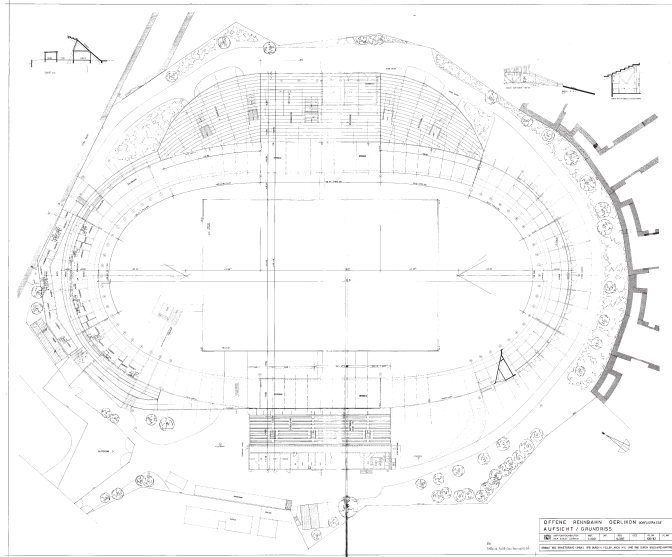
Detailschnitt Binderkonstruktion Steilwandkurven in zwei Varianten (rechte Variante wurde ausgeführt), 1912



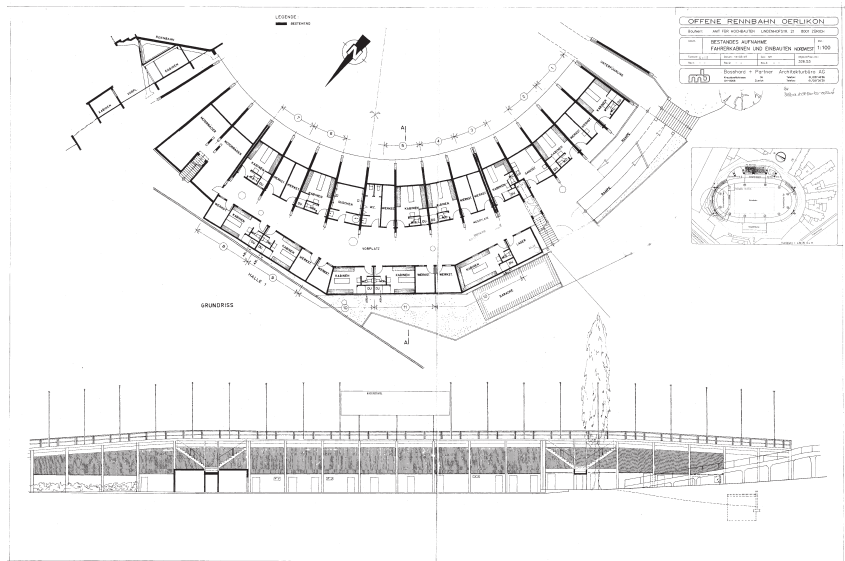
Grundriss mit schematischen Schnitten, 1978



Ansichten und Grundriss Gegentribüne, 1982



Bestandesaufnahme Grundriss, 1997



Bestandesaufnahme Grundriss und Ansicht Nordkurve mit Kabinenhof, 1997



Historische Fotografie Bauzustand

Aufgabe

- Gewährleistung der Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit für eine Nutzungsdauer von 10 Jahren
- Günstiger Betrieb
- Berücksichtigung des denkmalpflegerischen Schutzzumfangs
- Vermeidung der Notwendigkeit einer Baueingabe

Der folgende zusammengefasste Massnahmenkatalog ist unter Berücksichtigung der oben erwähnten Aspekte zu prüfen und umzusetzen:

- Betonsanierung / Betonschutz
- Teilerneuerung Stahlkonstruktion und Korrosionsschutz Haupttribüne
- Sanierung Mauerwerk
- Sanierung / Teilersatz Holzbauteile und Holzschutz
- Ausbesserungen / Sanierung Aussenhüllen
- Erneuerung / Reparatur Dächer
- Erneuerung Ausbau: Bodenbeläge (u.a. Piste), Wandflächen, Verputz, Malerarbeiten, Geländer / Handläufe, Tore, Fugen
- Sanierung Garderoben (minimaler Aufwand)
- Erneuerung Gebäudetechnik (Beleuchtung, Elektro, Sanitär, Lüftung) und Kanalisation
- Abluftanlage Küche über Dach geführt
- Neubau oder Provisorium Gegentribüne (Mitte)
- Fluchtwegmarkierungen



Historische Fotografie Rennbetrieb

Ziele

Gesellschaft

Berücksichtigung des denkmalpflegerischen Schutzzumfangs
Aufrechterhaltung des Rennbetriebs

Wirtschaft

Minimierung der Investitions- und Betriebskosten der Bauten
Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit für 10 Jahre

Umwelt

Materialisierung gemäss Eco-BKP-Merkblättern

- www.stadt-zuerich.ch/nachhaltiges-bauen

Die Offene Rennbahn soll mit dem Ziel einer Nutzungsdauer von 10 Jahren (2020 bis 2030) instandgehalten werden. Es soll eine kostenbewusste und nutzungsorientierte Lösung zur Gewährleistung der Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit ermittelt werden.

Vor der Saisonöffnung 2016 sind bereits Sofortmassnahmen erfolgt. Diese wurden vor allem im Hinblick auf die Betriebssicherheit sowie der Unfallverhütung umgesetzt. Im Wesentlichen waren davon die Gegentribüne, Haupttribüne, Nordkurve und das Tribünengebäude betroffen.

Der mittlere Teil der Gegentribüne entspricht nicht mehr den heutigen statischen Vorgaben. Im Rahmen der Sofortmassnahmen wurde die Konstruktion im Bereich der untersten vier Reihen mit Stahlträgern abgestützt und der obere Teil für den Publikumsverkehr gesperrt. Die Anzeigetafel wurde instandgesetzt und ist wieder für die Nutzung freigegeben.

Grundsätzlich sind im Rahmen der Teilinstandhaltung alle Massnahmen zu prüfen, die für die Sicherheit und Betriebstauglichkeit notwendig sind, um den Betrieb für die kommenden 10 Jahre gewährleisten zu können. Vor allem im Hinblick auf den gesperrten Teil der Mitteltribüne sind verschiedene bezüglich Kosten optimierte Lösungsansätze zu evaluieren. Hier sollen alternative Lösungen betrachtet werden wie z.B. eine temporärere Stahltribüne, die als Überbrückung der bestehenden Tribüne erstellt wird oder allenfalls das Belassen der Sperrung und die Errichtung einer temporären Stahltribüne als Ersatz an anderer Stelle für die jeweiligen Grossevents. Entsprechende Vorschläge und Angebote liegen bereits vor (Nüssli AG). Ebenfalls ist die Sanierung der Garderoben sorgfältig abzuwägen. Auch wenn sie in einem einfachen Zustand sind, sind sie zweckmässig und werden nur während der Sommer-Saison genutzt.

Im Hinblick auf die Kosten sowie die Nutzungsdauer ist ein massvolles Abwägen aller erforderlichen Massnahmen zwingend erforderlich. Daher ist ein Massnahmenkatalog anzustreben, der eine Bewertung der Massnahmen hinsichtlich ihrer zwingenden Bedingung und einer ergänzenden Möglichkeit zulässt. Hierbei sollte möglichst am Ende des Vorprojektes der Entscheid für die umzusetzenden Massnahmen erfolgen können. Die Kosten von CHF 5 Millionen müssen dringend eingehalten werden.

Es sind keine betrieblichen Optimierungen vorgesehen, welche eine Baueingabe auslösen. Eine isolierte Baueingabe nur für die Küche ist allenfalls zu prüfen. Aus Sicht des Betreibers sind im Hinblick auf allfällige Auflagen alle Massnahmen, die eine Baueingabe erfordern,

dringend zu vermeiden. Die Notwendigkeit einer Baueingabe ist daher in Abhängigkeit der umzusetzenden Massnahmen zu prüfen.

Kanalisationsuntersuchung sind bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie von der Firma Rohrmax AG durchgeführt worden. Entsprechende Kanal TV Aufnahmen und ein Protokoll sind vorhanden.

Der Terminplan für die Umsetzung muss sorgfältig geplant und frühzeitig kommuniziert werden. Während der Sommersaison findet der Rennbahnbetrieb statt und während der Wintersaison befindet sich überwiegend eine andere Nutzung (wie z.B. bisher Zirkus „Himmel auf Erden“) auf dem Areal. Dies ist auch im Hinblick auf allfällige Untersuchungen zu beachten, für die der Zugang auf das Areal erforderlich ist. Die Instandhaltung ist aus betrieblicher Sicht möglichst im Winter durchzuführen. Während dieser Zeit stellt die IGOR den Betrieb an der Offenen Rennbahn ein. Eine verkürzte Saison würde für den Betrieb zu grossen Einbussen führen, der Verlust einer ganzen Saison wäre schwer tragbar. Eine saubere Planung und frühzeitige Kommunikation ist daher äusserst wichtig.

Das Rennbahnoval, das Tribünengebäude, die Kurventribünen sowie die Motorradrampe befinden sich im Inventar der Kantonalen Denkmalpflege. Baulichen Massnahmen sind daher mit der Kantonalen Denkmalpflege abzusprechen und müssen von dieser bewilligt werden.

Bei sämtlichen Massnahmen der Instandhaltung ist den Kosten, der Nutzungsdauer von 10 Jahren und der Nutzung als Saisonbetrieb Rechnung zu tragen.

Kosten

Aufgrund einer ersten Kostengrobschätzung von Cockpit Projektmanagement sind Zielkosten in der Grössenordnung von maximal 5.0 Mio. Franken (+/-30 %, inkl. MWST) zu erwarten. Diese lösen einen Objektkredit in der Grössenordnung von maximal 5.75 Mio. Franken (inkl. MWST, Kreditreserven I +5 % und II +10 %) aus.

Termine Projekt

Projektierungsbeginn	Juni 2017
Abgabe KGS (Kostengrobschätzung)	Herbst 2017
Abschluss Vorprojekt mit KS (Kostenschätzung)	Februar 2018
Abschluss Bauprojekt mit KV (Kostenvoranschlag)	August 2018
Objektkredit	Dezember 2018
Baubeginn	Januar 2019
Bezug (vor Saisonbeginn)	März 2020

B AUFTRAGSANALYSE

Allgemein

Für die Beurteilung nach qualitativen Aspekten war ein organisatorischer Lösungsansatz – eine Auftragsanalyse – erforderlich. Diese bestand aus skizzenhaften Lösungsvorschlägen für einzelne Aspekte der Bauaufgabe, welche den planerischen Umgang mit dem Bestand, den massvollen Eingriff in die Bausubstanz und eine passende Antwort auf funktionale Fragestellungen aufzeigen sollten. Beurteilt wurden die Beiträge anhand der qualitativen Zuschlagskriterien.

Auftragsanalyse (mit Präsentationsgespräch)

Die Teilinstandhaltung der Offenen Rennbahn hat als Ziel die Betriebssicherheit und Gebrauchstauglichkeit für zehn Jahre sicherzustellen und soll bei laufendem Betrieb durchgeführt werden. Aufgrund der begrenzten Nutzungsdauer sollen die Massnahmen termin- und kostenoptimiert erfolgen (Stichwort Design to Cost).

Wesentlicher Teil der Architekturleistung ist es, zu Beginn des Projektes das **Studium von Lösungsmöglichkeiten** durchzuführen: Es sollen auf der Basis der Zustandsanalyse die Massnahmen sowie die Eingriffstiefe definitiv festgelegt werden. Die Massnahmen orientieren sich an der Variante V03 der Zustandsanalyse (siehe Seiten 14 bis 15 Zustandsanalyse und Seite 10 Programm Leistungsangebote).

Die Teilnehmenden werden zu einem Präsentationsgespräch eingeladen. Dieses Gespräch findet am Dienstag, 16. Mai 2017 nachmittags statt. Es stehen jeweils 10 Minuten für die Präsentation und anschliessend 5 Minuten für Fragen zur Verfügung. Eine detaillierte Einladung mit Ort und Uhrzeit folgt.

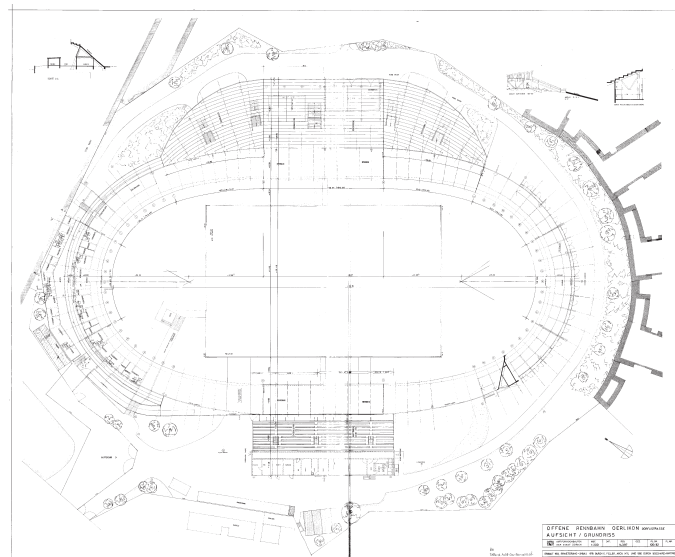
Als Grundlage für das Gespräch gelten die zwei einzureichenden A3-Blätter. Die Aussagen können anhand von Skizzen, Bildern, Diagrammen und Text gemacht werden.

Ein Beamer, Laptop und Pointer sind vorhanden.

Es werden Aussagen zu folgenden Punkten erwartet:

- Terminplan und Herangehensweise: Wie gehen Sie dieses Projekt an? Wie strukturieren Sie die Zusammenarbeit mit Bauherrschaft und Behörden? Wie werden die baulichen Eingriffe zeitlich und räumlich optimal koordiniert, damit der Rennbetrieb möglichst wenig beeinträchtigt wird? Der Rennbetrieb dauert jeweils vom 1. Mai bis zum 30. September, zur Vorbereitung und zum Abbau werden jeweils zwei Wochen zusätzlich vorher und nachher benötigt. Wir erwarten von den sich bewerbenden Büros einen plausiblen und phasengerechten Ablauf- / Terminplan, der Auskunft über die Strukturierung des Projekts gibt.
- Wie ist Ihr Umgang mit der denkmalpflegerischen Substanz angesichts der Teilinstandhaltung mit bescheidenen finanziellen Mitteln und beschränktem Zeithorizont? Illustrieren Sie Ihr Vorgehen exemplarisch am geschützten Tribünengebäude.
- Vorstellung Schlüsselpersonen anhand von 2 Referenzen (gemäss der in der ersten Phase eingereichten Selbstdeklaration)

Beurteilt wird die Auftragsanalyse, die Präsentation sowie das persönliche Gespräch gemäss den abgegebenen Unterlagen. Es werden keine ausgearbeiteten Terminprogramme bzw. Projektvorschläge erwartet.



Bestandesaufnahme Grundriss, 1997

C BERICHT PLANERWAHLGREMIIUM

Auftraggeberin und Verfahren

Die Stadt Zürich, vertreten durch das Amt für Hochbauten, hat im Rahmen eines selektiven Planerwahlverfahrens nach WTO-Übereinkommen Architekturbüros zur Einreichung von Bewerbungsunterlagen für das Bauvorhaben «Teilinstandhaltung Offene Rennbahn Oerlikon» eingeladen.

Es wurden Architekturbüros gesucht, die in der Lage sind, diese Aufgabe mit hoher architektonischer, bautechnischer und organisatorischer Kompetenz unter Einhaltung der Kosten- und Terminvorgaben durchzuführen.

Die Bewertung der Unterlagen erfolgte in beiden Phasen durch das Planerwahlgremium der Fachstelle Planerwahl des Amts für Hochbauten.

Planerwahlgremium

- Ursula Müller, Architektin (Vorsitz)
Co-Leiterin Fachstelle Planerwahl, Amt für Hochbauten
- Sven Ricman, Architekt
Projektleiter Projektentwicklung, Amt für Hochbauten
- Benjamin Kerland, Architekt
Projektleiter Bau, Amt für Hochbauten
- Lea Zimmermann, Architektin
Projektausschuss-Delegierte, Amt für Hochbauten
- Aziza Awenat, Kundenberaterin
Immobilien Stadt Zürich

Experten

- Roger Stub
Ressortleiter Bauberatung, Kantonale Denkmalpflege

Projektleitung

- Lukas Prestele, Architekt
Projektentwicklung, Amt für Hochbauten

Präqualifikation

Die öffentliche Ausschreibung der Leistungsofferte «Teilstandhaltung Offene Rennbahn Oerlikon» erfolgte am 9. Dezember 2016. 27 Bewerbungen wurden vollständig und fristgerecht bis zum 17. Januar 2017 beim Amt für Hochbauten eingereicht.

Anlässlich der Präqualifikationssitzung des Planerwahlgremiums vom 7. Februar 2017 wurden nach der Vorprüfung sämtliche Bewerbungen zur Beurteilung zugelassen. Auf der Grundlage der im Programm vom 9. Dezember 2016 festgehaltenen Eignungskriterien wählte das Planerwahlgremium aus den 27 zugelassenen Bewerbungen die fünf nachfolgend aufgeführten Planerteams zur Teilnahme an der zweiten Phase des Planerwahlverfahrens aus.

- weberbrunner architekten ag
Binzstrasse 23, 8045 Zürich
- Ladner Meier Architekten GmbH
Grubenstrasse 37, 8045 Zürich
- Diethelm & Spillmann GmbH und Hügi Architekten AG
Räffelstrasse 11, 8045 Zürich
- Planergemeinschaft Twerenbold Nägele Twerenbold Architekten
Josefstrasse 106, 8005 Zürich
- Fischer Architekten AG
Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Allen Bewerbenden wurde nach der Präqualifikation eine Verfügung mit der Bekanntgabe der ausgewählten Teams zugestellt.

Zuschlag

Das Planerwahlgremium traf sich am 16. Mai 2017. Beurteilt wurden die Auftragsanalyse, die Referenzen und die Honorarofferte. Die im Programm vom 24. März 2017 festgehaltenen Zuschlagskriterien hat folgendes Architekturbüro am besten erfüllt:

- weberbrunner architekten ag
Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Würdigung

Die Aufgabenstellung der Auftragsanalyse mittels Aussagen zu Projektstrukturierung / Herangehensweise, Grobterminplanung unter dem Aspekt Bauen unter Betrieb sowie der Umgang mit der teilweise geschützten Bausubstanz unter der Optik der Instandhaltung für die nächsten 10 Jahre hat sich bewährt und auch die persönliche Präsentation half die unterschiedlichen Herangehensweisen herauszuschälen. Das Gremium diskutierte intensiv das Thema, dass kein baulicher Eingriff ein Präjudiz betreffend der denkmalpflegerischen Substanz evozieren darf bzw. die Schutzwürdigkeit in Frage stellen darf.

Das Projekt von Diethelm & Spillmann / Hügi Architekten geht diesbezüglich radikal und auch visionär vor: Bauteile, die sowohl aus denkmalpflegerischer wie auch betrieblicher Sicht entfernt werden können, werden auch aus ökonomischen Gründen abgebrochen. Die Anlage wird entschlackt und auf ihr Wesentliches und Schützenswertes konzentriert und es wird eine Vorstellung für die potentielle Wiederherstellung entsprechend dem Zustand von 1912 nach 2030 dargestellt. Die polarisierende Auseinandersetzung mit der ambivalenten Zukunft und in welche Bauteile investiert werden soll, hat das Gremium bei dieser Arbeit stark herausgefordert. Trotz logischer Begründung empfand es aber, dass die Massnahmen zu stark auf die Vision nach 2030 ausgerichtet sind.

Der exemplarische Umgang mit dem Tribünengebäude von Twerenbold Nägele Twerenbold Architekten, wurde vom Gremium mit der Wiederherstellung seiner früheren räumlichen Konfiguration und Farbigkeit als denkmalpflegerische Aufwertung diskutiert, was bereits etwas weit geht. Der systematische und gut gegliederte Terminplan mit seinen Massnahmen ist nachvollziehbar und mit seiner Präsentation positiv gewürdigt worden.

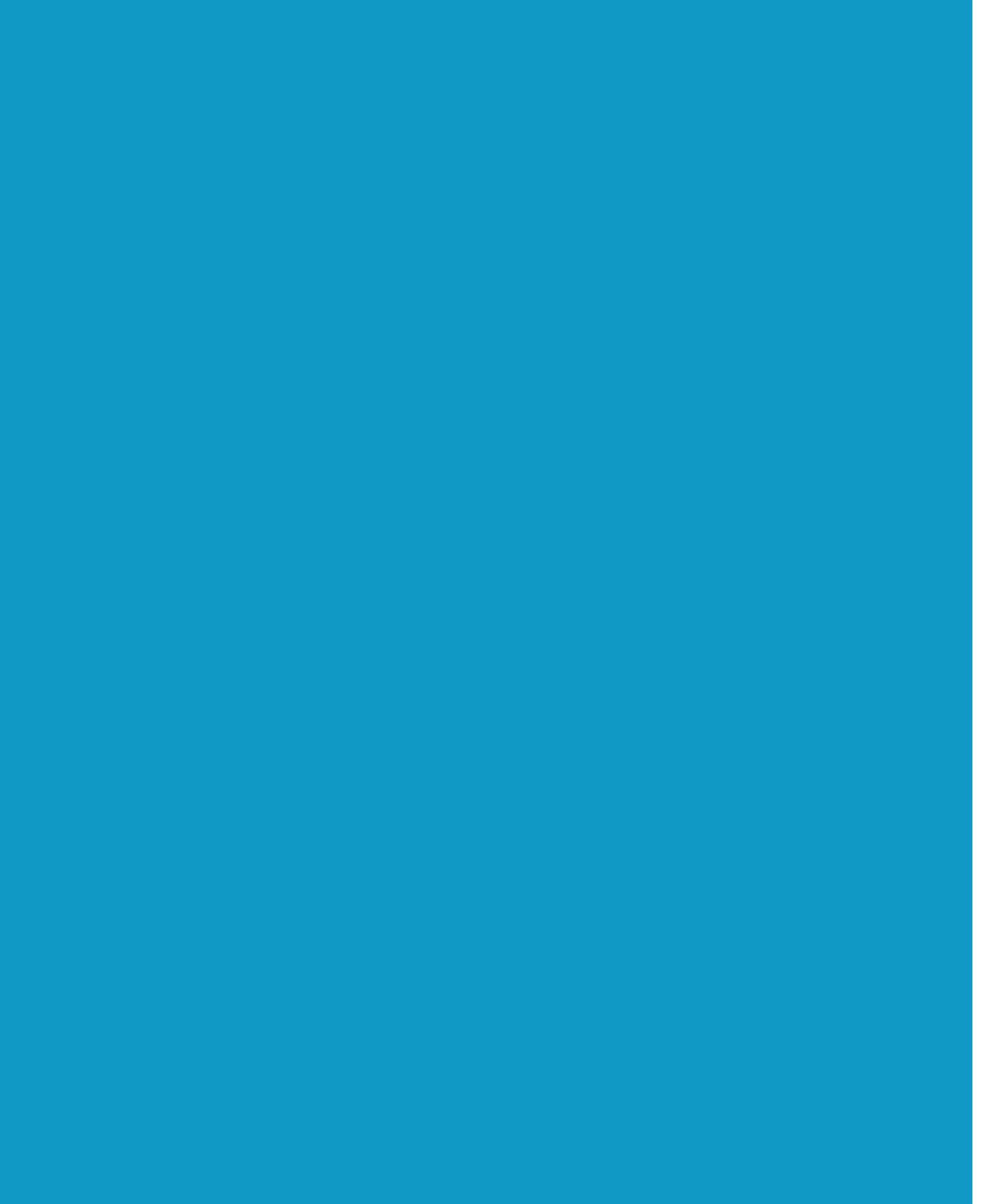
Der Vorschlag von Fischer Architekten konnte mit seiner Präsentation weniger überzeugen. Es fehlte etwas das Gesamtbild, die Auseinandersetzung mit der Aufgabe blieb an der Oberfläche und die Veredelungsmassnahmen konnten als Thema wenig prägen.

Die Präsentation von Ladner Meier Architekten hat das Gremium überzeugt, es wurde ihnen ein gutes Aufgabenverständnis attestiert. Die Herangehensweise mittels detaillierter Zustandsanalyse war rezeptartig und als Weg übersichtlich aufgebaut. Hingegen blieb der Vorschlag etwas unfassbar und wenig konkret und mehr durch Beispiel-Bilder geprägt.

Die Auftragsanalyse von weberbrunner Architekten wurde sauber, strategisch gedacht und stringent präsentiert. Durch eine gute Priorisierung der Anlageteile entsteht ein gut gegliederter Leitfaden. Die reduzierten Eingriffe erfolgen denkmalpflegerisch sorgfältig gewählt. Es überzeugt die einfache Investition in die Erscheinung der Motorradrampe, der pragmatische Ersatz der mittleren Gegentribüne durch leichte, vorgefertigte Betonelemente sowie das Öffnen und Vernetzen der Freizeitanlage für das Quartier. Insgesamt werden alle Themen auf hohem Level und nachvollziehbar beantwortet. Das Honorar bewegt sich im Mittelfeld, die intelligent gewählten Eingriffe ermöglichen eine gute Wirtschaftlichkeit und damit wird das Gremium am meisten überzeugt.

Allen Teams wird für die engagierten Beiträge sehr herzlich gedankt, aus Sicht Planerwahlgremium hat sich gerade die persönliche Präsentation der strukturierten Terminpläne mit Massnahmen als schlüssiges Format bewährt.

D BEITRÄGE



Auftragsanalyse uns Strukturierung der Aufgabe

Ausgangslage

Die kulturhistorisch interessante Anlage fasziniert auch ingenieurtechnisch: Die ursprüngliche Rennbahn besteht aus einer äusserst schlanken Betonkonstruktion. Die Fahrbahn und Teile der Tribünen wurden jedoch in Folge von Sanierungen mehrmals überbetoniert. Das dadurch entstandene Mehrgewicht der Konstruktion machte Verstärkungen in Form von Hilfsstützen aus Stahl und Ausmauerungen von Bindern notwendig. Die Eleganz der ursprünglichen Konstruktion lässt sich heute nur noch erkennen. Trotzdem fasziniert die Sportplatzanlage inmitten des sich dynamisch entwickelnden Stadtquartiers Oerlikon vor allem auch durch ihren grosszügigen Massstab und die ovalen Form. Die Rennbahn Oerlikon soll bis 2030 instand gehalten werden bei optimierten Unterhaltskosten. Dazu ist ein Budget vorgesehen, welches nicht überschritten werden soll (Design to Cost).

Konzept Instandsetzung

Die Rohbauelemente werden hinsichtlich dauerhafter Nutzung ertüchtigt. Alle weiteren Bau-massnahmen (Ausbau, Haustechnik) können so geplant und umgesetzt werden, dass deren Lebensdauer sich im Jahr 2030 ihrem Ende annähern. Dadurch wird verhindert, dass der Rohbau an Wert verliert. Ein Entscheid für ein Weiterbetrieb im Jahr 2030 ist dadurch weiterhin gut möglich.

Eine Rückführung der gesamten Rennbahn in den Originalzustand ist aufgrund der Aufgabenstellung nicht realistisch. Jedoch können einzelne Elemente denkmalpflegerisch saniert werden und dadurch punktuell an die Eleganz der ursprünglichen Anlage erinnern. Dazu besonders geeignet ist die Motorradrampe, deren Erscheinung mit wenig Aufwand wiederhergestellt werden kann. Die Lage der Motorradrampe direkt beim Eingang bildet zudem die attraktive Adresse der offenen Rennbahn.

Das Potential einer verbesserten Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Anlage für das Quartier ist zu prüfen. Die Sportanlage könnte dadurch besser als öffentlicher Freiraum für das Quartier verstanden werden. Quartierbezogene Nutzungen wie z.B. ein Quartierzentrum, Freiräume für den Breitensport oder eine Velotrail-, oder Kletteranlage könnten unter den Tribünen Platz finden und die Anlage insgesamt besser ausnutzen.

Planung der Aufgabe

Im den Planungsprozess sind verschiedene Interessensgruppen und Akteure beteiligt. Die Anforderungen und Ansprüche an die Lösungen sind teilweise unterschiedlich und müssen ausgehandelt werden. Um zu breit abgestützten Lösungen zu kommen, wird ein Vorgehen in unterschiedlichen

Strategien und Varianten und deren Gegenüberstellung vorgeschlagen.

Um die anspruchsvollen Instandstellungsarbeiten der Betonkonstruktionen zu planen und zu realisieren, schlagen wir vor, unser Team mit einem ausgewiesenen Fachmann zu verstärken. Herr Werner Hofmann, etaconsult kennt die Anlage bereits sehr gut aus eigener Erfahrung und wird uns unterstützen beraten. Als Planende Bauingenieure schlagen wir das Ingenieurbüro Heerli AG vor. In dieser Konstellation können wir auch ein Teamfaktor 0.95 anbieten.

Umgang mit Anforderung „Design to Cost“

Das vorgesehene Budget wird nach Prioritäten für die einzelnen Baumaassnahmen aufgeteilt. Folgende Prioritätenliste ist als Vorschlag zu verstehen:

- Langlebigkeit sicherstellen: Rohbauelemente instand setzen, oder erneuern.
- Betrieb sicherstellen: Betriebsnotwendige Ergänzungen in Form von Versorgungsprovisoren (Vermeidung einer Baueingabe) erstellen.
- Gebäudehüllen erneuern: Nur wenn Lebensdauer bis 2030 nicht sichergestellt ist.
- Gebäudeausbauten und Gebäudetechnik erneuern: Nur wenn Lebensdauer bis 2030 nicht sichergestellt ist.

- Adresse stärken: Adressbildende Motorradrampe denkmalpflegerisch erneuern.
- Massnahmen zur besseren Integration der Anlage im Quartier: Z.B. Durchwegung und Velotrail (Freifinanziert).

Bei einzelnen Baumaassnahmen sind die Kosten schwierig zu prognostizieren. Bei Betonsanierungen, Erneuerung der Kanalisation und Instandstellung der Unterführung ist mit unvoresehenen Kosten zu rechnen, da der Arbeitsaufwand stark vom Zustand der Bauteile abhängig ist. Die übrigen Arbeiten können besser abgeschätzt werden da die Bauteile neu zu erstellen sind oder der Zustand gut analysiert werden kann. Folgendes Vorgehen kann helfen, unter diesen Bedingungen die Baumaassnahmen an den Zielkosten auszurichten:

- Arbeiten mit hohen Kostenrisiken als erstes in Angriff nehmen.
- Zwischenabrechnung während Rennsaison 2019 erstellen und noch ausstehende Massnahmen an dem Kostenziel ausrichten.

Terminplan und Herangehensweise

Planungsphase	2017			2018			2019			2020				
	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Projektierung														
Ausschreibung														
Abschluss VP mit KS														
Abschluss BP mit KV														
Planungskredit Submission / Ausführungsplanung														
Submission / Ausführungsplanung Bauphase 1														
Objektkredit														
Submission / Ausführungsplanung Bauphase 2 / 3														
Bauphase														
Rennbahn														
Sanierung Unterführung Innenraum														
Instandstellung Piste														
Betonsanierung Stühnwandtribüne / Nordkurve														
Mobile Brücke Innenraum														
Betonsanierung Südkurve														
Betonsanierung Motorradrampe														
Zuschauerebenen														
Sanierung Tribüne														
Neubau Tribüne Mitte														
Sanierung / Abhebung Stühnwandtribüne														
Sanierung Gegenbühne Seiten														
Gebäude														
Sanierung / Umbau Tribünegebäude														
Sanierung Kabinenhof														
Sanierung Buffetgebäude														
Temporäre Versorgungsbauten														
Sanierung fassade Fahrradwerkstatt														
Infrastruktur														
Kanalisation														
Sanierung Anzeiger														
Umgang														



Schlüsselpersonen und ihre Referenzen



Instandsetzung ZHdK Gessnerallee, 4,0 Mio.

Unser Architekturbüro mit 23 Mitarbeitenden bearbeitet die Projekte vom Studium von Lösungsmöglichkeiten bis zur Abnahme und Kostenabrechnung.



Erneuerung Freibad Letzigraben, 19,0 Mio.

Federführung Projektierung: Boris Brunner, dipl. Arch FH / BSA / SIA / AKB. Umfassende denkmalpflegerische Instandsetzung.

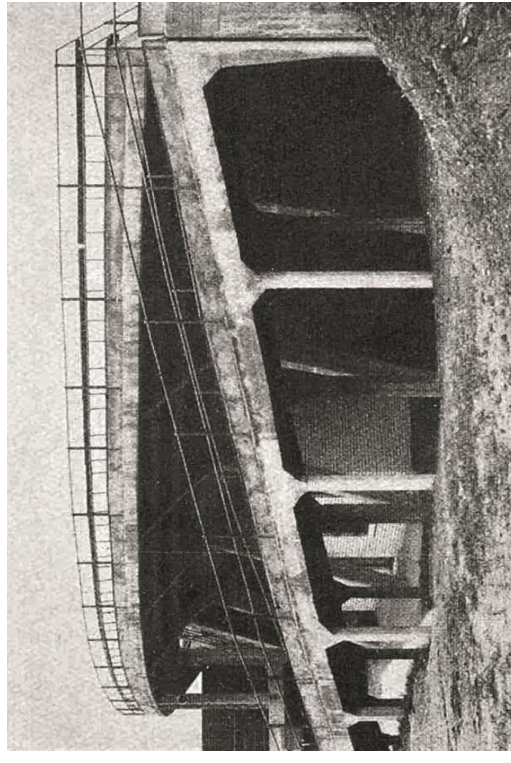
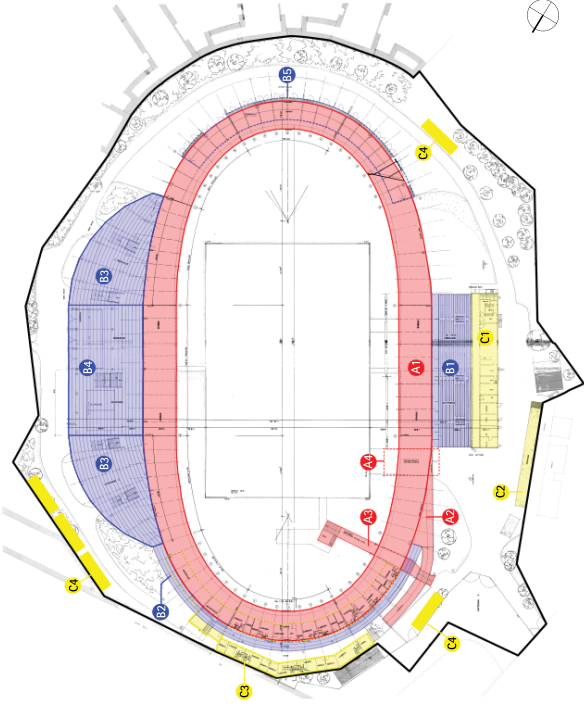


Sportzentrum Eselriet Effretikon, 23,2 Mio.

Federführung Bauleitung: Volker Schopp, dipl. Ing. FH / Arch. Instandsetzung Sportanlage bei laufendem Betrieb.

Übersicht über die Anlagen

- Rennbahn**
- A1 Piste (Rennbahn)
 - A2 Motorradrampe
 - A3 Unterführung Innenraum
 - A4 Brückenkonstruktion
- Zuschaueranlagen**
- B1 Haupttribüne
 - B2 Steilwandtribüne (Nordkurve)
 - B3 Gegentribüne Seiten
 - B4 Gegentribüne Mitte
 - B5 Stuckkurve
- Gebäude**
- C1 Tribünegebäude
 - C2 Buffetgebäude
 - C3 Kabinenhot (Gardenergebäude)
 - C4 Temporäre Versorgungsbauten



Quelle: Schweizerische Bauzeitung 23/1972, S. 306

Motorradrampe als Adresse der Anlage

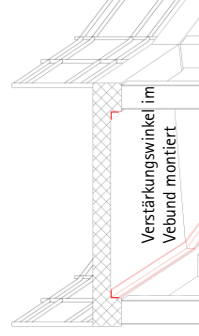
Vorschläge für Massnahmen

Rennbahn

Generelle Instandstellung der Betonarbeiten: Betonansammlungen, Instandstellung Unterführung zum Innenraum, Instandstellung Rennpiste.

Motorradrampe

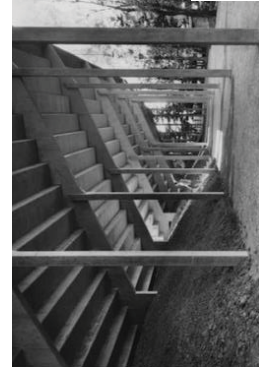
Die heute angebrachten, konstruktiv fremden Diagonalsstützungen der Motorradrampe werden durch einfache Verstärkungswinkel unter der Fahrbahn ersetzt. Betonkonstruktion instand setzen und notwendige Absturzicherungen ergänzen.



Zuschaueranlagen

Generelle Instandstellung der Betonelemente und Anlageteile: Betonsammlungen, Abdichtungsarbeiten Nordtribüne, Instandsetzung Haupttribüne.

Ersatz der Gegentribüne Mitte:

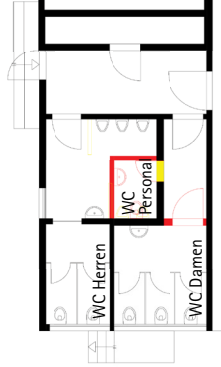


Quelle: Wolf Bender, 1952, B.Z. Negativ Nr. Wolf-Bender 15298

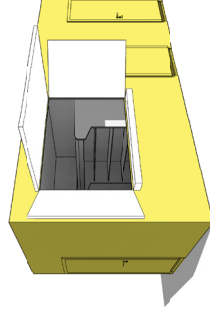
Die mittlere Gegentribüne wird durch eine neue Konstruktion aus vorfabrizierten Betonteilen (analog der Geometrie der bestehenden seitlichen Tribünen) ersetzt. Die neue Konstruktion wird so gewählt, dass das Eigengewicht sich gegenüber der heutigen Konstruktion nicht wesentlich ändert, wodurch die bestehenden Einzelfundamente wiederverwendet werden können.

Das Tribünegebäude

Auf der Basis einer Farb- und Materialanalyse wird das Tribünegebäude denkmalpflegerisch in Stand gesetzt. Innenausbau und Gebäudetechnik werden erneuert, wenn ihre Lebensdauer bis 2030 nicht gegeben ist oder, Anforderungen an die Hygiene nicht mehr erfüllt werden. Umnutzungen werden keine vorgesehen um ein Bewilligungsverfahren und Auflagen zu vermeiden. Vom heutigen Herren-WC wird ein Teil als Personal-WC räumlich abgetrennt. Die Verringerung der Anzahl WC-Einheiten wird in den Versorgungsbauten zusätzlich angeboten.



Temporäre Versorgungsbauten



Um neue betriebliche Anforderungen erfüllen zu können, wird ein einheitliches Raummodul als "fliegende Baute" vorgeschlagen. Für Toilettenanlagen, Ausbestellen von Gastronomischen Angeboten, temporäre Garderoben und Lager, etc. können Raummodule eingesetzt werden. Neben der Flexibilität der Anordnung kann unter Umständen eine vereinfachte Bewilligung erreicht werden.

Vernetzung mit dem Quartier
Überdachter Velo- Trail und Jugendtreffpunkt: Die neue mittlere Tribüne bildet einen grossen überdachten Raum, welcher unmittelbar an einen klein-

en Park grenzt. Dieser Raum soll für das Quartier zugänglich gemacht werden, indem die Umzäunung in diesem Bereich neu definiert wird. Z.B. kann hier ein überdachter Bike-Park, eine Kletteranlage oder ein Jugendtreffpunkt eingerichtet werden. Wegeverbindung Tramstrasse - Kirchenacker - Wallisellenstrasse: Diese Wegeverbindung vernetzt die Rennbahn besser mit dem Quartier. Ein Spaziergang um die Rennbahn wird möglich, der kleine Park vor dem Hallenstadion wird vom Quartier aus besser erreichbar.



Offene Rennbahn Oerlikon – Teilstandhaltung

Leistungsformate im selektiven Verfahren

Bedeutung der Rennbahn gestern und heute.

Die denkmalgeschützte Rennbahn bildet mit ihren 2 Steilkurven einen markanten architektonischen Raum. Der imposante Ingenieurbau war seinerzeit einzigartig.

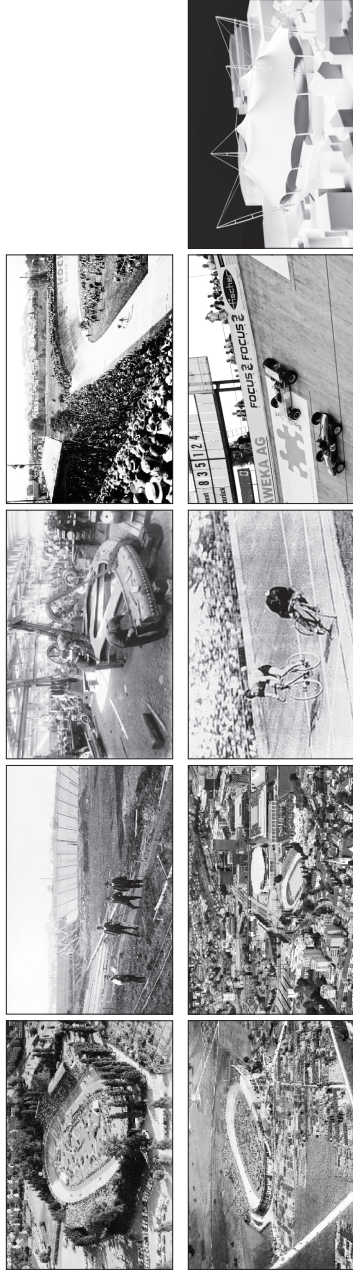
Die elegante, schlanke Stahlbetonkonstruktion gilt als Pionierleistung der Ingenieurbaukunst. Leider wurde die ursprüngliche Struktur durch diverse Instandsetzungsmaßnahmen und Modernisierungsarbeiten in späterer Zeit überformt. Dennoch besticht das steile Oval auch heute noch durch seine beeindruckende Raumwirkung. Als eine der ältesten Sportanlagen der Schweiz kommt der Anlage eine besondere baugeschichtliche Bedeutung zu, auch vor dem Hintergrund, dass international bereits viele der alten Rennbahnen anderen Nutzungen weichen mussten.

Wenngleich der Bahnradsport an Bedeutung verloren hat, ist die offene Rennbahn Oerlikon nicht nur ein wichtiges Baudenkmal, sondern besitzt auch einen soziokulturellen Stellenwert. Als Arbeitssport zog der Bahnradsport früher Massen an. Als Arbeitertreffpunkt kommt der Anlage eine Art Symbolcharakter zu, was sie doch prägend für die Identität des alten Oerlikons.

Städttebaulich wurde die offene Rennbahn zum Impulsgeber für die Bebauungsstruktur des umliegenden Stadtraums. Um die Anlage herum wurden weitere grossmassstäbliche Bauten für Sportinfrastruktur und kulturelle Nutzungen angeordnet. (Hallenstadion, Messe, etc.)

Wären die Veranstaltungen auf der Rennbahn früher Massenspektakel muss der Bahnradsport heute einen deutlichen Bedeutungsverlust verzeichnen und ist nicht mehr gleichermassen Publikumsmagnet.

In der Vergangenheit hat es bereits verschiedene Abruchvorhaben und neue Projektstrategien für das Areal gegeben. Auf der anderen Seite gibt es aber auch immer wieder Bemühungen und Vorschläge zur besseren Auslastung und Effizienzsteigerung der Anlage. So ist die längerfristige Zukunft der Bahn bis heute ungeklärt.

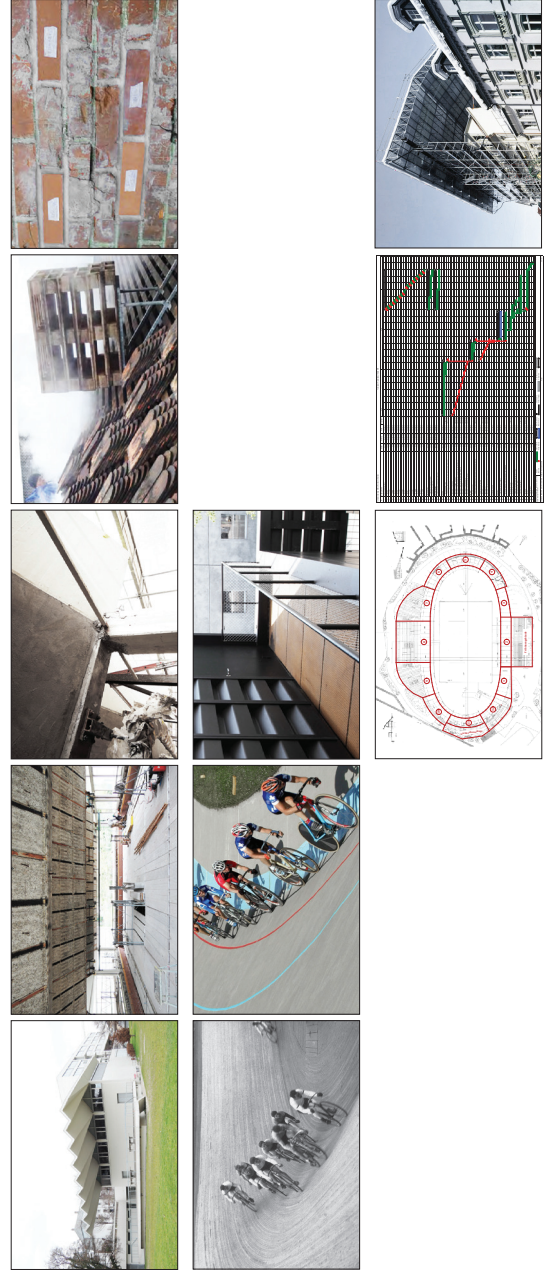


Aufgabe - Sanierung und Instandsetzung für eine Zeiddauer von 10 Jahren.

- Die Sanierung soll punktuell und nicht flächendeckend erfolgen.
- Aufgabenschwerpunkte: Betonreparatur, Instandsetzung Tribunengebäude, Absturzsicherungen, Elektroinstalltionen etc.
- Es handelt sich in erster Linie um Instandsetzungs- und Unterhaltarbeiten damit das Gebäude keinen weiteren Schaden nimmt, sowie Anpassungen zur Gewährleistung des weiteren Betriebs und der Sicherheit.

Arbeiten die in diesem Sinne anstehen, müssen angegangen werden, die Eingriffstiefe soll dabei der Aufgabe angemessen bleiben.

Es wird sich um behutsame Eingriffe handeln, die sowohl im Einklang mit der Denkmalpflege, als auch mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stehen. Zusätzliche, kostentreibende Erhöhungen und Anpassungen an heutige Baugesetze sollen konsequent vermieden werden. Die Arbeiten sollen im Rahmen von Unterhalt getätigt werden und kein Baugesuch nach sich ziehen.



Termine

Die Instandsetzung kann ausserhalb der Saison erfolgen.

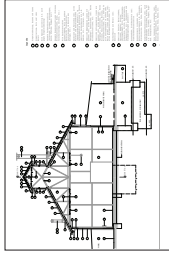
Zur (Beton-) Sanierung während der Wintermonate ist allenfalls ein Norddach erforderlich.

Erfahrung mit dem Bauen im Bestand und denkmalgerechter Sanierung:
 Unser Büro hat umfassende Erfahrung in der denkmalgerechter Sanierung von Gebäuden verschiedener Grössenordnungen, verschiedener Eingriffstiefen und mit verschiedenem Schutzzumfang.

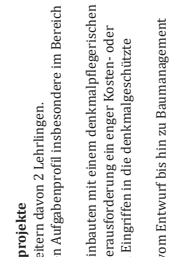
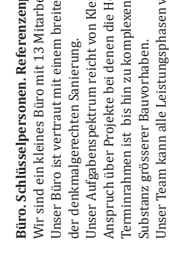
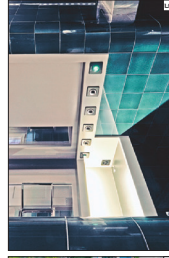
Jeder Aufgabe stellen wir die sorgfältige Analyse, Aufnahme und ausführlicher Ermittlung der Grundlagen voraus, um dem Anspruch nach höchster gestalterischer Qualität und Gebrauchsfähigkeit bei gleichzeitig wirtschaftlicher Nutzung der Ressourcen, gerecht zu werden. Wir halten dies insbesondere bei denkmalgeschützten Bauten für unverzichtbar.

In der auf vorgefundenes gestützten Suche nach adäquaten Konzepten bis hin zu Detailslösungen und Strategien liegt unsere Leidenschaft. Wir begreifen Bauen im Bestand als besondere Herausforderung, die viel Hingabe und einen genauen Blick für das Detail erfordert.

Die Eingriffstiefe hängt von den Einzelheiten der vorgefundenen Substanz ab ist dann im Einzelfall mit Bauherrnschaft und Denkmalpflege zu definieren. Bezogen auf die konkrete Aufgabenstellung handelt es sich bei den Eingriffen primär um punktuelle Instandsetzungsarbeiten. Weiterreichende Aufgabenstellungen wie örtliche Verbesserungen z.B. eines hindernisfreien Zugangs etc. sollen mit handdeliblichen Baumaterialien erfolgen, also keine aufwändige Sonderlösung, sondern vielmehr Bauen mit standardisierten Elementen und industriellen Fertigprodukten als Grundsatz.



Temporäre Bedürfnisse für bestimmte Veranstaltungen werden mit temporären Lösungen beantwortet. Es obliegt nicht uns mögliche Szenarien für eine erweiterte Nutzung der Anlage vorzuschlagen. Die Nutzung könnte selbstverständlich in den nächsten Jahren um weitere Events erweitert werden. So könnte die Rennbahn als imposantes Bühnenbild, beeindruckende Kulisse für eine Vielzahl Veranstaltungen aller Art dienen. Dauerhafte bauliche Eingriffe sind dafür nicht erforderlich. Ergänzungen sind eher im Sinne von Übergangslösungen um einen akuten Bedarf zu stillen denkbar.



Büro. Schlüsselpersonen. Referenzprojekte

Wir sind ein kleines Büro mit 13 Mitarbeitern davon 2 Lehrlingen. Unser Büro ist vertraut mit einem breiten Aufgabenprofil insbesondere im Bereich der denkmalgerechten Sanierung. Unser Aufgabenspektrum reicht von Kleinbauten mit einem denkmalpflegerischen Anspruch über Projekte bei denen die Herausforderung ein enger Kosten- oder Terminrahmen ist bis hin zu komplexen Eingriffen in die denkmalgeschützte Substanz grösserer Bauvorhaben. Unser Team kann alle Leistungsphasen vom Entwurf bis hin zu Baumanagement und Bauleitung abdecken.

- Schlüsselpersonen:
- Schlüsselperson 1 : Projektleitung
- Schlüsselperson 2 : Baumanagement, Bauleitung

Referenzprojekte (Bildnachweis)

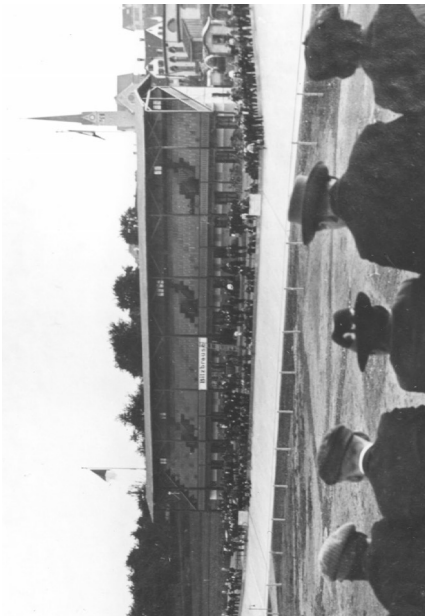
1. Kulturhaus Naerswed, Naerswed, DK
2. Umnutzung Garage Stralplatz, Basel
3. Umbau Kiosk Josefsbrunn, Zürich
4. Vordach und Leuchte Volkshaus, Zürich
5. Referenzen, Schlüsselperson 2:
5. Umbau ZurichWC Bürkliplatz, Zürich.
6. Umbau Jugendkulturzentrums Alte Schmiede, Baden.
- Referenzen, Schlüsselperson 1:
7. Umbau Turnhalle Fachschule Viventa, Zürich.
8. Umbau Bahnhof, St. Gallen.

Phönix 2030

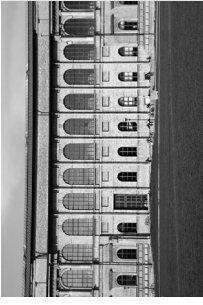
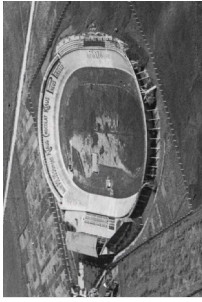
Die offene Rennbahn Oerlikon wird 2030 entweder abgebrochen oder vollständig instand gesetzt. Bis dahin soll eine Teilinstandhaltung die Betriebssicherheit und den Schutz der Substanz gewährleisten.

Wird der Denkmalschutz 2030 bestätigt, stellt sich schon heute die Frage, ob dann wirklich alle Gebäude oder Gebäudeteile erhalten werden sollen. Gibt es nämlich Bereiche, die sowohl aus denkmalpflegerischer als auch betrieblicher Sicht entfernt werden können, ist ein Substanzverlust während der nächsten 10 Jahre unproblematisch. Mit anderen Worten: In diese Teile braucht aktuell nicht oder nur in geringem Umfang (Gebrauchtauglichkeit) investiert zu werden.

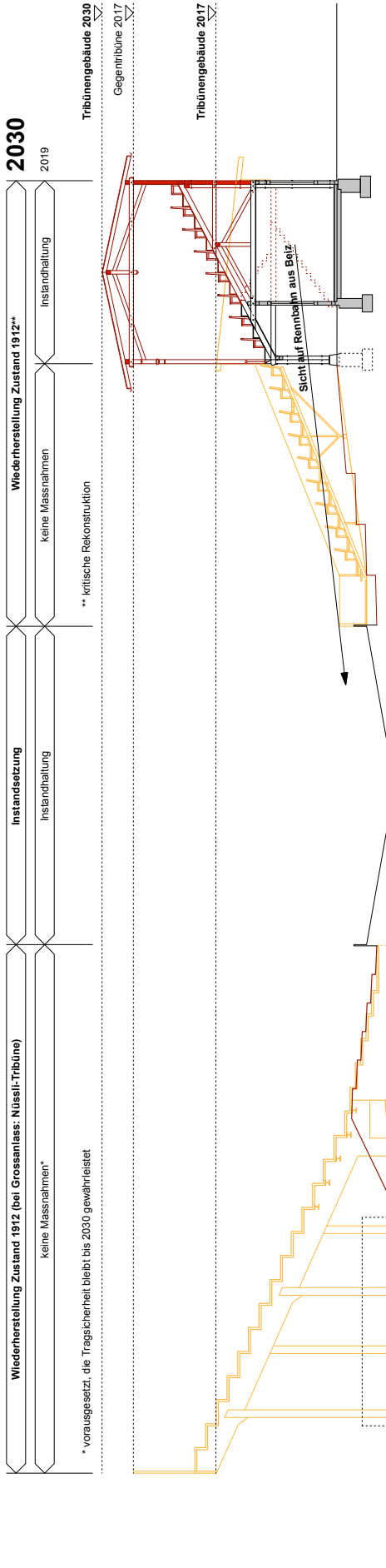
Als mögliche Abbruchkandidaten sehen wir neben einzelnen Nebenbauten die komplette Gegentribüne und die Haupttribüne. Im Gegenzug sollen 2030 die Sitzplätze der Südkurve rekonstruiert und das Tribünengebäude mittels Aufstockung wieder zur Tribüne und dadurch zum höchstem Gebäude der Anlage werden.



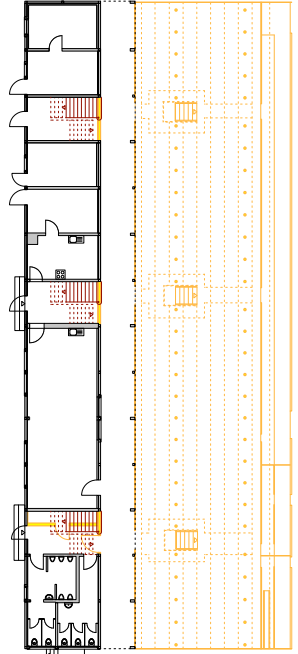
Das Tribünengebäude um 1912 – ohne vorgelagerte Haupttribüne
Luftaufnahme nach 1912, aber vor 1920. An Stelle der heutigen Gegentribüne sind Stulen zu erkennen.



Alle Phoenix, München, 1936. Wiederaufbau 1946–1957 durch
Alte Phoenix, München, 1936. Wiederaufbau 1946–1957 durch
Vorbad für den Umgang mit dem Tribünengebäude 2030.



Erdgeschoss Tribünengebäude 1:300



Straßenblick von zweifelhafter Qualität: Die Gegentribüne erscheint entgegen der Rennbahn, und der Raum unter der Tribüne ist eine Gerümpelkammer.



Temporäre Tribüne. Sie ist nur da, wenn sie benötigt wird. Und sie erfordert keinen Unterhalt.

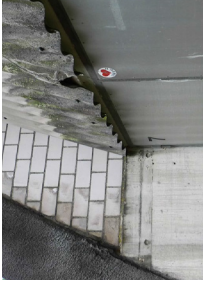


Die Gebühlerde des Tribünengebäudes weist einen verhältnismäßig hohen Zustand auf. Bis zu einer möglichen Gesamtinstandsetzung 2030 ist kein Substanzverlust zu erwarten, wenn im Rahmen der 'Belastung' 2019 kaum oder nur wenig investiert wird. In der Zwischenzeit sollen so vorzuzunehmen werden, dass sie 2030 beim Einbau der Treppen nicht ersetzt werden müssen.

Der ehemalige Laubengang ist bei der Einleitung der Haupttribüne ein unattraktiver Korridor. Die Tribüne verengt die Sicht aus der Belg auf die Rennbahn. Bis zum vorgeschlagenen Abbruch 2030 sind bei der Haupttribüne keine weiteren Maßnahmen an der Haupttribüne erforderlich.



Teilinstandhaltung 2019



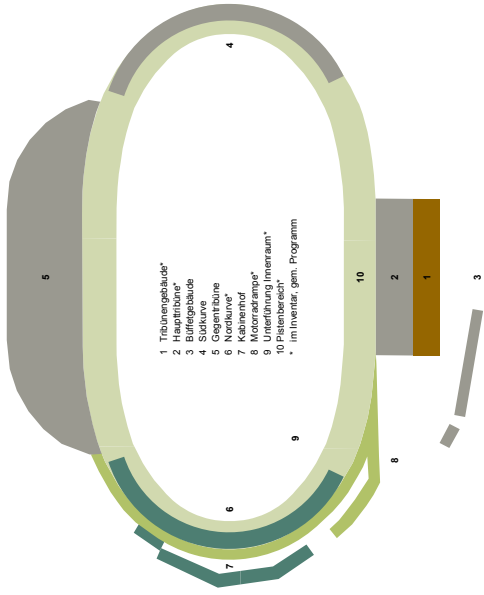
Bei den Einbauten unter der Stöckurde wird beispielsweise vorgeschlagen, defekte Platten nicht auszuwechseln, sondern nur mit Gussputz zu reparieren.

Diese Ausschreibung erfolgt im Vorprojekt; u. a. auf folgenden Grundlagen:
 - Denkmalspflegewert
 - erweiterte Zielanalysen
 - Betriebskonzept 2030*
 * Erstellung durch IMO/Architekt zhd. Nutzer

Zusammenarbeit mit Behörden
 Nach bisheriger Praxis erfordern Instandsetzungen ohne Nutzungs- oder räumlichen Veränderungen auch beim Schutzobjekt kein Baugesuch, sie sind aber im Einvernehmen mit der Denkmalpflege umzusetzen. Verlangt das ERZ ein Kanalisations- einbaue kann dies autonom erfolgen. Auch eine Schadensfianierung kann im ausschliesslichen Direktkontakt mit dem UGZ vorgenommen werden. Gleiches dürfte im vorliegenden Fall auch für die Feuerpolizei gelten.

Bei einem Baugesuch im Zusammenhang mit der vorgesehenen Erneuerung der Küchenabluft würden wir uns beim Kreisarchitekten für ein Verfahren ohne Entscheid – also mit vorgängigem Amtsmarsch (Stempel) durch uns ArchitektInnen – einsetzen.

Im Kontakt mit den Behörden würden wir zudem immer auf den provisorischen Charakter der Arbeiten hinweisen und die Kosten nur für die einzelnen Anlageteile/Bauten nennen.



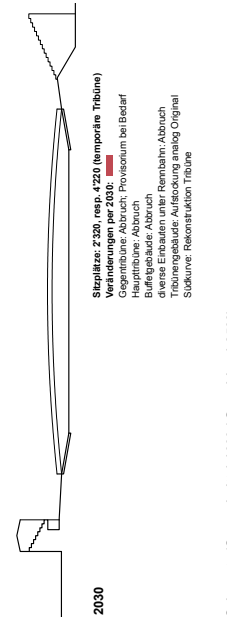
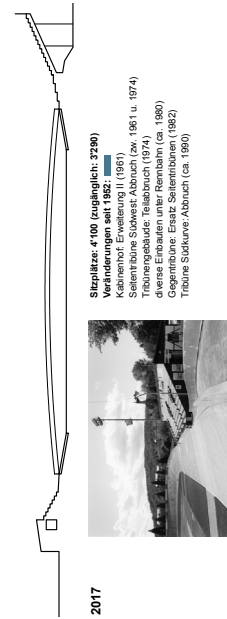
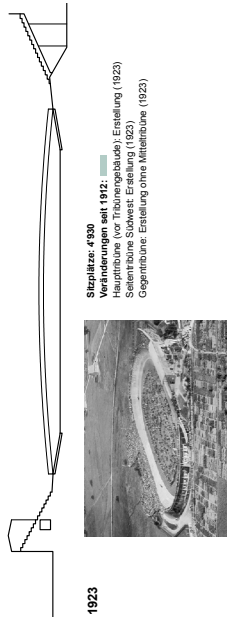
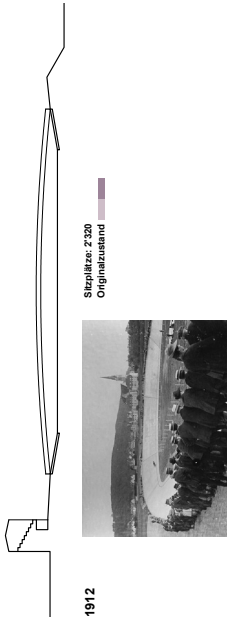
Vorgehensvorschlag 2019

- reguläre Instandhaltung
- minimale Instandhaltung/Umbau
- keine/reduzierte Instandhaltung

Grobterminplan	2019											
	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Ok	Nov	Dez
Vor-Nachbereitendes Baugesuch Rechtsbehelf 22 Dienstagschreibern												
0. Vorbereitungsarbeiten Baureinstellung												
1. Haupttribüne kennzeichnende Massnahmen												
2. Tribünelgebäude Gebäudetechnik inkl. Küchenabluft u. Kanalisation												
3. Büfelfläche kennzeichnende Massnahmen												
4. Stöckurde kennzeichnende Massnahmen												
5. Gegentribüne kennzeichnende Massnahmen												
6. Nordkurve Demontage Holztauballe Montage Holztauballe												
7. Kabinenhof Schaufelanierung Erneuerung / Reparatur Dach												
8. Motorraum Sanierung / Erneuerung Ausserhülle Sanierung Maschinenwerk												
9. Unterführung Innenraum Erneuerung Gebäudetechnik und Kanalisation Sanierung Gitterroben (mehrmalig Aufräumen)												
10. Pflanzbereich Betonanierung, Betonenschutz												

Grobterminplan
 Im Programm zur Leistungsofferte ist Baubeginn im Januar 2019 und Bezug im März 2020 vorgesehen, was zu zwei verkürzten Bauperioden zwischen den Saisonenden und Saisonstarts führt.

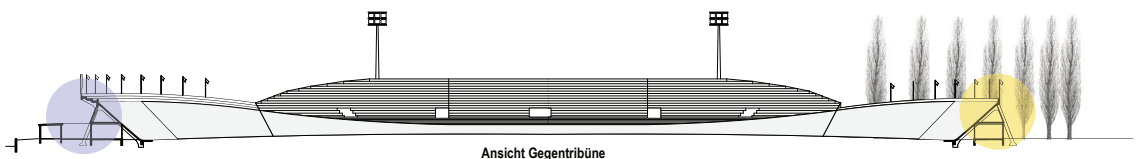
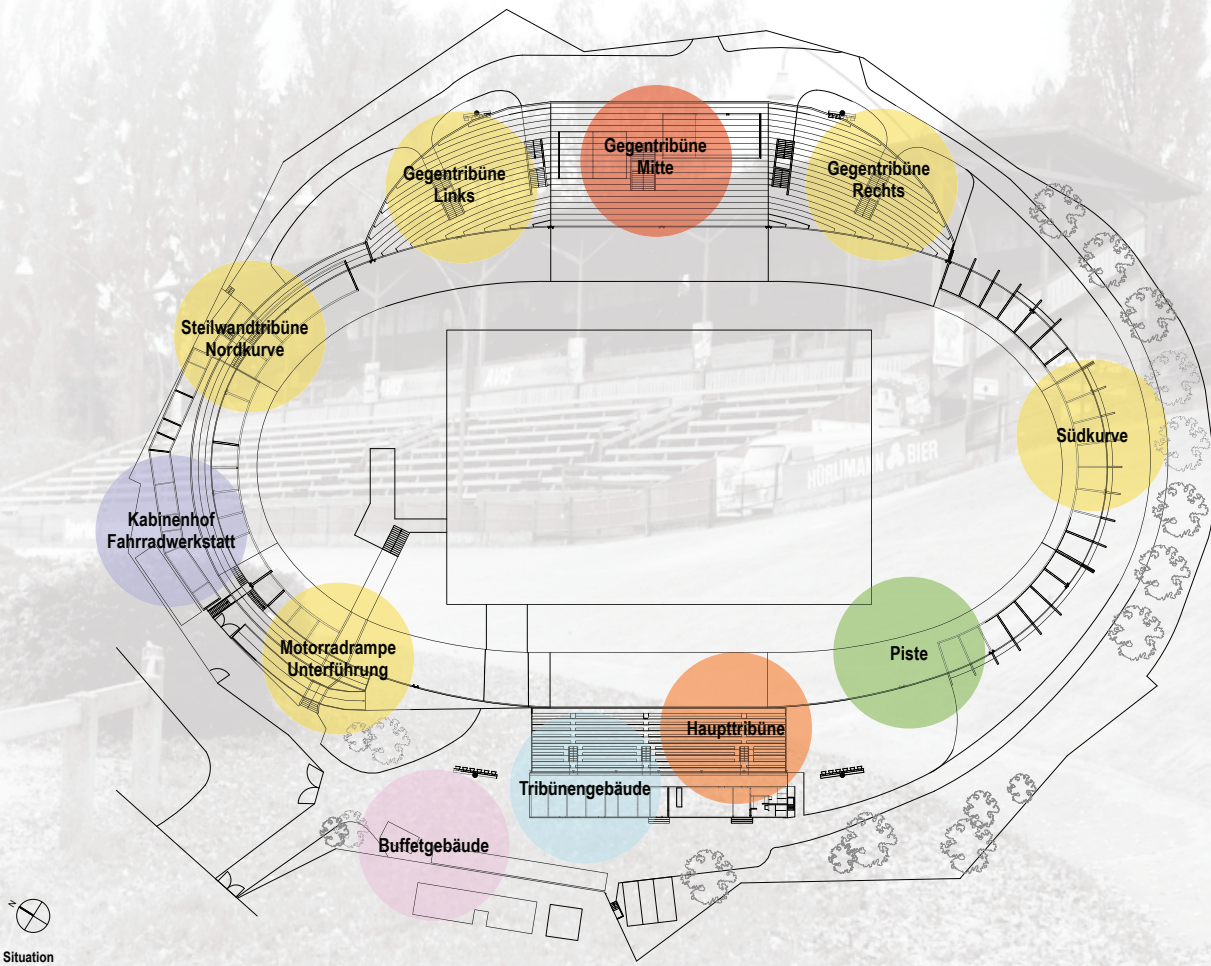
Wir schlagen vor, Vorprojekt und Projekt so zu vertiefen, dass der Objektkredit im September statt Dezember 2018 vorliegt. Gleichzeitig sollen möglichst alle Arbeiten konzentriert in nur einer Winterpause durchgeführt werden. Der Rest wäre Reserve, wobei für Betonanierungen nur Oktober/November geeignet wären.



Schemata (Querschnitt 1:1 000 / Grundriss 1:2500)

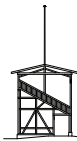
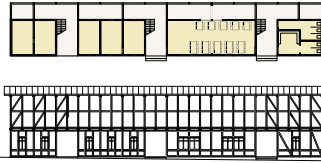
2019	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	2020	Jan	Feb	März
Baubeginn	Phase 1			Phase 2						Phase 3			Übergabe			
Ausführung 15 Monate																
				Aufbau			Rennbetrieb						Abbau			
SÜD-NORDKURVE TRIBÜNEN RAMPE UNTERFÜHRUNG																
Betonsanierung: Spitzarbeiten, Korrosionsschutz Stützen: Sanierung Spritzbetonbeschichtung				Betonsanierung: Reprofilierung und Oberflächenschutz in Etappen*						Anpassung Geländer und Handläufe, Teilersatz Winkелеlemente, Erneuerung Sitzbretter Instandsetzung Leuchten und Elektroanlagen, Sanierung Anzeigetafel						
KABINENHOF WERKSTATT																
Sanierung Kanalisation, Erneuerung Flachdach, Ausbesserung Aussenhülle, Instandsetzung Holzfassade				Äussere Verputz, Maler- und Holzschutzarbeiten in Etappen*						Erneuerung Ausbau (Garderobenbänke, Wand- und Bodenbeläge, Plattenarbeiten), Innere Malerarbeiten, Anpassung Elektro- Sanitär- und HLK Anlagen, Erneuerung Leuchten						
PISTE																
Partielle Sanierung Belagsflächen Erneuerung Belagsfugen				Untersicht: Sanierung Tragkonstruktion und Korrosionsschutz						Partielle Sanierung Belagsflächen, Erneuerung Belagsfugen, Ersatz Geländer Erneuerung Lautsprecheranlage						
TRIBÜNENGEBÄUDE																
Sanierung Kanalisation, Reparatur Dacheindeckung und Mauerwerksausfachung, Ersatz Holzbauteile				Äussere Verputz, Maler- und Holzschutzarbeiten in Etappen*						Einbau Personal-WC, Küchenfortluft, Wand- und Bodenbelagsarbeiten, Innere Malerarbeiten, Anpassung Elektro- Sanitäranlagen, Erneuerung Lautsprecheranlage und Leuchten						
BUFFETGEBÄUDE																
Sanierung Holzbauteile, Reparatur Dacheindeckung, Erneuerung Bodenbelankung, Ersatz Tiefkühltruhe und Kühlregal										Teilersatz Stahlkonstruktion und Korrosionsschutz, Erneuerung Bodenbretter und Oberflächen, Anpassung Geländer und Handläufe, Luftraum schliessen						

* Bauarbeiten, welche Klimabedingt während der Phase 2 stattfinden, werden in Etappen ausgeführt.
 Temporäre Sicherheitsmassnahmen unter Berücksichtigung des Rennbetriebes und Publikumsverkehrs.





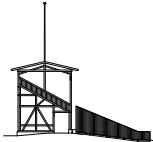
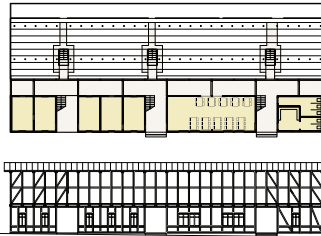
Zustand 1912 bis 1946



„Die Zuschauerplätze sind sehr praktisch angeordnet. Südwestlich der Zielgeraden in einem Abstand von 10m ist die gedeckte, 42 m lange und 7 m breite Haupttribüne erstellt, in Holzfachwerk mit roten Ziegelsteinen ausgelegt und mit Kiesleblech abgedeckt. Darunter befinden sich die erforderlichen Räume für Bureau, Presse, Restaurant und Aborte und vor diesen Räumen, der Rennbahn zugekehrt, eine gedeckte, 2,3m breite Vorhalle. Über diesen Räumen sind in offener Halle 464 Sitzplätze angeordnet, die durch drei Treppenaufgänge direkt von der Hauptfront aus, sowie von den Wirtschaftsräumen und der Vorhalle aus zugänglich sind.“ (M. Scheifele, Gemeindeingenieur, in SBZ Nr. 23/1912)



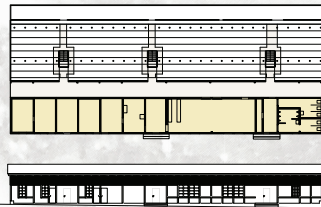
Zustand 1946 bis 1974



In den vierziger Jahren wurde zusätzlich vor dem Gebäude eine Tribünenkonstruktion aus Stahl errichtet, deren Zugänge auf die Durchgänge von der Hauptfront zur rennbahnseitigen Vorhalle Bezug nahmen.



Zustand 1974 bis heute



In den siebziger Jahren wurden die Zuschauerplätze auf dem Gebäude und die Überdachung abgebrochen. Übrig gebliebenen sind das Erdgeschoss und die Stahltribüne.

Die Struktur des ursprünglichen Gebäudes ist jedoch erhalten und immer noch erkennbar. Auch die Nutzung der einzelnen Räume hat sich praktisch nicht verändert.

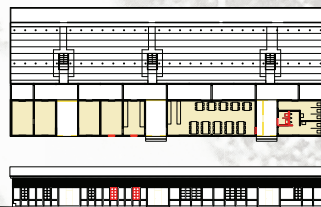
„Das ursprüngliche Tragwerk der Rennbahn Oerlikon war eine selbst für die damalige Zeit sehr schlanke Betonkonstruktion. Die 1912 in der Schweizerischen Bauzeitung publizierten statischen Berechnungen sind deshalb interessant, weil sie grafisch durchgeführt wurden und ein ungewöhnliches Tragwerk beinhalten, bei dem räumliche Kraftkomponenten eine wichtige Rolle spielen... Jedes Baudenkmal umfasst Teile, die man sieht, und einen Hintergrund, den man nicht direkt erkennen kann. Die grafischen Untersuchungen gehören zu den verborgenen Werten dieses bedeutenden Ingenieurwerks im Dienst des Radsports.“ (J. Conzett in Tec 21/2012)

„Die Rennbahn dokumentiert auf lebendige Art und Weise die Zeit ihres vor unserem heutigen Medienzeitalter liegenden kulturellen Umfelds. Da es damals keinerlei Möglichkeiten zur unmittelbaren Übermittlung eines Ereignisses gab, bestand die einzige Möglichkeit, einen solchen Grossanlass mitzuerfolgen, darin, den Ort des Geschehens selbst zu besuchen. Die offene Rennbahn Oerlikon stellt in dieser Hinsicht in gewisser Weise die letzte Entwicklungsstufe der antiken Stadien und Arenen dar.“ (J. E. Vogel in Rennbahn Oerlikon 2012)

„Die offene Rennbahn besitzt neben ihrer Originalsubstanz, dem sogenannten Alterswert, auch einen für die Architektur- und Sozialgeschichte wichtigen historischen Wert. Diesen definiert der Kunsthistoriker Alois Riegl als Wertschätzung der Gesellschaft gegenüber einem Baudenkmal, das unabhängig von seinem Alterswert Zeugnischarakter besitzt.“ (P. Wallnöfer in Rennbahn Oerlikon 2012)

„Die Rennbahn hat sich bautechnisch, fahrtechnisch und betriebstechnisch bewährt. Von Fachleuten und Sportfreunden wird ihr das Zeugnis einer erstklassigen Bahnanlage ausgestellt. Möge ein guter Stern über dem Betrieb der Sportplatzanlage walten, damit auch diejenigen, die grosse finanzielle und geistige Opfer nicht gescheut haben, die wohlverdiente Anerkennung finden.“ (M. Scheifele, Gemeindeingenieur, in SBZ Nr. 25/1912)

Teilinstandhaltungsmassnahmen

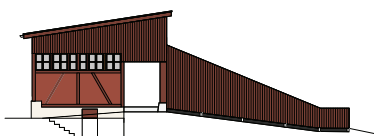
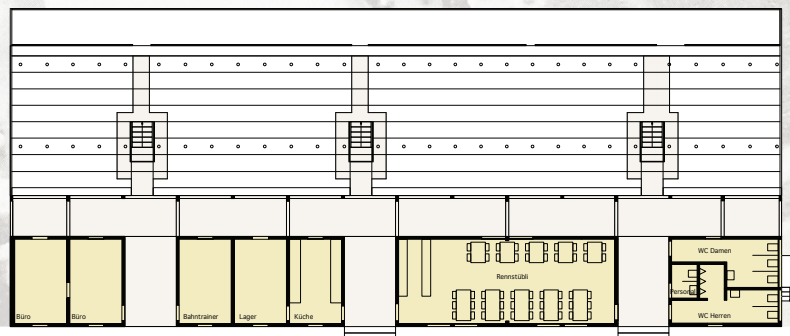


Im Zuge der Teilinstandhaltung schlagen wir vor, die drei durch Umbauten geschlossenen Durchgänge von der Hauptfront des Gebäudes zur rennbahnseitigen Vorhalle mit den Zugängen zur Stahltribüne wieder zu öffnen.

Durch die gewonnene Durchlässigkeit werden Vorhalle und Tribüne wieder mit dem Vorplatz vor dem Gebäude verbunden. Die Zugänglichkeit zur Tribüne verbessert sich, die gesamte räumliche Situation um Tribünengebäude und Buffetgebäude erfährt eine Aufwertung.

Die Ausfachungen werden in Anlehnung an die ursprüngliche Farbe in zeigtelrot gestrichen. Ansonsten wird das Gebäude ausgebaut. Der Einbau des notwendigen Personal-WCs ist im bestehenden Toilettenbereich vorgesehen.

Zustand nach Teilinstandhaltung

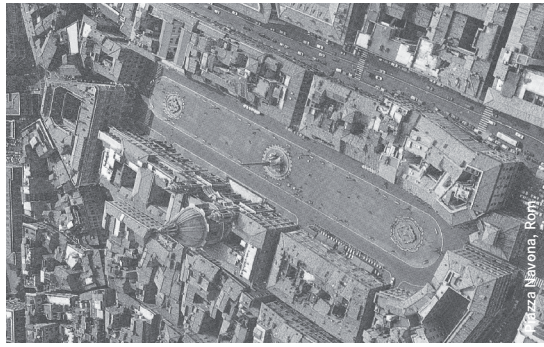


Ansichten nach Teilinstandhaltung

Teilstandhaltung Offene Rennbahn Oerlikon



Velodrom Oerlikon, ca. 1914



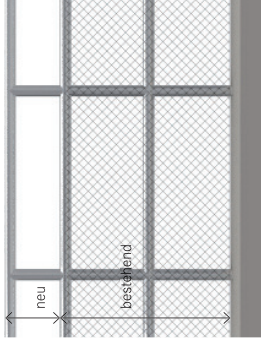
Piazza Navona, Rom

len des Flachdachs, wird im Bereich der Kabinen und Garderoben die räumliche Stimmung mittels Streichen von Böden, Decken und Wänden vereinheitlicht und korrigiert. Die Leuchtmittel werden ersetzt. Allgemein werden Stellen und Elemente bei denen die Funktionsfähigkeit gegeben ist, in ihrem aktuellen Zustand belassen (Garderobenmobiliar, Schlässe, Anstrich Aussenwand, Anstrich Fensterrahmen, Sanitäranlagen), auch wenn diese Gebrauchsspuren und Verwitterungen aufweisen.

Geländer

Grundsätzlich werden alle Geländer den gesetzlichen Anforderungen entsprechend angepasst. Wo immer möglich bleiben die bestehenden Geländer erhalten und mittels Addition von einer Quertraverse/Handlauf auf die nötige Höhe „aufgestockt“ und auf das vorhandene Geländer geschweisst. Die Querschnitte der neuen Traversen werden identisch zu den vorhandenen Querschnitten.

Die Füllung zur Verhinderung des Übersteigens der Geländer wird ebenfalls mit einem bereits bestehende Motiv realisiert. Ein anthrazitfarbiger Maschendrahtzaun bewahrt die nötigen Durchsichten und wird innerseitig auf die bestehenden Geländer montiert.



Betonsanierungen

Auch in Absprache mit dem Bauingenieur werden die betroffenen Stellen freigelegt, gereinigt und mit einem Korrosionsschutz versehen. Bei kritischen Stellen wird eine Laborprüfung vorgesehen (vgl. hierzu auch Punkt Auftragsklärung).

Leuchten

Lediglich die Leuchtmittel werden wo immer möglich durch energieeffiziente ersetzt. Die Leuchtmittelanlagen werden wenn nötig angepasst.

„Radfahren ist Meditation in Bewegung.“ (Bert van Radau, deutscher Psychologe und Autor)

Würdigung

Die offene Radrennbahn ist in Form und Funktion in ihrem städtebaulichen Kontext ein Unikat. Ehemals auf dem freien Feld geplant und gebaut, ist sie heute vom urbanen Umfeld umgeben und in dieses eingebunden. Sie ist bis heute, neben der Radrennbahn von Hammer, eine der betriebsamsten offenen Rennbahnen in Europa und die älteste Sportanlage der Schweiz. Die Spambetonkonstruktion des Rennovals war zur Zeit seiner Erstellung erst- und einmalig.

Aufgabenstellung

Es handelt sich um eine Instandsetzungsaufgabe, bei der durch dezente Eingriffe die architektonischen Qualitäten der Anlage hervorgehoben werden soll, dies immer unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Aspekte. Auf technischer Seite soll die Rennbahn mit Tribünen und Infrastrukturbauten soweit Instand gehalten werden, dass die Randbedingungen für einen störungsfreien (Renn-)Betrieb gewährleistet ist. Das Ziel ist somit: Durch wenige Massnahmen ein Maximum an Qualität zu erreichen.

Haltung zur gestellten Aufgabe

Grundsätzlich wird nicht das Alters- als Standortungsgrund erachtet, sondern die Funktionsfähigkeit der jeweiligen Teile und Elemente. Entwerferische Grundlage der Instandsetzung sind die vorgefundenen Materialien und Motive. Wo immer möglich wird mit diesen gedacht und gehandelt.

Vorgehen und Ablauf

- Erarbeitung des Massnahmenkatalogs (Begehung und allenfalls notwendige Sondier-/Analyse vom Bestand durch Baugenieure, Fachleute und Spezialisten).
- Beurteilung der Massnahmen unter Berücksichtigung des Baurechts (ohne Bewilligungsverfahren) und des Schutzzumfangs (Einbezug Denkmalspflege).
- Priorisierung der umzusetzenden Massnahmen nach Dringlichkeit und deren Kostenfolgen.
- Aufstellung der Massnahmen nach Modulen inkl. Kosten (Richtofferten für die wichtigsten, umfangreichsten Arbeiten) für Design-to-Cost.
- Aufzeigen der Projektrisiken bezüglich Priorität, Machbarkeit, Kosten und Termine.
- Terminplanung der Planungs- und Ausführungsphasen unter Berücksichtigung der betrieblichen Abläufe (Etapplierung und notwendige Rochaden) und Bedürfnisse der Nutzer (Immissionen und Unterbrüche).

Planung der Planung

- Aller Phasen und deren Abschlüsse/Meilensteine/Entscheide/Freigaben
- Berücksichtigung des Verfahrens gemäss Auftragsabwicklung AHB
- Sitzungsorganisation Planungsteam
- Sitzungsorganisation Fachplaner und Spezialisten
- Ausführungsplanung inkl. Etapplierung/Rochaden/ ggf. Provisorien/Abnahmen/Übergabe

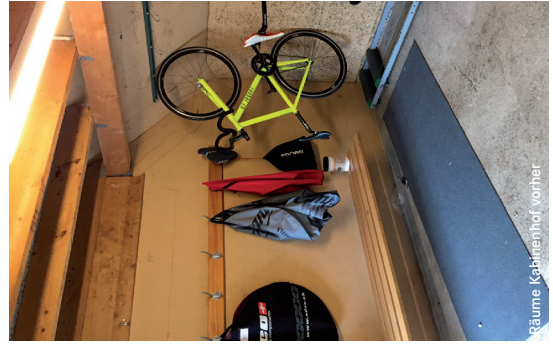
Auftragsumsetzung

Wir setzen ein starkes und in diesen Aufgaben erfahrenes Team aus Planern und Bauleitern ein welche durch eine enge Zusammenarbeit rasch und genau zugestimmte Lösungen präsentieren kann.

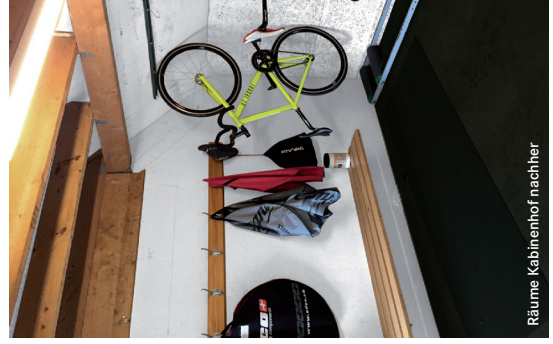
Interventionen gemäss Massnahmenkatalog V03

Kabinen- und Garderoben

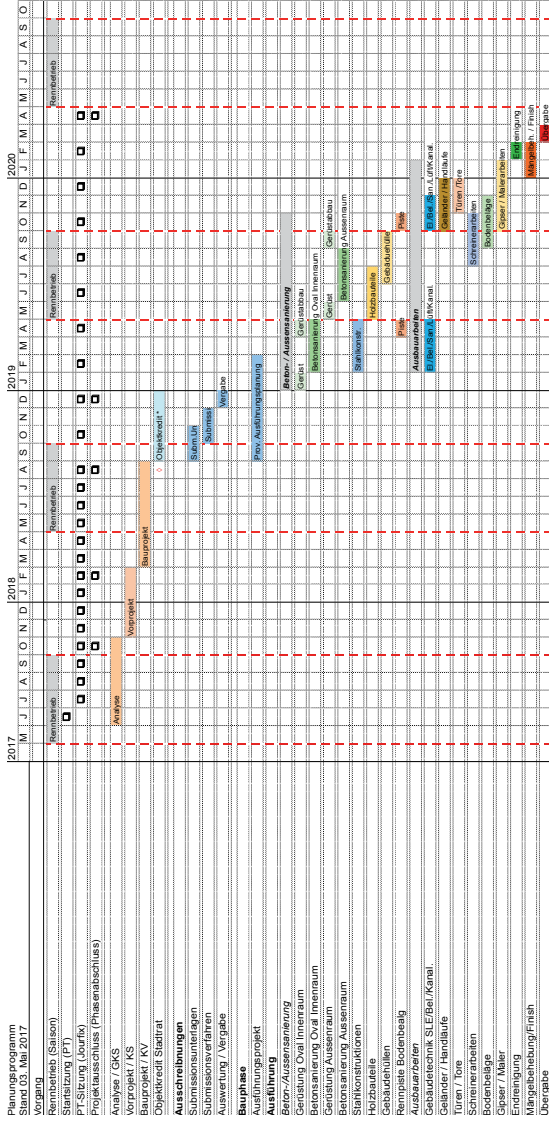
Neben der punktuellen Erneuerung der undichten Stellen



Räume Kabinen- und Garderoben



Räume Kabinen- und Garderoben



Bemerkungen zum Terminprogramm
 Die Planungstermine wurden vom Programm des AHB übernommen.
 Der Antrag zum Objektcredit müsste früher erfolgen, damit Mitte 2018 die Genehmigung vorliegt und die Submissionsphase ohne Risikoplanung umgesetzt werden kann.
 Sanierungsarbeiten im Innenraum der Rennbahn - Beton-/Stahlsanierung und Belagsarbeiten - werden ausserhalb der Rennsaison gelegt.
 Zur Sicherstellung des Saisonbetrieb werden Arbeiten an den Gebäuden und Tribünen Vorgezogen oder mittels Provisoren der Betrieb und Sicherheit garantiert.

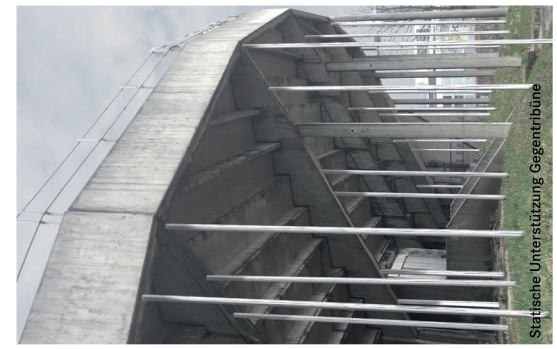
„Das Leben ist wie Radfahren. Du fällst nicht, solange du in die Pedale trittst.“ (Claude Pepper, Jurist und Politiker, 1900 - 1989)

Buffetgebäude
 Die in der Zustandsanalyse benannten Mängel werden behoben und die technischen Geräte werden durch neue, energieeffiziente ersetzt.

Unterführung Innenraum
 vgl. Punkt „Beton-sanierungen“

übrige Anlageteile
 Vergleiche hierzu Punkt „Beton-sanierung“. Die übrigen Anlageteile werden gemäss Zustandsanalyse V03 saniert. Grundsätzlich wird nicht das Alter als Sanierungsgrund angesehen sondern vielmehr die Funktionsfähigkeit der jeweiligen Teile.

Gegentribüne - statische Massnahme
 Um die statischen Unzulänglichkeiten des mittleren Teils der Gegentribüne zu beheben, wird eine Seite von schrägen Stahlstützen vorgeschlagen. Durch ihre Querschnittdimension kontrastieren sie die bestehenden Betonrippen der Tribüne. Die Stahlstützen werden punktuell an den Orten der nötigen statischen Unterstützung angesetzt und folgen keinem Raster.



Statische Unterstützung Gegentribüne

Durch ihre glänzende Oberflächenbehandlung heben sie sich von der bestehenden Betonkonstruktion ab und zeigen sich als neu hinzugefügte Serie von gleichen und einheitlichen Elementen. Zudem sind sie formal ähnlich einem Provisorium das jedoch durch die „Veredelung“ der Glanzbeschichtung überhöht wird.

„Infield“ - räumliche Erlebbarkeit und Nutzung

Der durch das Rennbahnoval variierende, gefasste Raum des „Infields“ ist neben dem Oval selbst, die räumliche Attraktion der Anlage.
 Wird die Traglast des Bahnübergangs erhöht, könnten weitere Nutzungen und Benutzer von diesem architektonisch spektakulären Raum profitieren.
 Nutzungen beispielsweise, die eine Erweiterung des Messeplatzangebotes der nahen Umgebung sind oder Nutzungen, die artverwandt zum Fahrrad und Fahrradsport wären (Urban Bike Festival, Velobörse, Yougtimebörse, Markt und so weiter).
 Diese Nutzungserweiterung und Vermietung des Innenraums, sind im beschriebenen Fall auch unter ökonomischen Kriterien zu betrachten und kann für die Betreiber und Besitzer Mehrerlöse generieren.



zusätzliche Nutzungen im Innenfeld

