

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 27. Februar 2002

244. Schriftliche Anfrage von Marcel Hohl betreffend Mietvertrag mit der AG Hallenstadion über die offene Rennbahn Oerlikon. Am 24. Oktober 2001 reichte Gemeinderat Marcel Hohl (FDP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/530 ein:

1. Trifft es zu, dass dem Stadtrat ein Gesuch der AG Hallenstadion vorliegt mit dem Begehren, den bisher einjährig abgeschlossenen Mietvertrag für die offene Rennbahn Oerlikon (nachfolgend OR) neu mit fester Dauer bis Ende 2004 abzuschliessen? Wenn ja, weshalb wird ein vierjähriger Vertrag abgeschlossen, wenn die Umbauarbeiten nur ein Jahr dauern? Der bisherige Status müsste somit nicht geändert werden.
2. Trifft es zu, dass die AG Hallenstadion während der Umbauzeit des Hallenstadions den Innenteil der OR zum Aufstellen von Baucontainern usw. benutzen möchte? Wenn ja, ist dem Stadtrat bewusst, dass dadurch die sportlichen Anlässe auf der OR gefährdet sind, da ein Sichtkontakt zur Haupttribüne mit Start/Ziel nicht mehr gewährleistet ist bzw. die Benützung der OR stark beeinträchtigt wird?
3. Ist dem Stadtrat bekannt, dass der viel näher gelegene städtische Platz (nämlich gerade gegenüber dem Hallenstadion – wo vormals die Züspl-Halle 1 stand) sich für den vorgesehenen Gebrauch viel besser eignen würde? Wenn ja, warum wird der AG Hallenstadion nicht dieser Platz für die Umbauzeit zur Verfügung gestellt bzw. was sind die Gründe für die Benützung der OR?
4. Würde ein fester Vertrag für diesen Zweck somit nicht hinfällig? Wenn nein, weshalb nicht?
5. Die OR ist für die Durchführung von Sportanlässen erstellt worden. Dies muss sicher auch Bestandteil eines Vertrages zwischen der Stadt und der AG Hallenstadion sein. Was ist der genaue Wortlaut des Vertrages hiezu und zu welchem Preis wurde die OR pro Jahr vermietet?
6. Bekanntlich benützt die AG Hallenstadion die OR während des Jahres sehr oft für Parkplätze. Kann der Stadtrat Auskunft geben, an wie vielen und an welchen Tagen die OR für Parkplätze benützt wird? Wie wird die Parkplatzbenützung einer Sportstätte begründet und was für ein Ertrag resultiert daraus?
7. Dem Stadtrat ist bekannt, dass eine «IG Offene Rennbahn» besteht mit dem Ziel, die OR für Sportanlässe aller Art zu erhalten. Teilt der Stadtrat meine Bedenken, dass ein fester Vertrag mit der AG Hallenstadion das weitere Vorgehen der IG OR gefährden und den Erhalt der offenen Rennbahn grundsätzlich in Frage stellen kann? Wenn nein, wie lautet die Begründung?
8. Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass die OR der Bevölkerung als Sportstätte erhalten bleiben muss? Wenn ja, was sind seine kurz- und langfristigen Absichten? Wenn nein, was ist die Begründung und welcher Ersatz wäre wo und wann für Zürich Nord vorgesehen?
9. Am 26. September 2001 hat GR Thomas Marthaler mit einer Motion die Erstellung einer Freestylezone bei der Sportanlage Sihlhölzli gefordert, um besonders den Skateboardern und Inlineskatern eine Anlage zur Verfügung zu stellen. Wie steht der Stadtrat grundsätzlich zum bereits bekannten Begehren der IG OR, unter anderem auch dieses Ziel auf der OR für Zürich Nord zu verwirklichen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Anfrage befasst sich einerseits mit dem Betrieb der offenen Rennbahn Oerlikon während der nächsten zwei Jahre und andererseits mit der Projektidee einer Interessengruppe, welche die langfristige Erhaltung der Radrennbahn am heutigen Standort anvisiert. Dem Stadtrat fehlen im Moment die Grundlagen, um einen definitiven

Entscheid über die Zukunft der offenen Rennbahn Oerlikon treffen zu können. Er benützt die Gelegenheit aber gerne, um der konkreten Fragenbeantwortung einige grundsätzliche Gedanken zur Situation des Bahnradsports und zur Bedeutung einer Radrennbahn für die Stadt Zürich voranzustellen:

Die Offene Radrennbahn Oerlikon hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich und war Austragungsort vieler sportlicher Höhepunkte. Die Bedeutung des Bahnradsports hat jedoch in den letzten Jahren abgenommen, die Zuschauerzahlen auf der offenen Rennbahn sind relativ bescheiden und auch das traditionsreiche Sechstagerennen verursacht der organisierenden AG Hallenstadion Jahr für Jahr erhebliche Verluste. Da nur wenige aus der Stadt Zürich stammende Jugendliche diese Sportart ausüben, ist es nicht zu verantworten, zu Lasten des städtischen Sportbudgets Millionenbeträge in den Bahnradsport zu investieren. Der Bahnradsport ist andererseits eine traditionsreiche Sportart und hat unserem Land immer wieder Weltmeisterschafts- und Olympiamedaillen eingebracht. Es sollten deshalb Lösungen gesucht werden, um die für diese Sportart erforderliche Infrastruktur trotz der erwähnten Probleme weiterhin bereitstellen und finanzieren zu können. Dazu braucht es allerdings eine Konzentration der Kräfte aller in unserem Land daran interessierten Kreise. Die Erstellung und der Betrieb einer Radrennbahn ist keine kommunale, sondern eine nationale Aufgabe. Der Stadtrat hat mit Interesse und Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass die Radrennbahn Oerlikon im Inventar der Sportanlagen von nationaler Bedeutung enthalten ist. Auf den Antrag des zuständigen nationalen Sportverbandes «Swiss Cycling» sind die gemäss dem nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) für den Bahnradsport zur Verfügung stehenden Bundesbeiträge von rund 5 Mio. Franken allerdings in das neue Centre Mondial du Cyclisme (CMC) nach Aigle geflossen. Diese überzeugend konzipierte, primär auf Ausbildung und Trainings ausgerichtete Sportanlage kann im April 2002 den Betrieb aufnehmen.

Der Stadtrat akzeptiert diesen Standort-Entscheid des Bundes und des nationalen Radsportverbandes selbstverständlich. Die für diesen Entscheid verantwortlichen nationalen Institutionen sollten sich nun dazu äussern, ob es neben dem CMC in der Schweiz noch weitere Radrennbahnen braucht oder nicht. Falls es noch weitere Anlagen braucht, sollten die Standortentscheide getroffen und entsprechende Finanzierungs- und Betriebskonzepte erarbeitet werden. Der Stadtrat könnte sich die Realisierung einer modernen Radrennbahn in oder im Umfeld der Stadt Zürich durchaus vorstellen, wenn diese wie in Aigle durch eine breit abgestützte Trägerschaft erstellt und finanziert werden kann. Es kann aber nicht in Frage kommen, dass eine neue nationale Radrennbahn in der Westschweiz mit Bundesgeldern finanziert wird, während in Zürich die städtischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler für die Erhaltung einer Radrennbahn von nationaler Bedeutung aufkommen müssen. Der Stadtrat ist aber bereit, über die Veräusserung eines für diesen Zweck geeigneten Grundstücks zu verhandeln, wenn die Finanzierung des Projektes sichergestellt werden kann. Ob es sich dabei um das heutige Rennbahnareal oder um eine anderes Areal handeln wird, ist noch offen. Bis zum Entscheid über eine definitive Lösung dürften noch einige Jahre vergehen. Der Stadtrat ist deshalb bereit, die Radrennbahn Oerlikon so lange weiter betreiben zu lassen, wie der bauliche Zustand dies

zulässt. Grössere städtische Investitionen stehen aber angesichts der vielen Sportprojekte mit höherer Priorität derzeit nicht zur Diskussion.

Partner der Stadt für die Verhandlungen über die Zukunft des Bahnradsports in Zürich ist der schweizerische Radsportverband «Swiss Cycling», mit welchem schon mehrere Besprechungen stattgefunden haben. Im Protokoll der letzten Besprechung vom 18. Juli 2001, welches den interessierten Kreisen bekannt ist, wurde das weitere Vorgehen festgelegt. Auch die Fragen im Zusammenhang mit einer Benützung der Radrennbahn während der Umbauzeit des Hallenstadions wurden diskutiert.

Zu den Fragen 1 bis 4: Es ist richtig, dass die AG Hallenstadion gewisse Teile des Rennbahnareals während der Umbauzeit des Hallenstadions benützen möchte und deshalb beantragt hat, anstelle des jährlich kündbaren Vertrages sei ein fester Vertrag bis zum Ende der Bauzeit abzuschliessen.

Im erwähnten Protokoll wird bezüglich einer Nutzung des Rennbahnareals während der Umbauzeit des Hallenstadions Folgendes festgehalten: «Die AG Hallenstadion hat am Betrieb der offenen Rennbahn ein grosses Interesse, mindestens solange im Hallenstadion das Sechstagerennen durchgeführt werden kann. Während der Umbauzeit des Hallenstadions möchte sie auf dem Rennbahnareal Bauinstallationen, Büro-Provisorien usw. erstellen. Die Diskussion zeigt, dass es kaum möglich sein wird, im Innenraum der Radrennbahn Bauten zu erstellen und gleichzeitig Radrennen durchzuführen, da die ganze Bahn von der Haupttribüne (Jury) aus einsichtbar sein muss. Das Hallenstadion wird gebeten, seine Absichten zu konkretisieren, damit das Schul- und Sportdepartement beurteilen kann, ob eine Kombination der beiden Bedürfnisse (Rennbahnbetrieb und provisorische Bauten) überhaupt möglich ist.»

Für das Schul- und Sportdepartement kommt eine Vertragsänderung nur in Frage, wenn die Durchführung des Sportbetriebs einvernehmlich geregelt werden kann. Zu dem in der Anfrage zur Diskussion gestellten alternativen Bauinstallationsplatz (Areal ehemalige Züspa-Halle 1) kann der Stadtrat eine Überlassung in Aussicht stellen.

Zu Frage 5: Wie erwähnt wurde kein neuer Vertrag abgeschlossen und es gibt auch noch keinen Entwurf für einen solchen Vertrag. Der derzeit gültige Vertrag stammt aus dem Jahre 1986 und stellt die sportliche Nutzung – wie richtig vermutet – in den Vordergrund. Für nichtsportliche Zwecke darf die Rennbahn nur mit Zustimmung des Sportamtes benützt werden. Da die AG Hallenstadion die gesamten Betriebskosten der Radrennbahn und damit auch das entstehende Defizit trägt, wird ihr das Areal zu einem eher symbolischen Mietzins überlassen. Der genaue Betrag ist abhängig von den erzielten Einnahmen.

Zu Frage 6: Die AG Hallenstadion betreibt die Radrennbahn auf eigene Rechnung und ist für die diversen Nutzungen selbst verantwortlich. Wie erwähnt benötigt sie für die Durchführung nichtsportlicher Veranstaltungen die Zustimmung des Sportamtes. Während der Radsaison sollte die Rennbahn nach Meinung des Stadtrates nicht als Parkplatz benützt werden, ausserhalb der Saison wird diese Nutzung aber seit Jahren toleriert. Die entsprechenden Einnahmen

tragen dazu bei, das Betriebsdefizit der Rennbahn auf ein für die AG Hallenstadion noch vertretbares Mass zu reduzieren. Die sportfremde Nutzung der Rennbahn ist deshalb zu gewissen Zeiten durchaus sinnvoll, da die Betriebskosten sonst nicht mehr finanzierbar wären.

Zu den Fragen 7 bis 9: Bis heute liegen dem Schul- und Sportdepartement lediglich einige Ideenskizzen der IG Rennbahn vor, ohne Finanzierungs- und Betriebskonzept. An der bereits erwähnten Besprechung mit Swiss Cycling, an welcher auch Vertreter der IG Rennbahn teilnahmen, konnte deshalb noch nicht substantiell über die Zukunft der Rennbahn diskutiert werden. Die Beteiligten waren sich einig, dass die Radrennbahn im heutigen Zustand vorerst mindestens bis Ende Saison 2004 weiter betrieben werden soll. In der Zwischenzeit können die IG Rennbahn und Swiss Cycling ihre Projektidee weiterentwickeln und parallel dazu wird die Stadtverwaltung im Sinne einer Alternative abklären lassen, ob es andere Areale gibt, auf welchen die Erstellung einer modernen Anlage für den Bahnradsport möglich wäre. Definitive Entscheide über die Zukunft des Bahnradsports in der Stadt Zürich sind deshalb wohl frühestens in ein bis zwei Jahren zu erwarten. Die Frage, ob die offene Rennbahn als Sportstätte zu erhalten sei oder ob es besser wäre, eine neue Anlage an einem anderen Standort zu realisieren, kann im Moment somit nicht abschliessend beurteilt werden. Bekanntlich hat auch der Gemeinderat in dieser Hinsicht bisher keine eindeutigen Zeichen gesetzt. Einerseits hat er nämlich ein Postulat der Gemeinderäte Werner Furrer und Paul Kleger vom 30. Januar 1991 überwiesen, mit welchem die Abtretung der Rennbahn an eine private Trägerschaft gefordert wird, andererseits hat er den Stadtrat mit Beschluss vom 23. Juni 1993 beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage für eine Gesamtüberbauung in Etappen unter Einbezug des Rennbahnareals vorzulegen. Bezüglich der Radrennbahn wird in diesem Beschluss Folgendes festgehalten: «Der beiliegende Plan ist integrierender Bestandteil des Dispositivs. Das Areal B (Rennbahnareal) kann erst überbaut werden, wenn die Verlegung der offenen Rennbahn sichergestellt ist.»

Da eine teure Sanierung oder ein Neubau allein für den Bahnradsport kaum in Frage kommen kann, begrüsst der Stadtrat grundsätzlich die Idee der IG-Rennbahn, auch andere Sportarten einzubeziehen. Der Einbezug der Inlineskater und Skateboarder wäre durchaus eine prüfungswerte Möglichkeit. Allerdings liegen die Ideen der mit der IG Rennbahn zusammenarbeitenden Gruppierung (Schnellläufer, welche eine Rundbahn benötigen) und der im Zusammenhang mit der Motion von Gemeinderat Thomas Marthaler präsentierten Projektskizze (Freestylepark für Jugendliche) weit auseinander.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner