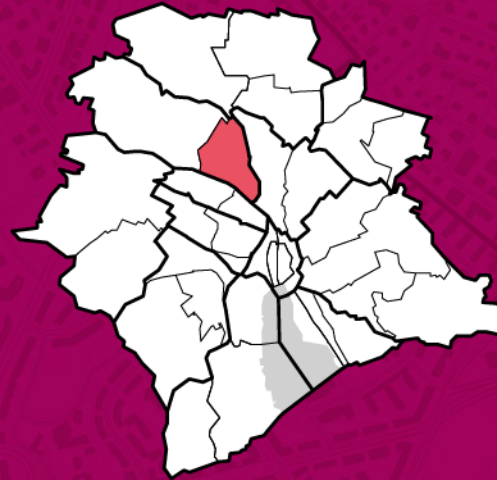




Quartierspiegel

Wipkingen
2023





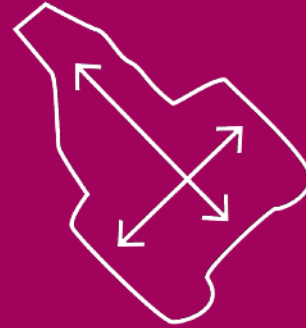
Wipkingen ist eines von 34 Quartieren in der Stadt und eines von zweien im Kreis 10. Aber wussten Sie auch, dass sich Zürich weiter unterteilen lässt, nämlich in 216 statistische Zonen? Dies erlaubt einen noch detaillierteren Blick auf die demografischen, wirtschaftlichen und baulichen Strukturen der Stadt. Die Quartiere sind je nach Grösse und Bebauung in 3 bis 16 statistische Zonen aufgeteilt. Bei der Namensgebung der statistischen Zonen wurden vor allem wichtige Plätze und Strassenamen verwendet, um die räumliche Orientierung zu erleichtern. Die Einteilung in statistische Quartiere und Zonen folgt nicht immer den im Alltag gängigen Quartierbezeichnungen und Abgrenzungen.

Statistische Zonen:

- 1 Zschokkestrasse
- 2 Waidspital
- 3 Im Sydefädeli
- 4 Röschibachstrasse
- 5 Rosengartenstrasse
- 6 Schubertstrasse
- 7 Letten

**Das Quartier
Wipkingen ist
einzigartig! Was es
so besonders
macht, erfahren Sie
in diesem Quartier-
spiegel sowie –
angereichert mit
vielen weiteren
Details – unter:
[stadt-zuerich.ch/
quartierspiegel](http://stadt-zuerich.ch/quartierspiegel)**

In Kürze



16 698
Personen



210,2 ha
Fläche

9150
Wohnungen

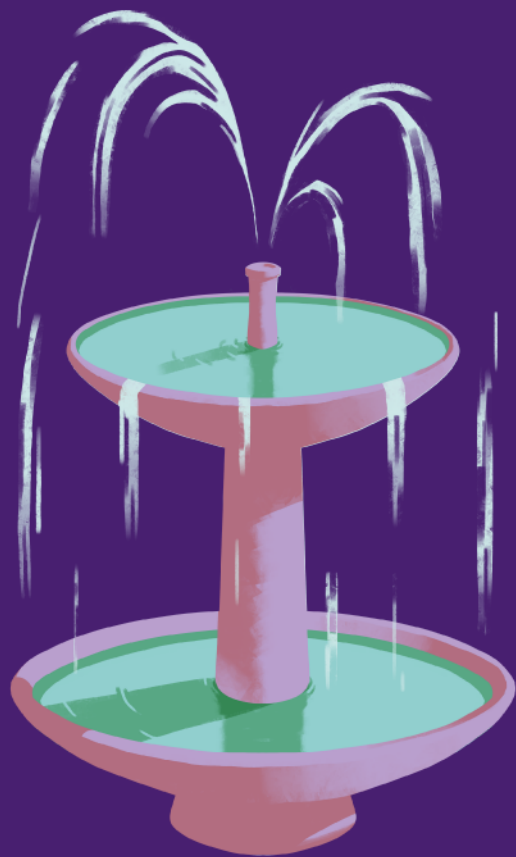


27,4 %
Ausländer*innen



6953
Arbeitsplätze





**Im Quartier gibt es
42 Brunnen.**

Durch 10 fliesst Quellwasser.

Wipkingen

Das Quartier Wipkingen ist vom Verkehr stark geprägt worden: zunächst durch die Eisenbahn, vor allem aber durch die Rosengartenstrasse – was einst als Provisorium gedacht war, zerklüftet die Gegend bis heute. Aufgewertete Zonen wie der Röschbachplatz bilden inzwischen immerhin einen wohlthuenden Kontrast.

Als am 22. Mai 881 der deutsche Kaiser Karl III., genannt Karl der Dicke, den königlichen Weiler Wibichinga seinem Getreuen Wolfgrin schenkte, wurde die Gemeinde zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Später gehörte Wipkingen zu den Besitzungen des Fraumünsterklosters und war von 1439 bis 1637 eine eigene Obervogtei der Stadt Zürich. Dann wurde die Gemeinde bis 1798 Teil der «Vier Wachten», die von Hottingen, Fluntern sowie Ober- und Unterstrass gebildet wurden.

Der heterogene Kreis 10

Wipkingen schloss sich 1893 der Stadt Zürich an und bildete mit Oberstrass und Unterstrass den Kreis IV, der 1912 zum Kreis 6 umnummeriert wurde. Als 1934 auch Höngg zur Stadt Zürich kam, wurde Wipkingen aus dem Kreis 6, der mit einem Viertel der städtischen Einwohnerzahl zu gross geworden war, herausgelöst und mit Höngg zum Kreis 10 zusammengeschlossen. Zwischen dem sich als mittelständisch und bäuerlich verstehenden Höngg und dem ehemaligen Arbeiterquartier Wipkingen bestehen noch heute beträchtli-

che Unterschiede, so dass sich die beiden Stadtteile eher fremd gegenüberstehen. Räumlich sind sie inzwischen aber fest zusammengewachsen.

Ein Dörfchen an der Limmat

Wipkingen war jahrhundertlang ein kleines Dorf an der Limmat. Eine Brücke existierte erst seit 1874. Vorher gab es nur die Fähre. Beim Anlegeplatz in Wipkingen stand das Restaurant «Anker», das 1968 dem Bau der Westtangente weichen musste.

Die benachbarte Häusergruppe stammt aus dem 16. Jahrhundert und wurde 1993 als einziger Zeuge des alten Wipkinger Dorfkerns unter Schutz gestellt. Die aus dem frühen 19. Jahrhundert stammende Häusergruppe auf der gegenüberliegenden Seite der Brücke wurde 1960 abgebrochen. Sie musste einem Gebäudekomplex mit der Fachschule Viventa (ehemals Hauswirtschaftliche Fortbildungsschule), einer Turnhalle, dem Kreisgebäude 10 sowie einer Bankfiliale weichen.

Der dortige Uferbereich wurde 2004 neu gestaltet. Anstelle der früheren Ufermauer wurde eine Treppenanlage mit Sitz- und Liegestufen gebaut, die den direkten Zugang zum Wasser ermöglicht. Der Park wurde zum 50-Jahr-Jubiläum des Gemeinschaftszentrums Wipkingen eröffnet und vom Publikum mit Begeisterung aufgenommen. Irritiert hatte einzig der ursprüngliche Name «Kattunpark», den die Stadt eilends durch die Bezeichnung «Wipkingerpark» ersetzte.

Zwischen 1930 und 1932 entstand oberhalb das reformierte Kirchgemeindehaus. Es sollte das neue Dorfzentrum und der Mittelpunkt des Gemeindelebens sein, wurde jedoch als zu «klotzig» empfunden. Die Bevölkerung akzeptierte es nie richtig, obwohl oder gerade

weil es das erste Hochhaus der Stadt Zürich war. Im Mai 1934 wurde der alte Dorfkern oberhalb des Kirchengemeindehauses entfernt. Innerhalb weniger Tage fielen zehn Häuser der Korrektur der Rosengartenstrasse zum Opfer. Damit war die Bresche ins Quartier geschlagen, durch die später die Westtangente geführt werden sollte.

Eine Zuglinie und doch kein Anschluss

Zwischen 1853 und 1856 schlug die Eisenbahn von Zürich nach Winterthur eine erste Bresche durchs Quartier. Sie brachte den Anwohner*innen kaum Vorteile, denn in Wipkingen selbst war ursprünglich keine Haltestelle vorgesehen. Der Damm hatte eine zu grosse Steigung für stadtauswärts fahrende Lokomotiven.

Oberhalb des späteren Bahnhofs wurde ein etwa 300 Meter langer Bahneinschnitt gegraben, der zum Tunnelportal der Verbindung nach Oerlikon führte. Unterhalb wurde ein Damm aufgeschüttet, der ursprünglich – trotz Protesten der Gemeinde bei der Nordostbahn – nur einen sehr engen Durchlass für die Hönggerstrasse offenliess.

Die Bahnlinie hat die Entwicklung des Quartiers nachhaltig geprägt. Neben dem unteren Weiler an der Limmat existierte ein oberer Weiler mit wenigen Häusern an der Rötelstrasse. Dieser wurde durch den Bahneinschnitt noch stärker vom Rest der Gemeinde isoliert.

Wohnquartier für die Arbeiterschaft

Auf der gegenüberliegenden Limmatseite setzte der industrielle Aufschwung in den letzten zwei Dekaden des 19. Jahrhunderts ein, als sich die Schwerindustrie aus der Altstadt an den Escher-Wyss-Platz verlagerte. Aufgrund seiner ungenügenden Verkehrsanbindung eignete sich das bisher abgelegene Bauerndorf Wipkingen nicht als Gewerbegebiet. Stattdessen wurde es plötzlich zu einem begehrten Wohnort der im Industriequartier tätigen Arbeiter*innen. Der Aufschwung erfasste in den 1890er-Jahren zuerst die Gegend entlang der Röschibach- und Hönggerstrasse, die mit grossen Mietshäusern überbaut wurde. Diese hatten einen völlig anderen Stil als

die bisher vorherrschenden, eher ländlich anmutenden Gebäude. Den wirklichen Anschluss an die moderne Welt brachte ab 1898 das Tram der Industriequartier-Strassenbahn. Diese verband zuerst nur Bahnhofquai und Escher-Wyss-Platz, wurde aber 1908 über die Röschibachstrasse bis zur Nordbrücke verlängert. Im Jahr darauf musste das aus dem Jahre 1704 stammende Kirchlein von Wipkingen der Verbreiterung der Dorfstrasse von der Limmatbrücke bis zur Hönggerstrasse weichen. Um 1890 genehmigte die Gemeinde den Bau der Nordbrücke und die Verlängerung der Nordstrasse von Unterstrass bis zur Bahn. Deswegen entstand hier ein zweites Zentrum von Wipkingen.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde Wipkingen zum Wohnort der im Industriegebiet tätigen Arbeiterschaft.

Das Lettenquartier

Am 1. Oktober 1894 wurde der Bahnhof Letten eröffnet. Ganz Wipkingen war empört darüber, dass der Bahnhof nicht nach der Gemeinde, sondern nach dem Flurnamen Letten bezeichnet wurde. Die Bahn machte jedoch geltend, dass die Gemeinde Wipkingen nicht mehr existiere und man deshalb frei sei in der Wahl des Stationsnamens. Der Bahnhof war nur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Eilgutverkehr vorgesehen. Ab 1907 kam der Stückgutverkehr hinzu, doch für den Güterverkehr mit ganzen Eisenbahnwagen (und später für den Containerverkehr) fehlten die Einrichtungen. Um 1907 arrondierte die Stadt Zürich durch einige Liegenschaftskäufe den Grundbesitz im Letten und legte das Fundament für die Entwicklung des Lettenquartiers zu einem Zentrum des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Rund um das 1915 eingeweihte Schulhaus Letten entstand nun eine Wohnkolonie nach der andern: An der Rousseau- und Imfeldstrasse bauten um 1922 die Genossenschaft des eidgenössischen Personals und ab 1924 die Baugenossenschaft Letten. Und die Zürcher Architektin Lux Guyer baute 1927 für die Siedlung Lettenhof eine Wohngenossenschaft für berufstätige Frauen.



Ab 1908 zwischenzeitlich mit Tram-Endstation: Der Röschibachplatz (Bild: BAZ_097007, Friedrich Ruef-Hirt)



Die Rosengartenstrasse galt 1973 als meist befahrene Strasse Europas (Bild: BAZ_147870)



Flugaufnahme des Letten-Quartiers um 1928 (Bild: BAZ_147464, Ad Astra-Aero)

Das Quartier um 1934

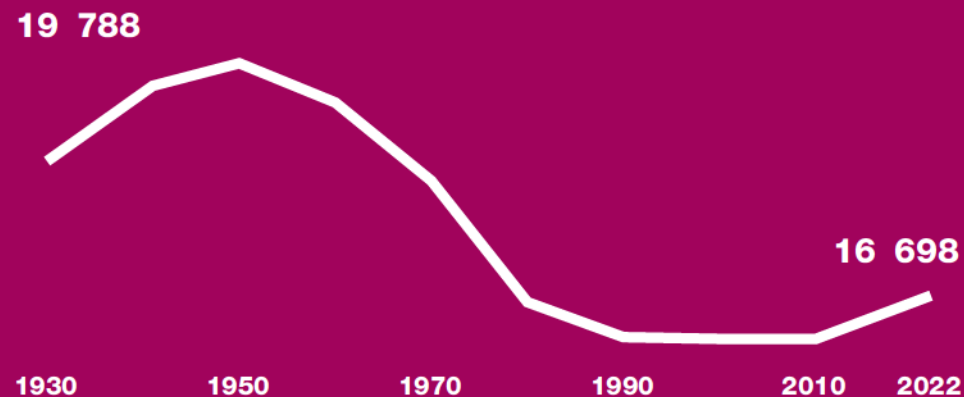
30 Fr./m² Land

Der Quadratmeter Land kostete damals 30 Franken. Zum Vergleich: An der Bahnhofstrasse lag der Preis bei 3000 Franken. Da es heute kaum mehr unbebautes Land gibt, ist keine Bodenpreisstatistik mehr möglich.

19 788 Personen

Die Bevölkerung im Quartier machte 6,8 Prozent der städtischen Bevölkerung aus. Seit 1930 ist die Zahl der Quartierbewohner*innen um rund 20 Prozent gesunken.

Bevölkerungsentwicklung seit 1930



68 % Reformierte

Seither ist der Anteil der Reformierten im Quartier auf 20 Prozent zurückgegangen. In der Stadt ist ihr Anteil in der gleichen Zeit von 65 auf 17 Prozent gesunken. Der Rückgang im Quartier war ungefähr gleich stark wie jener in der Stadt.

10 % bebaut

10 Prozent der Quartierfläche waren 1936 mit Gebäuden (ohne Umschwung) bedeckt. Heute sind es 15 Prozent. In der Stadt hat sich dieser Anteil in der gleichen Zeit verdoppelt: von 7 auf 13 Prozent.

Die Westtangente

Im Jahr 1972 wurde die Rosengartenstrasse als zweispuriges Provisorium in Betrieb genommen. Damals benutzten täglich gegen 40 000 Autos diese innerstädtische Autobahn. Heute sind es mit etwa 56 000 Fahrzeugen fast eineinhalbmal so viele. Niemand bestreitet, dass dies gravierende Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete hat. So wurden die direkt betroffenen Häuser zunächst für 9 Millionen Franken mit Schallschutzfenstern nachgerüstet, und 1992 errichtete man zudem zwei Lärmschutzwände. Von Anfang an wurden Alternativen zum bestehenden, sich ständig verschlimmernden Zustand gesucht. Einmal war von Ummantelung die Rede, ein anderes Mal von Strassenabsenkung, von Überdeckung oder Überbauung, von Untertunnelung oder Rückbau. Und seit 1972 wurde kein Autobahnprojekt vorgestellt – sei es der Milchbucktunnel oder die Nordumfahrung, der Uetlibergtunnel, der Stadttunnel oder der Waidhaldentunnel –, ohne dass der Bevölkerung versprochen wurde, es diene der Entlastung der Rosengartenstrasse. Im Jahr 2010 lehnten die Stimmberechtigten das Projekt eines vierspurigen Rosengartentunnels mit einem Rosengartentram zwischen Hardbrücke und Milchbuck wuchtig ab. Wie die Zukunft dieser Strasse aussehen soll, ist also weiterhin offen.

Der Bahnhof Wipkingen

Nachdem der Bahndamm in Aussersihl durch das weiter ausholende und damit weniger steile Viadukt ersetzt worden war, keimten in Wipkingen die Hoffnungen auf den Bau eines Bahnhofs an der Nordbrücke. Es bedurfte allerdings grosser Anstrengungen, bis der Traum eines Bahnhofs Wipkingen 1932 in Erfüllung ging. Obwohl dieser Bahnhof 1938 nach dem Hauptbahnhof Zürich und dem Bahnhof Winterthur zu der am drittstärksten frequentierten Haltestelle im SBB-Netz avancierte, herrschte im Quartier der Eindruck, der Bahnhof werde von der SBB stiefmütterlich behandelt. Die Auslastung der Züge war jedoch nur zwischen Wipkingen und dem Hauptbahnhof so stark, weshalb es für die Bahn effizienter war, zwischen den beiden Stationen Pendelzüge einzusetzen, statt mehr Wagen an die Fernzüge zu hängen. Die Zahl

der in Wipkingen haltenden Fernzüge sank, und die Billettpreise stiegen, und zwar auch im Verhältnis zu den Angeboten von Tram und Bus. Die VBZ wurden deshalb für Pendlerinnen und Pendler immer attraktiver, sodass der Bahnhof Wipkingen in den 1970er-Jahren in eine unbediente Haltestelle umgewandelt wurde. Dank der Intervention der Interessengemeinschaft Bahnhof Wipkingen konnte der Bahnhof 1997 durch den innovativen Stationshalter Max Welti übernommen werden, der den Billetverkauf erfolgreich mit einem Reisebüro verband. Welti zog sich 2005 aus Altersgründen aus dem Geschäft zurück. Das Bahnhofreisbüro wird unter neuer Leitung weitergeführt. Im Jahr 2010 hat der Bauingenieur Urs Räbsamen die beiden Liegenschaften erworben und das Restaurant sanft renoviert. Der die Ursprünglichkeit erhaltende Stil gefällt: Innert kürzester Zeit wurde die «Nordbrücke» zu einem Quartiertreffpunkt.

Das sanft renovierte Restaurant «Nordbrücke» hat sich in kürzester Zeit zu einem veritablen Quartiertreffpunkt entwickelt.

Es ist unbestritten, dass nicht nur der Betrieb, sondern auch die Räume des Bahnhofs einer Auffrischung bedürfen. Die SBB wollte diese Modernisierung in Zusammenarbeit mit dem Besitzer der Nachbarliegenschaft des Restaurants «Nordbrücke» realisieren: Man plante, die bestehenden Häuser durch ein Hochhaus zu ersetzen. Der Widerstand der Quartierbevölkerung und absehbare längere Bauverzögerungen liessen dieses Vorhaben allerdings scheitern.

Die Nordbrücke wurde aufgrund ihres schlechten Zustands erneuert. Die Bauarbeiten begannen 2012 und dauerten bis April 2014. Die provisorische Treppe von der Brücke zum Bahnhof Wipkingen wich einer soliden Betonkonstruktion mit Geländern. Über dem Bahnabschnitt bei der Nordbrücke entstand mit dem «Garte über de Gleis» ein Urban-Gardening-Projekt.

Der unterhalb liegende Röschibachplatz ist aufgewertet worden und hat den lärmigen und wenig ästhetischen Wipkingerplatz als Quartierzentrum verdrängt. Ziel des Umgestaltungsplans war es, eine möglichst grosse Fläche für Quartieranlässe zu schaffen. Bäume wurden am Rand des Platzes gepflanzt, der Brunnen wurde verschoben. Ausserdem wurden zusätzliche Sitzmöglichkeiten angelegt. Auf dem Röschibachplatz gibt es Nachbarschaftstage, Wochenmärkte, Flohmärkte und im Sommer ein Open-Air-Kino.

Unruhige Zeiten beim Letten

Im Jahr 1990 wurde die S-Bahn in Zürich eröffnet. Die neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch den Hirschengraben-Tunnel bis zum Bahnhof Stadelhofen machte den Bahnhof Letten überflüssig, weshalb dieser geschlossen wurde. Im Hinblick auf die bevorstehende Umnutzung der Bahngrundstücke sprachen sich 1989 die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zürich für einen parkähnlichen Erholungsraum am rechten Limmatufer im Gebiet Letten aus. Dazu kam es vorerst nicht, weil sich 1992 mit der Schliessung der Drogenszene beim Platzspitz eine neue Szene beim Letten bildete. Die Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere waren einschneidend. Diese wurden in einen wahren Strudel hineingerissen – von der Beschaffungskriminalität der Süchtigen und der ständigen Konfrontation mit Bettelnden über die Verwahrlosung der Hinterhöfe durch gebrauchte Spritzen, Kot und Abfälle bis zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Dealerbanden. Baulich begannen die Quartiere Festungen zu gleichen, weil jede Haustür abgeriegelt und jeder Durchgang und Hinterhof vergittert wurde. Rund um den Letten herrschten deprimierende Zustände. Die Stadt konnte kaum richtig eingreifen, weil ihr die übergeordneten Gesetze jede Strategie verunmöglichten. Erst 1994 wurde probeweise die Drogenabgabe für Schwerstsuchtige eingeführt. Ein Jahr später standen die notwendigen sozialen und medizinischen Auffangprojekte zur Verfügung, sodass man die Szene beim Letten schliessen und auswärtige Drogensüchtige wegweisen konnte. Heute ist der parkähnliche Erholungsraum verwirklicht, der Letten beruhigt.

Wo noch in den 1990er-Jahren Drogen das Bild um den Letten beherrschten, erholt man sich heute in parkähnlicher Umgebung.

Wohnbauprojekte in Wipkingen

Im Juni 2019 konnte das neu gebaute Alterszentrum Trotte bezogen werden. Komfortable Apartments sowie Gemeinschafts- und Aussenräume, und ein öffentlicher Park, ermöglichen ein sicheres und selbstbestimmtes Leben mitten in der Gemeinschaft.

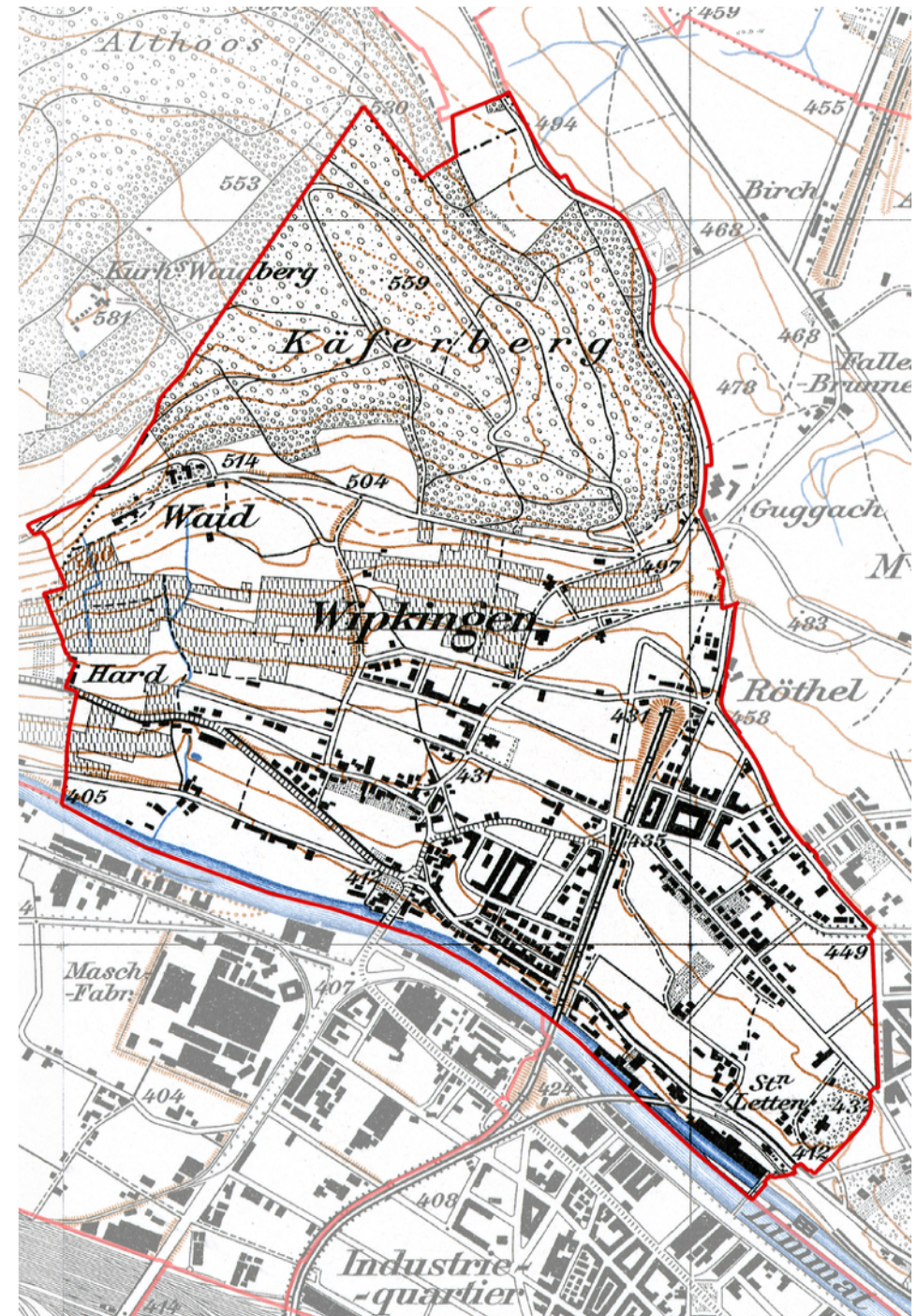
An der Tüchestrasse erwarb die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals von der Stadt ein Baurecht über 62 Jahre und erstellte zwischen 2015 und 2016 ein langgezogenes, abgestuftes Gebäude mit acht Treppenhäusern. Dank dieser Gestaltung verfügen alle 75 Wohnungen der Siedlung «Waid» über eine prächtige Sicht auf See und Berge.

Die Baugenossenschaft Denzlerstrasse hat im Sydefädli mit den dreieckigen Toblerone-Häusern modernen Wohnraum direkt beim Wipkingerplatz geschaffen.

An der Verzweigung von Buchegg- und Rosengartenstrasse entsteht ein Wohnhaus für rund 130 Studierende. Die Quartierbewohner profitieren von einem ruhigen, von der Strasse abgeschirmten Quartierpark, von städtischen und privaten Betreuungsangeboten für Kinder sowie von neuen Gewerbeflächen.

Das bedeutsame Reservoir Käferberg wurde saniert. Neu fassen die zwei Kammern, für die 2500 Kubikmeter Beton verbaut wurden, 16000 Kubikmeter; die drei alten hatten ein Volumen von 14 700 Kubikmeter.

Im Herbst 2012 brannte das Tanzhaus an der Wasserwerkstrasse 127a nieder. Die Löscharbeiten waren schwierig, und es mussten 14 Personen aus den angrenzenden Wohnhäusern evakuiert werden. Inzwischen ist ein Ersatzneubau realisiert worden.



Siegfriedkarte von 1915. Quelle: swisstopo. Freie Nutzung. Quellenangabe ist Pflicht. Kommerzielle Nutzung nur mit Bewilligung des Datenlieferanten zulässig.

Lebensqualität im Quartier

97 Prozent der Bevölkerung von Wipkingen leben gerne in Zürich, und 34 Prozent beurteilen die Lebensqualität als sehr gut.*

Alter

Im Quartier gibt es 3 Gesundheitszentren für das Alter und 2 Standorte mit Alterswohnungen. Über die ganze Stadt verteilen sich 28 Gesundheitszentren für das Alter und 35 Standorte mit Alterswohnungen.

Sportanlagen

Im Quartier hat es 2 Bäder. In der Stadt gibt es insgesamt 102 Sportanlagen. Darunter fallen neben Bädern auch Beachvolleyballfelder oder Fussballplätze.

Spielplätze

Im Quartier gibt es 4 Spielplätze. Die Abdeckung ist mit einem Spielplatz pro 410 Kindern tiefer als im städtischen Durchschnitt, wo auf einen Spielplatz 260 Kinder kommen.

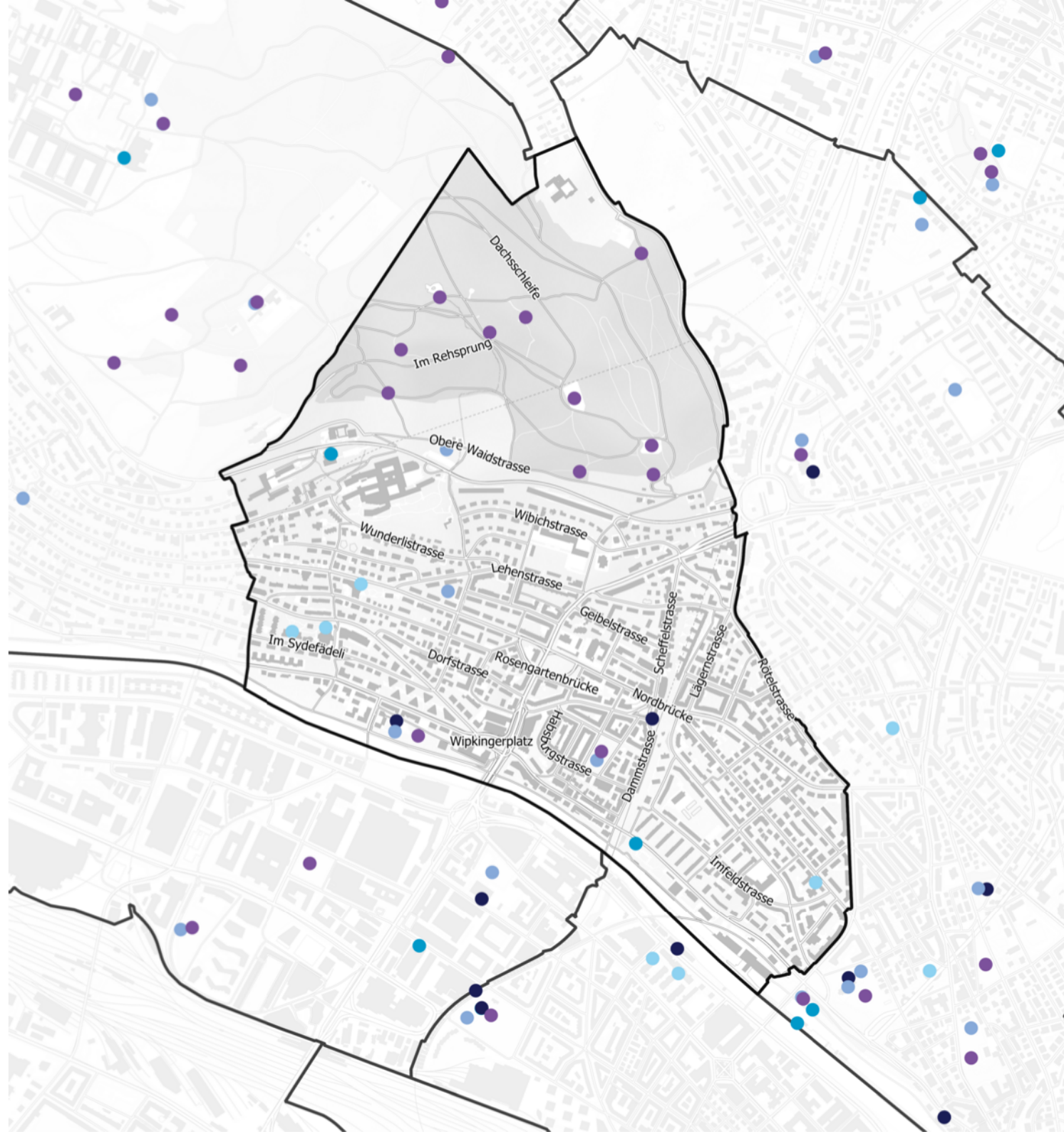
Stadtleben

Im Quartier gibt es ein Gemeinschaftszentrum und einen Jugendtreff. Sie sind wichtige Treffpunkte für die Quartierbevölkerung.

Park und Picknick

In diesem Quartier dienen 3 Parks und 10 Picknickplätze der Erholung im Grünen. Über die Stadt verteilt gibt es 122 Parks, 99 Picknickplätze und 16 Waldhütten.

* Stichprobenunsicherheit: 2-7 Prozentpunkte.

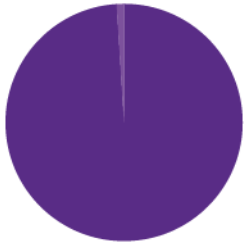


Mobilität

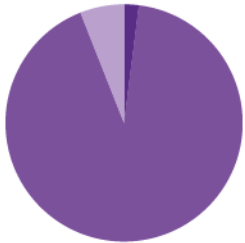
86 Prozent der Bevölkerung von Wipkingen sind mindestens einmal pro Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.*

Öffentliche Verkehrsmittel

Mit dem ÖV dauert es vom Wohnort zum Hauptbahnhof im Mittel 14 Minuten.



Reisezeit zum Hauptbahnhof:
 Weniger als 10 Minuten (0 %)
 10–19 Minuten (99 %)
 20–29 Minuten (1 %)
 30 Minuten und mehr (0 %)

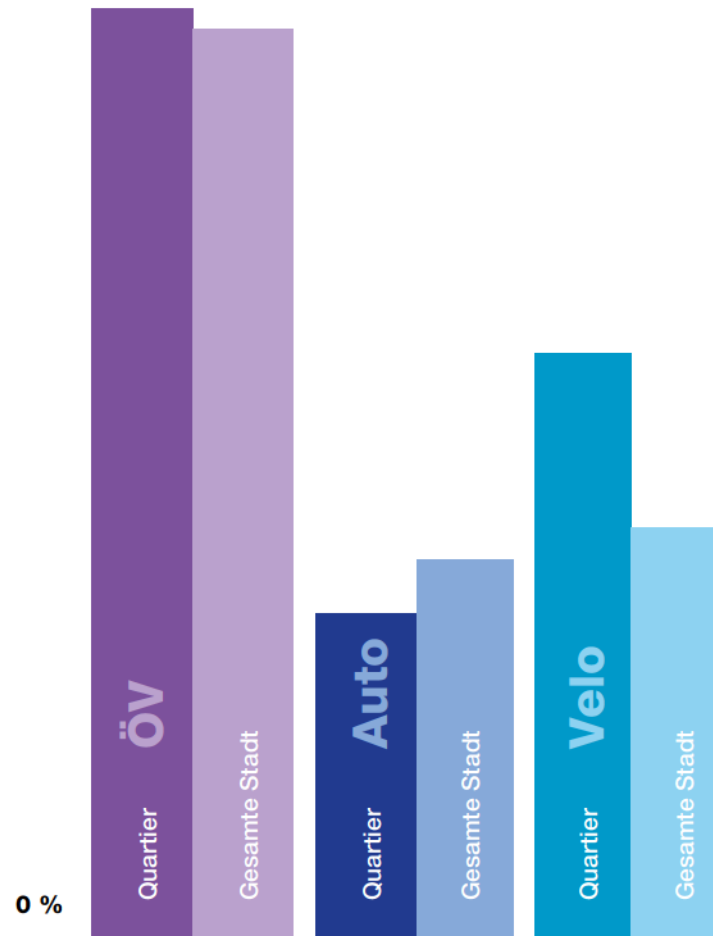


Reisezeit zum Zürichsee:
 Weniger als 10 Minuten (0 %)
 10–19 Minuten (2 %)
 20–29 Minuten (92 %)
 30 Minuten und mehr (6 %)

* Stichprobenunsicherheit: 1–7 Prozentpunkte.

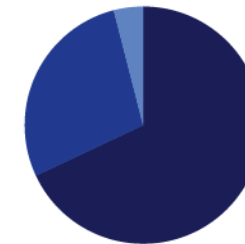
Personen, die mindestens einmal pro Woche dieses Verkehrsmittel benutzen*

100 %



Auto

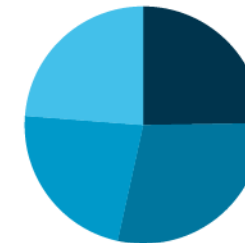
Das häufigste Auto in Wipkingen ist ein grauer Volkswagen. 32 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Auto. In der gesamten Stadt sind es 39 Prozent.



Autos pro Haushalt:
 Haushalte ohne Auto (68 %)
 Haushalte mit einem Auto (28 %)
 Haushalte mit mehreren Autos (4 %)

Velo

14 Prozent der Quartierbevölkerung finden, dass die Stadt zu viel, und 68 Prozent, dass sie zu wenig für die Veloförderung macht. 25 Prozent der Bevölkerung fahren täglich Velo.*

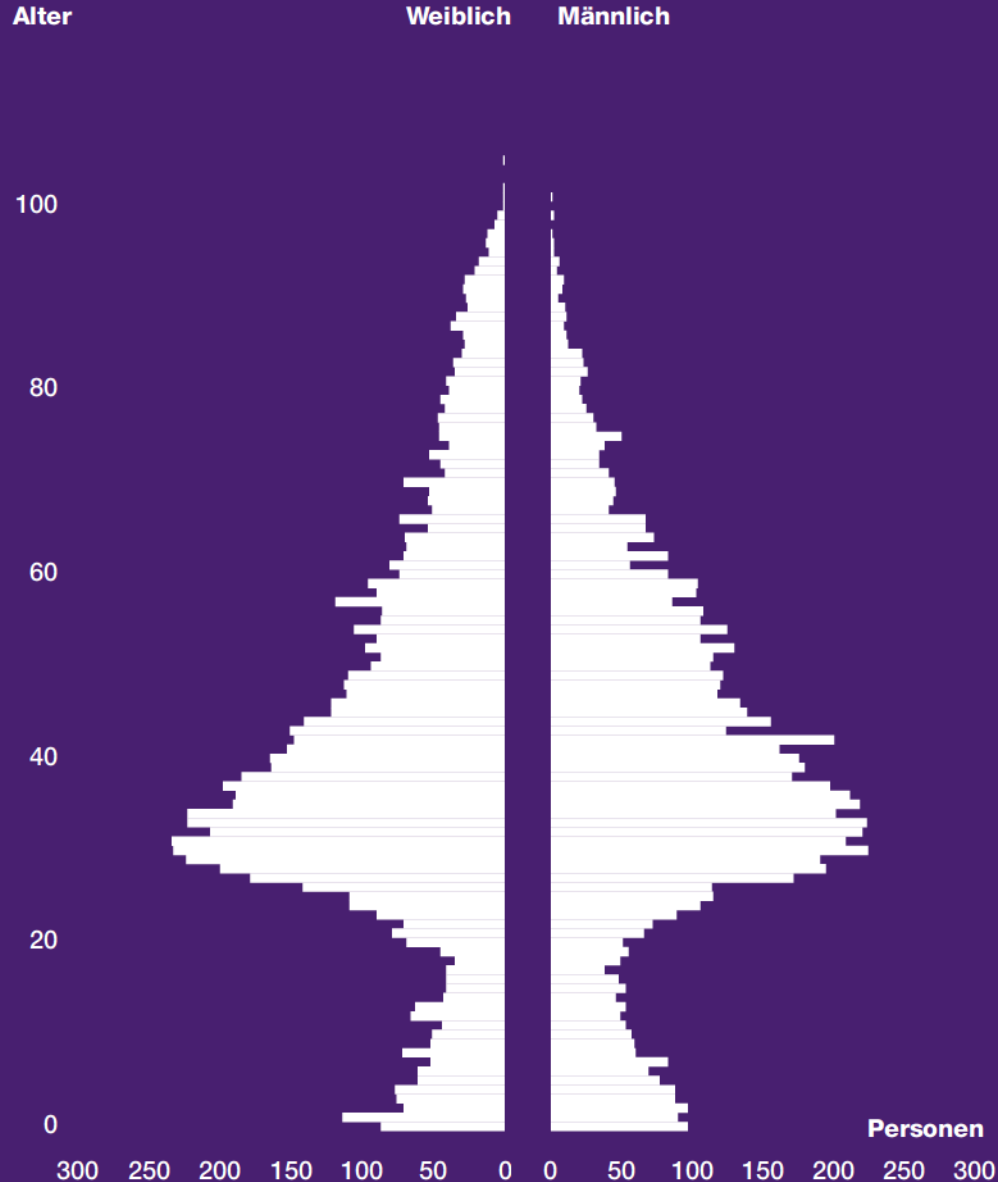


Velonutzung:
 Täglich (25 %)
 1 bis 6 Mal pro Woche (29 %)
 Monatlich oder seltener (23 %)
 Nie (24 %)

Wer wohnt hier?

In Wipkingen sind 12 Prozent der Einwohner*innen unter 15 Jahre alt. 4 Prozent sind über 80.

Altersstruktur ganze Stadt Zürich



Verheiratete Alte

27 Prozent der über 80-Jährigen im Quartier sind verheiratet. In der ganzen Stadt sind es 33 Prozent.

Junge WGs

17 Prozent der 20- bis 30-Jährigen wohnen in einer Wohngemeinschaft. In der Stadt sind es ebenfalls 17 Prozent.

Grossfamilien

4 Prozent der Personen wohnen in einem Haushalt mit mindestens 3 minderjährigen Kindern. In der Stadt sind es 6 Prozent.

Sozialhilfe

4 Prozent der Personen beziehen Sozialhilfe. In der Stadt sind es 5 Prozent.

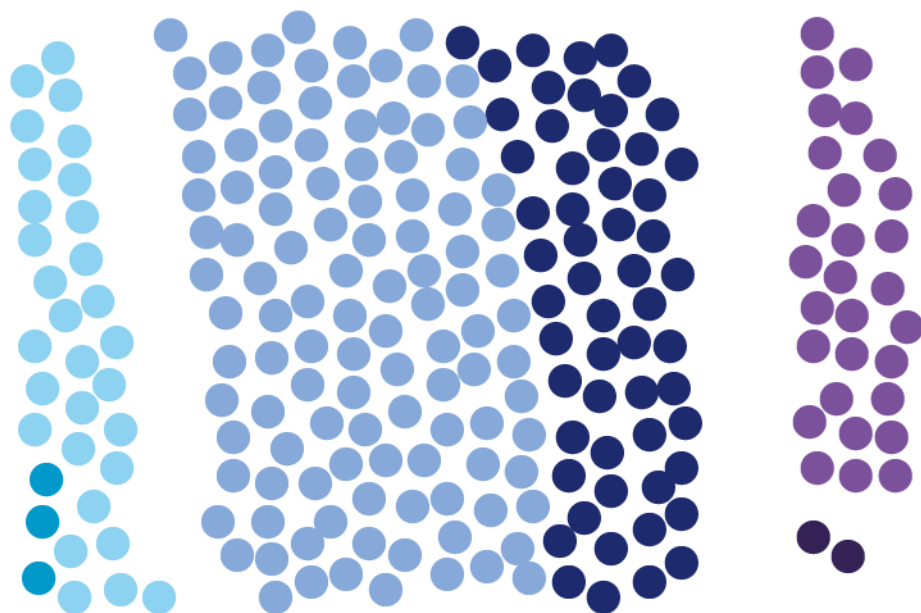
Leben auf grossem Fuss

24 Prozent der Personen wohnen auf mehr als 50 Quadratmetern Wohnfläche pro Kopf. In der Stadt sind es 25 Prozent.

Kinderlose Doppelverdiener

3 Prozent der 20- bis 40-Jährigen leben in einer Ehe oder eingetragenen Partnerschaft mit doppeltem Einkommen und haben keine Kinder. In der Stadt sind es 4 Prozent.

Bevölkerungsdynamik



Zunahme

2935

Personen ziehen pro Jahr nach Wipkingen.

200

Kinder kommen im Quartier pro Jahr zur Welt.

Bestand

10978

Personen wohnen seit 0 bis 9 Jahren in Wipkingen.

5720

Personen wohnen seit mindestens 10 Jahren im Quartier.

Abnahme

2806

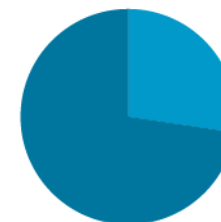
Personen ziehen pro Jahr aus aus Wipkingen weg.

138

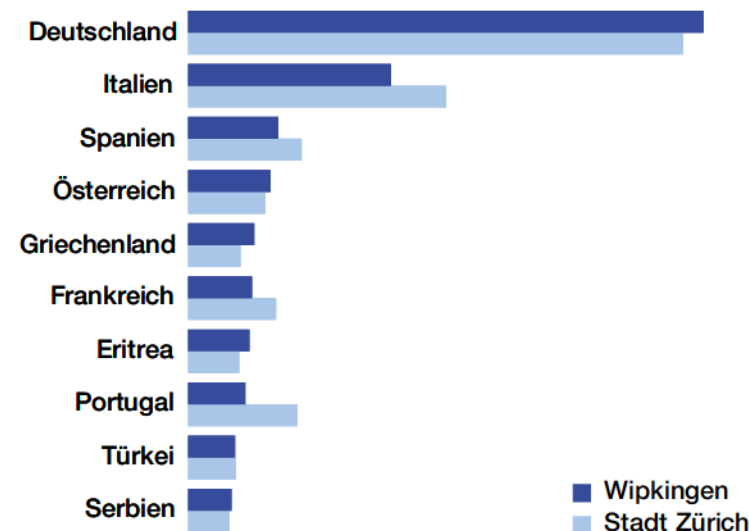
Personen aus dem Quartier sterben pro Jahr.

Nationalitäten

1 von 13 Personen im Quartier hat einzig den deutschen Pass.



Bevölkerung:
Ohne Schweizer Pass (4569)
Mit Schweizer Pass (12129)



Anteil in % der Bevölkerung 0 2 4 6 8

■ Wipkingen
■ Stadt Zürich

Im Quartier wurden in den letzten zehn Jahren 1195 Personen eingebürgert. 31 Prozent von ihnen sind in der Schweiz geboren.



Eingebürgerte:
In der Schweiz geboren (375)
Im Ausland geboren (820)



Im Quartier gibt es 65 Schulklassen.

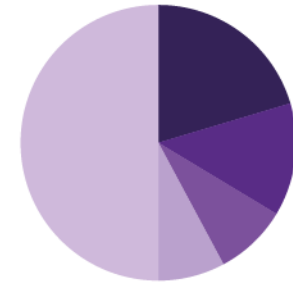
**Sie werden von 1310 Kindern besucht.
Diese kommen auch aus Nachbarquartieren.**

Arbeiten

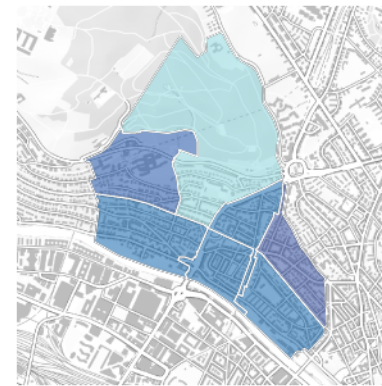
77 Prozent der Bevölkerung in Wipkingen sind erwerbstätig, 1,6 Prozent sind arbeitslos.

Im Quartier gibt es 6953 Arbeitsplätze. Das sind 1,4 Prozent aller Arbeitsplätze in der Stadt Zürich.

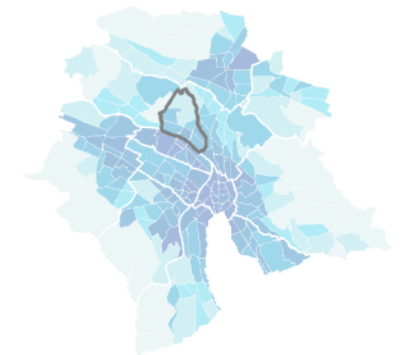
Durchschnittlich arbeiten im Quartier 33 Personen pro Hektare.



Arbeitsplätze nach Branche:
Gesundheitswesen (20 %)
Erziehung und Unterricht (13 %)
Sozialwesen (ohne Heime) (9 %)
Heime (ohne Erholungs- und Ferienheime) (8 %)
Übrige (50 %)

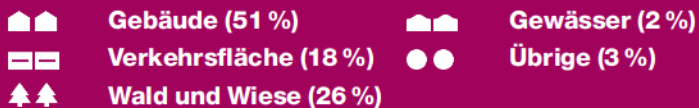


Anzahl Arbeitsplätze pro ha
 0 796



Grün oder grau?

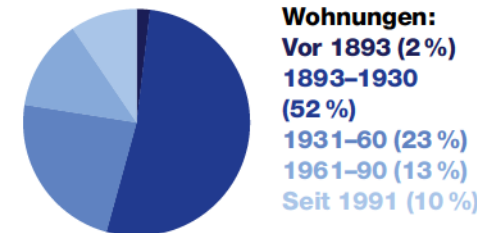
Der grösste Teil der Fläche in Wipkingen besteht aus Gebäuden und Gebäudeumschwung.



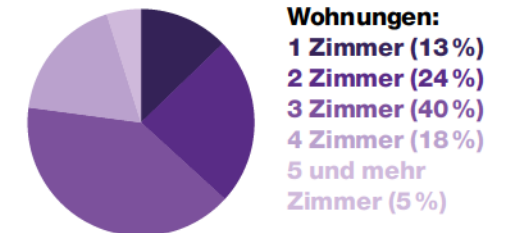
Wohnen

Im Quartier wurden in den letzten zehn Jahren 505 Wohnungen gebaut. 50 Prozent davon sind im Besitz von Wohnbaugenossenschaften.

52 Prozent der Wohnungen im Quartier wurden zwischen 1893 und 1930 erstellt.



Mehr als die Hälfte aller Wohnungen hat 3 oder weniger Zimmer.



12 Prozent des Landes in der Bauzone gehören Wohnbaugenossenschaften.



Titelbild:

Guthirt-Kirche, Wald mit Krematorium (Totenkopf-Rauch), Familienquartier, Rosengarten-Auffahrten, Röschibachplatz, Spritze (für ehemaligen Bahnhof Letten), Badi unterer Letten mit Limmat, altes Bahnviadukt, heute Fussgänger- und Fahrradweg

Einleitungstexte: Stand 2019

Quellen:

Stadt Zürich: Statistik Stadt Zürich, Alterszentren Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, Schulamt, Soziale Dienste Zürich, Sportamt, Stadtarchiv, Stadtentwicklung Zürich (Bevölkerungsbefragung), Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich, Tiefbauamt, Wasserversorgung Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Bundesamt für Statistik
Staatssekretariat für Wirtschaft
transport.opendata.ch
Fotos: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Bildarchiv: baz.e-pics.ethz.ch

Impressum:

Lizenz Titelseite: CC BY-NC-ND 3.0 CH
Lizenz Fotos: CC BY-SA 4.0
Nutzung Karte S. 11: freie Nutzung. Siehe S. 11
Lizenz restliche Publikation: CC BY-NC-SA 3.0 CH
Druck: Tanner Druck AG
Lektorat/Korrektur: Thomas Schlachter
Gestaltung: [essenz grafikdesign gmbh](http://essenz.grafikdesign.gmbh)
Illustrationen: [Vaudeville Studios GmbH](http://vaudevillestudios.com)

Stadt Zürich
Statistik
Napfgasse 6
8001 Zürich
T +41 44 412 08 00
statistik@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/statist



Daten zum Quartier