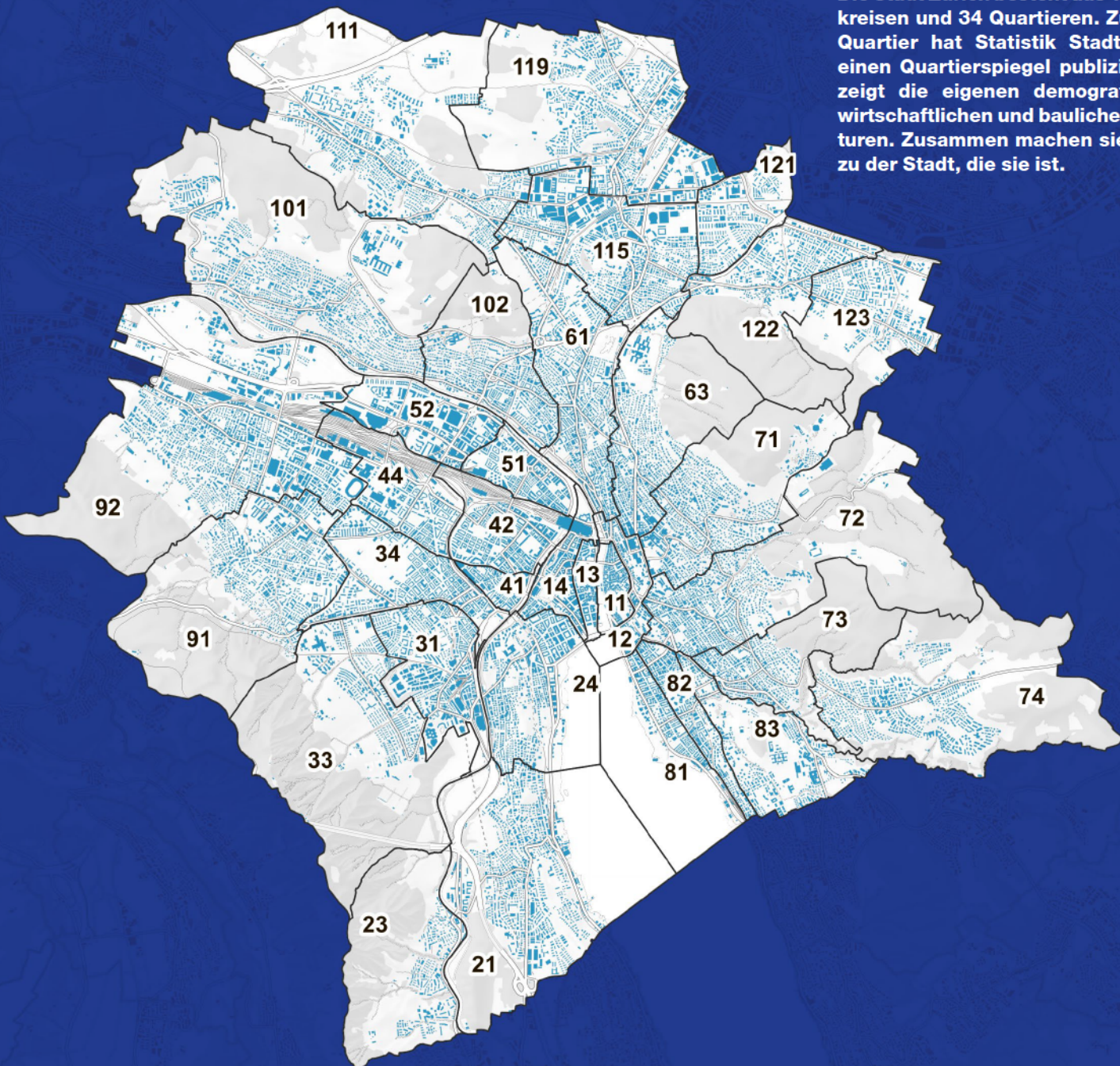
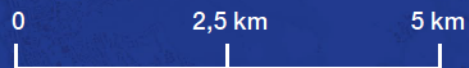


Die Stadt Zürich besteht aus 12 Stadtkreisen und 34 Quartieren. Zu jedem Quartier hat Statistik Stadt Zürich einen Quartierspiegel publiziert und zeigt die eigenen demografischen, wirtschaftlichen und baulichen Strukturen. Zusammen machen sie Zürich zu der Stadt, die sie ist.



Kreis 1	11 Rathaus 12 Hochschulen 13 Lindenhof 14 City
Kreis 2	21 Wollishofen 23 Leimbach 24 Enge
Kreis 3	31 Alt-Wiedikon 33 Friesenberg 34 Sihlfeld
Kreis 4	41 Werd 42 Langstrasse 44 Hard
Kreis 5	51 Gewerbeschule 52 Escher Wyss
Kreis 6	61 Unterstrass 63 Oberstrass
Kreis 7	71 Fluntern 72 Hottingen 73 Hirslanden 74 Witikon
Kreis 8	81 Seefeld 82 Mühlebach 83 Weinegg
Kreis 9	91 Albisrieden 92 Altstetten
Kreis 10	101 Höngg 102 Wipkingen
Kreis 11	111 Affoltern 115 Oerlikon 119 Seebach
Kreis 12	121 Saatlen 122 Schwamendingen-Mitte 123 Hirzenbach



**Die Stadt Zürich ist
einzigartig! Was sie
so besonders
macht, erfahren Sie
in diesem Stadtspie-
gel sowie – angerei-
chert mit vielen
weiteren Details –
unter:
[stadt-zuerich.ch/
quartierspiegel](http://stadt-zuerich.ch/quartierspiegel)**

In Kürze



443 037
Personen



9188,1 ha
Fläche

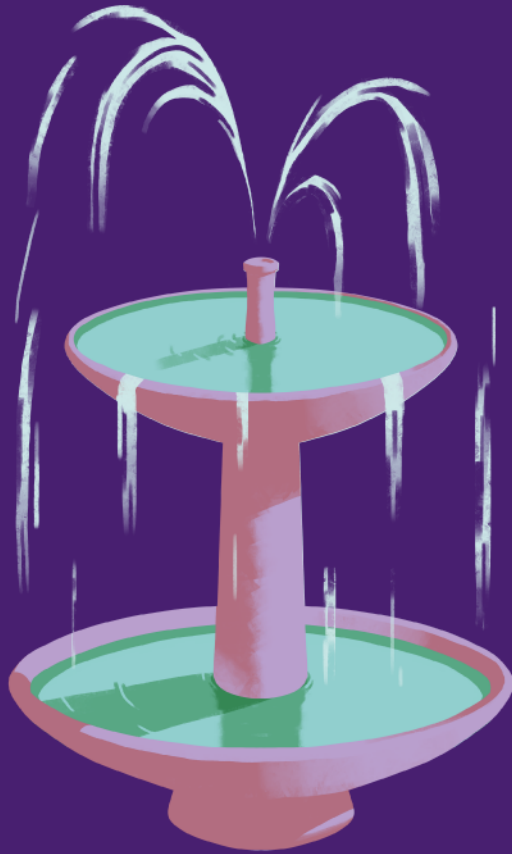


231 522
Wohnungen

33,1 %
Ausländer*innen

495 223
Arbeitsplätze





**In der Stadt gibt es
1274 Brunnen.**

Durch 431 fliesst Quellwasser.

Stadt Zürich

Zürichs Anfänge mögen in die Jahre vor Christi Geburt zurückreichen, doch ihre heutige Struktur erhielt die Stadt im 19. Jahrhundert, als das Eisenbahnzeitalter den Grundstein legte für die Industrie- und Bankenmetropole Zürich. Aber auch nach dem Niedergang der Industrie hat die grösste Stadt der Schweiz ihre Anziehungskraft nicht verloren.

Zürich ist spätestens seit 80 v. Chr. durchgehend besiedelt gewesen. Die Schwerpunkte der keltischen und danach der römischen Siedlung befanden sich um den Lindenhof. Die mittelalterliche Stadt umfasste das Ober- und Niederdorf sowie das Quartier Lindenhof. Bis zur Reformation war Zürich geprägt von den Doppelklöstern des Frau- und Grossmünsters und den Klöstern der Bettelorden. Regiert wurde die Stadt von einem Rat, in dem nach der Zunftrevolution von 1336 auch die Handwerkerzünfte Einsitz nahmen. Die heutige Kernaltstadt wurde von einer um 1300 errichteten Stadtmauer umfassen. Die im 17. Jahrhundert gebauten barocken Schanzen integrierten die damaligen Vorstädte im Talacker, am Hirschengraben und beim Stadelhofen. Das schwach besiedelte Umland, das als heutige Kreise 2 bis 12 zum Stadtgebiet gehört, blieb mit Ausnahme einiger Dörfer und Weiler noch weitgehend unüberbaut. Erst 1798 bildeten sich aus dem Untertanengebiet der Stadt selbständige Gemeinden heraus.

19. Jahrhundert

Gleich unterhalb des Central wurde 1805 die Baumwollspinnerei Escher Wyss gegründet, welche sich zum grössten Industriebetrieb entwickelte und den Beginn der Industrialisierung in Zürich markierte. 1833 wurde der Abbau der Schanzen beschlossen, und gegen Ende der 1830er-Jahre erfolgte der Umbau des oberen Limmatraumes mit der Verlegung des Hafens und des Baus des Limmatquais. Die Bevölkerung in der Altstadt wuchs zwischen 1833 und 1894 von 10 936 auf 28 099 Personen an. Noch stärker wuchs das Gebiet der heutigen Stadtkreise 2 bis 8, wo die Bevölkerungszahl von 12 182 auf 92 958 Personen stieg.

Mit der Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden begann 1847 das Eisenbahnzeitalter. Zürich entwickelte sich zum Verkehrsknotenpunkt der Schweiz. Zur Finanzierung der Textilindustrie und des Eisenbahnbaus wurde 1856 die Schweizerische Kreditanstalt gegründet; ein Jahr später folgte die Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt. Zürich entwickelte sich in der Folge auch zu einem Banken- und Versicherungsstandort. 1855/56 wurde beim Platzspitz das Gaswerk gebaut, das eine Strassenbeleuchtung ermöglichte.

Das Stadtzentrum verlagerte sich vom Rathaus an die Bahnhofstrasse, ans Bellevue und ins Bahnhofsviertel.

Das Stadtzentrum verlagerte sich vom Rathaus an der Limmat zunehmend an die ab 1864 neu errichtete Bahnhofstrasse, ans Belle-

vue und ins Bahnhofsquartier. Ab 1860 erhielt das heutige Stadtzentrum seine jetzige Form. Das 1855 begonnene Limmatquai wurde verbreitert und die Bahnhofbrücke gebaut. Der Schanzengraben wurde in die Sihl abgelenkt, und ab 1864 nahm die untere und mittlere Bahnhofstrasse ihre spätere Form an. 1864 wurde auch das Polytechnikum von Gottfried Semper, die heutige ETH, eröffnet.

Ab 1867 entstand das Bahnhofsquartier. Das Fraumünsterquartier entstand zwischen 1875 und 1890, zwischen 1876 und 1878 das Prediger- und zwischen 1877 und 1880 in der Vorortsgemeinde Aussersihl das Industriequartier. Zwischen 1880 und 1890 wurden Börse und obere Bahnhofstrasse, Seepromenade und Quaibrücke errichtet. Der Wohnungsbau konnte mit dem raschen Bevölkerungswachstum nicht mithalten, und es entstanden eigentliche Notstandsgebiete mit massiven sanitärischen Problemen, so etwa das Niederdorf in der Altstadt oder der Kräuel in Aussersihl. Cholera- und Typhusepidemien sorgten hier für Hunderte von Kranken und Toten. 1867 beschloss die Bürgerschaft von Zürich den Bau eines Kanalisationsnetzes und ein Jahr später die Zuleitung von Frischwasser zu den Gebäuden.

Als eine der ersten europäischen Städte führte Zürich 1880 das Telefon ein. Das 1882 in Betrieb gesetzte Rösslitrans bildete den Auftakt zum öffentlichen Verkehr. In den 1880er-Jahren entwickelten sich die Maschinenfabrik Oerlikon MFO und die Escher Wyss & Co AG zu führenden Unternehmen der Elektrotechnik. Die aus der MFO hervorgegangene Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon wurde zu einem bedeutenden Rüstungsunternehmen.

Stadtvereinigung 1893 bis 1920

Die rasch wachsenden Vorortsgemeinden gerieten durch den dringenden Ausbau der Infrastruktur in eine Schuldenspirale, während die Stadt Zürich wegen der räumlichen Enge ihre Werke vermehrt ins Umland verlegen musste. Deshalb vereinigte sich Zürich 1893 mit seinen «Ausgemeinden», womit die Stadt mit einer Bevölkerung von 121 000 Personen zur ersten Grossstadt der Schweiz wurde und

damit Genf, Bern und Basel überholte. Die ersten Jahre des vereinten Gross-Zürich waren geprägt durch einen starken Bauboom. Neben einer riesigen Anzahl von Wohnbauten – 1898 waren 40 Prozent der Gebäude nicht älter als zehn Jahre alt – entstand am heutigen General-Guisan-Quai eine Front repräsentativer Monumentalgebäude. Gegenüber dem Bahnhof wurde das Schweizerische Landesmuseum errichtet und um 1901 das neue Stadthaus eingeweiht, das vorerst nur als Provisorium gedacht war.

Zwischen 1894 und 1905 erwarb die Stadt den Grossteil der Aktien der Strassenbahngesellschaften, elektrifizierte die ehemaligen Linien des Rösslitrans und baute das Tramnetz weiter aus. 1899 wurde auch das heute bestehende Strassennetz der Stadt Zürich in seinen Grundzügen festgelegt. Bis 1893 existierten auf dem Gebiet der Stadt Zürich und ihrer dann eingemeindeten Vororte lediglich 39 Schulhausbauten. Der gewaltige Nachholbedarf wurde zwischen 1895 bis 1902 mit 17 neu errichteten Schulgebäuden gedeckt. 1896 führte die Stadt eine Wohnungsenquête durch und erwarb am Friesenberg zum ersten Mal Land für den Bau von Arbeiterwohnungen. 1907 wurde der Bau der städtischen Wohnkolonie an der Limmatstrasse genehmigt: Das war der Startschuss für den kommunalen Wohnungsbau.

Die Zahl der Fabrikarbeiter*innen stieg von 1903 bis 1907 um fast ein Viertel. Wohnungsnot und steigende Lebensmittelpreise entwerteten die Löhne. In mehreren Streiks versuchte die Arbeiterschaft zwischen 1906 und 1907 Lohnerhöhungen zu erkämpfen. Diese Streikwelle konnte zwar mit verschärften Streikgesetzen gebrochen werden, doch die ungelösten Probleme spalteten die Gesellschaft nur noch mehr. 1912 erlebte Zürich erstmals eine totale Arbeitsniederlegung. Dieser Generalstreik war die Antwort auf den Freispruch eines Streikbrechers, der einen Streikposten getötet hatte.

1914 begann der Erste Weltkrieg, der viel länger dauerte als erwartet. Da niemand darauf vorbereitet war, wurden erst 1917 Rationierungsmassnahmen ergriffen. Die Stadt



1959: Sihlhochstrasse und Autobahnprojekt über den Hauptbahnhof (Bild: BAZ_021330, Wolf Bender's Erben)



Entwicklungsgebiet Zürich West mit dem Prime Tower als Wahrzeichen (Bild: HAL_011168, Juliet Haller)



Der 1871 eröffnete Bahnhof wurde rasch zum neuen Stadtzentrum (Bild: BAZ_098171, Romedo Guler)



Neue Wohnquartiere: Die Langstrasse um 1905 (Bild: BAZ_092364, Friedrich Ruef-Hirt)

Die Stadt um 1934

53 Fr./m² Land

Der Quadratmeter Land kostete damals 53 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.

290 937 Personen

Seit 1930 ist die Zahl der Stadtbewohner*innen um rund 50 Prozent gestiegen. Ende 1962 wohnten bisher am meisten Menschen in Zürich. Damals waren es 440 180 Personen.

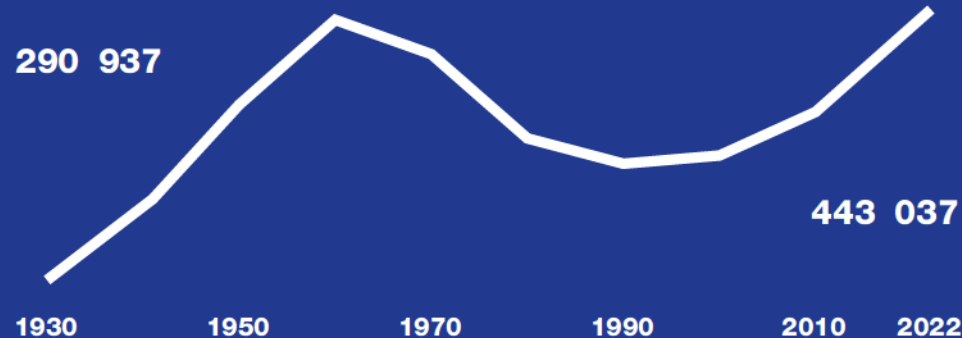
65 % Reformierte

Seither ist der Anteil der Reformierten in der Stadt auf 17 Prozent zurückgegangen. 1850 waren sogar 93 Prozent der Zürcher*innen reformiert.

7 % bebaut

7 Prozent der Stadtfläche waren 1936 mit Gebäuden (ohne Umschwung) bedeckt. Heute sind es 13 Prozent.

Bevölkerungsentwicklung seit 1930



musste die Sozialausgaben stark erhöhen, was ab 1916 zu Defiziten führte. Gleichzeitig musste ein Bauprogramm für Kriegsnotwohnungen gestartet werden, das zwischen 1917 und 1919 etwa 11 Millionen Franken für den Bau von 600 Wohnungen verschlang. 1919 wurde Zürich auf Druck der Banken vom Kanton unter finanzielle Vormundschaft gestellt, musste seine Gebühren erhöhen und den kommunalen Wohnungsbau stoppen.

Nach der militärischen Besetzung der Stadt durch Ordnungstruppen mündete der Protest in den Landesgeneralstreik von 1918.

1918 kam es zum Ernährungsnotstand. Der Ausbruch der Spanischen Grippe und eine Inflation überforderten die Behörden zusätzlich. Auch gab es noch keinen Lohnausgleich für die Zeit des Aktivdienstes. Die Unzufriedenheit vornehmlich der städtischen Bevölkerung erhöhte sich durch den Unwillen über Kriegsgewinnler in Industrie und Landwirtschaft. Es machten sich Kriegsmüdigkeit und eine pazifistische Grundstimmung breit. Die sozialen Spannungen entluden sich in den Novemberunruhen von 1917, und nach der militärischen Besetzung von Zürich durch Ordnungstruppen mündete der Protest in den Landesgeneralstreik von 1918.

Die Zwischenkriegszeit

Nach den Turbulenzen der Kriegsjahre wuchs die Bereitschaft, das gemeinnützige Segment des Wohnungsbaus zu fördern. 1924 wurden Grundsätze zur Unterstützung des genossenschaftlichen Wohnungsbaus genehmigt. Sie trugen schon bald Früchte: In den 1920er-Jahren setzte eine rege Neubautätigkeit der Genossenschaften ein, was letztlich dazu führte, dass heute ein Viertel des Wohnraumes in Zürich gemeinnützig ist.

Schon während des Ersten Weltkriegs hatte der Stadtrat einen internationalen Ideenwettbewerb für die Planung von Gross-Zürich im Sinne einer Gartenstadt gestartet. Die Resul-

tate dieses Wettbewerbs prägten die städtische Entwicklung über Jahrzehnte. Eine weitere Stadtvereinigung war angedacht, und das Planungsgebiet umfasste auch 21 Vororte, von denen sich in der Folge einige an städtische Werke anschlossen und die Quartierplanung durch die Stadt verfertigen liessen. 1929 wurde in einer Volksabstimmung die Vereinigung Zürichs mit zwölf Nachbargemeinden abgelehnt, aber 1931 genehmigten die Stimmberechtigten des Kantons mit Mühe und Not eine zweite Eingemeindungsrunde für das Jahr 1934. Weitere Eingemeindungen waren danach vom Tisch, auch wenn solche vom Gesichtspunkt der Stadtentwicklung aus gerechtfertigt gewesen wären.

1930 schuf die Stadt einen Altstadtsanierungsfonds von jährlich 500 000 Franken, um Häuser in der Altstadt zu erwerben und diese zwecks Schaffung von Licht und Luft für die Nachbarhäuser abzurechen. Die Idee, dass die Altstadt als solche schützenswert sei, sollte sich nach dem Zweiten Weltkrieg durchsetzen: 1954 wurde eine Motion zum Schutze der Altstadt eingereicht, und 1962 wurden eine Denkmalschutzverordnung sowie Bauvorschriften für die Altstadt erlassen. Auch in den Aussenquartieren fanden solche grossflächigen Sanierungen statt. So wurden im Mai 1934 im Dorfzentrum von Wipkingen zehn Häuser abgebrochen, um Platz für den Bau der Rosengartenstrasse als Teil einer Westtangente zu schaffen.

Die Nachkriegszeit

1950 wurde der untere Limmatraum durch den Abriss der mittelalterlichen Mühlen an den beiden Mühlesteigen, die Verbreiterung von Bahnhof- und Limmatquai sowie den Bau der Bahnhofbrücke und des Drahtschmidliwehrs zur Regulierung des Zürichsees völlig umgestaltet. Ab den 1950er-Jahren stieg der Wohlstand stetig und ermöglichte auch den weniger begüterten Schichten eine Teilhabe. Schon 1950 verdoppelte sich die Anzahl der in Zürich zugelassenen Automobile gegenüber dem Vorkriegsniveau. Aber auch die Zahl der Verkehrstoten stieg seit dem Kriegsende um 50 Prozent. Es herrschte die Überzeugung vor, dass die Stadt die wachsende Mobilität fördern und die Strassen ausbauen müsse.

Die ursprüngliche Autobahnplanung hatte noch vorgesehen, die Stadt Zürich zu umfahren. Doch um sich den Ausbau der innerstädtischen Verkehrsverbindungen vom Bund finanzieren zu lassen, drängte die Stadt darauf, die Fernstrassen über das Stadtgebiet zu führen und unterhalb des Platzspitzes in Form eines Y miteinander zu verbinden.

Der Ausbau des Dienstleistungssektors förderte die Citybildung und die Verdrängung von Wohnraum durch Büros. Die wachsende Mobilität machte das Wohnen in der Agglomeration attraktiver. Die bis anhin stetig zunehmende Wohnbevölkerung ging ab 1962 wieder zurück und stabilisierte sich bis Ende der 1990er-Jahre auf einem um ein Fünftel geringeren Niveau. Ab den 1960er-Jahren setzte der Niedergang der Zürcher Schwerindustrie ein. Gleichzeitig wuchs der Finanzsektor rasant und machte Zürich zu einem der weltweit führenden Bankenstandorte.

Von 1970 zur Gegenwart

Gemäss den Vorstellungen der 1950er- und 1960er-Jahre hätte der öffentliche Verkehr durch ein Tieftram oder durch eine U-Bahn gefördert werden sollen. Entsprechende Vorlagen wurden aber 1961 und 1973 abgelehnt. Gebaut wurde später hingegen die S-Bahn, welche 1990 eröffnet wurde. 2014 folgten die Inbetriebnahme des Bahnhofs Löwenstrasse und des Waidhaldentunnels nach Oerlikon sowie der Durchmesserlinie von Altstetten nach Oerlikon.

Auch das Tramnetz wurde wieder ausgebaut. Den Anfang machte das Tram nach Schwamendingen, das zweimal, 1978 und 1980, gegen den Willen des Quartiers genehmigt wurde. 2006 folgte die Verlängerung der Linie 11 bis Auzelg als erste Etappe der Glattalbahn. Die Strecke vom Glattpark-Flughafen und die neue Linie 12 auf der Strecke Flughafen–Glattpark–Auzelg–Stettbach wurden 2008 und 2010 eröffnet. In Zürich West wurde die Strecke zum Bahnhof Altstetten Nord eröffnet, die Linie 4 umgeleitet und die Linie 17 zwischen Hauptbahnhof und Werdhölzli eingeführt. Die Strecke über die Hardbrücke konnte 2017 in Betrieb genommen und die Linie 8 vom Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz

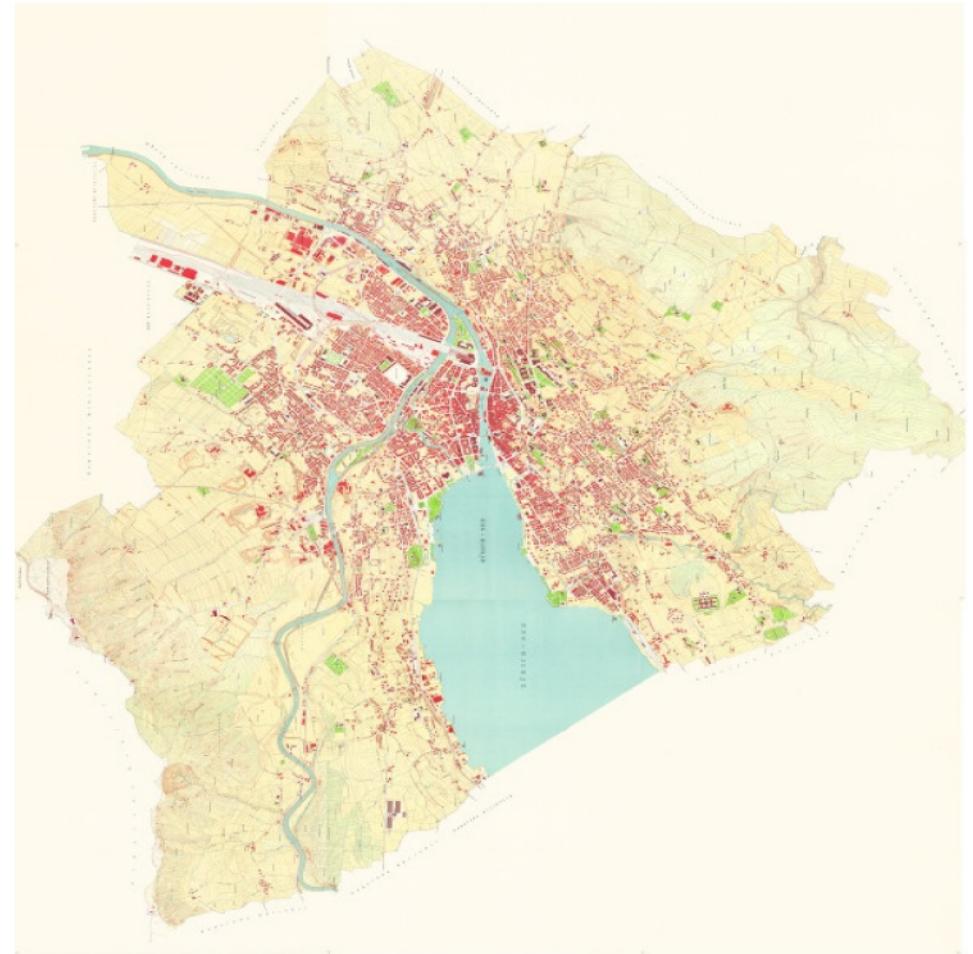
zum Hardturm verlängert werden. 2019 wurde die Linie 2 als erste Etappe der neuen Limmatalbahn nach Schlieren verlängert. Für 2027 ist ein Tram nach Zürich-Affoltern geplant.

Der weitgehende Verlust der industriellen Produktion ermöglichte ab Ende der 1980er-Jahre die Umnutzung grosser Areale, die für den Wohnungsbau und für Dienstleistungsbetriebe geöffnet werden konnten. Die bedeutendsten befinden sich in Oerlikon, wo das Quartier Neu-Oerlikon entstand, und im unteren Industriequartier als Zürich West.

Die Bevölkerungszahl nähert sich den Werten der 1960er-Jahre an, und bis 2030 könnte Zürich gar auf 500 000 Personen anwachsen.

Nachdem mit der Schliessung der offenen Drogenszenen beim Platzspitz und am Letten die Drogenkrise überwunden werden konnte, verbesserte sich auch die Stimmung in der Stadt merklich. Zürich wurde wieder attraktiv und erhielt in internationalen Rankings Höchstwerte bezüglich Lebensqualität. Die Bautätigkeit stieg nach der Jahrtausendwende rasant und wurde auch durch Initiativen der Stadt wie «10 000 Wohnungen» und «Wohnen für alle» gefördert. 2011 verpflichtete sich die Stadt zum Bau von gemeinnützigen Wohnungen: Diese sollen bis 2050 ein Drittel aller Mietwohnungen ausmachen.

Der Wiederaufschwung zeigte sich bei den Bevölkerungszahlen, wo die Trendwende 1998 einsetzte. Die Stadtbevölkerung wuchs in den 2010er-Jahren um mehrere tausend pro Jahr und nähert sich heute wieder den Werten der 1960er-Jahre an. Bis ins Jahr 2030 könnte die Bevölkerung gar auf 500 000 Personen anwachsen. Damit wären allerdings grosse Herausforderungen verbunden. Die Zunahme an Wohnraum soll weder zu mehr Verkehr noch zu weniger Grünraum führen, denn die Stadt verfolgt auch das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden.



Übersichtsplan Stadt Zürich 1913.

Lebensqualität in der Stadt

97 Prozent der Bevölkerung leben gerne in der Stadt Zürich, und 39 Prozent beurteilen die Lebensqualität als sehr gut.*

Bäder

In der Stadt laden 24 Badeanlagen zum Bad. Die 7 Hallenbäder können das ganze Jahr besucht werden. Zudem gibt es 17 See-, Fluss- und Freibäder.

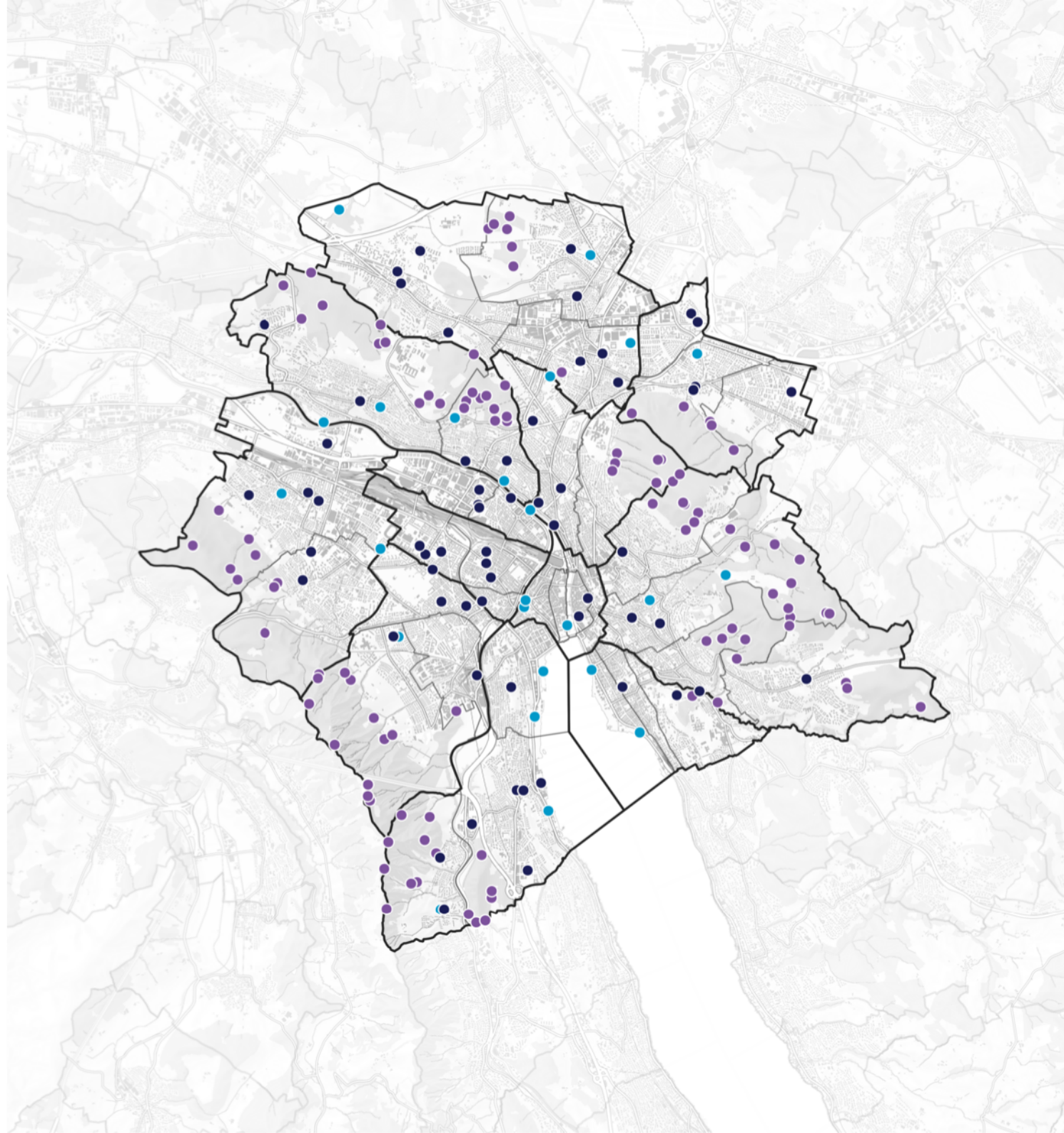
Picknickplätze und Waldhütten

In Zürich gibt es insgesamt 122 Parks, 99 Picknickplätze und 16 Waldhütten. Die Parks bedecken 99,75 Hektaren, das entspricht 140 Fussballfeldern.

Stadtleben

In der Stadt gibt es 14 Jugendtreffs, 25 Quartiertreffs und 24 Standorte von Gemeinschaftszentren. Sie sind wichtige Treffpunkte für die Bevölkerung.

* Stichprobenunsicherheit: 1 Prozentpunkt.

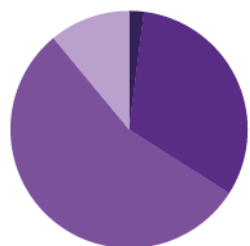


Mobilität

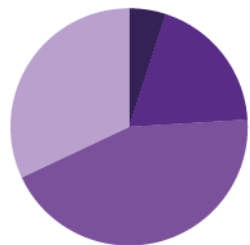
84 Prozent der Stadtbevölkerung sind mindestens einmal pro Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.*

Öffentliche Verkehrsmittel

Für 43 Prozent der Bevölkerung dauert es mit dem ÖV vom Wohnort zum Hauptbahnhof weniger als 20 Minuten.



Reisezeit zum Hauptbahnhof:
 Weniger als 10 Minuten (2 %)
 10–19 Minuten (32 %)
 20–29 Minuten (55 %)
 30 Minuten und mehr (11 %)

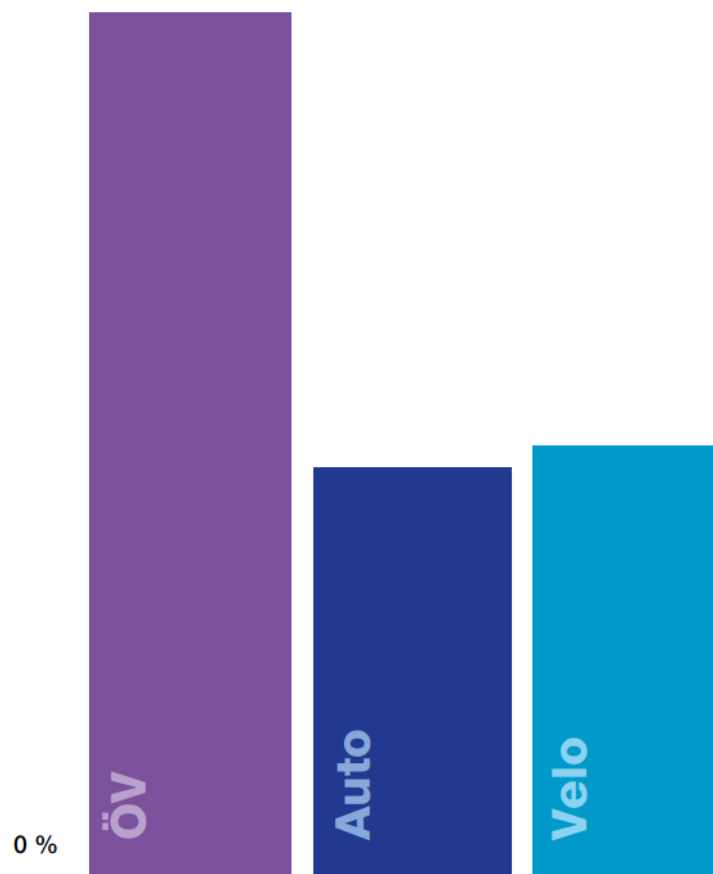


Reisezeit zum Zürichsee:
 Weniger als 10 Minuten (5 %)
 10–19 Minuten (19 %)
 20–29 Minuten (44 %)
 30 Minuten und mehr (32 %)

* Stichprobenunsicherheit: 1 Prozentpunkt.

Personen, die mindestens einmal pro Woche dieses Verkehrsmittel benutzen*

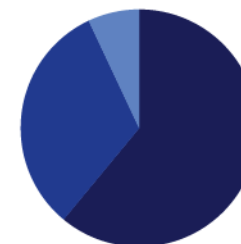
100 %



0 %

Auto

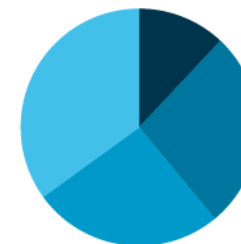
Das häufigste Auto in der Stadt Zürich ist ein grauer Volkswagen. 39 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Auto.



Autos pro Haushalt:
 Haushalte ohne Auto (61 %)
 Haushalte mit einem Auto (32 %)
 Haushalte mit mehreren Autos (7 %)

Velo

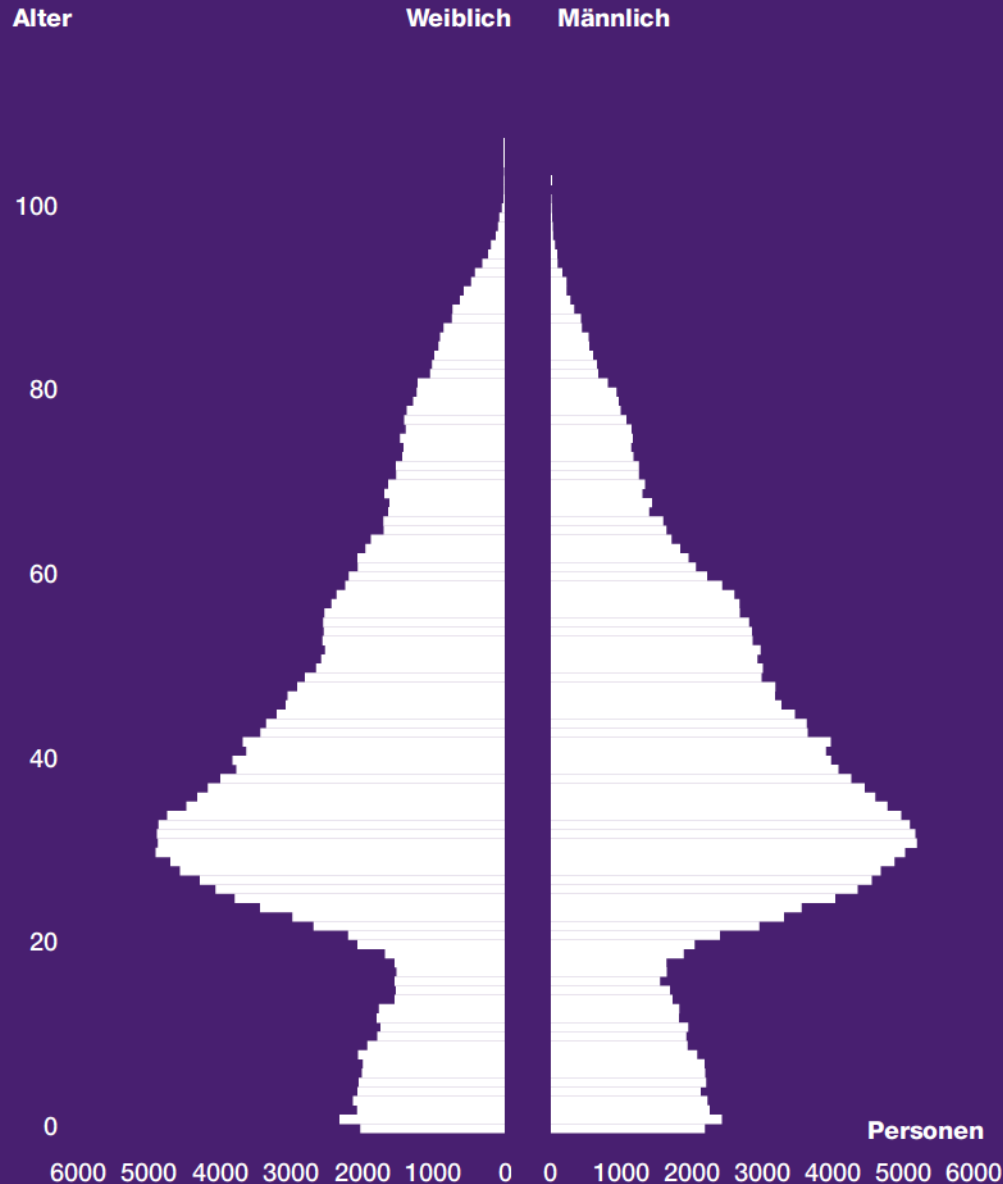
24 Prozent der Stadtbevölkerung finden, dass die Stadt zu viel, und 45 Prozent, dass sie zu wenig für die Veloförderung macht. 14 Prozent der Bevölkerung fahren täglich Velo.*



Velonutzung:
 Täglich (12 %)
 1 bis 6 Mal pro Woche (27 %)
 Monatlich oder seltener (26 %)
 Nie (35 %)

Wer wohnt hier?

In der Stadt Zürich sind 14 Prozent der Einwohner*innen unter 15 Jahre alt. 4 Prozent sind über 80.



Verheiratete Alte

33 Prozent der über 80-Jährigen in der Stadt sind verheiratet.

Junge WGs

17 Prozent der 20- bis 30-Jährigen wohnen in einer Wohngemeinschaft.

Grossfamilien

6 Prozent der Personen wohnen in einem Haushalt mit mindestens 3 minderjährigen Kindern.

Sozialhilfe

5 Prozent der Personen beziehen Sozialhilfe.

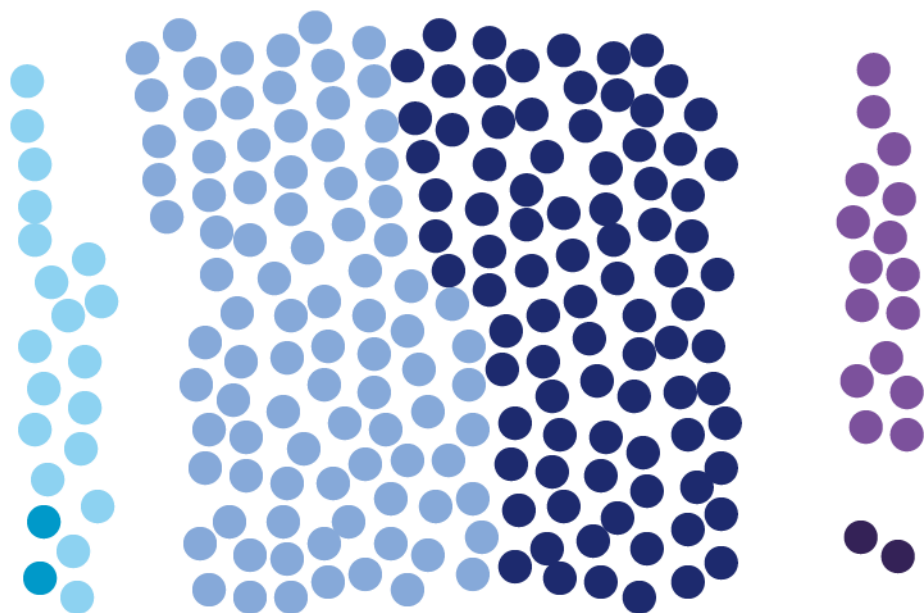
Leben auf grossem Fuss

25 Prozent der Personen wohnen auf mehr als 50 Quadratmetern Wohnfläche pro Kopf.

Kinderlose Doppelverdiener

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

Bevölkerungsdynamik



Zunahme

44 819

Personen ziehen pro Jahr in die Stadt Zürich.

4538

Kinder kommen pro Jahr zur Welt.

Bestand

222 880

Personen wohnen seit 0 bis 9 Jahren in der Stadt Zürich.

220 157

Personen wohnen seit mindestens 10 Jahren in der Stadt.

Abnahme

39 302

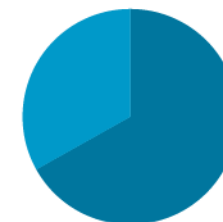
Personen ziehen pro Jahr aus der Stadt weg.

3350

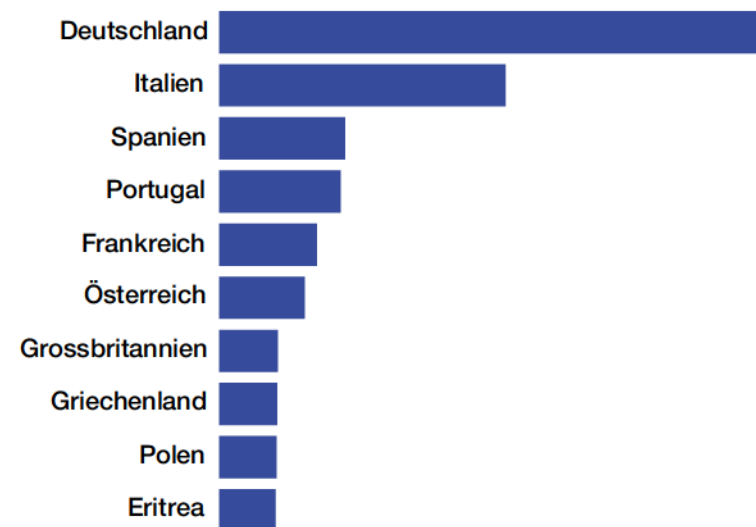
Personen aus der Stadt sterben pro Jahr.

Nationalitäten

1 von 14 Personen in der Stadt hat einzig den deutschen Pass.



Bevölkerung:
Mit Schweizer Pass (296 249)
Ohne Schweizer Pass (146 788)



Anteil in % der Bevölkerung 0 2 4 6

In der Stadt wurden in den letzten zehn Jahren 33 701 Personen eingebürgert. 32 Prozent von ihnen sind in der Schweiz geboren.



Eingebürgerte:
In der Schweiz geboren (10 763)
Im Ausland geboren (22 938)



**In der Stadt gibt es
3620 Schulklas-
sen.**

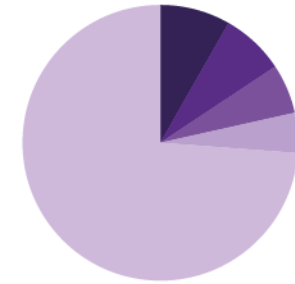
**Sie werden von 71 554 Kindern
besucht.
Fast alle dieser Kinder wohnen in
der Stadt.**

Arbeiten

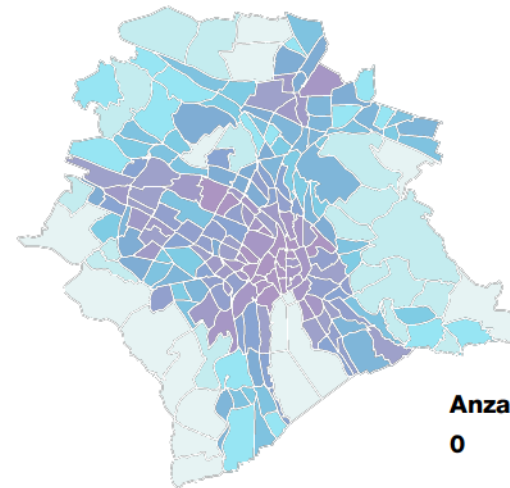
**71 Prozent der
Bevölkerung in der
Stadt Zürich sind
erwerbstätig,
2,4 Prozent sind
arbeitslos.**

**In der Stadt gibt es 495 223
Arbeitsplätze.**

**Durchschnittlich arbeiten in
der Stadt 54 Personen pro
Hektare.**



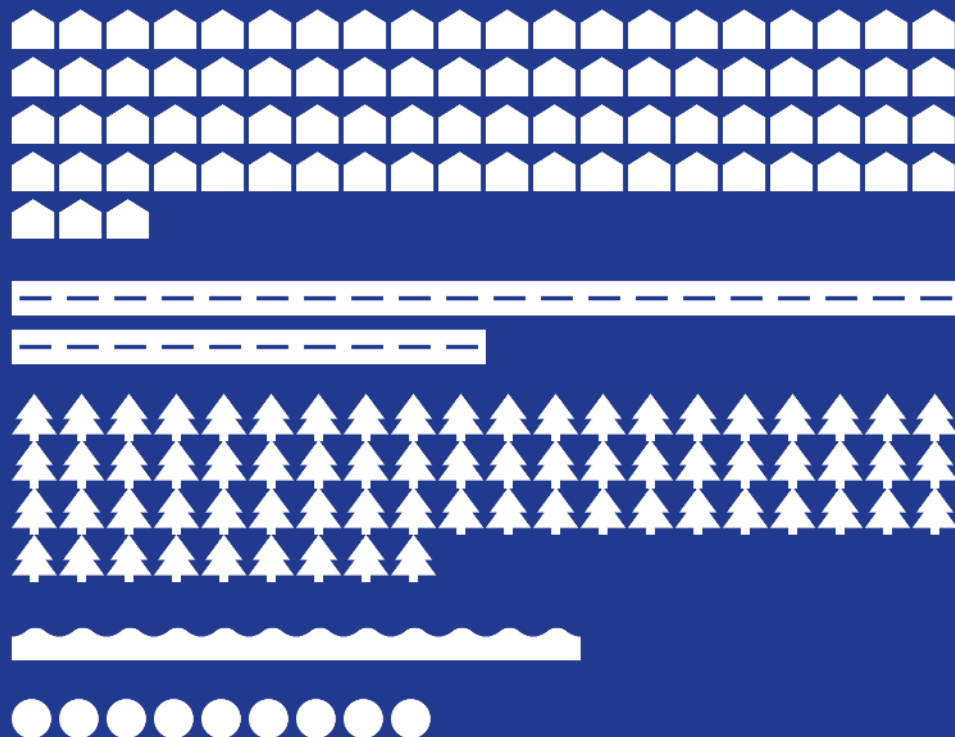
Arbeitsplätze nach Branche:
Gesundheitswesen (8 %)
Erziehung und Unterricht (7 %)
Detailhandel (6 %)
Sonstiges Baugewerbe (5 %)
Übrige (74 %)








Anzahl Arbeitsplätze pro ha
0 ————— 776

Grün oder grau?

Der grösste Teil der Fläche der Stadt Zürich besteht aus Gebäuden und Gebäudeumschwung.

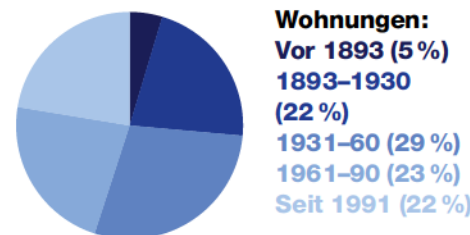


-  Gebäude (41 %)  Gewässer (6 %)
-  Verkehrsfläche (15 %)  Übrige (4 %)
-  Wald und Wiese (34 %)

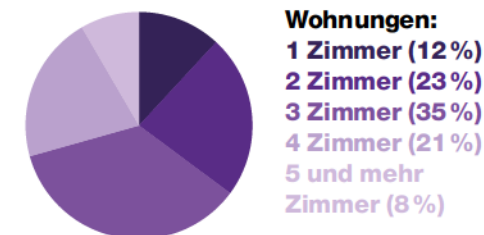
Wohnen

In der Stadt Zürich wurden in den letzten zehn Jahren 24 919 Wohnungen gebaut. 26 Prozent davon sind im Besitz von Wohnbaugenossenschaften.

29 Prozent der Wohnungen in der Stadt wurden zwischen 1931 und 1960 erstellt.



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



9 Prozent des Landes in der Bauzone gehören Wohnbaugenossenschaften.



Titelbild:

Uetliberg mit Aussichts- und TV-Turm, Primetower, Hardbrücke, Viadukt, Skatepark Letten, Limmatt

Einleitungstexte: Stand 2021

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/Korrektorat: Thomas Schlachter

Gestaltung: [essenz grafikdesign gmbh](https://essenz-grafikdesign.com)

Illustrationen: [Vaudeville Studios GmbH](https://vaudevillestudios.com)

Stadt Zürich

Statistik

Napfgrasse 6

8001 Zürich

T +41 44 412 08 00

statistik@zuerich.ch

stadt-zuerich.ch/statistik



Daten zur Stadt Zürich