



Universität
Zürich^{UZH}

Historisches Seminar
Master Applied History

Masterarbeit

Spiegel des grossen Wandels



Die Geschichte des Zürcher Stadtquartiers Wipkingen,
zwischen Verkehrsprojekt und Reurbanisierung

Daniel Konrad Jung

Masterarbeit:

Master of Advanced Studies
in Applied History

Abgabedatum:

Zürich, 18.03.2025

Betreuer:

Prof. Dr. Tobias Straumann,
Universität Zürich, Zürich

Verfasser:

Daniel Konrad Jung
Talchernsteig 5, 8049 Zürich
daniel@jung-office.ch

Abbildung auf Titelseite:

Quartierverein Wipkingen:
www.wipkingen.net:
10 Jahre Restaurant Nordbrücke,
27.05.2018, Zürich, 2018

Masterarbeit

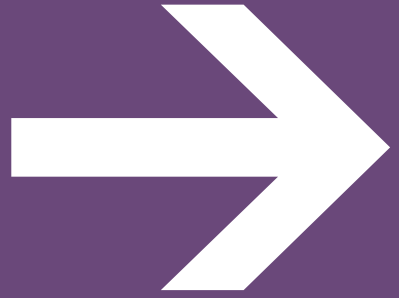
Spiegel des grossen Wandels

Die Geschichte des Zürcher Stadtquartiers Wipkingen,
zwischen Verkehrsprojekt und Reurbanisierung

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	7
Einleitung	8
1. Vom Bauerndorf zum Stadtquartier	
1.1 Chronologie der politischen Zuordnung	11
1.2 Bevölkerungsexplosion und ihre Folgen	12
1.3 Wipkingen, mehr Wohnquartier als Industriestandort	13
1.4 Bedarf nach Wohnraum und Hochburg der Wohnbaugenossenschaften	14
1.5 «Leuchttürme» für das aufstrebende Wipkingen	15
2. Die prägenden Folgen der Verkehrspolitik	
2.1 Erste Phase der Verkehrspolitik: Automobilität ist Modernisierung	19
2.2 Zweite Phase der Verkehrspolitik: Automobilität ist Polarisierung	20
2.3 Das Feindbild Auto und die «Veloprofessorin»	21
2.4 «Ypsilon» – ein Kapitel in der Geschichte der Verkehrsplanung der Stadt Zürich	21
2.5 Wipkingen trägt das Symbol des Verkehrs im Wappen	22
2.6 In Wipkingen begann es mit der Fähre	22
2.7 Erste Schneise durch Wipkingen: Die Bahnlinie	23
2.8 Erster Bahnhof: Der Bahnhof Letten	23
2.9 Zweiter Bahnhof: Der Bahnhof Wipkingen	24
2.10 Zweite Schneise durch Wipkingen: Die Westtangente	24
2.11 Wipkingen als Vorbild für die neue Stadtraumentwicklung	27
2.12 Der grosse Wandel der verkehrspolitischen Leitbilder, dargestellt anhand zweier Beispiele in Wipkingen	28

3. Das «neue» Wipkingen entsteht	
3.1 Die zyklische Entwicklung von Städten im Allgemeinen	32
3.2 Wohnen in der Stadt	33
3.3 Arbeiten in der Stadt	33
3.4 Die neue Mittelklasse	34
3.5 Quantitative Entwicklung der Bevölkerung in Wipkingen und im Vergleich zur Gesamtstadt	34
3.6 Qualitative Entwicklung der Bevölkerung in Wipkingen und im Vergleich zur Gesamtstadt	35
3.7 Arbeitsplätze in Wipkingen	37
3.8 Wohnraum in Wipkingen	37
3.9 Wohnbauprojekte der jüngeren Vergangenheit in Wipkingen	38
3.10 Reurbanisierung auch in der Stadt Zürich und in Wipkingen	39
3.11 Die Grundstruktur des öffentlichen Raums in Wipkingen	40
3.12 Der Wipkingerplatz	41
3.13 Der Röschibachplatz	42
3.14 Der Bahnhof und sein Bahnhofreisebüro	43
3.15 Der Letten an der Limmat	44
3.16 Der Wipkingerpark	45
3.17 Wipkingen und seine Vereine	46
Zusammenfassung und Folgerungen	49
Fazit	52
Dank	53
Bibliographie	
Amtliche Quellen	55
Zeitgenössische Publikationen mit Quellencharakter	56
Persönliches Gespräch mit Quellencharakter	57
Literatur	58



VORWORT

Das Leben in einer Stadt hat viele Facetten. Einerseits bietet sie viele Möglichkeiten wie Arbeitsplätze, Bildungsangebote, Kulturinstitutionen, Restaurants und Freizeiteinrichtungen. Auf der anderen Seite ist der Wohnraum oft teuer, der Platz begrenzt und der Verkehr mit seinen Emissionen kann belastend sein. Die Anonymität in der Stadt hat ihre Vorteile, kann aber auch negativ empfunden werden. Als bekennendes «Stadtkind» bin ich damit aufgewachsen und kann gut damit umgehen. Meine ersten 33 Lebensjahre habe ich in Wipkingen verbracht. Ich erlebte die Höhen und Tiefen dieses Zürcher Stadtquartiers unmittelbar. Es ist spannend zu beobachten, wie Wipkingen den grossen Wandel und die urbanen Entwicklungen im Allgemeinen auf Ebene eines Quartiers spiegelt. In den letzten 200 Jahren lassen sich gewaltige Schwankungen der Einwohnerzahl in Städten erkennen. Auf die Landflucht folgte eine Stadtfucht und schliesslich wieder in entgegengesetzter Richtung. Entgegen der Fachliteratur, die bei der Reurbanisierung gezielte Stadtpolitik und Standortmarketing voraussetzen, zeigt das Fallbeispiel Wipkingen, dass die wiedergewonnene Beliebtheit schlicht auch mit verhältnismässig erschwinglichem Wohnraum zusammenhängen kann. Verfehlte Verkehrspolitik wie das Beispiel der Westtangente kann sich hemmend auf die Bereitschaft von Grossinvestoren auswirken, sich in einem Stadtteil zu engagieren und damit Gentrifizierung zu forcieren. Was sich mit direktdemokratischer, typisch schweizerischer Vereinspolitik erzielen lässt, zeigt die hartnäckige Arbeit des Quartiersvereins Wipkingen. Schliesslich profitierte Wipkingen von zahlreichen privaten Initiativen und Engagements einzelner Persönlichkeiten.

EINLEITUNG

Kurzbeschrieb und Ausgangslage

Wipkingen gehört in Bezug auf Fläche und Einwohnerzahl zu den kleineren Quartieren der Stadt und bildet heute zusammen mit Höngg den Stadtkreis 10. Der grösste Teil der Fläche besteht aus Gebäuden und Gebäudeumschwung. 26 Prozent ist Wald und Wiese. Wipkingen ist an einer Hanglage zwischen Käfer- und Waidberg im Norden und dem Fluss, der Limmat, im Süden gelegen. Auf der anderen Seite der Limmat liegt das ehemalige Industriequartier mit den in den letzten 20 Jahren entstandenen Hochhäusern. Wipkingen grenzt östlich an das Quartier Unterstrass. Von Wipkingen aus ist man mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in 10 Minuten am Hauptbahnhof Zürich. Im Westen liegt Höngg. Die überregionalen Verkehrsachsen für Bahn- und Autoverkehr verlaufen vertikal von Nord nach Süd. Die lokalen Verkehrsachsen vom Stadtzentrum, Unterstrass via Wipkingen ins benachbarte Höngg liegen horizontal. Es geht von Ost nach West.

Thema, Relevanz und Fragestellung

Das 21. Jahrhundert wird als urbanes Zeitalter bezeichnet. Der grösste Teil der Menschheit lebt in Städten. Gerade in Europa weisen Städte eine bewegte Geschichte auf. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft haben einen grossen Einfluss auf die Entwicklungen von Städten. Dabei spielt die Verkehrspolitik mit ihrer strukturellen Wirkung und ihren Nebeneffekten auf eine Stadt oder einzelne Stadtteile eine ganz besondere Rolle. Die Verkehrspolitik kann geografische Räume besser erreichbar machen oder im übergeordneten Interessen Breschen für neue Strassen und Bahnlinien durch gewachsene Strukturen schlagen. Die Stadt ist Wohn- und Arbeitsort. Wie hat sich quantitativ wie qualitativ die Bevölkerung entwickelt? Weil Wipkingen ein Wohnquartier war und ist, wird auf die Beschäftigung nur marginal eingegangen. Unter dem Begriff Reurbanisierung (oder analogen Bezeichnungen) wird seit etwa der letzten Jahrtausendwende ein Phänomen diskutiert. Anhand von Wipkingen soll untersucht werden, wie sich die Veränderungen auf ein verhältnismässig kleines Stadtquartier auswirkte. Welches waren die Treiber? Zur besseren Interpretation sollen Entwicklungen mit der Gesamtstadt und mit einzelnen anderen Stadtquartieren Zürichs verglichen werden. Auf die Auswirkungen der Agglomeration und der Vorstädte wird nur pauschal eingegangen ohne Zahlen zu vergleichen. Und nicht zuletzt soll der Frage nachgegangen werden, inwiefern in Wipkingen Neues entstand, inwiefern war und ist Wipkingen einen Schritt voraus.

Aufbau und Methodik

Die Arbeit besteht aus drei Hauptkapiteln, welche je eine unterschiedliche Perspektive einnehmen. Das Kapitel «Vom Bauerndorf zum Stadtquartier» zeigt chronologisch klassisch die Herkunft Wipkingens vom Weiler zum Bauerndorf und schliesslich zum städtischen Quartier. Es werden Beispiele von Bauten illustriert, welche für das damals aufstrebende Wipkingen in den 1930er Jahren von besonderer Bedeutung waren. Das mittlere Kapitel «Die prägenden Folgen der Verkehrspolitik» befasst sich mit dem Thema Verkehr. Hier geht es nicht um eine bestimmte Periode, wobei der Aufbruch der schweizerischen Eisenbahnentwicklung in den 1850er Jahre und derjenige der Automobilität in den 1920er Jahre beginnt. Das Kapitel greift folglich sowohl in die Periode des Vorkapitels «Vom Bauerndorf zum Stadtquartier» als auch in die Periode des Nachkapitels «Das neue Wipkingen entsteht» ein. Das letztgenannte Kapitel stellt den Schwerpunkt der Arbeit dar. Hier wird besonders auf den allgemeinen Wandel und seine Auswirkungen auf die Stadt Zürich seit etwa dem Jahr 2000, mit besonderem Blick auf Wipkingen, eingegangen. Insbesondere das Kapitel Verkehr sowie das Kapitel «Das neue Wipkingen entsteht» wurden mit Fachliteratur zur Verkehrspolitik respektive zur Reurbanisierung unterlegt. Darauf aufbauend wurden spezifisch auf Wipkingen bezogene Quellen wie Bücher, zahlreiche Zeitungsartikel und Publikationen der Stadt Zürich sowie Statistiken konsultiert, die das jeweilige Zeitgeschehen beschreiben und belegen. Gerade Zeitungsartikel spielten dabei als Sprachrohr der jeweiligen Zeit eine besondere Rolle. Schliesslich fanden persönliche Gespräche mit Experten statt, die einen bestimmten Bezug zu einem oder mehreren für die Arbeit relevanten Themen haben.

1.

VOM BAUERNDORF ZUM STADTQUARTIER

Etwa im 5. Jahrhundert soll sich der Alemanne Wibicho, oder auch Wipko oder Wibeko, am sonnigen Hang zwischen Fluss und Wald niedergelassen haben. Er baute dort seine Hütte. Aus seinem Bauernhof entwickelte sich im Laufe von Jahrhunderten ein Weiler, ein Dörfchen, ein Dorf.¹ So beschrieb es Jakob Frei, Lehrer und passionierter Forscher der Geschichte Wipkingens in der Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen im Jahre 1959.

1.1 Chronologie der politischen Zuordnung

Erstmals urkundlich erwähnt wird der Weiler Wibichinga am 22. Mai 881, als der deutsche Kaiser Karl III. den königlichen Weiler seinem Getreuen Wolfgrim zu lebenslänglicher Nutzniessung schenkte. Die Urkunde mit Unterschrift des Kaisers wird im Zürcher Staatsarchiv aufbewahrt. Mit dem Tod Wolfgrims um 910 ging der Weiler als Besitz in den Fraumünsterstift über. Die Menschen in dieser Zeit waren nicht frei und hatten kaum Rechte. Sie waren entweder Untertanen der Stadt oder wie im Falle Wibichinga, Hörige des entsprechenden Lehensmannes. Es ist davon auszugehen, dass das Fraumünster nach dem Tod Wolfgrims wieder einen Lehensmann als Verwalter einsetzte. Als Gegenleistung stand der Weiler unter dem Schutz der Fraumünster-Äbtissin.² Nach der Säkularisierung des Fraumünsters zog die Stadt die herrschaftlichen Rechte über Wipkingen an sich. 1637 teilte die Stadt Zürich Wipkingen als fünfte der vier Wachten zur Obervogtei «Vier Wachten», bislang bestehend aus Hottingen, Fluntern, Ober- und Unterstrass. Ab 1798, dem Ende des Ancien Régime, wurde Wipkingen eine eigenständige Gemeinde des Kantons Zürich. 1893 fand die Eingemeindung Wipkingens in die Stadt Zürich statt. Wipkingen wird Stadtquartier. Wipkingen bildete zusammen mit Oberstrass und Unterstrass den Kreis IV, der 1912 zum Kreis 6 wurde. Erst als mit der zweiten Welle von Eingemeindungen 1934 auch Höngg zur Stadt Zürich kam, wurde Wipkingen aus dem Kreis 6 herausgelöst – dieser war inzwischen von der Einwohnerzahl her zu gross geworden – und zusammen mit Höngg zum neuen Kreis 10.³ Teile von Wipkingen wurden dem Kreis 6 zugeteilt.

1 Frei, Jakob: 100 Jahre GGW – 100 Jahre Wipkingen. Festschrift der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (Quartierverein), Zürich 1959, Seite 4

2 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag Zürich 2006, Seiten 22, 23, 25

3 Stadt Zürich, Präsidiäldepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich 2011, Seite 5

1.2 Bevölkerungsexplosion und ihre Folgen

Wipkingen zählte 1467 28 Haushaltungen. 1637 waren es schon 204 und 1771 512 Einwohnerinnen und Einwohner.⁴ Das Dorf bestand aus zwei Teilen. Entlang der Strasse von Zürich nach Höngg bildeten die Häuser eine Zeilenform und an der Limmat lag ein Kirchenbezirk. Etwa 1860 erreichte Wipkingen die Marke von rund 1'000 Bewohnende. Charakteristisch blieb die Struktur. Die eine Hälfte des Dorfes lag an der Limmat, die andere weiter oben in den «mehr hofartigen Siedlungen» wie Letten, Rosengarten, Lehen, Oberer und Unterer Weiher, Waid, Guggach, Röteli und Nürenberg. Es gab auch Herrschaftssitze, so im Letten, Nürenberg, Grenzstein und Sydefädeli.⁵

Im 19. Jahrhundert veränderte sich das Stadtbild der Agglomeration Zürich fundamental. Grund war das enorme Bevölkerungswachstum. Die Einwohnerzahl des gesamten Kantons nahm zwischen 1800 und 1850 von 180'000 auf 250'000, also um 39 Prozent zu. Bis 1900 wuchs die Einwohnerzahl auf 430'000, eine Zunahme von 72 Prozent. Überdurchschnittlich war das Wachstum im Raum «Gross-Zürich», das sich aus der Stadt und den elf Ausgemeinden, eine davon war Wipkingen, zusammensetzte. Im Vergleich zu den anderen Ausgemeinden bewegte sich das Wachstum Wipkingens zwischen 1850 und 1894 mit rund 300 Prozent im Mittelfeld. Spitzenreiter war der Nachbar Aussersihl mit einer Wachstumsrate von 1'500 Prozent. Aufgrund dieser enorm raschen Entwicklung der Bevölkerung stellten sich für alle Gemeinden grosse Herausforderungen, beispielsweise im Aus- oder eher Aufbau der öffentlichen Infrastruktur wie Schulhäuser, Trinkwasserversorgung und Abwasserkanalisationen. Der finanzielle Bedarf stieg immens an. Im Gegensatz zum Kanton, der Einkommenssteuern erheben durfte, konnten die Gemeinden nur Vermögenssteuern erheben. Die Bevölkerung Wipkingens, insbesondere die Neuzuzüger, bestand damals zu einem grossen Teil aus Arbeiterinnen und Arbeiter mit geringem Einkommen und kaum Vermögen. Unter diesem akuten Finanzdruck stellte sich die Frage, wann und wie die Ausgemeinden wie Wipkingen mit der Stadt vereinigt werden könnten. Die Kantonsverfassung von 1869 erlaubte die Fusion von Gemeinden «auf dem Wege der kantonalen Gesetzgebung». Nachdem das Gesetz dem obligatorischen Referendum unterstanden, war eine kantonale Volksabstimmung zur Eingemeindung der Ausgemeinden und der Bildung von Gross-Zürich notwendig. Am 9. August 1891 fand die kantonale Volksabstimmung statt. Bei einer Beteiligung von 85 Prozent stimmten 60 Prozent der stimmberechtigten Kantonsbewohner dem Zuteilungsgesetz und der Verfassungsänderung zu. Der Ja-Anteil in Wipkingen belief sich auf gegen 90 Prozent. Im Vergleich: Die infolge des enormen Bevölkerungswachstums unter besonders grossem finanziellem Druck gestandene Gemeinde Aussersihl verzeichnete einen Ja-Stimmenanteil von 99 Prozent. Dieser hohe Ja-Anteil kam zustande trotz Befürchtungen der Landsgemeinden vor einer Übermacht der Stadt.⁶

4 Illi, Martin: Wipkingen, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 14.01.2015, <https://his-dhs-dss.ch/de/articles/003134/2015-01-11/>, konsultiert am 25.10.202

5 Frei, Jakob: 100 Jahre GGW – 100 Jahre Wipkingen. Festschrift der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (Quartierverein), Zürich 1959, Seite 5

6 Meyer, Helmut: Zürich – Aufbruch einer Stadt, NZZ Libro 2017, Neue Zürcher Zeitung, Zürich, Seiten 46 bis 54

Die «Vereinigung», das heisst die Eingemeindung von 11 Ausgemeinden in die Stadt Zürich von 1893, schuf ein abruptes Wachstum von 28'000 auf 107'000 Bewohnerinnen und Bewohner. Aus dem Städtchen wurde eine Stadt. Man sprach von einer «Stadtschöpfung». Die Integration benötigte einen radikal neuen Aufgaben- und Finanzausgleich und schaffte auch eine neue Solidarität.⁷

Gemäss der kantonalen Volkszählung von 1836 und der eidgenössischen Volkszählung von 1850 setzte sich die Bevölkerung von Wipkingen aus Landwirten und Güterarbeitern sowie aus ebenso vielen Kleinhandwerkern und Fabrikarbeitern zusammen.⁸

1.3 Wipkingen, mehr Wohnquartier als Industriestandort

Insbesondere in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts setzte aus Platzgründen eine Verlagerung der Schwerindustrie aus der Altstadt an den Escher-Wyss-Platz ein. Namentlich siedelte sich die Maschinenfabrik Escher Wyss & Co., unmittelbar jenseits der Wipkinger Brücke im «Unteren Hard», um 1890 an. Es fand ein industrieller Aufschwung auf der aus Sicht Wipkingens gegenüberliegenden Limmatseite statt. Später wurde denn auch dieser Stadtteil als «Industriequartier» bezeichnet und bildete den Kreis 5. Das bislang abgelegene Bauerndorf Wipkingen mit seiner ungenügenden Verkehrsanbindung eignete sich nicht für das grössere Gewerbe oder die Industrie. Allerdings gab es auch Ausnahmen.

Die nachstehende, kleine Geschichte zeigt exemplarisch, dass es auch in Wipkingen Industrie gab, diese dann aber im konkreten Beispiel zur Bildungsinstitution mutierte. 1783 erbaute Johann Jakob Hofmeister am Letten, in der heutigen Wasserwerkstrasse 119, eine Kattundruckerei.⁹ Kattundruck bezeichnet das Drucken auf Baumwollgewebe (Kattun). In den 1860er Jahren kam die Fabrik in Schwierigkeiten und musste die Produktion aufgeben. Die Zürcherische Seidenindustriellen-Gesellschaft wollte daraus eine Seidenwebschule gründen, was ihr nicht gelang. Darauf erwarb die Stadt Zürich 1870 das leerstehende Gebäude, die Hofmeistersche Kattundruckerei. Um 1878/79 scheiterte eine Vorlage hauchdünn, welche eine kantonale Schule daraus machen wollte. Die Seidenindustriellen-Gesellschaft, namentlich Salomon Rütschi-Bleuler, ergriff erneut die Initiative. Er stiftete der Schule einen Stipendienfonds mit 20'000 Franken. Die Zürcherische Seidenindustriellen-Gesellschaft, mit Gründung im Jahr 1854 eine der ältesten Wirtschaftsverbände der Schweiz, übernahm eine Defizitgarantie. Die Stadt sprach der Schule die Gebäudenutzung zu. Damit war der Weg frei für die Zürcher Seidenwebschule, die 1881 eröffnet wurde. Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums 1904 wurde mit einem gewissen Stolz verkündet, dass mit seinen bisherigen 706 Absolventen ein volkswirtschaftlicher Beitrag für den Kanton Zürich geleistet wurde. Offenbar wurden nicht wenige der ausgebildeten Seiden-Fachleute später selbst Unternehmer, sowohl im In- wie auch im Ausland. Als Nachfolgerin der Seidenwebschule wurde 1944

⁷ Estermann, Josef: Hundert Jahre Gross-Zürich, Stadtarchiv Zürich, 1993, Seite 4

⁸ Illi, Martin: Wipkingen, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.01.2015, <https://his-dhs-dss.ch/de/articles/003134/2015-01-11/>, konsultiert am 25.10.2024

⁹ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibiching Verlag Zürich 2006, Seite 123

die Textilfachschule gegründet, eine höhere Fachschule und Kompetenzzentrum für die vier Fachbereiche Textilerzeugung, Mode und Bekleidung, Handel und Marketing sowie Kunst und Gestaltung.¹⁰ Die seinerzeit erste grössere Fabrikanlage ausserhalb der Stadtmauern Zürichs und spätere Textilfachschule wurde schliesslich 2021 und 2022 sanft umgebaut. Seither ist es ein Schulhaus, genannt Schulhaus Wasserwerkstrasse, mit Primarschule, Hort und Mittagstisch. Die steigenden Schülerzahlen im Quartier erforderten zusätzliche Klassen- und Betreuungsräume.¹¹ Das Wohnquartier hat offenbar übernommen. Aus der ehemaligen Fabrik wurde ein Schulhaus für die Kinder der Bewohnerinnen und Bewohner Wipkingens.

1.4 Bedarf nach Wohnraum und Hochburg der Wohnbaugenossenschaften

Ungeeignet als Industriestandort, entwickelte sich Wipkingen stattdessen zum begehrten Wohnquartier für die im benachbarten Industriequartier tätigen Arbeiterinnen und Arbeiter. Zwischen 1893 und 1930 wurden 52 Prozent der Wohnungen im Quartier erstellt, dies geht aus dem von Stadt Zürich Statistik publizierten Quartierspiegel Wipkingen 2023 (Seite 23) hervor. So wurden in den 1890er Jahren entlang der Röschibach- und Hönnggerstrasse grosse Mietshäuser gebaut. Diese passten so gar nicht zu den bisherigen Bauten, die überwiegend ländlichen Charakter aufwiesen. Der Bedarf nach Wohnraum stieg stark an. Die Stadt Zürich erweiterte 1907 ihren Grundbesitz im Letten durch gezielte Liegenschaftskäufe und legte die Basis für die Entwicklung des «Lettenquartiers zu einem Zentrum des gemeinnützigen Wohnungsbaus». Rund um das 1915 eingeweihte Schulhaus Letten entstand eine Wohnkolonie nach der anderen. An der Rousseau- und Imfeldstrasse bauten um 1922 die Genossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) und ab 1924 die Baugenossenschaft Letten (BGL). Für die Siedlung Lettenhof, eine Wohnngenossenschaft für berufstätige Frauen, baute 1927 die bekannte Zürcher Architektin Lux Guyer Wohnungen mit für jene Zeit äusserst innovativen Innenausstattungen wie beispielsweise teilweise offene Räume, Wandschränke, elektrische Herde und nach Süden gerichtete Balkone. Ein Blick in das Zürcher Adressbuch von 1929 zeigt exemplarisch, in welchen Berufen diese Frauen, hier Bewohnerinnen der Wasserwerkstrasse 106 und 108, tätig waren: Damenschneiderin, Telefonistin, kaufmännische Angestellte, Sprachlehrerin, Krankenschwester, Kindergärtnerin, Klavierlehrerin usw.¹² Dieses seinerzeitig geschaffene Fundament für den gemeinnützigen Wohnungsbau wirkt strukturell bis in die Gegenwart. Gemäss Stadt Zürich Statistik beläuft sich in Wipkingen der Anteil Wohnungen in wohnbaugenossenschaftlichem Eigentum im Jahr 2023 auf 20 Prozent. Im Vergleich, in der ganzen Stadt sind es 18 Prozent. Hinzu kommt der Anteil Wohnungen im Eigentum der öffentlichen Hand. Hier liegt Wipkingen mit 7 Prozent im gesamtstädtischen Durchschnitt. Das heisst nun, dass im Quartier Wipkingen 2023 annähernd jede dritte Wohnung Eigentum einer Genossenschaft oder

10 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag Zürich 2006, Seiten 175, 176

11 Stadt Zürich, Schule Letten, <https://stadt-zuerich.ch/schulen/de/letten/ueberuns/standorte/schulhaus.html>, konsultiert am 22.01.2025

12 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Damals, Wipkingen, ein Bilderbogen, Wibichinga Verlag, Zürich, 2023, Seite 101

der öffentlichen Hand war.¹³ Gemäss der erstmals vom Bundesamt für Wohnungsbau (BWO) erhobenen Daten, publiziert in der Broschüre «Statistik des gemeinnützigen Wohnungsbaus 2024», sind Mieten in gemeinnützigen Wohnungen im Durchschnitt 8 bis 20 Prozent günstiger als die auf dem herkömmlichen Markt angebotenen Wohnungen. Gemeinnützige Bauträgerschaften sind nicht gewinnorientiert und kalkulieren die Mietpreise ohne Rendite.¹⁴

1.5 «Leuchttürme» für das aufstrebende Wipkingen

Das Kirchgemeindehaus

Das Wachstum der Stadt Zürich Ende des 19. anfangs des 20. Jahrhunderts und die damit verbundene Aufbruchstimmung in eine moderne Zeit manifestierte sich im Stadtquartier Wipkingen symbolkräftig mit dem Bau des «ersten Hochhauses in der Stadt». Es handelt sich um das neungeschossige Wipkinger Kirchgemeindehaus, erbaut in den Jahren 1930 bis 1932. Als Wahrzeichen des Quartiers sollte hier das neue Dorfzentrum entstehen. Das Fest zur Einweihung des Bauwerks, das am 24. Januar 1932 stattfand, sei von «berechtigtem Stolz» geprägt gewesen, schrieb die Neue Zürcher Zeitung am nächsten Tag. Die Dimensionen dieses Baus mit 33'000 Kubikmeter Rauminhalt stiessen in der Bevölkerung damals auf wenig Begeisterung. Von einem «klotzigen» Bau bis hin zu einem «Koloss» war die Rede. Der Turm, so hiess es von offizieller Seite, kündige eine neue architektonische Ära in der Stadt Zürich an, herrschte doch bis anfangs 1930er Jahre der «ländliche Heimatstil» vor. Gebäude mit mehr als sechs Stockwerken waren bislang verboten, weil die Leitern der Feuerwehr im Falle eines Brandes zu kurz gewesen wären. Als architektonische Vorlage für Wipkingen galt das 1927 fertig gebaute Postamt Oerlikon, zu dessen Hauptgebäude ebenfalls ein Türmchen angefügt wurde. Damit setzten die beiden Architekten Hans Vogelsanger und Albert Maurer zuerst in Oerlikon und anschliessend in Wipkingen erste, moderne Akzente in der Stadt.

Am 22. September 2024 haben die Stimmberechtigten der reformierten Kirchgemeinde Zürich dem Ausführungskredit von 50,2 Mio. Franken mit einem Ja-Anteil von 76,8 Prozent zugestimmt. Damit kann das Projekt zur Sanierung und Neunutzung des Wipkinger Kirchgemeindehauses, das im Inventar der Denkmalpflege weitgehend geschützt ist, zu einem «Haus der Diakonie» umgesetzt werden. Das was einst als Volkshaus der Kirche geplant war, es gab Bäder, in denen sich Arbeiterfamilien waschen konnten und ein alkoholfreies Restaurant für die erschwingliche Verpflegung, wird nach Vollendung der baulichen Massnahmen ein von der Streetchurch betriebenes Zentrum für junge Menschen mit dem Ziel, sie in die Arbeitswelt und die Gesellschaft zu integrieren.¹⁵

¹³ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seiten 6, 23

¹⁴ Bundesamt für Wohnungswesen, Bern, Medienmitteilung vom 29.10.2024, <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-102921.html>, konsultiert am 22.11.2024

¹⁵ Camenzind, Oliver: Endlich zieht wieder Leben ein in Zürichs ältestem Hochhaus, NZZ vom 01.06.2024, Seite 17

Gräbt man etwas tiefer in der Geschichte dieses Hauses, warf es bereits als Projekt Wellen weit über die Zürcher Grenzen hinaus. «Volkshaus oder Kirchgemeindehaus?», fragte die «Fribourger Nachrichten»: «Ein seltsames Kirchgemeindehaus ist in einem sozialistischen Quartier von Grosszürich im Werden: Dieses Kirchgemeindehaus soll neben Versammlungssälen auch Turn- und Spielräume, Post- und Bankfiliale, Quartierbüro, Kindergarten, Kinderkrippe, öffentliche Badanstalt, alkoholfreie Wirtschaft und weiss der Himmel was noch enthalten!» Die katholischen Fribourger hatten dann auch eine Antwort: «Das Rätsel über diesen Bazarbau ist bald gelöst: Die Kirchgemeinde Wipkingen ist eine sozialistisch regierte Kirchgemeinde.» Tatsächlich dominierten in den 1920er Jahren eine christlich-soziale Bewegung, die «Religiös-Sozialen», die Kirchgemeindepolitik in Wipkingen. Diese engagierte sich im Namen der Kirche politisch, was in Wipkingen irritierte. In ihren «Richtlinien für eine Neugestaltung des gesellschaftlichen Lebens auf christlicher Grundlage» ging es um fundamentale Themen und Forderungen wie den Abbau des herrschenden Wirtschaftssystems, Recht auf Arbeit und Arbeitspflicht für alle und vieles mehr. Nach einer kontroversen Projektphase wurde das Haus am 23. Januar 1932 in Betrieb genommen. Bald kritisierten die Vereine die Räumlichkeiten als unpraktisch und die strikte Hausordnung, wonach ein Alkoholverbot herrschte und um 22 Uhr Schluss war, machte es für Veranstaltungen unattraktiv. Die politische Trennlinie trug auch dazu bei, dass das Zentrum der Gemeinschaft nicht in Schwung kam. So standen die eher bürgerlichen Vereine wie der Männerchor und die Gemeinnützige Gesellschaft (GGW als Vorläuferin des heutigen Quartiervereins) der linken Kirchgemeinde kritisch bis ablehnend gegenüber. Das Wahrzeichen Wipkingens ist ein Haus mit einer bewegten Entstehungsgeschichte.¹⁶

Das Schulhaus Waidhalde

Bereits einige Monate nach der Einweihungsfeier des Kirchgemeindehauses feierte Wipkingen am 7. Oktober 1933 sein neues Schulhaus an bester Sonnenlage mit einem Dorffest. Das Schulhaus Waidhalde in Wipkingen war eines der ersten Schulhäuser in der Schweiz, das nach den Prinzipien der «Reformerischen Schulpädagogik» konzipiert wurde. Es ging dabei um neue Lehrformen und offenere Schulhäuser. Die Kinder sollen mehr aktiviert werden, statt Frontalunterricht, Auswendiglernen und Drill. Der Unterricht soll Spiel und Sport fördern und kann auch draussen in der Natur stattfinden. Entsprechend waren die Schulzimmer für die damalige Zeit neuartig gestaltet mit mehrheitlich quadratischer Grundfläche, leichten Tischen, beweglicher Bestuhlung, sechsfächigen Wandtafeln und Fenster, die viel Lichteinfall ermöglichten. Das Schulhaus Waidhalde galt als Zeugnis der damaligen Denkweise und ist heute im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung aufgeführt.¹⁷

Der Robinsonspielplatz

«Leuchttürme» der besonderen Art, weil die architektonische Komponente eher zweitrangig ist, sind zweifellos die Gemeinschaftszentren in Zürich, namentlich die erste Version in Wipkingen. Es begann mit einer Initiative der Pro Juventute im Jahr 1954. Ziel der Initiative war es, dem Bedürfnis der Menschen nach Geborgenheit gerecht zu

¹⁶ Bürlimann, Martin: Ein Volkshaus, das keines sein wollte, Wipkinger Zeitung vom 27.06.2024, Seiten 18, 19

¹⁷ Bürlimann, Martin: Das modernste Schulhaus der Schweiz, Wipkinger Zeitung vom 30.06.2022, <https://wipkinger-zeitung.ch/das-modernste-schulhaus-der-schweiz/> konsultiert am 08.11.2024

werden und «ein Zeichen gegen die rasante Stadtentwicklung zu setzen».¹⁸ Daraus entstand 1954 der erste Robinsonspielplatz «Robi» in Wipkingen mit dem «Kafi Tintenfisch», Seilspielplatz, Kinderbauerndorf und einer Vielzahl an Veranstaltungen und Kursen. Das Zentrum war in der ganzen Stadt bekannt. Die Initianten dieses Pionierprojekts wollten den Kindern einen geschützten und neuartigen Ort für ihre Freizeit bieten. Dies in der Nachkriegszeit mit stark wachsender Stadtbevölkerung. Mit dem Wohlstand nahm der Motorisierungsgrad stark zu. Die Zahl der gemeldeten Personenwagen stieg, so auch die verunfallten Fussgänger. Inspiriert von «Bau- oder Grümpelspielplätzen in Kopenhagen oder Szenen mit Kindern, welche in zerstörten deutschen Städten in den Ruinen mit vorhandenen Materialien kreativ spielten, sollten «Inseln für freies, wildes Spielen» entstehen. Kindergerechte Freiräume in einer durch Verbotstafeln, Verkehr und engen Wohnungen zunehmend beengten Stadt war die Vision. Die konzeptionelle sowie bauliche Weiterentwicklung des «Robi» oder GZ (Gemeinschaftszentrum) in Wipkingen spiegelte stets den Wandel in der Gesellschaft und den Bedürfnissen der städtischen Familien. Seit 1954 stellt das Gemeinschaftszentrum Wipkingen einen beliebten Treffpunkt im Quartier dar. Inzwischen bedürfen die Holzbauten einer umfassenden Renovation.¹⁹ Diese Sanierungsarbeiten sind für die Zeit zwischen 2024 und 2026 vorgesehen.

Die Hauswirtschaftliche Fortbildungsschule

Der imposante Neubau der Hauswirtschaftlichen Fortbildungsschule, eingeweiht im Jahr 1965, mit seiner 80 Meter breiten mächtigen Fassade, demonstriert sinnbildlich den Wandel vom Dorf zum Stadtquartier Wipkingens. Die einstige Kattundruckerei, nicht zu verwechseln mit der Hofmeisterschen Kattundruckerei weiter in Richtung Stadtzentrum gelegen, ein Wohnhaus sowie eine einsturzbedrohte Zimmereibaracke mussten dem Neubau weichen.²⁰ Seit dem Schuljahr 2008/2009 gilt für die Schule die neue Bezeichnung Fachschule Viventa – Schulhaus Wipkingen.

18 GZ: Geschichte der Zürcher Gemeinschaftszentren, <https://gz-zh.ch/app/uploads/2022/05/Geschichte-der-ZGZ-1.pdf>, konsultiert am 02.02.2025

19 Senn, Patricia: Der Wandel ist die einzige Konstante, Wipkinger Zeitung vom 26.09.2018, <https://wipkinger-zeitung.ch/das-gz-wipkingen-wird-umgebaut/>, konsultiert am 02.01.2025

20 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibiching Verlag Zürich 2006, Seite 176, 177

2.

DIE PRÄGENDEN FOLGEN DER VERKEHRSPOLITIK

Verkehrspolitik beinhaltet nicht nur die Vorstellung, wie die Mobilität organisiert und deren Ströme gelenkt werden sollen. Verkehrspolitik ist deutlich mehr. Die Verkehrspolitik hat grossen und nachhaltigen Einfluss auf die Raumplanung, die Gesellschaft, die Wirtschaft sowie die Umwelt. Die Entwicklung von Wipkingen ist hierzu exemplarisch. Bevor spezifisch auf Wipkingen eingegangen wird, soll die Entwicklung der Verkehrspolitik im Allgemeinen kurz skizziert werden.

2.1 Erste Phase der Verkehrspolitik: Automobilität ist Modernisierung

Die Verkehrspolitik im Laufe der letzten rund 100 Jahre unterliegt einerseits Zyklen, andererseits wechselnden, politischen Frontlinien. Mit dem Aufschwung der Automobilisierung in den 1920er Jahren ging bei den einen eine enorme Aufbruchstimmung einher. Andere wiederum betrachteten die neue Art der Mobilität als Bedrohung. «Als moderne Strassenbenützer mit einer vergleichbaren Mobilitätsideologie» fanden sich in dieser Anfangsphase Auto- und Radfahrer zu einer politischen Allianz zusammen. Dies gegen den Widerstand der Konservativen. So waren viele konservative Bürgerliche Gegner der Automobilität, während Linke den technischen Fortschritt ausdrücklich begrüsst, obschon Autos Luxusobjekte und Statussymbole waren. Im ersten Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932, das das bundesrätliche Konkordat von 1914 ablöste, setzten sich die Modernisierer durch. Die Autofahrer erhielten weitgehende Freiheit. Die bisherigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts von 18 und ausserorts von 40 Stundenkilometern wurden ersatzlos gestrichen. Die Automobilisten wurden im neuen Gesetz einzig dazu verpflichtet, Tempo und Fahrweise den Umständen anzupassen. Bald stiessen auch die Architektinnen und Architekten zur Interessenvertretung der Autos hinzu und sahen im motorisierten Individualverkehr den ultimativen Fortschritt, die Modernisierung und somit die Zukunft schlechthin. Der Bedarf der schnell zunehmenden Automobilisierung ist zu befriedigen. Wo nötig, hätten die bestehenden Bauten in Städten zu weichen, um dem Autoverkehr die freie Fahrt zu ermöglichen. So betitelte Jean-Daniel Blanc sein Buch über die Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich mit: «Die Stadt – ein Verkehrshindernis?». In der Zwischenkriegszeit sah man ausserdem zwischen den Interessen des Wohnens und des Automobilverkehrs keinen Widerspruch, obschon man die Immissionen des Autoverkehrs auf die Wohnqualität sehr wohl erkannte. Im Rahmen der Modernisierung liessen sich alle Probleme lösen, so die damalige Haltung. Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er Jahre wurde dominiert durch ein ausserordentliches Wirtschaftswachstum. In der Gesellschaft und Politik herrschte die Stimmung vor, dass alle Indikatoren nur eine Richtung kannten, die nach oben. Diese Erwartungen wurden mit realen wirtschaftlichen Zuwachsraten über Jahre von jährlich über fünf Prozent

auch erfüllt. Besonders in den 1960er Jahren wurde in grossen Dimensionen gedacht und geplant. Neue Konzepte zur Modernisierung von Verkehr und Infrastruktur in den Städten waren angesagt. Gleichwohl fanden erste Proteste der Bevölkerung gegen solche Verkehrsprojekte bereits in den 1960er Jahren statt.

2.2 Zweite Phase der Verkehrspolitik: Automobilität ist Polarisierung

Anfangs der 1970er Jahre ist ein Kipppunkt zu erkennen. In Teilen der Bevölkerung entwickelte sich aus einem Wachstumsglaube eine Wachstumsskepsis. Aus einer bislang weitgehend homogenen Stimmung in der Gesellschaft formten sich nun unterschiedliche Richtungen. So konnte beispielsweise eine Überfremdungsinitiative, «Schwarzenbach-Initiative» genannt, 1970 erst entstehen. Offenbar fühlten sich Schweizerinnen und Schweizer in ihrem eigenen Land angesichts der wachsenden Zahl von Gastarbeiterinnen und -arbeiter nicht mehr wohl. Letztlich eine Folge des Wachstums. Die Modernisierungskrise manifestierte sich auch in der massiven Ablehnung der Zürcher U-Bahnvorlage vom 20. September 1973. Die Aufnahme eines Umweltschutzartikels in der Bundesverfassung wurde 1971 mit einem Ja-Stimmenanteil von 92,7 Prozent beinahe oppositionslos angenommen. Umwelt und Umweltschutz wurden zum Thema. Neue politische Bewegungen entstanden, die nun eine neu geformte Opposition gegen Strassenprojekte darstellte. Jetzt stand erstmals akzentuiert die Wohn- und Lebensqualität im Zentrum. Und dies dezidiert gegen den Autoverkehr. Die Verkehrspolitik begann die Gesellschaft zu mobilisieren und gleichzeitig zu polarisieren. 1974 kamen zwei Initiativen vor das Schweizervolk: Schärfere Abgasnormen und die demokratische Mitsprache beim Nationalstrassenbau. 1978 war es die Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen pro Jahr. Es waren die Jahre der weltweiten Ölpreiskrise und der daraus entstandenen Rezession. Eine Wende zeigte sich seit dieser Zeit auch bei den politischen Frontlinien ab. Nun waren es die Linken und später kamen die Grünen hinzu, die sich gegen den Ausbau des Autoverkehrs einsetzten, weil sie befürchteten, dass derartige Projekte ein ungehemmtes wirtschaftliches Wachstum beschleunigten mit der Folge von noch mehr Immissionen, steigenden Mieten und Grundstücksgewinnen. Jean-Daniel Blanc brachte es in seinem Buch auf den Punkt: «Während es früher der wirtschaftliche Abstieg zur Provinzstadt war, der als Schreckgespenst gedient hatte, so wurde nun der Niedergang der Stadt als Lebensraum befürchtet.»²¹ Die Verkehrspolitik in der Stadt Zürich, wie in anderen Städten auch, blieb seither eines der kontroversesten Top-Themen bis in die Gegenwart. Die Stadt mit ihren gebauten Strassen und Häusern ist jetzt nicht mehr das Verkehrshindernis, sondern der Autoverkehr soll aus der Stadt verbannt und stattdessen Grünflächen entstehen. So befürworteten die Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 22. September 2024 zwei vom lokalen Parlament erarbeitete Gegenvorschläge zu Initiativen, welche den Strassen-Abbau forderten, mit Ja-Stimmenanteilen von 62 bzw. 66 Prozent deutlich. Bei der einen Initiative («Zukunfts-Initiative») respektive dem Gegenvorschlag verpflichtete sich die Stadt Zürich innert zehn Jahren 607'000 Quadratmeter Strassenfläche zugunsten des Langsamverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs umzuwandeln. Diese Fläche entspricht gemäss der Neuen Zürcher Zeitung fast vierzigmal den Sechseläutenplatz. Die andere

21 Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Chronos Verlag, Zürich 1993, Seiten 16, 17, 21, 25, 26, 35, 36, 37, 41, 165, 166

Initiative («Gute-Luft-Initiative») respektive der Gegenvorschlag verlangte das Entstehen von Grünflächen und Flächen für Bäume. Die Initianten sprachen von Verkehrswende, die nun rasch vorangetrieben werden müsse. Besonders genannt wurden so genannte «Quartierblöcke», welche in Form von Blumentrögen oder Sitzbänken den Autoverkehr komplett aus Quartieren fernhalten sollen.²²

2.3 Das Feindbild Auto und die «Veloprofessorin»

Exemplarisch, wie inzwischen das Thema Auto und die Beziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden in der Gesellschaft emotional aufgeladen ist, zeigt der Film «Automania» des in Zürich geborenen Dokumentarfilmers Fabian Biasio. Im Interview mit der Neuen Zürcher Zeitung vom 19. November 2024 liess der Filmemacher sich wie folgt zitieren: «Schon das Design der heutigen Autos erweckt den Eindruck, dass sie dich auffressen wollen. Böse Visagen, zur Schau gestellte Potenz.» An einer anderen Stelle des Interviews sagte Biasio: «Im Verkehr, so wie er heute abläuft, braucht es für die eigene Sicherheit eine gewisse Aggression.» Aus dem Kontext geht hervor, dass letzteres aus seiner Sicht als Fahrradfahrer ist.²³ Die einmal bestandene Allianz zwischen den Auto- und den Radfahrern als «moderne Strassenbenützer» ist Geschichte. Mehr noch stellt sich heute die Frage: Wem gehört der öffentliche Raum? In einem Interview in der Neuen Zürcher Zeitung lässt sich die «Veloprofessorin» Meredith Glaser von der Universität Gent in dem Sinne zitieren, dass Strassen öffentlicher Grund seien und dass es als normal gelte, dass die Autofahrer einen grossen Teil davon für sich beanspruchten. Wenn man aber die Menschen fragt, was ihnen im Quartier wichtig sei, lägen die Präferenzen bei Bäumen, Spielplätzen und Sitzbänken und nicht beim Autofahren durchs Quartier. Sie forderte daher ein Umdenken.²⁴

2.4 «Ypsilon» — ein Kapitel in der Geschichte der Verkehrsplanung der Stadt Zürich

Drei Autobahnen endeten in der Stadt Zürich, im Hardturm, Letten und Wiedikon. Die Zubringer im Westen, Norden und Süden liegen nur wenige Kilometer Luftlinie voneinander entfernt. Im Raum dazwischen liegt die pulsierende Stadt mit ihren Gebäuden, Strassen, Tramschienen, Gleise und dem Hauptbahnhof. Hinzu kommen die beiden Gewässer Limmat und Sihl, welche ebenfalls durch die Stadt fliessen. In der Nachkriegszeit, der obig beschriebenen ersten Phase der Verkehrspolitik, konnte man sich den Zusammenschluss der drei Nationalstrassen in diesem komplexen, urbanen Raum noch vorstellen. Die heutige Lage der Autobahnenden geht tatsächlich auf das Vorhaben zurück, eine Expressstrassen-Verbindung – aufgrund ihrer charakteristischen

²² von Ledebur, Michael: Die Vorlagen zum Strassenabbau in der Stadt Zürich werden deutlich angenommen. Doch der nächste grosse Kampf um den Stadtverkehr zeichnet sich schon ab, NZZ vom 22.09.2024, <https://www.nzz.ch/zuerich/die-initiative-zum-strassenabbau-in-der-stadt-zuerich-duerfte-deutlich-angenommen-werden-achtung-test-ld.1849385>, konsultiert am 18.11.2024

²³ Huber, Marius: Schon das Design der Autos erweckt den Eindruck, dass sie dich auffressen wollen, NZZ vom 19.11.2024 Seite 13

²⁴ Imwinkelried, Daniel: Die Veloprofessorin fordert ein Umdenken, NZZ vom 03.12.2024, Seite 23

Form Y, also «Ypsilon» genannt – durch das dicht besiedelte Stadtgebiet Zürichs zu bauen. Die Pläne stammen aus den 1960er Jahren. Der Bau dieser Verbindung hätte die Stadt sowohl vom Transit- wie auch vom innerstädtischen Verkehr entlasten sollen. 1962 genehmigte der Bundesrat das Projekt und in den folgenden Jahren wurde es weiterentwickelt. Realisiert wurden der Milchbuckeltunnel als Verbindung zwischen Letten und Aubrugg, das Teilstück von Brunau über die Sihlhochstrasse nach Wiedikon sowie die Autobahn bis zum Anschluss Hardturm mit Verlängerung als Expressstrasse bis zur Hardbrücke. Zur Netzvollendung mit Autobahndreieck im Letten kam es nie. 2022 veranlasste der Bundesrat die Streichung des Ypsilon aus dem Nationalstrassennetz. Dies ist das definitive Aus des längst aufgegebenen Bauprojekts. Das Parlament hat darauf die Streichung genehmigt. Die Nationalstrassenverordnung wird nun angepasst und finalisiert.²⁵

2.5 Wipkingen trägt das Symbol des Verkehrs im Wappen

Das Quartierwappen zeigt ein schwarzes Hufeisen auf gelbem Grund. Das Hufeisen symbolisiert Pferdezüchtung oder Transportwesen und geht ins 17. Jahrhundert zurück. Die Blasonierung, also die heraldische Bezeichnung der Wappenkunde lautet: «In Gold ein schwarzes Hufeisen». Sowohl das alte Dorf Wipkingen als auch das heutige Stadtquartier sind geprägt durch den Verkehr, in der Frühzeit als Handelsweg, dann als Postkutschenverbindung nach Baden und heute durch die Rosengartenstrasse als Teil der Westtangente.²⁶

2.6 In Wipkingen begann es mit der Fähre

Die verkehrspolitischen Ereignisse haben Wipkingens Geschichte schon früh geprägt. Das jahrhundertlang abgelegene Bauerndorf an der Limmat, inzwischen eine stark wachsende Gemeinde, verband man 1844 mit dem Industriegebiet Aussersihl mit einer Fähre für den Transport von Personen, Wagen und Vieh. Dort, wo die Leute auf die Fähre warteten, stand das Restaurant Anker. 1872 wurde die Fähre durch eine Brücke ersetzt, was Wipkingens Entwicklung einen Schub gab. Insbesondere Angehörige der Unterschichten, der Steuerertrag pro Kopf gehörte zu den niedrigsten der Zürcher Aussengemeinden, siedelten sich nun hier an.²⁷

²⁵ ASTRA: Die Geschichte hinter dem «Ypsilon», Bundesamt für Strassen, <https://blog.astra.admin.ch/die-geschichte-hinter-dem-ypsilon/>, konsultiert am 01.01.2025

²⁶ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Damals, Wipkingen, ein Bilderbogen, Wibichinga Verlag, Zürich, 2023, Seite 14

²⁷ Illi, Martin: Wipkingen, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.01.2015, <https://his-dhs-dss.ch/de/articles/003134/2015-01-11/>, konsultiert am 25.10.2024

2.7 Erste Schneise durch Wipkingen: Die Bahnlinie

Mit einer Verzögerung gegenüber dem Ausland begann in den 1850er Jahren der Aufbruch der schweizerischen Eisenbahnentwicklung.²⁸ Zwischen 1853 und 1856 entstand die erste Schneise durch Wipkingen, ein etwa 300 Meter langer Bahneinschnitt nordwärts zum Tunnelportal nach Oerlikon. Für die Anwohner brachte die Bahnlinie keinen Vorteil, wurde doch ursprünglich keine Haltestelle in Wipkingen geplant. Der Damm hatte eine zu grosse Steigung für stadtauswärts fahrende Lokomotiven. Der erste Halt war nach dem Tunnel in Oerlikon. Diese für Wipkingen erste Bresche trennte das Dorf in zwei Teile. Ein oberer mit wenigen Häusern lag an der Rötelstrasse und der andere direkt an der Limmat.

Der wirklich grosse Schritt für Wipkingens Anschluss brachte ab 1896 das Tram der Industrie-Strassenbahn. Diese verband zuerst nur Bahnhofquai und Escher-Wyss-Platz, wurde aber 1908 über die Röschibachstrasse bis zur Nordbrücke verlängert. Das aus dem Jahr 1704 stammende Kirchlein von Wipkingen musste 1910 der Verbreiterung der Dorfstrasse von der Limmatbrücke bis zur Hönggerstrasse weichen. Im Klartext: Das Kirchlein wurde abgebrochen. Der Bau der Nordbrücke sowie die Verlängerung der Nordstrasse von Unterstrass bis zur Bahn genehmigte die Gemeinde um 1890. Hier entstand ein zweites Zentrum von Wipkingen.

2.8 Erster Bahnhof: Der Bahnhof Letten

1894 bekam Wipkingen endlich einen Bahnhof. Die Empörung war gross, da sich der Name Bahnhof Letten nach dem Flurnamen Letten richtete und nicht Bahnhof Wipkingen, also nach der Gemeinde bezeichnet wurde. Die Bahn begründete die Namensgebung dadurch, dass die selbständige Gemeinde Wipkingen nicht mehr existiere. Der Bahnhof war nur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Eilgutverkehr geplant. Ab 1907 kam der Stückgutverkehr hinzu. Allerdings fehlten die Einrichtungen für den Güterverkehr mit ganzen Eisenbahnwagen und später für den Containerverkehr. Dies ist ein wesentlicher Grund, weshalb Wipkingen vorwiegend ein Wohnquartier blieb. Die Industrie siedelte auf der anderen Seite der Limmat an.²⁹

Das Ende des Bahnhofs Letten wurde absehbar, als bekannt wurde, dass ein Tunnel beim Hirschengraben projektiert war. Die neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch den Hirschengrabetunnel bis zum Bahnhof Stadelhofen machte den Bahnhof Letten überflüssig. Der 1,4 Kilometer lange Hirschengrabetunnel wurde zwischen 1984 und 1988 gebaut. In dieser Zeit verkehrten ausserordentlich viele Güterzüge durch den Bahnhof Letten. Der Aushub des Milchbuchtunnels und der S-Bahn-Baustellen wurden

²⁸ Jung, Joseph: Aufstieg, Macht, Tragik, Alfred Escher 1819-1882, NZZ Libro, 6. Auflage 2017, Seite 163

²⁹ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich 2011, Seite 8

über die Letten-Linie abgeführt, danach der ganze Aushub des Hirschengrabentunnels. Demgegenüber war der Personenverkehr weiter geschrumpft. Der Bahnhof Letten war in seinen letzten 14 Jahren noch der einzige bediente Bahnhof im Quartier, wurden doch die Schalter am Bahnhof Wipkingen geschlossen. Am 28. Mai 1989 war es dann soweit. Der letzte Zug fuhr durch den Letten-Bahnhof, nach knapp 95-jährigem Betrieb. Der Quartierverein wollte dem Bahnhof einen würdigen Abschied bereiten und organisierte ein Fest. Um 12 Minuten nach Mitternacht tanzten die Festlustigen im Zelt zur Disco «Last Train». Anschliessend wurde es still am Bahnhof Letten und seinem Areal. So ist im Jahresbericht des Quartiervereins Wipkingen (QVW 1989) zu lesen. Mit Blick auf eine geplante Umnutzung der Bahngrundstücke sprachen sich 1989 72'000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für und 12'000 gegen einen parkähnlichen Erholungsraum am rechten Limmatufer im Gebiet Letten aus. Nach Angaben im Jahresbericht des Quartiervereins Wipkingen 1989 legte die SBB nach diesem eindeutigen Volksentscheid Rekurs bei der Baurekurskommission der Stadt Zürich ein und meldete Eigenbedarf an. Danach blieb das Areal für einige Zeit brach liegen.³⁰

2.9 Zweiter Bahnhof: Der Bahnhof Wipkingen

1932, nach einem schwierigen Prozess, erfüllte sich nach 75 Jahren mit der Eröffnung des Bahnhof Wipkingen an der Nordbrücke der Wunsch der Wipkinger Bevölkerung. Dies wurde durch den weiter ausholenden und damit weniger steile Viadukt möglich, der den Bahndamm in Auszersihl ersetzte. Trotzdem fühlten sich die Wipkingerinnen und Wipkinger durch die SBB «stiefmütterlich» behandelt. Dies obwohl der Bahnhof 1938 nach dem Hauptbahnhof Zürich und dem Bahnhof Winterthur zur drittstärksten frequentierten Haltestelle des ganzen SBB-Netzes wurde. Es war für die Bahn effizienter, zwischen Wipkingen und Hauptbahnhof Pendelzüge einzusetzen, statt mehr Wagen an die Fernzüge zu hängen. Grund war die Tatsache, dass die grosse Auslastung nur zwischen Wipkingen und dem Hauptbahnhof so stark war. Demzufolge sank die Zahl der in Wipkingen anhaltenden Fernzüge markant. Gleichzeitig stiegen die Billettpreise. Die VBZ wurde deshalb für Pendelnde attraktiver. Als Folge wurde der Bahnhof Wipkingen in den 1970er Jahren in eine unbediente Haltestelle umgewandelt.³¹

2.10 Zweite Schneise durch Wipkingen: Die Westtangente

Die Rosengartenstrasse führte als schmales und kurvig Quartiersträsschen durch den Ortskern von Wipkingen. 1933 beschloss der Stadtrat von Zürich eine dreispurige Umfahrungsstrasse durch dieses Quartier zu ziehen. Im Mai 1934 wurde der alte Dorfkern oberhalb des Kirchgemeindehauses entfernt. Zehn Häuser fielen innerhalb weniger Tage der Begradigung und Verbreiterung der Rosengartenstrasse zum Opfer.

³⁰ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Damals, Wipkingen, ein Bilderbogen, Wibichinga Verlag, Zürich, 2023, Seiten 116, 117

³¹ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 6

Die Rosengartenstrasse wurde eine der am stärksten befahrenen Verkehrsachsen der Stadt. Einerseits mündete sie in den Knotenpunkt Bucheggplatz. Andererseits wurde die Strecke Wasserwerkstrasse-Hönggerstrasse und Breitensteinstrasse zu einer wichtigen Ein- und Ausfallachse für den Pendlerverkehr.³² Die zweite Schneise durch Wipkingen, die Schneise für die spätere Westtangente, war bereit. Dreissig Jahre später wurde die Bresche nochmals verbreitert zulasten der Vorgärten. Noch genossen derartige Verkehrsprojekte unglaublich hohe Zustimmungsraten. In diesem Fall war es ein Ja-Anteil von mehr als 96 Prozent. Der Verkehr müsse fliessen, so die Meinung jener Zeit. Und der Verkehr diene der Wirtschaft, damit Wachstum ermöglicht werde.

Das «Provisorium»

Noch heute stösst man auf den Hinweis, dass die Westtangente eigentlich ein Provisorium sei. In den frühen 1960er Jahren zeichnete sich ab, dass mit einem baldigen Bau der Expressstrassen und dem so genannten «Y», also der Verbindung der drei Autobahnen, nicht zu rechnen war. Es stellte sich die Frage, was mit dem von drei Seiten in die Stadt einströmenden Verkehr zu tun sei, wenn in ein paar Jahren die Autobahnen den Stadtrand erreichen würden. Die Lösung sahen Planer dahingehend, dass bis zum Bau der Stadtautobahnen der Verkehr über provisorisch auszubauende Strassenzüge zu führen seien. Damit war die Idee der Westtangente geboren, welche in den 1960er Jahren immer grössere Ausmasse annahm. Aus dem Provisorium wurde das grösste Verkehrsprojekt in der bisherigen Geschichte der Stadt Zürich. Damit dieser enorme Aufwand gerechtfertigt werden konnte, war der Plan, dass nach der Fertigstellung der Expressstrassen die ausgebauten Strassenzüge für den innerstädtischen Verkehr genutzt werden könnten.³³

Teil eines Gesamtkonzepts

Die Westtangente muss man als Teil eines umfassenden Konzeptes sehen. In den 1960er Jahren dachten Planer und Verkehrspolitiker in grossen Dimensionen, statt in kleinen Problemlösungsschritten, den aufkommenden Verkehr laufend bewältigen zu können. Ein Entwurf für die moderne Stadt der Zukunft stand im Zentrum und deren Bedarf nach Infrastrukturen. Dabei stand auch eine Untergrund- und Schnellbahn zur Diskussion. Anders als in den Jahrzehnten zuvor, wollte man nun das Stadtzentrum vor allzu viel Verkehrsaufkommen schützen. Dazu soll der Verkehr um die Stadt herum gelenkt werden. Drei Ringstrassen, ein äusserer, ein mittlerer und ein innerer, waren vorgesehen: der Autobahnring, der Tangentenring und der Cityring. Als mittlerer Ring war ein «innerstädtisches Tangentensystem» geplant, das wegen der Lücke am See als «Tangenten-Bügel» bezeichnet wurde. Ziel war es, die Aussenquartiere mit diesen Tangenten zu verbinden, ohne das Zentrum zu belasten. Neben der Westtangente war der Ausbau einer Osttangente geplant.

Das Projekt

Der Bau der Westtangente quer durch die verschiedenen Quartiere war einschneidend, verlief sie doch durch intakte und bisher ruhige Wohnlagen. Die Reaktionen der Bevölkerung darauf waren unterschiedlich. Am lautesten waren die Proteste in Wollishofen, wo ein organisierter Widerstand stattfand. Dies war für die Stadt neu. Noch nie zuvor

³² Haas, Beat: Hundert Jahre Gross-Zürich, Stadtarchiv Zürich, 1993, Seite 156

³³ Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Chronos Verlag, Zürich 1993, Seite 104

begehrte die Bevölkerung derart gegen ein Verkehrsprojekt auf. In Schwamendingen hielt sich die Begeisterung in engen Grenzen. Die Bevölkerung konnte jedoch im Dialog beschwichtigt werden. Im Arbeiterquartier Kreis 4 organisierte die SP Protest-Aktionen gegen die Pläne. Mit minimalen Zugeständnissen konnte die Bevölkerung in den betroffenen Quartieren weitgehend besänftigt werden. Die Lehre daraus war, dass die Westtangente nicht als Gesamtprojekt, sondern Stück für Stück zu planen, zu beschliessen und zu bauen sei. Die sensibelsten Abschnitte sollten dann erst am Schluss zur Abstimmung kommen, wenn von beiden Seiten her der Verkehr bereits floss und es gar keine Alternative mehr gab. Ein weiterer politischer Vorteil bei diesem Vorgehen bestand darin, dass zur Realisierung dieser Teilprojekte auch die einzelnen Budgets tiefer waren und eine Volksabstimmung wegen den geringen Kosten gar nicht mehr in jedem Fall notwendig war. Über das Teilstück durch Wipkingen wurde allerdings abgestimmt. Widerstand gab es nicht, die Notwendigkeit dieser Strasse wurde eingesehen, obschon das Quartier in zwei Stücke zerteilt wurde. Von den späteren Immissionen konnte man sich zu diesem Zeitpunkt noch keine Vorstellung machen. Erleichternd wirkte auch der Umstand, dass die Rosengartenstrasse in den dreissiger Jahren bereits begradigt und verbreitert wurde. Die Vorbereitung war schon Jahrzehnte zuvor erfolgt. Im Gemeinderat passierte das Teilstück Wipkingen mit einem Abstimmungsergebnis von 93:0, in der Volksabstimmung lag der Ja-Anteil bei 77 Prozent. Interessant auch, dass es im Quartiersvergleich kaum Unterschiede gab. Im direkt betroffenen Kreis 10 war der Anteil Befürworter sogar leicht höher als in der Gesamtstadt. Schliesslich war man in breiten Kreisen der Bevölkerung der Ansicht, dass die Wohnqualität in der dicht besiedelten Stadt ohnehin nicht attraktiv sei. Wer es sich leisten konnte, bevorzugte die grünen Aussenquartiere oder die Agglomeration.³⁴

Die Inbetriebnahme und ihre Folgen

1972 wurde die Rosengartenstrasse, das «Provisorium», mit je zwei Fahrspuren in jede Richtung in Betrieb genommen. Täglich gegen 40'000 Fahrzeuge nutzten zu jener Zeit diese innerstädtische Schnellstrasse durch Wipkingen. Vor der Eröffnung der Westumfahrung wurde eine Spitzenlast von 75'000 Fahrzeugen pro Tag gemessen. Aktuell sind es etwa 56'000 Autos. Heute wie damals ist die Belastung für die betroffene Bevölkerung in diesem Wohngebiet enorm. Die Quartierbewohner blieben auch nicht passiv. So wurde versucht, mit der «Aktion pro Wipkingen», Mitglieder im Quartier zu gewinnen, die sich für «die Erhaltung des Quartiers» einsetzten. In der Erklärung ging es um die «Bekämpfung der Lärm-, Abgas- und Staubimmissionen sowie den Schutz und Erhalt des Wohnraumes in Wipkingen». Mit öffentlichen Veranstaltungen und einer Resolution wurden auf die Missstände aufmerksam gemacht.³⁵

Massnahmen wurden getroffen. Die direkt betroffenen Häuser wurden mit Schallschutzfenstern nachgerüstet. Seit 1992 stehen überdies zwei Lärmschutzwände entlang der Strasse. Von Beginn weg wurden Verbesserungsmassnahmen für den immer schlimmer werdenden Zustand geprüft. Dabei ging es um eine Ummantelung oder eine Strassenabsenkung, eine Überdeckung oder Überbauung sowie um eine Untertunnelung. Schliesslich wurde auch ein Rückbau evaluiert. Bei jedem der folgenden Verkehrsprojekte

³⁴ Blanc, Jean-Daniel: Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Chronos Verlag, Zürich 1993, Seiten 20, 21, 104, 110, 111, 125

³⁵ «Aktion pro Wipkingen», Korrespondenz, 1973, Stadtarchiv Zürich

wurde der Bevölkerung Entlastung an der Rosengartenstrasse, eine der meistbefahrenen Strassen durch ein Wohnquartier in der Schweiz, versprochen: Milchbucktunnel, Nordumfahrung, Üetlibergtunnel, Stadttunnel sowie der Waidhaldentunnel. Am 9. Februar 2020 schliesslich lehnten die Stimmberechtigten das Projekt eines vierspurigen Rosengartentunnels mit einem Rosengartentram zwischen Hardbrücke und Milchbuck mit wuchtigem Nein-Stimmenanteil ab.³⁶ Seither werden vor allem zwei Optionen diskutiert. Zum einen die Einführung von Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse, zum anderen den Spurabbau. Allerdings darf gemäss Kantonsverfassung auf Hauptverkehrsachsen die Kapazität nicht ohne Ausgleichsmassnahmen eingeschränkt werden.

2.11 Wipkingen als Vorbild für die neue Stadtraumentwicklung

Neueste Entwicklungen in der Verkehrspolitik zeigen, wie sich diese in den letzten Jahrzehnten fundamental veränderte. In ihrer Ausgabe vom 11. Juli 2024 titelt die Neue Zürcher Zeitung (NZZ) «Die Wipkingisierung der Stadt Zürich geht weiter». Der Röschibachplatz im Zentrum des Zürcher Quartiers Wipkingen, so die Zeitung, stehe nicht nur beispielhaft für die rasche Aufwertung und Gentrifizierung eines einstigen Arbeiterquartiers. Er diene der Stadträtin Simone Brander, SP und Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, auch als Vorbild für städtebauliche und verkehrsplanerische Vorhaben der Zukunft. Seit 2015 besteht im Raum Röschibachplatz/Nordbrücke eine so genannte «Begegnungszone». Gemäss diesem Verkehrskonzept sollen Fussgänger, Radfahrer und Automobilisten gegenseitig Rücksicht nehmen. «Wenn die Bevölkerung nicht mehr versteht, wie sie die Strasse überqueren soll», so titelte ein eingesandter Artikel in der Wipkinger Zeitung vom 16. Dezember 2021. Demnach musste die Stadt über Wochen Personen vor Ort haben und spezielle Tafeln aufstellen, «die den Leuten das Strassenüberqueren von so genannten Mehrzweckstreifen beibringen soll.» Auf einer solchen Tafel stand in der Überschrift: «Mehrzweckstreifen Nordbrücke: Miteinander statt nacheinander». Wer tatsächlich stets Vortritt hat, ist offensichtlich: die Fussgänger zuerst, dann die Radfahrer und zuletzt die Automobilisten, welche maximal 20 Kilometer pro Stunde fahren dürfen. Hält der VBZ-Bus an der Haltestelle «Bahnhof Wipkingen», müssen Autos warten. Der Platz wurde begrünt und ist heute dank Gastronomie mit Gartenwirtschaften, Frischwarenmarkt und Läden der gesellschaftliche Treffpunkt von Wipkingen. Entsprechend der neuen Strategie des Zürcher Stadtrates «Stadtraum und Mobilität 2040» sollen viele weitere Flächen analog dem Röschibachplatz umgestaltet werden, eben «wipkingisiert» wie die NZZ dies nennt. Unter der Leitung der Tiefbauvorsteherin Simone Brander und unter Einbezug von anderen Abteilungen wurde diese Strategie 2040 erarbeitet. Besonders an diesem 90-seitigen Papier sei, so die NZZ, dass erstmals städtebauliche und verkehrsplanerische Visionen der Stadtregierung verbunden würden. Am 10. Juli 2024 fand eine Medienkonferenz mit Stadträtin Brander und Stadtrat Baumer statt. Tags drauf zitierte die NZZ Brander wie folgt: «Wir wollen nicht nur den Asphalt, sondern auch das Bild der autozentrierten Innenstadt aufbrechen».

36 Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 9

Dieser Kampf gegen Hitze und Dichtestress bedeutet, dass – wo immer möglich – Böden entsiegelt, Plätze begrünt, Parkplätze abgebaut und Strassen zu Velowegen umgenutzt werden, wie die NZZ in ihrem Artikel resümiert. Wie am Röschibachplatz sollen öffentliche Flächen zu «Begegnungsräumen» umgestaltet werden. Im Mittelpunkt sollen die Quartierbewohnerinnen und -bewohner stehen und nicht mehr der motorisierte Individualverkehr. Schliesslich wurde auch noch die Idee der «Quartierblöcke» an der Medienkonferenz vorgestellt. Da geht es um autofreie Perimeter. Die Quartierbevölkerung soll diese frei gestalten und nutzen können. Die «Umverteilung des Raums» wie Brander es nannte, sei auch ökonomisch sinnvoll. Sie sei ein «zentraler Standortfaktor» für Zürich und diene der Lebensqualität der Bevölkerung.³⁷

2.12 Der grosse Wandel der verkehrs- politischen Leitbilder, dargestellt anhand zweier Beispiele in Wipkingen

Kaum 300 Meter voneinander entfernt, liegen zwei umgesetzte Verkehrskonzepte in Wipkingen zur Ansicht bereit, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Typischerweise stammt das eine Beispiel, die Westtangente, aus der ersten Phase der Verkehrspolitik, der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er Jahre. Aus einer Zeit also, wo dem Autoverkehr städteplanerisch der absolute Vortritt gewährt wurde. Und das zweite Beispiel, aus der Gegenwart stammend, ist das obig beschriebene Gebiet Röschibachplatz/ Nordbrücke, wo der Autoverkehr – im Rahmen der so genannten «Begegnungsräume» – erheblich eingeschränkt wurde. In Bezug auf die Vortrittsrechte, die eigentlich nicht mehr so präzise definiert sind, rangiert hier nun der Autoverkehr auf dem letzten Platz. Im Zentrum stehen die Menschen, die ungehindert und frei zirkulieren können. Ein eindrückliches Beispiel des Wandels der verkehrspolitischen Leitbilder im Laufe der Zeit. Als Begründung für diese Verkehrspolitik wird oft der seit rund 20 Jahren rückläufige Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen pro 1'000 natürliche Personen) in der Stadt Zürich beigezogen. Mit einem Motorisierungsgrad von 232,1 gehört Wipkingen zu denjenigen Quartieren mit dem tiefsten Grad.³⁸

37 Camenzind, Oliver: Mehr Velowege, mehr Bäume, weniger Autos, NZZ vom 11.07.2024, Seite 11

38 Stadt Zürich Statistik: <https://www.stadt-zuerich.ch/de/politik-und-verwaltung/statistik-und-daten/daten/mobilitaet/individualverkehr/motorisierter-individualverkehr/motorisierungsgrad.html#motorisierungsgrad>, konsultiert am 21.01.2025

3.

DAS «NEUE» WIPKINGEN ENTSTEHT

So unterschiedlich die nachstehenden Pressestimmen in einer Zeitspanne von knapp 10 Jahren auch sind, indizieren sie alle eine Transformation, welche im Stadtquartier Wipkingen seit etwa dem Jahr 2000 stattgefunden haben soll.

«Aufbruch in Zürichs gemütlichstem Quartier.
Zürich Wipkingen ist lebendiger denn je. Es wird gebaut,
kleine Läden eröffnen. (...)» Neue Zürcher Zeitung vom 2. August 2014³⁹

«Immer weniger Kinder von Migranten in Wipkingen. (...) Vom Waidhalde schaffen 50 Prozent der Schüler die Prüfung ins Gymnasium. (...)»
Zeitung Zürich Nord vom 13. September 2018⁴⁰

«Vom Schnäpслиweg zur In-Meile. Das Quartier Wipkingen hat einen massiven Wandel durchlebt. Vom verruchten, heruntergekommenen Kneipen- und Spelunken-Paradies zum hippen Trendquartier an der Limmat. (...)» Wipkinger Zeitung vom 27. Juni 2019⁴¹

«24h in Wipkingen: Kafi im Schnaps, Pizza am Fluss und ein roter Zwingli – ein Tag im Leben eines Quartiers. (...) So sieht eine Bewerbung für ein Quartier aus, das gerade sehr angesagt ist. Wipkingen, Postleitzahl 8037, ist der Place to be. Alles ist da, von der Waid bis hinunter an die Limmat oder quer durch, von den Schindelhäusern bis zum Bahnhof Letten: hippe Bars wie das Kafischnaps, viel Grün, richtig feine Läden, echte Quartierkultur, zwei Bahnhöfe. Und sogar die Kartons auf der Strasse mit Büchern zum Mitnehmen sehen kuratiert aus. (...)» Züritipp vom 16. März 2023⁴²

Bevor auf die konkreten Entwicklungen im Stadtquartier Wipkingen eingegangen wird, soll ein genereller Blick auf den Wandel der Bedeutung von Städten im 21. Jahrhundert geworfen werden.

³⁹ Baigger, Katja: Aufbruch in Zürichs gemütlichstem Quartier, NZZ vom 02.08.2014, Seite 15

⁴⁰ Meier, Pia: Immer weniger Kinder von Migranten in Wipkingen, Zeitung Zürich Nord vom 13.09.2018, Seite 13

⁴¹ Brenn Béla: Vom Schnäpслиweg zur In-Meile, Wipkinger-Zeitung vom 27.06.2019

⁴² Nia, Jean-Marc; Busz, Stefan: 24h in Wipkingen, Züritipp vom 16.03.2023, Seiten 8, 10

3.1 Die zyklische Entwicklung von Städten im Allgemeinen

Das von van den Berg entwickelte Phasenmodell⁴³ der Stadtentwicklung wird oft zitiert und als Basis der Diskussion genommen. Demnach werden zwischen vier Zyklen der Stadtentwicklung unterschieden. Die erste Phase, die so genannte Urbanisierung, besteht in einem markanten Wachstum der gesamten Stadt. In dieser Periode der Landflucht, wie aus dem 19. Jahrhundert in Europa bekannt, weist das ländliche Umland eine konstante oder abnehmende Bevölkerungszahl auf. Gleichzeitig entsteht in der Stadt ein beträchtlicher Bedarf an neuer Infrastruktur für die markant höhere Zahl von Einwohnerinnen und Einwohner. Viele Fabriken und Gewerbe siedeln sich in der Kernstadt an. In der zweiten Phase spricht van den Berg von der Suburbanisierung. Die Stadt wächst mit seinen Vororten zusammen. Im Umland steigt die Bevölkerung. Die Stadtregion insgesamt wächst weiter. Nimmt die Bevölkerung in der Innenstadt ab, findet eine absolute Dezentralisierung statt. Die Agglomeration wird dichter besiedelt. Ein Pendelverkehr entsteht dank erweitertem Angebot an öffentlichem Verkehr sowie durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Ein Beitrag hierzu leistet auch das seit den 1960er Jahren aufkommende Arbeitszeitmodell mit nur kurzer Essenspause. Vielleicht besteht das Mittagessen nur aus einem Sandwich. Somit gehen die Arbeitenden nicht mehr über Mittag nach Hause um das Mittagessen am Familientisch einzunehmen. Der Wohlstand ermöglicht es weiteren Kreisen den Wohnort unabhängig vom Arbeitsplatz zu wählen. Man wohnt im Grünen und besitzt ein oder mehrere Personenfahrzeuge. Typisch in dieser Phase ist weiter, dass die Infrastruktur im Umland ausgebaut und Fabriken in die Peripherie verlegt werden. In der Innenstadt nimmt stattdessen der Dienstleistungssektor zulasten von Wohnraum zu. Es folgt die dritte Entwicklungsstufe, die der Stadtflucht: die Desurbanisierung. Jetzt sinkt die Bevölkerungszahl der gesamten Stadtregion deutlich. Noch in den 1990er Jahren wurde diskutiert, ob die Städte in Zukunft verschwinden werden. Dank moderner Infrastruktur und Arbeitsplätzen zieht es die Leute in den Agglomerationsgürtel oder in noch entferntere Regionen. Einerseits steigt der Wohnkonform im suburbanen Raum, andererseits steigt das Verkehrsaufkommen infolge der vielen Pendlerinnen und Pendlern enorm an. Pendeln wird zum Zeitfaktor für die Berufstätigen. Der Bedarf, das Strassennetz, die Parkplatzmöglichkeiten sowie den öffentlichen Verkehr zu erweitern, nimmt markant zu. In der vierten Phase schliesslich, der Reurbanisierung, steigt die Zahl der Bevölkerung in der Stadt wieder an. Dies kann eine Verschiebung von der dezentralen Region in die zentrale Stadt sein oder ein genereller Anstieg der Bevölkerungszahl in der Stadtregion.⁴⁴ Nach Klaus Brake und Günter Herfert gilt das 21. Jahrhundert als «urban age». Das heisst, dass mehr Menschen weltweit in Städten leben als ausserhalb. Gleichzeitig nimmt die Weltbevölkerung stark zu. In konzentrierter Form und in einem Satz definieren die beiden Autoren den Begriff Reurbanisierung wie folgt: «Mit Reurbanisierung soll ein Entwicklungsprozess gemeint sein, der mit dauerhafter Wirkung zu einer neuerlichen Bedeutungszunahme von Städten durch eine belebende Nutzung ihrer zentralen Ge-

43 Van den Berg, Leo; Drewett, Roy; Klaassen, Leo H.; Rossi, Angelo; Vijverberg, Cornells H.T.: A Study of Growth and Decline, Oxford: Peramon Press 1982, Urban Europe, Volume 1

44 Gloor, Céline Valérie: Reurbanisierung in der Stadt Zürich, Masterarbeit in Sozialwissenschaften an der Universität Zürich, 2019, Seiten 11, 12

bierte beiträgt». Damit müsse die Stadt verstärkt Ort alltagsüblicher Aktivitäten werden. Unter Aktivitäten werden insbesondere das Arbeiten und das Wohnen sowie ihren damit verbundenen Funktionen verstanden.⁴⁵

3.2 Wohnen in der Stadt

Die Wiederentdeckung der Stadt sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsort hat viel mit dem Wandel von Haushaltsformen zu tun und dem Bedeutungsrückgang der traditionellen Familie mit geschlechtsspezifischer Zuordnung der Erwerbs- und Haushaltsarbeit unter den Eltern. Letzteres geht einher mit erhöhten Bildungsabschlüssen der Frauen. Die Lebensformen von Frau und Mann werden vielfältiger und lösen sich von den traditionellen Rollen. Dementsprechend vielfältiger sind auch die Wohnformen, welche sich im Laufe des Lebens häufiger und in unterschiedlicher Reihenfolge ändern können, vom Einpersonenhaushalt zur Wohngemeinschaft, zum Familienhaushalt. Für diese Diversität und Wechselhaftigkeit an Lebens- und Wohnarrangements bieten Städte mit ihren unterschiedlichen Mietwohnungen, nach Raumkonzept, Grösse, Lage und Preis sowie dem gegebenen sozialen Umfeld bessere Ausweichmöglichkeiten und Flexibilität als das Land. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung zu einem immer höheren Anteil an älteren Menschen, bieten gerade Städte mit ihren Dienstleistungen attraktive Lebensformen im Alter.⁴⁶

3.3 Arbeiten in der Stadt

Im Zuge der Transformation von der Produktions- zur Dienstleistungswirtschaft hat sich in den Städten eine «Wissensökonomie» mit entsprechendem Arbeitsmarkt etabliert. Die Städte als zentrale Plattform der Innovation und Dynamik mit ihren Universitäten, Fachhochschulen, Forschungseinrichtungen und Startup-Unternehmen entfalten eine Sogwirkung auf höher qualifizierte, eher jüngere Menschen mit internationaler Herkunft. Charakteristisch für die Wissensökonomie ist die Gleichzeitigkeit von intellektueller Arbeit, Kreativität sowie dem Netzwerk des beruflichen, sozialen und persönlichen Austauschs. Die bisherige klare Trennung zwischen Arbeiten und Wohnen löst sich auf. Flexible Arbeitszeiten sowie flexible Arbeitsplatzmodelle leisten ihren Beitrag. Trotz Überwindung von Zeit und Raum dank den globalen, onlinebasierten Kommunikationsmitteln gewinnt die räumliche Nähe wieder an Bedeutung. Ein persönlicher Austausch ist gerade bei komplexen Aufgaben wichtig. Räumliche Nähe zwischen Arbeiten und Wohnen bedeutet auch Zeitgewinn, statt Zeitverlust im Pendlerverkehr.⁴⁷ Diese Effizienz im Ressourceneinsatz schlägt sich nieder in der individuellen, ökologischen Bilanz oder dem Fussabdruck. Überlegungen dieser Art geniessen gerade bei gut ausgebildeten, jüngeren Arbeitnehmenden eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung.

⁴⁵ Brake, Klaus; Herfert, Günter: Reurbanisierung, Materialität und Diskurs in Deutschland, Springer Fachmedien, Wiesbaden 2012, Seiten 12, 14, 15

⁴⁶ Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annette; Haase, Annegret: Reurbanisierung aus soziodemografischer Perspektive: Haushalte und Quartierwandel in der inneren Stadt in: Reurbanisierung, Materialität und Diskurs in Deutschland, Brake & Herfert Herausgeber, Springer Fachmedien, Wiesbaden 2012, Seite 117

⁴⁷ Gloor, Céline Valérie: Reurbanisierung in der Stadt Zürich, Masterarbeit in Sozialwissenschaften an der Universität Zürich, 2019, Seiten 21, 22

3.4 Die neue Mittelklasse

Ihrer Masterarbeit zur Reurbanisierung in der Stadt Zürich legt Céline Gloor die Annahme zugrunde, dass eine «new urban middle class» Hauptträger der Reurbanisierung in der Stadt Zürich ist. Der Charakter der Stadtquartiere werde durch ihren Lebensstil verändert und beeinflusst, so Gloor. Mit der Attraktivitätssteigerung der Stadt und ihren Quartieren ist eine Aufwertung des Wohnungsangebotes verbunden. Dies hat in der Tendenz zur Folge, dass wirtschaftlich eher Schwächere durch diese neue, urbane Mittelklasse aus der Innenstadt verdrängt werden. Die Aufwertung der Stadt und den damit verbundenen Chancen und Risiken werden unter dem Begriff Gentrifizierung diskutiert. Eine Gefahr dieser Entwicklung besteht darin, dass eine Trennung der Wohnstandorte verschiedener Bevölkerungsgruppen stattfindet. Diese Segregation lässt die politische Frage aufkommen, ob es ein Recht gibt, in der Innenstadt oder zentrumsnah zu wohnen. Die fiktive Frage lautet: wem gehört die Stadt?⁴⁸

Weshalb eine neue Mittelklasse, die sich deutlich unterscheidet von der bisherigen, traditionellen Mittelklasse, Städte als ihren Lebensmittelpunkt wählen, hat zusammenfassend viel mit den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen zu tun. Diese neue Mittelklasse findet in den Städten ihnen entsprechende Arbeitsplätze, vielfältige Bildungsmöglichkeiten sowie ein Angebot an unterschiedlichen Wohnformen. Urbane Räume bieten bessere Infrastrukturen wie der öffentliche Verkehr, Gesundheitsversorgung, Freizeitmöglichkeiten, kulturelle (Kinos, Museen, Theater usw.) sowie gastronomische Angebote. Städte als Drehscheibe von Trends und sozialen Netzwerken ermöglichen einen modernen und aktiven Lebensstil.

3.5 Quantitative Entwicklung der Bevölkerung in Wipkingen und im Vergleich zur Gesamtstadt

Vergleicht man die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Zürich im Zehnjahresschritt seit 1930, so nimmt diese von 290'937 im Jahr 1930 kontinuierlich zu und erreicht 1960 einen Höhepunkt mit einer Einwohnerzahl von 437'273. Im Quartier Wipkingen beginnt es 1930 mit 19'788 Einwohnerinnen und Einwohner und erreicht den Maximalbestand ein Jahrzehnt früher wie die Gesamtstadt mit 22'481 im Jahr 1948. Danach ist die Entwicklung rückläufig bis zum Tiefststand in der Gesamtstadt 1990 mit einer Bevölkerungszahl von 356'352. Das ist ein Verlust von gerundet 20 Prozent. In Wipkingen wird der Tiefststand erst 2010 erreicht mit 15'700 Einwohnerinnen und Einwohner, wobei seit 1990 mit 15'744 und 2000 mit 15'704 von einem Gleichstand seit 1990 gesprochen werden kann und somit eine Parallelität zur Gesamtstadt erkennbar ist. Wipkingen verlor allerdings aufgerundet 30 Prozent an Bevölkerung in dieser Periode (1948-2010),

48 Gloor, Céline Valérie: Reurbanisierung in der Stadt Zürich, Masterarbeit in Sozialwissenschaften an der Universität Zürich, 2019, Seiten 23, 24

was markant mehr ist als die Gesamtstadt. Anschliessend steigt die Einwohnerzahl wieder steil an und erreicht 2023 in der Gesamtstadt den Rekordbestand von 447'082, während Wipkingen im selben Jahr auf 16'737 kommt. Im Gegensatz zur Gesamtstadt erreicht Wipkingen seinen Höchststand im Jahr 1948 nicht mehr. Dies dürfte auch mit der deutlich unterschiedlichen Entwicklung der Gebäudegrundfläche (die tatsächlich mit Gebäude bebaute Fläche ohne Strassen und Gebäudeumschwung) zusammenhängen. Die Gesamtstadt verdoppelte ihre Gebäudegrundfläche von 1936 bis 2023 von 57'314 auf 112'136 Hektaren, während Wipkingen seine Gebäudegrundfläche in der gleichen Periode nur von 2'057 auf 3'002 steigerte.⁴⁹ Im Vergleich zu Affoltern und Altstetten, wo in den letzten Jahren ganze Arealüberbauungen mit neuen Mietshäusern entstanden sind oder grosse Umnutzungsprojekte vor allem in Neu-Oerlikon und im Escher Wyss-Quartier realisiert wurden, weisen Neubau- und Umnutzungsprojekte in Wipkingen eine deutlich geringere Zahl aus. Wipkingen gehört flächenmässig zu den kleineren Quartieren in der Stadt und verfügt nur über wenig Landreserven für Neubauten. Dadurch konnte das Wohnraumangebot kaum erweitert werden. Bei der Interpretation des vergleichsweise etwas geringerer ausgefallenen Wiederanstiegs der Bevölkerung in Wipkingen ist – neben dem relativ kleinen Gebäudeflächenwachstums – auch der Wohnflächenverbrauch zu beachten, der in der Stadt Zürich seit 1970 um rund 40 Prozent pro Person gestiegen ist.⁵⁰

3.6 Qualitative Entwicklung der Bevölkerung in Wipkingen und im Vergleich zur Gesamtstadt

Das Einkommen

Gemäss Steueramt der Stadt Zürich hat sich der Median Einkommen (Grundtarif) zwischen 1999 und 2021 in der Stadt Zürich insgesamt von CHF 35'000 auf 45'700 erhöht, also um CHF 10'700 oder 30 Prozent. In Vergleich hierzu im Quartier Wipkingen entwickelte sich derselbe Wert in derselben Periode von CHF 34'400 auf 48'400, was einer absoluten Steigerung von CHF 14'000 oder 40 Prozent entspricht. In Wipkingen hat sich demnach in dieser für die aktuelle Entwicklung des Quartiers wichtigen Beobachtungsperiode der Einkommens-Median deutlich mehr gesteigert als in der Gesamtstadt.⁵¹ Vergleicht man die Veränderung des steuerbaren Haushaltsäquivalenzeinkommens (Das Haushaltsäquivalenzeinkommen macht die Einkommenssituation von Haushalten unterschiedlicher Grösse und Zusammensetzung vergleichbar/Median) von 2014 bis 2020, so befindet sich Wipkingen in der Kategorie plus 5 bis plus 10 Prozent in Gesellschaft mit der Mehrheit der Zürcher Quartiere. In der Region City/Lindenhof ist in derselben Periode ein Rückgang von minus 5 bis minus 10 Prozent zu verzeichnen. Die

49 Stadt Zürich, Statistik: Bevölkerungsentwicklung 1930 bis heute, Gebäudegrundfläche Vergleich 1936 mit heute; erstellt am 04.03.2024

50 Böniger, Michael: Wie viel Wohnraum braucht der Mensch?, Stadt Zürich Statistik; erstellt am 28.03.2013, https://www.stadt-zuerich.ch/artikel/de/statistik-und-daten/2013-03-28_wie-viel-wohnraum-braucht-der-mensch.html, konsultiert am 28.12.2024

51 Stadt Zürich, Statistik: Einkommen und Vermögen in 1'000 Franken, Quartier Wipkingen, Ganze Stadt; Quelle Finanzdepartement, Steueramt, erstellt am 05.09.2024

Quartiere Hochschulen, Fluntern und Höngg (Nachbar von Wipkingen) stagnieren mit 0 bis minus 5 Prozent. Spitzenreiter der Gewinnergruppe ist das Langstrassenquartier mit einem Anstieg von 15 bis 20 Prozent. Werd und Hard folgen mit Zuwachsraten von 10 bis 15 Prozent.⁵²

Die Bevölkerungspyramide

Auf den ersten Blick unterscheiden sich die Bevölkerungspyramiden (Alter/Geschlecht) zwischen der Gesamtstadt und Wipkingen 2023 in ihrer Gesamtform nicht signifikant. Auf den zweiten Blick allerdings ist in Wipkingen der Anteil zwischen den 20- und 40-jährigen Frauen und Männer grösser und ab der Altersklasse 50-Jährige und älter weist Wipkingen einen kleineren Anteil aus. Insbesondere die Altersklasse zwischen den 30- und 39-Jährigen hat in Wipkingen zwischen 1993 und 2023 um einen Drittel zugenommen. Hier kann von einer signifikanten Entwicklung gesprochen werden.⁵³

Der Ausländeranteil

Der Ausländeranteil in Wipkingen, wie in anderen durch Reurbanisierung und der so genannten Gentrifizierung aufgewerteten Quartieren, nimmt seit 1993 ab. Am stärksten ist die Ausländerquote in den Quartieren Gewerbeschule, Escher-Wyss und Langstrasse gesunken. Ausländer, vor allem aus nicht EU-Ländern, wichen in Randquartiere aus. In Wipkingen ist der Ausländeranteil zwischen 1993 und 2023 um 15 Prozent gesunken.⁵⁴ In bestimmten Schulhäusern ist der Anteil Ausländer teilweise unter 20 Prozent gesunken. Als Folge hat beispielsweise das Schulhaus Nordstrasse, direkt an der Westtangente/Rosengartenstrasse gelegen, das lange eine «Quims»-Schule (Qualität in multikulturellen Schulen) war, seine Berechtigung für das Förderprogramm verloren. Durch den gesunkenen Sozialindex erhalten die Schulen weniger Ressourcen. Dieser Trend, hin zu immer weniger Kindern von Migrant*innen, wirkt sich beispielsweise im Schulhaus Waidhalde direkt auf die Übertrittsquote ins Gymnasium aus. Diese sei 2018 zirka 50 Prozent gewesen, wie Co-Schulleiter Ernst Hüsler auf Anfrage der Zeitung Zürich Nord festhielt.⁵⁵

Der Nationalitätenmix

In Bezug auf den Nationalitätenmix ist 2023 Deutschland als Herkunftsland in Wipkingen dominant. Eine von 13 Personen im Quartier hat einzig den deutschen Pass, was über dem Durchschnitt der Gesamtstadt ist. Bei allen übrigen Nationen wie Italien, Spanien, Österreich, Griechenland usw. ist der Anteil in Wipkingen unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt.⁵⁶

⁵² Plüss, Larissa: Sozialräumliches Monitoring, Bericht 2023, Stadt Zürich, Stadtentwicklung, Dezember 2023

⁵³ Stadt Zürich, Alter der Wohnbevölkerung 2023, <https://www.stadt-zuerich.ch/de/politik-und-verwaltung/statistik-und-daten/daten/bevoelkerung/alter-und-geschlecht/alter.html#bevoelkerungspyramidennachherkunftundquartier2023>

⁵⁴ Stadt Zürich Statistik: Bevölkerungsbestand und Ausländeranteil nach Jahr und statistischer Zone, erstellt am 02.03.2024

⁵⁵ Meier, Pia: Immer weniger Kinder von Migrant*innen in Wipkingen, Zeitung Zürich Nord vom 13.09.2018, Seite 13

⁵⁶ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 19

Der Bildungsabschluss

Gemessen am höchsten von einer Person erreichten Bildungsabschluss beträgt 2022 der Anteil der Bevölkerung in der Stadt Zürich, welche über keine nachobligatorische Ausbildung verfügt, 15,2 Prozent, mit einem Abschluss auf Sekundarstufe 2 (z.B. Berufliche Grundbildung mit eidg. Fähigkeitszeugnis) 27,3 Prozent und mit einem Abschluss auf Tertiärstufe (z.B. Hochschulabschluss oder Abschluss einer höheren Fachausbildung) 57,6 Prozent. Im Vergleich dazu liegt Wipkingen auf Tertiärstufe mit einem Anteil von 64,9 Prozent höher. Auf Sekundarstufe 2 ist es in Wipkingen ein Anteil von 22,6 Prozent und ohne nachobligatorische Ausbildung von 12,5 Prozent. Der Anteil Personen, die einen Tertiärabschluss vorweisen können, hat in den letzten Jahrzehnten generell zugenommen.⁵⁷

Die qualitative Bevölkerungsentwicklung zusammengefasst

In Bezug auf die qualitative Entwicklung des Wiederaufbaus der Bevölkerungszahl kann zusammenfassend festgehalten werden: Die Bevölkerung in Wipkingen ist in der Tendenz jünger, gut ausgebildet sowie einkommensstärker – aber nicht hochverdienend – geworden. Nebst den Schweizerinnen und Schweizern, die in Wipkingen leben, ist heute Deutschland das mit Abstand wichtigste Herkunftsland im Quartier. Die Reurbanisierung in Wipkingen ist somit getragen sowohl von einer quantitativen Bevölkerungszunahme als auch einer qualitativen Veränderung der Bevölkerungsstruktur.

3.7 Arbeitsplätze in Wipkingen

Vom Charakter her war Wipkingen stets ein Wohnquartier und kein Industrie- oder Gewerbestandort. Dies belegen die tiefe Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten. Das Quartier weist einen der höchsten Anteile an Mehrfamilienhäusern aus. Im Gegenzug ist der Anteil an Nutzbauten einer der kleinsten in der Stadt.⁵⁸ Von den 2022 erfassten insgesamt 1'172 Arbeitsstätten dominieren nach Arbeitsplätzen folgende Branchen: Mit 20 Prozent ist das Gesundheitswesen an der Spitze als Folge des in Wipkingen ansässigen Stadtsitals Waid sowie des Gesundheitszentrums Käferberg. Erziehung und Unterricht folgt mit 13 Prozent. Das Sozialwesen ohne Heime macht 9 Prozent aus. Heime ohne Erholungs- und Ferienheime 8 Prozent.⁵⁹

3.8 Wohnraum in Wipkingen

Wipkingen mit seiner Fläche gehört zu den kleinsten Quartieren in der Stadt Zürich. Während der bebaute Prozentanteil in der gesamten Stadt von 6,4 Prozent 1936 auf 12,9 Prozent 2023 gestiegen ist, sich also verdoppelte, stieg in Wipkingen derselbe Anteil in derselben Periode lediglich von 10,0 auf 14,6 Prozent.⁶⁰ Wipkingen ist ein Wohnquartier. Der Anteil an Einfamilienhäuser liegt unter dem städtischen Durchschnitt. Demgegenüber

⁵⁷ Stadt Zürich Open Data: Bevölkerung nach Bildungsstand, https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/bfs_bev_bildungsstand_seit1970_od1002 konsultiert am 28.12.2024

⁵⁸ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich 2011, Seite 4

⁵⁹ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 21

⁶⁰ Stadt Zürich, Statistik: Gebäudegrundfläche Vergleich 1936 mit heute, erstellt am 04.03.2024

befinden sich in Wipkingen einer der höchsten Anteile an Mehrfamilienhäuser.⁶¹ 52 Prozent aller bestehenden Wohnungen in Wipkingen wurden zwischen 1893 und 1930 erstellt. Danach nahm die Baudynamik stetig und markant ab. 23 Prozent wurden zwischen 1931 und 1960, 13 Prozent zwischen 1961 und 1990 und 10 Prozent seit 1991 erbaut. Dies liegt deutlich unter dem städtischen Durchschnitt. In den letzten 10 Jahren wurde gemäss Quartierspiegel Wipkingen 2023 der Stadt Zürich im Quartier 505 Wohnungen gebaut. 50 Prozent davon sind im Besitz von Wohnbaugenossenschaften. Zu den Wohnungsgrössen, wie sie sich aktuell präsentieren in Wipkingen: 13 Prozent sind Einzimmerwohnungen, 24 Prozent Zweizimmerwohnungen und 40 Prozent der Wohnungen verfügen über 3 Zimmer. Vierzimmerwohnungen machen dann nur noch einen Anteil von 18 Prozent aus. Grössere Wohnungen ab 5 Zimmer machen noch einen Anteil von 5 Prozent aus.⁶² Fazit: Wipkingen verfügt über eine relativ alte Bausubstanz. Es wurden weniger Neubauten erstellt wie dies in anderen Teilen der Stadt der Fall ist. Eine Umnutzung von Industriegebäuden in Wohnungen, in so genannte «Lofts», war sehr selten, da wenig Industrie und Gewerbe vorhanden waren. Ein Ausnahmebeispiel ist das markante Wohngebäude an der Ampèrestrasse direkt an der Limmat, das einst eine Fabrik war. In Bezug auf die Grösse nach Anzahl Zimmern dominieren klar kleinere Wohnungen zwischen ein bis drei Zimmern. Diese Struktur lässt auch auf eher kleine Haushaltsgrössen schliessen.

3.9 Wohnbauprojekte der jüngeren Vergangenheit in Wipkingen

Es kann davon ausgegangen werden, dass in Wipkingen in den letzten Jahrzehnten statt Neubauten die eher ältere Bausubstanz sanften Renovationen unterzogen wurde. Trotzdem konnten in den letzten Jahren Neubauprojekte von grösserer Bedeutung realisiert werden. Nachfolgend sollen stellvertretend ein paar Beispiele kurz skizziert werden.

Die «Toblerone-Häuser»

Eine der wenigen in Wipkingen realisierten Arealüberbauung besteht aus 12 Mehrfamilienhäusern mit 174 Wohnungen. Die Ersatzbauten wurden zwischen 2013 und 2017 im Auftrag der Bauherrschaft Baugenossenschaft Denzlerstrasse Zürich erstellt.⁶³ Der Standort ist prominent am Wipkingerplatz zwischen der Höggerstrasse und der Breitensteinstrasse. Das Dreieckskonzept, weshalb sie «Toblerone-Häuser» genannt werden, soll laut Architekten einerseits vielfältige Blicke durch das Quartier ermöglichen und andererseits einen schönen Weitblick aus den Wohnungen. Die Gebäudeform soll ferner einer lärmabgewandten, natürlichen Lüftung dienen an dieser durch zwei Strassen stark belasteten Lage. Neben den Wohnungen bietet diese Siedlung Gemeinschaftsraum, Kindergarten, Hort sowie Ateliers und Gewerberäume.⁶⁴ Im Quartier wurde die aussergewöhnliche Form dieser Dreiecks-Häuser sehr unterschiedlich aufgenommen.

61 Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich 2011, Seite 4

62 Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 23

63 BDZ: Website der Baugenossenschaft Denzlerstrasse Zürich, www.bdz.ch, konsultiert am 29.12.2024

64 Pool Architekten: Website der pool Architekten, Zürich, www.poolarch.ch, konsultiert am 29.12.2024

Die Siedlung Waid

Zwecks Bau von 8 Häusern mit 75 Wohnungen an der Tièchestrasse erwarb die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich von der Stadt ein Baurecht über 62 Jahre. Diese langgezogene Siedlung mit abgestuften Treppenhäusern ermöglicht es allen Wohnungen ein freier Blick auf Stadt, See und Berge. Erstellt zwischen 2014 und 2016 verfügt die Siedlung Waid über ein neuzeitliches Energiekonzept. Dank sonniger Lage am Käferberg erzeugt die Solaranlage einen Teil des Strombedarfs selbst.⁶⁵

Das Alterszentrum Trotte

Das 2019 fertig erstellte Alterszentrum Trotte bietet für betagte Menschen in Wipkingen 85 Einzimmer- und 4 Zweizimmer-Appartements mit Gemeinschaftsräumen sowie Aussenterrasse. Ein durchgehender, öffentlicher Garten ermöglicht die Begegnung zwischen Bewohnenden und dem Quartier.⁶⁶ An derselben Lage stand vor dem Neubau eines der ältesten Altersheime Zürichs. Das Altersheim Trotte wurde 1960 von der Stadt gebaut.⁶⁷

3.10 Reurbanisierung auch in der Stadt Zürich und in Wipkingen

Die oben beschriebenen, typischen Merkmale der zyklischen Entwicklung einer Stadt im Laufe des 19., 20. und 21. Jahrhunderts finden sich auch bei den konkreten Entwicklungsphasen der Stadt Zürich mit besonderem Blick auf das Quartier Wipkingen.

Die Urbanisierung

Die Phase der Urbanisierung mit dem enorm starken Bevölkerungsanstieg im 19. Jahrhundert in der Zeit der Industrialisierung und darüber hinaus bis hin zur Mitte des 20. Jahrhunderts ist deutlich zu erkennen. Wipkingen als selbständige Gemeinde hatte nicht mehr die nötige Kraft und verfügte nicht über die entsprechenden finanziellen Mittel, um den entstandenen Bedarf an neuer Infrastruktur für die stark angestiegene Bevölkerungszahl eigenständig zu stemmen. Die politische Eingliederung Wipkingens und anderen Gemeinden 1893 in die Stadt stellte die nachhaltige Lösung für Gegenwart und Zukunft dar. Die Aufbruchstimmung und der Glaube, dass es nur eine Richtung gebe, die nach oben, schlug sich nieder sowohl in der Verkehrspolitik als auch in der Städteplanung und der Baupolitik. Der Bau der Westtangente mit Eröffnung 1972 symbolisiert diese Zeit der expansiven Verkehrspolitik. Ebenso der Bau des ersten Hochhauses der Stadt, das Wipkinger Kirchgemeindehaus, sei hier erwähnt. 1932 eröffnet, sollte es zum Wahrzeichen des aufstrebenden Stadtteils werden.

Suburbanisierung und Desurbanisierung

Auf die Urbanisierung folgten Suburbanisierung und Desurbanisierung. Tatsächlich verliert Zürich und damit auch Wipkingen ab Mitte des 20. Jahrhunderts massiv an Einwohnerinnen und Einwohner bis zu einem Tiefststand 1990 in der Gesamtstadt.

⁶⁵ BEP: Website der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich, www.bep-zuerich.ch, konsultiert am 29.12.2024

⁶⁶ Stadt Zürich: Der Neubau Alterszentrum Trotte schafft Raum für Begegnung (Medienmitteilung), Zürich, 6. Mai 2019, <https://www.stadt-zuerich.ch/misc/de/mitteilungsarchiv/medienmitteilungen/2019/05/190506a.html>, konsultiert am 29.12.2024

⁶⁷ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag, Zürich, 2006, Seite 118

Der Verlust beläuft sich gesamtstädtisch auf rund 20 Prozent. Wipkingen alleine verlor 30 Prozent. Weil der Fokus dieser Arbeit auf dem Stadtquartier Wipkingen liegt, wurde die Bevölkerungsentwicklung im Umland, im Zeichen der Suburbanisierung und Desurbanisierung, nicht näher analysiert. Klar ist, dass auch im Kanton Zürich und in seinen benachbarten teils ländlichen Kantonen eine Bevölkerungsverschiebung hin in die Agglomeration und noch weiter landwärts stattgefunden hat.

Die Reurbanisierung

In der vierten Phase, der Reurbanisierung, wird die Stadt als Wohn- und Arbeitsraum wiederentdeckt, so auch in Zürich und seinen zentrumsnahen Quartieren wie Wipkingen. Nach den angegebenen Tiefstständen wächst die Bevölkerungszahl in Zürich wieder rasant an bis in die Gegenwart. 2023 hatten mit rund 450'000 Einwohnerinnen und Einwohner noch nie so viele Menschen ihren Wohnsitz in Zürich. Weil in Wipkingen, einem der flächenmässig kleinsten Quartiere, nicht im gleichen Masse neuer Wohnraum geschaffen werden konnte und der Wohnflächenkonsum seit 1970 pro Kopf um 40 Prozent gestiegen ist, erreicht das Quartier seinen seinerzeitigen Höchststand an Einwohnerinnen und Einwohner nicht mehr ganz. Eine neue Mittelschicht, jung, gut ausgebildet und kaufkräftig mit modernen, das heisst vielfältigen und oft wechselnden Lebensformen, bevölkert nun die Stadt. Und dies trifft insbesondere auf das zentrumsnahe Quartier Wipkingen zu mit seinen von der Zimmerzahl her eher kleineren Mietwohnungen. Der relativ hohe Anteil an gemeinnützigem Wohnraum mit Kostenmieten leistet für die neue Mittelklasse – kaufkräftig aber nicht hochverdienend – ebenfalls einen Beitrag zur Attraktivität von Wipkingen. Es sind nicht mehr die traditionellen Familien, er ist erwerbstätig, sie schaut zu den Kindern und zum Haushalt. Die neue Mittelschicht erkennt die zahlreichen Vorteile der Stadt. Als Mitglieder der Wissensökonomie suchen sie den Austausch von Wissen und Ideen. Wohnen und arbeiten fliessen ineinander. Teilzeit arbeiten ist üblich. Kürzere Wege bedeuten Zeitgewinn und sind umweltfreundlicher. Das städtische Angebot an Freizeit und Kultur wird genutzt.

3.11 Die Grundstruktur des öffentlichen Raums in Wipkingen

Aus der Vogelperspektive betrachtet, verlaufen die überregionalen Verkehrsachsen für Bahn- und Autoverkehr senkrecht vom Norden in Richtung Süden. So die Bahnlinie sowie die Westtangente/Rosengartenstrasse. Die regionalen, innenstädtischen Verkehrsachsen verlaufen demgegenüber horizontal vom Osten, der Innenstadt, Unterstrass via Wipkingen nach Westen in das benachbarte Quartier Höngg. An den Kreuzpunkten stehen Brücken, im Wesentlichen die Nordbrücke zur Überquerung der Bahnlinie und die Rosengartenbrücke, um über die Westtangente auf die andere Seite zu gelangen.

Auf der Suche nach der historischen Grundstruktur von Wipkingen findet sich ein Hinweis in der Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen, verfasst 1959: «Eine Gemeinde mit 1'000 Einwohnern, wovon die Hälfte im Dorf an der Limmat, die andere in den verschiedenen mehr hofartigen Siedlungen, wie Letten, Rosengarten, Lehen, Oberer und Unterer Weiher, Waid, Guggach, Rötel, Nüren-

berg;» (...) ⁶⁸ Diese Zweiteilung der Gemeinde und dem späteren Stadtquartier ist bis heute charakteristisch. Schon bevor die Bahnlinie zwischen 1853 und 1856 entstand, gab es einen oberen Weiler an der Rötelstrasse und ein unterer Weiler an der Limmat. ⁶⁹

Es stellt sich in Wipkingen die Frage, wo eigentlich das Zentrum ist. Gut dokumentiert ist der «Dorfkern» 1898 nahe der Limmat um die alte Kirche bei der Wipkingerbrücke mit Tramsteg und dem in seiner Zeit als gesellschaftlichem Treffpunkt bedeutenden und im Jahr 1968 abgebrochenen Restaurant «Anker». ⁷⁰ Diese Lage entspricht heute etwa dem Wipkingerplatz, der vom Namen her das Zentrum des heutigen Stadtquartiers sein sollte, es aber nicht ist.

Das Zentrum liegt in der Regel an den zentralen Verkehrsachsen. Dies trifft beim Wipkingerplatz ohne Zweifel zu, nur ist er offenbar nicht zum Begegnungsort der Bewohnerinnen und Bewohner geworden, gerade wegen dem Verkehr. Folgt man vom Wipkingerplatz her der Röschibachstrasse, so gelangt man direkt zum Bahnhof Wipkingen, wo der Röschibachplatz liegt. Um diesen Platz herum ist eine Entwicklung der letzten Jahre zu beobachten, welche den Röschibachplatz zum eigentlichen gesellschaftlichen Dreh- und Angelpunkt Wipkingens werden liess. Wipkingen verfügt von seiner Grundstruktur her über zwei relevante Plätze, dem Wipkingerplatz und dem Röschibachplatz, verbunden mit der Achse Röschibachstrasse. Ein dritter, jedoch andersartiger Schwerpunkt ist der Wipkingerpark direkt an der Limmat. Obschon ein Teil des Areals, derjenige des Oberen Letten, im Quartier Unterstrasse liegt, ist das Lettenareal als vierter Schwerpunkt zu nennen. Alle diese vier Angelpunkte werden nachstehend im Detail besprochen. Auf das Gebiet Westtangente mit dem in Wipkingen liegenden Abschnitt Rosengarten wird hier nicht mehr weiter eingegangen, verhält es sich doch aus Sicht von Wipkingen exterritorial, ein Raum des Transits durch das Quartier.

3.12 Der Wipkingerplatz

Mit dem Bau des Kirchgemeindehauses und seiner Eröffnung 1932, dem damals höchsten Gebäude Zürichs, war an diesem Standort das Zentrum geplant. Der Name «Wipkingerplatz» sei grotesk, denn der Platz sei eine Asphalt- und Betonwüste beim damaligen Dorfzentrum. Der Wipkingerplatz sei einer der extremsten Sündenfälle in Sachen Städteplanung und Verkehrsführung. So schreiben die beiden Autoren Martin Bürlimann und Kurt Gammeter in ihrem Werk zur Geschichte Wipkingens. ⁷¹ Tatsächlich stellt sich der Wipkingerplatz heute als hochfrequentierter Verkehrsknotenpunkt dar und weniger als Ort, wo sich die Quartierbewohnerinnen und -bewohner treffen. Dies soll sich in Zukunft ändern. Ein erneuter Anlauf ist offenbar seitens des Stadtrates der Stadt Zürich geplant. In der Wipkinger Zeitung vom 12. Dezember 2024 debattieren Lokalpolitiker darüber. So findet Wolfgang Kweitel, Vizepräsident Die Mitte Stadt Zürich, Die Mitte

⁶⁸ Frei, Jakob: 100 Jahre GGW – 100 Jahre Wipkingen. Festschrift der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (Quartierverein), Zürich, 1959, Seite 5

⁶⁹ Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich 2011, Seite 32

⁷⁰ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt; Damals, Wipkingen ein Bilderbogen, Wibichinga Verlag Zürich, 2023, Seiten 36, 37

⁷¹ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt; Wipkingen, vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag Zürich, 2006, Seite 133

Kreis 6 und 10, den Plan des Stadtrates und seiner Verwaltung den Wipkingerplatz zum Quartierzentrum aufzuwerten gut. Dem alten Zentrum soll wieder Leben eingeflösst werden, es soll ein attraktives Quartierzentrum mit mehr Grünfläche und einer angepassten Verkehrsführung geschaffen werden. Dazu soll die Stadt die ehemalige Post Wipkingen kaufen und abreißen. Kweitel stellt sich allerdings die generelle Frage, was sich der Stadtrat unter einem «Begegnungs- und Aufenthaltsort mit unterschiedlichen Funktionen» vorstellt. Im Frühjahr 2025 soll das Quartier zur Mitwirkung eingeladen werden.⁷² In demselben Blatt äusserst sich Jürg Rauser, Gemeinderat Grüne, Kreis 6 und 10, kritisch zum Vorhaben. Die Wipkinger Post abzubrechen und an ihrer Stelle einen Park zu errichten, löse die Probleme des Wipkingerplatzes nicht. Seit 2023 ist die Post, das Gebäude wurde 1974 errichtet, im ersten Stock des alten Gebäudes durch politische Aktivisten besetzt. Die Räume mit einer Fläche von rund 1'400 Quadratmetern stehen seit 2022 leer. Ein Plan des städtischen Tiefbauamts vom Jahr 2006 zeigt schliesslich, dass der Auftrag, den Wipkingerplatz zu einem Quartierzentrum umzugestalten, im Richtplan seit einiger Zeit vorhanden ist.⁷³

3.13 Der Röschibachplatz

Vom Wipkingerplatz gelangt man über die Röschibachstrasse, vor dem Bau der Westtangente 1972 eine belebte «Meile» zum Einkaufen und sich Vergnügen, zum Röschibachplatz. Obschon das Umgestaltungsprojekt 2012 mit Einschränkung des Autoverkehrs nicht unumstritten war, konnte das Ziel aus heutiger Sicht, den Röschibachplatz aufzuwerten und zum eigentlichen gesellschaftlichen Zentrum Wipkingens zu machen, erreicht werden. Die Bäume wurden teilweise neu und an den Rand gepflanzt sowie der Brunnen verschoben, um Raum für quartierbezogene Aktivitäten zu gewinnen.⁷⁴ Mit einem grossen Quartierfest wurde der neue Röschibachplatz, liebevoll «Röschi» genannt, im Sommer 2015 eingeweiht. Wie Béla Brenn in der Wipkinger Zeitung vom 27. Juni 2019 schrieb, sei seither ein neues Selbstverständnis des Quartiers spürbar. Dieses manifestiere sich auch in einer neuen Durchmischung der Quartierbevölkerung und den damit verbundenen, neuen Bedürfnissen der Wipkingerinnen und Wipkinger. Ein «Gastroaufschwung» sei seither erkennbar, stellen die beiden Wipkinger Trendbar-Gastgeber des «Damm» und des «Nordbrüggli» fest. Sie würden – den neuen Ansprüchen folgend – auch vermehrt auf «kulinarische Angebote» setzen.⁷⁵

Auf dem Röschibachplatz, der heute mit einem italienischen «Piazzetta» verglichen wird, finden verschiedene Märkte, Nachbarschaftsanlässe und Feste statt. Neue und bisherige Bars und Cafés, Läden – vom Bäcker über die Gelateria, dem Ladenbistro mit Secondhandkleidern, Büchern und Bistro bis zum Bioladen – beleben den Platz und machen ihn zum Ort des Sehen- und Gesehenwerdens. Dazu beigetragen haben auch die Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung des Platzes. Nach der Überdeckung

⁷² Kweitel, Wolfgang: Gastbeitrag unter der Rubrik Die Mitte in Wipkinger Zeitung, Zürich, 12.12.2024, Seite 24

⁷³ Rauser, Jürg: Gastbeitrag unter der Rubrik Grüne Zürich 6/10 in Wipkinger Zeitung, Zürich, 12.12.2024, Seite 28

⁷⁴ AK: Aufwertung und Spurreduktion beim Röschibachplatz, NZZ vom 20.12.2012,

<https://www.nzz.ch/zuerich/aufwertung-und-spurreduktion-beim-roeschibachplatz-ld.615808>, konsultiert am 31.12.2024

⁷⁵ Brenn, Béla: Vom Schnäpслиweg zur In-Meile, Wipkinger Zeitung vom 27.06.2019, Seite 10

des Bahneinschnitts 1998 entstand mit dem «Garte über de Gleis» ein Urban-Gardening-Projekt. Dieser öffentlich zugängliche Platz verfügt über eine Fläche von rund 300 m² und ist ein Gemeinschaftsprojekt, das Wipkingen begrünen und dem Quartier als Treffpunkt dienen soll. «Ein Garten zum Erholen, Verweilen, Austauschen», liest man auf der Website des Betreibervereins. Unter der Rubrik «Mitmachen» erfährt man, dass Pflanzplätze an Vereinsmitglieder vermietet werden.⁷⁶ Die Nordbrücke, die Brücke über die Bahnlinie, wurde zwischen 2012 und 2014 erneuert. Das einstige Speise-Restaurant Nordbrücke, das Haus stammt aus dem Jahr 1894, soll eine bewegte Vergangenheit hinter sich haben. Als erstes Restaurant lag es an der Kreuzung der neuen Bahnlinie und der Nordstrasse. Diese verband damals das Dorf Wipkingen mit der Stadt. Nach verschiedenen und verworfenen Projektideen – der Widerstand war teils erheblich –, ein bekannter Zürcher Gastro-Unternehmer plante zusammen mit der SBB und der Migros einen Neubau in Form eines grünen Glasturms,⁷⁷ wurde das Haus sanft renoviert. Die Ursprünglichkeit des «Nordbrüggli», wie von allen genannt, konnte erhalten bleiben. Mit seiner relativ grossen auf den Röschibachplatz ausgerichteten Gartenwirtschaft trägt es wesentlich zur Beliebtheit des «Piazzetta» als Quartiertreffpunkt bei. Dies dank der Initiative, Weitsicht und Investition von Urs Räbsamen, einem Bauingenieur und Unternehmer aus Zürich, der 2007 sowohl die Restaurantliegenschaft Nordbrücke als auch das Gebäude Bahnhofreisebüro erwarb. «Urs Räbsamen rettet bedrohte Restaurants vor dem Abriss», titelte die Neue Zürcher Zeitung in ihrer Ausgabe vom 10. Januar 2023. Insgesamt seien es inzwischen 26 Gastroliegenschaften, davon zehn in der Stadt Zürich.⁷⁸

3.14 Der Bahnhof und sein Bahnhofreisebüro

Nachdem die VBZ für Pendelnde in Bezug auf Frequenzen und Billettpreise attraktiver wurde, hat die SBB entschieden, den Bahnhof Wipkingen in eine unbediente Haltestelle umzuwandeln. Dank der privaten und innovativen Initiative von Stationshalter Max Welti konnte der Bahnhof 1997 mit einem privatwirtschaftlichen Reisebüro verbunden werden. So konnte der Billettverkauf erfolgreich weiter betrieben werden. Aus Altersgründen zog sich Welti 2005 zurück⁷⁹ und das Bahnhofreisebüro wurde unter neuer Leitung von Regula Fischer weitergeführt. Im Zuge ihrer Tätigkeit im Bahnhofreisebüro und den Kontakten mit Menschen wurde ihr bewusst, dass diese Räumlichkeiten multifunktional sein könnten. Fischer wollte diese Chance ergreifen und begann an Wochenenden das Reisebüro für kulturelle Anlässe zu öffnen. Die Kultur konnte mit dem Reisebürogeschäft querfinanziert werden. Auf Ende 2020 wollte die SBB den Leistungsvertrag nicht mehr erneuern. Das Bahnhofreisebüro musste schliessen. Gleichgesinnte gründeten darauf den Verein Wartsaal Wipkingen, deren Präsidentin Regula Fischer wurde. Aus dem Bahnhofreisebüro wurde ein Raum für Kultur im Quartier. Anlässlich der Wiedereröffnung des renovierten Bahnhofs Wipkingen am 14. Dezember 2024

76 Verein Garte über de Gleis: www.garteueberdegleis.ch, konsultiert am 31.12.2024

77 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt; Wipkingen, vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag Zürich, 2006, Seite 179

78 Snozzi, Gian: Urs Räbsamen rettet bedrohte Restaurants vor dem Abriss. (...), NZZ vom 10.01.2023, <https://www.nzz.ch/zuerich/urs-raeb-samen-ist-zuerichs-restaurant-retter-was-treibt-ihn-an-ld.1719671>, konsultiert am 21.01.2025

79 Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 9

wurde Fischer Taufpatin einer S-Bahn namens Wipkingen. Der Wartesaal Wipkingen organisierte eine Feier mit Kunst, Musik und Videoshows. Zur Wiedereröffnung schrieb der Redaktionsleiter der Wipkinger Zeitung, Daniel Diriwächter, wohl stellvertretend für die Stimme aus dem Quartier: «Nicht, dass Wipkingen nicht gut erschlossen wäre, aber der eigene Bahnhof bedeutet der Quartierbevölkerung viel. Nun wird dieser nach einem Umbau wieder vollständig in Betrieb genommen.»⁸⁰

Der Bahnhof Wipkingen spielte seit je eine wichtige – vielleicht manchmal auch eine symbolische – Rolle für die Bewohnenden des Quartiers. Schliesslich wollte man nicht nur unter den Verkehrsimmissionen von Bahn- und Autoverkehr leiden, sondern auch davon profitieren können. Doch gab es immer wieder Probleme. Zwischen dem Viadukt in Richtung Hauptbahnhof und der Nordbrücke über die Gleise war wenig Platz für ein repräsentatives Stationsgebäude. Der 1932 erstellte Bahnhof bestand hauptsächlich aus einem Mittelperron zwischen den zwei Gleisen. Dies genügte den heutigen Anforderungen an eine hindernisfreie Erschliessung nicht mehr. Der Bahnhof musste deswegen zwischen Frühling 2023 und Ende 2024 umfassend umgestaltet werden. Der Mittelperron wurde durch zwei Seitenperrons ersetzt. Eine durchgehende Personenunterführung auf der südlichen Seite sowie ein Lift zur Bushaltestelle auf der Nordbrücke gewähren einen stufenlosen Zugang. Seit Sonntag, dem 15. Dezember 2024, hält die S24 wieder in Wipkingen.⁸¹ Dieser Bahnhof trägt ebenfalls zur Zentrumsfunktion des Röschibachplatzes bei.

3.15 Der Letten an der Limmat

Nachdem die SBB Rekurs eingelegt hatte, war das vom Volk der Stadt Zürich klar befürwortete Projekt zur Neugestaltung des Lettenareals an der Limmat rund um den stillgelegten Bahnhof zu einem parkähnlichen Erholungsraum ab 1989 blockiert. Mit der Schliessung der Drogenszene auf dem Platzspitz 1992 beim Landesmuseum suchte die Szene ein neues Gebiet und fand dieses beim Letten. Die Auswirkungen auf die beiden angrenzenden Quartiere Wipkingen und Unterstrass waren verheerend. Herumeilende, bettelnde Süchtige, Beschaffungskriminalität, Verwahrlosung von Eingängen und Hinterhöfen mit Spritzen, Kot und Abfällen belasteten die Gegend. Auch kam es regelmässig zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Dealer-Banden und entsprechenden Polizeieinsätzen. Die Häuser rund herum glichen mehr und mehr eigentlichen Festungen, weil die Haustüren abgeriegelt und Durchgänge vergittert wurden. Es entstand ein gesetzloser Raum, weil die Stadt der Situation nicht mehr Herr werden konnte. 1994 wurde – weltweit erstmals – probeweise die Drogenabgabe für Schwerstsüchtige eingeführt. Ein Jahr später standen die notwendigen sozialen und medizinischen Auffangprojekte zur Verfügung. Die Szene am Letten wurde geschlossen. Auswärtige Drogensüchtige wurden weggewiesen. Endlich konnte die Neugestaltung des Gebiets nach über 10-jähriger Verzögerung verwirklicht werden.⁸² Im

⁸⁰ Diriwächter, Daniel: Meine Leidenschaft inspiriert viele Menschen, Wipkinger Zeitung vom 12.12.2024, Seite 3

⁸¹ Sho: S24 hält wieder in Wipkingen, NZZ vom 14.12.2024, Seite 17

⁸² Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich: Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich 2023, Seite 10

alten Bahnhofgebäude mietete sich Kleingewerbe ein, die Eisenbahnbrücke wurde renoviert und die neue Freizeitanlage bei der Badeanstalt Oberer Letten realisiert. Auf dem nicht mehr genutzten Bahntrasse führt nun ein Fuss- und Fahrradweg über die Limmat in den Kreis 5.⁸³ In der September-Ausgabe 2009 der Publikation Stadtblick der Stadt Zürich beschreibt der Gastro-Unternehmer Stefan Tamò, der das damalige, sehr innovative und erste Restaurant am Platz namens «Primitivo» konzipierte und betrieb, die Situation so: «Der Obere Letten war noch Jahre nach der Schliessung der offenen Drogenszene in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit nichts anderes als die ehemalige offene Drogenszene. Niemand ging dorthin – trotz gutgemeinter Neugestaltung des Areals durch die Stadt (Beachvolleyballfeld, Holzrost, Liegewiese). Erst die gastronomische Bespielung – initiiert, finanziert und mit Herzblut umgesetzt wieder von quatiervetrauten Jungunternehmern – brachte 1998 die erwünschte Belebungs- und löschte so die kollektive Erinnerung an die unselige Vergangenheit dieses Orts. Der Rest ist Geschichte und in jedem Stadtführer über Zürich nachzulesen: (...) der Obere Letten gilt als der Sommer-Hotspot schlechthin.»⁸⁴ Tatsächlich tummeln und fläzen sich an warmen Tagen tausende von Menschen in diesem Gebiet und geniessen den Ort mit direktem Anschluss an die Limmat. Der Teil Obere Letten gehört nicht mehr zum Quartier Wipkingen, sondern zum benachbarten Unterstrass. Allerdings wird das Erholungsgebiet Letten an der Limmat wohl meist als Ganzes wahrgenommen und der Bezug zu Wipkingen ist subjektiv naheliegender.

3.16 Der Wipkingerpark

Zum 50-jährigen Jubiläum des unmittelbar daneben liegenden Gemeinschaftszentrums Wipkingen wurde die neue Stadtanlage als Freizeit- und Erholungsraum im Sommer 2004 eröffnet. Der Wipkingerpark liegt zwischen der Ampèrestrasse und der Wipkingerbrücke. Anstelle der früheren maroden Ufermauer wurde eine Treppenanlage mit Sitz- und Liegestufen gebaut, die den direkten Zugang zur Limmat ermöglicht. Die an dieser Stelle schwache Strömung des Flusses ist ideal zum Baden und Planschen. Die einfache Struktur aus Weg, Liegefläche, Spielplatz und Wasserzugang wurde von der Bevölkerung rasch und sehr positiv aufgenommen. Streitpunkt war einzig die Bezeichnung «Kattunpark», welche die Bevölkerung irritierte und wohl mehrheitlich nicht verstand. Mit einem Vorstoss im Gemeinderat wurde der Stadtrat gebeten zu prüfen, ob der offizielle Name nicht durch die inoffizielle Bezeichnung «Wipkingerpark» ersetzt werden könnte. Schliesslich entschied der Stadtrat, dass der Park künftig den Namen Wipkingerpark tragen soll. Aus dem Plan der Strassenbenennungskommission mit dem Begriff Kattun, der an die Baumwollspinnerei und -druckerei am Letten erinnern sollte, wurde nun nichts. Das heute kaum mehr bekannte Wort «Kattun» leitet sich vom arabischen Wort für Baumwolle ab. Über das französische «coton» wird es zum deutschen «Kattun».⁸⁵ Inzwischen wird der Wipkingerpark, gerade an sommerlichen Tagen, von Hunderten genutzt. Bis spät in

83 Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt: Damals, Wipkingen, ein Bilderbogen, Wibichinga Verlag, Zürich, 2023, Seite 117

84 Tamò, Stefan: Gastronomie und Stadtentwicklung, Stadtblick, Stadt Zürich, Stadtentwicklung, 09.2009, Seite 12

85 Rib: Der Kattunpark wird zum Wipkingerpark, NZZ vom 16.12.2004, <https://www.nzz.ch/articleA2BR4-ld.328253>, konsultiert am 02.01.2025

die Sommernacht wird gepicknickt, getrunken und zuweilen zu Musik getanzt. Bei dieser grossen Zahl von Menschen, welche sich jeweils hier treffen, dürften wohl nicht alle im Quartier wohnen. In diesem Sinne ist die rund 300 Meter lange Anlage zu einem überregionalen Magnet geworden.

3.17 Wipkingen und seine Vereine

Vereine in Wipkingen haben eine lange Tradition, auch wenn sie heute ganz andere Zwecke verfolgen als damals. So geht der heutige Quartierverein auf die Gründung der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen im Jahre 1859 zurück. Der damals in der noch selbständigen Gemeinde Wipkingen amtierende Pfarrer Hch. Kesselring beabsichtigte vorerst die Gründung eines Vereins zur Pflege der Armen, wurde dann aber vom Gemeindepräsident Hch. Siegfried «im Berg» überstimmt. Es entstand eine vom Zweck her breiter abgestützte, «gemeinnützige Gesellschaft». Die Gesellschaft wollte sich auf die folgenden drei Punkte fokussieren: «1. Auf die Besprechung von Gemeindeangelegenheiten, 2. Auf die landwirtschaftlichen und industriellen Interessen, 3. Auf die Organisation der freien Liebestätigkeit im Gebiete des Armenwesens».⁸⁶ Während der Quartierverein in der Gegenwart eine äusserst aktive Rolle bei Themen wie Verkehrsplanung und Gestaltung des öffentlichen Raums einnimmt, haben es andere, traditionelle Vereine wie Turnvereine, Frauen- und Männerchöre gerade in Städten schwer, genügend Mitglieder zu gewinnen. Dies im Gegensatz zu früher: Der im Jahre 1828 gegründete Männerchor Wipkingen war zu jener Zeit der wichtigste Verein und hatte grossen Einfluss auf die Gemeinde.⁸⁷ Um den Einfluss für Wipkingen zu verstärken, gründete die politische Partei FDP 1982 auf Initiative von Konrad Jung, FDP-Gemeinderat und Taxi-Unternehmer aus Wipkingen, eine eigene Quartiergruppe «FDP Wipkingen» und löste sich aus der Kreispartei 10 (Höngg und Wipkingen) heraus.

Die Vereine der neuen Art

In Wipkingen, bestimmt auch in anderen Stadtteilen, feiern lokale Vereine der neuen Art und Nachbarschaftsgruppen im Zuge der Reurbanisierung Renaissance. Die städtische Anonymität wird überwunden. So gibt es in Wipkingen den Verein Röschi-Kino, den Verein Wartsaal Wipkingen, den Verein «Garte über de Gleis» und unzählige mehr. Jüngstes Beispiel zeigt die thematische Breite dieser Aktivitäten, welche heute auch nur temporär sein können. So wurde im Januar 2025 unter dem Namen «Zwischennutzung Burrischopf» ein Verein gegründet. Zweck dieses Vereins ist die Nutzung der 700 Quadratmeter grossen Halle neben dem Kesselhaus auf dem EWZ-Gelände Letten an der Wasserwerkstrasse 105. Sowohl das Kesselhaus als auch der benachbarte so genannte «Burrischopf» wurden Ende des 19. Jahrhunderts als Maschinenhallen erbaut und stehen unter Denkmalschutz. Das Angebot ist sehr breit: Kunstausstellungen, eine Boulderwand, Petanque-Bahnen, Ping-Pong sowie Yogakurse. Zwecks Betreibung eines Skate-Parks wurde sogar ein Unterverein gegründet, namens «Lettyrämp». Dieses Beispiel zeigt die

⁸⁶ Frei, Jakob: 100 Jahre GGW – 100 Jahre Wipkingen. Festschrift der Gemeinnützigen Gesellschaft Wipkingen (Quartierverein), Zürich 1959, Seiten 6, 7

⁸⁷ Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt; Wipkingen, vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag Zürich, 2006, Seite 43

heutige Rolle der Vereine. Der Quartierverein Wipkingen führte eine öffentliche Information durch und veranstaltete ein öffentlich ausgeschriebener Wettbewerb. So kamen viele Ideen zusammen. Daraus ging die Gründung des «Vereins Burrischopf» hervor. Mit einem minimalen Budget ist Freiwilligenarbeit zur Installation und zum Betrieb der neuen Freizeitanlage in Wipkingen gefordert und wird auch engagiert geleistet.⁸⁸

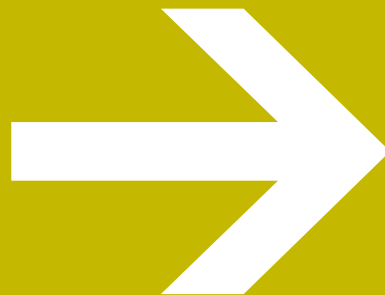
Der Quartierverein

In Wipkingen mit seinen besonderen Herausforderungen spielte der Quartierverein stets eine bedeutende Rolle als Brückenbauer zwischen Bevölkerung und der politischen Behörde. Und der Verein nahm diese auch wahr. Zwischendurch gab es auch bewegte Perioden in eigener Vereinsangelegenheit. Im Vorfeld der Generalversammlung mit Vorstandswahlen vom 26. März 2004 beispielsweise formierte sich eine Gruppe, die den bestehenden Vorstand mit einer Liste von eigenen Kandidatinnen und Kandidaten ersetzen wollte. Eine Zusammenarbeit mit dem amtierenden Vorstand wurde abgelehnt. Der geplante Putsch hatte sich herumgesprochen und mobilisierte einen Grossaufmarsch von weit über 200 Mitgliedern. Überraschend zogen die Aufständischen im Laufe der Versammlung ihre Kandidaturen zurück mit der Begründung, verschiedene Punkte im Jahresprogramm seien vom amtierenden Vorstand inzwischen erfüllt worden.⁸⁹ Nach Worten von Beni Weder, seit 2007 Präsidenten des Quartiervereins, der zu diesem Zeitpunkt bereits Vorstandsmitglied war, sei diese Generalversammlung auch ein Wendepunkt gewesen. Die oppositionelle, politisch linke Gruppe habe mehr Protestaktivitäten gegen die Westtangente gefordert. Stattdessen habe sich der wiedergewählte Vorstand entschieden, sich inskünftig noch mehr für eine positive Quartierentwicklung einzusetzen. Etwas bewegen wollen statt bekämpfen laute seither die Strategie. Im Vordergrund soll die Positionierung Wipkingens als lebenswertes Wohnquartier stehen. Schliesslich bemerkte Weder, sei mit Herzblut und Hartnäckigkeit auch in der Stadt Zürich und für Wipkingen einiges zu erreichen. Er erlebe immer wieder den guten Geist in Wipkingen. Politische Gefechte hätten Wipkingerinnen und Wipkinger auf eine besondere Art solidarisiert. Eigeninitiative und Freiwilligenarbeit sei verbreitet.⁹⁰

⁸⁸ Nia, Jean-Marc: Wipkingen hat eine neue Freizeitattraktion, Tages-Anzeiger vom 16.01.2025, Seite 21

⁸⁹ Meier, Pia: Der Quartierverein wurde nicht geputzt, Käferberg vom 01.04.2004, Seite 2

⁹⁰ Weder, Beni, Präsident Quartierverein Wipkingen seit 2007, im Vorstand seit 2000, persönliches Gespräch in einem Lokal am Röschibachplatz, Zürich-Wipkingen, 22.01.2025



ZUSAMMENFASSUNG UND FOLGERUNGEN

Zwischen Berg und Fluss, zwischen dem Käfer- und Waidberg und der Limmat liegt Wipkingen. Eine Südhanglage. Noch heute erinnert die Wibichstrasse, oben am Hang gelegen, an den alemannischen Siedlungsgründer Wibicho etwa im 5. Jahrhundert. Aus dem Bauernhof entwickelte sich im Laufe von Jahrhunderten ein Weiler, ein Dörfchen, ein Dorf und ein Stadtquartier. Zentrumsnah gelegen, aber nicht Zentrum. Vor der Säkularisierung stand der Weiler noch unter dem Schutz der Fraumünster-Äbtissin, danach gingen die herrschaftlichen Rechte Wipkingens an die Stadt Zürich. Nach dem Ende des Ancien Régime ab 1798 wurde Wipkingen eine eigenständige Gemeinde des Kantons Zürich. Im Zuge der Industrialisierung und Urbanisierung fand im 19. Jahrhundert ein enormer Bevölkerungszuwachs in die Stadt Zürich und den angrenzenden Ausgemeinden wie Wipkingen statt. Mit einer Verdreifachung der Einwohnerzahl lag Wipkingen noch im Mittelfeld. Doch der Bedarf nach neuer Infrastruktur wie Schulhäuser, Trinkwasserversorgung und Abwasserkanalisation für die Bevölkerung übertraf die finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten der eigenständigen Gemeinde Wipkingen bei weitem. Eine Eingemeindung Wipkingens zusammen mit anderen bisher selbständigen Gemeinden 1893 war die unausweichliche Folge. Aus einem Städtchen wurde Zürich zur Stadt. Die Integration von elf Gemeinden erforderte radikal neue Strukturen und Aufgaben für Zürich. Obschon es auch in Wipkingen Fabriken und Kleingewerbe gab, war Wipkingen ein Wohnquartier und ist dies bis in die Gegenwart.

Die Phase der **Urbanisierung** und des Glaubens an ein unbegrenztes Wachstum, dieser Fortschrittsoptimismus bis in die 1960er Jahre hinterliess in Wipkingen eindrückliche Spuren. Scheinbar rücksichtslos und im übergeordneten Interesse wurden Breschen für Bahnlinie und Hochfrequenz-Autostrasse, die Westtagente, durch Wipkingens intakte Wohngegend geschlagen. Die Automobilisierung genoss Vortrittsrecht vor der Wohnqualität. Automobilisierung versprach Modernisierung und Fortschritt.

Im Bereich von Bauten nahm **Wipkingen eine Vorreiterrolle** ein. Ab den 1920er Jahren wurde Wipkingen zur Hochburg des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Eigens für berufstätige Frauen wurden beispielsweise Wohnhäuser mit für jene Zeit innovativsten Innenausstattungskonzepte realisiert. Diese verfügten über offene Räume, Wandschränke, elektrische Herde und Balkone. Noch heute gehört Wipkingen zu jenen Quartieren mit dem höchsten Anteil an gemeinnützigen Wohnungen.

In Wipkingen wurde 1930 bis 1932 das **erste Hochhaus** der Stadt gebaut. Das neungeschossige Kirchgemeindehaus kündigte eine neue architektonische Ära in der Stadt Zürich an, hiess es von offizieller Seite. Das Schulhaus Waidhalde, an bester Sonnelage Wipkingens 1932 eröffnet, war das erste Schulhaus der Schweiz, das nach den

Prinzipien der «Reformerischen Schulpädagogik» konzipiert und erbaut wurde. Statt Drill und Frontalunterricht sollen die Kinder aktiviert werden.

Vereinzelt erkannte man bereits in den 1950er Jahren negative Folgen der stark wachsenden Stadtbevölkerung. Und mit dem steigenden Motorisierungsgrad stieg auch die Zahl der verunfallten Fussgänger. Inspiriert von Beispielen im Ausland sollten «**Inseln für freies, wildes Spielen**» entstehen. Kindergerechte Freiräume in einer durch Verbotstafeln, Verkehr und engen Wohnungen beengten Stadt war die Vision. So wurde in Wipkingen 1954 der erste Robinsonspielplatz eröffnet.

Mit der Aufnahme eines Umweltschutzartikels in die Bundesverfassung 1971 mit einem Ja-Stimmenanteil von 92,7 Prozent wurde Nachhaltigkeit zum Thema in Gesellschaft und Politik. Neue politische Bewegungen entstanden und der Widerstand gegen Strassenbauprojekte nahm zu. Umweltschutz und Automatisierung polarisierten. Aus dem bisherigen Wachstumsglaube wurde eine Wachstumskepsis. Ein weitgreifender **Wendepunkt** wurde erreicht. Die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt wurde immer prekärer, weshalb sie ins Zentrum der Diskussion rückte.

Wer es sich leisten konnte, zog ins Grüne und verliess die Stadt als Wohnort. Ein traditionelles Familienmodell dominierte. Er arbeitete in der Stadt und pendelte, sie schaute für Kinder, Haus und Garten. Der motorisierte Individualverkehr nahm zu. Das Angebot an öffentlichem Verkehr wurde ausgebaut. In dieser Zeit sank die Einwohnerzahl der Stadt markant. **Die Bevölkerung in Wipkingen ging bis in die 1990er Jahre um 30 Prozent zurück.** Auf die Urbanisierung folgte die Suburbanisierung, die Stadt wuchs mit seinen Vororten zusammen, und die Desurbanisierung, die Einwohnerzahl sank.

Mit der Schliessung der international bekannten und berüchtigten Drogenszene auf dem Platzspitz 1992 verlagerte sich diese in das Lettenareal und in die angrenzenden Quartiere Wipkingen und Unterstrass. Bettelnde Süchtige und kriminelle Dealer eilten in der Gegend herum. Verwahrlosung, Verschmutzung und Kriminalität machte sich im Quartier breit. **Ein Tiefpunkt** in der Geschichte Wipkingens wurde erreicht.

Seit dem Tiefststand und Stagnation der Bevölkerungszahl in Wipkingen nimmt diese ab den 2010er Jahren wieder kontinuierlich zu. Dieser Tendenz folgt auch die Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt mit marginalen zeitlichen Verschiebungen. Ein weltweites Phänomen der Bedeutungszunahme der Städte, in Europa ist es eine Wiederentdeckung. Es ist die Phase der **Reurbanisierung**. Die Digitalisierung und Wissensökonomie sowie die Auflösung der traditionellen Rollen von Frau und Mann mit oder ohne Kinder, flexible, dynamische Lebens- und Haushaltsformen liessen eine neue Mittelklasse entstehen, welche sich deutlich von der bisherigen traditionellen Mittelklasse unterscheidet. Diese Menschen entdeckten die Stadt als ihren Lebensmittelpunkt. Die Stadt bietet ihnen mehr als das Land. In der Stadt wird gearbeitet und gewohnt. Das ressourcenverschwendende Pendeln fällt weg. Man gewinnt Zeit. Stadtquartiere bekommen dörflichen Charakter. Die Anonymität weicht, unter Nachbarn kennt man sich. Es wird im Teilzeitpensum gearbeitet. In Wipkingen ist die Bevölkerung seither jünger, gut ausgebildet, umweltbewusst, kaufkräftig aber nicht hochverdienend geworden. Im Gegensatz zu

anderen Gegenden der Stadt mit ausgeprägter Gentrifizierung, der Aufwertung durch Neubauten oder Umnutzungen von Industriegebäuden in Luxuswohnungen, wurde die verhältnismässig alte Bausubstanz in Wipkingen mehrheitlich moderat und dadurch ressourcenschonend renoviert. Vielleicht hat gerade die Westtangente Investoren davon abgehalten, Wipkingen im grösseren Stil zu gentrifizieren. Jede dritte Wohnung ist in gemeinnützigem Eigentum, die Mieten entsprechend erschwinglich.

Der Lebensstil dieser **neuen Mittelklasse veränderte die Stadtquartiere**. Dank Visionen des Quartiervereins, dem guten Gemeinschaftssinn der Anwohnenden zusammen etwas bewegen zu wollen sowie der Bereitschaft der Stadtregierung und -verwaltung konnte beispielsweise aus dem öden Röschibachplatz ein lebendiger «Piazzetta» nach italienischem Vorbild entstehen. Hier trifft man sich für einen Nachbarschwatz, kauft im Bioladen oder auf dem Frischwarenmarkt ein und konsumiert einen Cappuccino in einem Café der Wahl. Und, wenn immer möglich, draussen an der frischen Luft mit gutem Rundblick auf das Geschehen. Die Wipkingerinnen und Wipkinger mit ihrer Eigeninitiative und der gelebten Gemeinschaft ermöglichten zahlreichen Projekten den Durchbruch, sei es das Bahnhofreisebüro, das inzwischen ein Kulturprojekt ist, das Urban-Gardening-Projekt auf der Bahnüberdeckung oder jüngst der «Burrischopf» mit Boulderwand, Petanque-Bahn, Skate-Park und vielem mehr.

Fast zeitgleich mit dem Einzug dieser neuen Mittelklasse mit ihren Bedürfnissen entstand in den Nullerjahren in Wipkingen entlang der Limmat eine **Freizeit- und Erholungsmeile**. Diese führt vom Wipkingerpark mit seiner Liegewiese und den neu gestalteten Stufen mit direktem Zugang ins Wasser via der historischen Flussbadeanstalt Unterer Letten zum Lettenareal am Oberen Letten mit Beachvolleyballfelder, Holzrost und weiterer Liegewiese. Diese Freizeitmeile an der Limmat ist gerade an warmen Tagen ein Magnet für tausende von Sonnenhungrigen. Inzwischen hat man, einem Trend aus Nordeuropa folgend, das Bad in der Limmat auch an frostigen Tagen ausserhalb der Sommersaison entdeckt mit Wassertemperaturen um die 10 Grad Celsius. Schliesslich bietet auch der Wipkinger Wald des Käferbergs und des benachbarten etwas höher gelegenen Waidbergs mit seinen weitläufigen Spazierwegen und Aussichtspunkten über die ganze Stadt bis zum See hin Naherholung und Pause von der pulsierenden Stadt im Tal unten.

Fazit

Diese Arbeit trägt den Titel «Spiegel des grossen Wandels».

Tatsächlich lassen sich die grossen Zyklen wie die der Verkehrspolitik sowie der Wandel in Gesellschaft und Wirtschaft – von der Urbanisierung über die Suburbanisierung und die Desurbanisierung zur Reurbanisierung – herunterbrechen auf die reale Welt von Wipkingen und seine effektive Entwicklung.

Seit der Urbanisierung ist Wipkingen ein Wohnquartier. Früher wohnten Menschen in Wipkingen, welche in der Industrie arbeiteten, seit der Reurbanisierung sind es Menschen, die in der Wissensökonomie tätig sind. Die Arbeitswelt hat sich strukturell verändert und damit die Menschen und ihre Bedürfnisse. Dementsprechend hat sich auch Wipkingen gewandelt.

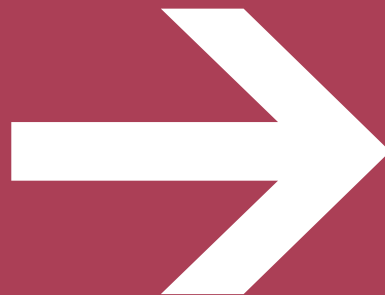
Eindrücklich an der jüngeren Geschichte Wipkingens ist sicherlich der Tiefpunkt zwischen 1990 und der Jahrtausendwende sowie der anschliessende Wiederaufschwung seit etwa 2010. Wipkingen verlor mit 30 Prozent überdurchschnittlich viel an Bevölkerung. Verwahrlosung, Verschmutzung aber auch Vernachlässigung durch Politik und den öffentlichen Diensten prägte jene Zeit. Mit dem Einzug einer neuen Mittelschicht veränderte sich die Situation qualitativ ins Positive. Quantitativ in Bezug auf Einwohnerzahl und Preisentwicklung für Wohnraum kann von einer eher moderaten Entwicklung gesprochen werden. Grüne Wiesen für Neubauten sind in Wipkingen rar und die eher ältere Bausubstanz wurde mehrheitlich sanft renoviert.

Öfter als gemeinhin bekannt, ist in Wipkingen Neues entstanden oder es haben gar Innovationen stattgefunden. So wurde in Wipkingen beispielsweise das erste Hochhaus der Stadt und das modernste Schulhaus der Schweiz gebaut sowie der erste Robinsonspielplatz in Betrieb genommen.

Wipkingen ist ein kleines Quartier, aber nicht unbedeutend, Wipkingen steht nicht im Zentrum, ist aber auch nicht abgelegen und Wipkingen hat etwas Beschauliches an sich, ist aber so gar nicht langweilig.

Dank

Allen voran bedanke ich mich bei meinem Betreuer Professor Tobias Straumann für seine hilfreichen Inputs und seine fachliche wie motivierende Begleitung. Das Buch «Die Stadt – ein Verkehrshindernis?» von Jean-Daniel Blanc hat mich auf die Spur der städtischen Verkehrsplanung und -politik gebracht und diente mir als wichtige Grundlage. Die Sozialwissenschaftlerin Céline Valérie Gloor hat mit ihrer Masterarbeit zur Reurbanisierung in der Stadt Zürich und ihren Literaturtipps einen wesentlichen Beitrag bei meiner Einführung in die Thematik geleistet. Im persönlichen Austausch mit Beni Weder, dem langjährigen Präsidenten des Quartiervereins Wipkingen, erlebte ich, was praktische Quartierpolitik in der Stadt Zürich ist und was es braucht, um Ziele zu erreichen. Schliesslich bedanke ich mich bei Martin Bürlimann und Kurt Gammeter, welche in ihren Publikationen die Geschichte Wipkingens textlich wie bildlich sorgfältig dokumentierten. Dies war für meine Arbeit eine enorm wertvolle Basis. Ein besonderer Dank geht an Martin Bürlimann, der mit seinem ausgewiesenen «Wipkingen-Wissen» diese Arbeit lektorierte.



BIBLIOGRAPHIE

Amtliche Quellen

- Böniger, Michael:** Wie viel Wohnraum braucht der Mensch? Stadt Zürich Statistik, erstellt am 28.03.2013, Zürich, 2013
- Bundesamt für Strassen (ASTRA):** Die Geschichte hinter dem «Ypsilon», online konsultiert am 01.01.2025, Bern, 2025
- Bundesamt für Wohnungswesen:** Medienmitteilung vom 29.10.2024, Bern, 2024
- Plüss, Larissa:** Sozialräumliches Monitoring, Bericht 2023, Stadt Zürich, Stadtentwicklung, Zürich, 2023
- Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich:** Quartierspiegel 2011 Wipkingen, Zürich, 2011
- Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich:** Quartierspiegel 2023 Wipkingen, Zürich, 2023
- Stadt Zürich:** Alter der Wohnbevölkerung, Zürich, 2023
- Stadt Zürich Open Data:** Bevölkerung nach Bildungsstand, online konsultiert am 28.12.2024, Zürich, 2024
- Stadt Zürich Statistik:** Bevölkerungsbestand und Ausländeranteil nach Jahr und statistischer Zone, erstellt am 02.03.2024, Zürich, 2024
- Stadt Zürich Statistik:** Bevölkerungsentwicklung, Gebäudegrundfläche, erstellt am 04.03.2024, Zürich, 2024
- Stadt Zürich Statistik / Finanzdepartement, Steueramt:** Einkommen und Vermögen in 1'000 Franken, Quartier Wipkingen, Ganze Stadt, erstellt am 05.09.2024, Zürich, 2024
- Stadt Zürich Statistik:** Motorisierungsgrad, online konsultiert am 21.01.2025, Zürich, 2025
- Stadt Zürich:** Schule Letten, Zürich, 2025
- Stadt Zürich:** Der Neubau Alterszentrum Trotte schafft Raum für Begegnung, Medienmitteilung vom 06.05.2019, Zürich, 2019
- Tamò, Stefan:** Gastronomie und Stadtentwicklung, Stadtblick, Stadt Zürich, Stadtentwicklung, Zürich, 2009

Zeitgenössische Publikationen mit Quellencharakter

- «Aktion pro Wipkingen», div. Korrespondenz, Stadtarchiv Zürich, Zürich, 1973
- Baigger, Katja:** Aufbruch in Zürichs gemütlichstem Quartier,
Neue Zürcher Zeitung vom 02.08.2014, Zürich, 2014
- BDZ:** Website der Baugenossenschaft Denzlerstrasse Zürich, online konsultiert am
29.12.2024, Zürich, 2024
- BEP:** Website der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich,
online konsultiert am 29.12.2024, Zürich, 2024
- Brenn, Béla:** Vom Schnäpслиweg zur In-Meile, Wipkinger Zeitung vom 27.06.2019,
Zürich, 2019
- Bürlimann, Martin:** Das modernste Schulhaus der Schweiz, Wipkinger Zeitung
vom 30.06.2022, Zürich, 2022
- Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt:** Damals, Wipkingen, ein Bilderbogen,
Wibichinga Verlag, Zürich Wipkingen, 2023
- Bürlimann, Martin:** Ein Volkshaus, das keines sein wollte, Wipkinger Zeitung vom
27.06.2024, Zürich, 2024
- Camenzind, Oliver:** Endlich zieht wieder Leben ein in Zürichs ältestem Hochhaus,
Neue Zürcher Zeitung vom 01.06.2024, Zürich, 2024
- Camenzind, Oliver:** Mehr Velowege, mehr Bäume, weniger Autos,
Neue Zürcher Zeitung vom 11.07.2024, Zürich, 2024
- Diriwächter, Daniel:** Meine Leidenschaft inspiriert viele Menschen,
Wipkinger Zeitung vom 12.12.2024, Zürich, 2024
- Estermann, Josef:** Hundert Jahre Gross-Zürich, Stadtarchiv Zürich,
Zürich, 1993
- Frei, Jakob:** 100 Jahre GGW – 100 Jahre Wipkingen. Festschrift der Gemeinnützigen
Gesellschaft Wipkingen, Zürich, 1959
- GZ:** Geschichte der Zürcher Gemeinschaftszentren, online konsultiert
am 02.02.2025, Zürich, 2025
- Haas, Beat:** Hundert Jahre Gross-Zürich, Stadtarchiv Zürich, Zürich, 1993
- Huber, Marius:** Schon das Design der Autos erweckt den Eindruck, dass sie dich
auffressen wollen, Neue Zürcher Zeitung vom 19.11.2024, Zürich, 2024
- Imwinkelried, Daniel:** Die Veloprofessorin fordert ein Umdenken, Neue Zürcher
Zeitung vom 03.12.2024, Zürich, 2024
- Kweitel, Wolfgang:** Gastbeitrag unter der Rubrik Die Mitte, Wipkinger Zeitung vom
12.12.2024, Zürich, 2024

- Meier, Pia:** Der Quartierverein wurde nicht geputzt, Käferberg (Quartierzeitung Wipkingen) vom 01.04.2004, Zürich, 2004
- Meier, Pia:** Immer weniger Kinder von Migranten in Wipkingen, Zeitung Zürich Nord vom 13.09.2018, Zürich, 2018
- Nia, Jean-Marc; Busz, Stefan:** 24h in Wipkingen, Tages Anzeiger, Züritipp vom 16.03.2023, Zürich, 2023
- Nia, Jean-Marc:** Wipkingen hat eine neue Freizeitattraktion, Tages Anzeiger vom 16.01.2025, Zürich, 2025
- Pool Architekten:** Website der pool Architekten, online konsultiert am 29.12.2024, Zürich, 2024
- Rausser, Jürg:** Gastbeitrag unter der Rubrik Grüne Zürich 6/10, Wipkinger Zeitung vom 12.12.2024, Zürich, 2024
- Rib:** Der Kattunpark wird zum Wipkingerpark, Neue Zürcher Zeitung vom 16.12.2004, Zürich, 2004
- Senn, Patricia:** Der Wandel ist die einzige Konstante, Wipkinger Zeitung vom 26.09.2018, Zürich, 2018
- Sho:** S24 hält wieder in Wipkingen, Neue Zürcher Zeitung vom 14.12.2024, Zürich, 2024
- Snozzi, Gian:** Urs Räbsamen rettet bedrohte Restaurants vor dem Abriss, Neue Zürcher Zeitung vom 10.01.2023, Zürich, 2023
- Verein Garte über de Gleis:** Website des Vereins, online konsultiert am 31.12.2024, Zürich, 2024
- von Ledebur, Michael:** Die Vorlagen zum Strassenabbau in der Stadt Zürich werden deutlich angenommen. Doch der nächste Kampf um den Stadtverkehr zeichnet sich schon ab, Neue Zürcher Zeitung vom 22.09.2024, Zürich, 2024

Persönliches Gespräch mit Quellencharakter

- Weder, Beni:** Präsident Quartierverein Wipkingen seit 2007, im Vorstand seit 2000, in einem Lokal in Wipkingen am 22.01.2025, Zürich, 2025

Literatur

- Blanc, Jean-Daniel:** Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Chronos Verlag, Zürich, 1993
- Brake, Klaus; Herfert, Günter:** Reurbanisierung, Materialität und Diskurs in Deutschland, Springer Fachmedien, Wiesbaden, 2012
- Bürlimann, Martin; Gammeter, Kurt:** Wipkingen vom Dorf zum Quartier, Wibichinga Verlag, Zürich Wipkingen, 2006
- Gloor, Céline Valérie:** Reurbanisierung in der Stadt Zürich, Masterarbeit in Sozialwissenschaften an der Universität Zürich, Zürich, 2019
- Illi, Martin:** Wipkingen in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.01.2015
- Jung, Joseph:** Aufstieg, Macht, Tragik, Alfred Escher 1819-1882, NZZ Libro, Zürich, 2017
- Meyer, Helmut:** Von der Kleinstadt zum liberalen Gross-Zürich in: Zürich – Aufbruch einer Stadt, NZZ Libro, Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 2017
- Van den Berg, Leo; Drewett, Roy; Klaassen, Leo H.; Rossi, Angelo; Vijverberg, Cornells H.T.:** A Study of Growth and Decline, Urban Europe, Peramon Press, Oxford, 1982

