



Bevölkerung Im Vergleich zu den anderen Stadtquartieren weist Wipkingen eine eher grosse Bevölkerungszahl auf. Der Kinderanteil ist leicht unterdurchschnittlich. Gleiches gilt für den Anteil an Personen, die in einem Familienverband leben. Die Bevölkerungsdichte ist vergleichsweise hoch. Der Ausländer(-innen)anteil liegt unter dem städtischen Mittel.

Gebäude Wipkingen ist ein Wohnquartier. Wohl ist der Anteil an Einfamilienhäusern leicht unter dem städtischen Schnitt, dafür weist das Quartier den höchsten

Anteil an Mehrfamilienhäusern aus. Im Gegenzug ist der Anteil an Nutzbauten einer der tiefsten in der Stadt. Sowohl die Anteile an Altbauten vor 1893 als auch an Neubauten ab 1991 liegen unter dem städtischen Mittel.

Bebauung Das Quartier Wipkingen ist gemessen an seiner Fläche ein durchschnittliches Stadtquartier mit einem im Vergleich hohen Anteil an Hausumschwung. Die Anteile an Gebäude-, Verkehr- und Grünflächen liegen allesamt im städtischen Durchschnitt.

Arbeit Dass Wipkingen ein Wohnquartier ist, belegt die tiefe Zahl an Arbeitsstätten und Beschäftigten. Die Arbeitslosenquote der Quartierbevölkerung liegt leicht unter dem städtischen Mittel.

Lesebeispiel für das Quartierradar

Mit dem Quartierradar können Sie sich einen Überblick über das Quartier zu den Themen Bevölkerung, Gebäude, Bebauung und Arbeit verschaffen. Das Quartierradar stellt die Rangierung des Quartiers in Bezug auf die Werte aller Stadtquartiere dar. Dabei steht der äusserste Kreis für den höchsten Wert, der innerste Kreis für den tiefsten.

Als Lesebeispiel sollen in diesem Fall die Rangierungen für den Anteil an Nutzbauten und den Anteil an Mehrfamilienhäusern dienen. Das Quartier Wipkingen hat einen der niedrigsten Anteile an Nutzbauten aller Stadtquartiere. Dementsprechend liegt der Punkt nahe dem innersten Kreis. Der Anteil an Mehrfamilienhäusern ist der grösste in der Stadt. Deshalb liegt der Punkt genau auf dem äussersten Kreis.

QUARTIER WIPKINGEN

<r/ Fortsetzung von Seite 5

Liegenschaft des Restaurants Nordbrücke erworben und das Lokal sehr sanft renoviert. Der etwas improvisiert wirkende Stil gefällt: Innert kürzester Zeit hat sich das Lokal zu einem Treffpunkt entwickelt.

Die Industrialisierung nahm in Wipkingen weit weg vom Dorfzentrum ihren Anfang im unteren Letten. 1783 wurde hier die Hofmeister'sche Kattundruckerei errichtet, wenig unterhalb folgte die Studer'sche Kattundruckerei und Färberei. Die Baumwollindustrie hätte den Kern einer starken Industrieansiedlung in Wipkingen bilden können, denn 1875 errichtete die Stadt Zürich hier im Letten das Kraftwerk, welches noch heute ein Prozent der Elektrizität der Stadt Zürich liefert.

Aber bis der Letten ans Eisenbahnnetz angeschlossen war, wurden die Entscheide über die grossen Investitionen schon auf der gegenüberliegenden Limmatseite getätigt. Erst nach der Eingemeindung von 1893 wurden die Eisenbahnverbindung der rechten Seeuferlinie vom Bahnhof Stadelhofen durch den Lettentunnel an den Bahnhof Letten und der Lettenviadukt mit der Verbindung in den Hauptbahnhof fertiggestellt. Am 1. Oktober 1894 wurde der Bahnhof Letten eröffnet. Ganz Wipkingen war empört darüber, dass der Bahnhof nicht nach der Gemeinde, sondern nach dem Flurnamen Letten bezeichnet wurde. Die Bahn stellte sich aber auf die Position, dass die Gemeinde Wipkingen nicht mehr existiere und man deshalb frei sei in der Wahl des Stationsnamens. Der Bahnhof war nur für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Eilgutverkehr eingerichtet. Ab 1907 kam zwar der Stückgutverkehr dazu, doch für den Güterverkehr mit ganzen Eisenbahnwagen (und später für den Containerverkehr) fehlten die Einrichtungen. Damit wurde das industrielle Potential des Standortes verspielt. Um 1907 arrondierte die Stadt Zürich durch einige Liegenschaftenkäufe ihren Grundbesitz im Letten und legte den Grundstein für die Entwicklung des Lettenquartiers zu einem Zentrum des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Um das Schulhaus Letten, das 1915 eingeweiht wurde, errichteten die Genossenschaft des eidgenössischen Personals um 1922 und die Baugenossenschaft Letten ab 1924 an der Rousseau- und Imfeidstrasse eine Wohnkolonie nach

der andern. 1927 baute dort sogar die später berühmte Zürcher Architektin Lux Guyer für die Siedlung Lettenhof eine Wohngenossenschaft für berufstätige Frauen.

1990 wurde die S-Bahn in Zürich eröffnet. Die neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch den Hirschengrabentunnel zum Bahnhof Stadelhofen machte den Bahnhof Letten überflüssig, weshalb dieser geschlossen wurde. Im Hinblick auf die bevorstehende Umnutzung der Bahngrundstücke beschloss 1989 die Stimmbürger der Stadt Zürich, dass ein parkähnlicher Erholungsraum am rechten Limmatufer im Gebiet Letten zu schaffen sei. Dazu kam es vorerst nicht, weil sich mit der Schliessung der Drogenszene beim Platzspitz 1992 eine neue Szene beim Letten bildete. Die Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere waren katastrophal. Diese wurden in einen wahren Strudel hineingerissen - von der Beschaffungskriminalität der Süchtigen und der ständigen Konfrontation mit elend dahinvegetierenden, bettelnden Figuren über die Verwahrlosung der Hinterhöfe durch gebrauchte Spritzen, Fixerutensilien, Kot und Abfälle bis zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Dealerbanden. Baulich begannen die Quartiere Festungen zu gleichen, weil jede Haustüre abgeriegelt und jeder Durchgang und Hinterhof vergittert wurde. Die Angst der Anwohnerinnen und Anwohner begann jede Kreativität zu lähmen. Es herrschten deprimierende Zustände um den Letten. Die Stadt konnte kaum richtig eingreifen, weil ihr übergeordnete Gesetze jede sinnvolle Strategie verunmöglichten. Erst 1994 wurde probeweise die Drogenabgabe für Schwerstsüchtige eingeführt. Ein Jahr später standen die notwendigen sozialen und medizinischen Auffangprojekte zur Verfügung, so dass man die Szene beim Letten schliessen und auswärtige Drogensüchtige wegweisen konnte.

Heute ist der parkähnliche Erholungsraum verwirklicht, der Letten beruhigt - und die offene Drogenszene ist nur noch die Erinnerung an einen schlechten Traum.