

Der Unique-Baufachmann : mit Eduard Witta im Restaurant Münsterhof in Zürich

Autor(en): **Loderer, Benedikt / Witta, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **15 (2002)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121835>

Nutzungsbedingungen

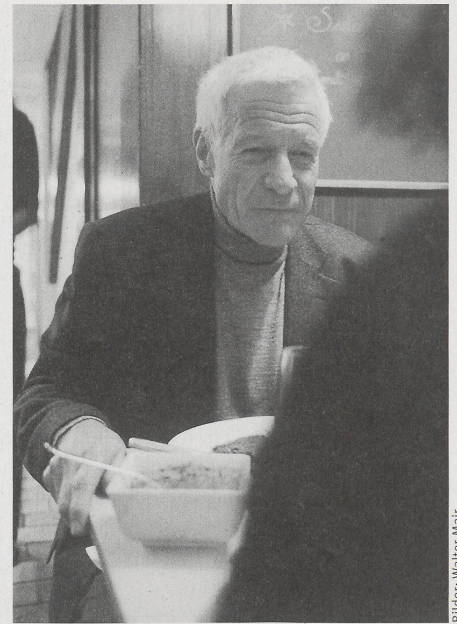
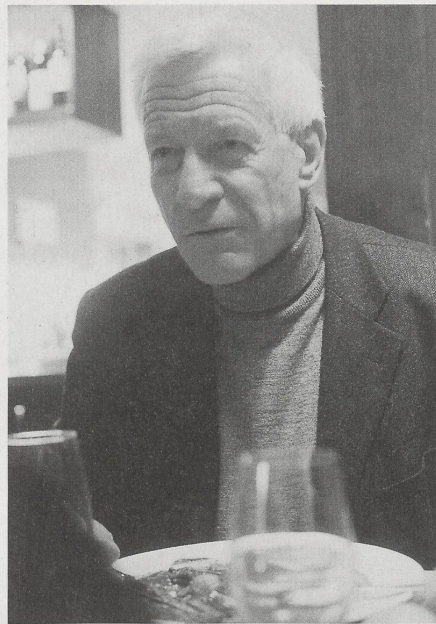
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bilder: Walter Mair

MIT EDUARD WITTA IM RESTAURANT MÜNSTERHOF IN ZÜRICH

DER UNIQUE-BAUFACHMANN

Offiziell heisst die Beiz Münsterhof, aber alle sprechen nur vom Münsterhöfli. Das schmale Altstadtstüchli bietet wenig Platz, was man schon beim Eingang spürt. Der Empfang besteht aus einem engen Korridor, der ins Hausinnere führt, wo man erst das Lokal betritt. «Hier sehe ich jeweils am Samstag über Mittag meine erwachsenen Kinder», sagt der Bauingenieur Eduard Witta zur Begrüssung. Der Ort ist gut gewählt: mitten in der Stadt und von jenem bürgerlichen Charme, den das Wort «Gasthaus» ausstrahlt.

Witta sitzt im Verwaltungsrat der Unique, wie er den Flughafenbetreiber Unique Zürich Airport nennt. Früher war er Verwaltungsrat der FIG, der Flughafen Immobilien Gesellschaft, die in der Unique aufgegangen ist. Witta ist also seit Jahren der Baufachmann in der Leitung des Flughafens Zürich. Vor 30 Jahren hatte er dort mit dem Architekten Peter Stutz ein erstes Parkhaus gebaut, hatte also mit den Flughafenleuten beruflichen Kontakt und rutschte, als der Ingenieur Konrad Basler zurücktrat, in den Verwaltungsrat nach. Wir beginnen mit einem offenen St-Saphorin, ein Aufmunterer, dem wir treu bleiben bis zum Schluss.

Er bestellt ein Rindssteak mit Pfeffersauce und Spinat, ich Hackbraten mit Kartoffelstock und Gemüse, sprich Rüebli und grünen Bohnen. «Ich kam zur FIG, als eben Jacques Schader als Architekt des Fingerdocks rausgeworfen worden war. Ich wurde Präsident der Baukommission, die jährlich gegen 100 Millionen investierte. Die FIG war eine Bau- und Immobilienfirma, Unique hingegen ist eine Flughafenbetriebsfirma. Im Verwaltungsrat bin ich heute der einzige Baufachmann. Wenn es ums Bauen geht, blicken alle mich an.» Wie er zur Politik gekommen sei, frage ich Witta. «Mein Vater war Baumeister und in der FdP, ich war kein Rebell und blieb da, wo ich herkam. Damals waren in der Politik junge Berufsleute gefragt, besonders Bauleute. Auf der Kantonsratsliste wurde ich als Neuling überraschend erster Ersatz und rutschte bald nach.

19 Jahre lang war ich im Zürcher Kantonsparlament, bis 1987. Auch hier war ich Fachmann für Baukredite und Planungsfragen.» Von der Politik frustriert? «Nein, in den Kommissionen war schon etwas zu erreichen. Man muss einen eigenen Standpunkt haben, aber kompromissfähig bleiben. Aber eins ist sicher: Von Bund, Kanton und Stadt kriegte ich weniger Aufträge, alle wollten den Schein des Filzes vermeiden.»

Der Hackbraten ist eher zu fest, aber angenehm im Geschmack, der Kartoffelstock liegt in Meringueform auf dem Teller. Witta lobt sein Steak, sein Spinat ist sämig, chüstig. Eduard Witta war – wann war das? – im Gespräch für den Zürcher Stadtrat. Doch in der parteiinternen Ausmarchung gewann Hugo Fahrner mit seiner Hausmacht aus Zürich Nord. «Ich hätte das Amt übernommen, wenn ich gewählt worden wäre», sagt Witta rückblickend, «doch ist der Kelch an mir vorübergegangen.» Fahrner, das ist der Beginn des Niedergangs für den Stadtzürcher Freisinn. Nach vier Jahren wählten ihn die eigenen Leute nicht wieder und seither muss sich die stolze Führungspartei mit zwei von neun Stadträten begnügen. Der Vorsteher des Hochbaudepartements Eduard Witta hätte den Sitz gehalten. Er ist der geborene Präsident: ACS Zürich, SIA-Haus, SIA-Sektion Zürich, Witta ist ein Mann des Ausgleichs, ein Politiker eben. Aber im Grunde ist er noch lieber Bauingenieur. Dass sein älterer Bruder die Firma Witta Bau des Vaters übernehmen würde, war ausgemacht. Was studieren also? Germanistik? Vielleicht war es die Faszination der Bauplätze, die Witta zum Bauingenieurstudium an der ETH verführten. Dort traf er einen Mittelschulkollegen an. Mit Franz Minikus beschloss er 1960 am Tage seiner Diplomierung ein gemeinsames Ingenieurbüro zu gründen. Doch vorher ging der junge Ingenieur zur Firma Stahnton, wo Ernst Basler der Chef der Entwicklungsabteilung war. Damals war «Vorfabrikation» das Zauberwort der Baumenschen. Ernst Göhner war auf der

Suche nach einem Wohnungsbausystem und der Architekt Hans Litz propagierte das offene System, einen Baukasten, der keine Formen festlegte, aber alle ermöglichte, Stichwort Standardisierung. Göhner entschied sich für das geschlossene System Camus/Igeco, starr, unbeweglich und kostengünstig, Stichwort Produktelinie. Witta war selbstverständlich Anhänger des offenen Systems. Er schrieb ein Buch über «Verbindungen in der Vorfabrikation». «Wir entwarfen zum Beispiel Autobahnbrücken als Typenlösungen. Aber das konnte sich im schweizerischen Bau föderalismus nie durchsetzen.» Heute bedauert Witta dies nicht heftig. «Es müssen ja nicht alle Brücken gleich aussehen.»

Fast zwei Jahre arbeitete er in Kapstadt, wo er seine Frau kennen lernte, eine Schweizerin, die «im Nachbarquartier in der Stadt Zürich aufgewachsen war». 1969 folgte die Gründung des eigenen Ingenieurbüros, mit Franz Minikus, wie am Diplomtag abgemacht. Hier arbeiteten gegen 50, heute noch rund 30 Mitarbeiter. «Wir bauten keine Strassen, kein Tiefbau, wir konzentrierten uns auf Hochbautragwerke und Brücken und haben immer mit den besten Architekten zusammengearbeitet. In Ägypten bauten wir viele Hochhäuser, genauer: Wir lieferten die fertigen Pläne. Für einen Ingenieur sind die Hochhäuser die Rosinen im Teig.»

Nun aber die entscheidende Frage: Wie gehts weiter mit dem Flughafen? «Die fünfte Etappe wird fertig gebaut, genau wie geplant und wie der Zeitplan vorsieht. Sie wird langfristig gebraucht, das Potenzial ist da. Schon vor dem 11. September und vor dem Grounding haben wir Szenarien entwickelt, wie der Flughafen ohne Swissair weiterleben könnte. Das nach der fünften Etappe ein Endausbau in Sicht kommt, ist klar. Wir haben vor kurzem verschiedene Betriebsmöglichkeiten analysiert und die Konsequenzen vorgestellt. Dies beschäftigt zurzeit den Verwaltungsrat noch mehr als die Baufragen.» **Benedikt Loderer**