

Ein Baugeschäft zur Blüte gebracht

Celestina Spaini hat sich in Männerwelten durchgeboxt und behauptet

Von Felix Erbacher

Basel. Man hat sie in der Öffentlichkeit kaum gesehen. Sie arbeitete bis ins hohe Alter diskret im Hintergrund und leitete in einer Männerwelt mit Erfolg das Basler Baugeschäft Spaini Bau AG, das heute mit 120 Beschäftigten einen Umsatz zwischen 20 und 30 Millionen Franken inklusive der Bereiche Parkett und Bodenbeläge sowie Holzbau und Bedachungen erzielt.

Ich bin Celestina Spaini einmal begegnet. Sie lud mich zu einem Nachtessen ein, erzählte mir ohne Polemik von den Nöten der Bauwirtschaft und erklärte mir den Mechanismus der Branche. Das muss in den 90er-Jahren gewesen sein, als dieses Gewerbe beileibe nicht so viele Kapazitäten ausgelastet hatte und Baustellen weniger oft im Stadtbild anzutreffen waren als in den Jahren 2014 und 2015.

Sie imponierte mir wegen der Klarheit und der Ehrlichkeit, mit dem Eingeständnis, dass die Unternehmen durchaus ihren Teil der Schuld zur damaligen misslichen Ertragslage beitrugen. Damals schon vergab der Staat die Aufträge dem Billigsten, ohne dessen Leistungsvermögen seriös in Betracht zu ziehen. Die Baufirmen tauchten mit ihren Offerten bis tief in die roten Zahlen, einfach nur um die Aufträge zu ergattern. Ob sie solche Praktiken mied, bleibe einmal dahingestellt, zuzutrauen ist es ihr jedenfalls. Sie hatte zweifellos ihren Kopf, ein starkes Durchsetzungsvermögen, ansonsten sie sich kaum in Männerwelten hätte durchboxen und behaupten können.

Landwirtin, dann auf dem Bau

Weil die 1927 geborene Celestina nicht zusehen konnte, wie ihrer Familie auf dem elterlichen Landgut in Mercallo im italienischen Varese Kühe verkauft wurden, die weder jung waren, noch Milch gaben, liess sie sich als erste Frau im Wallierhof im solothurnischen Riedholz mit Fähigkeitsausweis zur Landwirtin ausbilden. Manche starke Bau-



Mutter und Chefin. Celestina Spaini war eine erfolgreiche Geschäftsfrau.

ernsöhne wetteten darauf, dass sie scheitern würde. Umso stolzer war sie im Nachhinein, diesen den Meister gezeigt zu haben.

Damit war sie zufrieden, nicht aber mit den beruflichen Perspektiven. Viel lieber begann sie nach Abschluss der Ausbildung zur Landwirtin im Betrieb ihres Papas zu arbeiten. Als der Vater, der gelernte Steinhauer Lodovico Spaini, 1909 in die Schweiz einwanderte, stellte er mit seinen beiden Brüdern in Pratteln noch im gleichen Jahr eine Kollektivgesellschaft auf die Beine und fing mit dem Bauen an. 1945 wurde in Basel eine weitere Firma gegründet, die 1952 in die

Gebr. G. + L. Spaini Hoch- und Tiefbau Basel AG umgewandelt wurde.

Celestina Spaini arbeitete sich intensiv in die Firma und in das Bauhandwerk ein. Zu Beginn erledigte sie Ausmassarbeiten, was ihr zugutekam, weil sie in Mathematik stets eine besonders gute Schülerin war. Sie erstellte Regierapporte und fand erstmals bei den Bauherrschaften und Bauleitungen dank ihrer Genauigkeit Anerkennung. Sie sorgte auf den Baustellen zusätzlich für Aufsehen und Abwechslung, weil sie in adretten Kleidern und in den von ihr geliebten Stöckelschuhen erschien. Der Chef in der Firma war ihr Papa Lodo-

vico. Celestina übernahm immer mehr Führungsarbeiten. In der Hochkonjunktur Anfang der 1970er-Jahre beschäftigte das Familienunternehmen rund 450 Mitarbeitende.

Lodovico Spaini starb 1976 im Alter von 84 Jahren. Ihren Kindern gegenüber betonte sie immer wieder, dass das die schwerste Zeit ihres Lebens gewesen sei. Aber es gelang ihr, das Bauunternehmen während über drei Jahrzehnten erfolgreich zu führen. Wie hiesige Konkurrenzfirmen auch, versuchte sie in Deutschland zu holen, was in der Schweiz an Aufträgen fehlte. Die Spaini AG übernahm 1991 die deutsche Jagst + Schwab GmbH. Gleichzeitig wurde die Spaini Immobilien GmbH gegründet, die prioritär Stockwerkeigentum und Einfamilienhäuser in der Grenzregion baute.

Mitte der 2000er-Jahre aber war der Markt gesättigt, und die beiden Firmen wurden liquidiert, nicht aber in den Konkurs geschickt, wie das zu diesen Zeiten teilweise praktiziert wurde. Zu verdienen sei kaum etwas gewesen, sagt ihr Sohn Benno Büchel, aber Geld habe man auch keines verloren, was nicht selbstverständlich gewesen sei. Benno Büchel leitet heute die Spaini Bau AG und ist Alleininhaber.

Bestimmt und liebenswürdig

In der Region gehört das 106-jährige Unternehmen zu den mittelgrossen Baugeschäften mit Hauptsitz in Basel. Unzählige Bauwerke zeugen von dessen Leistungsvermögen. Dazu gehören die Gebäude Peter Merian und Jacob Burckhardt an der Nauenstrasse mit 13 Bauten und Baumeisterarbeiten mit einem Volumen von rund 80 Millionen Franken. Vom ersten bis zum letzten Gebäude war die Spaini Bau AG als einzige Bauunternehmung an allen Bauten beteiligt, teils alleine, teils in Arbeitsgemeinschaften – während 14 Jahren. Celestina Spaini nahm bis ins hohe Alter Anteil am Unternehmen.

«Arbeiten war ihre Lieblingsbeschäftigung, selbst in den Ferien. Arbei-

ten bedeutete in jeder Hinsicht ihr Leben. Sie musste arbeiten, um genesen zu können», sagt Benno Büchel. Sie habe ein phänomenales Gedächtnis gehabt und ihn mit Fragen oft in Verlegenheit gebracht. Sie sei eine bestimmte Chefin gewesen, mit Durchsetzungsvermögen. Es musste so gemacht werden, wie sie wollte, meint eine langjährige Mitarbeiterin. Aber liebenswürdig sei sie dabei gewesen. «Mit ihrem Intellekt hat sie uns immer wieder aufs Neue herausgefordert», sagt Benno Büchel.

Celestina Spaini wuchs in Pratteln als Tochter italienischer Einwanderer auf. Ihre Mutter war die Tochter eines Hoteliers, der an der Steinenvorstadt das Hotel Italia besass und führte. In der Kantonalen Handelsschule in Basel bestand sie die Handelsmatur, zusammen mit dem verstorbenen Bundesrat Otto Stich. Nach einem Aufenthalt in Dänemark wollte sie nicht studieren, sondern die besagte Landwirtschaftsschule besuchen. Celestina Spaini, die ihren ledigen Namen im Zuge der Einführung des neuen Erbrechts 1988 der Firma wegen wieder annahm, war mit Heinrich Büchel verheiratet. Sie zogen die drei Kinder Anita, Benno und Christian auf.

Ende 2011 sah sie sich erstmals mit ernststen gesundheitlichen Problemen konfrontiert. Davon erholte sie sich nicht mehr ganz. Aber weil Bauen und das Geschäft ihre grosse Leidenschaft waren, fuhr sie weiterhin regelmässig ins Büro, wo sie sich wohlfühlte, abschalten und ihre Schmerzen vergessen konnte.

Im Kantonsspital in Liestal muss es ihr ein letzter Trost gewesen sein, dass sie von ihrem Zimmer aus die beiden Kräne der Spaini Bau AG beobachten konnte, die vor dem Bahnhof aufgestellt waren und die vertrauten Bewegungen machten. Celestina Spaini starb am 9. Juni 2014 im Alter von 86 Jahren. Während 60 Jahren hat sie sich für das Unternehmen eingesetzt. Auf den Tag genau wurde Celestina Spaini gleich alt wie ihr Gatte.

Das Automobil steuert Richtung Zukunft

Mit viel Schwung ins digitale Zeitalter – Knight Rider ist keine Fiktion mehr, sondern wird von der Realität überholt

Von Kurt Tschan

Basel. «Erstmals», sagt Zukunftsforscher Lars Thomsen, «hat in diesem Jahr die Elektronikmesse in Las Vegas mehr Besucher angelockt als die Detroit Motor Show. Zufällig sei dies nicht. Während die Digitalisierung volle Fahrt aufnehme, habe die konventionelle Fahrzeugindustrie ihren Zenit überschritten. Tatsächlich sind die Verkäufe rückläufig. Das Interesse an neuen Fahrzeugen hält sich in Grenzen. 27 Prozent der deutschen Automobilhändler verzeichneten 2013 Verluste, bestätigt Detlev Mohr vom Unternehmensberatungskonzern McKinsey. Die Kundenbesuche in den Autohäusern seien rückläufig. Die Jungen bewegen sich lieber in sozialen Netzwerken als auf den eigenen vier Rädern. Vorwärts kommt man auch mit dem öffentlichen Verkehr oder dann ganz slow zu Fuss oder mit dem Rad.

Steuert die Fahrzeugindustrie schon bald Richtung Abgrund? Thomsen verneint. Mobilität bleibe auch in Zukunft ein Grundbedürfnis des Menschen, sagt er. Allerdings befänden sich die Formen der Mobilität im Umbruch. Und dies werde die Autoindustrie in Zukunft noch stärker zu spüren bekommen. Das Bewusstsein, dass sich Fahrzeuge nicht nur kaufen, sondern auch leasen oder mieten lassen, gewinne an Bedeutung. Zudem ist er davon überzeugt, dass das Auto der Zukunft mit dem Auto der Gegenwart nicht mehr viel zu tun haben wird. «In den nächsten 520 Wochen kommen viele wichtige Trends auf uns zu», ist er überzeugt.

Wohin die Reise führt, davon weiss Mark N. Backé, Marketingleiter von BMW Schweiz, eine ganze Menge. Bei den Bayerischen Motoren Werken hat wie bei anderen Premiummarken die Zukunft längst begonnen. «Wir wollen keinen fahrenden Computer. Aber das

vernetzte Fahrzeug ist bei BMW bereits Realität», sagt er. Herzstück dieser Digitalisierungsoffensive ist eine simple SIM-Karte, über die jedes Fahrzeug bereits verfügt. Dadurch lassen sich mit iPhone oder iWatch diverse Funktionen ausüben. Wer erst einmal das dafür erforderliche App heruntergeladen hat, kann Türen öffnen, Fenster schliessen, aber auch die Standheizung programmieren. «Was aber noch viel wichtiger ist», sagt Backé, «sie können nachschauen, wie es ihrem Auto geht. Wie sein technischer Zustand ist und wie lange der Sprit noch reicht.» Das sei keine Zukunftsmusik. Das sei bereits BMW-Realität

Automatische Hilfe im Notfall

In Zukunft wird die Navigation noch kompletter und das Karten-Update gratis. Es wird laufend vollzogen, so wie es bei normalen Computerprogrammen bereits der Fall ist. Und dann gibt es da bei BMW noch diesen roten Knopf hinter der Sonnenblende. Wird er betätigt, wird eine Verbindung zur nächsten Leitstelle hergestellt und Experten instruiert einen, wie man sich im Notfall verhalten soll. Wer nach einem Unfall bewusstlos im Fahrzeug liegt, zu dem kommt die Hilfe automatisch. Crash-Sensoren, an Airbags oder den Sitzen angebracht, analysieren die Situation und schicken die Sanität los. Selbstverständlich hat das integrierte GPS den jeweiligen Standort bereits ermittelt.

Das, was BMW bereits umgesetzt hat, ist aber erst der Beginn der digitalen Revolution im Auto. Sinnigerweise an der Elektronikmesse in Las Vegas und eben nicht an der Detroit Motor Show präsentierte Mercedes ein Fahrzeug, das Google schon lange angekündigt, aber noch nicht zur Fahrreife gebracht hat. Der F015 des deutschen Luxusherstellers benötigt keinen Fahrer mehr. Er steuert sich selbstständig im

Strassenverkehr und erreicht damit jene Stufe, die in den Achtzigerjahren in der Krimiserie «Knight Rider» das K.I.T.T. erlangt hat. Schon damals verfügte dieses selbst fahrende Fahrzeug über künstliche Intelligenz. Diese wird bei Mercedes nun alltagstauglich gemacht und dem Dunstkreis von Verbraucherbekämpfung entrissen. Natürlich kann der F015 wie K.I.T.T. sprechen, etwa mit Fussgängern, um sie zum Überqueren der Strasse aufzufordern. Im Fahrzeuginnern wartet die Luxuslimousine mit vier drehbaren Sesseln auf. Aus der räumlichen Enge eines Autos in die Grosszügigkeit einer Lounge. Wer aussteigen will, spürt, wie sich die Sessel um 30 Grad Richtung Tür drehen. Über Gesten, Augenbewegungen und der Berührung von hochauflösenden Bildschirmen können die Passagiere Wünsche übermitteln und Dinge in Gang setzen

In den digitalen Startlöchern sitzen aber auch andere. Audi etwa. Die Premiummarke aus dem Volkswagenkonzern hat erst unlängst einen mit Laserscannern und 3-D-Videokameras ausgerüsteten A7 auf die 900 Kilometer lange Strecke zwischen dem Silicon Valley und Las Vegas geschickt. Schliesslich arbeitet auch die Suchmaschine Google an selbst fahrenden Fahrzeugen. Der Prototyp sieht aus wie ein geköpftes Drei-Minuten-Ei, das auf den Kopf gestellt worden ist. Ob Google den Wagen in diesem Jahr tatsächlich auf den Markt bringen wird, darf jedoch bezweifelt werden. Der Werbeführer von Google Schweiz, Philipp Ries, wagte am «Tag der Schweizer Garagisten» im Stade de Suisse keine Prognose. Bei Google müsste der Fahrer nur noch die Zündung betätigen. Via Touchscreen oder Sprachkontrolle könnte das Fahrzeug dann gesteuert werden. Ohnehin wird der Einstieg von Google ins Autogeschäft jener Revolution gleichkom-

men, die der verstorbene Nicolas Hayek mit seinem Smart plante, ehe er seine Entwicklung an Mercedes-Benz veräusserte. Sollte nämlich tatsächlich einmal die gesamte Borelektronik von Google stammen, würden die Autohersteller einen Teil ihrer Existenz verlieren und zum Lieferanten der Hardware herabgesetzt werden.

Nicht nur für Reiche

Voraussetzung für selbst fahrende Autos sind hochentwickelte Navigationssoftwares, aber auch 3-D-Kameras, wie sie etwa der südkoreanische Elektronikkonzern LG für Mercedes entwickelt. Um tatsächlich im Strassenverkehr bestehen zu können, braucht es aber Teststrecken. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt gibt bereits Gas. «Auf der Autobahn 9 starten wir das Pilotprojekt Digitales Testfeld Autobahn», sagte er letzte Woche.

Neben technischen Fragen sind insbesondere Haftungs- und Genehmigungsprobleme zu klären. Das «Wiener

Übereinkommen für den Strassenverkehr» etwa verbietet explizit das Autofahren ohne Fahrer. Allerdings sind Versuche unter besonderen Auflagen gestattet. Ein BMW-Sprecher sprach von einem wichtigen Schritt. Die Münchner arbeiten bereits mit teilautomatisierten Funktionen. Zu diesen gehört ein Stauassistent, der den Fahrer im Stop-and-go-Verkehr entlastet. Deutschland ist mit seinen Plänen nicht alleine. In Grossbritannien startete Anfang Jahr ebenfalls ein Pilotprojekt für selbst fahrende Autos.

Zukunftsforscher Thomsen geht nicht davon aus, dass sich das selbst fahrende Auto nur Reiche leisten können. «Um das Jahr 2020 herum wird eine neue Kategorie von Fahrzeugen die Strassen erobern, die vor allem in stark besiedelten Gegenden eine Mischung zwischen persönlichem Auto und öffentlichem Verkehrsmittel darstellen wird», sagt er. Alles, was man dann noch machen müsse, sei, dem vernetzten Fahrzeug zu sagen, wo man hinwolle. Den Rest erledige es dann von selbst.

Ein Milliardengeschäft für die Zulieferer

Zürich. Das autonome Fahren wird bis zum Jahr 2030 ein zusätzliches Umsatzvolumen von bis zu 40 Milliarden Dollar im Bereich der Komponenten generieren. Davon ist das Beratungsunternehmen Roland Berger überzeugt. Neue Software-Entwicklungen hätten zudem ein weltweites Marktvolumen von bis zu 20 Milliarden Dollar. Klar ist deshalb für Roland Berger, dass Autohersteller und Zulieferer sich schon heute auf diesen neuen Markt ausrichten sollten. Autonomes Fahren verändern nämlich das Nutzungsverhalten. «Mobilität auf Abruf erfordert neue Geschäftsmodelle», zeigt sich Roland Berger in einer Studie überzeugt. Allerdings sei die Zukunft auch mit Gefahren verbunden, da die Software-Entwick-

lung für die Hersteller von Automobilen, aber auch für die Zulieferer Neuland darstelle und hohe Investitionen erfordere. Entweder würden die Autobauer weiterhin die entscheidenden Technologieelemente selber entwickeln oder aber Anbieter von Mobilitätslösungen würden beginnen, diesen Markt zu dominieren. Möglich sei aber auch, dass grosse Technologieunternehmen die spezialisierte Software-Entwicklung übernehmen. Im Worst Case würden die Autohersteller und Zulieferer signifikante Anteile am Profit-Pool verlieren, weil Anbieter von Mobilitätslösungen die Produktpalette bestimmen und an ihrer Stelle Technologieunternehmen die erforderliche Software dazu liefern würden. kt