Samstagsinterview

«Es gibt sicher Sachen, die Biel besser macht»

Wie sorgt man für günstigen Wohnraum? Was ist ratsam im Umgang mit dem Auto und dem Verkehr? Wie ist der Austausch mit dem Umland? Darüber sprechen Glenda Gonzalez Bassi und Marieke Kruit, die SP-Stadtpräsidentinnen von Biel und Bern.

Interview: Werner De Schepper

Glenda Gonzalez Bassi, gibt es für Sie als Stadtpräsidentin von Biel etwas, das Bern besser macht?
Glenda Gonzalez Bassi (GGB): Ich weiss nicht, ob Bern etwas viel besser macht, aber wir spielen nicht in derselben Liga. Bern ist eine viel grössere Stadt, zudem Hauptstadt eines Kantons und Bundesstadt.

Wie sieht das die Stadtpräsidentin von Bern? Gibt es etwas, das Biel besser macht?
Marieke Kruit (MK): Es gibt sicher Sachen, die Biel besser macht. Wir haben in Bern ein Problem mit den Wohnungsmieten. Wir haben zu wenig bezahlbaren Wohnraum. Ich weiss von Leuten, die hier arbeiten, aber dann zum Wohnen nach Biel ausgewichen sind.

Ausgewichen?
MK: Wir würden diese Leute lieber in der Stadt Bern behalten. Sie sollen hier nicht nur arbeiten, sondern auch wohnen können, nur schon, um die Pendelströme zu reduzieren. In Biel findet man noch guten, bezahlbaren Wohnraum. Bei uns ist das mittlerweile eine Herausforderung. Wir werden mehr Wohnungen bauen, und wir sind auch dran, mit grossen Projekten wie Viererfeld, Mittelfeld und Gaswerkareal oder Ausserholligen. Wir stecken viel Energie in mehr bezahlbaren und gemeinnützigen Wohnraum.

Was heisst bezahlbar, zum Beispiel für eine 3½-Zimmer-Wohnung?
MK: Ich kenne die Preise in Biel nicht. Zum Beispiel für eine Familie mit zwei Kindern –die Eltern arbeiten beide Teilzeit in der Migros – ist das in Bern häufig schon schwierig.

Ich bezahle 900 Franken in der Altstadt von Biel für eine 2½-Zimmer-Wohnung inklusive Nebenkosten. Gibt es das noch in Bern?
MK: In langjährig bestehenden Mietverhältnissen wahrscheinlich schon. Aber dann muss man sicher über den Standard der Wohnung sprechen. Jetzt neu auf dem Markt dürfte das schwierig werden.

Es heisst, Biel sei billig, aber man hat das Gefühl, es wird auch teurer…
GGB: Die letzten zehn Jahre sind die Mieten in Biel um 32 Prozent gestiegen. Für viele Leute wird das sehr schwierig, insbesondere für Familien. Darum unterstützen wir Wohnbaugenossenschaften, damit sie mehr Wohnungen für Familien bauen. Wir haben ein städtisches Reglement, das sagt, in Biel müssten 20 Prozent der Wohnungen in Genossenschaftsbesitz sein sowie eine sehr proaktive Bodenpolitik. Es ist aber wichtig zu sagen, dass Genossenschaftswohnungen nicht Sozialwohnungen sind. Genossenschaftswohnungen sind nicht unbedingt billig, mit 3- oder 4-Zimmer-Wohnungen zwischen 1300 und 1800 Franken.

In Bern gibt es Quartiere wie Breitenrain, Länggasse oder Lorraine, die vor 15 Jahren viel ärmer aussahen, nicht so chic. Vertreibt diese sogenannte Green Gentrification die armen Leute aus der Stadt?
MK: Der grösste Preistreiber ist die Wohnungsknappheit, darum ist das Wichtigste eine aktive Wohnbaupolitik. Aber natürlich, wir müssen auch die angesprochenen Tendenzen im Auge behalten. Für Menschen mit sehr kleinem finanziellem Spielraum setzen wir auf städtisch vergünstigte Wohnungen, die aber klaren Vermietungskriterien unterliegen.

GGB: Bei uns ist der Mix noch nicht gekippt. Wir haben noch Möglichkeiten zu verdichten. Letztes Jahr hatten wir 1,35 Prozent mehr Einwohnende. Das ist ziemlich viel. Das bedeutet mehr Wohnungen und Anpassungen bei den Schulen und der Mobilität. Es kommen auch viele junge Familien aus der Romandie. Das ist gut, das ist positiv. Ist das nun eine Gentrifizierung? Ist das schlimm, wenn die Vielfalt der Wohnmöglichkeiten für die Bevölkerung gewährleistet bleibt?

Auf Wohnungssuche in Biel habe ich erlebt, dass zwölf Interessenten eine Eigentumswohnung am Rand der Altstadt kaufen wollten. Nur einer wollte selbst dort wohnen. Alle anderen wollten sie als Anlageobjekt und trieben den Preis nach oben.
GGB: Wir müssen darauf achten, die Mietpreisentwicklung sowie die Vielfalt des Angebots zu stabilisieren. Mehr Genossenschaftswohnungen bauen, wird sicher helfen.

MK: Es mangelt in Bern vor allem an grösseren, bezahlbaren 3½- bis 4-Zimmer-Wohnungen. Oft wohnen da nicht mehr Familien, sondern nur zwei Mieter oder sogar nur eine Person. Ich verstehe gut, wenn jemand nicht aus seinem Wohnumfeld rauswill, wo er 30 Jahre lang gewohnt hat, auch wenn die Kinder ausgeflogen sind und man jetzt zu zweit ist. Wir brauchen Siedlungen mit flexiblen Mehrgenerationen-Wohnformen.

Wann waren Sie das letzte Mal in Biel?
MK (lacht): Am Cupspiel FC Biel gegen YB. In besserer Erinnerung blieb mir das zweitletzte Mal: im Sommer zum Chillen am See.

Sie sind beide neu im Amt. Gibt es einen roten Draht zwischen Biel und Bern? Es gibt ja viele gemeinsame Themen wie die wachsende finanzielle Belastung der Städte, weil Bund und Kantone immer mehr Zentrumslasten auf die Städte verschieben.
MK: Wir Städte müssen zusammenhalten. Wir haben viele gemeinsame Interessen, die wir noch besser und stärker vertreten müssen. Da hilft ein starker Draht zwischen Biel und Bern, unabhängig von seiner Farbe.

GGB: Wir haben fest vor, uns regelmässig auszutauschen. Wir haben ähnliche Herausforderungen und es lohnt sich für beide, Ideen zu teilen. Einmal die Woche bin ich ja sowieso in Bern.

Und wann waren Sie das letzte Mal in Paris?
GGB: Vor zwei Jahren.

MK: Bei mir ist es auch zwei Jahre her…

Paris ist zur rot-grünen Modellstadt geworden: Transitverbot, Spurabbau auf dem Ring um die Stadt, 1400 Kilometer neue Velowege, höhere Steuern, Parkgebühren für SUV-Autos und Umwandlung von 500 Strassen in begrünte, entsiegelte, autofreie Gartenstrassen. Ist Paris Ihr grosses Vorbild?
GGB: Es könnte ein Vorbild sein. Auch wenn man viel Kritik hört, zeigt die Entwicklung der Stadt eine Zunahme der Lebensqualität. Als ich letztes Mal dort war, habe ich im Quartier Le Marais geschlafen. Vor zehn Jahren war das mit offenen Fenstern nicht möglich. Jetzt hörte ich mitten in der Stadt die Vögel zwitschern. Unterwegs in der Stadt hat es spürbar weniger Verkehr und es ist leiser geworden, weil es insgesamt weniger Autos und markant mehr Elektroautos gibt. Auch die Luftqualität hat sich deutlich verbessert. In Paris bin ich nun gern mit dem Velo unterwegs.

MK: Ich finde es sehr spannend, dass es in Paris immer noch viele kleine Quartierläden gibt – eine Metzgerei, eine Boulangerie usw. Es ist eine Stadt der kurzen Wege. Das versuchen wir auch in Bern, wo man im Quartier in kurzer Distanz viel findet. Ich bin in Bern meist mit dem Bike unterwegs. Das ist die schnellste Art, sich in der Stadt zu bewegen. Ich fühle mich aber auch hier sehr sicher. Wir konnten in den letzten Jahren den Veloverkehr verdoppeln. Jetzt wollen wir auch den Fussverkehr intensivieren. Die Stadt ist nicht so gross, vieles ist gut zu Fuss erreichbar.

> «Paris könnte ein Vorbild sein.»
>
> **Glenda Gonzalez Bassi**

In Paris wurde von der SUV-Steuer bis zur Gartenstadt alles vom Volk an der Urne abgesegnet. Müsste man nicht auch bei uns selbstbewusster das Volk fragen, anstatt ängstlich auf Referenden zu warten?
MK: Wir haben in Bern unglaublich viele Tempo-30- und Begegnungszonen. Bei der Verkehrsberuhigung sind wir eine der führenden Städte der Schweiz. Wahrscheinlich gerade, weil wir es bottom-up machen. Wir arbeiten mit den Quartieren zusammen. Das Quartier muss eine Veränderung wollen. Wenn das Quartier das will, setzen wir es nach Möglichkeit um. Die Quartiere kommen meist selbst mit ihrem Anliegen zu uns, über die Quartierkommission. Wir sind auch mit Superblocks dran.

Was ist ein Superblock?
MK: Der Ansatz kommt aus Barcelona und kombiniert Verkehrsberuhigung mit Quartierbelebung und Begrünung. Er umfasst nicht nur eine einzelne Strasse, sondern einen Quartierteil – in Barcelona ein Häuserblock im Schachbrettmuster, darum Superblock. Das Ziel ist, anstelle eines Parkplatzes einen Mehrwert zu schaffen. Zum Beispiel, indem wir die Aufenthaltsqualität verbessern, mit Sitzgelegenheiten oder Pflanzen.

In Biel sorgen Parkplatzstreichungen in den Quartieren immer wieder für Unmut. Läuft da was falsch?
GGB: Ich denke nicht. Tempo-30-Zonen in Quartieren sind nicht umstritten. In Bözingen war es wie in Bern das Quartier, das uns fragte, ob auf der stark befahrenen Durchgangsstrasse Tempo 30 eingeführt werden könne. Weil es eine Kantonsstrasse ist, ist das nicht ganz einfach. Parkplätze sind was anderes. Parkplatzaufhebungen sind sehr emotional.

MK: Wenn man einfach nur einen Parkplatz abräumt, ist das kein Mehrwert. Ein Beispiel, wie wir Mehrwert schaffen können, ist in Bern die Optingenstrasse im Breitenrain. Das ist eine Strasse, wo es heute sehr viel Teer und Autos gibt, aber keine Aufenthaltsqualität. Wir werden dort anstelle eines Teils der Parkplätze Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten schaffen. Meines Wissens hatten wir keine einzige Einsprache.

> «Wir Städte müssen zusammenhalten.»
>
> **Marieke Kruit**

Das kostet aber alles viel Geld.
GGB: Das ist nicht nur eine finanzielle Frage. Wenn man kommt und sagt, man möchte hier eine Begegnungszone machen, einen Platz, ein paar Bäume und einen Garten, dann sagen alle super! – selbst wenn man dafür ein paar Parkplätze wegnehmen muss. Wenn man aber zuerst einfach mal Parkplätze aufhebt und erst dann sagt, was dafür Gutes kommt, hat man die Leute schon verloren, sie glauben es nicht mehr. Es ist ein Lernprozess für uns Städte, weil die Bevölkerung viel reaktiver ist als früher. Wenn etwas Neues kommt, wollen die Leute sofort sagen, ob es sie glücklich macht oder nicht. Und wenn es sie nicht glücklich macht, sind sie dagegen. Im Verkehrsbereich haben die Menschen sehr schnell das Gefühl, etwas zu verlieren, auf das sie ihrer Meinung nach ein Anrecht haben. Daher ist die Unzufriedenheit für diese Personen potenziell gross. Man hört wenig von dem Teil der Bevölkerung, der davon profitiert.

MK: Wir machen in solchen Fällen gute Erfahrungen mit lernenden Prozessen. Wir probieren einfach etwas aus und machen es nicht gleich fix für ewig. So haben die Leute eine Idee, wo es hingehen könnte. Wenn es funktioniert, setzen wir es um. Wenn nicht, passen wir es an.

Anti-Auto-Massnahmen, Werbeplakatverbote oder städtische Mindestlöhne sorgen auf dem Land für Kopfschütteln.
MK: In den Städten akzentuieren sich viele Probleme viel deutlicher. Wie zum Beispiel die Frage der Erhitzung. In einem Dorf auf dem Land ist das wahrscheinlich noch nicht so virulent wie bei uns. Wir haben hingegen richtige Hitzehotspots in der Stadt und müssen dies angehen. Das Thema Schwammstadt, mehr Bäume, mehr klimaangepasste Strassen und Plätze – das alles ist bei uns brennend aktuell. Aber ich bin auch überzeugt, dass es in der Stadt zum Teil andere Rezepte als auf dem Land braucht. Ich bin in der Regionalkonferenz aktiv und spreche sehr viel mit ländlichen Gemeinden. Tempo 30 ist dort zum Beispiel auch ein Thema. Aber anders.

Im Bundeshaus verlangen National- und Ständerat, dass man innerorts nicht mehr Tempo 30 auf Durchgangsstrassen einführen darf. Sind die Städte im Kampf gegen die Autos zu weit gegangen?
GGB: Ich glaube, die Realitäten in Stadt und Land sind immer verschiedener. Das gegenseitige Verständnis sinkt. In Biel verlassen einige Personen die Stadt, weil sie auf dem Land die Möglichkeit haben, ein Haus zu kaufen. Sie bleiben aber weiterhin tätig in der Stadt. Sie kommen dann oft mit ihrem Privatauto in die Stadt und nicht mit dem ÖV. Das führt unweigerlich zu einer Überlastung der Strassen.

Das Problem sind also die Auswärtigen?
GGB: Heute gibt es mehr Fahrzeuge als vor zehn Jahren. Viele Leute aus der Agglomeration fahren in die Stadt, meist allein mit dem Auto, um zu arbeiten, einzukaufen oder ihre Freizeit zu verbringen. Wenn das nicht mehr gleich komfortabel möglich ist, fühlen sich diese Leute in ihrer Freiheit eingeschränkt und sind nicht bereit, Staus in Kauf zu nehmen und einen angepassten Preis für einen Parkplatz in der Stadt zu bezahlen. Die Realität in den Städten hat sich verändert. Es gibt immer mehr Leute in Biel, die kein Auto haben. Aber es gibt immer noch viele Parkplätze, hauptsächlich für auswärtige Pendler und Leute aus der Agglomeration.

MK: Genau. Wir haben in der Stadt Bern 146'000 Menschen, die hier wohnen, und rund 200'000, die hier arbeiten. Wir haben also sehr viel Pendelverkehr. Das können wir als Stadt nicht allein lösen. Wir müssen gemeinsam mit den Gemeinden ringsum Lösungen finden, noch einfacher mit dem Velo oder dem ÖV von der Peripherie in die Stadt zu gelangen. So konnten wir jüngst das Berner Veloverleihsystem weiter in die Region ausdehnen und über zehn umliegende Gemeinden mit an Bord holen.

Marieke Kruit und Glenda Gonzalez Bassi diskutieren über die unterschiedlichen Lebensrealitäten in der Stadt und auf dem Land.

Bild: Nik Egger

Gibt es so etwas auch für die Region Biel?
GGB: Noch nicht, aber wir sind dran. Solange es keine attraktiven Alternativen zum Individualverkehr gibt, werden alle unzufrieden sein. Das blockiert den öffentlichen Verkehr, die Wirtschaft, den Detailhandel und die Handwerksbetriebe in der Stadt. Jeder muss für eine Lösung die Hand reichen. Das ist die Schwierigkeit. Die Fussgänger regen sich über die Velofahrer auf, diese über die Autofahrer und diese nerven sich über die Busspuren. Ich hoffe sehr auf den Generationenwechsel.

MK: Was spricht für das Auto? Dass man von Tür zu Tür fahren kann. Das stimmt zwar auch nicht ganz, aber man hat das Gefühl. Darum müssen wir noch mehr auf den kombinierten Verkehr setzen und aufzeigen: Mit einer Kombination von ÖV, Velo, zu Fuss klappt das genauso – oder mittlerweile in der Stadt sogar noch komfortabler als mit dem Auto.

Haben Sie privat ein Auto?
MK: Ich habe kein Auto. Ich habe den öffentlichen Verkehr und brauche unsere gute Veloinfrastruktur. Ein Auto ist in der Stadt Bern nur hinderlich und teuer.

Hat die Stadtpräsidentin von Biel noch ein Auto?
GGB: Wir haben ein Auto, das ich mit der Familie teile. Wir brauchen es meist für die Ferien.

MK: Es ist nicht so, dass ich etwas gegen Autos habe. Wir machen privat auch Car-Sharing. Wenn ich zum Beispiel Pflanzen hole, nehme ich gern ein Auto. Wir haben sehr viele Carsharing-Angebote in der Stadt, die stark genutzt werden. Das ist auch platzsparend.

Läden und Geschäfte prägen das Gesicht einer Stadt. Ihnen gefallen die kleinen Bäckereien in Paris.
MK: Das macht einen Ort doch lebendig, oder?

In der Altstadt von Biel gibt es noch eine einzige Bäckerei und in der ganzen Stadt noch zwei Metzgereien. Gibt es Massnahmen, damit solche Läden, die den Charakter einer Stadt ausmachen, nicht wegsterben?
GGB: Ich war ja selbst Kundin des letzten Metzgers der Altstadt. Ich fragte ihn, warum es nicht weitergehe. Er sagte mir, es gebe schlicht keinen Nachwuchs mehr, der 60 Stunden pro Woche arbeiten wolle. Dieses Handwerk will niemand mehr machen. Das ist kein Sonderfall. Man kann die Stadt attraktiver machen, aber man muss auch faire Mieten anbieten.

Ein anderes Ärgernis sind die gähnend leeren Ladenflächen in Biel.
GGB: Stimmt. Immer mehr Personen bevorzugen kleine Geschäfte statt grosser Shopping-Center. Die Entwicklung in der Zentralstrasse ist ein Beispiel dafür. Dort und in der Altstadt funktionieren kleine Läden. Die grossen Ladenketten hingegen wollen nicht mehr teure Mieten für gute Lagen im Zentrum zahlen, wenn 60 Prozent ihres Umsatzes online erzielt werden. Umso mehr müssen wir unsere zentralen Plätze und Strassen attraktiver gestalten. Den Verkehr beruhigen, begrünen, mehr Bäume, die Schatten spenden, pflanzen und grössere Terrassen machen.

Wir haben im BT eine neue Dialog-Rubrik mit der Berner Online-Plattform «Hauptstadt», wo wir uns über Bern und Biel austauschen. Die Rubrik heisst Gleis 49. Also wie das abgelegene Gleis 49, das alle kennen, die mit dem Zug von Bern nach Biel fahren und dafür von der Haupthalle im Bahnhof Bern mindestens zehn Minuten Richtung Freiburg gehen müssen oder umgekehrt. Bleibt der Weg nach Biel ein Nebengleis?
GGB: Das ist ein Thema, das wieder aufgenommen werden muss. Als Stadt haben wir mehrere offene Dossiers mit der SBB.

MK: Das ist natürlich eine Frage, die wir mit der SBB beantworten müssen. Für uns von der Stadt ist es aber ganz klar ein Provisorium, wenn auch ein sehr langes. Denn wir bauen den ganzen Bahnhof Bern bei laufendem Betrieb um. Das ist hohe Kunst. Das dauert. Natürlich ist der lange Weg zum Gleis 49 sehr unangenehm. Ich habe es ja selbst schon erlebt und habe mich auch geärgert. Das soll für alle, die nach Biel wollen, ganz sicher nicht ein Providurium werden, auch wenn die SBB dieses neue Perron wohl als Reserveperron behalten wird.

Wochenkommentar

Frischer Wind täte der Swatch Group gut

Der Bieler Uhrenkonzern verwahrt sich gegen jede Kritik. Doch die Zahlen lügen nicht.

Es gab eine Zeit, da waren die Generalversammlungen der Swatch Group eigentliche Happenings. Es herrschte die Stimmung eines Familientreffens oder besser noch: Es waren Anlässe, an denen Fans ihren Idolen nah sein konnten. Die Fans, das waren die Aktionärinnen und Aktionäre, jedenfalls die meisten. Die Idole, das waren die Mitglieder der Familie Hayek.

Auf ihre Idole liessen die Fans nichts kommen. Wenn sich Störenfriede erdreisteten, kritische Fragen zu stellen, dann kam es vor, dass Kleinaktionäre das Wort ergriffen und der Konzernleitung argumentativ beistanden. Dabei gab es schon damals, als die Zeiten noch weitaus besser waren als jetzt, durchaus berechtigte Kritik an der Corporate Governance des Konzerns, der Unabhängigkeit des Verwaltungsrats und darin des Vergütungsausschusses. Schliesslich hielt die Familie Hayek damals wie heute die Zügel fast gänzlich fest in der Hand. Doch deren Verweis auf die Verbundenheit mit der Schweiz, ein paar träfe Sprüche in Richtung Finanzbranche, die exklusive Aktionärs-Swatch und nicht zuletzt gute Zahlen reichten aus, um das mehrtausendköpfige Publikum zufriedenzustellen. Man ging in Minne auseinander und freute sich aufs Mittagessen.

Es ist möglich, dass das heute anders wäre. Vielleicht kommt es dem Verwaltungsrat nicht ungelegen, muss er nicht mehr real vor die Aktionäre treten. Denn gerade jene, die schon lange dabei sind, dürften wenig Freude an der Entwicklung des Unternehmens haben. Wer seine Aktien in den frühen Nullerjahren gekauft und bis heute gehalten hat, hat damit abgesehen von der Dividende kaum Geld verdient. Der Kurs ist auf dem tiefsten Stand seit 16 Jahren. Und so greifen denn auch die Vorbehalte, die dem aktivistischen Investor Steven Wood kurzfristiges Heuschrecken-Denken vorwerfen, zu kurz. Wood versuchte diese Woche vorerst erfolglos, in den Verwaltungsrat gewählt zu werden. Und er spricht aus, was offensichtlich ist: Die Entwicklung der Swatch Group ist unbefriedigend. Nicht in der Kurzfristbetrachtung, sondern über einen längeren Zeitraum. Denn über diesen betrachtet, sagt der Aktienkurs durchaus etwas über den Zustand eines Unternehmens aus.

Es ist auch nicht zielführend, die Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen gegeneinander auszuspielen. Geht es einem Unternehmen gut, so steigt tendenziell der Kurs seiner Aktien. Es verkauft mehr Produkte, es gewinnt Marktanteile, es macht mehr Gewinn, es kann mehr investieren, es zahlt mehr Steuern, es schafft mehr Arbeitsplätze, aus denen wiederum Steuereinnahmen für die Allgemeinheit resultieren. Das zeigt zum Beispiel die Entwicklung von Rolex. Während Nick Hayek einst davon sprach, mit Omega aufholen zu wollen, so ist Rolex mittlerweile enteilt. Und baut im Greyerzerland einen neuen Standort mit Aberhunderten Arbeitsplätzen. Die Swatch Group dagegen stagniert. Zuletzt lag der Umsatz wieder auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2011. Die Anzahl der Mitarbeitenden ist in diesem Zeitraum gesunken. So gerne der Konzernchef zu sagen pflegt, man verkaufe Uhren, nicht Aktien, so ist ihm entgegenzuhalten, dass der Aktienkurs auch ein Spiegel davon ist, wie erfolgreich das gelingt.

Die schroffe Ablehnung, welche die Hayeks auch gegenüber konstruktiven Kritikern an den Tag legen, ist darum nicht mehr angebracht. Der Versuch, die Medien von der Generalversammlung auszusperren, spricht schon mal für sich. Das intransparente Vorgehen rund um Woods Wahl ist eines Milliardenkonzerns unwürdig. Und die Art, wie ein potenzieller Schweizer Alternativkandidat abserviert wurde, ist gar womöglich nicht rechtmässig. Zumindest klaffen das Selbstverständnis der Konzernführung und das tatsächlich messbare Resultat weit auseinander. Das sehen mittlerweile immer mehr jener Aktionäre so, die nicht dem Hayek-Pool angehören. Die bloss 55 Prozent Stimmen zur Entlastung von Konzernleitung und Verwaltungsrat sind ein Schuss vor den Bug, und der Erfolg der Moonswatches vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die Marktlage für die Swatch Group insgesamt schwieriger geworden ist.

Es muss ja nicht zwingend dieser Steven Wood sein. Doch etwas frischer Wind, eine Verjüngung und die Etablierung kritischer Gegenstimmen zu den alteingesessenen Hayeks und ihrer langjährigen Entourage im Verwaltungsrat würden der Swatch Group wahrlich nicht schaden. Zu Recht haben Nicolas G. Hayek und sein Sohn Nick Hayek immer wieder darauf hingewiesen, wie wichtig der Konzern mit seiner industriellen Basis, der Präsenz in allen Segmenten, dem Bekenntnis zum Werkplatz Schweiz und der langfristigen Ausrichtung für die ganze Schweizer Uhrenbranche ist. Damit einher geht aber auch eine Verantwortung, gerade wenn man die Geschichte der Uhrenindustrie in die Betrachtung miteinbezieht. Wird die Swatch Group dieser Verantwortung wieder besser gerecht, ist allen gedient – nicht zuletzt dem Unternehmen und seinen Besitzern selber.

Tobias Graden
tobias.graden@bielertagblatt.ch