

zugehen

derkrankheiten» festhalten. Es soll Verbesserungen zugunsten des Wirtschaftsverkehrs möglich machen, wie beispielsweise im vom Stadtpräsidenten genannten Fall der Schützenmatte.

Dass sich die links-grüne Regierung womöglich in einem

Konflikt befindet, wenn sie gleichzeitig wohn- und umweltfreundliche sowie wirtschaftsfreundliche Politik betreiben müsste, streitet der Stadtpräsident vehement ab. Umwelt- und klimafreundlich bedeute nicht wirtschaftsfeindlich. «Ich habe

diesbezüglich eine andere Sicht als links-fundamentalistische Kreise», stellt von Graffenried klar.

«Ich bin der Meinung, dass wir ein Wirtschaftswachstum brauchen. Eines, das nicht auf Ressourcenverbrauch beruht.» Da-

bei müssten innovative Technologien und erneuerbare Energien priorisiert und gefördert werden. «Auch im nationalen und im internationalen Konkurrenzkampf ist Innovation enorm wichtig – dem muss sich die Wirtschaft stellen.»

Lanz wünscht sich in Thun einheitliche Öffnungszeiten

«Wir machen sehr viel richtig, aber sicherlich nicht alles», sagt Raphael Lanz (SVP), angesprochen auf das ungleich bessere Zeugnis, welches das Thuner Gewerbe den städtischen Behörden ausstellt – im Vergleich mit Bern. Während die Zufriedenheit in der Hauptstadt auf einem Wert von 3,5 steht, gibt es dafür in Thun die Note 5 auf einer Skala bis 10. Die Thuner Gewerbler sind also mittelmässig zufrieden oder mittelmässig unzufrieden, je nach Betrachtung.

Die Ergebnisse der Umfrage seien in Thun geprägt durch eine spezielle Situation, gibt der 51-jährige Stadtvorsteher zu bedenken: Die Begleitmassnahmen zum Bypass Nord mit dem neuen Verkehrsregime in der Innenstadt sowie diverse Baustellen hätten den Detailhandel in den vergangenen zwei Jahren auf eine harte Probe gestellt. Die Baustellen hätten zur Unzufriedenheit geführt, die aus der Um-

frage hervorgehe. Die Situation in der Thuner Innenstadt habe sich verschlechtert oder gar sehr verschlechtert, stellen drei Viertel der befragten Detaillisten fest. Diese Wahrnehmung führt der Thuner Stapi «nicht nur auf die unmittelbar von der Politik beeinflussbaren Faktoren zurück»: Wegen des Onlinehandels such-



Er sieht den Handel in der Pflicht: Raphael Lanz (SVP). Foto: chp

ten Kunden in den Kernzonen vermehrt das Erlebnis, weniger den reinen Einkauf. Lanz: «Dieser Herausforderung muss sich der Einzelhandel stellen. Diese Rahmenbedingungen können wir als städtische Behörde nicht beeinflussen.»

«Wir nehmen die Sorgen des Gewerbes ernst», verspricht Lanz. Man sei sehr offen und aktiv, pflege ein gutes Verhältnis zur Innenstadtgenossenschaft Thun. «Gemeinsam haben wir mit verschiedenen Massnahmen so gut wie nur möglich Gegensteuer gegeben.» Beispielsweise mit der Aktion «Thun nimmt Platz». Es sei dann Aufgabe der jeweiligen Anbieter, ein Angebot bereitzustellen, das die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt anspreche. Lanz weiss um die Nöte der Detaillisten: Seine Eltern betrieben bis zur Jahrtausendwende in der Oberen Hauptgasse die Drogerie Edelweiss und waren an verschiede-

nen weiteren Drogeriebetrieben beteiligt.

79 Prozent der befragten Thuner Detaillisten sehen dennoch Handlungsbedarf bei der Stadt. Oft seien die Anliegen des Gewerbes gegenläufig, stellt Lanz fest. Während die einen zu wenig Zugänglichkeit beklagen, monieren andere zu viel Durchgangsverkehr. Die Anlieferung in Thun ist eine Besonderheit, weil das Bälliz und die Hauptgasse nur von einer Seite her angefahren werden können. «Wir sind also eingeschränkt in den Alternativen.» Der Handel selbst müsse auch Anstrengungen unternehmen. «Einheitliche Öffnungszeiten wären wünschenswert», so Lanz. Allerdings lehnen in Thun zwei Drittel den Vorschlag des Regierungsrats zu erweiterten Öffnungszeiten – eine Stunde länger und zwei Sonn-/Feiertage mehr – ab.

Chantal Desbiolles

Kommunikationspolitik» von Stadt und Bauherrin.



August ein Kran stehen. Foto: Raphael Moser

«Dass vor unserem Restaurant ein Kran aufgestellt wird, habe ich auf dem Latrinenweg erfahren.»

David Steinmann
Geschäftsführer
Café des Pyrénées

Ursprünglich sollte der Kran im Zibelegässli zu stehen kommen. Wegen zu enger Platzverhältnisse wurde dieser Standort jedoch verworfen. Und der Kornhausplatz kam bei der Stadt aus Sicherheitsgründen nicht infrage. Also bewilligte das Tiefbauamt Anfang Juli die Variante in der Rathausgasse.

Was die Gewerbetreibenden besonders vor den Kopf stösst: Die private Bauherrschaft und die Stadt planen, dass nebst dem Kran auch eine Plattform gebaut wird, auf der etwa Schuttmulden ihren Platz fänden. Dadurch müsste die ganze obere Rathausgasse überdacht werden – ähnlich wie bei der Sanierung der Nationalbank. Im Gegensatz zum Aufbau des Krans braucht es für die Plattform eine Baubewilligung. Der Rathaus-Brunngass-Leist habe bereits angekündigt, Einsprache dagegen zu erheben, sagt Mathias Kühni. So weit will man es nicht kommen lassen. Die Stadt strebe «selbstverständlich eine einvernehmliche Lösung» an. Deshalb sollen noch diese Woche Gespräche mit dem Leist und dem Gewerbe stattfinden. Die Alternative zu einer Plattform sechs Meter über dem Boden wäre, die Schuttmulden irgendwo in der Rathausgasse zu deponieren. Die Stadt und die Bauherrin bezweifeln, dass dies für die Bevölkerung und das Gewerbe die bessere Option wäre.

Michael Bucher

Diplomierter ÖV-Profi fährt jetzt Mattelift

Stadt Bern Der neue «Chef-Liftboy» hat eine steile ÖV-Karriere hinter sich.



Er ist der neue Boss der Matteliftboys: Daniel Schlatter (62) übernimmt als Chefkondukteur des Senkeltrams. Foto: Iris Andermatt

Seit dem 22. April 1897 befördert das Senkeltram Personen von der Matte hinauf zur Münsterplattform – und retour. Der Mattelift ist ein Unikum und schweizweit der einzige personenbediente Lift dieser Art. Gefahren wird er abwechselungsweise von neun «Liftboys» im Rentenalter, die sich in zwei Tagesschichten einen finanziellen Zustupf verdienen. Das hat Tradition.

Doch keine Regel ohne Ausnahme. Der neue Chefkondukteur, Daniel Schlatter, ist zwar pensioniert, aber erst 62-jährig. «Mit ihm haben wir eine fachkundige Persönlichkeit mit grosser Verbundenheit zum öffentlichen Verkehr gewonnen», sagt Thomas Zimmermann, Verwaltungsrat und Betriebsleiter der Elektrischen Personenaufzug Matte-Plattform AG. Er sei fasziniert, dass sich Daniel Schlatter mit seinem beruflichen Werdegang überhaupt für diese Stelle beworben habe – und spricht von einer «Bogenkarriere».

Eidg. dipl. ÖV-Manager

Daniel Schlatter selber sagt: «Ich wollte nach meiner Frühpensionierung einen Teilzeitjob im öffentlichen Verkehr, wollte wieder persönlich mit Leuten zu tun haben.» Seine Karriere ist so steil wie das Senkeltram. Nach einer Lehre als Maschinenschlosser bei der Wifag startete er seine Laufbahn bei Bernmobil. Zuerst als Tram-, dann als Buschauffeur. Parallel dazu bildete er sich weiter und leitete bald einmal die Verkaufsabteilung von Bernmobil. «Dann erhielt ich den Auftrag, eine Marketingabteilung aufzubauen.» Und er wurde Mitglied der Geschäftsleitung. Schlatter war es auch, der das Bären-

ren-Abo (heute Libero) eingeführt hatte.

«Ende der 1990er-Jahre wechselte ich von Bernmobil zu Postauto und wurde Betriebsleiter Berner Oberland.» Sieben Jahre später hatte er diese Stelle im Kanton Graubünden inne. 2002 schloss Schlatter die höhere Ausbildung Eidg. dipl. Manager öffentlicher Verkehr erfolgreich ab und war bis zu seiner Frühpensionierung Postauto-Leiter Markt Schweiz.

Sein 40-Prozent-Job beim Senkeltram gefällt ihm. Das sei das, was er gesucht habe. «Der persönliche Kontakt wird von den

«Ich wollte wieder persönlich mit Leuten zu tun haben.»

Daniel Schlatter
Neuer Mattelift-Chefkondukteur

Fahrgästen und mir sehr geschätzt, viele Leute staunen, dass es überhaupt noch einen Lift gibt, der persönlich bedient wird.»

32-Sekunden-Fahrt

Ein Talk mit Passagieren dauert allerdings nicht lange. In 32 Sekunden hat das Senkeltram die 32 Höhenmeter von der Matte zur Münsterplattform überwunden. Daniel Schlatter fährt die Strecke 200-mal pro Tag auf und runter.

Urs Wüthrich