B+S
INGENIEURE UND PLANER

Verein Cradle

CRADLE Verbindungsbahn Lenk – Crans-Montana Verkehr Bericht

Bericht

25. Juni 2025 / 1.1



Quelle: https://www.bernerzeitung.ch/seilbahn-ueber-plaine-morte-per-gondel-vom-simmental-ins-wallis-400769279940

B+S AG
Weltpoststrasse 5 | Postfach | CH-3000 Bern 16 | +41 31 356 80 80 | www.bs-ing.ch

Impressum

Ansprechpartner/-in	Ecoptima, Julian Nützi
Projektleiter/-in	Simon Rubi
Projektnummer	89.2456
Dokument	20250624_CRADLE Verkehr.docx

Änderungsverzeichnis

Version	*Datum*	*Verfasser/-in*	*Bemerkungen*
1.0	07.05.2025	Simon Rubi s.rubi@bs-ing.ch Urs Dubach u.dubach@bs-ing.ch	keine Bemerkungen
1.1	25.06.2025	Simon Rubi Urs Dubach	Anpassungen aufgrund Sitzung / Rückmeldung

Inhaltsverzeichnis

1	**Zusammenfassung und Fazit**	**4**
2	**Grundszenario**	**5**
2.1	Grundlagen	5
2.2	Kenndaten/Prognose mit CRADLE für die drei Orte	5
2.3	Heutige Belastungen der Zufahrtskorridore	5
3	**Verkehrserzeugung CRADLE**	**7**
3.1	Grundlage Potenzialstudie Ecoplan	7
3.2	Potenzial CRADLE als Zuwachsraten	8
3.3	Zusatzwege auf den Zugangskorridoren auf Grund CRADLE	9
3.4	Zusätzliche Fahrten auf den Zugangskorridoren auf Grund CRADLE	11
3.5	Relation der zusätzlichen Fahrten zur heutigen Verkehrsbelastung	12
4	**Parkierung / Ortsverkehr**	**14**
4.1	Zusätzlicher Parkplatzbedarf	14
4.2	Wachstum allgemein	15
4.3	Adelboden	15
4.4	Ortsverkehr Lenk	15
4.5	Ortsverkehr Crans-Montana	15

1 Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassung

Mit dem Projekt CRADLE sieht die Potenzialstudie von Ecoplan je nach Ort und Saison Zuwachsraten der Gäste zwischen 5% und 13%. Diese sind für Ein- und Mehrtagesgäste gleich, etwas grösser im Sommer als im Winter und an der Lenk fast doppelt so gross wie in Adelboden und Crans-Montana. Die Zugangsinfrastrukturen blieben in Adelboden und Crans-Montana unverändert, an der Lenk entsteht die neue Talstation direkt beim Bahnhof. Der Bergbahnzugang Metsch bleibt aber erhalten.

Auf Grund der neuen Gästezahlen ergeben sich zusätzliche Fahrten auf den Zubringerachsen, welche mit Annahmen für den Modalsplit von 70% bis 80% MIV-Anteil für Eintagesgäste und je nach Ort und Saison 20% bis 50% für Mehrtagesgäste auf die Verkehrsträger aufgeteilt wurden. Dies unter Berücksichtigung, dass CRADLE mehr ausländische Mehrtagesgäste anziehen wird und es einen Unterschied in der Gästestruktur von Crans-Montana gegenüber den näher am Ballungsraum Mittelland liegenden anderen Orten Lenk und Adelboden gibt. Die Anzahl Fahrten MIV beruht auf einer durchschnittlichen Belegung von 2.5 Personen/PW.

Die so berechneten Zunahmen des MIV auf Grund von CRADLE liegen für den angenommenen Spitzentag (10. Tag) im unteren einstelligen Prozentbereich und werden zu keinen Problemen führen, respektive die bekannten Probleme (z.B. Reichenbach, Kreisel Zweisimmen, unteres Simmental an den Spitzentagen) nicht signifikant verschärfen. Die Zunahmen im ÖV sind unter dem angenommenen Modalsplit höher. Sie liegen bei 4% auf der Seite Crans und bei 10% im Winter respektive 20% im Sommer für die Lenk. Bezüglich Adelboden und Busreisen lagen keine Basisdaten vor. Diese Zuwachsraten sind mit dem heutigen Angebot bewältigbar. Allenfalls wird sich die Frage von Zusatzkursen zu Spitzenzeiten stellen.

Die Annahmen zur Verkehrszunahme gehen von einem Modell aus, das nur den mit CRADLE (und anderen bekannten Vorhaben) erzeugten Gästeverkehr berücksichtigt. Ein anderes Modell könnte von einem dazu linearen Wachstum der Orte und dazu linearen Wachstum des heutigen Verkehrs ausgehen. Es ist aber ein Ziel von CRADLE, vor allem die bestehenden Betten besser auszulasten. Angestellte, Dienstleister und noch mehr die Ortsbevölkerung wachsen nicht linear mit den Gästezahlen. Der von ihnen generierte Verkehr ist auch nicht zu den touristischen Ganglinien parallel.

Der zusätzliche Parkplatzbedarf beträgt für den kritischen Winterspitzentag ca. 40 Parkplätze pro Ort, was angesichts der Gesamtkapazitäten sehr bescheiden ist. Er berücksichtigt allerdings nicht Verschiebungen und Veränderungen der Nachfrage innerhalb der Orte. Für Adelboden und Crans-Montana fehlen uns diesbezüglich die Angaben und die Auswirkungen von CRADLE auch viel kleiner als an der Lenk. An der Lenk sollen weiterhin alle Tagesgäste durch das Zentrum in Richtung Metsch fahren. Ein vernünftiges Angebot bei der, verkehrlich günstiger gelegenen neuen Talstation, erscheint uns eigentlich notwendig.

Die Studie macht auf Grund fehlender Grundlagen und belastbarer Modelle keine Aussagen zum Binnenverkehr in den Orten. Touristisches Wachstum bringt meist auch Mehrverkehr in den Orten. Es ergeben sich aber auch zusätzliche Mittel für Massnahmen wie beispielsweise die Verbesserung der Ortsbusnetze, Informationssysteme und Langsamverkehrsinfrastruktur.

Fazit

Der Zusatzverkehr auf Grund der Prognosen mit CRADLE kann auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden, respektive wird die bestehenden Probleme in Spitzenzeiten nicht relevant verschärfen. Allenfalls werden für diese Spitzenzeiten Zusatzkurse ÖV und wenige zusätzliche Parkplätze notwendig. An der Lenk ergäbe sich sogar die Möglichkeit für die Verbesserung der heutigen Situation, was aber eine Konzeptanpassung bei der vorgesehenen Parkierungslösung erforderte.

2 Grundszenario

2.1 Grundlagen

Grundlagen:

- Cradle Touristische Potenzialstudie, Ecoplan 11.03.2025 (Entwicklung der Gästezahlen in Lenk, Crans Montana und Adelboden mit CRADLE)
- LBB Passagierfrequenzen 2024 (Bergbahnfrequenzen Adelboden, Lenk)
- MOB Passagierzahlen, Frequenzen Zweisimmen-Lenk 2023
- Astra Verkehrszählstelle Weissenbach 2023 (Strasse Korridor Simmental)
- Strassendaten Kanton Bern, Lenkstrasse 46, 3770 Zweisimmen (Strasse Korridor Zweisimmern- Lenk), November 2023
- Korridorstude Kandertal, B+S 2024 (Strassendaten Korridore Frutigen-Spiez und Adelboden)
- Dashbord Destination Crans Montana (Funi 2023, Bus 2023, Strasse von Sion/Sierre 2024)
- Verkehrszählung Lenk 2008
- Gemeinde Lenk, Parkplätze (Anzahl und Lage der Parkplätze in der Gemeinde Lenk)
- Angaben der Projektleitung zu Parkplätzen in Zusammenhang mit dem geplanten Resort bei der Talstation Metsch

2.2 Kenndaten/Prognose mit CRADLE für die drei Orte

Die Gästekenndaten aus der Potenzialstudie Ecoplan Ist-Zustand und als Prognose mit CRADLE für die drei Orte, aufgeteilt in Sommer- und Wintermonate bilden das Ausgangsszenario für die Verkehrsstudie.

	Gästeaufkommen IST		Gäste Prognose mit CRADLE	
Winter	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	306’258	422’928	328’737	453’970
Lenk	236’501	354’751	259’351	389’027
Crans-Montana	385’065	1’044’486	406’083	1’101’497
Sommer				
Adelboden	392’007	424’675	423’568	458’865
Lenk	377’137	308’566	424’686	347’471
Crans-Montana	350’475	961’874	373’745	1’025’740
Total	**2’047’442**	**3’517’280**	**2’216’171**	**3’776’570**

Wesentlich ist zudem, dass das Wachstum bei den Mehrtagesgästen in den Orten vor allem über eine bessere Auslastung der bestehenden Betten erfolgen soll.

2.3 Heutige Belastungen der Zufahrtskorridore

Für die heutige Belastung der Zufahrtskorridore lagen Daten in unterschiedlicher Qualität, teilweise auch keine Daten vor. Für den Spitzentag wurde der 10. Tag der verlässlichsten Zählung in Weissenbach als Faktor für alle Werte herangezogen. Dies ergibt die folgenden Werte für die einzelnen Korridore:

Spiez Zweisimmen	*MIV*	*ÖV*	Faktor
	DTV	Personen	Annahme B+S
Durchschnitt	6'019		1.00
Quelle	1.1*DTV Astra Weissenbach 2023		
10ter Tag	8'420		1.40
Quelle	1.1*DTV Astra Weissenbach 2023		
30er Tag	7'738		1.29
Quelle	1.1*DTV Astra Weissenbach 2023		

Zweisimmen Lenk	*MIV*	*ÖV*	Faktor
	DTV	*Personen*	Annahme B+S
Durchschnitt	4'578	786	1.00
Quelle	1.1*DTV Kanton 2023	MOB Zweisimmen Blankenburg	
10ter Tag	6'404	1'100	1.40
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		
30er Tag	5'885	1'010	1.29
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		

Spiez Frutigen	*MIV*	*ÖV*	Faktor
	DTV	Personen	Annahme B+S
Durchschnitt	15'705		1.00
Quelle	DTV Korridorstudie Kandertal 2024		
10ter Tag	21'970		1.40
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		
30er Tag	20'190		1.29
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		

Frutigen Adelboden	*MIV*	*ÖV*	Faktor
	DTV	Personen	Annahme B+S
Durchschnitt	4'500		1.00
Quelle	1.1*DTV Korridorstudie Kandertal		
10ter Tag	7'200		1.40
Quelle			
30er Tag	5'850		1.29
Quelle			

Sierre/Sion Montana	*MIV*	*ÖV*	Faktor
	DWV	Personen	Annahme B+S
Durchschnitt	14'700	3'608	1.00
Quelle	Crans 2024	SMC 2023	
10ter Tag	20'564	5'048	1.40
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		
30er Tag	18'898	4'639	1.29
Quelle	Annahme B+S, Zählungen Umgebung		
	Werte MIV 2 Kooridore (8000 Sierre, 6700 Sion)		

3 Verkehrserzeugung CRADLE

3.1 Grundlage Potenzialstudie Ecoplan

Die Gästezahlen Potenzial CRADLE gemäss Angaben Ecoplan sind Grundlage der weiteren Berechnungen. Die Einheit ist Gästetage (nicht Personen) und werden jeweils aufgeteilt in Winter/Sommer und Tagesgäste/Mehrtagesgäste.

T 1.0	Gästeaufkommen IST		Davon Anzahl Ersteintritte	
Winter	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	306’258	422’928	149’855	206’942
Lenk	236’501	354’751	152’338	228’507
Crans-Montana	385’065	1’044’486	140’121	380’077
Sommer				
Adelboden	392’007	424’675	38’256	41’443
Lenk	377’137	308’566	39’303	32’157
Crans-Montana	350’475	961’874	19’305	52’982
Total	**2’047’442**	**3’517’280**	**539’177**	**942’108**

Die Tabelle T 1.0 zeigt die heutigen Gästezahlen der drei Orte.

T 1.1	Potenzial mit CRADLE Gesamtzahlen (Personen)			
	Aufenthaltstage gesamt		Davon Anzahl Ersteintritte (Potenzial)	
Winter	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	328’737	453’970	164’840	227’636
Lenk	259’351	389’027	167’572	251’357
Crans-Montana	406’083	1’101’497	154’133	418’084
Sommer				
Adelboden	423’568	458’865	59’296	64’237
Lenk	424’686	347’471	76’044	62’218
Crans-Montana	373’745	1’025’740	37’267	102’278
	2’216’171	**3’776’570**	**659’152**	**1’125’811**

Die Tabelle T 1.1 zeigt das von der Studie Ecoplan prognostizierte zukünftige Gästepotenzial nach der Realisierung von CRADLE als aufsummierte Werte.

3.2 Potenzial CRADLE als Zuwachsraten

Für die Beurteilung der zukünftigen Verkehrsbelastung auf den verschiedenen Achsen und für die verschiedenen Verkehrsträger sind wir auf die Zuwachsraten angewiesen. Diese Werte folgen direkt aus der Studie Ecoplan (Kapitel 3.1), alle Berechnungen ab hier sind aber im Rahmen der vorliegenden Verkehrsstudie B+S erfolgt.

T 1.2

	Potenzial mit CRADLE Zuwachsraten (%)			
	Aufenthaltstage gesamt		Davon Anzahl Ersteintritte (Potenzial)	
Winter	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	7%	7%	10%	10%
Lenk	10%	10%	10%	10%
Crans-Montana	5%	5%	10%	10%
Sommer				
Adelboden	8%	8%	55%	55%
Lenk	13%	13%	93%	93%
Crans-Montana	7%	7%	93%	93%

Das Wachstum erfolgt mehrheitlich Sommer, bei den Aufenthalten am stärksten in der Lenk, bei den Ersteintritten Sommer stärker an den Enden der neuen Bahn in Lenk und Crans-Montana.

T 1.3

	Potenzial mit CRADLE Zuwachsraten Personen)			
	Aufenthaltstage gesamt		Davon Anzahl Ersteintritte (Potenzial)	
Winter	**Tagesgäste 2W**	**Mehrt. 2W/3T**	**Tagesgäste 2W**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	22'478	31'041	14'985	20'694
Lenk	22'851	34'276	15'234	22'851
Crans-Montana	21'018	57'012	14'012	38'008
Sommer				
Adelboden	31'561	34'191	21'041	22'794
Lenk	47'550	38'904	36'742	30'061
Crans-Montana	23'271	63'866	17'962	49'296
	168'728	**259'290**	**119'975**	**183'704**

Die Zuwachsraten in Absoluten Zahlen, als Basis für die Berechnung des Mehrverkehrs.

Hinweis: 2W bedeutet, dass die Tagesgäste auf dem Anreisekorridor 2 Wege absolvieren

3.3 Zusatzwege auf den Zugangskorridoren auf Grund CRADLE

Für die Berechnung der zusätzlichen Wege wurde eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3 Tagen pro Mehrtagesgast angenommen. Vernachlässigt wurden die unterschiedlichen Auswirkungen von Transitgästen auf die drei Orte, da deren Anzahl zu klein sind, um das Resultat zu beeinflussen.

T 2.1

	Potenzial mit CRADLE Zusatzwege (Wege/Jahr)			
	Wege gesamt/J		Wege Ersteintritte/J	
Winter	**Tagesgäste 2W**	**Mehrt. 2W/3T**	**Tagesgäste 2W**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	44'956	20'694	29'971	
Lenk	45'701	22'851	30'468	
Crans-Montana	42'036	38'008	28'024	
Sommer				
Adelboden	63'122	22'794	42'081	
Lenk	95'100	25'936	73'483	
Crans-Montana	46'541	42'577	35'924	

Alle Gäste legen im Zugangskorridor zwei Wege zurück. Pro Aufenthaltstag ergeben sich für den Tagesgast 2 Wege, für den Mehrtagesgast 2/3 Wege. Die Wege der Ersteintritte sind natürlich in den Wegen gesamt enthalten und hier nur als Vergleichszahl für die Mehrtagesgäste gelistet (für Mehrtagesgäste müsste die Anzahl der Bahnnutzungen bekannt sein).

T 2.2

	Potenzial mit CRADLE Zusatzwege Durchschnitt (Wege/Tag)			
	Wege gesamt/T		Wege Ersteintritte/T	
Winter	**Tagesgäste 2W**	**Mehrt. 2W/3T**	**Tagesgäste 2W**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	123	57	82	
Lenk	125	63	83	
Crans-Montana	115	104	77	
Sommer				
Adelboden	173	62	115	
Lenk	261	71	201	
Crans-Montana	128	117	98	

Heruntergebrochen auf den einzelnen Tag (1/365) ergeben sich die obenstehenden durchschnittlichen Tageswerte.

Für die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger, den sogenannten Modalsplit müssen Annahmen getroffen werden. Auf den Zufahrtskorridoren kann der Langsamverkehr wohl vernachlässigt werden. Für die Studie liegen keine gesicherten Werte bezüglich heutigem Modalsplit vor (der Vergleich von heutiger MIV- und ÖV-Transportleistung kann nicht herangezogen werden, da diese Zahlen ja nicht nur den Gästeverkehr umfassen).

T 2.3

	Potenzial mit CRADLE Zusatzwege (Modalsplit)			
	Wege gesamt MIV		Wege gesamt ÖV	
Winter	**Tagesgäste 2W**	**Mehrt. 2W/3T**	**Tagesgäste 2W**	**Mehrt. 2W/3T**
Adelboden	80%	50%	20%	50%
Lenk	80%	50%	20%	50%
Crans-Montana	80%	30%	20%	70%
Sommer				
Adelboden	70%	30%	30%	70%
Lenk	70%	30%	30%	70%
Crans-Montana	70%	20%	30%	80%

Die Annahmen von B+S folgen dem von Ecoplan vorgegeben Modell, welches zwischen Tages-/Mehrtagesgästen unterscheidet und nicht zwischen nationalen und internationalen Gästen oder Ski- und Ausflugsgästen. Die Annahmen sind ein Vorschlag, diskutierbar, vor allem aber einfach und transparent. Sie ergeben einen Modalsplit welcher für die zukünftigen Gäste nicht allzu ambitiös und damit sicher erreichbar erscheint. Auf Grund des neuen Angebotes und der veränderten Gästestruktur (angestrebt wird eine bessere Hotelauslastung) kann für Mehrtagesgäste von einem höheren ÖV-Anteil gegenüber heutigen Erfahrungswerten ausgegangen werden. Die neue Station CRADLE soll schliesslich direkt am Bahnhof zu liegen kommen und einen direkten Umstieg ermöglichen.

3.4 Zusätzliche Fahrten auf den Zugangskorridoren auf Grund CRADLE

Nebst dem Modalsplit (3.3) muss für die Fahrten mit Personenwagen (MIV) eine durchschnittliche Belegung angenommen werden.

T 3.1

	Potenzial mit CRADLE Fahrten (nach Gästestruktur)			
	Fahrten MIV		Fahrten ÖV	
Winter	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**	**Tagesgäste**	**Mehrtagesgäste**
Adelboden	39	11	25	28
Lenk	40	13	25	31
Crans-Montana	37	12	23	73
Sommer				
Adelboden	48	7	52	44
Lenk	73	9	78	50
Crans-Montana	36	9	38	93

Die Anzahl Fahrten beruht auf einer durchschnittlichen Belegung von 2.5 Personen/PW, wie sie üblicherweise für Betrachtungen in Skigebieten angenommen wird. Die Zahlen zeigen den Durchschnittstag,

T 3.2

	Potenzial mit CRADLE Fahrten (Total)			
	Fahrten MIV		Fahrten ÖV	
Winter	**Durchschnitt**	**10. Tag f2.0**	**Durchschnitt**	**10. Tag f2.0**
Adelboden	51	102	53	106
Lenk	53	105	56	113
Crans-Montana	49	99	96	192
Sommer		**10. Tag f1.7**		**10. Tag f1.7**
Adelboden	56	95	96	163
Lenk	81	139	128	217
Crans-Montana	45	77	132	224

Das Total der Fahrten unterscheidet den Durchschnitts- und einen Spitzentag. Für die Koeffizienten wurden die Bergbahnfrequenzen Lenk herangezogen. Für den Winter die Metsch, für die Modellierung des Sommers erschien der dorfnahe Betelberg realistischer.

3.5 Relation der zusätzlichen Fahrten zur heutigen Verkehrsbelastung

Für die einzelnen Korridore und Verkehrsträger liegen Angaben in unterschiedlicher Qualität, teilweise auch keine Angaben vor. (Vergleiche Tabelle Grundlagedaten Anhang). Für den MIV wurde die Zählung Weissenbach im Simmental genauer analysiert und der entsprechende Faktor für die Bestimmung des 10. Tages aus den übrigen Durchschnittwerte herangezogen. Dabei wurde für den Ist-Zustand nicht zwischen Sommer und Winter unterschieden. Das heisst als 10. Tag wird sowohl für die Sommer- als auch die Winterberechnung der 10. Tag des Jahres eingesetzt. Dies weil wir nur die spezifische Situation auf der Simmentalstrasse analysieren konnten und wir nicht zu detaillierte Schlüsse auf die anderen Achsen anwenden wollten. Aus der Erfahrung werden so die Aussagen für den Winter realitätsnah sein, für den Sommer eher einer Sensitivitätsanalyse entsprechen, also auf der deutlich sicheren Seite liegen.

T 4.1	Potenzial mit CRADLE Zunahme Korridor 10. Tag			
	Fahrten MIV		Fahrten ÖV	
Winter	**Ist-Zustand**	**CRADLE plus**	**Ist-Zustand**	**CRADLE plus**
Adelboden	7'200	1.4%		
Kandertal	22'000	0.5%		
Lenk	6'400	1.6%	1'100	10%
Simmental	8'400	1.3%		
Crans-Montana*	20'500	0.5%	5'048	4%
Sommer				
Adelboden	7'200	1.3%		
Kandertal	22'000	0.5%		
Lenk	6'400	2.2%	1'100	20%
Simmental	8'400	1.6%		
Crans-Montana*	20'500	0.4%	5'048	4%

**Crans Montana hat 2 Strassenkorridore (Sierre Durchschnittstag ca. 8'000 DWV und Sion ca. 6'700 DWV)*

Die Zunahmen des MIV auf Grund von CRADLE liegen im unteren einstelligen Prozentbereich und werden zu keinen Problemen führen, respektive die bekannten Probleme (z.B. Reichenbach, Kreisel Zweisimmen, unteres Simmental an den Spitzentagen) nicht signifikant verschärfen. Auch aus diesem Grund finden wir die eingangs beschriebener Vereinfachungen (Anwendung eines Falles auf die übrigen Achsen, gleiche Definition Spitzentag Sommer-/Winter) als stufengerecht und möglich.

Die Zunahmen im ÖV sind unter dem angenommenen Modalsplit höher. Durchschnittlich gesehen sind aber auch sie mit dem heutigen Angebot problemlos bewältigbar. Für allfällige Probleme in den Spitzenzeiten müssten zusätzliche Modellannahmen für die zukünftigen Kundenströme getroffen werden, welche uns nicht vorliegen und wohl auch schwierig zu tätigen sind. Eine solch tiefe Analyse ist auch in Anbetracht der ad hoc Annahmen bezüglich Modalsplit wenig sinnvoll und aussagekräftig. Als Fazit bleibt, dass die heutige ÖV-Infrastruktur auf den Korridoren für CRADLE genügt und sich allenfalls, je nach Modalsplitentwicklung und Kundenverhalten die Frage von Zusatzkursen zu Spitzenzeiten stellen wird.

Die Annahmen zur Verkehrszunahme gehen von einem Modell aus, das nur den mit CRADLE (und anderen Vorhaben) erzeugten Gästeverkehr berücksichtigt. Ein extrem anderes Modell könnte von einem dazu linearen Wachstum der Orte und dazu linearen Wachstum des heutigen Verkehrs ausgehen. Damit würden sich natürlich grössere Zuwachsraten ergeben, vor allem auf der Strasse

(die Modalsplitannahmen müssten dann überprüft und wohl noch näher an das heutige Verkehrsgeschehen angelehnt werden). Wir besitzen aber keine zu CRADLE gehörende Ortsentwicklungsmodelle auf die wir uns für ein solches Szenario stützen könnten. Auch erscheint es uns wenig wahrscheinlich, respektive wenig relevant. Angestellte, Dienstleister und noch mehr Ortsbevölkerung wachsen kaum linear mit den Gästezahlen. Der von ihnen generierte Verkehr ist auch nicht unbedingt zu den touristischen Ganglinien parallel.

4 Parkierung / Ortsverkehr

4.1 Zusätzlicher Parkplatzbedarf

Der Zusätzliche Parkplatzbedarf wurde auf Grund des errechneten Verkehrszuwachses in Kapitel 3 berechnet.

T 5.1	Zusatzbedarf mit CRADLE nach Touristenklasse			
	Tagestourist MIV		Mehrtagestourist MIV 1/3	
Winter	**Durchschnitt**	**10. Tag f2.0**	**Durchschnitt**	**10. Tag f2.0**
Adelboden	20	39	2	4
Lenk	20	40	2	4
Crans-Montana	18	37	2	4
Sommer		**10. Tag f1.7**		**10. Tag f1.7**
Adelboden	24	41	1	2
Lenk	36	62	1	2
Crans-Montana	18	30	2	3

Zusätzlicher PP Bedarf für Tagestouristen MIV und Mehrtagestouristen MIV (1/3 Aufenthaltstage)

Jeder Personenwagen eines Tagesgastes benötigt einen zusätzlichen Parkplatz. Für die mit dem Auto anreisenden Mehrtagesgäste wurde angenommen, dass sie bei einem von drei Aufenthaltstagen mit dem Auto zur Bahn kommen.

T 5.1	Zusatzbedarf mit CRADLE gesamt			
Winter	**Durchschnitt**	**10. Tag f2.0**		
Adelboden	22	43		
Lenk	22	44		
Crans-Montana	21	41		
Sommer		**10. Tag f1.7**		
Adelboden	25	43		
Lenk	38	64		
Crans-Montana	19	33		

Gesamthaft ergibt sich der obenstehende zusätzliche Parkplatzbedarf. Er berücksichtigt allerdings nicht Verschiebungen und Veränderungen innerhalb des Ortsverkehrs. Für Adelboden und Crans -Montana fehlen uns teilweise Angaben zur Parkplatzsituation/Problematik und vorgesehenen Erweiterungen. An der Lenk soll das Parkplatzangebot im Winter (dort ist an der Lenk das Parkplatzproblem relevant) um wesentlich mehr als die hier berechneten rund 60 Parkplätze ausgebaut werden. Es geht also beim Parkplatzangebot weniger um die Gesamtmenge in den einzelnen Orten, sondern mehr darum wo diese in welcher Qualität bereitgestellt wird. Bei einer Erweiterung des Angebotes bei der Talstation Metsch müssen später ankommende Gäste mit dem Auto den Dorfkern passieren und in Richtung Plaine Morte bei der Mittelstation umsteigen. Ein vernünftiges

Angebot bei der neuen Talstation, welches auch die Bedürfnisse im Ort nicht zu stark konkurrenziert, erscheint uns notwendig.

4.2 Wachstum allgemein

Touristisches Wachstum bringt meist auch Mehrverkehr in den Orten. Es ergeben sich aber auch zusätzliche Mittel für Massnahmen wie beispielsweise die Verbesserung der Ortsbusnetze, Informationssysteme und Langsamverkehrsinfrastruktur. Für eine quantitative Betrachtung fehlen uns wie bereits erwähnt, die mit CRADLE verbunden Ortsentwicklungsmodelle. Eine Zielsetzung von CRADLE ist es, die bestehenden Bettenkapazitäten in den Orten besser auszulasten. Wird diese Zielsetzung erreicht, wird sich dies auch positiv auf die Verkehrsentwicklung auswirken, in dem Sinne, dass das Wachstum eher die Durchschnittwerte als die Spitzenbelastungen betrifft

4.3 Adelboden

Der Einfluss von CRADLE auf den Ortsverkehr wird eher gering sein und sich wohl auf den Zubringer zu den Tagesparkplätzen beschränken. Die genauen Entwicklungen und Problematiken liegen für die Studie nicht vor.

4.4 Ortsverkehr Lenk

Die Spitzenbelastung des Kreisels bleibt in ungefähr gleichgleich, da vor allem der Skitourismusverkehr weiterhin in Richtung Metsch geführt wird. Lenk hat noch ein Potenzial bezüglich Parkplatzgebühren, welche zwar kaum Einfluss auf den Tagesausflugsverkehr haben, aber mit einem ergänzenden guten ÖV-Angebot und unter Berücksichtigung der zentralen Lage der neuen Talstation ihre positive Wirkung auf den Modalsplit im Ortsverkehr haben werden.

Der Ort Lenk wird mit der geplanten Bahn besser an das Skigebiet Adelboden-Lenk angebunden und für einen Teil des Orts ist der Weg zur Station zu Fuss möglich.

Allgemein wird das Skigebiet Adelboden Lenk an der Lenk mit der geplanten Bahn besser an den ÖV angeschlossen. Das kann dazu führen, dass heute mit dem Auto zurückgelegte Wege neu mit dem ÖV vorgenommen werden.

4.5 Ortsverkehr Crans-Montana

Die genauen Entwicklungen und Problematiken liegen für die Studie nicht vor.