cradle

CRADLE

Seilbahnverbindung zwischen Lenk/Adelboden und Crans-Montana

Machbarkeitsstudie

cradle

Eine Vision für unsere Region



cradle

Vision

- **Ein einzigartiges alpines Erlebnis schaffen** – im Sommer wie im Winter, mitten in den Alpen.
- **Zwei bedeutende Tourismusdestinationen verbinden** und Ausflüge in beide Richtungen ermöglichen: Crans-Montana ↔ Adelboden-Lenk.
- **Die Plaine Morte als eigenständiges Ausflugsziel entwickeln**, das leicht erreichbar ist und dessen Potenzial besser genutzt wird.
- **Touristische Reiserouten erweitern** – für Gäste aus der Schweiz und dem Ausland, dank einer Nord-Süd-Verbindung.
- **Gästen vielfältige Erlebnisse in einem Aufenthalt ermöglichen**: Skifahren in Adelboden-Lenk und Crans-Montana sowie das Berner Oberland und das Wallis entdecken.

cradle

- **Die Attraktivität während aller vier Jahreszeiten stärken** und neue Gästegruppen gewinnen.
- **Die Aufenthaltsdauer verlängern** sowie Ausflüge und touristische Ausgaben steigern.
- **Mehrwert für alle Beteiligten schaffen**: Gäste, Bergbahnen, Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Handel, öffentlichen Verkehr und Partnerregionen.
- **Die internationale Ausstrahlung beider Destinationen und des gesamten Alpenraums langfristig stärken.**

cradle

Von der Vision zur Machbarkeit

- **Frühjahr 2024**: Verein CRADLE (Gemeinden Adelboden und Lenk, Gemeindeverband Crans-Montana, Bergbahnen Adelboden, Genossenschaft Lenk Bergbahnen und Bergbahnen Crans-Montana sowie Crans-Montana Tourismus und Kongress) kommuniziert «die Vision» breit.
- **Vision:** Seilbahnverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis, die das touristische Angebot stärkt und beide Regionen nachhaltig aufwertet.
- **Absicht:** Schaffung eines attraktiven, innovativen und nachhaltigen touristischen Ganzjahresangebots.
- **Kontext:** Region steht vor bedeutenden strukturellen Herausforderungen, speziell in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit, die Zukunft des Tourismus, die Mobilität sowie die allgemeine Standortattraktivität. CRADLE ist hier eine Antwort.
- **Frühjahr 2026:** Studie liegt als «Grundlagenbericht zur Interessenabwägung» vor (Gegenüberstellung der Interessen an der touristischen Entwicklung und am Erhalt der ökologischen und landschaftlichen Werte).

cradle

Vorstandsmitglieder Trägerverein CRADLE

Werner Salzmann, Ständerat Kanton Bern, Präsident

Bruno Huggler, Direktor Crans-Montana Tourismus und Kongress, Vizepräsident

René Müller, Gemeindepräsident Lenk

Willy Schranz, Gemeinderatspräsident Adelboden und Grossrat Kanton Bern

René Müller, VR-Präsident Bergbahnen Adelboden

Nicolas Vauclair, CEO Bergbahnen Adelboden-Lenk AG

Pete Petrovski, Vizepräsident und Generaldirektor CMA AG

Yves-Roger Rey, Generalsekretär Gemeindeverbund Crans-Montana

Jakob Trachsel, Bauverwalter Gemeinde Lenk

Frédéric Delachaux, Mitglied der Geschäftsleitung der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB)

cradle

Themenübersicht

1. Studienrahmen
2. Vorgehen der Studienautoren
3. Studienresultate
    - Touristisches Potenzial
    - Linienführung
    - Standorte der Stationen
    - Beurteilung der Systeme
4. Nächste Schritte (planungsrechtliche Meilensteine)
5. Gesamtbeurteilung
6. Fragen und Reaktionen

cradle

Studienrahmen: breit abgestützte, unabhängige Expertise

Linienführung & Technik	Umwelt & Raum
SALZMANN INGENIEURE	ecoptima ENTWICKLUNG · RAUMPLANUNG · RECHT
Touristisches Potenzial	**Verkehr & Erschliessung**
ECOPLAN Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik	B+S INGENIEURE UND PLANER

cradle

Vorgehen der Studienautoren

cradle

Erarbeitung in drei Schritten

1. Bahntechnische Vorprüfung

Unabhängig von allen Schnittstellenthemen

Definition möglicher Standorte für Tal-, Zwischen- und Umlenkstationen

Ableitung der zu untersuchenden Linienführungsvarianten

2. Bewertung der Linienführungen

Untersuchung der raumplanerischen, umweltrechtlichen und technischen Machbarkeit

Umwelt (Gewichtungsfaktor 60)
geschützte Naturwerte, Lebensräume, Landschaften und Wald nach den Inventaren von Bund, Kantonen, Gemeinden

Verkehr (Gewichtungsfaktor 30)
Bewertung der Erschliessungslösungen für den öV und den MIV

Andere Aspekte (Gewichtungsfaktor 10)
Rechte Dritter (z. B. Überfahren von Häusern) und touristisches Potenzial

3. Vertiefungen

Vertiefte Prüfung der besten Linienführungsvarianten

Vertiefte Analyse geeigneter Bahntypen

Überprüfung der jeweiligen Auswirkungen aus Linienführung und Bahntypen

cradle

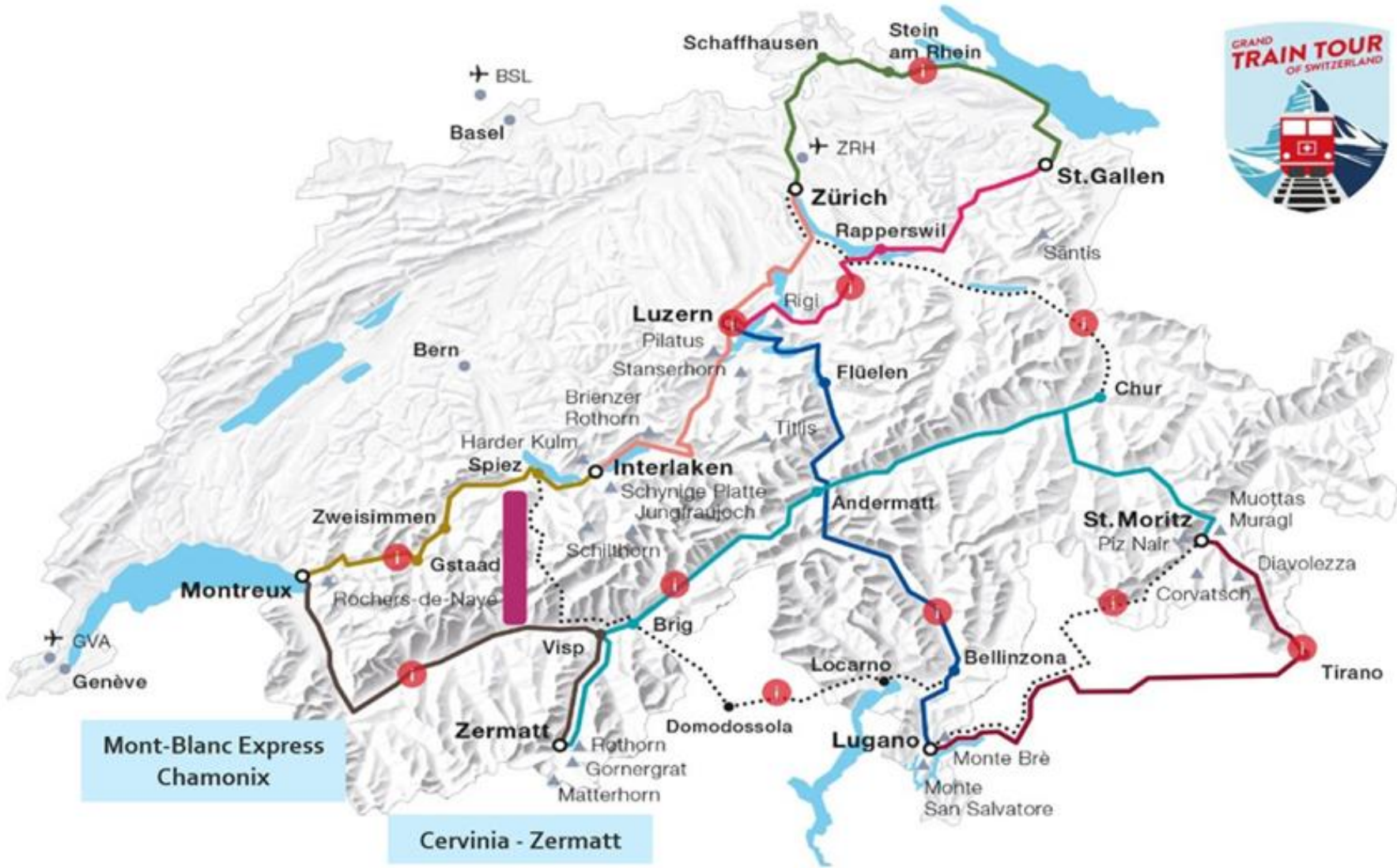
Studienresultate

cradle

Touristisches Potenzial

- **Hohes touristisches Potenzial** als solide Grundlage für die Weiterentwicklung des Projekts.
- **Die wesentlichen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb** sind gegeben.
- **Touristisches Potenzial allein garantiert noch keine Wirtschaftlichkeit**: Im Businessplan werden die Machbarkeit und die langfristige Tragfähigkeit des Projektes geprüft.
- Der Businessplan wird zurzeit erarbeitet. Er beinhaltet eine umfassende Analyse der Kosten, Erträge, Investitionen und Tarifstruktur.

cradle


Schaffhausen
Stein am Rhein
BSL
Basel
ZRH
St.Gallen
Zürich
Rapperswil
Säntis
Rigi
Luzern
Pilatus
Bern
Stanserhorn
Flüelen
Chur
Brienzer Rothorn
Titlis
Harder Kulm
Spiez
Interlaken
Schynige Platte
Jungfraujoch
Andermatt
Muottas Muragl
St. Moritz
Piz Nair
Zweisimmen
Gstaad
Schilthorn
Diavolezza
Montreux
Rochers-de-Naye
Corvatsch
Brig
GVA
Visp
Locarno
Bellinzona
Tirano
Genève
Domodossola
Zermatt
Rothorn
Gornergrat
Matterhorn
Lugano
Monte Brè
Monte San Salvatore
Mont-Blanc Express Chamonix
Cervinia - Zermatt

cradle

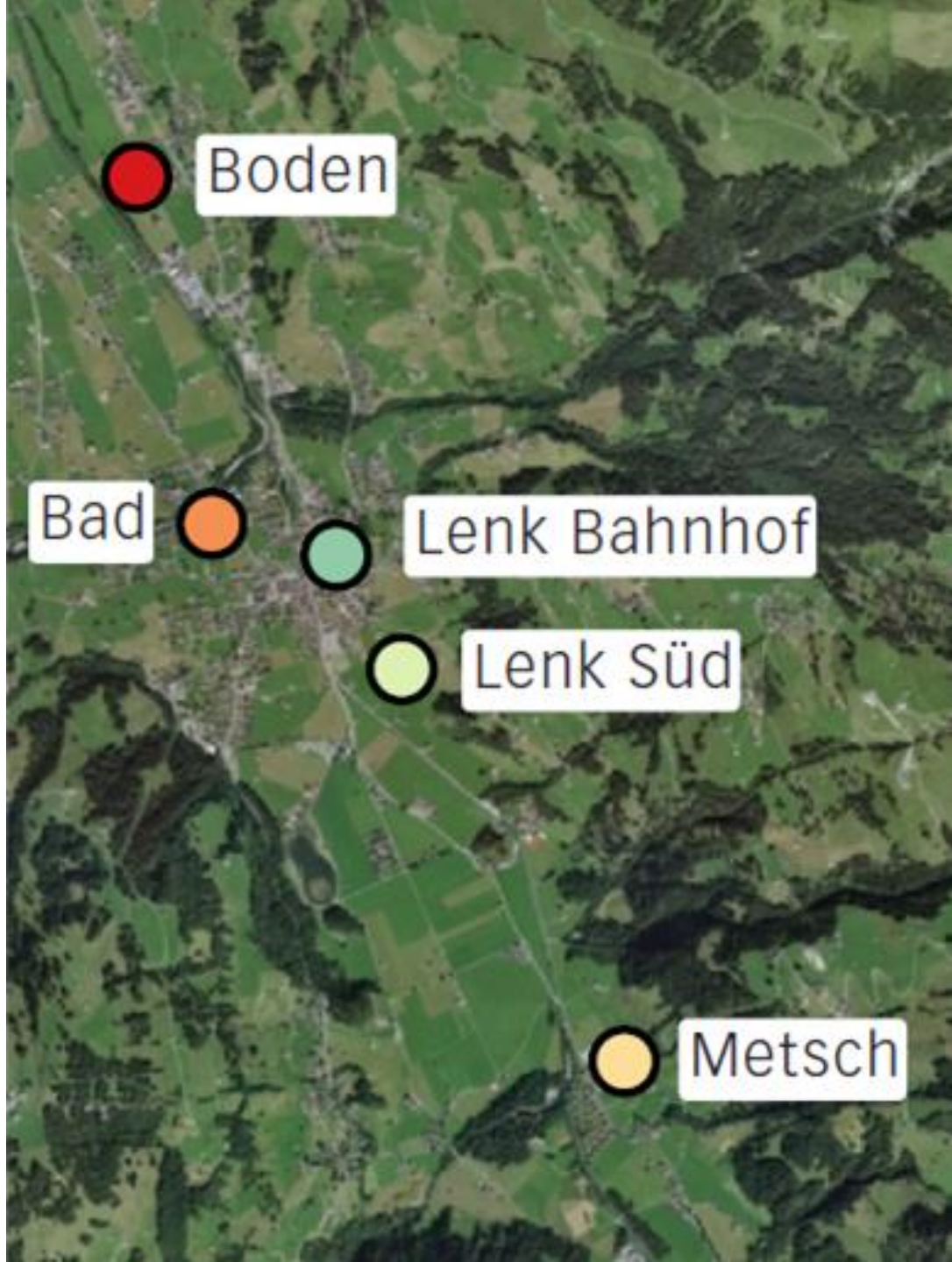
Touristisches Potenzial – unsere Ziele

- **Eine künftige alpine Panoramaroute**, die zu den eindrucksvollsten der Alpen zählen kann.
- **Eine einzigartige Verbindung** zwischen der Deutschschweiz, dem Wallis, der Romandie, Italien und Frankreich.
- **Ein Erlebnis für alle vier Jahreszeiten**, das den Tourismus angesichts des Klimawandels widerstandsfähiger macht.
- **Aussergewöhnliche Panoramen**, die das alpine und glaziale Erbe rund um den Wildstrubel und die Plaine Morte erlebbar machen.
- **Ein Impuls für Reisen über mehrere Destinationen hinweg**, der längere Aufenthalte, höhere touristische Ausgaben und zusätzliche Wertschöpfung fördert.
- **In der Tradition grosser Alpenrouten** wie GoldenPass, Glacier Express, Cervinia–Zermatt, Grosser St. Bernhard und Mont-Blanc Express.

cradle

Erläuterung 1: Talstation Lenk

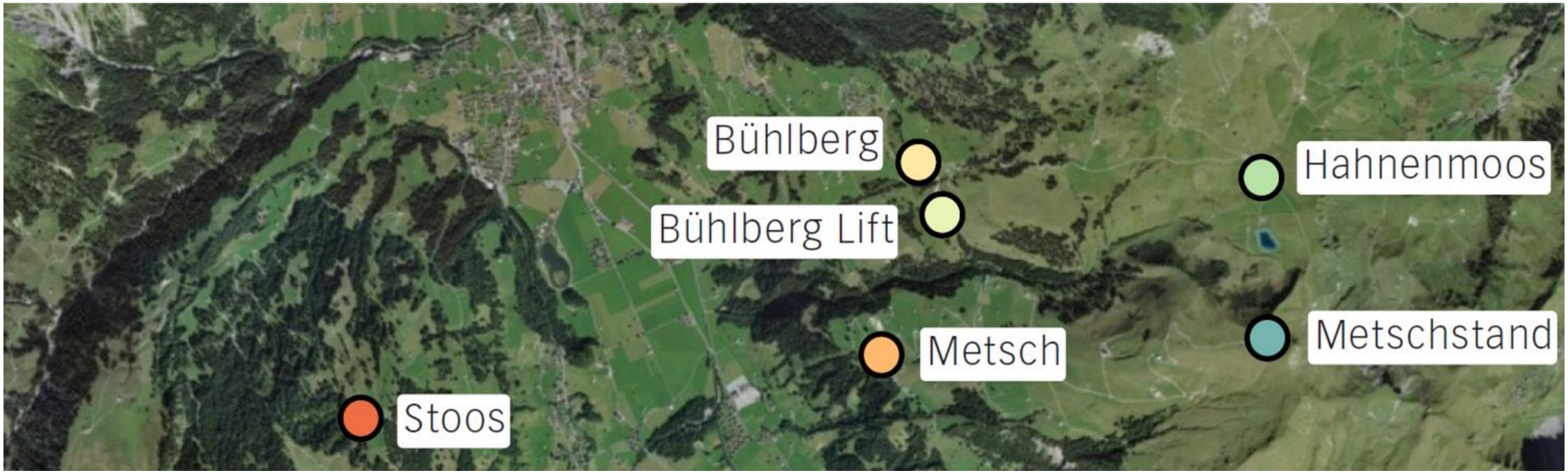
- Talstation beim Bahnhof Lenk stärkt die Anbindung der Region Adelboden-Lenk an den öV
- Montreux-Berner Oberland-Bahn plant Bahnhofs-Ausbau bis ca. 2035. Macht längere Züge nach Lenk möglich
- Keine neuen Parkplätze beim Bahnhof Lenk. Einstieg wie bis anhin bei Talstation Metsch (Parkhaus aktuell in Planung)
- Talstation Lenk reduziert den MIV im Dorf. Feriengäste können direkt die neue Seilbahnverbindung benutzen
- Ein direkter Zugang zum Bahnhof Lenk ist für die Fahrgäste der Verbindungsbahn unumgänglich. Lösung muss mit der MOB erarbeitet werden.



cradle

Erläuterung 2: Mittelstation Metsch

Eine neue Mittelstation bei der bestehenden Station Metsch bildet den Zugang für die Verbindung der Ferien- und Freizeitregion Adelboden-Lenk nach Crans-Montana. Zusätzlich ermöglicht diese Lösung den Gästen aus Lenk einen direkten Zugang zur Destination Adelboden-Lenk. Die neue Mittelstation ist, so wie alle Stationen der Seilbahn, im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu erarbeiten.

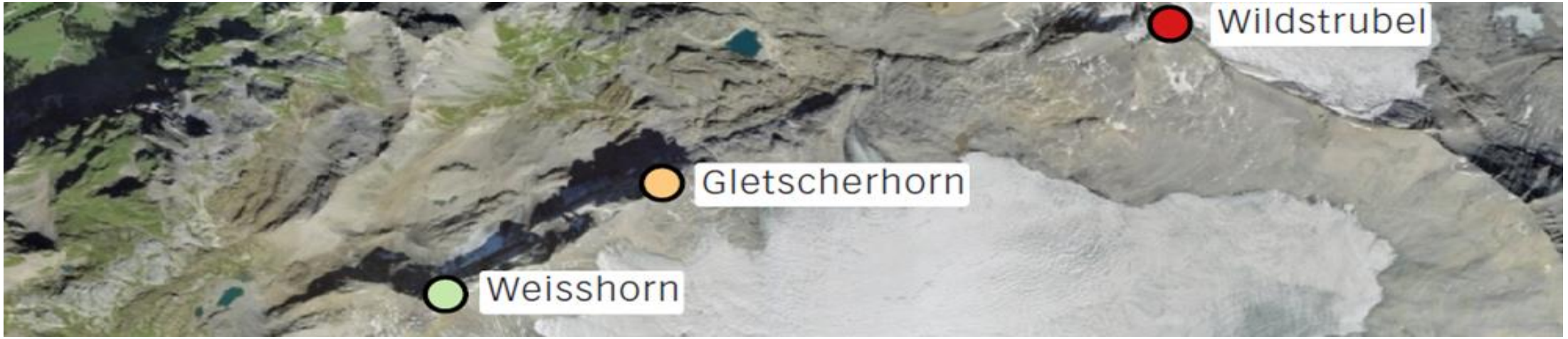


cradle

Erläuterung 3: Umlenkstationen

Die Linienführungsvariante mit der Umlenkstation «Gletscherhorn» hat Vorteile gegenüber einer direkten Linienführung. Sie durchquert das Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung «Gälte-Iffigen» nicht. Am Gletscherhorn soll eine reine Seilumleitung gebaut werden.

Die Umlenkvariante «Weisshorn» bedingt den Bau einer Zwischenstation. Sie kann auch zum Betrieb der seit Jahrzehnten bestehenden Militäranlage auf dem Weisshorn verwendet werden. Diese Zubringer-Seilbahn liegt im BLN-Gebiet und könnte aufgrund der neuen Seilbahnverbindung zurückgebaut werden.



cradle

Erläuterung 4: Bergstation Crans-Montana

Um den Anschluss an die bestehende Tourismus-Infrastruktur in Crans-Montana und der Region zu gewährleisten, kommt als Ein- und Ausstiegsstandort der neuen Verbindungsbahn nur die bereits bestehende Ski-Bergstation «Plaine Morte» in Frage. Die neue Station soll in derer unmittelbaren Nähe gebaut werden.



cradle

Ausgeschlossene Linienführungen

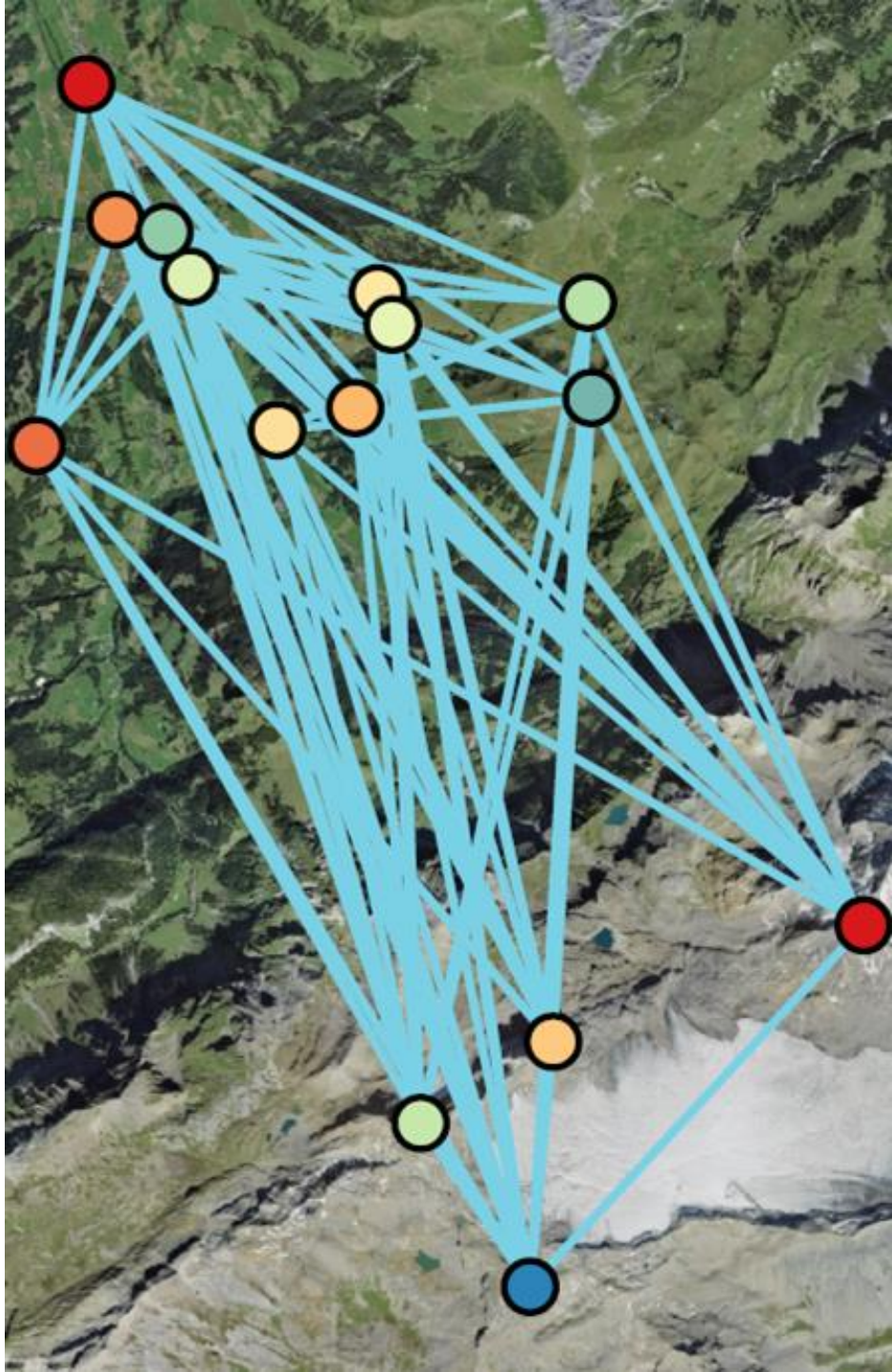
Nicht genügend touristisches Potenzial bringen:

a) Eine direkte Linienführung ohne Zwischenstation für den Einbezug der Region Adelboden-Lenk

b) Eine Linienführung, die anstelle des Gebiets Adelboden-Lenk das Gebiet Betelberg erschliesst.

Diese beiden Linienführungen wurden deshalb ausgeschlossen.

In der Folge: Bewertung von 59 Varianten nach dargelegtem Verfahren

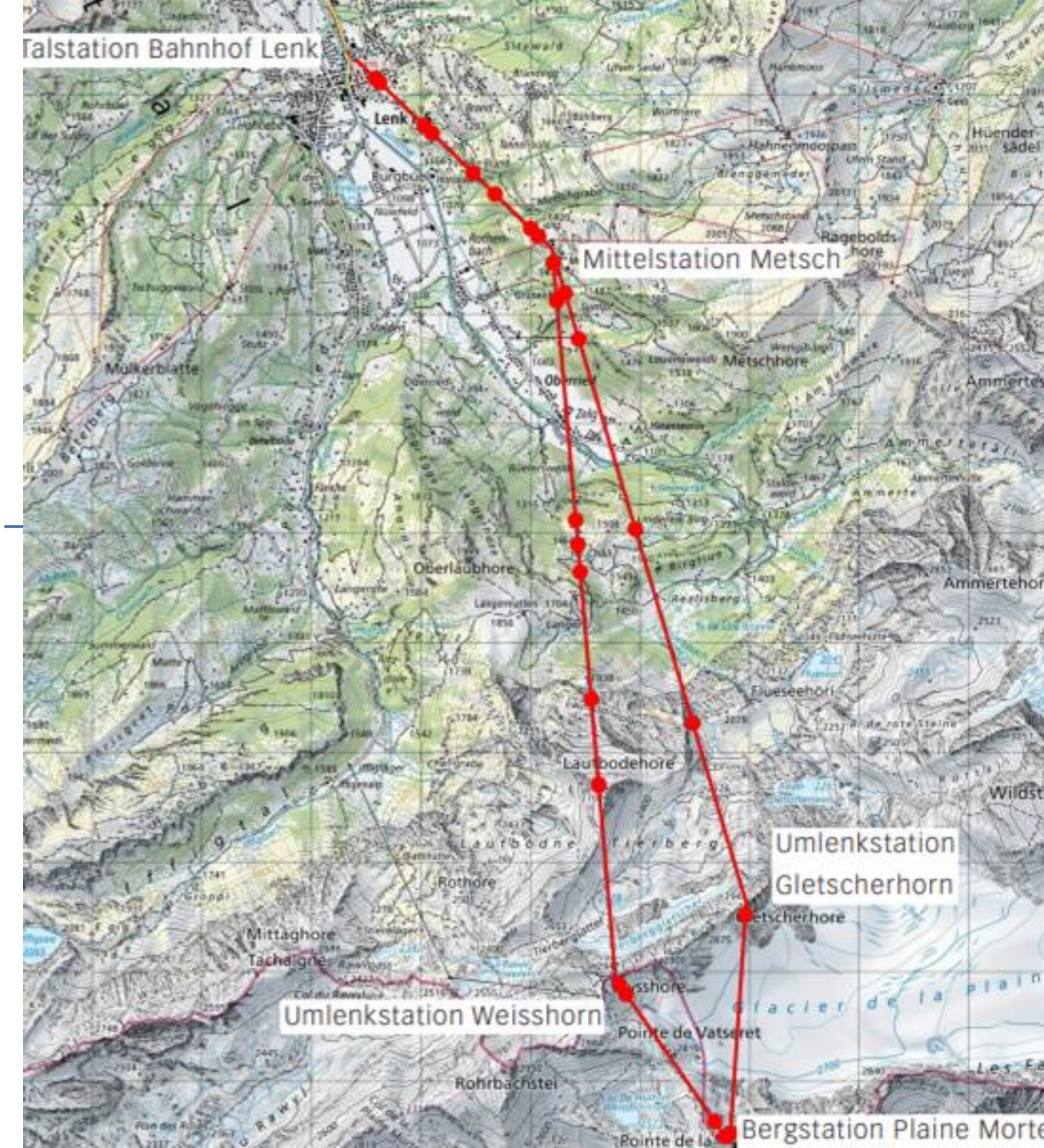


cradle

Bestvarianten

Zwei Linienführungsvarianten schwingen obenaus:

- ✓ «Lenk – Metsch – Gletscherhorn (Umlenkstation) – Crans Montana»
- ✓ «Lenk – Metsch – Weisshorn (Umlenkstation) – Crans Montana»



cradle

Erläuterung 5: Seilbahntechnische Analyse

Die Seilbahnfahrt ab Lenk zur «Plaine Morte» ist gut 10 Kilometer lang und dauert zirka 30 Minuten.

Die sich hieraus ergebenden wesentlichen technischen Herausforderungen sind:

- Deutliche Höhenunterschiede, weite Täler → System muss zwischen den einzelnen Seilbahnstützen grosse Distanzen überwinden können.
- Höhe und Art des Talabschlusses an der Lenk → System muss starkem Wind standhalten.

Diesen Herausforderungen werden aktuell nur die Seilbahnsysteme «3S» und «Pendelbahn» gerecht.

Kaum Unterschiede bezüglich Umweltauswirkungen, jedoch in Sachen Kapazitäten und Fahrgästekomfort: Pendelbahn kann notwendige Kapazitäten nur mit viel Stehplätzen erbringen, ½-Stunde Stehen ist zu lang.

➢ 3S-Seilbahnsystem **ist nach aktuellem Stand der Technik die optimale Lösung.**

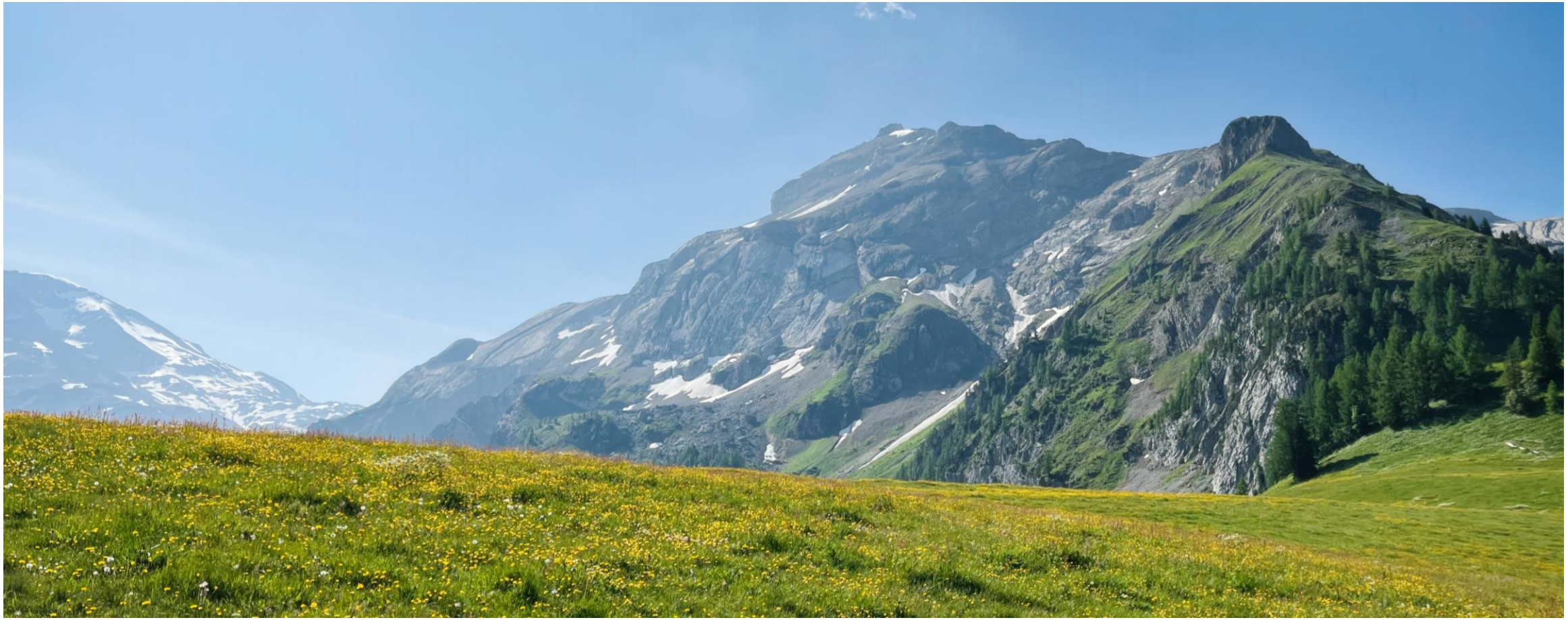
cradle

Variante Gletscherhorn: Linienverlauf Metsch – Gletscherhorn



cradle

Variante Gletscherhorn: Langermatten Richtung Gletscherhorn



cradle

Variante Gletscherhorn: Langermatten (oben) Richtung Gletscherhorn



cradle

Variante Gletscherhorn: Tierberggrat



cradle

Variante Gletscherhorn: Weisshorn Richtung Plaine Morte



cradle

Variante Gletscherhorn: Wildstrubel Richtung Plaine Morte



cradle

Variante Gletscherhorn: Plaine Morte Richtung Lenk



cradle

Variante Weisshorn: Linienverlauf Metsch – Weisshorn



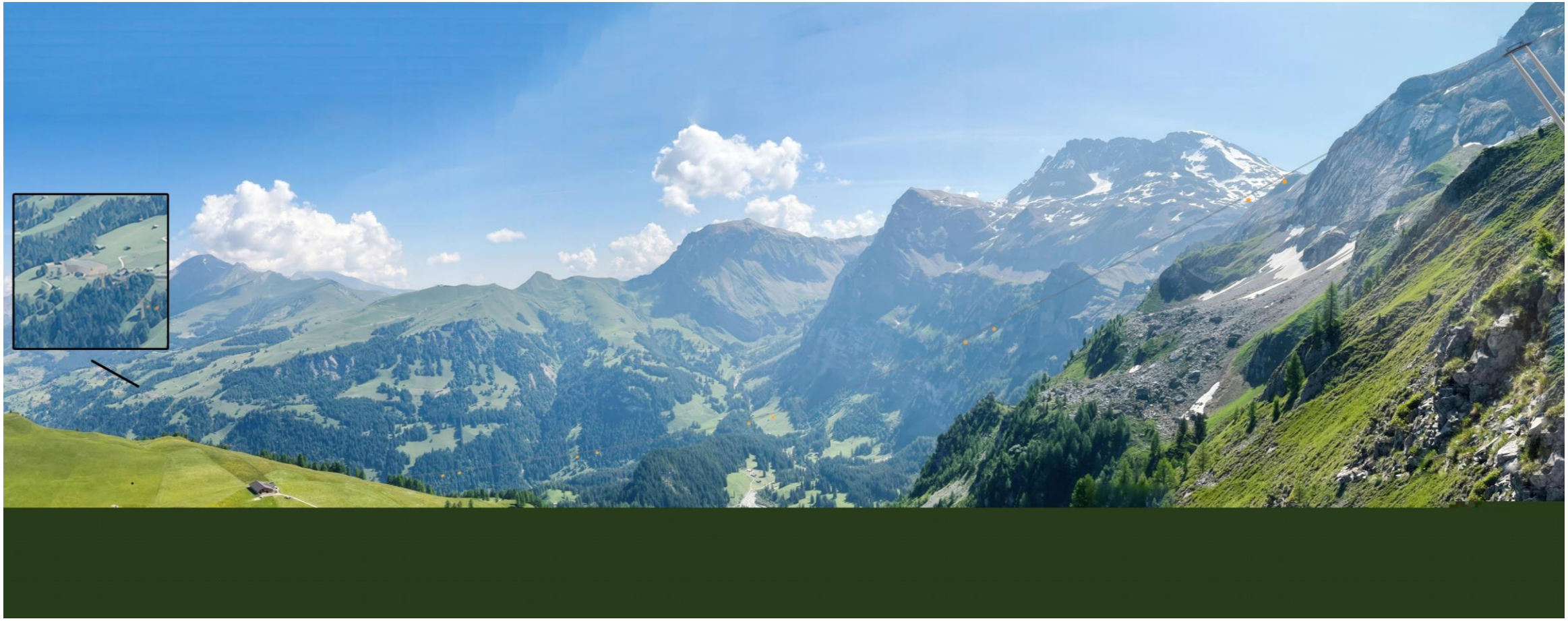
cradle

Variante Weisshorn: Langermatten Richtung Weisshorn



cradle

Variante Weisshorn: Langermatten (oben) Richtung Weisshorn



cradle

Variante Weisshorn: Tierberggrat



cradle

Variante Weisshorn: Weisshorn Richtung Plaine Morte



cradle

Variante Weisshorn: Wildstrubel Richtung Plaine Morte



cradle

Variante Weisshorn: Plaine Morte Richtung Lenk



Entwicklungskonzept

CRADLE wird in allen drei Destinationen in ein touristisches Entwicklungskonzept eingebettet sein. Das muss mit dem Schutz von Landschaft und Umwelt einhergehen. Zu diesem natürlichen, touristisch äusserst wichtigen und wertvollen «Grundkapital» tragen wir in allen Teilen Sorge. Dass es Zielkonflikte zwischen Entwicklung und Erhaltung gibt, ist naheliegend. Deshalb sind wir auch weiterhin froh um einen offenen und konstruktiven Austausch.

cradle

Landeigentümer

- Es geht um rund 85 Eigentümerinnen und Eigentümer.
- Dies sind zum einen Einwohnergemeinden, Bergbahnen und Korporationen, zum anderen Privatpersonen.
- Im Vordergrund stehen Überfahrtsrechte bei Land, Wald und Gebäuden.
- Aber: Seilbahn hoch über dem Gelände, Maste weit auseinder, keine Zwischenausstiege.
- Deshalb: abgesehen von Einzelfällen kaum Einschränkungen, Beeinträchtigungen und Minderwerte.
- In diesen Einzelfällen, wahrscheinlich hauptsächlich beim Bau, finden sich sicher konstruktive Lösungen.
- Zu den konkret betroffenen Einzelparzelle und zu Entschädigungsfragen sind heute beim besten Willen keine nähreren Angaben möglich.
- Weitere Informationen zum Projekt erfolgen ereignisbezogen periodisch.

cradle

Umwelt- und Landschaftsaspekte

Materiell geht es aus unserer Sicht im Wesentlichen um die Hauptaspekte Schutzgebiete, Naturgefahren und Verkehr.

Verkehr

Die Machbarkeitsstudien-Entwurf enthält bereits belastbare Aussagen zum potenziellen Verkehrsaufkommen im Simmen-, Kander und Rhonetal: Der Zusatzverkehr kann auf den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden und wird die in Spitzenzeiten bestehenden Probleme nicht relevant verschärfen. Für Lenk ist gar mit einer Entlastung zu rechnen. Die vorgesehene Talstation wird den Anteil MIV im Dorf reduzieren. Die Feriengäste nahe des Dorfzentrums werden mehrheitlich nicht mehr mit dem Auto zur bestehenden Metsch-Bahn fahren, sondern die neue Einstiegstation benutzen.

cradle

Umwelt- und Landschaftsaspekte

Naturgefahren

Hier geht es im wesentlichen um Risiken, welche sich beim Bau und Betrieb entlang der Linienführung ergeben könnten. Diese werden nun für beide Varianten vertieft evaluiert und untersucht.

Schutzgebiete

Die kritischen Grössen in Bezug auf die bestehenden Schutzgebiete in den beiden Planungsperimetern sind vor allem die Mastenstandorte und die Überflugsrouten. Diese werden in den nächsten Monaten ebenfalls spezifiziert und beurteilt.

cradle

Tangierte nationale Schutzobjekte und Vernetzungsräume

Schutzraum/Schutzobjekt	Variante Gletscherhorn	Variante Weisshorn
BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen»	Keine direkte Querung. Die Linienführung verläuft entlang beziehungsweise um das BLN-Gebiet	Querung des östlichen Teils. Technisch notwendige Stütze am nördlichen und südlichen Schnittpunkt vorgesehen
Flachmoor Nr. 3051 «Rezliberg»	Überfahrt in der Sektion Metsch – Gletscherhorn. Keine Stützen im oder in der Nähe des Flachmoors	Nicht tangiert
Auengebiet Nr. 322 «Rezliberg»	Überfahrt. Erforderliche Stütze soll zwischen den beiden Auengebieten liegen	Nicht tangiert
Auengebiet Nr. 1132 «Rezligletscher»	Überfahrt. Keine Stützen im Auengebiet	Nicht tangiert
Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung	Tangiert in der Sektion Lenk – Metsch und südlich der Mittelstation Metsch. Allfällige Stützenstandorte auf TWW-Flächen müssen vertieft geprüft werden.	In den Abschnitten Metsch tangiert
Nationale Wildtier-Verbindungsachse	Querung, Stützenstandorte innerhalb des Gebiets notwendig	Querung, Stützenstandorte innerhalb des Gebiets notwendig

cradle

Finanzielle Aspekte der Studie

Bis anhin sind Entwicklungskosten von über einer halben Million Franken aufgelaufen. Der Hauptanteil davon wird von den Vereinsmitgliedern getragen. Je rund CHF 75’000 steuern die Kantone Bern und Wallis bei. Zu den voraussichtlichen Investitionskosten lässt sich an dieser Stelle keine Aussage machen. Die Kosten- und Ertragsseiten des Projekts werden im Rahmen eines Businessplans erabeitet. Dieser wird die Machbarkeitsstudie ergänzen und fundierte betriebswirtschaftliche Entscheidungsgrundlagen für Cradle liefern.

cradle

Nächste Schritte

cradle

Hauptarbeiten bis zur Richtplan-Festsetzung (vorgesehen 2028)

Auf der Grundlage des Entwurfs der Machbarkeitsstudie:

- Zusätzliche Abklärungs- und Vertiefungsarbeiten (primär potenzielle Naturgefahren bei Bau und Betrieb und entsprechende Schutzmassnahmen)
- Erarbeitung des Businessplan (Wirtschaftlichkeitsrechnung)
- Variantenwahl

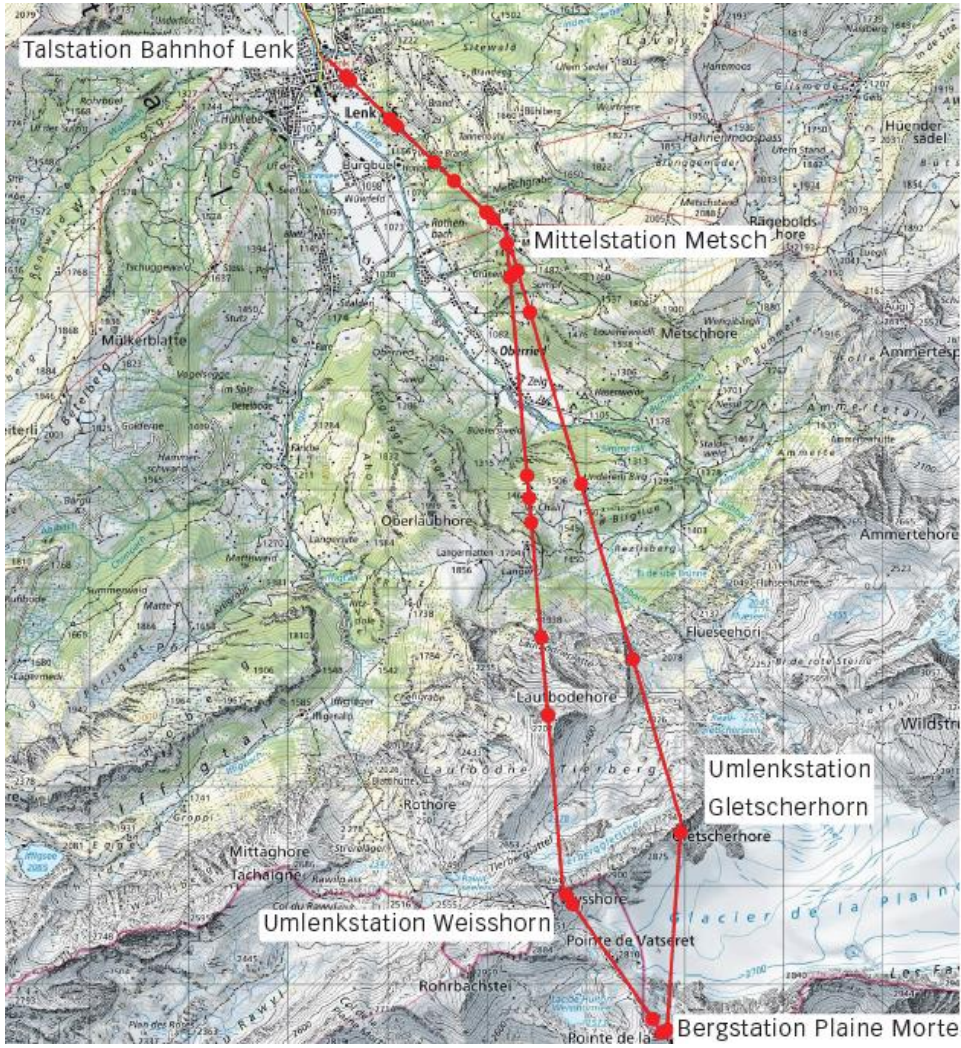
cradle

Gesamtbeurteilung

- Die neue Verbindungsbahn ist wirtschaftlich von grosser Bedeutung und schafft über die Region hinaus Wertschöpfung. Klar ist aber auch: Sie stellt einen Eingriff in Raum und Umwelt dar.
- Die beiden Bestvarianten haben diesbezüglich deutliche Vorteile gegenüber allen anderen Linienführungen.
- Diese Vorteile betreffen – neben Natur und Landschaft – auch die Erschliessung mit dem öV.

Interessenabwägung aus Expertensicht ergibt:

➢ **neue Verbindungsbahn zwischen Adelboden/Lenk und Crans Montana ist machbar.**



cradle

Eine Chance für kommende Generationen



- Einzigartiges hochalpines Erlebnis mit Rundreise-möglichkeiten und einer neuen Nord-Süd-Achse erhöht die Strahlkraft der Region über die Grenzen hinaus
- Verbindung zweier starker Tourismusregionen steigert deren Attraktivität im Sommer und im Winter (neue Gästesegmente)
- Verbindung erhöht Auslastung bestehender Angebote und verlängert Saison
- Schafft zusätzliche Wertschöpfung und neue Arbeitsplätze in beiden der betroffenen Kantone

Chance nutzen für ein neues, wirtschaftlich bedeutendes und zukunftsorientiertes Tourismusprojekt!

cradle

Fragen und Erstreaktionen

cradle

www.adelboden-lenk.ch/cradle