ECOPLAN Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik



Schlussbericht – 15.05.2025

CRADLE – Verbindungsbahn Lenk – Crans-Montana

Touristische Potenzialstudie

Im Auftrag des Vereins CRADLE

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor:	Ecoplan
Titel:	CRADLE – Verbindungsbahn Lenk – Crans-Montana
Untertitel:	Touristische Potenzialstudie
Auftraggeber:	Verein CRADLE
Ort:	Bern
Datum:	15.05.2025

Begleitgruppe

Nicolas Vauclair, CEO Bergbahnen Adelboden-Lenk AG
Bruno Huggler, Direktor Crans-Montana Tourismus & Kongress
Jakob Trachsel, Bauverwalter Gemeinde Lenk
Frédéric Delachaux, Mitglied der Geschäftsleitung MOB
Bertrand Cassignol, CEO Bergbahnen Crans-Montana Aminona

Projektteam Ecoplan

Simon Schranz (Projektleitung)
Matthias Amacher (Stv. Projektleitung)
Claudia Peter (Ressourcenperson)

Der Bericht gibt die Auffassung des Projektteams wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers bzw. der Auftraggeberin oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

ECOPLAN AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Monbijoustrasse 14
CH - 3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Dätwylerstrasse 25
CH - 6460 Altdorf
Tel +41 41 870 90 60
altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsübersicht

Impressum 2

Das Wichtigste auf einer Seite 2

Inhaltsverzeichnis 3

Glossar 5

1 Einleitung und Fragestellung 6

2 Die Verbindungsbahn im Überblick 8

3 Vorgehen und Methodik 12

4 IST-Situation 16

5 Potenzial für Ersteintritte in den Destinationen 18

6 Potenzial für Ersteintritte CRADLE-Verbindungsbahn 27

7 Volkswirtschaftliche Bedeutung 30

8 Synthese 33

9 Anhang A: Datenanhang 36

Anhang B: Beschreibung i3R-Modell zur Wertschöpfungsberechnung 66

Anhang C: Interview-Partner 69

Literaturverzeichnis 70

Das Wichtigste auf einer Seite

Die CRADLE-Verbindungsbahn

Die Verbindungsbahn soll eine **hochalpine Seilbahnverbindung zwischen der Lenk und Crans-Montana** schaffen. Das primäre Ziel der Seilbahn besteht in der Ermöglichung touristischer Erlebnisse in der hochalpinen Landschaft. Die Verbindungsbahn hätte eine interkantonale Bedeutung, da sie die Verbindung zwischen den Kantonen Bern und Wallis erweitern würde. Sie soll bestehende Geländekammern überbrücken und könnte die Tourismus- und Verkehrsentwicklung der Region langfristig positiv beeinflussen. Im Vordergrund steht die Bahn für die Verbindung zwischen zwei Tourismusregionen, als neue Transitmöglichkeit zwischen Nord-Süd sowie als ganzjährige Ausflugsbahn inklusive Rundreise-Möglichkeiten.

Touristisches Potenzial und Wertschöpfung

Die vorliegende Studie untersucht das touristische Potenzial der CRADLE-Verbindungsbahn aus zwei sich ergänzenden Perspektiven: einer *top-down*- und einer *bottom-up*-Analyse. Durch diesen kombinierten Ansatz soll eine fundierte, realistische und breit abgestützte Einschätzung ermöglicht werden.

Das Potenzial an Ersteintritten insgesamt in den drei Gebieten (Adelboden, Lenk und Crans-Montana) schätzen wir auf **zwischen 1.8 Mio. und 2 Mio. pro Jahr**. Schlüssel zur Realisierung dieses Potenzials ist die Einbettung der CRADLE-Verbindungsbahn in ein Gesamtkonzept und eine Destinationsentwicklung. Zusätzlich entsteht ein Potenzial an Gästen, inkl. der Personen, die zusätzlich anreisen, jedoch keine Bergbahn benützen werden. Dieses **Gesamtpotenzial an Aufenthaltstagen** schätzen wir auf **rund 6 Millionen pro Jahr.**

Die eigentliche Verbindungsbahn dürfte rege genutzt werden, sowohl von Sommer-, Winter-, Ausflugs-, als auch Rundreisetouristen. Wir schätzen die jährlichen **Ersteintritte der Verbindungsbahn auf rund 334'000**.

Die zusätzlichen Gäste – unabhängig ob Tages- oder Mehrtagesgäste, Bahnnutzer/-innen oder nicht – generieren Wertschöpfung und tragen dazu bei, dass Arbeitsplätze geschaffen werden oder erhalten bleiben können. Die ermittelte **touristische Wertschöpfung**, welche durch die zusätzlichen Gäste ausgelöst wird, beläuft sich auf **36 Mio. CHF** in den Destinationen. Von den zusätzlichen Gästen infolge der CRADLE-Verbindungsbahn hängen insgesamt rund **439 Vollzeitstellen** in den Regionen ab.

Mehrwert der Verbindung

Die CRADLE-Verbindungsbahn schafft ein grösseres, attraktiveres und effizienteres Ski- und Sommerausflugsgebiet für unterschiedliche Zielgruppen. Darüber hinaus eröffnen sich neue Rundreisemöglichkeiten, welche die touristische Strahlkraft der Destinationen erhöhen. Durch die Verbindung von Adelboden-Lenk und Crans-Montana entsteht ein innovatives Tourismusangebot mit langfristigem wirtschaftlichem Nutzen für die gesamte Region.

Inhaltsverzeichnis

Impressum **2**

Das Wichtigste auf einer Seite **2**

Inhaltsverzeichnis **3**

Glossar **5**

1 Einleitung und Fragestellung **6**

1.1 Ausgangslage 6

1.2 Fragestellung 6

1.3 Aufbau des Berichts 7

2 Die Verbindungsbahn im Überblick **8**

2.1 Charakterisierung des Projekts 8

2.2 Einordnung des Projekts im Marktumfeld 9

2.3 Erfolgsfaktoren und Annahmen zur Entwicklung der Destination 10

3 Vorgehen und Methodik **12**

3.1 Überblick 12

3.2 Top-down-Methode 13

3.3 Bottom-up-Methode 14

4 IST-Situation **16**

5 Potenzial für Ersteintritte in den Destinationen **18**

5.1 Potenzial Ersteintritte in den Destinationen im Überblick 18

5.2 Top-down: Touristisches Potenzial der Ersteintritte gemäss der Top-down-Methode 19

5.3 Bottom-up: Touristisches Potenzial der Ersteintritte gemäss Bottom-up-Methode 21

5.3.1 Potenzial aus Bevölkerung im Einzugsgebiet 22

5.3.2 Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet 24

5.3.3 Potenzial aus Ausbau der Hotelkapazitäten 24

6 Potenzial für Ersteintritte CRADLE-Verbindungsbahn **27**

7 Volkswirtschaftliche Bedeutung **30**

8 Synthese **33**

9 Anhang A: Datenanhang ... 36

9.1 IST-Situation ... 36
9.1.1 Winter Ersteintritte ... 36
9.1.2 Sommer Ersteintritte ... 39
9.1.3 Gästeaufkommen gesamt ... 40

9.2 Top-down: Vergleichsprojekte ... 46
9.2.1 Sommerangebot ... 46
9.2.2 Leuchtturm ... 47
9.2.3 Rundreise ... 50
9.2.4 Winter ... 53
9.2.5 Zusammenfassung top-down ... 55

9.3 Bottom-up ... 56
9.3.1 Bevölkerung im Einzugsgebiet ... 56
9.3.2 Hotelgäste im Einzugsgebiet ... 58
9.3.3 Ausbau der Hotelkapazitäten ... 59
9.3.4 Zusammenfassung Bottom-up ... 62

9.4 Potenzial für Ersteintritte CRADLE-Verbindungsbahn ... 62

Anhang B: Beschreibung i3R-Modell zur Wertschöpfungsberechnung ... 66

Anhang C: Interview-Partner ... 69

Literaturverzeichnis ... 70

Glossar

Aufenthaltstage	Anzahl der durch Tages- und Übernachtungsgäste in einer abgegrenzten Region verbrachte Personentage. Bei Übernachtungsgästen entspricht eine Logiernacht einem Aufenthaltstag. Bei Tagesgästen gilt jeder Aufenthalt mit Freizeitzweck als Aufenthaltstag (unabhängig von der Dauer des Aufenthalts und von der Höhe der Tagesausgaben).
Beschäftigung	Die Beschäftigung ist definiert durch besetzte Arbeitsplätze. Die Beschäftigung misst sich also am Ort des Arbeitsplatzes und nicht am Wohnort. Entsprechend misst der Beschäftigungseffekt, wie viele Arbeitsplätze in einer Region geschaffen werden.
direkte Effekte	Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die sich unmittelbar aus Bau und Betrieb der Verbindungsbahn ergeben (Erstrundeneffekt).
Ersteintritt	Wenn ein Gast unten am Berg durch das Drehkreuz der Seilbahn geht und sich während des ganzen Tages insgesamt 10-mal auf den Berg hinaufbefördern lässt, dann werden 1 Ersteintritt und 10 Beförderungen (Frequenz) gezählt.
Frequenz	Wenn ein Gast unten am Berg durch das Drehkreuz der Seilbahn geht und sich während des ganzen Tages insgesamt 10-mal auf den Berg hinaufbefördern lässt, dann werden 1 Ersteintritt und 10 Beförderungen (Frequenz) gezählt.
i3R-Modell	i3R - indirekter, induzierter impact auf Regionen: Ein von Ecoplan entwickeltes Modell zur Berechnung der regionalen Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte von Investitionen, Nachfrageänderungen usw. Die indirekten und induzierten Effekte werden mittels Input-Output-Analyse berechnet. Es ist eine regionale Abstufung in 5 Ebenen möglich (Ausland, Schweiz, Kanton, Region, Gemeinde).
indirekte Effekte	Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen entstehen (Zweit-, Drittrundeneffekte usw.).
induzierte Effekte	Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, welche die zusätzlich Beschäftigten aus den direkten und indirekten Effekten mit ihren Einkommen bzw. ihrem Konsum auslösen.
Inzidenz	Inzidenz bezeichnet die Häufigkeit, mit der ein bestimmtes Ereignis innerhalb eines definierten Zeitraums in einer bestimmten Population auftritt (z.B. an wie vielen Tagen eine Person eine Bergbahn nützt pro Jahr).
Logiernacht	Eine Logiernacht entspricht der Übernachtung einer Person.
Produktionseffekt (auch Umsatzeffekt)	Der Produktionseffekt beschreibt die gesamte Menge von Gütern und Dienstleistungen, die durch einen Impuls (z.B. der Bau einer Seilbahn) produziert werden.
Reisezeit-Isochronen	Reisezeit-Isochronen sind geografische Gebiete, die alle Punkte verbinden, die innerhalb einer bestimmten Zeit von einem Ausgangspunkt aus erreichbar sind.
Tagesgast	Ein Tagesgast ist eine Person, die einen Ort besucht, ohne dort zu übernachten.
Übernachtungs- / Aufenthaltsgast	Ein Aufenthaltsgast ist eine Person, die einen Ort besucht und dort mindestens eine Nacht verbringt.
Wertschöpfungseffekt	Zieht man vom Produktionseffekt die notwendigen Vorleistungen ab, so erhält man den Wertschöpfungseffekt (Arbeits- und Kapitalwertschöpfung). Es ist also der zusätzliche Wert, der durch ein Projekt geschaffen wird.

1 Einleitung und Fragestellung

1.1 Ausgangslage

Die Tourismusgebiete stehen vor verschiedenen Herausforderungen. Klimawandel, veränderte Gästegewohnheiten, Wechselkursschwankungen, um nur einige zu nennen. Im Alpenraum geht die Tendenz Richtung grösserer Skigebiete und vernetzter Angebote. Auch in der Schweiz gibt es bereits erste Beispiele dazu.[1]

Der Verein CRADLE stellt sich diesen Herausforderungen und hat sich zum Ziel gesetzt, mit «der Vision einer Verbindung zweier touristischen Regionen nicht nur ein neues Kapitel aufzuschlagen, sondern die Geschichte des Tourismus und des Verkehrs zwischen den Kantonen Bern und Wallis für die nächsten Jahrzehnte neu zu definieren.»[2] Eine Verbindungsbahn soll eine hochalpine Seilbahnverbindung zwischen der Lenk und Crans-Montana schaffen. Die Station in Crans-Montana würde sich auf der Krete des Plaine-Morte-Plateaus befinden – praktisch an der identischen Stelle wie die bestehende Seilbahnstation, von wo aus die Bahn den Plaine Morte Gletscher überqueren und in Richtung Metsch verlaufen würde. Von Metsch aus wird das Gebiet Adelboden sowie die Gemeinde Lenk erreichbar. Die genaue Linienführung ist derzeit noch nicht abschliessend geklärt und Gegenstand einer separaten Studie. Das Projekt brächte ein touristisches Gesamterlebnis (Rundreise) und eine Verkehrsverbindung zwischen den Kantonen Bern und Wallis. Zudem könnten die Gebiete auf einen Schlag ihre Pistenkilometer[3] auf 280 verdoppeln, die Attraktivität steigern, die Saisons verlängern und komplementäre Angebote besser in Wert setzen.

1.2 Fragestellung

Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist gemäss gesetzlichen Vorgaben nur bei einem ausgewiesenen touristischen Potenzial möglich.[4] Mittels der vorliegenden Studie sollen folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Wie gross ist das touristische Potenzial an zusätzlichen Ersteintritten für die Destinationen insgesamt?
- Wie gross ist das Potenzial an Ersteintritten für die CRADLE-Bahn?
- Wie hoch ist die Wertschöpfung, die durch das Projekt generiert wird?

Die Studie fokussiert auf die Evaluierung des touristischen Potenzials der Verbindungsbahn. Aspekte wie die konkrete Ausgestaltung und Linienführung, die Integration in das bestehende

[1] Z.B. V-Bahn in Grindelwald, Skiarena Andermatt-Sedrun-Disentis, Matterhorn Alpine Crossing oder Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide.

[2] Verein CRADLE (2022)

[3] Pistenkilometer in Crans-Montana: 140 km; Pistenkilometer Adelboden-Lenk (Hauptgebiet): 85 km, Betelberg: 42 km, Weitere (Elsigen-Metsch, Englisgenalp, Tschentenalp, Boltigen-Jaunpass): 62 km

[4] Kanton Bern (2024)

Verkehrssystem sowie planungs- und umweltrechtliche Fragestellungen sind nicht Teil der vorliegenden Untersuchung, sondern werden in separaten Teilprojekten analysiert. Ebenfalls nicht Teil der vorliegenden Untersuchung sind betriebswirtschaftliche und marketingtechnische Überlegungen zur Verbindungsbahn.

1.3 Aufbau des Berichts

Der vorliegende Bericht ist wie folgt strukturiert:

- Kapitel 2 gibt einen Überblick zur Verbindungsbahn und zur Einordnung der Bahn im Marktumfeld.
- In Kapitel 3 wird das Vorgehen und die Methodik vorgestellt.
- Kapitel 4 gibt einen Überblick über die heutige Situation.
- Das Kapitel 5 analysiert das Potenzial für zukünftige Ersteintritte in den Destinationen, wobei in Abschnitt 5.2 das Potenzial aus der Top-down-Methode und in Abschnitt 5.3 das Potenzial in der Bottom-up-Methode ermittelt wird.
- Im Kapitel 6 wird das Potenzial an Ersteintritten auf der CRADLE-Verbindungsbahn analysiert.
- In Kapitel 7 werden die Wertschöpfungseffekte gezeigt.
- Das Kapitel 8 ist die Synthese aus dem Potenzial und den Wertschöpfungseffekte.
- Im Anhang A (Kapitel 9) werden sämtliche verwendete Daten dargestellt.

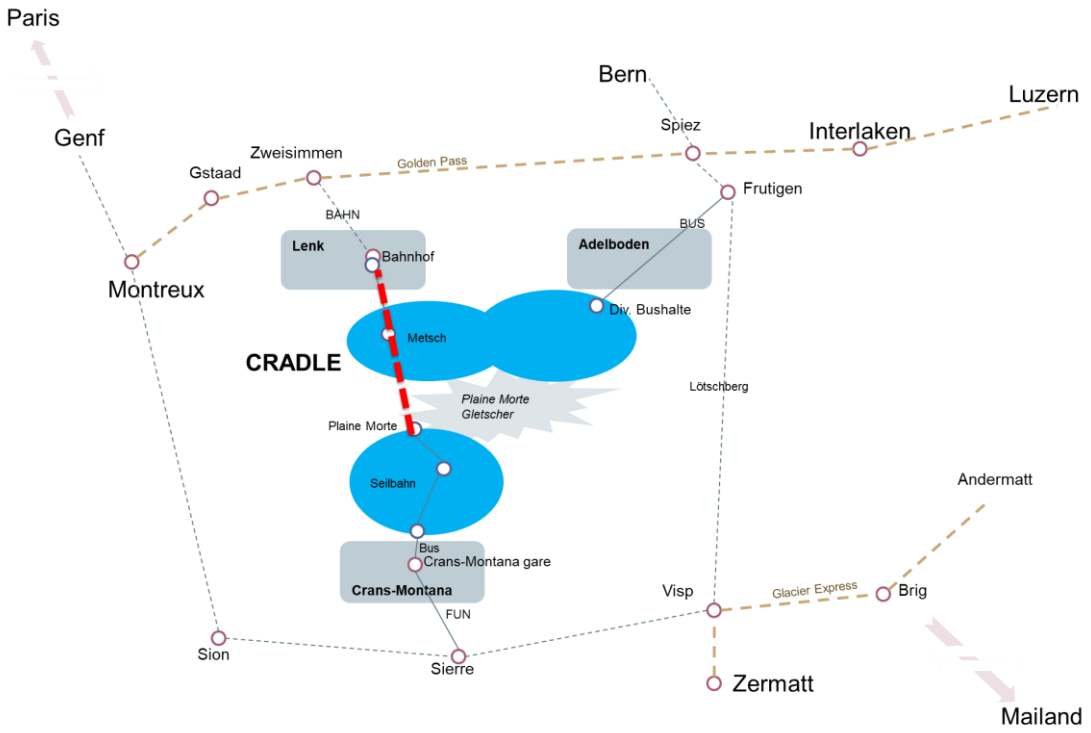
2 Die Verbindungsbahn im Überblick

2.1 Charakterisierung des Projekts

Die Verbindungsbahn soll eine hochalpine Seilbahnverbindung zwischen der Lenk und Crans-Montana schaffen. Die Station in Crans-Montana würde sich auf der Krete des Plaine Morte Plateaus befinden – praktisch an der identischen Stelle wie die bestehende Seilbahnstation, von wo aus die Bahn den Plaine Morte Gletscher überqueren und in Richtung Metsch verlaufen würde. Von Metsch aus wird auch das Gebiet Adelboden sowie die Gemeinde Lenk erreichbar. Die genaue Linienführung ist derzeit noch nicht abschliessend geklärt und Gegenstand einer separaten Studie.

Das primäre Ziel der Seilbahn besteht in der Ermöglichung touristischer Erlebnisse in der hochalpinen Landschaft. Die Verbindungsbahn hätte eine interkantonale Bedeutung, da sie die Verbindung zwischen den Kantonen Bern und Wallis um eine zusätzliche Achse erweitern würde. Sie soll bestehende Geländekammern überbrücken und könnte die Tourismus- und Verkehrsentwicklung der Regionen langfristig beeinflussen.

Abbildung 2-1: Geografische Lage von CRADLE und Einbettung ins Verkehrsnetz



Quelle: Eigene Darstellung Ecoplan

Die Bahn erfüllt dabei unabhängig von ihrer konkreten Ausgestaltung verschiedene Funktionen:

- Verbindung von drei Destinationen mit touristischen Sommer- und Winterangeboten
- ganzjährige Ausflugsbahn mit Gletscher-Überflug mit Möglichkeit zur Integration in Rundreiseangebote
- neue hochalpine Transitmöglichkeit zwischen Nord und Süd

Sie führt dadurch zu einer Attraktivitätssteigerung im Ski(tages)tourismus, im Sommertourismus (Wandern/Biken) sowie für internationale Gruppenreisen.

Die Destinationen befinden sich unabhängig von der Verbindungsbahn in einem Veränderungsprozess, welcher bei der Abschätzung des touristischen Potenzials der Bahn berücksichtigt wird. Einerseits wurden die Bergbahnen in Crans-Montana im Jahr 2024 von «Vail Resorts» übernommen. Damit einher geht eine Integration in den «Epic-Pass» (ab Saison 2024-25), welcher den Zugang für internationale Gäste vereinfacht.[5] Daneben sind weitere Investitionen in die Sommerinfrastruktur (Wandern, Biken), in die Übernachtungsinfrastruktur (z.B. Reka-Dorf Lenk, Restaurant Plaine Morte, Aminona Resort etc.) sowie zur Verbesserung des Gästeerlebnisses angedacht.

2.2 Einordnung des Projekts im Marktumfeld[6]

Das Marktumfeld war in den letzten Jahren sehr dynamisch. Ein Markttrend ist insbesondere die physische Verbindung, organisatorische Zusammenführung sowie Integration (Abo-Verbünde) verschiedener Gebiete. Einige Skigebiete in tieferen Lagen wurden geschlossen und ihren Fokus vermehrt auf den Sommer gelegt. Insgesamt hat sich die durchschnittliche Grösse der Destinationen sowie die Angebotsvielfalt innerhalb der einzelnen Destinationen im Winter erhöht. Ein weiterer Trend ist die vertikale Integration des Angebots. Die Idee dahinter ist, dass Anbieter «aus einer Hand» die gesamte Wertschöpfungskette bewirtschaften. Dadurch lassen sich Angebote auch quersubventionieren und verschiedene Dienstleistungen in preisgünstigen Paketen anbieten.

Gleichzeitig haben viele Destinationen in ihre Infrastruktur am Berg investiert, also in die Modernisierung von Bahnen, Berghütten oder -restaurants sowie in den Ausbau von Beschneiungsanlagen. Auch neue Bergbahn-«Besonderheiten» wurden geschaffen, die bei der Vermarktung eine wichtige Rolle spielen können. Weitere Investitionen in Millionenhöhe sind geplant. Einige Gebiete richten ihr Angebot dabei auf zahlungskräftige Gäste aus Fernmärkten aus, andere positionieren sich als familienfreundliche Destinationen. In beiden Segmenten ist in den letzten Jahren eine Erhöhung der Qualitätsansprüche der Gäste und ein intensiverer Wettbewerb spürbar.

[5] Crans-Montana Tourisme & Congrès (URL)

[6] Verwendete Quellen: Ehrler (2022); Neue Zürcher Zeitung (2024); Schweizer Sportobservatorium (2020); Seilbahnen Schweiz (2023); (2024b)

Im Winter stagniert dabei die Nachfrage im Schweizer Skimarkt insgesamt, auch wenn die internationalen Gäste nach dem Einbruch während Covid19 wieder zurückkommen. Die Durchschnittspreise der Schweizer Bergbahnen sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen und dynamische Preissysteme wurden eingeführt. Auch der Wechselkurs des Frankens zu anderen Währungen spielt für die Entwicklung des Schweizer Tourismus eine zentrale Rolle.

Im Winter liegt eines der grossen Risiken für die Bergbahnbranche im Rückgang der Schneemenge aufgrund des Klimawandels. Viele Destinationen haben deshalb begonnen, sich strategisch in Richtung einer Ganzjahresdestination zu entwickeln und in den Ausbau der Sommerangebote zu investieren. Gleichzeitig wird nach wie vor der Ausbau von Beschneiungsanlagen forciert.

Das Angebot für Bahn-Rundreisen in der Schweiz ist in den vergangenen Jahren ausgebaut worden und mit dem GoldenPass Express, dem Glacier Express etc. gibt es einige sehr attraktive und gut genutzte Angebote. Mit dem Alpine Crossing besteht auch ein Angebot für eine «Seilbahnreise» um das Matterhorn (von Zermatt nach Breuil-Cervinia). Doch die Integration eines Alpen- und Gletscherübergangs mit einer Seilbahn über mehrere Zwischenstationen in ein Rundreiseangebot mit dem Zug wäre für die Schweiz ein neuartiges Angebot. Hingegen gibt es verschiedene attraktive und international bekannte Destinationen in der Schweiz und im umliegenden Alpenraum mit vergleichbaren Bergbahn-Besonderheiten (aber ohne Rundreise-Möglichkeit). Verschiedene davon befinden sich in unmittelbarer Nähe im Wallis und in den Berner Alpen – wie z.B. in Zermatt, Jungfrauregion oder Chamonix Mont Blanc.

2.3 Erfolgsfaktoren und Annahmen zur Entwicklung der Destination

Eine Analyse der Literatur zeigt, dass der Erfolg einer Bergbahndestination von verschiedenen Faktoren abhängt.[7] Darunter die koordinierte Destinationsentwicklung, die Bekanntheit, Grösse und Vielfalt des Angebots, die Qualität des Angebots (inklusive «Besonderheiten»), die Zahl der Betriebstage (im Winter) sowie die Erreichbarkeit / Höhenlage.

Die CRADLE-Verbindungsbahn hat Einfluss auf die Grösse des Skigebiets (Pisten- und Bahnkilometer im Verbund), die Angebotsvielfalt innerhalb der Destination (auch im Sommer) und bringt durch ihrer «Besonderheit» auch ein Potenzial zur Steigerung der Qualität und Bekanntheit der Destinationen. Im Winter erhalten die Gäste durch die Verbindung aus der tiefer gelegenen Nordseite bei wenig Schnee die Möglichkeit, ins höher gelegene Crans-Montana zu wechseln, was im Verbund zu einer Erhöhung der Betriebstage führen kann. Grössere Skigebiete können zudem am Markt höhere Preise durchsetzen. Im Sommer schafft die Bahn «Besonderheit» und kann neue Gäste anziehen, insbesondere durch die Integration von CRADLE in bestehende Rundreiseerlebnisse.

Die Bahn trägt somit ganzjährig zu einer Verbesserung der erwähnten Erfolgsfaktoren bei. Wie in Abschnitt 2.2 gezeigt, entsteht die Bahn dabei in einem dynamischen Marktumfeld. Auch andere Destinationen haben teilweise massiv in ihr Angebot und in Besonderheiten investiert.

[7] Siehe Ehrler (2022)

Dennoch konnten diese den Markt nur teilweise übertreffen (vgl. Zahlen zur Entwicklung der Frequenzen in verschiedenen Destinationen in Abschnitt 9.2.2)

Die CRADLE-Verbindungsbahn kann ihr volles touristisches Potenzial nur entfalten, wenn die Entwicklung der Destinationen Crans-Montana, Lenk und Adelboden gemäss den oben erwähnten Erfolgsfaktoren erfolgt. Für die Abschätzung des touristischen Potenzials gehen wir von dieser Annahme aus. Dies bedeutet insbesondere

- die Erschliessung neuer Kundensegmente dank Integration in den «Epic Pass»
- die erfolgreiche Integration von CRADLE in bestehende Rundreiseerlebnissen
- die koordinierte Positionierung und Entwicklung der gesamten Destination
- sowie eine differenzierte und konkurrenzfähige Preisstrategie zur Ansprache verschiedener Gästesegmente

3 Vorgehen und Methodik

3.1 Überblick

Das touristische Potenzial wird aus zwei Perspektiven mit sich ergänzenden Methoden top-down und bottom-up abgeschätzt. Die zwei Perspektiven sind komplementär und sollen eine möglichst realistische und breit abgestützte Einschätzung ergeben. Die Berechnungen wurden ergänzt um Auswertungen zahlreicher Studien, Geschäftsberichte und weiterer relevanter Unterlagen sowie durch Expertengespräche und Austauschsitzungen mit dem Verein CRADLE.

Aus diesen Analysen resultiert das Potenzial an Ersteintritten in den drei Destinationen (vgl. Kapitel 5). Dieses wird in einem weiteren Schritt auf potenzielle Ersteintritte der CRADLE-Bahn umgelegt. Denn nicht jede Person mit einem Ersteintritt in einer der Destinationen wird auch die CRADLE-Bahn nutzen (vgl. Kapitel 6). Diese zweistufige Auswertung war auch notwendig, um den anderen Teilprojekten, die notwendigen Zahlen zur Verfügung stellen zu können. Das Teilprojekt Verkehr benötigt Angaben zum Gästeaufkommen insgesamt (mit und ohne Ersteintritt). Das Teilprojekt zur Konzipierung der Seilbahn vor allem die Ersteintritte der Verbindungsbahn.

Exkurs: Planungsstand CRADLE, Methodik und Herausforderungen

Das Projekt CRADLE befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium. Entsprechend sind keine Zahlen zu den Kapazitäten, etc. vorliegend. Es müssen deshalb zwangsläufig Annahmen getroffen werden. Das Potenzial wird dabei über verschiedene methodische Ansätze angenähert, welche eine realistische Bandbreite aufzeigen**.** Wichtig ist dabei eine breite Akzeptanz und hohe Glaubwürdigkeit der Annahmen und Ergebnisse, eine transparente, Annahmen-basierte und ergebnisoffene Herangehensweise.

Die CRADLE-Bahn wurde dabei auf ihre Kernfunktionen analysiert, welche im Wesentlichen aus dem Verbinden dreier unterschiedlicher Ferienregionen, einem zusätzlichen touristischen Alpenübergang sowie einem leuchtturmartigen touristischen Gletscher-Überflugerlebnis besteht. Diese Abstraktion ermöglicht stufengerechte Quantifizierung in der frühen Projektphase Zudem lassen sich so entlang der einzelnen Funktionen (Sommer, Winter, Rundreise, Leuchtturm) vergleichbare Angebote identifizieren und Analogieschlüsse zur künftigen Entwicklung ziehen.

Das Potenzial wird theoretisch durch das künftig erwartete Bevölkerungswachstum, die steigende Mobilität und das Bedürfnis nach besonderen Freizeiterlebnissen verstärkt. Potenzial reduzierend wirkt hingegen die parallel fortschreitende Entwicklung der Konkurrenzdestinationen, der starke (Preis-)Wettbewerb, die Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Geopolitik sowie der eher rückläufige lokale Skimarkt mit teilweise fehlendem Nachwuchs. All diese Effekte einzubeziehen wäre sehr komplex und in diesem frühen Stadium auch kaum möglich und zweckdienlich. Die Herausforderung wurde folgendermassen bestmöglich angegangen:

- In diversen Bereichen, z.B. Anteil Ersteintritte, Bettenauslastung sind wir aufgrund der oben beschriebenen positiven und negativen Effekten von den aktuellen Zahlen ausgegangen, um die Effekte nicht zu überschätzen und nicht zu optimistische Werte anzunehmen. Könnten gewisse Grössen z.B. Anteil Ersteintritte im Vergleich zur heutigen Situation stark gesteigert werden, ergäbe dies ein zusätzliches Potenzial. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch andere Destinationen stark investieren und der zukünftige Erfolg immer relativ zum Marktumfeld ist.
- Sämtliche Ergebnisse haben wir, wenn immer möglich, gestützt auf bestehende Statistiken und Angaben zum Freizeitverhalten (z.B. Skierdays, Anzahl Tage mit Aktivitäten am Berg) berechnet, um so möglichst gut fundierte Ergebnisse zu erhalten.
- Zudem haben wir diverse Einordnungen und Plausibilisierungen anhand bestehender oder geplanter ähnlicher Projekte vorgenommen sowie das Projekt ins generelle Marktumfeld eingeordnet.

Eine generelle Herausforderung im Rahmen der Bearbeitung zeigte sich bei der Verfügbarkeit von Daten zur Ist-Situation. Gewisse Zahlen stammen aus amtlichen Statistiken, andere wurden von den Destinationen selbst erhoben oder abgeschätzt. Die verwendeten Zahlen sind mit den beteiligten Destinationen abgestimmt und validiert. Zusätzlich zu Experten- und Validierungsinterviews (vgl. Liste der Interviewpartner in Anhang C) fand ein intensiver schriftlicher Austausch mit dem Verein CRADLE und verschiedenen weiteren Stakeholdern statt.[8]

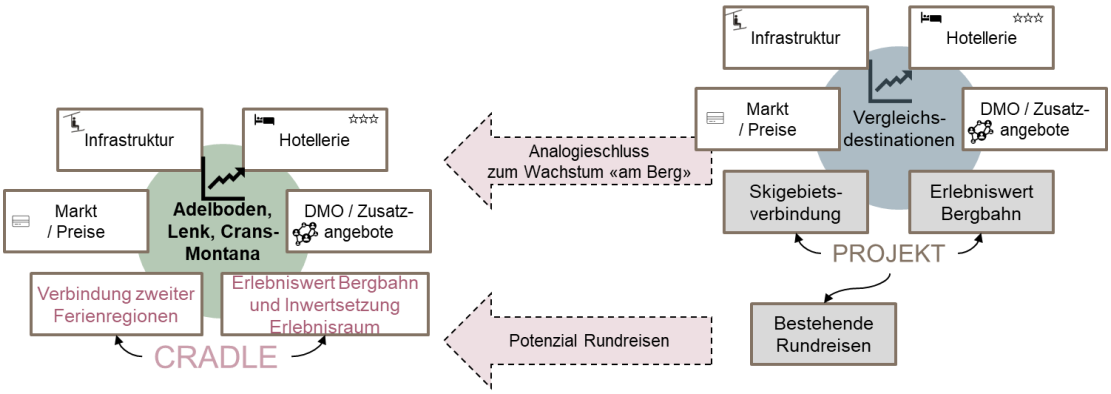
3.2 Top-down-Methode

In der Top-down-Methode wird das Potenzial basierend auf Entwicklungen von Vergleichsdestinationen mit Verbindungsbahnen sowie anhand von touristisch stark frequentieren Leuchtturm-Destinationen im Sinne eines Analogieschlusses hergeleitet.

- Als **Vergleichsdestinationen mit Verbindungsbahnen** dienen Arosa-Lenzerheide, Grimentz-Zinal, Andermatt-Sedrun sowie Studien zur (nicht realisierten) Verbindung zwischen Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt & Meiringen-Hasliberg.
- Als **Destinationen bzw. Ausflugsorte mit stark frequentierten Leuchttürmen** werden das Klein Matterhorn, Gornergrat, Jungfraujoch, Titlis, Schilthorn, Pilatus, Stanserhorn und die Rigi herangezogen.
- Für die neue Möglichkeit einer **touristischen Rundreise** werden verschiedene touristische Rundreisen miteinbezogen, namentlich der GoldenPass Express, Glacier Express und Alpine Crossing aber auch Zahlen von Swiss Travel System Pass und der Grand Train Tour of Switzerland werden berücksichtigt.
- Ergänzt wird diese Perspektive durch nationale und internationale **Literatur sowie Expertengespräche**.

[8] U.a. mit Vertretern der Gemeinden Lenk und Adelboden, Crans-Montana Tourisme & Congès, Bergbahnen Adelboden-Lenk AG, Remontées mécaniques de Crans-Montana (Bergbahnen), MOB, Lenk-Simmental Tourismus, Switzerland Travel Centre, Swiss Travel System, HES-SO Valais.

Abbildung 3-1: Schematische Darstellung der Top-down-Methode



Quelle: Eigene Darstellung Ecoplan

Ausgehend von diesem touristischen Potenzial wurden die *regionalen- bzw. volkswirtschaftlichen Wertschöpfungseffekte* berechnet. Die zusätzlichen Gäste wurden nach Herkunft (Schweiz vs. Ausland) und nach Typ (Tages- vs. Mehrtagesgast) segmentiert. Basierend auf verschiedenen Studien[9] und nationalen Statistiken[10] wurden die Tagesausgaben für die vier Segmente ermittelt und hochgerechnet. Anschliessend wurde über differenzierte regionale Multiplikatoren, die in den Destinationen erwartbare indirekte und induzierte Wertschöpfung und Beschäftigungswirkung ermittelt (vgl. Anhang B für detailliertere Informationen zum verwendeten Modell).

3.3 Bottom-up-Methode

Mit der Bottom-up-Methode wird das Potenzial basierend auf dem Bevölkerungs- und Gästepotenzial im Einzugsgebiet sowie über die künftige Entwicklung der Hotelinfrastruktur in der Destination ermittelt.

- Mittels Reisezeit-Isochronen (30, 60 und 90 Minuten Reisezeit mit dem motorisierten Individualverkehr) wird die **Bevölkerung im Einzugsgebiet** der Destinationen Crans-Montana, Adelboden und Lenk ermittelt. Je näher die Bevölkerung an diesen Orten ist und je kleiner die Überlappung mit dem Einzugsgebiet anderer Berg-Destinationen ist, desto grösser ist das Potenzial. Das Potenzial wird schliesslich über den Anteil der Gesamtbevölkerung, welche eine Aktivität «am Berg» (mit Ersteintritt, Inzidenz) ausübt, ermittelt. Dieser Wert widerspiegelt das Potenzial an Tagesgästen aus der ansässigen Bevölkerung.
- Ergänzt wird diese Auswertung um das Potenzial von **Hotelgästen im Einzugsgebiet (ausserhalb der betrachteten Destinationen).** Dazu werden die Angaben zu den Logiernächten verwendet. Auch bei diesen Logiernächten wird wiederum die Wahrscheinlichkeit

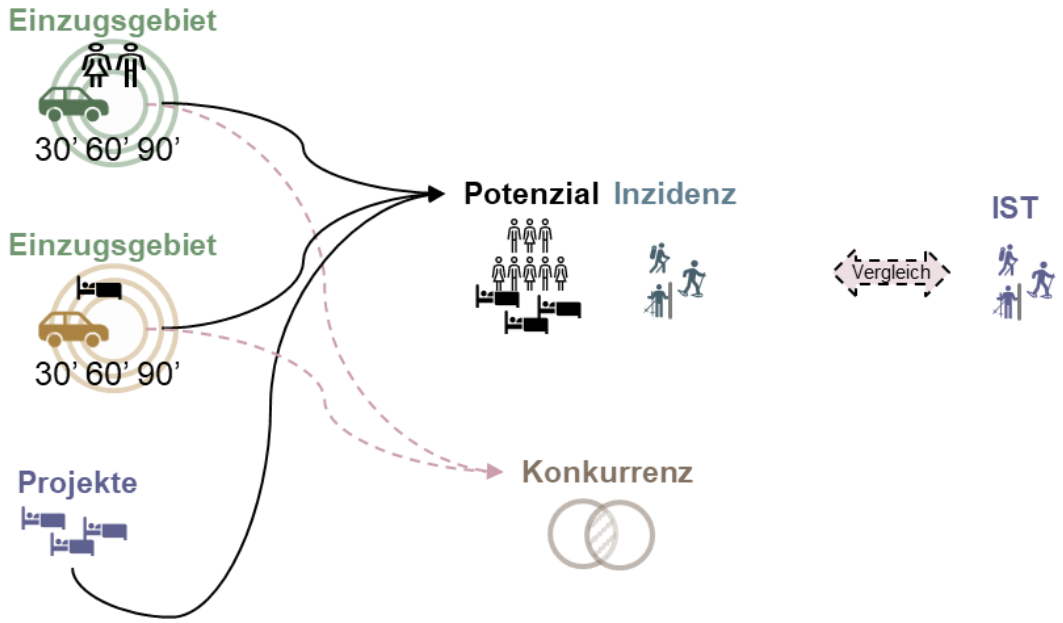
[9] Siehe dazu CRED, Universität Bern (2013); Ecoplan (2024); Walliser Tourismus Observatorium (2014)

[10] Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, BFS (2022); Touristische Ausgaben von Inländern und Ausländern in der Schweiz

einer Aktivität am Berg (mit Ersteintritt) einbezogen (Inzidenz). Sie widerspiegeln das Potenzial an Tagesgästen aus Hotels im Einzugsgebiet.[11]

- Letztendlich bleibt noch das Potenzial aus Hotelgeästen in der Destination selbst (Bevölkerung in der Destination ist bereits im ersten Punkt integriert). Innerhalb der drei Destinationen sollen in Zukunft, unabhängig von der Verbindungsbahn, **neue Hotelbetten** entstehen. Das Potenzial wird über den Anteil Hotelgäste in neuen Hotelbetten, welche eine Aktivität am Berg ausüben (Inzidenz), ermittelt. Diese zeigen das Potenzial aus Mehrtagesgästen in den Destinationen.

Abbildung 3-2: Schematische Darstellung der Bottom-up-Methode



Quelle: Eigene Darstellung Ecoplan

[11] Berücksichtigt sind nur Gäste in Hotels. Nicht berücksichtigt sind Gäste in der Parahotellerie und Zweitwohnungen.

4 IST-Situation

Um das touristische Potenzial zu ermitteln und einzuordnen, ist ein Überblick über die heutige Gästesituation in den drei Destinationen notwendig.

- In Adelboden, Lenk und Crans-Montana werden heute zusammen rund 5.6 Mio. Aufenthaltstage[12] generiert. In Crans-Montana wird eine Mehrheit (73%) der Aufenthaltstage von Mehrtagesgästen generiert. In Adelboden und Lenk ist das Verhältnis zwischen Tages- und Mehrtagesgästen (in Aufenthaltstage) ausgeglichener, wobei auch hier die **Mehrheit der Aufenthaltstage durch Mehrtagesgäste** generiert wird (Adelboden 55%, Lenk 52%).
- Rund 27% aller Gäste verzeichnen einen Ersteintritt auf den Bergbahnen. Dies zeigt sich aus dem Vergleich der Aufenthaltstage mit der Anzahl Ersteintritte auf den Bergbahnen im gleichen Zeitraum. In der Lenk ist dieser Anteil am höchsten, in Crans-Montana benutzt ein Grossteil der Gäste keine Bahn.

Abbildung 4-1: Gästeaufkommen IST

Gästeaufkommen IST	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Anzahl Ersteintritte	Anteil Ersteintritte an Aufenthaltstagen
Adelboden	1’545’869	698’266	847’603	436’496	28%
Lenk	1’276’954	613’637	663’317	452’304	35%
Crans-Montana	2’741’900	735’540	2’006’360	592’484	22%
Total	**5’564’722**	**2’047’442**	**3’517’280**	**1’481’284**	**27%**

Quelle: Angaben zu Aufenthaltstagen (Tage Tages- und Mehrtagesgäste) für Lenk und Adelboden basieren auf Hochrechnungen des Vereins CRADLE, für Crans-Montana stammen die Angaben von Swisscom Insights[13].

Die drei Destinationen sprechen heute **unterschiedliche Gästesegmente** an. In Crans-Montana stammen rund 70-80% der Gäste aus der Schweiz, vorwiegend aus der Westschweiz. Die ausländischen Gäste stammen dabei vorwiegend aus Frankreich, Italien den Benelux-Staaten und aus Grossbritannien.[14] In der Lenk sind es vorwiegend Schweizer Gäste (rund 90-100%). Die ausländischen Gäste stammen vorwiegend aus Deutschland, Frankreich, Österreich, den Benelux-Staaten sowie Asien. In Adelboden sind es rund 70-80% Schweizer Gäste, die ausländischen Gäste stammen hauptsächlich aus den Nachbarsländern.[15] Wie die Zahlen zeigen, kommen heute nur sehr wenige Gäste aus den Überseemärkten wie den USA. Hier

[12] Anzahl der durch Tages- und Übernachtungsgäste in einer abgegrenzten Region verbrachte Personentage. Bei Übernachtungsgästen entspricht eine Logiernacht einem Aufenthaltstag. Bei Tagesgästen gilt jeder Aufenthalt mit Freizeitzweck als Aufenthaltstag.

[13] Tourobs (2025)

[14] HTR (2024) und Auswertung HESTA, BFS

[15] Auswertung HESTA, BFS

besteht in Zukunft das grösste Potenzial, zumal die Skierdays der Schweizer/innen rückläufig sind.

Mit einer wachsenden Zahl von 5-Sterne-Hotels, exklusiven Restaurants und Boutiquen positioniert sich Crans-Montana zunehmend als Premium-Ort. [16] Zudem zieht Crans-Montana verschiedene Kongress- und Eventbesucher/-innen an. Die Lenk positioniert sich hingegen seit langem als Familiendestination und richtet die Angebote ganz besonders auf Familien aus.[17] Alle drei Destinationen ziehen zudem gezielt Naturliebhaber/-innen, aktive Sportler/-innen und Ruhesuchende an.

Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.1 im Datenanhang A**

[16] travelnews (2023)

[17] Lenk-Simmental Tourismus AG (2024)

5 Potenzial für Ersteintritte in den Destinationen

5.1 Potenzial Ersteintritte in den Destinationen im Überblick

Das Potenzial an Ersteintritten wurde, wie in Kapitel 3 beschrieben, aus einem Vergleich mit anderen ähnlichen Projekten und mit einer Bottom-up-Schätzung basierend auf den Bevölkerungs- und Logiernachtpotenzialen im Einzugsgebiet abgeschätzt (eine detaillierte Herleitung der beiden Schätzungen findet sich in den Kapiteln 5.2 und 5.3).

Es muss betont werden, dass das Potenzial keine Prognose der zukünftigen Entwicklung darstellt, sondern eine mögliche Entwicklung aufzeigt, wenn die dafür notwendigen Voraussetzungen im Umfeld geschaffen und die einbezogenen Projekte, wie erwartet, realisiert und auf die am Markt vorhandene Nachfrage ausgerichtet werden.

Nachfolgende Abbildung zeigt zusammenfassend das Potenzial an zukünftigen **Ersteintritten** in den drei Destinationen aus den zwei Perspektiven. **Das Potenzial an Ersteintritten insgesamt** in den drei Gebieten schätzen wir auf **zwischen 1.8 Mio. und 2 Mio. pro Jahr**. Schlüssel zur Realisierung dieses Potenzials ist eine in ein Gesamtkonzept und eine Destinationsentwicklung eingebettete Realisierung der CRADLE-Verbindungsbahn. Die Bahn selbst schafft technisch «nur» eine Verbindung zwischen Adelboden-Lenk und Crans-Montana, und so ein grösseres, effizienteres und attraktiveres Ski- und Sommerausflugsgebiet für verschiedene Gästegruppen. Sie ermöglicht aber auch neue Rundreisemöglichkeiten und steigert als Erlebnisbahn auch die Strahlkraft und Besonderheit der neu verbundenen Destinationen und verstärkt zudem das «Erlebnis Plaine Morte».

Abbildung 5-1: Potenzial Ersteintritte insgesamt

	A Potenzial Ersteintritte Destinationen top-down (Vergleichsprojekte)	B Potenzial Ersteintritte Destinationen total bottom-up	B1 Potenzial Bevölkerung im Einzugsgebiet	B2 Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet[18]	B3 Potenzial aus neuen Hotelkapazitäten in den drei Destinationen
Adelboden	516'010	587'980	224'039	34'803	329'139
Lenk	557'191	572'498	196'172	15'380	360'946
Crans-Montana	711'762	875'569	288'155	24'569	562'844
Total	**1'784'963**	**2'036'047**	**708'366**	**74'752**	**1'252'929**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Wie in der IST-Situation ersichtlich, nehmen bei weitem nicht alle Gäste eine Bergbahn. Gäste können zum Golfen kommen, für ein Musikfestival, eine Konferenz oder um zu Langlaufen, um

[18] Grundlage sind die heutigen Hotelgäste im Einzugsgebiet.

nur einige Beispiele zu nennen. Das Verhältnis zwischen Gästen ohne Bahnnutzung und Bahngästen variiert stark je nach Saison und Destination. Für die zusätzlichen Bahngäste nehmen wir an, dass pro zwei Bahngäste ein Gast hinzukommt, der keine Bahn nutzt (siehe dazu auch Abschnitt 9.2.5 in Datenanhang A).[19] In der Betrachtung des Hotelausbaus gehen wir vom heutigen Verhältnis aus, um den Effekt nicht zu überschätzen. Nachfolgende Abbildung zeigt das **gesamte Potenzial an Aufenthaltstagen** in den drei Destinationen, welche eine Verbindungsbahn bringen könnte, basierend auf den Ersteintritten gemäss der Top-down-Methode. Rund 29.8% der Gästetage generieren dabei einen Ersteintritt. Das ist im Vergleich zur aktuellen Situation (heute sind es 22-35%) eine realistische Grössenordnung.

Abbildung 5-2: Potenzial Aufenthaltstage gesamt

	Anzahl Ersteintritte in den Destinationen (Potenzial)	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste
Adelboden	516'010	1'665'140	752'305	912'835
Lenk	557'191	1'420'535	684'037	736'497
Crans-Montana	711'762	2'907'066	779'828	2'127'237
Total	**1'784'963**	**5'992'741**	**2'216'171**	**3'776'570**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Nachfolgend wird die Herleitung des Potenzials an Ersteintritten aus den zwei Methoden detailliert erläutert.

5.2 Top-down: Touristisches Potenzial der Ersteintritte gemäss der Top-down-Methode

In der Top-down-Methode wurden Potenziale aus Vergleichsprojekten analysiert.

- **Das Sommerangebot** soll sowohl in der Lenk als auch in Crans-Montana ausgebaut werden und diverse Investitionen sind geplant – unabhängig von der CRADLE-Bahn. Als Vergleich für das Potenzial wurden starke Sommerberge/ -destinationen herangezogen, namentlich in der Zentralschweiz die Rigi, Pilatus und das Stanserhorn, sowie Arosa-Lenzerheide als starke Mountainbike-Destination. Da die Datenlage zu Ersteintritten in Sommer beschränkt ist, konnten nicht mehr Vergleichsprojekte einbezogen werden. Die Analyse der Vergleichsprojekte zeigt, dass die Ersteintritte im Sommer zwischen 2015 und 2023[20] zwischen 11% (Pilatus) und 47% (Arosa-Lenzerheide) zugenommen haben. Für CRADLE

[19] Bei den Rundreisenden nehmen wir an, dass keine Gäste zusätzlich in die Destination reisen, die keine Bahn nutzen. Für die restlichen Bahngästen wird angenommen, dass pro zwei Bahngäste ein Gast kommt, der keine Bahn nutzt. Dieses Verhältnis liegt unter dem heutigen Wert. Im heutigen Verhältnis sind jedoch auch Gäste enthalten, die *grundsätzlich* keine Bahn nutzen (möchten) – etwa, weil sie ausschliesslich zum Golfspielen oder für eine Konferenz anreisen.

[20] Analysiert und miteinbezogen wurde auch immer die Periode zwischen 2015 und 2019, um die Verzerrung infolge der Covid-Pandemie abschätzen zu können.

nehmen wir an, dass die **Sommerersteintritte um 20% zunehmen**. Wir liegen damit eher im oberen Bereich der Vergleichsprojekte.

Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.2.1 im Datenanhang A**

- Die CRADLE-Bahn schafft **Besonderheit**, die Qualität wird erhöht und die Bekanntheit des Angebots kann gesteigert werden. Zudem erschliesst die Bahn neue Gästesegmente im Sommer. Als Vergleichsprojekte haben Bahnen mit dem Fokus auf Ausflugsgäste gedient. Analysiert wurden die Entwicklungen der Ersteintritte von Jungfraujoch, Schilthorn, Pilatus, Rigi und Stanserhorn. Die Ersteintritte haben von 2015-2023 zwischen 1% (Jungfraujoch) und 29% (Schilthorn) zugenommen. Diese Ersteintritte basieren z.T. auf Jahreszahlen (also inkl. Wintergäste). Da wir davon ausgehen, dass das Wachstum im Sommer meist höher sein dürfte, nehmen wir aufgrund der angedachten «Leuchtturm»-Funktion von CRADLE an, dass infolge der «Besonderheit» die **Sommerersteintritt um 35% zunehmen**.

  Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.2.2 im Datenanhang A**

- **Im Winter** werden durch CRADLE die Skigebiete Adelboden-Lenk mit Crans-Montana verbunden und die Pistenkilometer werden auf einen Schlag auf 280 km verdoppelt.[21] In der Schweiz gibt es bereits verschiedene Skigebietsverbindungen bzw. wurden Verbindungen abgeklärt. Folgende Verbindungen wurden als Vergleichsprojekte herangezogen: Arosa-Lenzerheide, Andermatt-Sedrun, Grimentz-Zinal, Studien zur Verbindung zwischen Titlis-Hasliberg-Frutt. Seit der Verbindung haben die Ersteintritte im Winter zwischen 10% (in Arosa-Lenzerheide, Verbindung seit 13/14) und 46% (Grimentz-Zinal, Verbindung seit 13/14) zugenommen. Für die mögliche Verbindung zwischen Titlis-Hasliberg-Frutt wurde ein Wachstum zwischen 5-10% der Ersteintritte im Winter ermittelt. Für CRADLE nehmen wir ein **Wachstum der Ersteintritte von 10%** an. In Grimentz-Zinal sind die Ersteintritte erst zu einem späteren Zeitpunkt stark gestiegen und dürften mit dem Magic Pass zusammenhängen, Andermatt-Sedrun (+23%) stellt eine klare obere Grenze dar, zu beachten ist jedoch, dass die Verbindungsbahn zu einem Zeitpunkt erstellt wurde, als sich diese Destination am absoluten Tiefpunkt befunden hat und mehr als eine Milliarde CHF in die Infrastruktur investiert wurde. Daher erachten wir ein Wachstum in der Grössenordnung von Arosa-Lenzerheide und am oberen Rand von Titlis-Hasliberg-Frutt als realistisch.

  Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.2.4 im Datenanhang A**

- Mit der CRADLE-Bahn eröffnen sich neue **Rundreise-Möglichkeiten** über den Plaine-Morte Gletscher. Es ist geplant, diese neue Möglichkeit in bestehende touristische Rundreiseangebote zu integrieren, entsprechend wurden Erfahrungen aus bestehenden Angeboten (insbesondere der GoldenPass Express und der Glacier Express, zusätzlich aber auch die Erfahrungen/Zahlen von Alpine Crossing, Swiss Travel System Pass sowie der

[21] Pistenkilometer in Crans-Montana: 140 km; Pistenkilometer Adelboden-Lenk (Hauptgebiet): 85 km, Betelberg: 42 km, Weitere (Elsigen-Metsch, Englisgenalp, Tschentenalp, Boltigen-Jaunpass): 62 km

Grand Train Tour of Switzerland) analysiert und mit Expertengesprächen abgeglichen. Auf Basis dieser Grundlagen lässt sich die Zahl der Rundreisen mit CRADLE grob abschätzen. Wir gehen davon aus, dass bis zu 10% der Gäste des Glacier Express und zwischen 15%-25% der Gäste des GoldenPass Express ihre Reise mit CRADLE erweitern oder ersetzen könnten. Daraus resultiert ein Potenzial durch Rundreisen von rund **55'000 Gästen pro Jahr**. Es ist nicht davon auszugehen, dass Personen, die heute den Lötschberg-Basistunnel als Transitmöglichkeit benutzen auf die CRADLE-Verbindungsbahn umsteigen. Die Reisezeit verlängert sich dafür zu stark. Allfälliges Potenzial kommt, wie erwähnt, aus den touristischen Rundreisen.

Insgesamt schätzen wir das Potenzial an Ersteintritten in den drei Destinationen auf rund 1.8 Mio. pro Jahr. Das sind rund 300'000 Ersteintritte mehr als heute.

Abbildung 5-3: Potenzial top-down

Potenzial aus Vergleichsanalyse	IST-Situation	Steigerung durch CRADLE[22]	Anzahl zusätzliche Tage «am Berg»	Potenzial Anzahl Ersteintritte
Adelboden	436’496	18%	79’514	516’010
Lenk	452’304	23%	104’887	557’191
Crans-Montana	592’484	20%	119’277	711’762
Total	**1’481’284**	**21%**	**303’679**	**1’784’963**

Quelle: Angaben Verein CRADLE und eigene Berechnungen Ecoplan

Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.2.3 im Datenanhang A**

In der Top-down-Betrachtung ist berücksichtigt, dass sich die Konkurrenz ebenfalls weiterentwickelt und nicht stillsteht. Zudem entwickeln sich viele Destinationen ebenfalls in Richtung Ganzjahresdestinationen und investieren in den Ausbau der Infrastruktur. Berücksichtigt ist zudem, dass die Nachfrage im Schweizer Skimarkt insgesamt stagniert. Es darf also nicht davon ausgegangen werden, dass Adelboden-Lenk und Crans-Montana insgesamt *deutlich stärker* wachsen werden als andere Schweizer Vergleichsdestinationen.

5.3 Bottom-up: Touristisches Potenzial der Ersteintritte gemäss Bottom-up-Methode

Das Potenzial wird mit der Bottom-up-Methode über drei mögliche «Kanäle» berechnet: Über die **Bevölkerung im Einzugsgebiet**, über **Gäste in anderen Destinationen** aber innerhalb des Einzugsgebiets sowie über den **künftigen Ausbau der Hotelinfrastruktur**. Zusammenfassend ergibt sich daraus folgendes Potenzial. Der grösste Teil des Potenzials kommt dabei aus der Innenentwicklung durch neue Hotelkapazitäten.

[22] Die Steigerung der Ersteintritte durch die CRADLE-Verbindungsbahn unterscheidet sich nach Saison und Destination. Die ausgewiesenen Prozentangaben stellen einen gewichteten Durchschnitt dar.

Abbildung 5-4: Potenzial Ersteintritte total gemäss Bottom-up

	Potenzial Ersteintritte total bottom-up	Potenzial Bev. Einzugsgebiet	Potenzial Hotelgästen im Einzugsgebiet	Potenzial neue Hotelkapazitäten
Adelboden	587'980	224'039	34'803	329'139
Lenk	572'498	196'172	15'380	360'946
Crans-Montana	875'569	288'155	24'569	562'844
Total	**2'036'047**	**708'366**	**74'752**	**1'252'929**

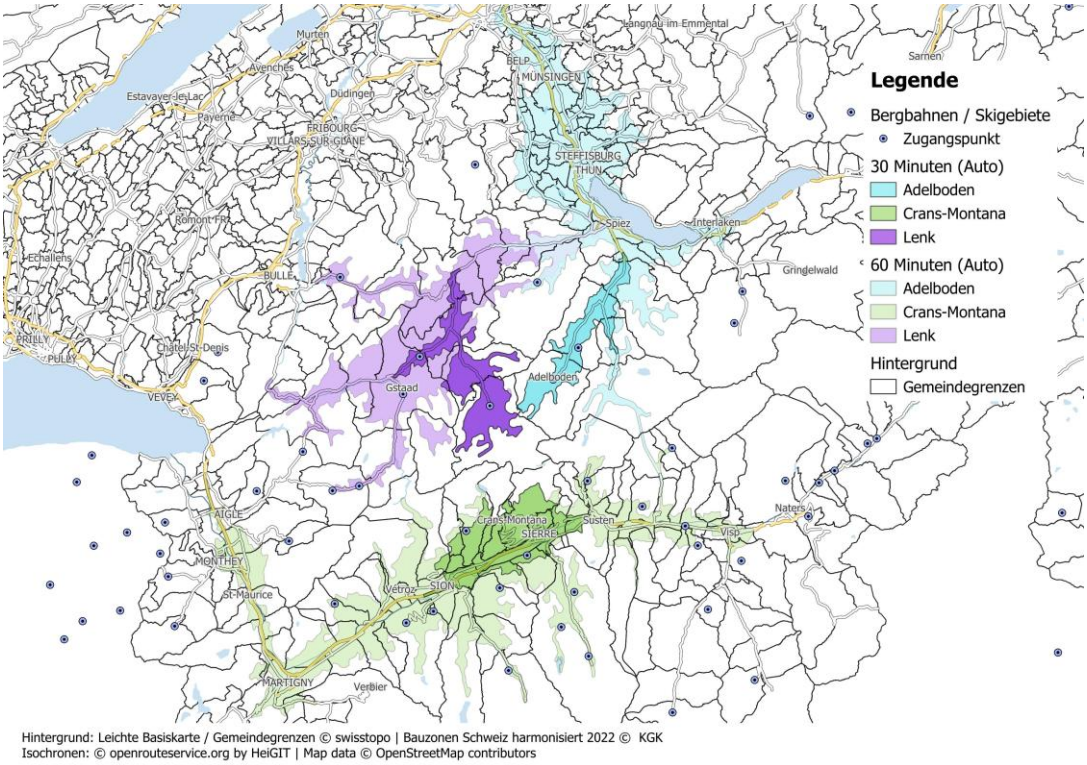
Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

5.3.1 Potenzial aus Bevölkerung im Einzugsgebiet

Mittels einer **Reisezeit-Isochronen Auswertung** (30, 60 und 90 Minuten Reisezeit mit dem motorisierten Individualverkehr) wird die Bevölkerung im Einzugsgebiet ermittelt. Je näher die Bevölkerung an diesen Orten ist und je kleiner die Überlappung mit dem Einzugsgebiet anderer Berg-Destinationen, desto grösser ist das Potenzial. Oder umgekehrt formuliert, je weiter entfernt die Person wohnt, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass sie in die Destination reist.

Die folgende Abbildung zeigt die Einzugsgebiete der drei Destinationen sowie die Zugangspunkte anderer Berg- und Skidestinationen. Aufgrund der teils starken Überschneidung der Isochronen sowie einem praktisch flächendeckenden Einzugsgebiet im Kartenausschnitt wird auf eine Darstellung der Fahrzeit von 90 Minuten verzichtet.

Abbildung 5-5: Einzugsgebiete für die drei Destinationen mit dem motorisierten Verkehr innert 30 und 60 Minuten Fahrzeug


Legende
Bergbahnen / Skigebiete
Zugangspunkt
30 Minuten (Auto)
Adelboden
Crans-Montana
Lenk
60 Minuten (Auto)
Adelboden
Crans-Montana
Lenk
Hintergrund
Gemeindegrenzen
Murten
Avenches
Estavayer-le-Lac
Payerne
Düdingen
FRIBOURG
VILLARS-SUR-GLANE
Langnau im Emmental
BELP
MÜNSINGEN
Sarnen
STEFFISBURG
THUN
Spiez
Interlaken
Gringelwald
Rolle
Rolle
Rolle

5.3.2 Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet

Im selben Einzugsgebiet gibt es nebst der ständigen Wohnbevölkerung noch **Gäste.** Auch diese Gäste stellen ein mögliches Potenzial dar, um einen Ausflug in eine andere Destination zu machen. Um diese Gäste konkurrieren jedoch verschiedene andere Destinationen auch, weshalb auch hier die Überlappung mit Konkurrenzgebieten zusätzlich zur Distanz miteinbezogen wurde. Weiter wurde ebenfalls ein gewisser Anteil mit Aktivitäten am Berg angenommen. Dieser Anteil schätzen wir auf 20%, berücksichtig werden muss, dass sich diese Gäste bewusst für eine andere Destination entschieden haben und nicht per se eine grosse Affinität zu bergspezifischen Angeboten ausweisen dürften oder aber sich bereits in einer «Bergdestination» befinden.

Abbildung 5-7: Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet

	Logiernächte in anderen Destinationen	Einbezug Distanz und Überlappung mit Konkurrenz	Anteil mit Aktivität «am Berg»	Potenzial Ersteintritte durch Tagesgäste
Adelboden	2'366'248	174'013	20%	34'803
Lenk	1'575'151	76'898	20%	15'380
Crans-Montana	1'995'285	122'847	20%	24'569
Total	**5'936'683**	**373'758**	**20%**	**74'752**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan, HESTA BFS

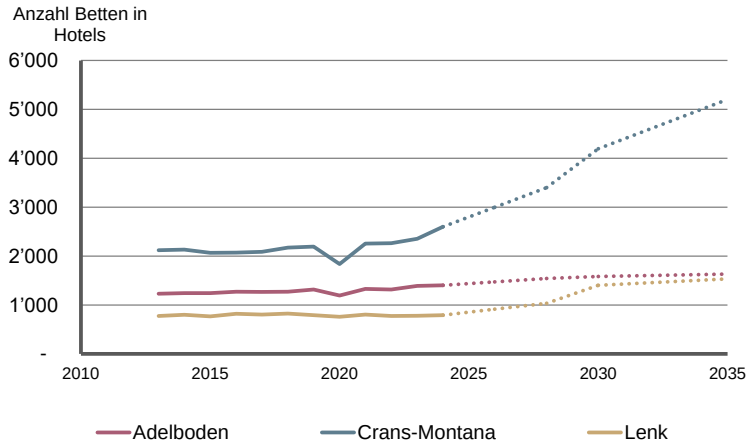
Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.3.2 im Datenanhang A**

5.3.3 Potenzial aus Ausbau der Hotelkapazitäten

In den drei Destinationen, insbesondere in Crans-Montana, ist ein starker Ausbau der Hotelinfrastruktur vorgesehen – unabhängig ob die CRADLE-Bahn entsteht oder nicht (siehe nachfolgende Abbildung). Es gibt also ein weiteres **Potenzial aus neuen Hotelbetten** innerhalb der Destination. Für die vorliegende Analyse wird angenommen, dass die zukünftigen Hotels ähnlich wie heute ausgelastet sind (Mittelwert über drei Jahre), und, dass der Anteil an Hotelgästen, welche eine Aktivität am Berg ausüben (einen Ersteintritt generieren) ebenfalls gleich wie heute ist. Aufgrund des geplanten Ausbaus der Hotelinfrastruktur sehen wir folgendes Potenzial.

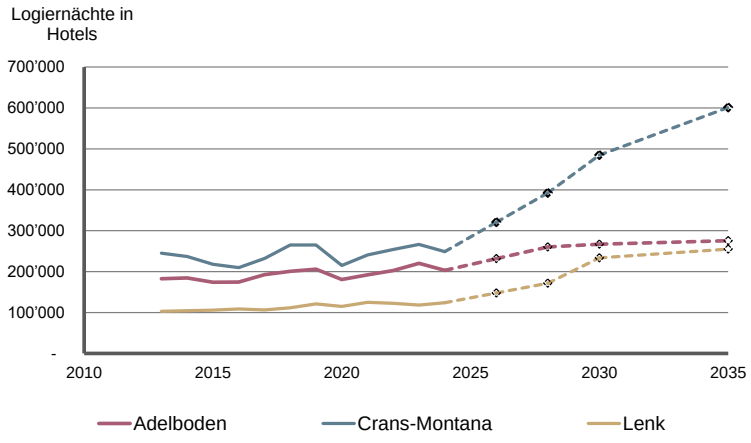
Abbildung 5-8: Touristisches Potenzial auf Basis ausgebauter Hotelinfrastruktur

Anzahl Betten in Hotels



	Zusätzliche Betten 2035 im Vergleich zu 2024	Zunahme in % im Vergleich zu 2024
Adelboden	+230	+16%
Lenk	+740	+93%
Crans-Montana	+2'604	+100%

Anzahl Logiernächte in Hotels



	Zusätzliche LN 2035 im Vergleich zu 2024	Zunahme in % im Vergleich zu 2024
Adelboden	+72'00	+35%
Lenk	+131'000	+106%
Crans-Montana	+352'000	+142%

Hinweis: Für die Bettenauslastung wird pro Destination der Mittelwert der Auslastung der Jahre 2022-2024 angenommen. Zudem besteht in der Zeitachse – wann exakt die neuen Kapazitäten entstehen –eine gewisse Unsicherheit. Wann die neue Hotelinfrastruktur gebaut wird, ist abhängig vom Planungs- und Baufortschritt, die Zunahme kann sowohl rascher als auch weniger rasch geschehen.
Quelle: BFS, HESTA und Angaben Verein für zukünftige Infrastruktur

Ein Potenzial liegt darin, diese zukünftigen Gäste stärker als die aktuellen zu motivieren, eine Aktivität am Berg auszuüben und in diesem Sinn den Anteil der Ersteintritte zu steigern. Da diese Infrastruktur unabhängig von der CRADLE-Bahn realisiert werden kann, darf dieses Potenzial nicht vollständig der CRADLE-Bahn «angerechnet» werden. Für die Ausgestaltung des Verkehrssystems (Zufahren, ÖV-Angebot, Parkierung) müssen diese möglichen zusätzlichen Gäste aber berücksichtigt werden. Die folgende Abbildung fasst das Potenzial an Ersteintritten durch das ausgebaute Hotelangebot zusammen.

Abbildung 5-9: Potenzial aus Entwicklung neuer Hotelkapazitäten

	Logiernächte IST (alle Beherbergungstypen)	Potenzial Logiernächte durch neue Hotelkapazitäten	Anteil mit Aktivität «am Berg» gemäss heutigem Verhältnis[26]	Potenzial Ersteintritte durch Mehrtagesgäste
Adelboden	847'603	275'565	29%	329'139
Lenk	663'317	255'193	39%	360'946
Crans-Montana	2'006'360	601'297	22%	562'844
Total	**3'517'280**	**1'132'054**	**22-39%**	**1'252'929**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basierend auf Angaben Verein CRADLE

Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.3.3 im Datenanhang A**

[26] Der Anteil mit Aktivität «am Berg» unterscheidet sich je nach Saison. Der aufgeführte Wert ist der gewichtete Mittelwert über das gesamte Jahr.

6 Potenzial für Ersteintritte CRADLE-Verbindungsbahn

Wie viele Personen die CRADLE-Verbindungsbahn effektiv nutzen werden – in Abgrenzung zum Gesamtpotenzial für Aktivitäten am Berg – ist schwierig einzuschätzen, da entsprechende Daten von vergleichbaren Angeboten nicht öffentlich zugänglich sind. Für die CRADLE-Verbindungsbahn stützen wir unsere Annahmen deshalb auf die Erfahrungswerte aus Arosa-Lenzerheide und plausibilisieren das so errechnete touristische Potenzial zur Einordnung mit den Ersteintritten anderer Vergleichsbahnen.

Die Urdenbahn («schnellste Pendelbahn der Schweiz») verbindet die Bergdestinationen und Skigebiete von Lenzerheide (GR) und Arosa (GR) seit 2014. Wie CRADLE, verbindet sie zwei Destinationen über eine Bahn mit besonderem Charakter und erfüllt damit zwei der CRADLE zugeschriebenen Funktionen. Sie bietet dabei ebenfalls die Möglichkeit im Winter bei schlechten Schneeverhältnissen auf die jeweils andere Seite zu wechseln. Die Erfahrungen mit der Urdenbahn zeigen, dass nur ein kleiner Teil der Gäste mit Ersteintritten – ca. 10% bis 15% – die Verbindungsbahn benutzen. Insbesondere Familien nutzen die Verbindungsbahn tendenziell weniger bis gar nicht.

Überträgt man die Erfahrungen auf die CRADLE-Verbindungsbahn, könnten im Winter von *den heutigen Gästen* zwischen 10% und 20% die Bahn nutzen. Tendenziell sind es weniger in Adelboden, weil diese keinen direkten Zugang zur Bahn haben werden.[27] Von den *zusätzlichen Gästen* gehen wir davon aus, dass rund 20% (Crans-Montana und Lenk) bzw. 15% (Adelboden) die Bahn nutzen. Die neuen Gäste werden teilweise explizit aufgrund der CRADLE-Bahn in die Destination anreisen.

Bei den Sommergästen, welche aufgrund des Ausbaus der Sommerinfrastruktur (welcher unabhängig von CRADLE getätigt wird) in die Destinationen kommen, schätzen wir den Anteil tiefer ein. Wir gehen davon aus, dass 5 bis 10% der Gäste die Verbindungsbahn nutzen werden. Bei den Gästen, die aufgrund der neuen «Besonderheit» kommen, schätzen wir den Anteil hingegen höher, auf zwischen 30% (Adelboden) und 75% (Crans-Montana und Lenk), ein.[28] Zusammenfassend schätzen wir die Nutzung der CRADLE-Verbindungsbahn wie folgt ein:

[27] Im Winter hat der Skigast Zugang zur CRADLE-Verbindungsbahn über die Skipiste, ohne Bau einer Verbindungsanlage zwischen Hahnenmoos und Metschstand hätte der Nicht-Skigast keinen Zugang zur Bahn.

[28] Im Sommer hat ein Gast aus Adelboden keinen direkten Zugang zur CRADLE-Verbindungsbahn. Der Gast müsste von Hahnenmoos nach Metsch laufen. Eine Anbindung über eine neue (Verbindungs-)Bahn zwischen Hahnenmoos und Metschstand wäre erforderlich, um die Sommergäste von Adelboden direkt auf die CRADLE-Verbindungsbahn zu bringen.

Abbildung 6-1: Nutzung der CRADLE-Verbindungsbahn

	Potenzial Ersteintritte Destination total gemäss Ver-gleichspro-jekte	Anteil Winter	Gäste Winter	Anteil Sommer	Gäste Sommer	Total
Adelboden	516’010	10-15%	40’500	5-30%	12’000	**52’500**
Lenk	557’191	20%	84’000	10-75%	59’000	**143’000**
Crans-Montana	711’762	15-20%	88’000	5-75%	50’500	**138’500**
Total	**1’784’963**	**10-20%**	**212’500**	**5-75%**	**121’500**	**334’000**

Hinweis: Der Anteil der Gäste, welcher die Bahn nutzt, unterscheidet sich je nach Saison, Destination, «Reisemotiv» und ob es sich um einen bisherigen oder neuen Gast handelt. Die Rundreisenden sind unter «Gäste Sommer» ausgewiesen. Für eine detailliertere Auswertung siehe Abbildung 9-40.

Diese Ersteintritte (334'000) stellen wir zur Plausibilisierung anderen touristischen Bahnen gegenüber. Der Vergleich zeigt, dass die CRADLE-Bahn mehr Ersteintritte als die Bahnen auf das Stanserhorn und Schilthorn generieren würde, jedoch etwas weniger als am Pilatus und rund 30% der Ersteintritte des Jungfraujochs. Insgesamt ordnen wir die so geschätzte Anzahl an Ersteintritten auf der CRADLE-Verbindungsbahn als realistisch ein.

Abbildung 6-2: Ersteintritte CRADLE-Bahn im nationalen Vergleich

Vergleichsbahn	Stündliche Förderkapazität	Ersteintritte[29]	Vergleich zu CRADLE
Alpine Crossing[30]	1’300	70’000	0.2
Stanserhorn	300[31]	215’000	0.6
Schilthorn	400	280’000	0.8
CRADLE		*334’000*	*1.0*
Pilatus	1’000	520’000	1.6
Jungfraujoch	1’000	1’000’000	3.0

Quelle: Eigene Berechnung für CRADLE und Geschäftsberichte und Medienberichte der Konkurrenzbahnen

Als Anhaltspunkt für das künftige stündliche Aufkommen, u.a. als Grundlage für die Dimensionierung der Bahn, stützen wir uns auf die heutige Verteilung der Ersteintritte von Adelboden

[29] Die Ersteintritte der bestehenden Bahnen beziehen sich auf das Jahr 2023.

[30] Alpine Crossing wurde am 1. Juli 2023 eröffnet. In den ersten sieben Monate nutzen 40'000 Gäste die Bahn. Hochgerechnet auf ein Jahr bedeutet das ca. 70'000 Gäste im ersten Betriebsjahr (siehe HTR (2025)). Die Preise betragen mit Stand im April 2025 etwa 125 CHF für eine einfache Fahrt und 190 CHF für eine Retourfahrt, wobei für Kinder (9-16 Jahre) sowie Personen mit GA oder Halbtax Rabatte von 50% angeboten werden.

[31] Erste Sektion. Die zweite Sektion hat eine Förderleistung von 465 Personen pro Stunde und Richtung.

Fuhrenweidli sowie der Bahn Lenk-Betelberg. Dazu wird der Anteil der ersten, der 10., der 30. und der 50. Stunde dieser Bahnen an den gesamten Ersteintritten dieser Bahnen mit dem Total, mit zwei Dritteln sowie mit der Hälfte an Ersteintritten der CRADLE-Verbindungsbahn (334'000) multipliziert.[32] Das tatsächlich mögliche Transportvolumen und auch die Verteilung der Nachfrage dürfte von der maximalen Förderleistung der CRADLE-Bahn und damit von der gewählten Kabinengrösse und der Fahrgeschwindigkeit[33] abhängig sein.

Abbildung 6-3: Mögliche Ersteintritte pro Stunde auf der CRADLE-Bahn

Stunde	Total pro h	Anteil am Total	*CRADLE pro h (1)*	CRADLE pro h (2/3)	CRADLE pro h (1/2)
Adelboden Fuhrenweidli					
erste Stunde	1'358	0.58%	*1'936*	1'291	968
10. Stunde	1'176	0.50%	*1'677*	1'118	838
30. Stunde	1'032	0.44%	*1'472*	981	736
50. Stunde	901	0.38%	*1'285*	857	642
Peak-Stunde			***1'950***	**1'300**	**950**
Lenk-Betelberg					
erste Stunde	1'198	0.59%	*1'957*	1'305	979
10. Stunde	952	0.47%	*1'555*	1'037	778
30. Stunde	799	0.39%	*1'305*	870	653
50. Stunde	645	0.32%	*1'054*	703	527
Peak-Stunde			**1'950**	**1'300**	**1'000**

Quelle: Angaben und Berechnungen Verein

Lesebeispiel: In der besten Stunde (24/25) (erste Stunde) wurden bei Adelboden Fuhrenweidli 1'358 Ersteintritte generiert. Das entspricht 0.58% aller Ersteintritte von Adelboden Fuhrenweidli der Saison 24/25. Dieser Anteil von 0.58% wird einmal mit den Ersteintritten der CRADLE-Verbindungsbahn (334'000) multipliziert, einmal mit 2/3 von 334'000 (entspricht 222'667) sowie einmal mit ½ von 334'000 (entspricht 167'000).

Die maximale Förderleistung pro Stunde und Fahrtrichtung wird entsprechend zwischen 1'200 (bei Kabinen mit 12 Sitzplätzen) bis 1'500 (bei Kabinen mit 12 Sitzplätzen und drei Stehplätzen) angenommen.

Für weitere Daten sowie Herleitung der Zahlen, siehe **Abschnitt 9.4 im Datenanhang A**

[32] Die 334'000 Ersteintritte dürften nicht alle am Morgen von der gleichen Seite her kommen. Ein Teil wird von Crans-Montana, und ein Teil von Lenk herreisen. Somit verteilt sich der Gästestrom auf die zwei Fahrrichtungen der Anlage. Daher werden drei Varianten berücksichtigt (alle reisen von einer Seite her; die Verteilung der Ersteintritte ist 1/3 zu 2/3, wobei die Reiserichtung unbedeutend ist; die Verteilung der Ersteintritte beträgt 50-50).

[33] Eine hohe Geschwindigkeit wird die Fahrtzeit verkürzen, dürfte hingegen aber das «Erlebnis» einschränken.

7 Volkswirtschaftliche Bedeutung

Zusätzlich zum Gästeaufkommen wurde eine Schätzung der zu erwartenden touristischen Wertschöpfung und zum Beschäftigungseffekt vorgenommen. Die Ergebnisse werden für die betroffene Region – bestehend aus den Gemeinden Crans-Montana, Icogne, Lens, Lenk und Adelboden – ausgewiesen. Für die Berechnung der Wertschöpfungseffekte gehen wir von den geschätzten Gästezahlen gemäss der Top-down-Methode (vgl. Abbildung 5-2) aus und verwenden dazu das i3R-Modell.[34]

Die touristische Wertschöpfung[35] ist definiert als das Einkommen, das aufgrund der von Gästen getätigten Ausgaben erzielt wird. Bei der regionalen Betrachtung für die CRADLE-Verbindungsbahn werden die *künftigen zusätzlichen Gäste* betrachtet.[36] Es spielt dabei keine Rolle, ob sie die Verbindungsbahn effektiv nutzen oder nicht. Relevant ist hingegen, ob es Tages- oder Mehrtagesgäste sind und ob es Schweizer/-innen oder ausländische Gäste sind, da diese ein unterschiedliches Ausgabenverhalten zeigen. Die zusätzlichen Gäste sorgen für Umsatz, was sich wiederum auf die Beschäftigung auswirkt.

Unterschieden werden die folgenden Effekte:

- Die **direkte volkswirtschaftliche Bedeutung** (Effekt der Gästeausgaben) entsteht direkt bei touristischen Leistungsträgern durch Verkauf von Dienstleistungen und Produkten an zahlende Gäste.
- **Indirekte volkswirtschaftliche Bedeutung** (Effekt der regional bezogenen Vorleistungen): Zur Erstellung der touristischen Leistungen und Produkte für die Gäste müssen Vorleistungen eingekauft werden. Die von Anbietern innerhalb der Destination bezogenen Vorleistungen tragen indirekt zu Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung bei.
- **Induzierte volkswirtschaftliche Effekte** (Effekt regionaler Konsumausgaben der Beschäftigten): Die direkt und indirekt vom Tourismus entlöhnten Beschäftigten geben einen Teil ihres Einkommens für ihre Lebenshaltung und für ihren Konsum in der Destination aus. Dadurch entstehen entlang der Wertschöpfungskette wiederum auf mehreren Stufen zusätzliche Umsätze, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Exkurs: Gästesegmente und Tagesausgaben

Mit der CRADLE-Verbindungsbahn werden neue Gästesegmente erreicht. Es dürften verschiedene Ausflugsgäste (z.B. ein internationaler Gast aus Interlaken oder eine Schweizer Wanderin, die von der Lenk aus nach Crans-Montana geht und zurückwandert) kommen. Andererseits zieht die Verbindungsbahn Wintersportler/-innen an (z.B. Skifahrer in Crans-

[34] Siehe dazu z.B. Ecoplan (2014); (2017); (2024)

[35] Die Wertschöpfung einer Volkswirtschaft entspricht den im Rahmen der Produktionsprozesse erzielten Einkommen. In der Regel entspricht die Wertschöpfung der Summe aus Mitarbeiterlöhnen und Unternehmensgewinnen. Ermittelt wird die Wertschöpfung aus der Bruttoproduktion (Umsatz) abzüglich der benötigten Vorleistungen.

[36] Rund 430'000 Aufenthaltstage, siehe Abbildung 4-1 und Abbildung 8-4.

Montana, der nach Adelboden möchte, oder auch eine Skifahrerin, die bisher in der Zentralschweiz war aufgrund der Grösse nun aber in die Lenk geht). Des Weiteren zieht die Bahn Rundreisende an (z.B. internationale Reisegruppen, die von Luzern nach Montreux geht, oder auch Schweizer Gruppenreise, die das Erlebnis erleben möchte). Nicht alle von diesen Gästen geben gleich viel Geld in den Destinationen aus. Auch gehen wir davon aus, dass die Bepreisung der Verbindungsbahn unterschiedlich ausfallen dürfte. Wir nehmen an, dass im Winter eine tiefere Abschöpfung stattfindet, da eine Art Tarifverbund denkbar ist und somit keine separate Bepreisung stattfindet. Einzelfahrten hingegen können separat bepreist werden. Und schliesslich gehen wir davon aus, dass die Ticketpreise für (integrierte) Rundreisen höher ausfallen dürften und eine höhere Abschöpfung stattfinden dürfte.

Für die Modellrechnung werden die Gäste nach Herkunft (Schweiz vs. Ausland) und nach Typ (Tages- vs. Mehrtagesgast) segmentiert. Basierend auf verschiedenen Studien[37] und nationalen Statistiken[38] wurden die Tagesausgaben für die vier Segmente ermittelt. Basierend auf den Daten nehmen wir an, dass Schweizer Tagesgäste im Schnitt 60 CHF für Einkauf, Verpflegung und Verkehr ausgeben, wohingegen ausländische Tagesgäste im Schnitt 80 CHF ausgeben. Bei den Mehrtagesgästen schätzen wir die Tagesausgaben zwischen 162 CHF (Schweizer Gäste) bzw. 414 CHF (ausländische Gäste).[39]

Der Beschäftigungseffekt für die Region wurde mittels Modellrechnung ausgehend von der Wertschöpfung ermittelt. Sie ergibt sich vereinfacht ausgedrückt durch Division der Wertschöpfung durch die erzielte Wertschöpfung pro Vollzeitäquivalent[40] der verschiedenen Branchen. Die folgende Abbildung zeigt das Ergebnis.

Abbildung 7-1: Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt der CRADLE-Bahn in der Region

	Bruttowertschöpfung in Mio. CHF	Beschäftigung in VZÄ
Direkt	30	396
Indirekt	5	34
Induziert	1	9
Total	**36**	**439**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basierend auf i3R-Modell

[37] Siehe dazu CRED, Universität Bern (2013); Ecoplan (2024); Walliser Tourismus Observatorium (2014)

[38] Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, BFS (2022); Touristische Ausgaben von Inländern und Ausländern in der Schweiz

[39] Gemäss Modell gibt ein Durchschnittsgast so rund 150 CHF pro Tag aus.

[40] Nachfolgend wird von der Anzahl Beschäftigten in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) gesprochen. Ein VZÄ entspricht einer 100%-Stelle. Zwei 50%-Stellen oder eine 40%- und eine 60%-Stelle ergeben zusammen jeweils ein Vollzeitäquivalent.

In der betrachteten Region beläuft sich die **touristische Wertschöpfung**, welche durch die zusätzlichen Gäste ausgelöst wird, auf rund **36 Mio. CHF**. Von den zusätzlichen Gästen infolge der CRADLE-Bahn hängen rund **439 Vollzeitstellen** in der ab. Um diese Werte einordnen zu können bietet sich ein Vergleich mit den aktuellen regionalen Grössenordnungen an.

- In der Region trägt CRADLE rund 4.8% zur Beschäftigung bei. Heute sind in den betrachteten Gemeinden etwas mehr als 9'000 Vollzeitäquivalente verzeichnet.
- Laut unseren Modellschätzungen beläuft sich das regionale BIP in der betrachteten Region auf rund 1 Mrd. CHF. CRADLE und die Destinationsentwicklung tragen somit rund 3.5% zum regionalen BIP bei. Auf Gemeindeebene liegen keine Schätzungen zum BIP vor.

Weil ein Teil der Wertschöpfung über Vorleistungsbezüge aus der Region abfliesst, zeigt eine Betrachtung der Region noch nicht den vollständigen Effekt. Denn über diesen Abfluss werden auch der restliche Teil der Kantone Bern und Wallis und teilweise auch der Rest der Schweiz profitieren. Dies setzt voraus, dass die zusätzlichen Gäste nicht von anderen Destinationen in der Schweiz und der Region abgeworben werden. Unter der Annahme, dass es keinen solchen Kannibalisierungseffekt gibt, liegt das Gesamtpotenzial (inkl. regionaler Effekt) bei einer Wertschöpfung von rund 70 Mio. CHF sowie bei rund 725 Vollzeitstellen. Ein grosser Teil davon dürfte in den beiden Standortkantonen realisiert werden. Vergleicht man diese Grössenordnung mit den Werten der Kantone Bern und Wallis, so zeigt sich folgende Bedeutung:

- Im Jahr 2022 waren in den Kantonen Bern und Wallis rund 650'000 Vollzeitäquivalente beschäftigt. Aufgrund von CRADLE kann mit einem Beitrag von rund 0.11% gerechnet werden.
- Die Bruttowertschöpfung der Kantone Bern und Wallis betrug gemäss BFS im Jahr 2021 rund 103 Mrd. CHF.[41] Im Vergleich dazu hat die CRADLE-Bahn das Potenzial, rund 0.07% zur Wertschöpfung in den beiden Kantonen beizutragen.

[41] BE: 83 Mrd. CHF und VS: 20 Mrd. CHF

8 Synthese

Ein touristischer Leuchtturm zwischen Bern und Wallis

Mit der CRADLE-Verbindungsbahn soll eine hochalpine Seilbahnverbindung zwischen der Lenk und Crans-Montana entstehen. Die Verbindungsbahn bietet dabei die Möglichkeit für touristische Erlebnisse in der hochalpinen Landschaft und bestehende Geländekammern könnten überbrückt werden und die Tourismus- und Verkehrsentwicklung der Region langfristig beeinflussen. Sie schafft neue Rundreisemöglichkeiten und trägt zur Attraktivitätssteigerung der drei Destinationen bei. In ihrem Charakter mit «Gletscherüberflug» ist sie einzigartig. Gleichzeitig ist sie nicht die einzige, touristische Investition im Schweizermarkt und muss sich gegen andere starke in- und ausländische Destinationen behaupten. Insofern ist das touristische Potenzial der CRADLE-Bahn auch relativ im Marktumfeld zu beachten und braucht es insgesamt ein gutes touristisches Gesamtkonzept, um die hier abgeschätzten Potenziale realisieren zu können.

Steigerung der Ersteintritte

Heute werden in Adelboden, Lenk und Crans-Montana zusammen rund 5.6 Mio. Aufenthaltstage generiert. In Crans-Montana wird eine Mehrheit (73%) der Aufenthaltstage von Mehrtagesgästen generiert. In Adelboden und Lenk ist das Verhältnis zwischen Tages- und Mehrtagesgästen (in Aufenthaltstage) ausgeglichener. Nicht alle dieser Gäste benützen eine Bergbahn und generieren einen Ersteintritt. Insgesamt nehmen 27% aller Gäste eine Bergbahn, was knapp 1.5 Mio. Ersteintritten entspricht.

Abbildung 8-1: Gästeaufkommen IST

Gästeaufkommen IST	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Anzahl Ersteintritte	Anteil Ersteintritte an Aufenthaltstagen
Adelboden	1’545’869	698’266	847’603	436’496	28%
Lenk	1’276’954	613’637	663’317	452’304	35%
Crans-Montana	2’741’900	735’540	2’006’360	592’484	22%
Total	**5’564’722**	**2’047’442**	**3’517’280**	**1’481’284**	**27%**

Quelle: Angaben zu Aufenthaltstagen (Tage Tages- und Mehrtagesgäste) für Lenk und Adelboden basieren auf Hochrechnungen des Vereins CRADLE, für Crans-Montana stammen die Angaben von Swisscom Insights[42].

Die Verbindungsbahn hat ein ausgewiesenes touristisches Potenzial. Dieses haben wir aus zwei Perspektiven mit sich ergänzenden Methoden top-down und bottom-up abgeschätzt. Die zwei Perspektiven sind komplementär und ergeben eine realistische und breit abgestützte Einschätzung. Sie basieren auf zahlreichen Daten, Literaturanalysen und Expertengesprächen.

[42] Tourobs (2025)

Durch die Verbindungsbahn resultieren mehr Ersteintritte in den Destinationen. Ein Teil von diesen Ersteintritten ist auch auf der Verbindungsbahn. In der Top-down-Methode wird das Potenzial basierend auf Entwicklungen von Vergleichsdestinationen mit Verbindungsbahnen sowie anhand von touristisch stark frequentieren Leuchtturm-Destinationen im Sinne eines Analogieschlusses hergeleitet. Mit der Bottom-up-Methode wird das Potenzial basierend auf dem Bevölkerungs- und Gästepotenzial im Einzugsgebiet sowie über den künftigen Ausbau der Hotelinfrastruktur in der Destination ermittelt.

Abbildung 8-2: Potenzial Ersteintritte insgesamt

	A Potenzial Ersteintritte in den Destinationen top-down (Vergleichsprojekte)	B Potenzial Ersteintritte in den Destinationen bottom-up	B1 Potenzial Bevölkerung im Einzugsgebiet	B2 Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet[43]	B3 Potenzial aus neuen Hotelkapazitäten in den drei Destinationen
Adelboden	**516'010**	587'980	224'039	34'803	329'139
Lenk	**557'191**	572'498	196'172	15'380	360'946
Crans-Montana	**711'762**	875'569	288'155	24'569	562'844
Total	**1'784'963**	**2'036'047**	**708'366**	**74'752**	**1'252'929**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Das Potenzial an Ersteintritten insgesamt in den drei Gebieten schätzen wir auf **zwischen 1.8 Mio. und 2 Mio**.**pro Jahr.** Das sind 300'000 – 555'000 Ersteintritte (+21-37%) mehr als heute. Schlüssel zur Realisierung dieses Potenzials ist eine in ein Gesamtkonzept und eine Destinationsentwicklung eingebettete Realisierung der CRADLE-Verbindungsbahn. Auf der CRADLE-Bahn selbst, gehen wir von rund 334'000 Ersteintritten pro Jahr aus, wobei der Grossteil auf den Winter entfallen würde. Die CRADLE-Bahn würde mehr Ersteintritte als die Bahnen auf das Stanserhorn und Schilthorn generieren, jedoch etwas weniger als am Pilatus und rund 30% der Ersteintritte des Jungfraujochs

[43] Grundlage sind die heutigen Hotelgäste im Einzugsgebiet.

Abbildung 8-3: Ersteintritte auf der Verbindungsbahn

	Potenzial Ersteintritte total gemäss Vergleichsprojekte	Anteil Winter	Gäste Winter	Anteil Sommer	Gäste Sommer	Total
Adelboden	516'010	10-15%	40'500	5-30%	12'000	**52'500**
Lenk	557'191	20%	84'000	10-75%	59'000	**143'000**
Crans-Montana	711'762	15-20%	88'000	5-75%	50'500	**138'500**
Total	**1'784'963**	**10-20%**	**212'500**	**5-75%**	**121'500**	**334'000**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Mehr Aufenthaltstage in den Destinationen

Die zusätzlichen Bahngästen bringen dabei weitere Gäste mit sich, wobei wir annehmen, dass pro zwei Bahngäste ein Gast hinzukommt, der keine Bahn nutzt. Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, gehen wir insgesamt basierend auf den Erst-Eintritten gemäss der Top-down-Methode von einem **Potenzial von fast 6 Mio. Aufenthaltstagen pro Jahr** aus. Dies ist eine Steigerung von rund 430'000 Aufenthaltstagen (oder +8%) im Vergleich zu heute.

Abbildung 8-4: Potenzial Aufenthaltstage gesamt

	Anzahl Ersteintritte (Potenzial)	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste
Adelboden	516'010	1'665'140	752'305	912'835
Lenk	557'191	1'420'535	684'037	736'497
Crans-Montana	711'762	2'907'066	779'828	2'127'237
Total	**1'784'963**	**5'992'741**	**2'216'171**	**3'776'570**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basierend auf Angaben Verein CRADLE

Zunahme der regionalen Wertschöpfung und Sicherung / Erhalt von Arbeitsplätzen

Die zusätzlichen Gäste – unabhängig ob Tages- oder Mehrtagesgäste, Bahnnutzer/-innen oder nicht – geben Geld aus in den Destinationen und werden verschiedene Güter konsumieren. Die ermittelte **touristische Wertschöpfung**, welche durch die zusätzlichen Gäste in den Destinationen ausgelöst wird, belauft sich auf **36 Mio. CHF pro Jahr**. Durch die zusätzlichen Gäste infolge der CRADLE-Bahn hängen insgesamt rund **439 Vollzeitstellen** in den Regionen ab.

9 Anhang A: Datenanhang

9.1 IST-Situation

9.1.1 Winter Ersteintritte

a) Skier Days

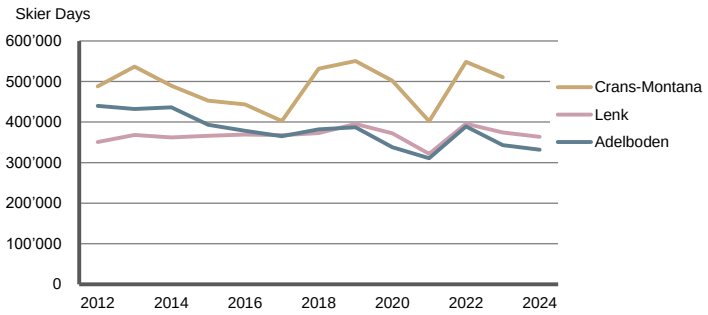
Abbildung 9-1: Entwicklung der Skier Days

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Mittelwert[44]
Adelboden	382'125	387'112	338'186	310'962	389'023	343'182	331'904	**356'797**
Lenk	372'803	395'265	372'463	321'773	395'686	374'384	363'658	**380'844**
Crans-Montana	531'752	550'487	501'681	402'267	548'509	510'403	*k.A.*	**520'198**
Schweiz (in Mio.)	23.4	24.9	20.2	20.1	25.4	22.3	23.1	

Quelle: Bergbahnen Adelboden-Lenk und Crans-Montana und Seilbahnen Schweiz[45]

Abbildung 9-2: Skierdays in den drei Gebieten (absolut und indexiert)

Skier Days



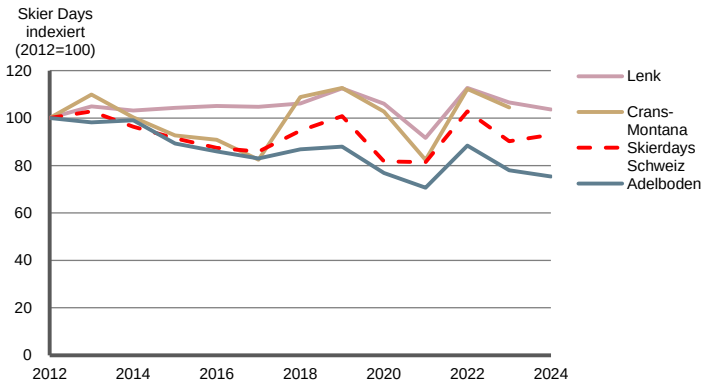
- Der gesamtschweizerische Trend bei den Skifahrertagen ist seit Jahren rückläufig. [46]
- Crans-Montana hat absolut betrachtet mehr Skierdays als Adelboden und Lenk.

[44] Verwendet für die Berechnungen wurde der Mittelwert der Jahre 2020, 2022, 2023, um Verzerrungen infolge der Covid19-Pandemie zu verhindern.

[45] Seilbahnen Schweiz (2023)

[46] Seilbahnen Schweiz (2024a)

Skier Days Indexiert (2012=100)



– Die Entwicklung in Adelboden ist leicht unter dem Schweizer Markt, Lenk und Crans-Montana leicht über der Schweizer Entwicklung

b) Literatur und Hintergrund

- Insgesamt nehmen die Anzahl Skierdays im Schweizer Markt seit 30 Jahren ab, gleichzeitig fand ein Bevölkerungswachstum statt. Die Veränderung der Anzahl Ersteintritte kann nicht nur auf klimatische Bedingungen zurückgeführt werden, sondern auch auf die wirtschaftliche Situation der Zielmärkte, die wachsende Konkurrenz aufgrund der Globalisierung sowie die demografische und soziologische Entwicklung.[47]
- Der Anteil der unter 30-jährigen Skifahrer/-innen sinkt.[48]
- In einem gesättigten nationalen Markt kann eine erhöhte regionale Nachfrage entweder auf Kosten einer anderen (Schweizer) Region erzielt werden oder durch die Erschliessung neuer Kundensegmente ausserhalb der Schweiz. Wenn die gesamte Nachfrage nicht mehr wächst, muss der Marktanteil erhöht werden. Für die Zukunft kann deshalb mit einem erhöhten Verdrängungswettbewerb gerechnet werden. Es ist damit zu rechnen, dass sich die Entwicklung der Premium-Destinationen mit internationaler Ausstrahlung von den anderen Destinationen stärker entkoppelt. Die Premium-Destinationen dürften ihre Marktanteile insbesondere auf Kosten der anderen Destinationen ausbauen. Auch wenn die Premium-Destinationen nicht mehr stark wachsen, führt die Stärkung dieser zu einer beschleunigten Abnahme der Nachfrage in den anderen Skidestinationen.
- Die Entwicklung zu einer Premium-Destination wird entscheidend durch das touristische Angebot geprägt. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass in verschiedenen Destinationen bedeutenden Investitionen in die Ski-Infrastruktur getätigt wurden bzw. Pläne für deren Ausbau bestehen.

[47] Seilbahnen Schweiz (2023)

[48] Schweizer Sportobservatorium (2020)

Abbildung 9-3: Beispiele für aktuelle oder geplante grössere Ausbauten der Ski-Infrastruktur (nicht abschliessend)

Destination	Stand	Bedeutende (Ski-)Infrastruktur
Andermatt	Realisiert	– Tourismusresort Andermatt (Hotellerie, Restaurants, Konzerthalle etc.) – Erneuerung und Ausbau Skigebiete Gemsstock und Nätschen-Oberalp – Skigebietsverbindung nach Sedrun – Gurschen-Flyer (Gurschengrat)
	Geplant	– Anbindung vom Bahnhof Göschenen nach Gütsch – Ausbau der Zugverbindungen zwischen Andermatt und Sedrun – Ausbau Sommertourismus-Angebote wie Golf, Wandern und kulturelle Veranstaltungen
Arosa / Lenzerheide	Realisiert	– Verbindung der beiden Skigebiete mit der Urdenbahn – Neue Zubringerbahn aus Churwalden – Obertor (Ost-West Verbindung)
	Geplant	– Erweiterung der Beschneiungsanlagen – Neubau von Pisten und Verbesserung bestehender Routen – Erweiterung der Bike-Trails und Schaffung neuer Wanderwege – Erlebnisparks und eventuell eine Sommerrodelbahn
Engelberg - Titlis	Realisiert	– 8er-Gondelbahn Engelberg-Trübsee-Stand – 6er-Sesselbahn auf der Engstlenalp – Neubau «Titlis Resort»: 9 Häuser mit 135 Studios und Appartements
	Geplant	– Modernisierung der Titlis Rotair und der Titlis Xpress Gondelbahn – Zweite Pendelbahn zum Klein Titlis – Neugestaltung der Titlis Bergstation, Projekt TITLIS 3020, von den renommierten Architekten Herzog & de Meuron geplant. – Adventure-Angebote wie Zip-Lines, Sommerrodelbahnen und Erlebnisparks
Gstaad	Realisiert	– Glacier des Diablerets (Architekt: Mario Botta)
St. Moritz	Realisiert	– Ausbau der Renninfrastruktur im Hinblick auf die Ski-Weltmeisterschaft (2017)
	Geplant	– 10er Gondelbahn St. Moritz Bad-Signal – 8er Gondelbahn Hahnenseebahn (St-Moritz Bad-Murtèl)
Zermatt	Realisiert	– Alpine Crossing (Testa Grigia-Matterhorn glacier paradise) – Zermatt-Furi 100er Kabinen-Seilbahn – Gran Sometta 6er Hochgeschwindigkeits-Sesselbahn
	Geplant	– Breuil-Plan Maison 28er 3-S Kabinenbahn – Plan Maison-Testa Grigia 28er 3-S Kabinenbahn – Gifthittli 8er Hochgeschwindigkeits-Sesselbahn – Furgg-Garten 6er Hochgeschwindigkeits-Sesselbahn – Patrullarve 6er Hochgeschwindigkeits-Sesselbahn – Breitboden-Rosenritz4er Hochgeschwindigkeits-Sesselbahn
Vallée d'Illiez **Portes du Soleil**	Realisiert	– Direkter Zugang in der Höhe mit öffentlichen Verkehrsmitteln – Palladium (Champéry) – Centre sportif (Morgins)
	Geplant	– Thermes de Val d'Illiez – Peak-to-Peak Morgins (La Foilleuse – Le Corbeau) – Champoussin – Pointe de l'Au – Centres sportifs alpins et hébergements gros porteurs (Champéry, Morgins) – Vision & Stratégie 2050
4 Vallées	Realisiert	– Direkter Zugang in der Höhe mit öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. Direkter Zug Genf-Le Châble

Quelle: Div. Bergbahnbetreiber, Skiresort.ch, Medienberichte

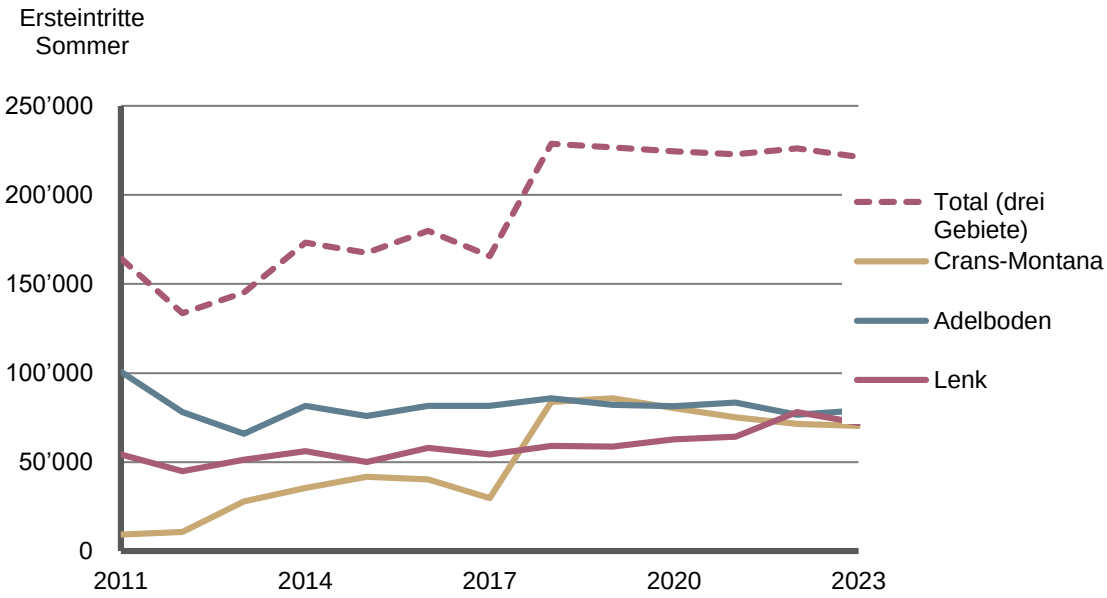
9.1.2 Sommer Ersteintritte

Abbildung 9-4: Entwicklung der Ersteintritte im Sommer

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Mittelwert[49]
Adelboden	85'755	82'157	81'361	83'461	76'599	79'037	**79'699**
Lenk	59'144	58'711	62'831	64'244	78'153	71'982	**71'460**
Crans-Montana	83'775	85'826	80'268	75'194	71'347	70'319	**72'287**

Quelle: Bergbahnen Adelboden-Lenk und Crans-Montana und Seilbahnen Schweiz[50]

Abbildung 9-5: Ersteintritte Sommer in den drei Gebieten



Quelle: Bergbahnen Adelboden-Lenk und Crans-Montana (Verein CRADLE)

- Wachstum bis 2018 (insbesondere von Crans-Montana), seit 2018 stagnierend.

[49] Verwendet für die Berechnungen wurde der Mittelwert der Jahre 2021, 2022, 2023, um Verzerrungen infolge der Covid19-Pandemie zu verhindern.

[50] Seilbahnen Schweiz (2023)

9.1.3 Gästeaufkommen gesamt

a) Logiernächte

Abbildung 9-6: Logiernächte Gesamt

Gemeinde	Unterkunftsart	2021	2022	2023	2024	Mittelwert 22-24
Adelboden	Hotels	191'940	202'890	219'643	205'627	
	Fewo Einzelkurtaxen	107'777	116'309	114'259	127'845	
	Fewo Pauschalkurtaxen	404'858	411'391	413'271	440'800[51]	
	Gruppenunterkunft	40'281	77'088	96'604	102'039	
	Camping	1'467	3'488	4'243	7'312	
	Total Logiernächte	**746'323**	**811'166**	**848'020**	**883'623**	**847'603**
Lenk	Hotels	123'205	119'720	118'116	120'599	
	Parahotellerie Professionell	57'158	26'762	38'480	36'031	
	Parahotellerie	100'637	100'891	100'427	105'677[52]	
	Gruppen	42'845	67'437	84'892	80'116	
	Camping	12'011	13'905	14'322	12'306	
	Pauschalkurtaxen in LN	305'954	310'195	312'382	327'693	
	Total Logiernächte	**641'810**	**638'910**	**668'619**	**682'422**	**663'317**
Crans-Montana	Hotels	240'653	256'592	227'543	248'975	
	Parahotellerie	22'485	5'828	6'403	4'792	
	Gruppenunterkünfte		33'217	22'576	30'095	
	Camping		7'808	7'592	6'523	
	Privatschulen	123'585	128'533	115'158	117'445	
	Zweitwohnungen[53]	1'600'000	1'600'000	1'600'000	1'600'000	
	Total Logiernächte	**1'986'723**	**2'031'978**	**1'979'272**	**2'007'830**	**2'006'360**

Quelle: Angaben Verein CRADLE, Geschäftsberichte, HESTA BFS

[51] Angaben Verein CRADLE: Zahl 2024 eingesetzt basierend auf Zusammenstellung Zweitwohnungen: 2'258 Objekte mit 8'816 Betten. Die jährliche Auslastung pro Bett beträgt durchschnittlich 50 Logiernächte. Dies ergibt ein Gesamtvolumen von 440'800 Logiernächte in den Chalets und Ferienwohnungen.

[52] Angaben Verein CRADLE: Manuell um 100'000 korrigiert bis 2023 aufgrund Gesetzesänderung. Bis 2023 haben Zweitwohnungsbesitzende ihre Kurtaxe pauschal abgerechnet. Darin waren sämtliche Übernachtungsgäste inkludiert. Mit der Anpassung des Kurtaxenreglements auf 1.1.24 sind in der Pauschale nur noch die Besitzer sowie Angehörige auf direkter Linie inbegriffen. Sämtliche anderen Gäste müssen Einzelkurtaxe bezahlen.

[53] Angaben Verein CRADLE: 12'000 Objekte mit 32'000 Betten. Die jährliche Auslastung pro Bett beträgt durchschnittlich 50 Logiernächte. Dies ergibt ein Gesamtvolumen von 1.6 Millionen Logiernächte in den Chalets und Ferienwohnungen.

Abbildung 9-7: Aufteilung Logiernächte nach Saison gemäss HESTA

	Sommer	Winter
Adelboden	50.1%	49.9%
Lenk	46.5%	53.5%
Crans-Montana	47.9%	52.1%

Quelle: HESTA, BFS

b) Gästeaufkommen Winter

	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Total
Adelboden	306'258	422'928	729'187
Lenk	236'501	354'751	591'251
Crans-Montana	385'065	1'044'486	1'429'551

Herleitung Gästeaufkommen:

- Crans-Montana: Tagesgäste von Swisscom Insights[54], Tage Mehrtagesgäste sind abgeleitet über das Total aller Logiernächte und die Aufteilung auf Saison gemäss Abbildung 9-7..
- Lenk und Adelboden: Tagesgäste und Mehrtagesgäste basieren auf einer Schätzung von Bergbahnen Adelboden-Lenk anhand vom Verhältnis durchschnittlichen Zahlen der verkauften Tickets. Tage Mehrtagesgäste sind abgeleitet über das Total aller Logiernächte und die Aufteilung auf Saison gemäss Abbildung 9-7

c) Gästeaufkommen Sommer

	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Total
Adelboden	392'007	424'675	816'682
Lenk	377'137	308'566	685'703
Crans-Montana	350'475	961'874	1'312'349

Herleitung Gästeaufkommen:

- Crans-Montana: Tagesgäste von Swisscom Insights[55], Tage Mehrtagesgäste sind abgeleitet über das Total aller Logiernächte und die Aufteilung auf Saison gemäss Abbildung 9-7..
- Lenk und Adelboden: Tagesgäste basieren auf einer Schätzung basierend auf einer Erhebung aus dem Jahr 2012 bei 10'000 Gästen in der Lenk von Bergbahnen Adelboden-Lenk. Tage Mehrtagesgäste sind abgeleitet über das Total aller Logiernächte und die Aufteilung auf Saison gemäss Abbildung 9-7..

[54] Tourobs (2025)

[55] Tourobs (2025)

d) Heutige Bahnnutzer/-innen

- Werden die Ersteintritte mit dem gesamten Gästeaufkommen verrechnet, ergibt dies folgende Anteile an Bahnnutzenden am Total der Gäste.
- Werden von Aufenthaltstagen gesamt die Aufenthaltstage der Bahngäste subtrahiert, ergibt dies die Anzahl an Gästen, die keine Bahn nutzen. Diese können mit den Bahnnutzenden ins Verhältnis gestellt werden.
- Das Verhältnis zwischen Gästen mit und ohne Bahnnutzung variiert stark je nach Saison und Destination. Für die zusätzlichen Bahngäste nehmen wir an, dass pro zwei Bahngäste ein Gast hinzukommt, der keine Bahn nutzt.

Abbildung 9-8: Zusammenhang Bahnnutzer/-innen an Gästen und Gäste die keine Bahn benutzen

Winter	Anteile Bahnbenutzer/-innen an Gästen	Anzahl Gäste im Gebiet, die keine Bahnnutzen pro Bahngast
Adelboden	49%	1.0437
Lenk	64%	0.5525
Crans-Montana	36%	1.7481
Sommer		
Adelboden	10%	9.2471
Lenk	10%	8.5957
Crans-Montana	6%	17.1548

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basieren auf Angaben Verein CRADLE

- Das Verhältnis zwischen Gästen ohne Bahnnutzung und Bahngästen variiert stark je nach Saison und Destination. Für die zusätzlichen Bahngäste in der Potenzialberechnungen nehmen wir pauschal an, dass pro zwei *zusätzliche* Bahngäste ein Gast hinzukommt, der keine Bahn nutzt.

e) Gästeaufkommen Gesamt

- Zusammenfassend aus den vorangehenden Abschnitten ergibt sich folgendes Gästeaufkommen:

Abbildung 9-9: Gästeaufkommen Gesamt

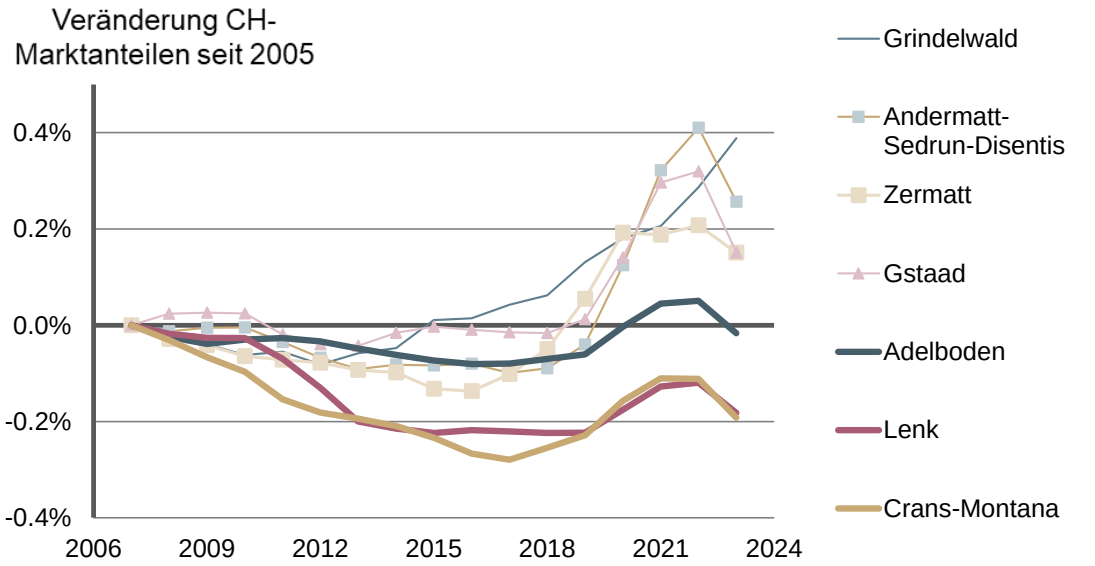
Gästeaufkommen IST	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Anzahl Ersteintritte	Anteil Ersteintritte an Aufenthaltstagen
Adelboden	1'545'869	698'266	847'603	436'496	28%
Lenk	1'276'954	613'637	663'317	452'304	35%
Crans-Montana	2'741'900	735'540	2'006'360	592'484	22%
Total	**5'564'722**	**2'047'442**	**3'517'280**	**1'481'284**	**27%**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basieren auf Angaben Verein CRADLE

f) Einordnung Hotellerie mit Konkurrenz

Marktanteile

Abbildung 9-10: Veränderung der Marktanteile bei den Logiernächten im Vergleich zum dreijährigen gleitenden Durchschnitt.



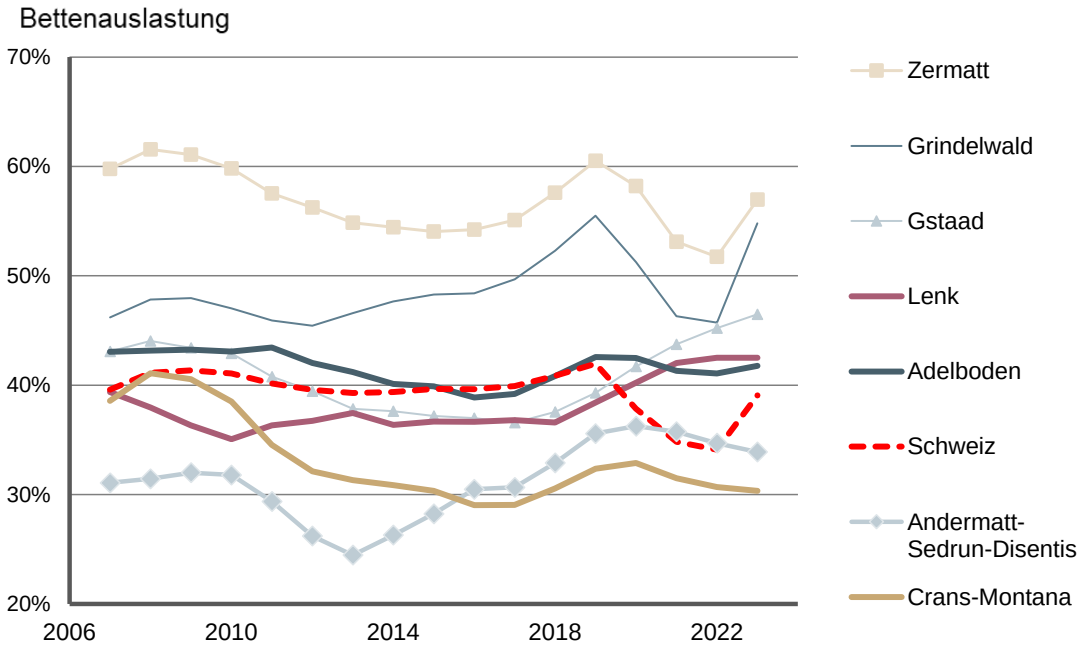
Quelle: HESTA, BFS. Eigene Auswertungen

- In der Tendenz rückläufiger Trend bei Vergleichsregionen bis Covid19. Danach gewisse Erholung.
- Adelboden kann seit 2005 die Marktanteile bei den Logiernächte ungefähr stabil halten.
- Lenk und Crans-Montana verlieren seit 2005 kontinuierlich Marktanteile bei den Logiernächten.

Bettenauslastung

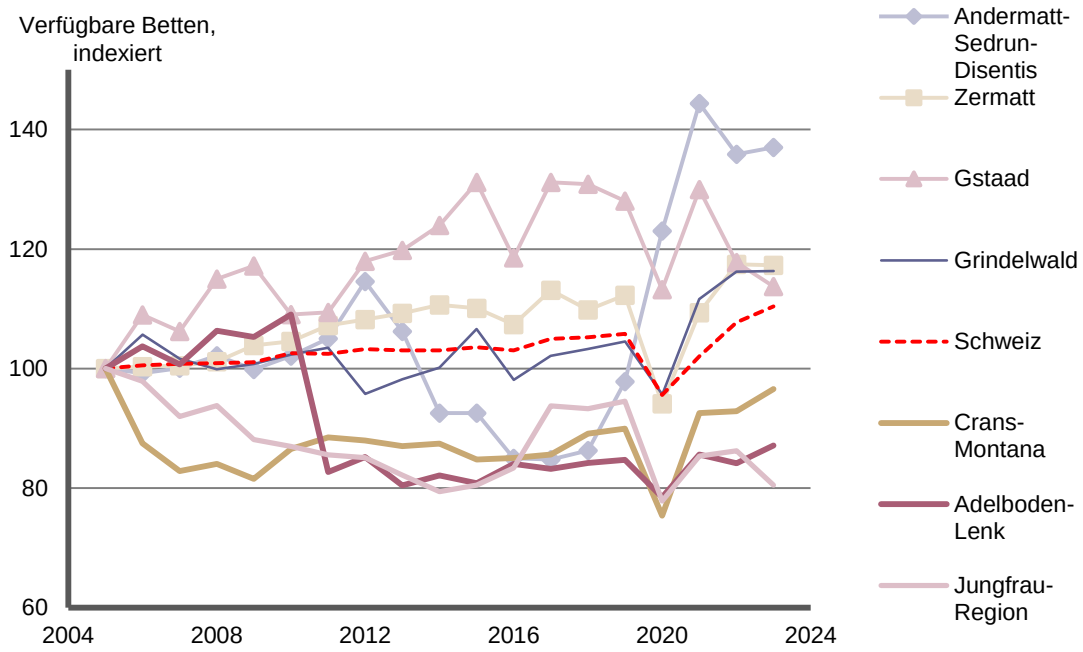
- Stabile Entwicklung der Bettenauslastung in Lenk und Adelboden – das Angebot und die Nachfrage entwickeln sich in etwa im Gleichschritt.
- Abwärtstrend in Crans-Montana, Nachfrage und Angebot entwickeln sich auseinander, wobei ein deutlicher Angebotsüberhang ersichtlich ist.
- Crans-Montana mit verhältnismässig tiefer Bettenauslastung.

Abbildung 9-11: Bettenauslastung



Quelle: HESTA, BFS. Eigene Auswertungen

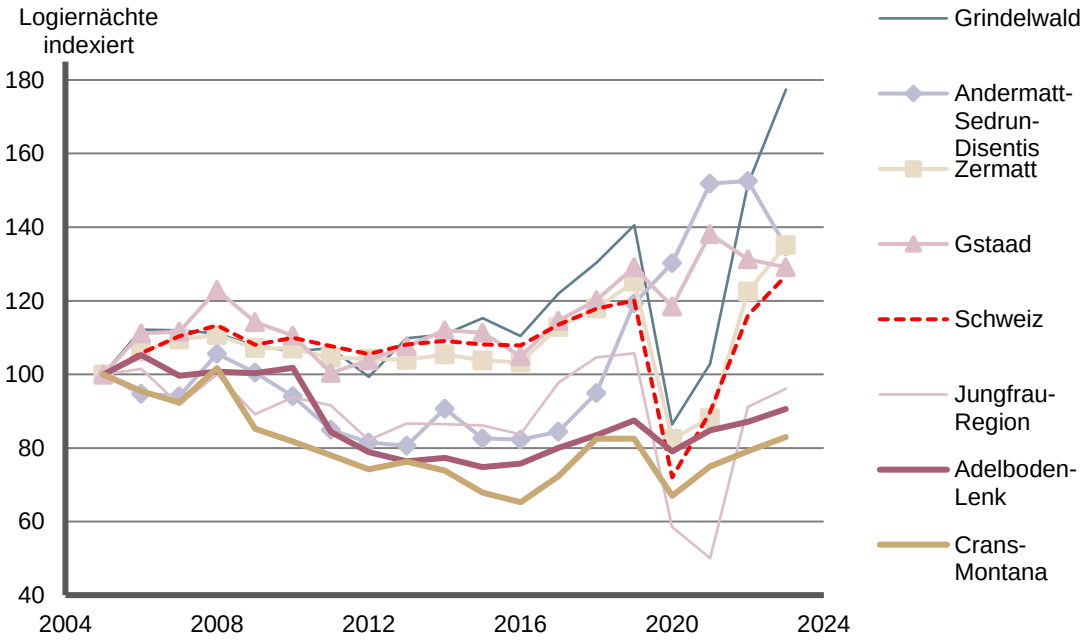
Abbildung 9-12: Verfügbare Betten, indexiert (2005=100)



Quelle: HESTA, BFS. Eigene Auswertungen

- Im Vergleich zur Schweiz aber auch im Vergleich zu verschiedenen Vergleichsdestinationen hat sich die Anzahl an verfügbaren Betten in Crans-Montana und Adelboden-Lenk unterdurchschnittlich entwickelt seit 2005.
- Mögliche Trendwende nach Covid19 in Crans-Montana

Abbildung 9-13: Logiernächte, indexiert (2005=100)



Quelle: HESTA, BFS. Eigene Auswertungen

- Im Vergleich zur Schweiz und Vergleichsregionen haben sich die Logiernächte in Crans-Montana und Adelboden-Lenk unterdurchschnittlich entwickelt.

9.2 Top-down: Vergleichsprojekte

In der Top-down-Methode wird das Potenzial basierend auf Entwicklungen von Vergleichsdestinationen mit Verbindungsbahnen sowie anhand von touristisch stark frequentieren Leuchtturm-Destinationen im Sinne eines Analogieschlusses hergeleitet. Zu beachten ist, dass in der Top-down-Methode auch Gäste erfasst sind, die bereits heute in der Destination sind, jedoch noch keine Bahn nutzt.

9.2.1 Sommerangebot

- Sowohl in der Lenk als auch in Crans-Montana sind gemäss Aussagen vom Verein CRADLE Investitionen geplant ins Sommerangebot. Diese sollen unabhängig von der CRADLE-Verbindungsbahn getätigt werden.
- Als Vergleich für das Potenzial wurden starke Sommerberge/ -destinationen herangezogen, namentlich in der Zentralschweiz die Rigi, Pilatus und das Stanserhorn, sowie Arosa-Lenzerheide als starke Mountainbike-Destination.

Abbildung 9-14: Entwicklung der Ersteintritte im Sommer[56] in ausgewählten Destinationen

	Ersteintritte 2023	Veränderung 2015-2023	Veränderung 2015-2019	Hinweise
Pilatus	525'000	11%	27%	– Sommerberg (Saison von Mai bis Oktober) – Zahlen beziehen sich auf Sommersaison – Stark frequentiertes Sommererlebnis von Tourismus Hotspot Luzern aus – GA nicht gültig
Stanserhorn	214'000	15%	-8%	– Stark frequentierter Sommerberg (Saison April bis November) – Neue Bahninfrastruktur («CabriO») – GA gültig
Rigi	910'000	17%	15%	– Stark ausländisch frequentierter Sommerberg – Zahlen beziehen sich auf gesamtes Jahr – GA gültig
Arosa-Lenzerheide	153'000	47%	47%	– Zahlen beziehen sich auf Sommersaison – Mountainbike-Destination («Bike Kingdom Arosa, Lenzerheide, Chur); 900 Kilometer Singletrails – GA nicht gültig

Quelle: Geschäftsberichte[57]

- Entwicklung in den vier Vergleichsdestination ist unterschiedlich. Teilweise wurde z.B. von der Covid19-Pandemie profitiert (Arosa-Lenzerheide, tendenziell Schweizer Gäste), teilweise ist die Nachfrage eingebrochen (z.B. Rigi, tendenziell Gäste aus Fernmärkten).
- Im Vergleich zu den Vergleichsdestinationen schätzen wir das Wachstum etwas tiefer ein als in Arosa-Lenzerheide, aufgrund der vergleichsmässig sehr grossen Investitionen ins Sommerangebot in dieser Destination. Im Vergleich zum Pilatus, Stanserhorn und der Rigi schätzen wir das Wachstumspotenzial jedoch etwas höher ein. Insgesamt schätzen wir ein Wachstumspotenzial im Sommer eher am oberen Rand der Vergleichsdestinationen ein.
- Das Wachstum findet unabhängig von der CRADLE-Verbindungsbahn statt.

Aufgrund der Vergleichsdestinationen schätzen wir das **Wachstum aufgrund des wachsendem Sommerangebot auf rund 20% in der mittleren Frist** (10 Jahre) bei den Sommersteintritten im Vergleich zum drei-Jahresschnitt (21-23).

9.2.2 Leuchtturm

- Die CRADLE-Bahn schafft Besonderheit, die Qualität wird erhöht und die Bekanntheit des Angebots kann gesteigert werden. Zudem erschliesst die Bahn neue Gästesegmente im Sommer. Als Vergleichsprojekte haben Bahnen mit dem Fokus auf Ausflugsgäste gedient.

[56] Da die Datenlage zu Ersteintritten in Sommer beschränkt ist, konnten nicht mehr Vergleichsprojekte einbezogen werden.

[57] Arosa Bergbahnen AG (2025a); (b); Pilatus-Bahnen AG (2024); Rigi Bahnen AG (2024); Stanserhorn-Bahn- AG (2023)

Abbildung 9-15: Entwicklung der Ersteintritte im Sommer in ausgewählten Destinationen einer Bahn speziell für Ausflugsgäste

	Ersteintritte 2023	Veränderung 2015-2023	Veränderung 2015-2019	Hinweise
Pilatus	525'000	11%	27%	– Ausflugsberg – Stark frequentiertes Sommererlebnis von Tourismus Hotspot Luzern aus – Zahlen beziehen sich auf Sommersaison – GA nicht gültig
Jungfraujoch	1'007'000	1%	4%	– Ausflugsbahn «Top of Europe» – Zahlen beziehen sich auf gesamtes Jahr
Schilthorn	283'000	29%	43%	– Ausflugsbahn («James Bond») – Zahlen beziehen sich auf gesamtes Jahr
Stanserhorn	214'000	15%	-8%	– Ausflugsbahn («CabriO») – Zahlen beziehen sich auf Sommersaison
Rigi	910'000	17%	15%	– Ausflugsberg – Zahlen beziehen sich auf gesamtes Jahr
Ergänzend, aber nicht mitberücksichtigt				
Klein Matterhorn	*1'976'000*	*6%*	*8%*	– *Nicht berücksichtigt, da sich die Ersteintritte auf gesamtes Gebiet beziehen.*
Gornergrat	*841'000*	*23%*	*20%*	
Titlis	*1'074'000*	*-11%*	*0%*	

Quelle: Geschäftsberichte[58]

- Entwicklung aber auch das Ausgangsniveau in den Vergleichsdestination ist unterschiedlich.
- Im Vergleich zu den Vergleichsdestinationen schätzen wir das Wachstum tendenziell am oberen Rand ein. Hintergrund ist, dass CRADLE etwas Neues, nie Gesehenes, schaffen kann.
- Das Wachstum findet nur statt, sofern die CRADLE-Verbindungsbahn realisiert wird.

Aufgrund der Vergleichsdestinationen schätzen wir das **Wachstum aufgrund der Leuchtturmfunktion von CRADLE rund 35% in der mittleren Frist** (10 Jahre) bei den Sommerersteintritten im Vergleich zum drei-Jahresschnitt (21-23).

Limitierende Faktoren Leuchtturm

Folgende limitierenden Faktoren betrachten wir als relevant für die Leuchtturm-Funktion und führen dazu, dass das Wachstum nicht noch stärker sein dürfte:

[58] bvz Holding AG (2025); Jungfraubahn Holding AG (2024); Pilatus-Bahnen AG (2024); Rigi Bahnen AG (2024); Schilthornbahn AG (2023); Stanserhorn-Bahn- AG (2023); Titlis Bergbahnen (2025); Zermatt Bergbahnen (2023); (2024)

- **Fehlender «Schnee-Touch»**: Gerade für Gäste aus den Fernmärkten (insbesondere Asien und Indien) dürfte der «Schnee-Touch» ein Muss sein während Schweiz-Reisen. Mit der CRADLE-Verbindungsbahn fehlt im Sommer diese Möglichkeit, wohingegen die Möglichkeit gegeben ist bei anderen Erlebnissen wie z.B. Titlis oder Jungfraujoch.
- **Erreichbarkeit**: Die Anzahl Umstiege und die Dauer von den drei nationalen Flughäfen zur Destination dürfte für gewisse internationale Gäste ein Hindernis darstellen. Grundsätzlich ist mit dem öV die CRADLE-Verbindungsbahn nur vom Genf Flughafen schneller zu erreichen als andere touristische Leuchttürme in den Alpen.

Abbildung 9-16: Anreise per ÖV in h

	Flughafen Zürich		Genf Flughafen		Basel Euroairport	
	Reisezeit	Umstiege	Reisezeit	Umstiege	Reisezeit	Umstiege
Lenk	3.06	2	3.53	2	3.26	3
Montana	3.16	3	2.45	1	3.33	3
Lauterbrunnen (Jungfraujoch)	2.32	1	3.21	2	2.55	3
Zermatt (Matterhorn)	3.26	1	3.5	1	3.43	2
Engelberg (Titlis)	2.05	2	3.48	1	2.14	2
Vitznau (Rigi)	1.44	2	4.04	1	2.3	2
Kriens (Pilatus)	1.31	2	3.31	1	1.57	2
Stans (Stanserhorn)	1.28	2	3.19	1	1.45	2

Quelle: eigene Auswertung basierend auf SBB-Fahrplan

Abbildung 9-17: Anreise per MIV in h

	Flughafen Zürich	Genf Flughafen	Basel Euroairport
Lenk	2.37	2.25	2.28
Montana	3.24	2.09	3.15
Lauterbrunnen (Jungfraujoch)	2.07	2.33	2.09
Zermatt (Matterhorn)	3.52	2.48	3.44
Engelberg (Titlis)	1.21	3.19	1.48
Vitznau (Rigi)	0.59	3.19	1.48
Kriens (Pilatus)	0.54	2.5	1.18
Stans (Stanserhorn)	1.01	2.58	1.25

Quelle: eigene Auswertung basierend auf Google Maps

9.2.3 Rundreise

- Mit der CRADLE-Bahn eröffnen sich neue **Rundreise-Möglichkeiten** über den Plaine-Morte Gletscher.
- Es ist geplant, diese neue Möglichkeit in bestehende touristische Rundreiseangebote zu integrieren, entsprechend wurden Erfahrungen aus bestehenden Angeboten insbesondere der GoldenPass Express und der Glacier Express, zusätzlich aber auch die Erfahrungen/Zahlen von Alpine Crossing, Swiss Travel System Pass sowie der Grand Train Tour of Switzerland analysiert.

Abbildung 9-18: Heutige Gäste auf bestehenden Rundreiseangeboten

Rundreisemöglichkeit	Gäste	Betriebstage (Annahme)	Durchschnittlich Gäste pro Tag	Hinweise
Swiss Travel System Pass	450'000	365	1'233	Passagiere im Jahr 2023
Glacier Express	213'828	300	713	Passagiere im Jahr 2022
GoldenPass Express	215'000	365	589	Approximation siehe unten
Grand Train Tour of Switzerland	1'000'000	365	2'740	Annahme basierend auf Swiss Travel Passes
Alpine Crossing	30'000	300	100	Hochrechnung auf Gästezahlen (ohne Skifahrer/-innen) basierend auf Jan-Sept. 2024

Quelle: Geschäftsberichte und SBB[59]

[59] Glacier Express AG (2024); Schweizeraktien.net (2024)

Abbildung 9-19: Approximation Gästezahlen GoldenPass Express

	Maximale Kapazität	Abfahrten pro Tag	Max Kapazität pro Tag	Max Kapazität pro Jahr	Annahme 80% ausgelastet
Montreux - Zweisimmen	184	4	736	268'640	214'912
Zweisimmen - Interlaken	238	4	952	347'480	277'984

Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf MOB[60]

- Vergleichbarkeit mit bestehenden Rundreise-Angeboten ist schwierig, weil
  - Die Erfahrungen mit Alpine Crossing Zermatt noch beschränkt sind
  - Ansonsten ein Vergleich von Schmalspurbahnen mit Seilbahn vorgenommen wird und
    - bei Schmalspurbahnen der Gepäcktransport einfacher ist
    - Zusatzleistungen (z.B. Bordrestaurant) einfacher zu gewährleisten sind
    - Es sich um Direktverbindungen ohne Umstiege handelt
- Um das **Potenzial** abzuschätzen haben wir eine Einschätzung des Gästeerlebnis im Vergleich zu bestehenden Rundreisemöglichkeiten vorgenommen. Einbezogen wurden dabei die Einzigartigkeit, Einfachheit, Erreichbarkeit, Gesamterlebnis sowie die Möglichkeit zur Kombination.[61] Wir schätzen dabei, dass ein Teil der Rundreisegästen von der Abschöpfung aus bestehenden Angeboten kommt, ein anderer Anteil davon aber auch aus zusätzlichen Gästen stammt.

Abbildung 9-20: Annahmen für Potenzial Rundreise

Rundreise	Mögliches Potenzial (Min)	Mögliches Potenzial (Max)	Mögliches Potenzial (min)	Mögliches Potenzial (Max)	Mittelwert
Swiss Travel Pass[62]	0%	0%	0	0	0
Glacier Express	20%	30%	42'766	64'148	53'427
GoldenPass Express	25%	35%	53'728	75'219	64'474
Grand Train Tour of Switzerland	2%	10%	20'000	100'000	60'000
Alpine Crossing	50%	60%	15'000	18'000	16'500

- Die Prozentsätze werden auf die bestehenden Kunden der heutigen Rundreisen angewendet und als Annäherung an das Potenzial verwendet.

[60] MOB (2024)

[61] Einschätzung u.a. basierend auf Gesprächen mit Switzerland Travel Centre und Swiss Travel System

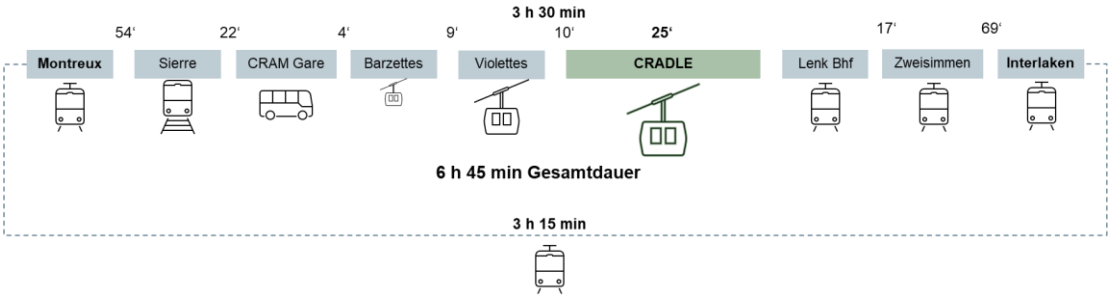
[62] Gemäss Aussagen Verein CRADLE ist nicht vorgesehen, Rabatte auf das GA zu gewähren oder dieses ganz zu akzeptieren.

Abbildung 9-21: Ermitteltes Potenzial Rundreise

	Potenzial basierend auf bestehenden Rundreisegästen
Median	48'247
Mittelwert (mit Alpine Crossing)	48'608
Mittelwert (ohne Alpine Crossing)	59'310
Annahme	**55'000**

- Insgesamt gehen wir von einem Potenzial durch Rundreisen von rund 55'000 Gästen pro Jahr aus.
- Folgende limitierenden Faktoren betrachten wir als relevant bei der Rundreise:
  - **Platz**: Die CRADLE-Verbindungbahn verfügt über beschränkten Platz, im Winter müssen Rundreisegäste gleichzeitig mit Skifahrenden transportiert werden.
  - **Gepäck**: der Gepäckservice muss garantiert werden. Dies kann vermutlich nicht mittels der Bahn geschehen.
  - **Umstiege**: Für die Integration der CRADLE-Bahn in bestehende Rundreisemöglichkeiten sind verschiedene Umstiege notwendig, was das Gästeerlebnis deutlich schmälern dürfte. Die Anzahl Umstiege betrachten wir auch als limitierenden Faktor für mögliche Transitreisende (sowohl Bern-Wallis statt Lötschberg; als auch Mailand-Paris). Nachfolgende Darstellung zeigt schematisch die Umstiege und Dauer bei der Rundreise Montreux-Interlaken-Montreux, wobei der eine Weg mittels dem GoldenPass Express und der andere Weg mittels der CRADLE-Verbindungsbahn vorgenommen wird:

Abbildung 9-22: Rundreisemöglichkeit: Integration CRADLE-Verbindungsbahn in GoldenPass Express



Aufgrund des Vergleichs mit bestehenden Rundreisen sowie unter Berücksichtigung der limitierenden Faktoren schätzen wir das **Potenzial auf rund 55'000 Rundreisende**, welche die CRADLE-Bahn jährlich nutzen.

9.2.4 Winter

- **Im Winter** werden durch CRADLE die Skigebiete Adelboden-Lenk mit Crans-Montana verbunden und die Pistenkilometer werden auf einen Schlag auf 280 km verdoppelt. In der Schweiz gibt es bereits verschiedene Skigebietsverbindungen bzw. wurden Verbindungen abgeklärt. Folgende Verbindungen wurden als Vergleichsprojekte herangezogen: Arosa-Lenzerheide, Andermatt-Sedrun, Grimentz-Zinal, Studien zur Verbindung zwischen Titlis-Hasliberg-Frutt.
- Die Skierdays in den ausgewählten Destinationen haben sich, wie folgt, entwickelt:

Abbildung 9-23: Skierdays bei ausgewählten Destinationen mit einer Verbindungsbahn

Skierdays (absolut)	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23	23/24
Arosa Lenzerheide	1'276'000	1'216'000	1'149'000	1'153'000	1'248'000	1'323'000	1'148'000	1'198'000	1'428'000	1'284'000	1'403'000
Grimentz-Zinal	368'714	367'239	351'081	357'751	404'974	445'000	370'000	360'000	470'000	511'366	538'858
Andermatt-Sedrun	300'000	311'638	323'275	335'000	360'000	469'443	410'000	360'000	460'000	442'000	k.A
Skierdays Indexiert 13/14=100											
Arosa Lenzerheide	100	95	90	90	98	104	90	94	112	101	110
Grimentz/ Zinal	100	100	95	97	110	121	100	98	127	139	146
Andermatt-Sedrun	100	104	108	112	120	156	137	120	153	147	k.A

Quelle: Geschäftsberichte und HSLU[63]
Hinweise: Gästezahlen für Grimentz-Zinal z.T. aus relativen Zahlen hergeleitet
Gästezahlen für Grimentz-Zinal und Andermatt-Sedrun beziehen sich auf das ganze Jahr und nicht nur auf die Wintersaison.

Abbildung 9-24: Veränderung Skierdays in Destinationen mit einer Verbindungbahn

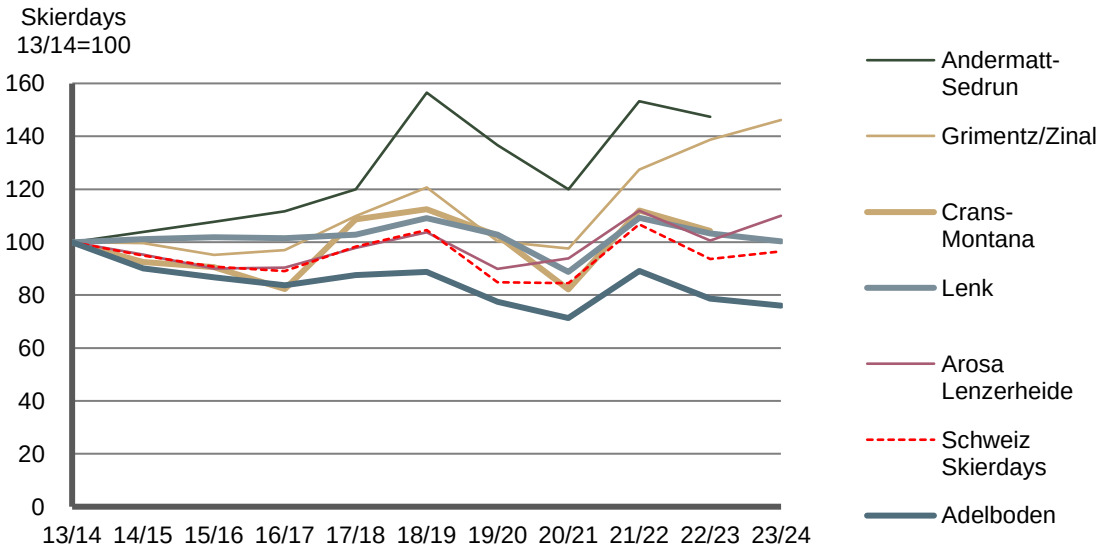
	Veränderung seit Verbindungsbahn	Zusätzliche Skierdays seit Verbindungsbahn	Verbindung seit:
Arosa Lenzerheide	10% (zwischen 13/14-23/24)	127'000	13/14
Grimentz-Zinal	46% (zwischen 13/14-23/24)	170'144	13/14
Andermatt	23% (zwischen 17/18-22/23)	82'000	17/18
Schätzung Titlis-Hasliberg-Frutt	+5-10%		

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basierend Geschäftsberichte und HSLU[64]

[63] Andermatt Swiss Alps (URL); Arosa Bergbahnen AG (2025a); (b); Lütolf (2019); Remontées Mécaniques de Grimentz-Zinal SA (2024)

[64] Andermatt Swiss Alps (URL); Arosa Bergbahnen AG (2025a); (b); Lütolf (2019); Remontées Mécaniques de Grimentz-Zinal SA (2024)

Abbildung 9-25: Entwicklung Skierdays in ausgewählten Destinationen mit Verbindungsbahn



Quelle: Verein CRADLE und Geschäftsberichte[65]
Hinweis: Der linke Pfeil zeigt den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Verbindungsbahn in Grimentz-Zinal und Arosa Lenzerheide, der rechte Pfeil zeigt den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Verbindungsbahn in Andermatt-Sedrun.

- In **Arosa Lenzerheide** gibt es eine Verbindung seit 13/14. Arosa-Lenzerheide stellt eine ähnliche Ausgangslange dar wie bei CRADLE – eine reine Seilbahnverbindung. Seit der Inbetriebnahme der Verbindungsbahn sind weitere grosse Investitionen getätigt worden (z.B. Sessellift Brüggerhorn (2019), Pendelbahn Churwalden-Heidbüel (2015) oder die Sesselbahn Obertor (Ost-West, 2015). Mit einer Geschwindigkeit von 12 m/s ist sie die schnellste Bahn ihrer Art in der Schweiz. Die Fahrt dauert 2 Minuten 40 Sekunden.
- In **Grimentz-Zinal** gibt es die Verbindungsbahn seit 2013/14. Seither gab es diverse Investitionen und Erneuerungen von Bahnen. Seit 2024 gibt es eine neue Panoramakabine. Die Kabine ist dabei vollständig mit einem Glasboden ausgestattet und verfügt auf jeder Seite über einen verglasten Balkon. Die Fahrzeit der Verbindungsbahn beträgt 10 Minuten. Mit ein Grund für die starke Steigerung der Skierdays dürfte die Einführung des Magic Passes in 2017/18 sein. Dier Ersteintritte haben seit der Verbindungsbahn zwar deutlich zugenommen. Das eigentliche Wachstum fand aber erst ab 21/22 statt (also deutlich nach der Verbindung).
- **Andermatt und Sedrun** sind seit 2017/18 verbunden. Die Steigerung der Ersteintritte kommt ausgehend von einem historischen Tiefpunkt der Destinationen. Mit dem Einstieg von einem Privatinvestor in Andermatt wurden gesamthafte Investitionen von mehr als einer Milliarde getätigt (in Hotels, Skigebiete, Infrastruktur, Ferienhäuser, Golfplatz etc.). In der Saison 2022/23 wurden die Bergbahnen von Vail Resorts übernommen.

[65] Andermatt Swiss Alps (URL); Arosa Bergbahnen AG (2025b); Remontées Mécaniques de Grimentz-Zinal SA (2024)

- In einer **Studie** wurde das Potenzial einer **Verbindung der Gebiete Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg** analysiert.[66] Geschätzt wird, dass die Skierdays bei einer Verbindung der drei Gebiete in Engelberg-Titlis um 7.8%, in der Melchsee-Frutt um 4.2% und in Hasliberg-Meiringen um 4.0% zunehmen würden. Insgesamt wird von einem Wachstum von 5.8% ausgegangen (total +53'000 Skierdays).
- Wir schätzen das Wachstum ähnlich ein wie in Arosa Lenzerheide jedoch grösser als das Potenzial der nicht realisierten Verbindung zwischen Engelberg, Melchsee-Frutt und Meiringen-Hasliberg. Im Vergleich zu Grimentz-Zinal und Andermatt-Sedrun gehen wir von einem kleineren Wachstum aus, da Andermatt aus historischem Tiefpunkt gestartet ist und in Grimentz-Zinal insbesondere der First Mover Effect vom Magic Pass ersichtlich ist und das Wachstum vermutlich nicht direkt mit der Verbindung zusammenhängen dürfte.
- Mit einer Fahrtzeit von ca. 20-25 Minuten dauert die Verbindung lange, gerade für Tagesgäste, die die beschränkte Zeit auf der Piste optimal ausnützen wollen, dürfte die lange Fahrtzeit ein Hindernis darstellen. Hingegen wird mit CRADLE nicht ein kleines und ein grosses Gebiet, sondern zwei attraktive Wintersportgebiete werden verbunden und das Pistenangebot wird stark verbessert (länger, weiter sowie mehr Abwechslung).

Für CRADLE nehmen wir ein **Wachstum der Ersteintritte von 10%** Ersteintritte im Winter an.

9.2.5 Zusammenfassung top-down

Wird die Ausgangslage an Bahngästen mit dem vorangehenden Potenzial summiert, ergibt sich folgendes Potenzial an Ersteintritten:

Abbildung 9-26: Potenzial top-down

Potenzial aus Vergleichsanalyse	IST-Situation	Steigerung durch CRADLE	Anzahl zusätzliche Tage «am Berg»	Potenzial Anzahl Ersteintritte
Adelboden	436'496	18%	79'514	**516'010**
Lenk	452'304	23%	104'887	**557'191**
Crans-Montana	592'484	20%	119'277	**711'762**
Total	**1'481'284**	**21%**	**303'679**	**1'784'963**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Das Potenzial an Gäste gesamt (inkl. Personen, die keine Bahn nutzen) wurde ausgehend vom Potenzial der Ersteintritte wie folgt berechnet.

- Der Ausgangswert sind die heutigen Aufenthaltsgäste
- Aus der Top-down-Methode wurden die zusätzlichen Ersteintritten in den Destinationen berechnet und nach gleichem Verhältnis wie heute auf Tages- und Mehrtagesgäste (Aufenthaltstage) aufgeteilt.

[66] Lütolf (2020)

- Zusätzliche Annahme: Pro zwei Mehrtagesgäste, die einen Ersteintritt generieren, kommt ein Gast in die Destination, der keine Bahn benutzt (heute zwischen 0.5 – 1.7 im Winter und zwischen 8.6-17 im Sommer, siehe dazu Abbildung 9-8)

Abbildung 9-27: Potenzial Gäste Gesamt

	Aufenthaltstage gesamt	Tage Tagesgäste	Tage Mehrtagesgäste	Anzahl Ersteintritte
Adelboden	1'665'140	752'305	912'835	516'010
Lenk	1'420'535	684'037	736'497	557'191
Crans-Montana	2'907'066	779'828	2'127'237	711'762
Total	**5'992'741**	**2'216'171**	**3'776'570**	**1'784'963**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

9.3 Bottom-up

9.3.1 Bevölkerung im Einzugsgebiet

Für die Analyse des Potenzials im Einzugsgebiet wurden für den motorisierten Verkehr die Fahrzeit-Isochronen für 30-, 60- und 90-Minuten bestimmt. Als Ausgangspunkt der Analyse dienten die Zugangspunkte in die drei Destinationen Lenk, Adelboden und Crans-Montana (jeweils nahe der Bergbahn-Talstationen). Mittels Zugriff über eine Anwendungsprogrammierschnittstelle (API) auf die Openrouteservice-API wurden die Isochronen mittels einer GIS-Auswertung bestimmt. Anschliessend wurden pro Isochrone folgende Indikatoren bestimmt:

- Anzahl Einwohner/-innen in der Isochronenfläche (Überlagerung mit BFS STATPOP Hektarraster 2023)
- Flächenanteil der Schnittmenge der Isochrone und der Gemeinde an der gesamten Gemeindefläche (Überlagerung mit Gemeindegrenzen SwissBoundaries3D von swisstopo)

Um die Wettbewerbsintensität zu berücksichtigen, wurde eine analoge Analyse für die Zugangspunkte zu mehr als 100 weiteren grösseren Berg- und Skidestinationen in der Schweiz und in den Alpennachbarländern durchgeführt. Daraus wurde die Bevölkerung in der Isochronen-Schnittmenge für jedes Destination-Destination-Paar sowie die Zahl der Isochronen-Überschneidungen zwischen den drei Haupt-Einzugsgebieten und den übrigen Destinationen ermittelt.

Abbildung 9-28: Bevölkerung im Einzugsgebiet

Bevölkerung im Einzugsgebiet	Bevölkerung (bereinigt um Doppelzählungen)
Adelboden	840'949
Lenk	348'228
Crans-Montana	815'693
Total	**2'004'869**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Abbildung 9-29: Konkurrenzgebiete im Einzugsgebiet

Konkurrenzgebiete im Perimeter	30 Minuten	60 Minuten	90 Minuten
Adelboden	3	34	72
Lenk	5	21	71
Crans-Montana	15	53	69
Gewichtung: Wie oft wird Destination einem Konkurrenzgebiet vorgezogen	50-100%	5-15%	0-5%

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

Abbildung 9-30: Potenzial Bevölkerung im Einzugsgebiet unter Einbezug der Distanz und Konkurrenzsituation

Potenzial Bevölkerung im Einzugsgebiet unter Einbezug der Distanz und Konkurrenzsituation	Bevölkerung (bereinigt)	Einbezug Distanz und Überlappung mit Konkurrenz
Adelboden	840'949	44'808
Lenk	348'228	18'366
Crans-Montana	815'693	57'631
Total	**2'004'869**	**120'805**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

- Nicht alle Personen gehen einer bergtypischer Aktivität (z.B. Wandern oder Skifahren nach). Auch geht die Bevölkerung nicht jeden Tag in die Berge.
- Basierend auf einer grossen Studie vom Schweizer Sportobservatorium[67] gehen wir von folgenden Annahmen aus:
  - Im Winter gehen 45% der Bevölkerung einer bergtypischen Aktivität nach. An rund 8 Tagen pro Jahr nutzen diese Personen eine Bergbahn.

[67] Schweizer Sportobservatorium (2020)

  - Im Sommer gehen 35% der Bevölkerung einer bergtypischen Aktivität nach. An rund 4 Tagen pro Jahr nutzen diese Personen eine Bergbahn.
- Das ergibt folgendes Potenzial für Tagesgäste aus der Bevölkerung im Perimeter:

Abbildung 9-31: Potenzial Ersteintritte durch Tagesgäste aus der Bevölkerung im Perimeter

Potenzial Bevölkerung im Einzugsgebiet	Bevölkerung (bereinigt)	Anteil mit Aktivität «am Berg»	Anzahl Tage «am Berg»	Einbezug Distanz und Überlappung mit Konkurrenz	Potenzial Ersteintritte durch Tagesgäste
Adelboden	840'949	35-45%	4-8	**44'808**	224'039
Lenk	348'228	35-45%	4-8	**18'366**	196'172
Crans-Montana	815'693	35-45%	4-8	**57'631**	288'155
Total	**2'004'869**	**35-45%**	**4-8**	**120'805**	**708'366**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

9.3.2 Hotelgäste im Einzugsgebiet

Weil die Hotellogiernächte nicht als Geodaten vorliegen, sondern nur in Form von Anzahl Logiernächten pro Gemeinde, musste ein vereinfachtes Vorgehen gewählt werden. Pro Destination wurde wie oben beschrieben der Flächenanteil der Isochrone an der Gemeindefläche bestimmt. Dieser Anteil wurde mit dem Total der in der Gemeinde erfassten Logiernächte multipliziert.[68]

- Die Logiernächte im Perimeter und unter Einbezug der Distanz und der Konkurrenz belaufen sich auf 375'000.
- Wir schätzen den Anteil dieser Gäste mit einer Aktivität «am Berg» auf rund 20%. Zu beachten ist, dass sich diese Gäste in einer anderen Tourismus-Region befinden und sich bewusst für diese Region und nicht Crans-Montana, Lenk oder Adelboden entschieden haben.

[68] Um die Doppelzählung von Logiernächten zu verhindern wurde folgendes Verfahren angewendet: Konnte eine Gemeinde von mehreren Destinationen aus innerhalb der gleichen Zeit erreicht werden und betrug die Summe der Gemeindeanteile mehr als 100%, wurde der Anteil jeder Destination an dieser Gemeinde proportional skaliert, so dass die Summe der Anteile 100% ergibt. Beispiel: Einzugsgebiet von Destination A deckt 60% der Gemeinde ab, jenes von Destination B 50%. Die Summe ergibt 110%. Nach der Skalierung betragen die Anteile 55% (für A) und 45% (für B), wobei die Summe 100% ergibt.

Abbildung 9-32: Potenzial Ersteintritte durch Tagesgäste

Potenzial aus Hotelgästen im Einzugsgebiet	Logiernächte in anderen Destinationen	Einbezug Distanz und Überlappung mit Konkurrenz	Anteil mit Aktivität «am Berg»	Potenzial Ersteintritte durch Tagesgäste
Adelboden	2'366'248	174'013	20%	34'803
Lenk	1'575'151	76'898	20%	15'380
Crans-Montana	1'995'285	122'847	20%	24'569
Total	**5'936'683**	**373'758**	**20%**	**74'752**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan basierend auf HESTA, BFS

9.3.3 Ausbau der Hotelkapazitäten

In den drei Destinationen, insbesondere in Crans-Montana, ist ein starker Ausbau der Hotelinfrastruktur vorgesehen – unabhängig ob die CRADLE-Bahn entsteht oder nicht.

Nachfolgende zusätzliche Betten wurden durch den Verein CRADLE ermittelt (bereits gewichtet nach Wahrscheinlichkeit der Realisierung). Die Bettenzahlen sind additiv zu verstehen und schliessen die Zahlen aus dem Vorjahr jeweils nicht mit ein.

Abbildung 9-33: Zusätzliche geplante Hotelbetten bis 2025

	Bis 2028	Bis 2030	2035
Adelboden	140	40	50
Crans-Montana	798	798	1'008
Lenk	240	370	130

Quelle: Angaben Verein CRADLE

- Unter der Annahme, dass die heutigen Betten bestehen bleiben, werden die zukünftigen Betten zu den heutigen Betten addiert.

Abbildung 9-34: Bettenkapazität in Hotels

	2020	2021	2022	2023	2024	*2028*	*2030*	*2035*
Adelboden	1'195	1'328	1'318	1'389	1'402	*1'542*	*1'582*	*1'632*
Crans-Montana	1'837	2'257	2'264	2'354	2'600[69]	*3'398*	*4'196*	*5'204*
Lenk	758	804	777	780	794	*1'034*	*1'404*	*1'534*

Quelle: HESTA, BFS sowie Angaben zu künftigen Hotelbetten von Verein CRADLE

- Die Betten sind nicht jede Nacht besetzt. Die Bettenauslastung zeigt, wie die Betten effektiv belegt sind.
- Für die zukünftige Bettenauslastung wird der Mittelwert der Bettenauslastung der Jahre 2022-2024 je Destination verwendet.

Abbildung 9-35: Bettenauslastung in Hotels

	2020	2021	2022	2023	2024	*2028-2035 MW 2022-2024*
Adelboden	45%	43%	47%	48%	43%	46%
Crans-Montana	32%	29%	31%	31%	33%[70]	32%
Lenk	45%	46%	48%	44%	44%	46%

Quelle: HESTA, BFS

- Über die Anzahl Betten, der Bettenauslastung in % sowie unter der Annahme, dass die Hotels 365 Tage im Jahr geöffnet sind, werden die künftigen Logiernächten berechnet.

Abbildung 9-36: Logiernächte in Hotels

	2020	2021	2022	2023	2024	*2028*	*2030*	*2035*
Adelboden	180'612	192'155	202'890	220'370	203'384	260'369	267'122	275'565
Crans-Montana	215'216	240'818	254'124	266'620	248'975	392'622	484'827	601'297
Lenk	115'300	124'946	122'917	118'604	124'090	171'997	233'562	255'193

Quelle: HESTA, BFS

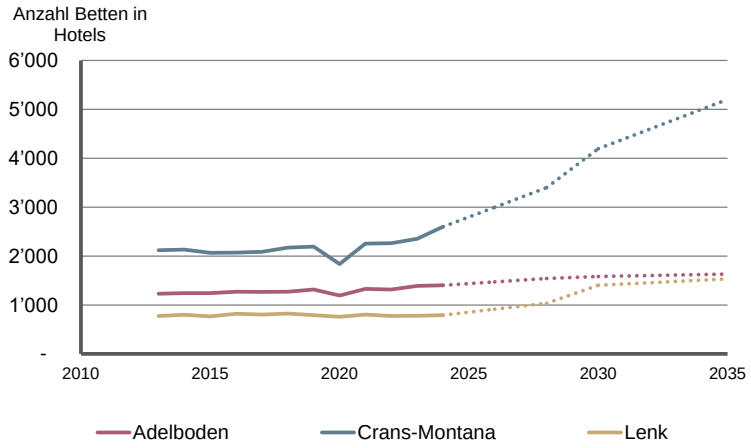
- Zusammenfassend resultiert daraus folgendes touristisches Potenzial auf Basis der Logiernächte.

[69] Die hier ausgewiesene Zahl der Betten in geöffneten Betrieben weicht von der HESTA (BFS) ab (ausgewiesene Betten in geöffneten Betrieben gemäss HESTA: 1'911). Grund hierfür ist gemäss Aussage Verein CRADLE, dass es bei den Hotelübernachtungen vom BfS zu Abweichungen kommt in Crans-Montana. Auf Wunsch des Vereins wurde die Zahl 2'600 übernommen.

[70] Die Bettenauslastung wird von der HESTA, BFS übernommen. Wenn die Bettenauslastung mit den vom Verein CRADLE eingebrachten 2'600 Betten mit den offiziellen Logiernächten von der HESTA gegengerechnet werden würde, beträgt die Auslastung 26%, was wir als nicht realistisch betrachten.

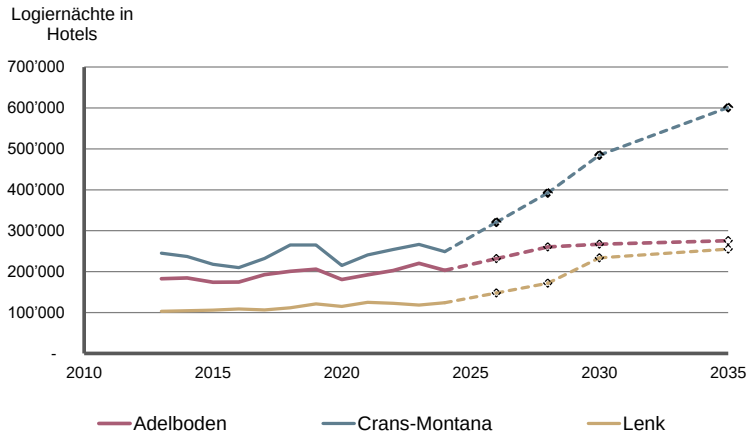
Abbildung 9-37: Touristisches Potenzial auf Basis ausgebauter Hotelinfrastruktur

Anzahl Betten in Hotels



	Zusätzliche Betten 2035 im Vergleich zu 2024	Zunahme in % im Vergleich zu 2024
Adelboden	+230	+16%
Lenk	+740	+93%
Crans-Montana	+2'604	+100%

Anzahl Logiernächte in Hotels



	Zusätzliche LN 2035 im Vergleich zu 2024	Zunahme in % im Vergleich zu 2024
Adelboden	+72'00	+35%
Lenk	+131'000	+106%
Crans-Montana	+352'000	+142%

Hinweis: Für die Bettenauslastung wird pro Destination der Mittelwert der Auslastung der Jahre 2022-2024 angenommen. Zudem besteht in der Zeitachse – wann exakt die neuen Kapazitäten entstehen –eine gewisse Unsicherheit. Wann die neue Hotelinfrastruktur gebaut wird, ist abhängig vom Planungs- und Baufortschritt, die Zunahme kann sowohl rascher als auch weniger rasch geschehen.
Quelle: BFS, HESTA und Angaben Verein für zukünftige Infrastruktur

- Eine tendenziell pessimistische Annahme ist, dass sich die Bettenauslastung auf ähnlichem Niveau wie heute bewegt.
- Eine tendenziell optimistische Annahme ist, dass die Hotels über 365 Tage im Jahr geöffnet sind.
- Der Anteil der Hotelgäste mit einer Aktivität «am Berg» wird gemäss heutigem Verhältnis angenommen. Es ist schwierig abzuschätzen, in welche Richtung sich diese entwickeln wird.
- Weiter wird angenommen, dass die Bettenkapazität in den Zweitwohnungen stabil bleibt.

Folgendes Potenzial wird mit den vorangehenden Annahmen ermittelt:

Abbildung 9-38: Potenzial aus neuen Hotelbetten

Potenzial aus neuen Hotelkapazitäten	Logiernächte IST (alle Beherbergungstypen)	Potenzial Logiernächte durch neue Hotelkapazitäten	Anteil mit Aktivität «am Berg» gemäss heutigem Verhältnis	Potenzial Ersteintritte durch Mehrtagesgäste
Adelboden	847'603	275'565	29%	329'139
Lenk	663'317	255'193	39%	360'946
Crans-Montana	2'006'360	601'297	22%	562'844
Total	**3'517'280**	**1'132'054**	**22-40%**	**1'252'929**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

9.3.4 Zusammenfassung Bottom-up

Abbildung 9-39: Potenzial Ersteintritte total gemäss Bottom-up

	Potenzial Ersteintritte total bottom-up	Potenzial Bev. Einzugsgebiet	Potenzial Hotelgästen im Einzugsgebiet	Potenzial neue Hotelkapazitäten
Adelboden	587'980	224'039	34'803	329'139
Lenk	572'498	196'172	15'380	360'946
Crans-Montana	875'569	288'155	24'569	562'844
Total	**2'036'047**	**708'366**	**74'752**	**1'252'929**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

9.4 Potenzial für Ersteintritte CRADLE-Verbindungsbahn

Wie viele Personen die CRADLE-Verbindungsbahn effektiv nutzen werden, ist schwierig einzuschätzen, da entsprechende Daten von vergleichbaren Angeboten nicht öffentlich zugänglich sind. Für die CRADLE-Verbindungsbahn stützen wir unsere Annahmen deshalb auf die Erfahrungswerte aus Arosa-Lenzerheide[71] und vergleichen das so errechnete touristische Potenzial zur Einordnung mit den Frequenzen anderer Vergleichsbahnen.

Wir unterscheiden dabei die Bahngäste nach den ermittelten Zahlen gemäss der Top-down-Methode und unterscheiden zudem nach neuen und bestehenden Gästen.

[71] Arosa Bergbahnen AG (2025a)

Abbildung 9-40: Annahmen zur Nutzung der Verbindungsbahn

	Winter: Skierdays		Sommer Infrastrukturausbau		Sommer Leuchtturmeffekt		Rundreise
	Heutige Gäste	Zusätzliche Gäste	Heutige Gäste	Zusätzliche Gäste	Heutige Gäste	Zusätzliche Gäste	Zusätzliche Gäste
Adelboden	10%	15%	5%	5%	-	30%	-
Lenk	20%	20%	10%	10%	-	75%	100%
Crans-Montana	15%	20%	5%	5%	-	75%	100%
Adelboden	36'000	4'500	4'000	500	-	7'500	-
Lenk	76'000	8'000	7'000	2'000	-	22'500	27'500
Crans-Montana	78'000	10'000	3'500	750	-	18'750	27'500

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan

- Dies führt zu folgenden möglichen Ersteintritten auf der Verbindungsbahn:

Abbildung 9-41: Ersteintritte auf der Verbindungsbahn

	Potenzial Ersteintritte total gemäss Vergleichsprojekte	Anteil Winter	Gäste Winter	Anteil Sommer	Gäste Sommer	Total
Adelboden	516'010	10-15%	40'500	5-30%	12'000	**52'500**
Lenk	557'191	20%	84'000	10-75%	59'000	**143'000**
Crans-Montana	711'762	15-20%	88'000	5-75%	50'500	**138'500**
Total	**1'784'963**	**10-20%**	**212'500**	**5-75%**	**121'500**	**334'000**

Quelle: Eigene Berechnungen Ecoplan
Hinweis: Der Anteil der Gäste, welcher die Bahn nutzt, unterscheidet sich je nach Saison, Destination, «Reisemotiv» und ob es sich um einen bisherigen oder neuen Gast handelt. Die Rundreisenden sind unter «Gäste Sommer» ausgewiesen. Für eine detailliertere Auswertung siehe Abbildung 9-40.

Diese Ersteintritte (334'000) stellen wir als Vergleich bzw. Plausibilisierung anderen touristischen Bahnen gegenüber. Der Vergleich zeigt, dass die CRADLE-Bahn mehr Ersteintritte als die Bahnen auf das Stanserhorn und Schilthorn generieren würde, jedoch etwas weniger als am Pilatus und rund 30% der Ersteintritte des Jungfraujochs. Insgesamt ordnen wir die so geschätzte Anzahl an Ersteintritten auf der CRADLE-Verbindungsbahn als realistisch ein.

Abbildung 9-42: Ersteintritte CRADLE-Bahn im nationalen Vergleich (Plausibilisierung)

Vergleichsbahn	Stündliche Förderkapazität	Ersteintritte (2023)	Vergleich zu CRADLE
Alpine Crossing	1’300	70’000	0.2
Stanserhorn	300	215’000	0.6
Schilthorn	400	280’000	0.8
CRADLE		*334'000 (Annahme)*	*1.0*
Pilatus	1’000	520’000	1.6
Jungfraujoch	1’000	1’000’000	3.0

Quelle: Eigene Berechnung für CRADLE und Geschäftsberichte und Medienberichte der Konkurrenzbahnen

- Als Anhaltspunkt für das künftige stündliche Aufkommen, u.a. als Grundlage für die Dimensionierung der Bahn, stützen wir uns auf die heutige Verteilung der Ersteintritte von Adelboden Fuhrenweidli sowie der Bahn Lenk-Betelberg zwischen Juni 2024 und April 2025.
- Dazu wird die beste, die 10., die 30. und die 50. beste Stunde dieser Bahnen ausgewertet und dem Total an Ersteintritten gegenübergestellt.
- Die 334'000 Ersteintritte der CRADLE-Bahn dürften nicht alle am Morgen von der gleichen Seite herkommen. Ein Teil wird von Crans-Montana, ein Teil von Lenk anreisen. Der Gästestrom verteilt sich so auf zwei Fahrrichtungen der Anlage. Es werden drei Varianten berücksichtigt
  - alle reisen von einer Seite her
  - die Verteilung der Ersteintritte ist 1/3 zu 2/3
  - die Verteilung der Ersteintritte beträgt 50-50

Abbildung 9-43: Mögliche Ersteintritte pro Stunde auf der CRADLE-Bahn

Stunde	Total pro h	Anteil am Total	*CRADLE pro h (1)*	CRADLE pro h (2/3)	CRADLE pro h (1/2)
Adelboden Fuhrenweidli					
erste Stunde	1'358	0.58%	*1'936*	1'291	968
10. Stunde	1'176	0.50%	*1'677*	1'118	838
30. Stunde	1'032	0.44%	*1'472*	981	736
50. Stunde	901	0.38%	*1'285*	857	642
Peak-Stunde			***1'950***	**1'300**	**950**
Lenk-Betelberg					
erste Stunde	1'198	0.59%	*1'957*	1'305	979
10. Stunde	952	0.47%	*1'555*	1'037	778
30. Stunde	799	0.39%	*1'305*	870	653
50. Stunde	645	0.32%	*1'054*	703	527
Peak-Stunde			**1'950**	**1'300**	**1'000**

Quelle: Angaben und Berechnungen Verein

Der Anteil am Total für die besten Stunden wird mit den potenziellen Ersteintritten der CRADLE-Verbindungsbahn verrechnet.

Die maximale Förderleistung pro Stunde und Fahrtrichtung wird zwischen 1'200 (bei Kabinen mit 12 Sitzplätzen) bis 1'500 (bei Kabinen mit 12 Sitzplätzen und drei Stehplätzen) angenommen.

Anhang B: Beschreibung i3R-Modell zur Wertschöpfungsberechnung

i³R steht für «**i**ndirekter, **i**nduzierter **i**mpact auf **R**egionen»: Das i³R-Modell wurde von Ecoplan zur Berechnung der regionalen Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte von Angebots- oder Nachfrageänderungen entwickelt. Die indirekten und induzierten Effekte werden mittels Input-Output-Analyse berechnet. Es ist eine regionale Abstufung in 5 Ebenen möglich (Ausland, Schweiz, Kanton, Region, Gemeinde). Die Kantone, Regionen und Gemeinden sind frei wählbar. Insgesamt werden 42 unterschiedliche Wirtschaftsbranchen unterschieden.

Datengrundlage – Input-Output-Tabelle der Schweiz

Startpunkt für die Input-Output-Analyse ist die Input-Output-Tabelle der Schweiz (für das aktuellste zur Verfügung stehende Jahr 2017). Die Input-Output-Tabellen für die Kantone Bern Wallis und die Regionen Crans-Montana und Adelboden-Lenk anhand der Beschäftigung in den einzelnen Branchen und des Lohnniveaus abgeleitet.

Lieferverflechtung zwischen Ausland – Schweiz – Kanton –Region -Gemeinde

Für die Herleitung der Lieferverflechtungen stehen zwei Verfahren zur Verfügung: (1) standardisierte Unternehmensbefragung oder (2) Berechnung aus Location Quotient (Flegg's Location Quotient). Für die vorliegende Studie wurde das Verfahren (2) gewählt.

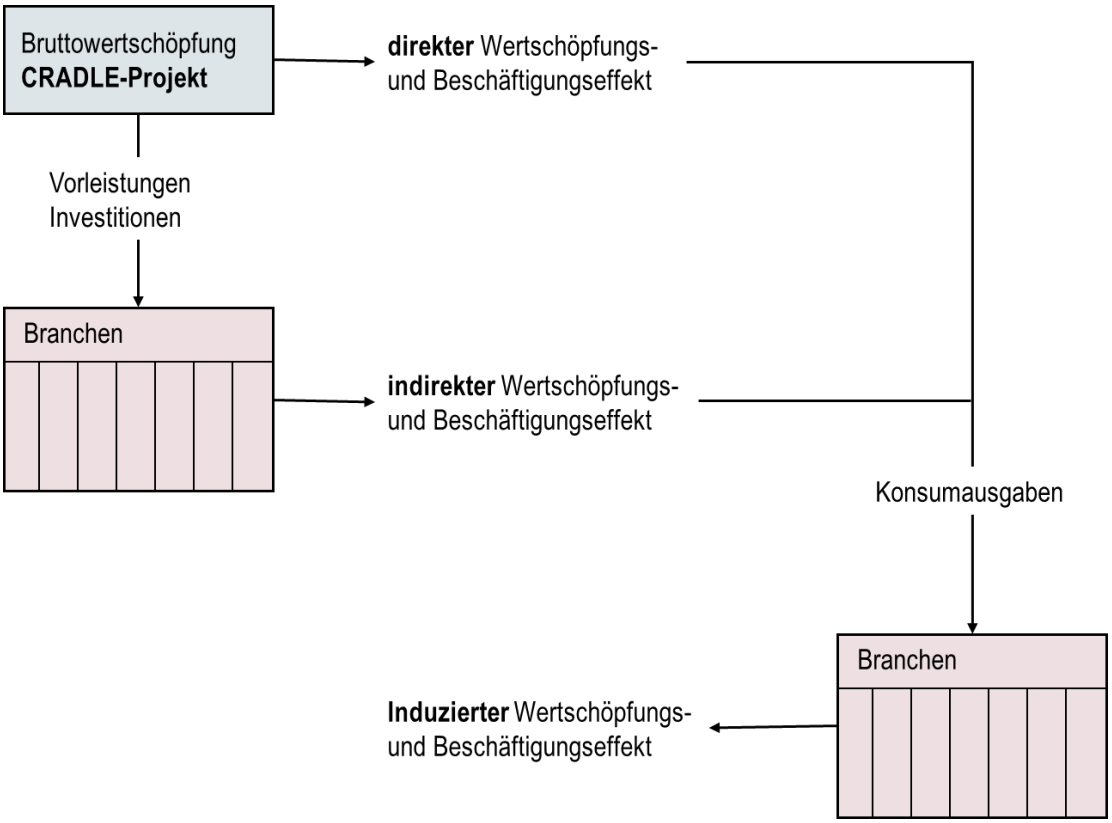
Simultane Berechnung über alle 5 regionalen Ebenen

Das i3R-Modell berechnet die regionalwirtschaftlichen Effekte simultan für alle 5 regionalen Ebenen – also für das Ausland, die Schweiz, den gewählten Kanton, die gewählte Region und Gemeinde. Diese simultane Berechnung ermöglicht die Berücksichtigung von Nachfrageverschiebungen zwischen den 5 regionalen Ebenen.

Resultate und Resultatdarstellung

Das i3R-Modell berechnet direkte, indirekte und induzierte Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte pro Ebene (Ausland, Schweiz, Kanton, Region, Gemeinde) und pro Wirtschaftsbranche. Die Darstellung erfolgt tabellarisch oder grafisch.

Abbildung 9-44: Direkte, indirekte und induzierte Effekte



Quelle: Eigene Darstellung Ecoplan.

- ***Direkter Effekt:*** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die sich unmittelbar aus Bau und Betrieb der Verbindungsbahn ergeben (Erstrundeneffekt).

  Beispiel: Die Verbindungsbahn löst zusätzlichen (direkten) Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung beim Seilbahnhersteller aus.

- ***Indirekter Effekt:*** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen entstehen (Zweit-, Drittrundeneffekte usw.).

  Beispiel: Der Seilbahnhersteller kauft Metallerzeugnisse ein. Dies löst (indirekte) Umsätze, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Metallbranche aus. Die Metallbranche ihrerseits kauft bspw. Energie ein, welches zu zusätzlichem Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Energiebranche führt.

- ***Induzierter Effekt:*** Das sind die Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, welche die zusätzlich Beschäftigten aus den direkten und indirekten Effekten mit ihren Einkommen bzw. ihrem Konsum auslösen.

  Beispiel: Für die Verbindungsbahn werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die zusätzlich Beschäftigten erhalten Lohneinkommen, das zu einem Teil wieder konsumiert wird. Diese Konsumnachfrage führt dann auch wieder zu zusätzlichen Umsätzen, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Für die Abschätzung dieser direkten, indirekten und induzierten Effekte wird ein weit verbreitetes Standardberechnungsverfahren angewendet (basierend auf der Input-Output-Analyse und entsprechenden Input-Output-Tabellen). Ecoplan hat dazu das i^3R-Modell entwickelt, das die Analyse von regionalwirtschaftlichen Auswirkungen ermöglicht (siehe nachfolgenden Kasten).

Anhang C: Interview-Partner

- Nicolas Vauclair (Bergbahnen Adelboden-Lenk AG)
- Bruno Huggler (Crans-Montana Tourisme & Congrès)
- Dominique Lüthy (Lenk-Simmental Tourismus)
- Fabian Bryner (Switzerland Travel Centre)
- Maurus Lauber (Swiss Travel System)
- Roland Schegg (HES-SO Valais)

Literaturverzeichnis

Andermatt Swiss Alps: Kennzahlen Investitionen und Wirtschaft. URL https://corporate.andermatt-swissalps.ch/de/entwicklung/kennzahlen#:~:text=Skierdays%20sind%20Tagesbesuche%20von%20G%C3%A4sten,2020%20gingen%20die%20Zahlen%20zur%C3%BCck., abgerufen am 26. März 2025.

Arosa Bergbahnen AG (2025a): Geschäftsbericht 2023/24.

Arosa Bergbahnen AG (2025b): Investor Relations. URL https://arosalenzerheide.swiss/de/Skigebiet/Bergbahnen/Unternehmen/Arosa-Bergbahnen-AG/Investor-Relations, abgerufen am 3. März 2025.

bvz Holding AG (2025): Investors Relationship. URL https://www.bvzholding.ch/de/menue/investoren/, abgerufen am 3. März 2025.

Crans-Montana Tourisme & Congrès: Vail Resorts, Eigentümer der Bergbahnen. URL https://www.crans-montana.ch/de/?&idcmt=Factsheet_f9f6fd0de1d44573254ffbc445e8cc58, abgerufen am 3. März 2025.

CRED, Universität Bern (2013): Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Kanton Bern.

Ecoplan (2014): Volkswirtschaftliche Auswirkungen des V-Projekts auf den Kanton Bern. Direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte des V-Projekts der Gondelbahn Grindelwald-männlichen und der Jungfraubahnen.

Ecoplan (2017): Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt.

Ecoplan (2024): Wertschöpfung des Tourismus im Kanton Uri.

Ehrler, Julia (2022): Strategische Erfolgsfaktoren der Schweizer Bergbahnbranche: praktisch-normative Handlungsempfehlungen auf Grundlage einer empirischen Studie. PhD. University of Fribourg (Switzerland).

Glacier Express AG (2024): Zahlen, Fakten und Meilensteine 2023.

HTR (2024): Vail Resorts bringt neuen Schwung nach Crans-Montana.

HTR (2025): Erfolgreiches erstes Jahr für «Matterhorn Alpine Crossing».

Jungfraubahn Holding AG (2024): 2023 Geschäftsbericht.

Kanton Bern (2024): Richtplan Kanton Bern: Massnahme C_23 Touristische Entwicklung räumlich steuern.

Lenk-Simmental Tourismus AG (2024): Geschäftsbericht 2023.

Lütolf, Philipp (2019): Erkenntnisse aus anderen Skigebieten für eine potenzielle Verbindung und Zusammenarbeit der Gebiete EngelbergTitlis / Melchsee-Frutt / Meiringen-Hasliberg.

Lütolf, Philipp (2020): Potenzialanalyse der Tourismusregion Engelberg-Titlis, Melchsee-Frutt & Meiringen-Hasliberg.

MOB (2024): Faits et chiffres sur le GoldenPass Express.

Neue Zürcher Zeitung (2024): «Dieser Winter ist das Extrem der Extreme»: Nun geht es auch den Skidestinationen in mittelhohen Lagen an den Kragen.

Pilatus-Bahnen AG (2024): Geschäftsbericht 2023.

Remontées Mécaniques de Grimentz-Zinal SA (2024): RAPPORT D'ACTIVITÉ.

Rigi Bahnen AG (2024): Rigi Bahnen Geschäftsbericht 2023.

Schilthornbahn AG (2023): Geschäftsbericht 2022.

Schweizer Sportobservatorium (2020): Sport Schweiz 2020 – Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung.

Schweizeraktien.net (2024): Zermatt Bergbahnen: CEO Markus Hasler verabschiedet sich mit Rekordzahlen. URL https://www.schweizeraktien.net/blog/2024/09/26/zermatt-bergbahnen-ceo-markus-hasler-verabschiedet-sich-mit-rekordzahlen-65083/, abgerufen am 3. März 2025.

Seilbahnen Schweiz (2023): Saisonbilanz 2022/23 Frequentierung der Skigebiete.

Seilbahnen Schweiz (2024a): Fakten & Zahlen 2024 zur Schweizer Seilbahnbranche.

Seilbahnen Schweiz (2024b): Saisonbilanz 2020/21 Key Insights.

Stanserhorn-Bahn- AG (2023): 130. Geschäftsbericht 2022.

Titlis Bergbahnen (2025): Investor Relations. URL https://www.titlis.ch/de/informationen/investor-relations, abgerufen am 3. März 2025.

Tourobs (2025): Dashboard My Tourobs. URL https://mytourobs.ch/#/dashboard, abgerufen am 3. März 2023.

travelnews (2023): Crans-Montana auf dem Weg zur Premium-Destination.

Verein CRADLE (2022): Le futur commence aujourd'hui! (nicht öffentlich).

Walliser Tourismus Observatorium (2014): Wertschöpfung des Tourismus im Wallis.

Zermatt Bergbahnen (2023): Geschäftsbericht 2018/2019.

Zermatt Bergbahnen (2024): Frequenzen und Tageserstzutritte.