ecoptima
RAUM · VERKEHR · UMWELT · RECHT

Spitalgasse 34
Postfach, 3001 Bern

Industriestrasse 5a
6210 Sursee

Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch
info@ecoptima.ch

CRADLE: Crans Montana | Adelboden | Lenk

Antrag zum Eintrag der Verbindungsbahn Lenk – Crans Montana im kantonalen Richtplan



Grundlagenbericht zur Interessenabwägung

Die erläuternden Unterlagen zum Antrag für den Eintrag der Verbindungsbahn Lenk – Crans Montana im kantonalen Richtplan bestehen aus:

- Grundlagenbericht zur Interessenabwägung
- Bericht Touristische Potentialstudie
- Bericht Verkehrsstudie
- Vorschlag Anpassung IEG
- Detailpläne Seilbahnprojekt-Varianten

November 2025

Impressum

Auftraggeber:
CRADLE
c/o Lenk Bergbahnen
Nicolas Vauclair
Badstrasse 1
3775 Lenk

Auftragnehmerin:
ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:
Arthur Stierli, dipl. Geograf
Franziska Rösti, Geografin MSc
Julian Nützi, Ramplaner BSc FHO

Abbildung Titelseite: Aussicht Metschstand mit Blick Richtung Plaine-Morte

Lenk/Machbarkeitsstudie CRADLE 07553/4_Resultate
/04_Machbarkeitsstudie/
07553_SB_251113_AGR.indd/jn

Inhalt

1. Einleitung 5
1.1 Vision 5
1.2 Herausforderung 5
1.3 Der Verein CRADLE 5
1.4 Verfahrensschritte 6
1.5 Interessenabwägung 8

2. Aufbau und Vorgehen der Studie 9
2.1 Machbarkeitsstudie 9
2.2 Variantenprüfung 10
2.3 Terminprogramm 10

3. Tourismusregionen 11
3.1 Ferien- und Freizeitregion Adelboden – Lenk 11
3.2 Ferien- und Freizeitregion Crans-Montana 13
3.3 Fazit und Zielsetzung 14

4. Definition der zu prüfenden Varianten 17
4.1 Stationen 17
4.2 Linienführungen 20

5. Vorgehen Variantenvergleich 21
5.1 Ausschlusskriterien 21
5.2 Vorgehen Punktematrix 21

6. Ergebnisse Variantenvergleich 23
6.1 Ausgeschlossene Varianten 23
6.2 Fazit Variantenbewertung 23

7. Vertiefung Bestvarianten 25
7.1 Talstation Lenk 25
7.2 Mittelstation Metsch 26
7.3 Technische Zwischenstation 1 27
7.4 Umlenk- und technische Zwischenstation 2 27
7.5 Bergstation Plaine Morte 28
7.6 Systemwahl 28

8. Touristisches Potenzial 29
8.1 Allgemein 29
8.2 Studie Ecoplan 30

9. Berührte Interessen und Beurteilung 31
9.1 Landschaft 31
9.2 Biotope 34
9.3 Wildtierkorridore und Wildruhezone 37
9.4 Wald 38
9.5 Nutzungsempfindliches Gebiet 39

9.6 Naturgefahren 40
9.7 Erschliessung und Verkehr 40

10. Interessenabwägung 42
10.1 Regionale und überregionale Bedeutung des Projekts 42
10.2 Beurteilung des Eingriffs 43
10.3 Gesamtbeurteilung 46

11. Eintrag im kantonalen Richtplan 48
11.1 Zwischenergebnis IEG 48
11.2 Vorgesehene Arbeiten für eine Festsetzung 49

Anhang 50
Anhang 1 Punktematrix Varianten 50
Anhang 2 Punktematrix Teilstrecken Umwelt 51
Anhang 3 Punktematrix Verkehr / Talstation 52

1. Einleitung

1.1 Vision

Die Bergbahnen, die Tourismusorganisationen und die politischen Gemeinden von Adelboden, Lenk und Crans-Montana verfolgen in Zusammenarbeit mit weiteren Partner:innen aus den Kantonen, den Regionen sowie den umliegenden Gemeinden eine Idee für eine Verbindungsbahn zwischen Adelboden/Lenk und Crans-Montana (Bergstation «Plaine Morte»). Die dazu erforderlichen Arbeiten zur Klärung der Machbarkeit, welche in einem Eintrag im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun Oberland-West und kantonalen Richtplan resultieren soll, werden in diesem Bericht aufgezeigt. Der Vision liegt die Idee zugrunde, in- und ausländischen Gästen ausserordentliche Natur- und Anschauungserlebnisse in der spektakulären Gebirgslandschaft zwischen Adelboden-Lenk und Crans-Montana zu ermöglichen. Die Panorama-Fahrt in der Region Wildstrubel / Plaine Morte-Gletscher soll ein touristisches Ganzjahresangebot sein, das die Attraktivität beider Regionen aufwerten soll.

1.2 Herausforderung

Wie in vielen Regionen der Schweiz, ist im Berner Oberland und im Wallis die Tourismusbranche einer der wichtigsten Sektoren der regionalen und lokalen Wirtschaft. Die Tourismusregionen der Schweiz und diejenigen des nahen Auslandes (Österreich, Norditalien und Frankreich) stehen in direkter Konkurrenz zueinander und entwickeln ihr damit zusammenhängende Angebot stetig weiter.

Der Zusammenschluss der Skigebiete Adelboden und Lenk hat das Simmen- und Engstligental-Gebiet zu einer der grössten Attraktionen des Berner Oberlandes und der Schweiz gemacht. Crans-Montana ist eines der grössten alpinen Tourismusgebiete im Wallis und geniesst ein hohes Ansehen. Um jedoch dem wachsendem Wettbewerb und der immer höher liegenden Schneegrenze standhalten zu können, wird ständig die Machbarkeit von neuen, ergänzenden und attraktiven Angeboten geprüft.

1.3 Der Verein CRADLE

Für die Klärung der Machbarkeit dieser Verbindungsbahn wurde der Verein CRADLE gegründet. «Cradle» steht für **Cr**ans-Montana, **Ad**elboden und **Le**nk. Zum Trägerverein gehören die Gemeinden (Adelboden BE, Lenk BE sowie der Gemeindeverband Crans Montana VS mit seinen Gemeinden Crans Montana, Icogne und Lens VS), die Bergbahnen im Gebiet (Bergbahnen Adelboden AG, Genossenschaft Lenk Bergbahnen und Bergbahnen Crans-Montana) sowie Crans-Montana Tourismus und Kongress.

1.4 Verfahrensschritte

Die einzelnen Verfahrensschritte folgen den Vorgaben der Vollzugshilfe «Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben», Bundesamt für Umwelt BAFU und Bundesamt für Verkehr BAV, von 2013. Der Bau einer neuen Seilbahn setzt eine umfassende Gesamtschau und Interessenabwägung im Rahmen der kommunalen, regionalen und kantonalen Richt- und Nutzungsplanung voraus. Folgende Festsetzungen sind für eine Realisierung erforderlich:

- Festsetzung im kantonalen Richtplan durch die Ausscheidung eines Intensiverholungsgebiets (IEG) im Massnahmenblatt C_23
- Festsetzung im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) und Abstimmung mit dem regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK)
- Planungsrechtliche Sicherstellung in der kommunalen Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden Lenk BE und Crans-Montana VS (evtl. Icogne VS)
- Bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren zur Bewilligung der Seilbahn

Im ersten Verfahrensschritt soll gestützt auf die erfolgten Abklärungen der Eintrag eines neuen IEG im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis vorgenommen werden. Nach weiteren Abklärungen soll der Eintrag anschliessend zu einer Festsetzung (graue Schattierung) überführt werden.

1.4.1 Festsetzung im Kantonalen Richtplan

Das Massnahmenblatt C23 «Touristische Entwicklung räumlich steuern» des Kantonalen Richtplans Bern überträgt die Planungspflicht für touristische Vorhaben weitgehend den Regionen, die mit ihrer regionalen Richtplanung bzw. den RGSKs allfällige detailliertere räumliche Festlegungen treffen. Im Richtplan des Kantons Bern wird lediglich eine übergeordnete Festsetzung vorgenommen. Seilbahnen bzw. die Linienführungen von Seilbahnen werden daher grundsätzlich nicht dargestellt. Sie sind jedoch gemäss Massnahmenblatt C_23 in den Intensiverholungsgebieten (IEG) zu konzentrieren. Die Gebiete «Silleren/Hahnenmoos/Kuenisbärgli – Metschstand – Tschentenalp» (IEG Nr. 10) und «Plaine Morte» (IEG Nr. 9) sind im Massnahmenblatt C_23 bereits erfasst.

Für die neue Bahn ist vorerst ein weiteres IEG mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis mit der Ausdehnung der geprüften Seilbahnkorridoren zu erfassen. Nach der Festlegung der finalen Variante ist das IEG auf den gewählten Korridor zu reduzieren und der Koordinationsstand auf eine Festsetzung zu wechseln.

1.4.2 Festsetzung im regionalen RGSK und RTEK

Aufgrund der Auswirkungen auf die Region bedarf es zudem einer regionalen Abstimmung. Das Projekt wird deshalb parallel zur Festsetzung im Kantonalen Richtplan auch in einer ausserordentlichen Anpassung (Zwischen 2025 und 2029) im RGSK festgesetzt. Dabei wird auch das regionale touristische Entwicklungskonzept ergänzt. Die Anpassung regionaler Richtpläne erfolgt gestützt auf Art. 61 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) mit Genehmigung durch den Kanton.

1.4.3 Planungsrechtliche Sicherstellung in kommunaler Nutzungsplanung

Die planungsrechtliche Sicherstellung erfolgt anschliessend in der kommunalen Nutzungsplanung der Gemeinden Lenk BE und Crans-Montana VS (evtl. Icogne VS). Voraussichtlich erfolgt dies im Kanton Bern im Rahmen einer Überbauungsordnung (UeO) und im Kanton Wallis im Rahmen einer Zonenplanänderung. Als Grundlage für die Erarbeitung der UeO/Zonenplanänderung soll für die Stationen ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden, um eine optimale Gestaltung der Seilbahnstationen sicherzustellen.

1.4.4 Bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren

Die neue Seilbahn sowie die zugehörigen Stationen und Anlagen werden abschliessend, gestützt auf das Bundesgesetz vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Seilbahngesetz, SebG; SR 743.01), durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen eines bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) bewilligt und konzessioniert.

1.5 Interessenabwägung

Der Bau einer neuen Seilbahn setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus. Einander gegenüber stehen insbesondere das Interesse an einer langfristigen Sicherstellung des touristischen Wirtschaftszweiges im Simmental, Kanton Bern und Wallis einerseits und das Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung der vorhandenen landschaftlichen und ökologischen Werte andererseits. Ebenfalls zu berücksichtigen ist das Prinzip der Walderhaltung und der Grundsatz, dass Rodungen verboten und nur im Ausnahmefall zulässig sind. Diese Konflikte sind sowohl im Rahmen der anstehenden Richtplananpassungen als auch im Plangenehmigungsverfahren mit Hilfe einer umfassenden Interessenabwägung darzulegen. Dazu sind alle öffentlichen und privaten Interessen zu ermitteln, die aufgrund der konkreten Umstände und des geltenden Rechts als massgebend erscheinen (Art. 3 Abs. 1 Bst. a Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1)).

In einem zweiten Schritt sind die Interessen nach Massgabe des konkreten Falles zu bewerten und zu gewichten (Art. 3 Abs. 1 Bst. b RPV). Zu prüfen ist auch, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (Art. 3 Abs. 1 Bst. b RPV; Ziff. 5 hiernach). Letztlich sind die ermittelten und beurteilten Interessen gegeneinander abzuwägen und möglichst umfassend in den Entscheid zu integrieren (Art. 3 Abs. 1 Bst. c RPV). Zu beachten ist, ob allenfalls aufgrund von spezialgesetzlichen Bestimmungen wie Art. 6 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) zusätzlich eine qualifizierte Interessenabwägung durchzuführen ist. Der vorliegende Grundlagenbericht zur Interessenabwägung soll die verschiedenen Interessen aufzeigen und als Basis für die Interessenabwägung durch den Kanton, die Region und die Gemeinden dienen.

2. Aufbau und Vorgehen der Studie

2.1 Machbarkeitsstudie

Der Verein CRADLE hat der ecoptima ag den Auftrag für die Projektleitung der Machbarkeit erteilt. Die Machbarkeitsstudie wurde in vier Teilprojekten bearbeitet und den Eintrag im kantonalen Richtplan als Ziel.

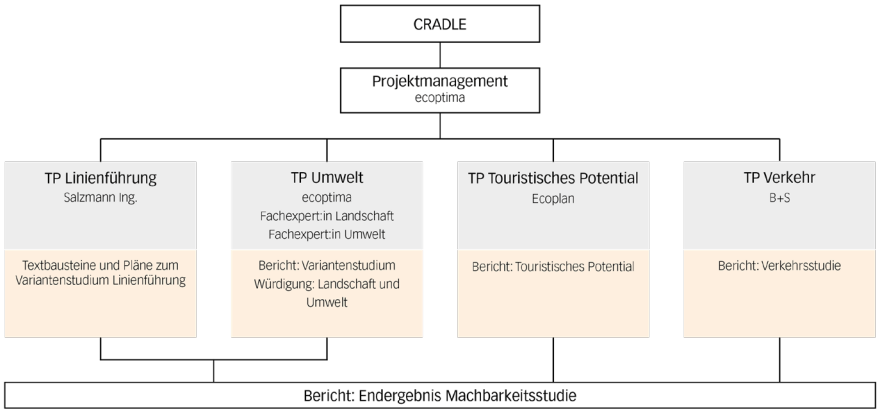


Abb. 1 Organigramm (eigene Darstellung)

Teilprojekt Linienführung

Im Teilprojekt «Linienführung» hat die Salzmann Ing. die Linienführung auf ihre technische Machbarkeit überprüft, die Berechnung und Platzierung der Stützen und der notwenidgen technischen Anlagen erarbeitet. Diese Abklärungen wurden hersteller- und systemunabhängig vorgenommen, um eine ergebnisoffene Machbarkeitsstudie zu gewährleisten. Die technische Machbarkeit diente als Grundlage und hat Schnittstellen zu allen anderen Teilprojekten. Die Ergebnisse sind in Form von Plänen in die Studie bzw. in den Grundlagenbericht zur Interessenabwägung miteingeflossen.

Teilprojekt Umwelt

Im Teilprojekt «Umwelt» wurde der definierte Variantenfächer in Bezug auf die Auswirkungen beurteilt und bewertet. Es fokussiert sich auf die Auswirkungen auf die Landschaft, den Raum und die Umwelt, welche die jeweiligen Varianten erzeugen. Die Ergebnisse der Variantenbeurteilung sind im vorliegenden Bericht aufgezeigt.

Teilprojekt Touristisches Potenzial

Das Teilprojekt «Touristisches Potenzial» eruiert das vorhandene touristische Potenzial, welches die Verbindungsbahn erzeugen und ausschöpfen kann. Die Ergebnisse sind in einem separaten beiliegenden Bericht aufgearbeitet und dargestellt.

Teilprojekt Verkehr

Das Teilprojekt Verkehr eruiert die Kapazität des öffentlichen Verkehrs und des Strassenverkehrs im Korridor Spiez–Lenk, die Anfahrt und Parkierungslösung der Talstation und die Umsteigebeziehungen bis nach Sierre. Die Ergebnisse sind in einem separat beiliegenden Bericht dargestellt.

2.2 Variantenprüfung

Der Hauptteil der Machbarkeitsstudie besteht aus der umfassenden und ergebnisoffenen Variantenprüfung. Das Vorgehen dieser Prüfung, welche im Kapitel 5 ff. aufgezeigt ist, wird hier kurz erläutert. Das Ergebnis daraus folgt im Kapitel 6.

Definition der zu prüfenden Linienführungen

Analog dem Vorgehen bei der Evaluation anderer Seilbahnen wurden zuerst unabhängig des Bahnsystems, der Besitzverhältnisse und weiteren möglicherweise berührten Interessen, denkbare Standorte für die Tal-, Zwischen- und Umlenkstationen definiert und daraus die später zu prüfenden Linienführungen abgeleitet.
Dabei galt als einzige Vorgabe das Ziel, die Ferien- und Freizeitgebiete Adelboden-Lenk und Crans Montana ab dem Simmental zu verbinden und eine Verbindung zwischen Zweisimmen und Sierre zu ermöglichen.

Beurteilung und Bewertung

Im zweiten Schritt wurden die verschiedenen Linienführungen auf ihre raum- und umweltrechtliche sowie technische Machbarkeit überprüft und mit einer Beurteilungsmatrix bewertet. Aufgrund von Ausschlusskriterien reduzierte sich der Variantenfächer auf die zu bewertenden Varianten. Die bewerteten Varianten führten nach der Beurteilung und Bewertung zu den Bestvarianten.

Vertiefung Bestvarianten

Im dritten Schritt wurden die Bestvarianten und der zu wählende Bahntyp weiter geprüft. Die von der Linienführung und dem Bahntyp entstehenden Auswirkungen (u.a. Umweltschutz, Raumplanung, Rechte Dritter, etc.) wurden stufengerecht untersucht und aufgezeigt.

2.3 Terminprogramm

Die Machbarkeitsstufe hat das Ziel der Verbindungsbahn als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan festzuhalten. Entsprechend erfolgt die ergebnisoffene Studie auf der Flughöhe des kantonalen Richtplans. Der Start der Studie erfolgte im Frühjahr 2024 mit dem Ziel, die Unterlagen für die Richtplananpassung 2026 bereitzustellen.

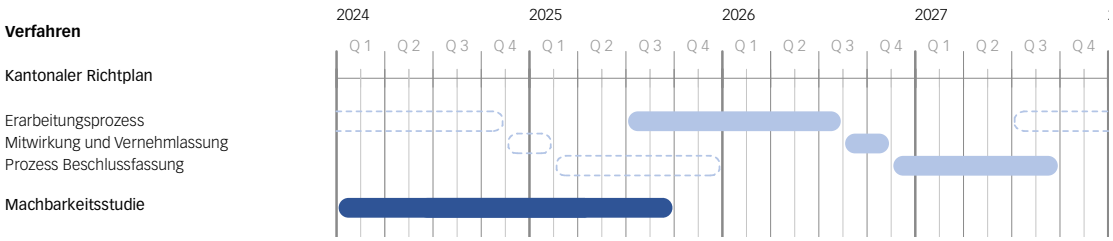


Abb. 2 Zeitstrahl Machbarkeitsstudie | Kantonaler Richtplan (eigene Darstellung)

3. Tourismusregionen

3.1 Ferien- und Freizeitregion Adelboden – Lenk

3.1.1 Touristisches Angebot

Die Tourismusregion Adelboden-Lenk ist eine der bedeutendsten Tourismusdestinationen im Kanton Bern. Im Raumkonzept Schweiz ist sie als «grosses alpines Tourismusgebiet» eingestuft. Generell im Berner Oberland und auch im Simmen- und Engstligental hat der Tourismus eine sehr grosse Bedeutung für die regionale Wirtschaft.

Die Tourismusregion lebt aktuell noch stark von der Wintersaison. Das attraktive Ski- und Schneesport-Paradies verfügt über eine moderne Infrastruktur mit insgesamt über 140 Pistenkilometern. Diese sind aufgeteilt auf den Betelberg und das Gebiet Adelboden-Lenk mit einem höchsten Punkt von 2'200 m ü. M. (vgl. Abb. 3 Lavey). Des weiteren sind die Gebiete Elsigen-Metsch und Engstligenalp von Adelboden aus gut erreichbar.



Abb. 3 Übersicht Skigebiet Adelboden-Lenk

Aufgrund der kürzer werdenden Wintersaisons wird auch in der Region Adelboden-Lenk die Sommersaison zunehmend wichtiger. Dazu entstanden über die Jahre im Gebiet über 400 km Wanderwege mit diversen Themenwegen, Bikerouten und weiteren Angebote wie Trotti-Abfahrten und Mountain-Carts Strecken. Entsprechend des Erlebnisangebots bestehen in den Gemeinden Adelboden und Lenk zusammen ca. 25'000 Gästebetten.

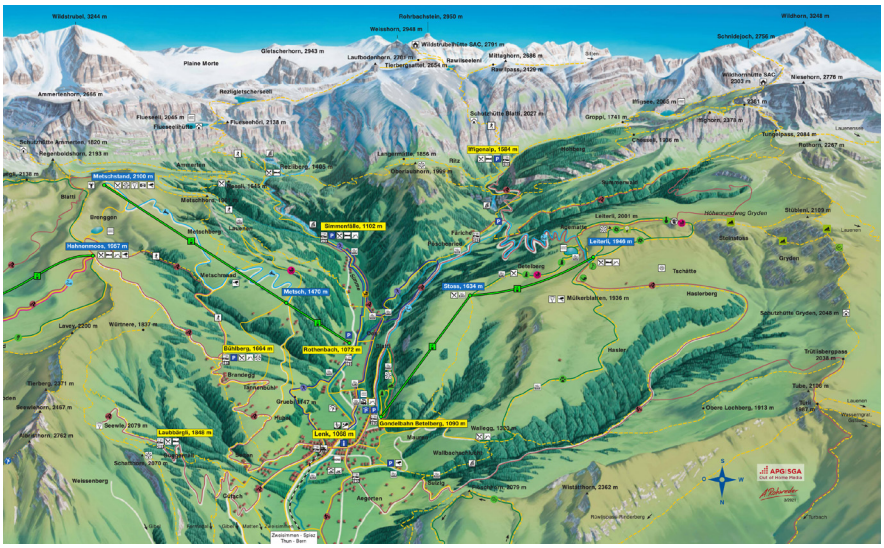


Abb. 4 Übersicht Sommertourismus Lenk

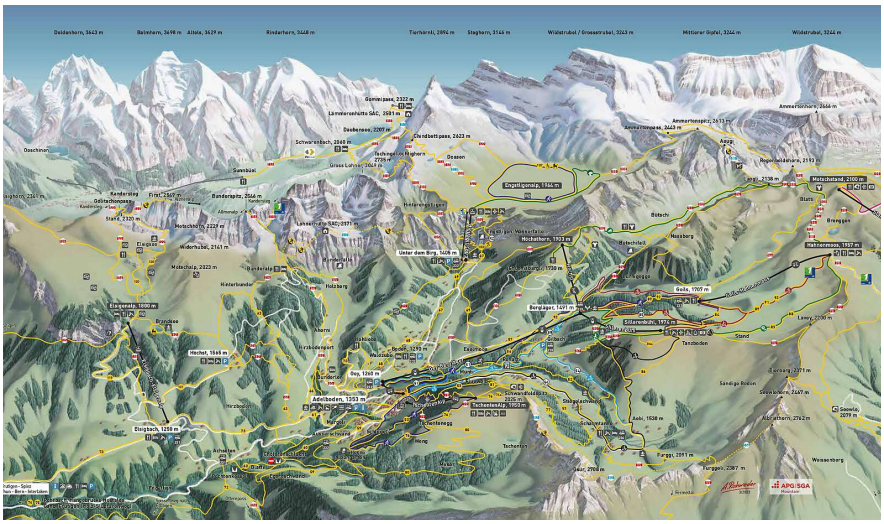


Abb. 5 Übersicht Sommertourismus Adelboden

3.1.2 Erschliessung

Lenk ÖV

Die Gemeinde Lenk ist mit der MOB Linie Zweisimmen – Lenk an das Bahnnetz mit dem ÖV gut erschlossen. Aktuell ist die Strecke Spiez – Lenk mit einem 30min-Takt bedient. Die Anreise nach Lenk beinhaltet mindestens einen Umstieg in Zweisimmen. Gäste, welche einen der zwei Erlebnisberge besuchen wollen, müssen nach der Zugreise noch mit einem Bus an die jeweilige Talstation der Seilbahnen reisen. Dazu fahren in den Wintermonaten Shuttle-Busse ab dem Bahnhof Lenk und im Sommer ein Bus im Stundentakt.

Lenk MIV

Die Anreise mit dem MIV ist sehr gut ausgebaut. Direkt bei den Talstationen Rothenbach und Betelberg befinden sich grosse Parkierungsanlagen. Aktuell ist bei der Station Rothenbach ein weiteres Parkhaus geplant. Die Zufahrt zu den Parkierungsanlagen verläuft jedoch stets durch das Dorfzentrum Lenk über die Lenkstrasse.

Adelboden ÖV

Die Gemeinde Adelboden ist mit dem ÖV per Bus erschlossen. Für Gäste, welche über Spiez anreisen, ist so ein Umstieg in Frutigen zwingend. Die ganze Anreise verfügt über einen Stundentakt und endet an der Haltestelle «Mineralquelle», welche zu Fuss zwei Minuten von der Sillerenbahn entfernt ist.

Adelboden MIV

Adelboden ist ähnlich gut über die Strasse erreichbar wie die Lenk. Die Gemeinde verfügt über die notwendigen Parkierungsanlagen, um die Nachfrage zu decken. Diese befinden sich zum Grossteil direkt an der Sillerenbahn- und Chuenis-Talstation.

3.2 Ferien- und Freizeitregion Crans-Montana

3.2.1 Touristisches Angebot

Die Tourismusdestination Crans-Montana liegt am Nordhang des Rhonetals im Kanton Wallis. Nördlich grenzt die Gemeinde beim Plaine-Morte Gletscher an den Kanton Bern. Sie gilt ebenfalls als «grosses alpines Tourismusgebiet» gemäss dem Raumkonzept Schweiz. In den letzten Jahren entwickelte sich die Gemeinde zu einem touristischen Hotspot für in- und ausländische Gäste.

Gleich wie Adelboden-Lenk verfügt die Destination über 140 Pistenkilometer. Da sich ein Grossteil des Skigebiets über 1'700 m ü. M. befindet und bis zu 2'927 m ü. M. (Plaine Morte) reicht, ist die Skisaison hier noch deutlich länger und gilt somit als langfristig schneesicheres Skigebiet.



Abb. 6 Pistenplan Crans-Montana

Im Sommer glänzt die Region mit ihren 200 km an Radstrecken, 177 km Mountainbike-Routen und diversen weiteren Angeboten wie Golfplätze (1x 18-Loch, 2x 9-Loch und 1x Lernplatz), Bikepark, etc. Für all diese Angebote sind in Crans-Montana ca. 50'000 Gästebetten vorhanden, wovon 2'500 in Hotels angeboten werden.

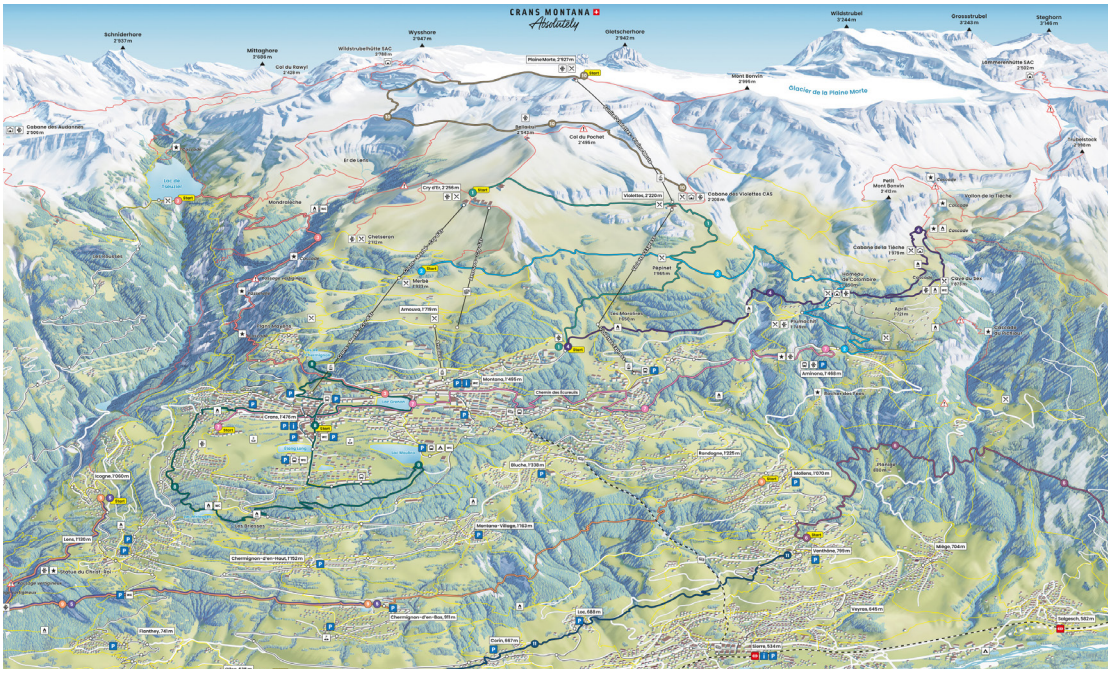


Abb. 7 Übersicht Sommertourismus Crans-Montana

3.2.2 Erschliessung

ÖV

Das Gebiet ist ab Sierre mit einer Standseilbahn und einer Buslinie erschlossen. Die Standseilbahn führt direkt vom Bahnhof Sierre in das Dorfzentrum von Montana. Hier müssen Gäste auf die Ortsbuslinie umsteigen, um zu einer Talstation ins Skigebiet zu gelangen.

MIV

Crans-Montana ist gut per MIV erreichbar. Die Seilbahnstationen sowie die verfügen über genügend Parkplätze, sodass die Nachfrage gedeckt wird.

3.3 Fazit und Zielsetzung

Die beiden Tourismusregionen haben kaum Möglichkeit, ihre Ski- und Wandergebiete gross zu erweitern. Gleichzeitig werden die Gästeansprüche an die Erschliessung und das Angebot stetig grösser. Zur besseren Erschliessung, der Erweiterung / Zusammenschliessung der Tourismusregionen und somit zur langfristigen Sicherung der beiden Tourismusgebiete sollen künftig mehr Angebote geschaffen werden. Dies soll zusätzliche Gäste oder Tagestouristen ansprechen und zu Mehrtagesaufenthalte anregen.

Im Einzelnen werden mit dem Projekt CRADLE folgende Ziele verfolgt:
- Verbindung der zwei Regionen
  - Schaffung einer direkten Verbindung zwischen den Ferien- und Freizeitdestinationen nördlich und südlich der Plaine Morte / Wildstrubel
  - Wesentliche Erweiterung des von jeder Region aus erreichbaren Angebots.

- Langfristige Sicherung der Marktattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit
  - Stärkung der Position der beteiligten Destinationen im nationalen und internationalen Tourismusmarkt.
  - Nachhaltige Entwicklung durch ganzjährige Nutzung und höhere Wertschöpfung.
  - Steigerung der Attraktivität und Vielfalt für Gäste und Einheimische in den beteiligten Regionen und in deren Gäste-Einzugsgebiet.

- Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)
  - Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen mit dem öffentlichen Verkehr.
  - Schaffung von neuen, attraktiven Möglichkeiten für Rundreisen mit Bahn, Bus und Bergbahnen.

- Schaffung eines einmaligen alpinen Reiseerlebnisses
  - Verbindung über die Schweizer Alpen als emotionales und symbolisches Erlebnis.
  - Positionierung des Projekts als Leuchtturm für nachhaltige Mobilität und innovative Alpenerschliessung.

Daraus lassen sich grob die folgenden Primär- und Sekundär-Anforderungen an die künftige Bahn und Infrastruktur ableiten:

Primär-Anforderung:
- Verbindung der beiden Tourismusgebiete (Crans-Montana und Adelboden-Lenk)

Sekundär-Anforderungen:
- Direktanschluss an den ÖV
- Verknüpfung mit den bestehenden Tourismusinfrastrukturen (z. B. Metsch, Hahnenmoos oder Betelberg)
- aktive Gästelenkung
- Möglichkeit zur Integration der Verbindungsbahn in nationale Erlebnisreisen, regionale Rundreisen und Alpenüberquerungen

Die neue Verbindungsseilbahn muss zudem den geltenden bau-, planungs- und umweltrechtlichen Vorschriften entsprechen und darf die Umwelt (Landschafts-, Biotop- und Artenschutz sowie Walderhaltung) nicht übermässig belasten.

Aus Sicht des Vereins CRADLE ist das Vorhaben Teil einer gesamtheitlichen Entwicklungsstrategie, worin diese Verbindungsbahn einen wichtigen Beitrag leisten soll. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts wird mit dieser Optik vom Verein positiv beurteilt.

4. Definition der zu prüfenden Varianten

4.1 Stationen

Alle berücksichtigten Standorte wurden unabhängig von Besitzverhältnisse und/oder bestehende Gebäude und Anlagen (mit Ausnahme der für die Bewertung relevanten naheliegenden Infrastrukturen) festgelegt. Die konkrete Setzung wurde mit der Weiterentwicklung der Bestvarianten (vgl. Kapitel 7 Vertiefung Bestvarianten) konzeptionell vertieft.

4.1.1 Talstation Lenk

Als Standorte für die Talstation wurden alle Standorte, welche entweder eine kurze Umsteigebeziehung zur Bahn ermöglichen und/oder von einer Seilbahnstation oder sonstigen touristischen Anlagen vorbelastet sind, in den Variantenfächer aufgenommen.

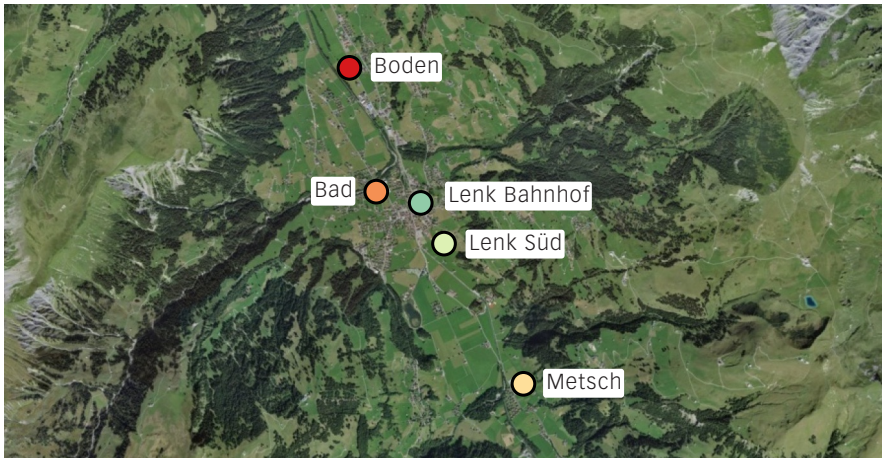


Abb. 8 Talstationen (eigene Darstellung)

Die Standorte Boden und Lenk Bahnhof wurden aufgrund ihrer direkten Anbindung an einen Bahnhof in die Studie aufgenommen. Die freie Fläche östlich des Erlebnisbades weist ebenfalls eine angemessen kurze Umsteigedistanz auf. Aktuell ist ein Variantenstudium der Montreux Oberland bernois SA (MOB) für den Umbau bzw. die Verlegung des Bahnhofs Lenk in Arbeit. Dabei ist eine Variante, den Bahnhof südlich des Dorfes zu verlegen. Dieser Standort Lenk Süd wurde ebenfalls in die Studie aufgenommen. Die aktuelle Talstation Metsch wurde aufgrund der schon vorhandenen Infrastruktur berücksichtigt.

4.1.2 Mittelstation

Eine Mittelstation ist notwendig, um eine direkte Anbindung an ein Skigebiet von Adelboden oder der Lenk zu schaffen. Da an der Mittelstation viele Gäste ein-/aussteigen sind nur Standorte mit direkter Anbindung an bestehende Stationen berücksichtigt worden.



Abb. 9 Mittelstationen (eigene Darstellung)

4.1.3 Umlenkstation

Um die Machbarkeitsstudie ergebnisoffen zu halten, wurden neben den direkten Verbindungen, den Verbindungen über ein Skigebiet, auch Linienführungen mit einer Umlenkstation miteinbezogen. Die Umlenkstationen wurden so definiert, dass sie einen Vorteil insbesondere in den Auswirkungen auf Raum und Umwelt gegenüber einer direkten Linienführung haben.

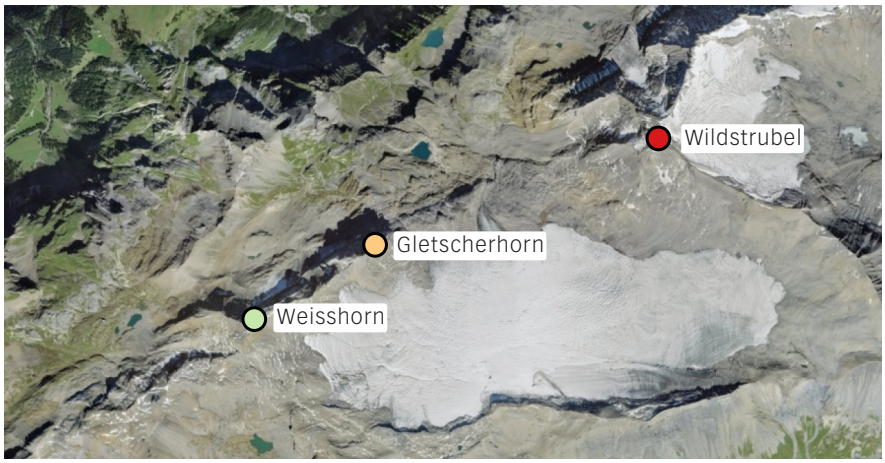


Abb. 10 Umlenkstationen (eigene Darstellung)

Weisshorn (Wysshore)

Auf dem Weisshorn besteht eine Radaranlage der Armasuisse. Diese wird von einer Seilbahn (Iffigenalp – Wysshore), welche exklusiv für die Versorgung und den Zugang zur Radaranlage genutzt wird, erschlossen. Nördlich grenzt die Anlage an das BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen», worin auch die Erschliessungs-Seilbahn liegt. Bei dieser Variante wurde geprüft, dass im Fall einer Einigung mit der Armasuisse die Radaranlage über die CRADLE-Bahn erschlossen und somit die bestehende Seilbahn zurückgebaut werden kann.

Gletscherhorn (Gletscherhore)

Die Umlenkstation über das Gletscherhorn hat den Vorteil, dass die Station zwischen dem BLN Nr. 1501 und dem Auengebiet «Rezligletscher» zu liegen kommt.

Wildstrubel

Der Standort am Wildstrubel eignet sich als Umlenkstandort, um die beiden Bundesinventare (BLN und Auengebeit) zu umfahren. Der Standort vermeidet zusätzlich eine markante Talüberspannung und bietet ein einmaliges Gästeerlebnis.

Zusätzlich zu diesen drei Umlenkstationen wurden diverse Standorte nördlich und zwischen den aufgezeigten Stationen geprüft. Da diese Standorte jedoch entweder nicht realisierbar wären oder wesentliche Nachteile in Bezug auf die Landschaftschonung aufweisen, wurden diese frühzeitig ausgeschlossen.

4.1.4 Bergstation

Die Bergstation der neuen Verbindungsbahn hat zum Ziel, einen Ein- und Ausstiegspunkt in der Ferien- und Freizeitregion Crans-Montana zu bieten. Dazu ist, wie bei der Mittelstation, ein Anschluss an die bestehende Infrasturktur notwendig. Dazu kommt einzig die Bergstation Plaine-Morte in Frage.

4.1.5 Technische Stationen

Aufgrund der teilweise grossen Distanzen zwischen Mittel- und Bergstation sind diverse Linienführungen auf eine zusätzliche technische Station angewiesen. Diese technische Station dient einzig der technischen Machbarkeit und wird deshalb bei der Prüfung der Bestvarianten (vgl. Kapitel 7 Vertiefung Bestvarianten) konzeptionell mitgeplant.

4.2 Linienführungen

Nach der Definition der verschiedenen Stationen wurden diese mit allen möglichen Linienführungen verbunden. Dabei wurden vier Kategorien von Linienführungen unterschieden:

a) Talstation – Bergstation
b) Talstation – Umlenkstation – Bergstation
c) Talstation – Mittelstation – Bergstation
d) Talstation – Mittelstation – Umlenkstation – Bergstation

Dabei wurden ausschliesslich technisch denkbare Linienführungen untersucht. Verbindungen zwischen zwei Mittelstationen oder über zwei Umlenkstationen wurden verworfen, da diese das Ziel der Verbindungsbahn verfehlen. Insgesamt wurden alle Linienführungen geprüft, welche sich aus den 73 abgebildeten Teilstrecken zusammenfügen lassen.

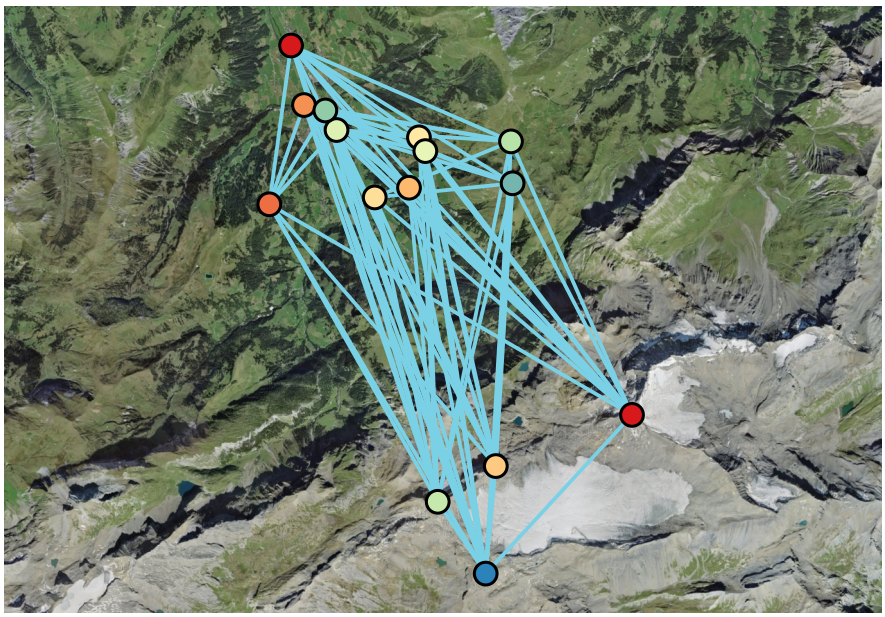


Abb. 11 Alle geprüften Linienführungen (eigene Darstellung)

5. Vorgehen Variantenvergleich

5.1 Ausschlusskriterien

Die Verbindungsbahn im vorliegenden Ausmass ist nur mit einem entsprechend damit zusammenhängenden touristischen Potenzials begründbar. Das touristische Potenzial verändert sich jedoch je nach erschlossenen Stationsstandorte markant. Ebenfalls sind schützens- und erhaltenswerde Biotope und Landschaften so weit möglich nicht zu beeinträchtigen.

In einem ersten Schritt konnten somit die Linienführungen, welche ein geringes touristisches Potenzial aufweisen und/oder ein Schutzobjekt von nationaler Bedeutung erheblich beeinträchtigen, ausgeschlossen werden

5.2 Vorgehen Punktematrix

Für die Beurteilung der Varianten sind sowohl gesetzlich verankerte Schutzbestimmungen und Regelungen wie auch betriebliche Anforderungen und technische Vorgaben berücksichtigt worden. Die Bewertung der Teilstrecken erfolgte auf Basis der zuvor definierten Kriterien (vgl. Anhang 2 und 3). Die schlussendliche Punktzahl einer Variante setzt sich aus den Punktzahlen der einzelnen Kategorien mit der entsprechenden Gewichtung zusammen. Das Vorgehen zur Definition der Kriterien und deren Gewichtung wird nachfolgend erläutert.

5.2.1 Kategorien

Zu Beginn wurden die zu bewertenden Themenbereiche und Kriterien definiert und anschliessend in Kategorien zusammengefasst. Es wurden die drei Kategorien «Umwelt», «Verkehr» und «Andere» festgelegt. Die Gewichtung erfolgte so, dass die Kategorie «Umwelt» mit dem Faktor 60 der Kategorie «Verkehr» mit dem Faktor 30 und der Kategorie «Andere» mit dem Faktor 10 deutlich höher gewichtet wurde.

Kategorie «Umwelt» - Gewichtung Faktor 60
Die Kategorie Umwelt umfasst alle geschützten und schützenswerten Naturwerte, Lebensräume und Landschaften nach bundesrechtlichen, kantonalen und kommunalen Inventaren. Unter dem Thema Umwelt ist auch die Walderhaltung berücksichtigt. Aufgrund der zahlreich zu beurteilenden Varianten, wurden in der Kategorie «Umwelt» die einzelnen Teilabschnitte bewertet (vgl. Anhang 2). Die Punktzahl einer Variante/Linienführung in der Kategorie «Umwelt» entspricht dem Durchschnitt der einzelnen Teilabschnitte einer Variante. Im Rahmen der Planung und der Interessenabwägung ist diese Kategorie, insbesondere ausserhalb des Siedlungsgebiets, sehr entscheidend. Dementsprechend wird diese Kategorie mit dem Faktor 60 am höchsten gewichtet.

Kategorie «Verkehr» - Gewichtung Faktor 30
Die Kategorie «Verkehr» umfasst die Erschliessungslösung mit dem ÖV und MIV. Diese Kategorie betrifft vor allem die Standortwahl der Talstation in der Lenk, da die anderen Zu- und Aussteigestationen heute bereits bestehen. Sie wurde mit dem Faktor 30 gewichtet.

Kategorie «Andere» Gewichtung Faktor 10
Die Kategorie «Andere» wurde für wichtige, den übrigen Kategorien nicht eindeutig zuzuordnende Kriterien erstellt. Letztlich beinhaltet diese Kategorie die Kriterien «Rechte Dritter» (Überfahren von Häuser) und «Touristisches Potenzial». Die Varianten werden nach den erforderlichen Überfahrrechten Seilfelder und der Attraktivität der Mittelstation bewertet. Diese Themen bestimmen letztendlich die Machbarkeit bzw. die Umsetzbarkeit einer Linienführung mit und wird mit dem Faktor 10 gewichtet.

5.2.2 Bewertung und Gesamtpunktzahl

Innerhalb der Kategorien wurden mehrere Kriterien definiert. Die Kriterien wurden mit 1 – 5 Punkten bewertet.
Die Gesamtpunktzahl der einzelnen Varianten entsteht aus den gewichteten Punktezahlen der drei Kategorien. Die genaue Zusammensetzung der Kategorien und Kriterien sowie die angewandten Gewichtungen können im Anhang eingesehen werden.

Kriterien Umwelt
Moore und Moorlandschaften
Auen
Trockenwieden und -weiden
BLN
Auen ausserhalb Bundesinventar (regional und lokal)
Wald
Flachmoore (regional)
Landschaftsschutzgebiete
Landschaftsschongebiet
Nutzungsempfindliche Gebiete
Wildschutzgebiet

Kriterien Verkehr
MIV Ausflugsverkehr
MIV Ortsverkehr (inkl. E-Velo)
MIV Parkierung
ÖV Bahn / MOB
ÖV Ortsverkehr
Fussverkehr Erreichbarkeit (inkl. Velo)
Fussverkehr Wegeketten
Chancen
Risiken

Kriterien Andere
Touristisches Potenzial
Rechte Dritter

Abb. 12 Kriterienkatalog

6. Ergebnisse Variantenvergleich

6.1 Ausgeschlossene Varianten

Touristisches Potenzial

Grundvoraussetzung für die Realisierung einer neuen Verbindungsbahn ist das Aufzeigen des damit zusammenhängenden notwendigen touristischen und somit wirtschaftlichen Potenzial (vgl. Kap. 8). Um ein ausreichendes touristisches Potenzial gewährleisten zu können, ist eine Erschliessung der Ferien- und Freizeitregion Adelboden-Lenk notwendig. Eine direkte Linienführung ohne Zwischenstation sowie eine Linienführung, welche anstelle des Gebiets Adelboden-Lenk das Gebiet Betelberg erschliesst, ist aufgrund des zu geringen touristischen und somit wirtschaftlichen Potenzials für die Regionen ausgeschlossen.

Umlenkstation Wildstrubel

Eine Umlenkstation auf dem Wildstrubel ist in der Theorie technisch möglich. Jedoch ist der Bau einer Umlenkstation mit dem notwendigen Winkel und die darauf folgende Gletscherüberquerung unverhältnismässig gegenüber den beiden anderen zur Verfügung stehenden Umlenkstationen. Die Varianten, welche über den Wildstrubel führen, werden deshalb ausgeschlossen.

BLN

Neben den Varianten, welche über die Umlenkstationen Gletscher- und Weisshorn führen, wurden ebenfalls Varianten ab den Zwischenstationen ohne Umlenkstationen geprüft. Diese Varianten wurden ausgeschlossen, da andere Linienführungen um das BLN in jedem Fall besser bewertet sind, sofern nicht eine Verbesserung der bestehenden Situation im BLN erfolgen kann (Kompensationsmassnahmen für die Umlenkstation Weisshorn).

6.2 Fazit Variantenbewertung

6.2.1 Hoch gewichtete Kriterien

Nach dem Ausschluss von Varianten aufgrund der im Kapitel 6.1 genannten Ausschlusskriterien verbleiben 59 Varianten/Linienführungen, welche mit der im Kapitel 5 dargestellten Methode bewertet und das Ergebnis in der Punktematrix (vgl. Anhang) dargestellt wird. In der Punktematrix haben verschiedene Entscheide einen grossen Einfluss auf die Bewertung. Folgend werden diese Themen für das bessere Verständnis kurz erläutert.

Standort Talstation

Varianten, welche ab dem Bahnhof Lenk führen, sind aufgrund der Bewertung in der Kategorie «Verkehr» grösstenteils besser als andere Standorte für die Talstation bewertet. Alle Varianten ab dem Talstationsstandort Metsch wurden mit den Ausschlusskriterien im Kapitel 6.1 ausgeschlossen. Der mögliche Talstationsstandort beim Erlebnisbad ist in der Kategorie Verkehr markant schlechter gegenüber dem Standort Lenk Bahnhof bewertet.

Zwischenstation Hahnenmoos

Die Zwischenstation Hahnenmoos ist nur auf Flächen mit Trockenwiesen- und -weiden möglich. Linienführungen, welche über diese Zwischenstationen führen, erhielten deshalb eine entsprechend tiefere Bewertung.

Betroffenheit Auen / BLN

Die Teilstrecken, für welche eine Stütze in einem Auengebiet und/oder einem BLN bedingen, sind aufgrund der hohen Gewichtung dieser beiden Kriteren schlecht bewertet.

6.2.2 Bestvarianten

Die Bewertung zeigt, dass die Varianten Lenk – Metsch – Gletscherhorn – Plaine Morte und Lenk – Metsch – Weisshorn – Plaine Morte die Bestvarianten sind.
Die Varianten, welche nach den beiden Bestvarianten am höchsten bewertet wurden, sind entweder von der Verlegung des Bahnhofs Lenk abhängig oder weisen eine deutlich längere Linienführung auf und fallen deshalb aus der weiteren Betrachtung heraus.

7. Vertiefung Bestvarianten

Infolge der zwei Bestvarianten und einer somit noch nicht definitiv festgelegten Linienführung, wird ein Eintrag im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis angestrebt. Folgend werden die beiden Bestvarianten, für welche die Stützenstandorte gemäss ersten Abklärungen bestimmt wurden, näher erläutert.

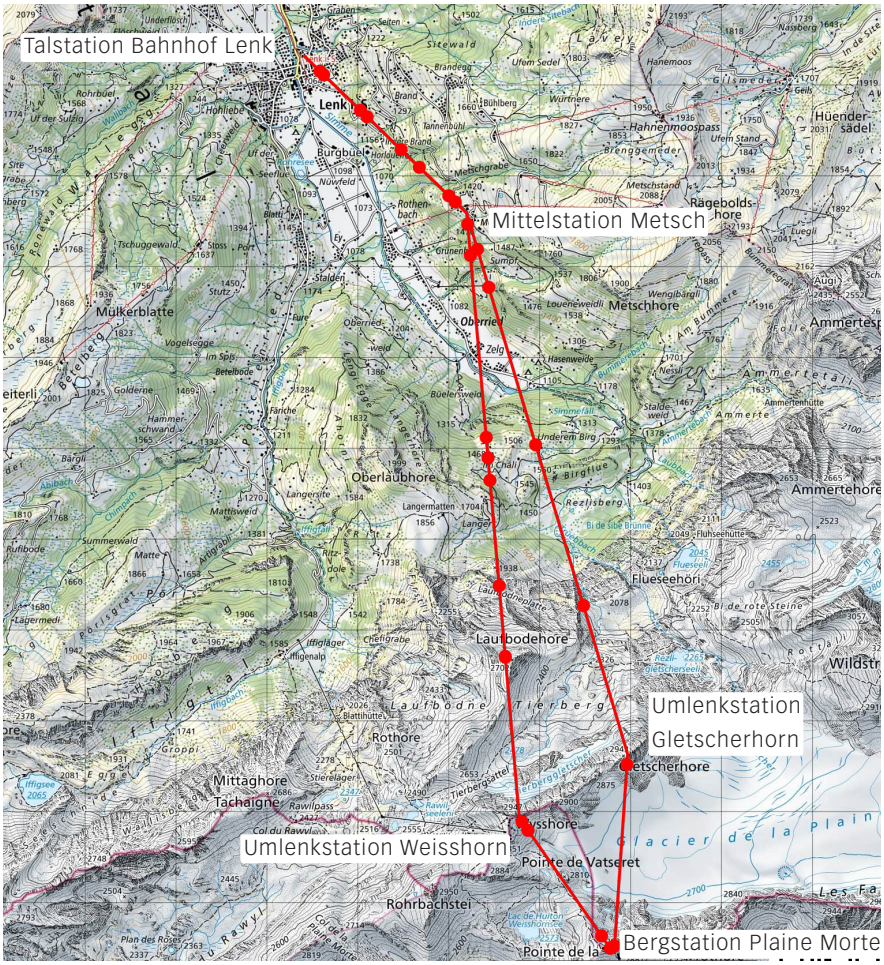


Abb. 13 Übersichtsplan der beiden Bestvarianten mit projektierten Stützenstandorten (rote Punkte)

7.1 Talstation Lenk

Der Talstationsstandort beim Bahnhof Lenk erfüllt das Ziel, das heute mit Shuttlebus und MIV erreichbare Skigebiet Adelboden-Lenk bewusst an die bestehende Bahn-Infrastruktur zu koppeln und in das Ortszentrum zu legen. Damit wird ein attraktives Angebot geschaffen, um mehr Gäste auf den ÖV umzuleiten. Zusätzlich werden bessere Voraussetzungen für Rund- und Durchgangsreisen (vgl. Kap. 8) geschaffen. Zusätzlich bietet es die Chance, dass auch Feriengäste im Dorf nicht mehr mit dem Auto zur Talstation der Metsch-Bahn fahren müssen, sondern gerade die Seilbahn benutzen können.



Abb. 14 Areal der neuen Talstation

Ausbau / Umbau Bahnhof Lenk

Die MOB plant einen Um- und Ausbau des Bahnhofs Lenk bis ca. 2035. Die Planung hat zum Ziel, den Bahnhof an die aktuellen Normen (u. a. an das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) anzupassen und die Bahnsteige zu verlängern. Dies ergibt die Möglichkeit, längere Zugkombinationen nach der Lenk fahren zu lassen.

Erschliessung MIV

Beim Bahnhof Lenk sind keine Parkplätze für Gäste vorgesehen. Für die mit dem MIV anreisenden Gäste erfolgt der Einstieg weiterhin bei der Talstation Metsch, wo aktuell ein Parkhaus in Planung ist.

Erschliessung Fussverkehr

Die Talstation im Dorfzentrum reduziert den Anteil MIV im Dorf, da Mehrtagesgäste nahe des Dorfzentrums nicht zusätzlich täglich zur Talstation Metsch mit dem Auto fahren müssen.

Umsteigebeziehung

Um eine möglichst attraktive Umsteigebeziehgung für die Gäste zu erreichen, ist ein direkter Zugang zum Bahnhof unumgänglich. Zusammen mit der MOB ist eine optimale Lösung dazu zu erarbeiten. Eine Möglichkeit ist eine Verbindung des Bahnhofs mit der Talstation durch eine unterirdische Passage.

7.2 Mittelstation Metsch

Die neue Mittelstation bei der bestehenden Station Metsch soll für eine attraktive Umsteigebeziehung zu der bestehenden Station optimiert werden. Die neue Station dient als Ein- und Ausgang für die Verbindung des Tourismusgebiets Adelboden-Lenk nach Crans-Montana. Zukünftig sollen Gäste im Winter bequem das Skigebiet und im Sommer das Wandergebiet wechseln können. Zusätzlich ermöglicht es den Gäste der Lenk einen direkten Zugang in das Ski- und Wandergebiet Adelboden-Lenk. Die Setzung und Gestaltung ist in den weiteren Planungsverfahren mit einem qualitätssichernden Verfahren zu erarbeiten.



Abb. 15 Mittelstation Metsch

7.3 Technische Zwischenstation 1

Aufgrund der noch nicht definitiven Linienführung, Stützenstandorte und -höhen sind ebenfalls die technischen Anforderungen an die Bahn noch nicht finalisiert. Vor der Festsetzung im kantonalen Richtplan sind die entsprechenden Abklärungen zu erfolgen welche zeigen, eine zusätzliche technische Zwischenstation notwendig ist oder nicht.
Sie hätte die Aufgabe, den zusätzlich benötigten Antrieb für die Sektion auf die Plaine Morte zu leisten. Hier können keine Gäste ein- und aussteigen, da keine neuen Gebiete erschlossen werden sollen.
Im weiteren Planungsverfahren ist die finale Linienführung auf die Notwendigkeit einer technischen Zwischenstation und die damit zusammenhängenden Auswirkungen zu prüfen.

7.4 Umlenk- und technische Zwischenstation 2

Wie in der Variantenbewertung aufgezeigt, sind zwei Linienführungen ab der Mittelstation als Bestvarianten beurteilt worden. Die Varianten unterscheiden sich im Abschnitt Metsch – Plaine Morte voneinander.

7.4.1 Variante Gletscherhorn

Gegenüber einer direkten Linienführung hat die Variante Gletscherhorn den Vorteil, dass das BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen» von der Bahn nicht durchquert wird. Eine Umlenkung um das BLN-Gebiet ist beim Gletscherhorn möglich. Am Gletscherhorn wird, aufgrund des schwierigen Geländes, eine reine Seilumleitung gebaut werden müssen.

7.4.2 Variante Weisshorn

Die Variante Weisshorn kann nur unter der Voraussetzung einer Zusammenarbeit mit der Armasuisse umgesetzt werden. Östlich der Militäranlage soll eine Zwischenstation entstehen, welche als Zugang zu der militärischen Anlage dient und die Zubringer-Seilbahn ersetzt. Die bestehende

Zubringer-Seilbahn befindet sich ganz im BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen». Mit dem Rückbau dieser Zubringer-Seilbahn würde ein störendes technisches Objekt im BLN Nr. 1501 entfernt werden.

Die neue Umlenk-/Zwischenstation am Weisshorn dient nur dem militärischen Personen- und Materialtransport. Zivile Gäste der Verbindungsbahn erhalten keine Möglichkeit dort ein- oder auszusteigen. Die Umlenkstation wird mit einem unterirdischen Stollen mit der Militäranlage verbunden. Die Machbarkeit der unterirdischen Verbindung wurde abgeklärt und ist gegeben.

7.5 Bergstation Plaine Morte

Die Bergstation der neuen Verbindungsbahn soll nahe der bestehenden Bergstation Plaine Morte entstehen. Für die Bergstation wurde 2019 ein Gestaltungskonzept erstellt. Darin werden die Bergstationen der beiden Bahnen in ein Gebäude integriert. Je nach Linienführung und Entscheidungen im weiteren Planungsverlauf, kann eine separate Station mit einer Verbindung zur bestehenden Berstation eine verträglichere Variante darstellen. Das mögliche Volumen und die Platzierung sollen im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens geklärt werden.

7.6 Systemwahl

Die Verbindungsbahn ist aufgrund der Länge, Höhenüberwindung, des Terrains und der langen Strecken ohne Stützenstandorte technisch äusserst anspruchsvoll. Die Herausforderungen, welche an ein technisch realisierbares Seilbahnsystem gestellt werden, sind:

- Das System muss aufgrund der Höhenunterschiede und Talquerungen grosse Distanzen zwischen den Stützen überwinden können.
- Aufgrund der Höhe und der Fallwinde am Ende des Tals ist regelmässig mit hohen Windgeschwindigkeiten zu rechnen. Das Seilbahnsystem muss dem starken Wind standhalten können.

Diese Anforderungen werden nur von den Systemen «3S» und «Pendelbahn» erfüllt. Die beiden Systeme unterscheiden sich kaum in ihren Auswirkungen auf die Landschaft, jedoch in ihrer Transportkapazität und dem Komfort für die Gäste. Eine Fahrt ab der Lenk zur Plaine Morte dauert mit einer Seilbahngeschwindigkeit von 7 m/s (25 km/h) ca. 30 Minuten. Mit dieser Fahrzeit kann eine Pendelbahn die notwendige Transportkapazität nur mit vielen Stehplätzen erbringen. Um eine kontinuierliche Beförderung mit der notwendigen Transportkapazität sowie eine komfortable Überfahrt der Gäste sicherstellen zu können, ist ein 3S-Seilbahnsystem mit mehreren grossräumigen Gondeln das aktuell optimalste System für die Verbindungsbahn. Die Systemwahl ist in der Nutzungsplanung nochmals zu bestätigen. Da sich die Seilbahntechnik während eines mehrjährigen Planungsverfahren weiterentwickeln kann, sind neue Systeme vorbehalten.

8. Touristisches Potenzial

8.1 Allgemein

Die Verbindungsbahn ermöglicht den beiden Ferien- und Freizeitregionen neue Angebote, welche in zwei Kategorien (Verbindung von zwei Tourismusregionen, Rundreise / Erlebnisroute) unterteilt werden können. Diese Angebote weisen ein erheblich grosses touristisches Potenzial auf, welches durch Ecoplan in einer begleiteten Studie (vgl. Kapitel 8.2) quantifiziert wurde.

Verbindung von etablierten Tourismusregionen

Eine Vebindung von zwei Tourismusregionen gibt den Nutzenden eine markante Erweiterung der bisher bestehenden Angebote. Konkret entsteht mit der Verbindungsbahn eine gemeinsame Ferien- und Ausflugsdestination mit folgendem Angebot:

- 280 km Skipisten, über 500 km Wanderwege
- Schneesicherheit von November bis Mai (Skigebiet von 1’000 bis 3’000 m ü. M.)
- weitere sich ergänzende Angebote wie Winterwanderwege, Langlauf- und Schlittelpisten, weitläufiges MTB und Trotti-Angebot, Golf, Themenwege

Mehrtagesgäste sind zusätzlich weniger den lokalen Wetterbedingungen ausgesetzt, da sich die beiden Regionen in zwei verschiedenen lokalen Wetterzonen befinden.

Rundreise / Erlebnisroute

Am Vorbild anderer touristischer Erlebnisstrecken (Golden Pass, Cervinia – Zermatt, Glacier Express, Saint-Bernard, Mont-Blanc Express – Chamonix) entsteht aufgrund der Höhenunterschiede, der verschiedenen Landschaftsbilder und mit einem Abschnitt direkt entlang / über einen Gletscher eine einzigartige Erlebnisstrecke über die Berner Alpen. Diese Erlebnisstrecke hat das Potenzial als Baustein in grössere Erlebnisrund- und -durchgangsreisen, wie Beispielsweise einer Rundreise «Montreux – Lenk – Crans-Montana – Montreux» oder einer Durchgangsreise «Zürich – Luzern – Bern – Mailand» , eingepflet werden zu können. Mit ihrer Länge von ca. 11 km gehört die Verbindungsbahn ebenfalls unter die weltweit grössten touristischen Seilbahnanlagen.

Attraktiver Einstieg an der Lenk

Durch den direkten Anschluss an den Bahnhof Lenk verbessert sich die Anreise für Gäste der Ferien- und Freizeitregion Adelboden-Lenk erheblich und lockt somit weitere Gäste an.

8.2 Studie Ecoplan

Die Studie von Ecoplan (Bericht Touristische Potentialstudie, 2025) untersucht das touristische Potenzial der CRADLE-Verbindungsbahn aus zwei sich ergänzenden Perspektiven: einer top-down- und einer bottom-up-Analyse. Dieser kombinierte Ansatz ermöglicht eine fundierte, realistische und breit abgestützte Einschätzung der zu erwartenden:

- Ersteintritte der Verbindungsbahn
- Zusätzliche Ersteintritte in den Skigebieten aufgrund der Verbindungsbahn
- Zusätzlich generierten Aufenthaltstage in den betroffenen Regionen
- zusätzlichen Wertschöpfung durch mehr Gäste und die damit generierten Vollzeitstellen

Das Potenzial an Ersteintritten insgesamt in den drei Gebieten (Adelboden, Lenk und Crans-Montana) schätzt Ecoplan auf zwischen 1.8 Mio. und 2 Mio. Ersteintritten pro Jahr. Schlüssel zur Realisierung dieses Potenzials ist die Einbettung der Verbindungsbahn in ein Gesamtkonzept und eine Destinationsentwicklung. Auch Gäste, welche die Verbindungsbahn nicht benützen, aber durch sie angelockt werden, sind als zusätzliches Potenzial für die Tourismusregionen zu werten. Dieses Gesamtpotenzial an Aufenthaltstagen schätzt Ecoplan auf rund 6 Mio. Aufenthaltstage pro Jahr.

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

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. Die ermittelte touristische Wertschöpfung, welche durch die zusätzlichen Gäste ausgelöst wird, beläuft sich auf 36 Mio. Franken pro Jahr in den drei Destinationen. Von den zusätzlichen Gästen infolge der Verbindungsbahn hängen insgesamt rund 439 Vollzeitstellen in den beiden Regionen ab.

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

9. Berührte Interessen und Beurteilung

Die neue Seilbahnverbindung betrifft verschiedene Themen von Raum und Umwelt in ihren schutzwürdigen Interessen. Obwohl das damit verknüpfte, neu zu bezeichnende IEG selbst keine direkten Auswirkungen auf Raum und Umwelt aufweist, wird es hauptsächlich aufgrund der geplanten Seilbahnverbindung ausgeschieden. Die betroffenen schutzwürdigen Interessen sind im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie und den weiteren fachlichen Abklärungen für die neue Seilbahnverbindung stufengerecht untersucht worden.

Die Genehmigung des IEG-Eintrages im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis infolge der neuen Seilabahnverbindung Lenk – Plaine Morte als auch das später darauf aufbauende Plangenehmigungsverfahren nach Seilbahngesetz sind Bundesaufgaben im Sinne von Art. 2 NHG. Das heisst, Abschnitt 1 des NHG über «Naturschutz, Heimatschutz und Denkmalpflege bei der Erfüllung von Bundesaufgaben» kommt in diesen Verfahren zur Anwendung.

Die berührten Interessen und die Beurteilung derer werden in den nachfolgenden Unterkapiteln zusammengefasst dargestellt. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit erfolgt die Beurteilung nach Sektionen bzw. Stationen gegliedert.

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der weiteren Projektierung und der planungsrechtlichen Sicherstellung konkreter Vorhaben darauf abgestimmte weitere Abklärungen erfolgen. Für die Bewilligung der neuen Verbindungsbahn muss zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden.

9.1 Landschaft

9.1.1 BLN

Die Variante Weisshorn quert und die Variante Gletscherhorn führt entlang des BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen». Die Schutzziele sind objektspezifisch und sind in den jeweiligen Objektblätter, zusammen mit der genauen Umschreibung der Objekte zu finden. Für das BLN Nr. 1501 sind im Objektblatt 11 Schutzziele formuliert:

1. *Die Gebirgslandschaft in ihrer Natürlichkeit und Strukturvielfalt erhalten.*
2. *Die landschaftsprägenden Reliefformen und geomorphologischen Elemente, insbesondere den Formenschatz des Oberflächen- und des Tiefenkarsts, erhalten.*
3. *Die abwechslungsreichen Lebensräume der Moorbiotope in ihrer Qualität, ökologischen Funktion sowie mit ihren charakteristischen Pflanzen- und Tierarten erhalten.*
4. *Die Seen mit ihren Uferbereichen und die Fliessgewässer in ihrer Natürlichkeit erhalten.*

5. *Die Gewässer in ihrer natürlichen Dynamik erhalten.*
6. *Die Lebensraumqualität als Brut- und Rastgebiet für Wasservögel erhalten.*
7. *Die Feuchtbiotope und das Gletschervorfeld mit der Schwemmebene am Gältegletscher mit den charakteristischen Pflanzen- und Tierarten erhalten.*
8. *Den strukturreichen und störungsarmen Lebensraum für charakteristische Arten erhalten.*
9. *Die Wälder, insbesondere den Lärchen-Arvenwald auf dem Hoberg, in ihrer Qualität erhalten.*
10. *Die standortangepasste alpwirtschaftliche Nutzung mit den charakteristischen Strukturelementen erhalten und ihre Entwicklung zulassen.*
11. *Die Ruhe und Unberührtheit erhalten.*

Die Schutzziele unterscheiden sich in generelle (Nr. 1 und 11) und räumlich differenzierte (Nr. 2-10) Ziele, welche insbesondere auf das Iffigetal mit dem Iffigsee und den westlichen Teil des BLN-Gebietes mit dem Gältegletscher und den zusammenhängenden Qualitäten betreffen.

Variante Gletscherhorn

Die Sektion Metsch – Gletscherhorn – Plaine Morte führt um das BLN-Objekt und wird somit bei dieser Variante nicht direkt berührt.

Variante Weisshorn

Mit der Linienführung durch den östlichen Teil des BLN-Objekt zum Weisshorn wird das BLN in Bezug auf die generellen Schutzziele tangiert. Am nördlichen Schnittpunkt ist aus technischen Gründen je eine Stütze notwendig. Zur Umlenkung der Linienführung ist eine Zwischenstation notwendig, welche auch als Erschliessung der Militäranlage auf dem Weisshorn verwendet werden kann. Dies ermöglicht, dass die bestehende Zubringer-Seilbahn «Iffigenalp-Rawilseeleni» im BLN-Gebiet rückgebaut werden kann.



Abb. 16 BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen» mit Linienführungen der Bestvarianten (map.geo.admin.ch, eigene Darstellung)

Die Querung des BLN durch die Seilbahn mit der aufgezeigten Linienführung der Variante Weisshorn erfolgt über den östlichen Teil des BLN. Dieser ist aufgrund der Topographie vom Iffigental abgetrennt. Der betroffene

Talkessel zwischen dem Laufbodenhorn und dem Gletscherhorn öffnet sich gegen Osten und ist mit der Landschaft des Rezligletscherseeli und dem Auengebiet Rezligletscher verknüpft.

Die Linienführung tangiert somit die generellen Schutzziele Nr. 1 «Die Gebirgslandschaft in ihrer Natürlichkeit und Strukturvielfalt erhalten» und Nr. 11 «Die Ruhe und Unberührtheit erhalten» des BLN Nr. 1501.

9.1.2 Landschaftsbild

Die vorgesehene neue Verbindungsbahn muss in diesem Kontext als Neuanlage in einer bislang vom Bahnhof Lenk bis zur Metsch baulich nur wenig und von der Metsch bis zur Plaine Morte in einer baulich nicht tangierten Landschaft beurteilt werden. Die Verbindungsbahn durchquert mit ihrer Länge von ca. 11 km diverse Landschaftsbilder, welche teilweise unberührt sind. Schon vom Tourismus geprägte Landschaften werden weniger von neuen touristischen Anlagen betroffen. Insbesondere die Tal-, Gletscher- und Gratüberquerung sind beim Talabschluss durch die Länge und Höhe der Verbindungsbahn weitreichend gut sichtbar.

Sichtbare Bauten der neuen Luftseilbahn sind die Stützen (Masten), Luftseile und Kabinen. Aufgrund des evaluierten Seilbahnsystems sind auf der ganzen Strecke ca. 15 Stützen erforderlich. Die Kabinen können durch das 3S-System hoch geführt werden, so dass nur lokal Niederhaltestreifen im Seilbahnkorridor erforderlich werden, wie es bei einer Gondelbahn der Fall wäre.

Station Lenk

Eine Talstation im Zentrum eines Dorfes beeinflusst das Dorfbild aufgrund der notwendigen grossen Volumen. Das Dorfbild der Lenk ist touristisch schon geprägt. Trotzdem ist die angemessene Gestaltung und Dimensionierung der Talstation in einem qualitätssichernden Verfahren zu erarbeiten.

Sektion Lenk – Metsch / Station Metsch

Die erste Sektion der Bahn überfährt eine Streusiedlungslandschaft in der ersten Hälfte und eine Wald- und Wiesenlandschaft in der zweiten Hälfte. Durch die schon bestehenden Ski- und Seilbahnanlagen in der Umgebung der Metsch ist das Landschaftsbild schon heute touristisch geprägt.

Talüberspannung und -abschluss

Der Talabschluss des Simmentals ist bekannt für das eindrückliche Landschaftsbild. Die Verbindungsbahn quert das Simmental und überwindet dann am Nordhang den Grossteil des Höhenunterschieds. Die Landschaft ist wenig berührt und ist somit der Abschnitt, welcher am stärksten von der Verbindungsbahn betroffen ist. Aufgrund der Terrainstruktur ist die Bahn immer, abgesehen vom Gratübergang, vor einem Fels-/Gesteinswand-Hintergrund. Der Eingriff von Seilbahnen in das Landschaftsbild, welche vor einem Hintergrund geführt werden (nicht durch den Grat exponiert sind), kann effektiver mit Gestaltungsmassnahmen reduziert werden.

Gratüberquerung

Die Gratüberquerung beim Gletscher- oder Weisshorn ist der am besten und weitesten sichtbare Teilabschnitt der Verbindungsbahn. Aufgrund des Terrains und des Höhenunterschiedes zum Simmental sind die geplanten Stationen vom Tal aus erst von Weitem sichtbar. Die Zwischen- oder Umlenkstation am Gletscher- oder Weisshorn ist aufgrund ihrer exponierten Lage in ihrem Volumen auf das Minimum zu begrenzen sowie Architektur und Baumaterialien sind so zu wählen, dass sich diese in das Landschaftsbild einfügen.

Plaine Morte

Um den Gletscher Plaine Morte befinden sich diverse Bauten und Anlagen (bestehende Bergstation Plaine Morte, meteorologische Radarstation, militärische Radaranlage auf dem Weisshorn). Zusätzlich ist eine Skipiste mit Sesselbahn (Ersatz für bestehende Skilifte) nördlich der bestehenden Bergstation zum Gletscher in Planung. Ein Ausbau bzw. eine zusätzliche Bergstation beeinträchtigt das Landschaftsbild neben der bestehenden Bergstation und der meteorologischen Radaranlage zusätzlich.
Die Teilabschnitte der Verbindungsbahn, welche entlang oder über den Gletscher führen, sind eine Beeinträchtigung des vorhandenen Landschaftsbildes. Da die Sektion bei der Variante Weisshorn am Rand des Gletschers entlang führt, ist die Variante weniger einschneidend für das Landschaftsbild als die Variante über das Gletscherhorn.

Aufgrund ihrer Grösse sind alle Stationen ortsbaulich und landschaftlich von besonderer Relevanz. Bergstationen auf Kreten und Gipfeln sind exponiert und unter Umständen von Weitem sichtbar. Dementsprechend ist es vorgesehen, die Stationen sehr sorgfältig, im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren, zu entwickeln. Die Bauvolumen sollen auf das notwendige Minimum begrenzt, sowie Architektur und Baumaterialien so gewählt werden, dass sich diese in das Landschaftsbild einfügen. Die Masten sollen ohne reflektierende Oberflächen und farblich dem Hintergrund angepasst ausgebildet werden und so wenig auffällig in Erscheinung treten.

Der Eingriff, welcher durch eine Seilbahn ausgelöst wird, kann mit verschiedene Massnahmen (vor allem in der Sektion Metsch – Gletscherhorn/ Weisshorn) vermindert werden. Trotz der möglichen Optimierungen ist eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes des Simmental-Abschlusses und der Plaine Morte vorhanden.

9.2 Biotope

9.2.1 Flachmoore

Im Perimeter der Verbindungsbahn-Varianten liegt das Flachmoor Nr. 3051 «Rezliberg» von nationaler Bedeutung und mehrere kleinere Flachmoore von regionaler Bedeutung. Moore von nationaler Bedeutung sind gemäss Art. 4 der Flachmoorverordnung ungeschmälert zu erhalten und zu fördern. Das Flachmoor Nr. 3051 von nationaler Bedeutung wird bei der Variante Gletscherhorn in der Sektion Metsch – Gletscherhorn überfahren.

Aufgrund der Topographie ist ein Stützenstandort im oder in der Nähe des Flachmoores in allen Varianten ausgeschlossen. Die Schutzziele werden demnach auch mit einer Überfahrt durch eine Seilbahn erfüllt. Die regionalen Flachmoore werden von beiden Bestvarianten nicht tangiert.

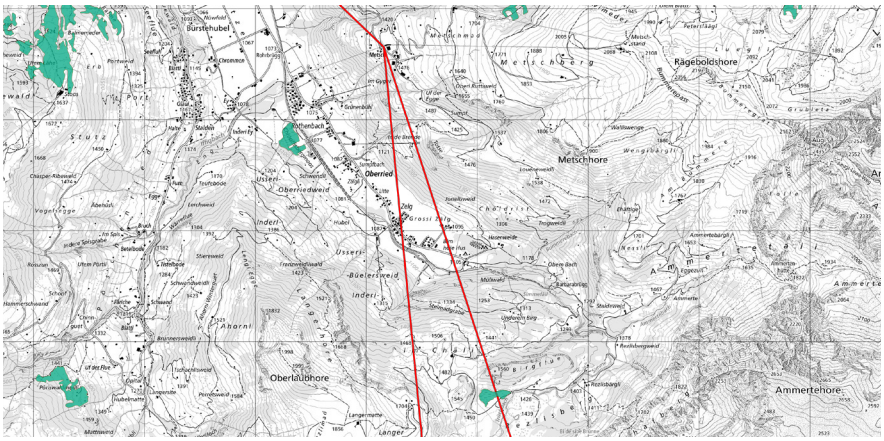


Abb. 17 Nationale Flachmoore mit Linienführungen der Bestvarianten (map.geo.admin.ch, eigene Darstellung)

9.2.2 Auengebiete

Auengebiete von nationaler Bedeutung

Die Verbindungsbahn kreuzt im Falle einer Linienführung mit Umlenkstation am Gletscherhorn die Auengebiete von nationaler Bedeutung Nr. 322 «Rezliberg» und Nr. 1132 «Rezligletscher». Gemäss Art. 4 der Auenverordnung sind die Objekte ungeschmälert, insbesondere betreffend der Pflanzen- und Tierwelt, der natürlichen Dynamik des Gewässer- und Geschiebehaushalts und der Erhaltung der geomorphologischen Eigenart, zu erhalten.
In der Bestvariante Gletscherhorn ist aus technischen Gründen eine Stütze im Teilabschnitt zwischen den beiden Auengebieten notwendig (vgl. Abb. 18, gelber Bereich). Die Auengebiete von nationaler Bedeutung werden mit der neuen Verbindungsbahn überfahren und somit nicht in ihren Schutzzielen beeinträchtigt.

Alpine Auen ausserhalb des Bundesinventars

Im Falle einer Linienführung mit der Umlenkstation am Weisshorn überquert die Verbindungsbahn das Alpine Auengebiet ausserhalb des Bundesinventars (regionale oder lokale Bedeutung) Nr. 1133 «Tierberggletscher». Für Auen von regionaler oder lokaler Bedeutung gelten dieselben ökologischen Schutzziele wie die der Auengebiete von nationaler Bedeutung. Auch hier wird aufgrund der Topographie keine Stütze im Auengebiet notwendig sein. Das Auengebiet Nr. 1133 wird zusätzlich sehr hoch überfahren. Es wird somit nicht durch die Verbindungsbahn beeinträchtigt.

Auen ausserhalb des Bundesinventars

Östlich des Auengebiets (national) Nr. 322 «Retzliberg» liegt anschliessend das Auengebiet ausserhalb des Bundesinventars Nr. 40042 «Rezlibergli». Es wird von den beiden Bestvarianten nicht tangiert.

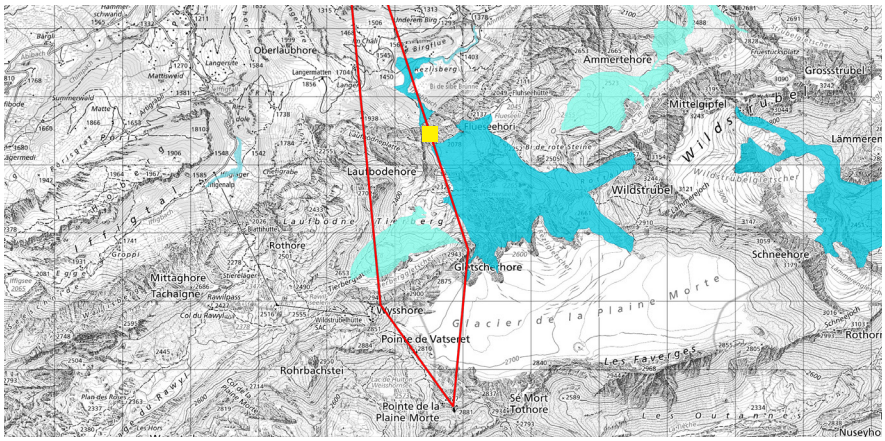


Abb. 18 Nationale Auengebiete (dunkelblau), Auengebiete ausserhalb des Bundesinventars (hellblau) mit Linienführungen der Bestvarianten (rote Linien) und dem Bereich des notwendigen Stützenstandortes (gelb) (map.geo.admin.ch, eigene Darstellung)

Im weiteren Planungsverfahren sind die Stützenstandorte der finalen Linienführung auf nicht inventarisierte Auengebiete zu prüfen.

9.2.3 Trockenwiesen und -weiden

Im Umfeld der neuen Verbindungsbahnvarianten sind nördlich der Simmental-Querung Trockenwiesen und -weiden (TWW) von nationaler Bedeutung vorhanden. Die Objekte sind gemäss Art. 6 ungeschmälert zu erhalten. Die Schutzziele umfassen insbesondere die Erhaltung der Pflanzen- und Tierwelt, die Erhaltung der Eigenart, Struktur und Dynamik und eine nachhaltig betriebene Land- und Waldwirtschaft. Die Linienführungen tangieren verschiedene TWW-Objekte, welche zwischen den Waldflächen liegen.

Sektion Lenk – Metsch

Entlang der ersten Sektion schneidet die Linienführung eine TWW-Fläche, welche von Wald umgeben ist. Mit der aktuellen Linienführung ist aus technischen Gründen in diesem Teilabschnitt eine Stütze notwendig.

Sektion Metsch – Plaine Morte

Südlich der Mittelstation Metsch, im Bereich der TWW-Fläche, sind voraussichtlich zwei Stützenstandorte notwendig. Aufgrund der nicht finalisierten Linienführung können die definitiven Stützenstandorte nicht abschliessend festgelegt werden.

Im weiteren Planungsverlauf ist eine Standortevaluation betreffend den Stützenstandorten durchzuführen. Betroffene TWW-Flächen sind in jedem Fall mit entsprechenden Ersatzmassnahmen auszugleichen. Falls Stützenstandorte der finalen Variante zu Verlusten von TWW-Flächen führen, sind diese qualitativ und quantitativ zu ersetzen.

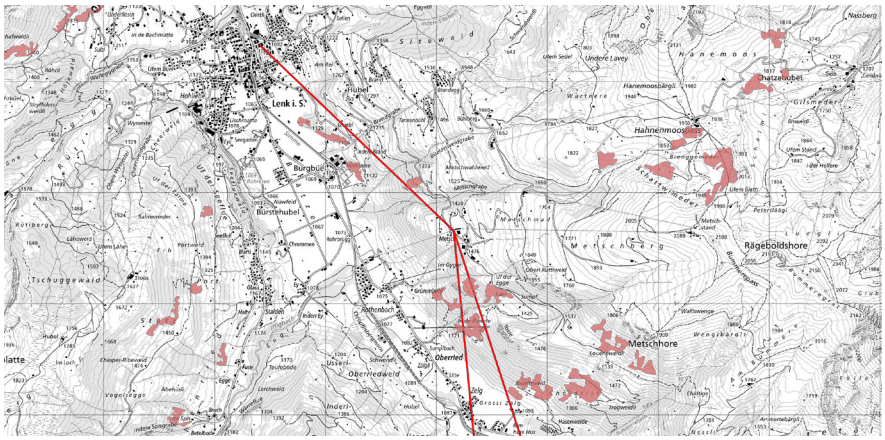


Abb. 19 Trockenwiesen und -weiden mit Linienführungen der Bestvarianten (map.geo.admin.ch, eigene Darstellung)

9.3 Wildtierkorridore und Wildruhezone

Die Verbindungsbahn tangiert in beiden Varianten die kommunale Wildruhezone «W4 Metsch/I de Louene/Am Bummere» (Nr. 2204.00) und kreuzt eine nationale Wildtier-Verbindungsachse.

Die kommunale Wildruhezone sorgt dafür, dass sich im Winter abseits der eingezeichneten Routen keine Menschen aufhalten und somit auf die Bedürfnisse der betroffenen Wildtiere und Vögel gebührend Rücksicht genommen wird. Die Verbindungsbahn tangiert die Wildruhezone in zwei Sektionen (direkt nord-westlich und südlich der Mittelstation Metsch) mit der Linienführung und mit Stützenstandorten. Es sind im Zusammenhang mit der Verbindungsbahn jedoch keine zusätzlichen Wege und Querungen in der Wildruhezone geplant.

Die Verbindungsbahn kreuzt zudem ein Korridor von nationaler Bedeutung des Vernetzungssystems der Wildtiere. Wildtier-Verbindungsachsen verbinden Lebensräume miteinander und sorgen so dafür, dass Wildtiere bei der Querung keiner besonderen Gefährdung oder Störung durch Menschen ausgesetzt sind. Die Verbindungsbahn tangiert das Gebiet mit Stützenstandorten sowie mit der Überspannung der Seilführung.

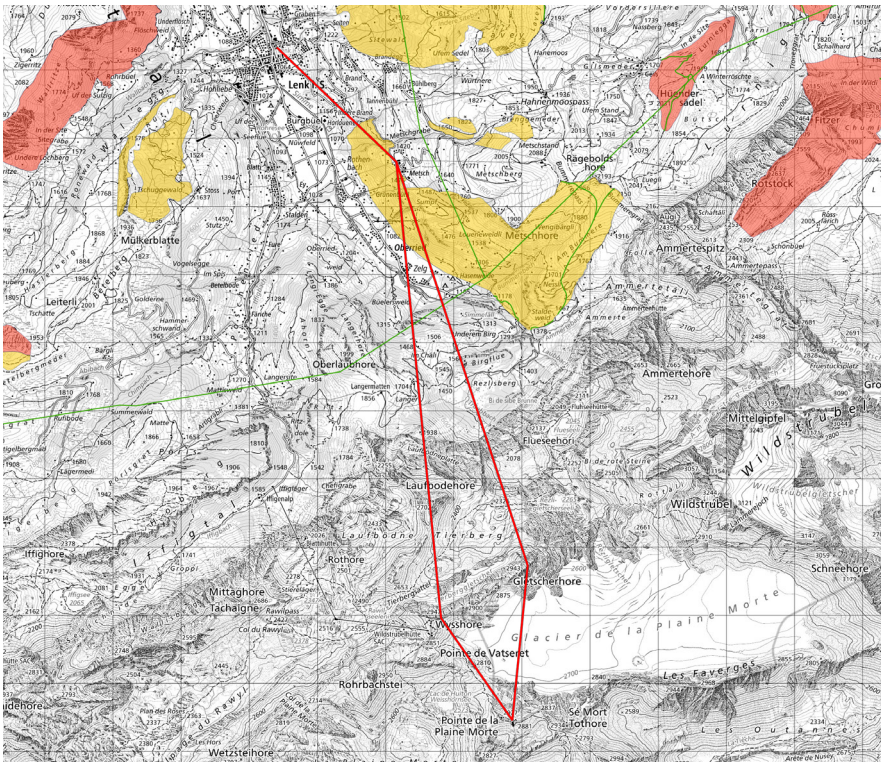


Abb. 20 Flächen gelb: kommunale Wildruhezonen, Flächen rot: kantonale Wildruhezonen, Linien grün: nationale Wildtier-Verbindungsachse, Linien rot: Bestvarianten hinweisend (map.geo.ch, eigene Darstellung)

Grundsätzlich werden Wildtiere von Luftseilbahnen während des Betriebs weder gefährdet, noch relevant gestört, da sich die Kabinen immer auf der gleichen Linie und Höhe bewegen und sich die Tiere dadurch daran gewöhnen. Auch behindern Seilbahnen den Durchgang von Wildtieren nicht. Für die Bauphase müssen Massnahmen vorgesehen werden, welche eine möglichst geringe Störung der Wildtiere gewährleisten.

9.4 Wald

Die neue Verbindungsbahn überwindet einen Höhenunterschied von ca. 1'800 Meter (ca. 1064 m ü. M. bis ca. 2881 m ü. M.). Ein Grossteil der Strecke befindet sich jedoch noch unterhalb der Waldgrenze. Mit dem Bahntyp 3S sind hohe Seilführungen möglich. Rodungen sind somit auf der Linienführung, mit Ausnahme von Stützenstandorten, nicht notwendig.

Sektion Lenk – Metsch

Die erste Sektion der Bahn führt über vier Stützen durch ein teilweise bewaldetes Gebiet zur Mittelstation Metsch (ca. 1460 m ü. M.). Voraussichtlich werden keine Seilbahnstützen innerhalb des Waldes, jedoch aus technischen Gründen teilweise innerhalb des Waldabstandes, errichtet werden müssen. Aufgrund der hohen Seilführung und der Topographie

sind abschnittsweise Niederhaltungen, anstelle einer Rodung über die ganze Linienführung, erforderlich. Diese Eingriffe werden zu minimieren und mit gleichwertigen Ersatzmassnahmen auszugleichen sein.

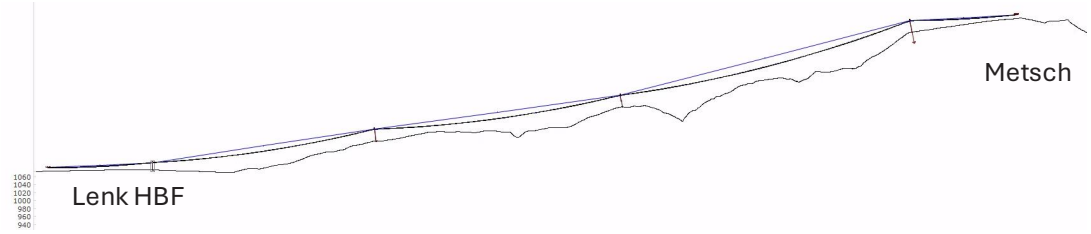


Abb. 21 Längsschnitt der Sektion Lenk – Metsch (Visualisierung)

Sektion Metsch – Plaine Morte

Die zweite Sektion führt über ca. 7-10 Stützen (je nach definitiver Linienwahl) über die Umlenkstation Gletscher- oder Weisshorn zur Bergstation Plaine Morte. Voraussichtlich werden die ersten drei Seilbahnstützen aus technischen Gründen innerhalb des Waldes errichtet werden müssen. Dazu wird eine Rodung mit gleichwertiger Ersatzaufforstung erforderlich sein. Trotz der hohen Seilführung werden abschnittsweise Niederhaltungen erforderlich sein.

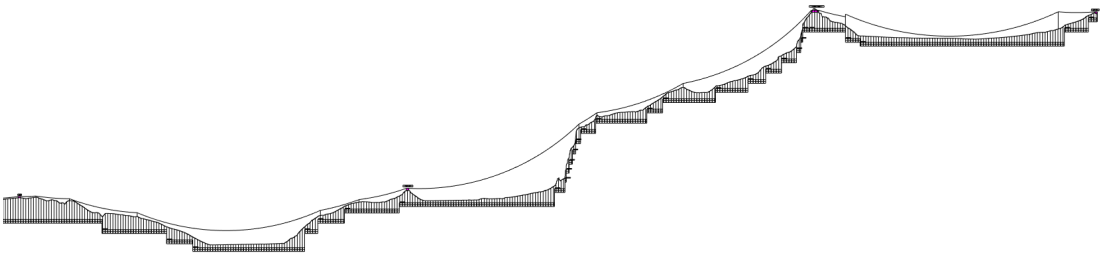


Abb. 22 Längsschnitt der Sektion Metsch – Gletscherhorn – Plaine Morte (Visualisierung)

Im weiteren Planungsverlauf ist eine Interessenabwägung betreffend den Stützenstandorten durchzuführen. Betroffene Waldflächen (Rodung und Niederhaltung) sind mit gleichwertiger Ersatzaufforstung auszugleichen.

9.5 Nutzungsempfindliches Gebiet

Im regionalen Richtplan Landschaft der Planungsregion Obersimmental-Saanenland (OSSA) wird das Gebiet südlich der Ferien- und Freizeitregion Adelboden-Lenk bis an die umliegenden Planungsregionsgrenzen grossflächig als Nutzungsempfindliches Gebiet (NG) ausgewiesen. Gemäss Landschaftsrichtplan der Planungsregion OSSA dienen diese Gebiete dem Erhalt grosser zusammenhängender, möglichst wenig gestörter Natur- und Kulturlandschaftsteile. In diesen Gebieten sind prägende Bauten zu erhalten, Neubauten sind in hochwertiger Qualität zu errichten und die bauliche Entwicklung sorgfältig und schonend zu gestalten.

Die Verbindungsbahn tangiert bei jeder Variante auf einem Grossteil der Linienführung das nutzungsempfindliche Gebiet. Auf das nutzungsempfindliche Gebiet ist mit der Reduktion der Auswirkungen auf das Landschaftsbild Rücksicht zu nehmen.

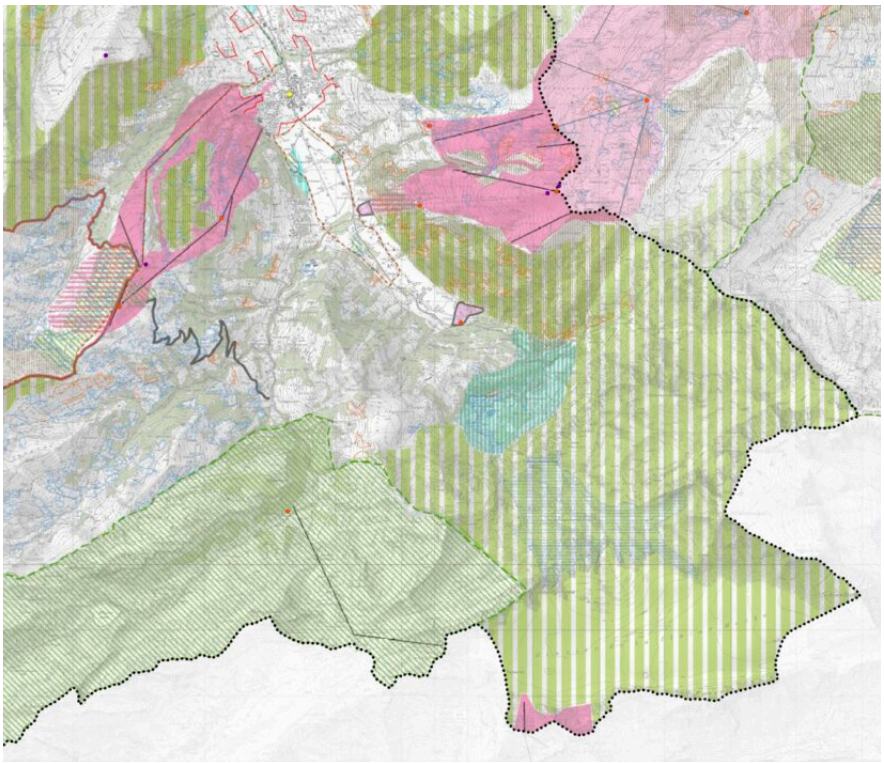


Abb. 23 Nutzungsempfindliches Gebiet: vertikale grüne Schraffur (Regionaler Landschaftsrichtplan 2018)

9.6 Naturgefahren

Aufgrund der noch nicht definitiven Wahl der Linienführung und Stützenstandorte sind detaillierte Abklärungen im Bereich der Naturgefahren noch nicht erfolgt.

9.7 Erschliessung und Verkehr

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit der Verbindungsbahn ist mit einem Zuwachs der Gäste zwischen 5% und 13% zu rechnen. Auf Grund der neuen Gästezahlen ergeben sich zusätzliche Fahrten auf den Zubringerachsen, welche mit Annahmen für den Modalsplit von 70% bis 80% MIV-Anteil für Eintagesgäste und je nach Ort und Saison 20% bis 50% für Mehrtagesgäste auf die Verkehrsträger aufgeteilt wurden.Die Zunahme an problematischen Spitzentagen ist jedoch gering. Die heutige Situation wird somit nicht relevant verschärft. Durch den neuen, direkten Einstieg für Gäste im Dorf Lenk ist eine geringe Verbesserung der heutigen Belastung auf der Strecke Lenk Bahnhof – Talstation Metsch möglich.

ÖV

Die Zunahme an Gästen, welche mit dem ÖV anreisen, ist bei einem Modalsplit von 70% bis 80% MIV-Anteil für Eintagesgäste Verhältnismässig gering. Die bestehende Bahninfrastruktur-Angebot kann die neue Nachfrage aufnehmen.

Der Zusatzverkehr auf Grund der Prognosen mit CRADLE kann auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden, respektive wird die bestehenden Probleme in Spitzenzeiten nicht relevant verschärfen. Allenfalls werden für diese Spitzenzeiten Zusatzkurse auf der Zugstrecke Spiez-Lenk und wenige zusätzliche Parkplätze notwendig. Im Abschnitt Lenk-Metsch ergäbe sich sogar die Möglichkeit eine Verbesserung der MIV-Auslastung.

10. Interessenabwägung

Wie dargelegt, beeinträchtigt das Projekt CRADLE je nach gewählter Linienführung ein BLN-Objekt und ein Auengebiet von nationaler Bedeutung sowie das Landschaftsbild. Aus diesem Grund ist vorliegend eine qualifizierte Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG oder nach den nationalen Biotopschutzverordnungen erforderlich.

Zur Anwendung kommen in jedem Fall Art. 3 NHG zum allgemeinen Landschaftsschutz, Art. 5 WaG zur Rodungsbewilligung und Art. 3 RPV zur planerischen Interessenabwägung. Das heisst, auch regionale und kommunale Interessen müssen berücksichtigt werden.

10.1 Regionale und überregionale Bedeutung des Projekts

Die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes CRADLE liegt einerseits in der weiteren Inwertsetzung der bestehenden Tourismusangebote bzw. -infrastrukturen in den beiden Destinationen Adelboden-Lenk und Crans Montana. Andererseits wird mit der neuen Bahn ein attraktives Rund- und Durchgangsreiseangebot im alpinen Raum (vgl. Kap. 8) geschaffen. Damit wird ein neues Kundensegment erschlossen, welches zu einer überregionalen Wertschöpfung beiträgt.

Mit der neuen Bahn sind keine zusätzlichen Transportanlagen in den Freizeit- und Ferienregionen notwendig, sondern die Attraktivitätssteigerung dient der weiteren Auslastung der bestehenden Angebote in den Regionen sowie der Sicherstellung eines schneesicheren Wintersportgebietes für die Lenk. Es handelt sich somit um eine Verbindungsbahn, welche nicht einen unberührten Landschaftsraum neu erschliesst, sondern intensiv genutzte Tourismusgebiete attraktiv miteinander verbindet.

10.1.1 Regional

Mit dem Vorhaben CRADLE wird der langfristige Erhalt der für die Region Obersimmental-Saanenland wichtigen Sommer- und Winterdestination Adelboden-Lenk gesichert und aufgewertet. Für das Tourismusgebiet Adelboden-Lenk wird südlich der Berner Alpen der Zugang zum hochalpinen Skigebiet Crans-Montana gesichert, was die Planungs- und somit Investitionssicherheit im Tourismusangebot der Region stärkt.

Die Tourismusdestination Crans-Montana erhält mit dem Projekt Zugang zu einem etablierten Ski- und Wandergebiet nördlich der Berner Alpen, ergänzt so ihr bestehendes Angebot und wird für ihre Kundengruppe attraktiver. Die beiden Regionen erhalten mit dem Projekt eine Möglichkeit für die Zusammenarbeit im Tourismusbereich und profitieren von den jeweilig schon bestehenden und etablierten Angeboten, welche sich gegenseitig ergänzen und somit stärken.

Mit einem direkten Zugang vom Bahnhof Lenk zur neunen Talstation wird die Destination Adelboden-Lenk attraktiver für öV-Reisende, da die heutige Anreise mit Einstieg an der Lenk infolge des Umsteigens auf einen Bus ab dem Bahnhof Lenk unattraktiv ist. Der Standort wird somit auch für Gäste im weiteren Einzugsgebiet mit direkten Zugsverbindungen nach Zweisimmen in Bezug auf die Erreichbarkeit attraktiver. Der wirtschaftliche grössere Effekt liegt jedoch in der Attraktivitätssteigerung für die Gäste vor Ort.

10.1.2 Überregional

Der Kanton Bern geniesst eine hohe Nachfrage im Wirtschaftszweig Tourismus. Viele Regionen im Berner Oberland profitieren vom Tourismus und fördern ihn aktiv. Mit dem Projekt entsteht ein weiteres attraktives und einzigartiges Tourismusangebot im Sinne des Erlebnistourismus mit Rundreisen im hochalpinen Raum. Wie die Angebote Schilthorn, Jungfrau, Oeschinensee etc. hat das Projekt CRADLE eine überregionale Bedeutung und damit wird auch der Tourismusraum Berner Oberland als Ganzes gestärkt.

Die Schweiz wird von internationalen Gästen oft mit mehrtägigen Durchgangsreisen bereist. Die neue Verbindungsbahn bietet eine eindrückliche Alpenüberquerung, welche neue Rund- und Querungsreisen durch die Schweiz ermöglicht. Diesee Erlebnisstrecke kann als Baustein in Reisen in und durch die Schweiz integriert werden und bietet so Potenziale für neue Zielgruppen. Crans-Montana und Adelboden-Lenk können sich somit international noch besser positionieren.

10.2 Beurteilung des Eingriffs

Die Realisierung einer neuen Seilbahn betrifft immer unterschiedliche Interessen von Raum und Umwelt. Daher ist ausschlagend, dass bei der Linienwahl nebst der Minimierung negativer Auswirkungen auch Potenziale für eine verträgliche Umsetzung erkannt und genutzt werden. Da eine definitive Linienwahl noch nicht erfolgen kann und das Projekt mit der Richtplananpassung 2026 als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden soll, können diesbezüglich noch keine aufgrund eines Richtprojekts konsolidierten Aussagen gemacht werden. Die Eingriffe in den Raum und Auswirkungen auf die Umwelt sind je nach Variante unterschiedlich. So besteht beispielsweise bei der Variante Weisshorn ein Aufwertungspotenzial innerhalb des BLN Nr. 1501 «Gälte – Iffigen» sofern mit der neuen Verbindungsbahn die bestehende Zubringer-Seilbahn ersetzt und zurückgebaut werden kann.

Nationale Flachmoore und Auengebiete
Die Bestvariante Gletscherhorn überquert zwei Auengebiete und ein Flachmoor von nationaler Bedeutung. Auengebiete weisen eine hohe Vielfalt von Lebensräumen auf kleiner Fläche auf. Entsprechend sind Auen sehr reich an Arten – und ihr Schutz ist für die Biodiversität von grosser Bedeutung.

Moore erbringen verschiedene Ökosystemleistungen. Sie bieten Lebensraum für eine Vielzahl seltener feuchteliebender Arten und reinigen das durchfliessende Wasser. Gemäss Flachmoorverordnung müssen Objekte ungeschmälert erhalten werden. Zum Schutzziel gehören insbesondere die Erhaltung und Förderung der standortheimischen Pflanzen- und Tierwelt und ihrer ökologischen Grundlagen sowie die Erhaltung der geomorphologischen Eigenart.

Mit der Wahl eines 3S-Systems können diese national geschützten Biotope ohne direkte bauliche Eingriffe überfahren werden. Die Schutzziele insoweit sind berücksichtigt; Voraussetzung dazu ist, dass die notwendigen Stützen alle ausserhalb der Schutzgebiete gestellt werden, was gestützt auf den heutigen Projektstand technisch und baulich möglich sein sollte.

Die Bestvariante Weisshorn betrifft weder nationale noch kantonale Biotope direkt noch indirekt.

Betroffenheit des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler

Die Bestvariante Weisshorn überquert das BLN-Objekt Nr. 1501 «Gälte – Iffigen». Mit der Ausscheidung der BLN-Objekte wird das Ziel verfolgt, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern. Eine Querung dieser national wichtigen Landschaften mit einer Seilbahn bedarf einer sorgfältigen Linienwahl, um die Störungswirkung auf das Landschaftsbild zu reduzieren, sofern keine aus landschaftlicher Sicht geeignetere Linienführung möglich ist.

Bei der Bestvariante Weisshorn besteht die Möglichkeit ein bestehendes Störobjekt mit der neuen Verbindungsbahn zu ersetzen, da die Militäranlage auf dem Weisshorn damit neu erschlossen werden kann. Ein Rückbau der Zubringer-Seilbahn «Iffigenalp-Rawilseeleni», welche sich in einem für die im Objektblatt formulierten Schutzziele sensiblen Gebiet befindet, kann im Sinne einer Kompensationsmassnahme verstanden werden. Das BLN-Objekt Nr. 1501 kann so mit der neuen Erschliessung des Weisshorns durch die Verbindungsbahn CRADLE von einem technischen Störobjekt, welches diverse Schutzziele in einem zentralen Teilgebiet des BLN-Objekt tangiert, entlastet werden.

Die Bestvariante Gletscherhorn umfahrt mit der vorgesehen Linienführung randlich das BLN-Gebiet Nr. 1501. Damit wird eine direkte Betroffenheit vermieden. Auch hier ist bei der Konkretisierung der Linienführung auf eine optimale Einbettung der technischen Anlage ins Landschaftsbild eine hohe Beachtung zu schenken.

Erhalt von Wald, Trockenwiesen- und weiden (TWW)

Von der vorgesehen Linienführung der Verbindungsbahn (bei beiden Bestvarianten) befinden nördlich der Talüberquerung am Westhang des Ski- und Wandergebiets Adelboden-Lenk verschiedene Wald und TWW-Flächen innerhalb des Perimters des IEG, welches den Korridor für die zukünftige Verbindungsbahn sichern soll. Wald wie auch Trockenwiesen- und -weiden sind auf nationaler Stufe geschützt, sind ökologisch wertvolle Lebensräume und müssen, falls sie tangiert werden, mit Ersatzmassnahmen entsprechend ersetzt werden.
Bei Eingriffen in den Wald ist zudem die Standortgebundenheit nachzuweisen, dass kein anderer Standort ausserhalb anstelle des Ortes im Wald dafür möglich ist – Rodungsvoraussetzung. In der ersten Sektion und im ersten Teil der zweiten Sektion wird bei den Bestvarianten Wald und TWW-Flächen überfahren, welche dicht aufeinander folgen. Aus bahntechnischen Gründen sind Stützenstandorte in diesen Abschnitten im Wald und auf TWW-Flächen notwendig. Eine Linienführung, welche keinen Wald betrifft, ist gestützt auf das Variantenstudium nicht möglich. In der weiteren Planung der Bahn sind Stützenstandorte im Wald in der Anzahl möglichst weiter zu reduzieren. Im Sinne der Bahnsicherheit sind teilweise auch Niederhaltungsbereich unterhalb der Linienführung notwendig. Die Eingriffe im Wald und auf die TWW-Standorte können nicht gänzlich vermieden werden.

Kantonale Wildruhezone / Störung der Wildtiere

Die Anlage einer Seilbahn, welche durch eine Wildruhezone führt, ist im Gegensatz zu Anlagen auf dem Boden in den Auswirkungen auf die Wildtiere (Störungspotenzial) bedeutend geringer. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Wildtiere an die Anlage gewöhnen, wie heute bei anderen Anlagen festgestellt werden kann. Mit der Verbindungsbahn sind keine neuen, störenden Anlagen wie Skipsten, MTB-Pisten etc. vorgesehen. Das Störungspotenzial ist somit gering.

Landschaftsbild

Ein unberührtes Landschaftsbild wird durch eine neue Seilbahn beeinträchtigt. Dies ist bei der Verbindungsbahn CRADLE in allen geprüften Varianten der Fall. Insbesondere die Tal-, Gletscher- und Gratüberquerung sind durch die Länge und Höhe der Verbindungsbahn von weit her sichtbar, d.h. heisst sie haben eine grosse Fernwirkung, wenn technische Anlagenteile auf exponierten Standorten zu stehen kommen. Weiter ist auch der Talquerung (Sektion Metsch – Gletscher-/Weisshorn) in Bezug auf die Fernwirkung eine hohe Bedeutung beizumessen. Alle dies Auswirkungen sind in der weiteren Projektierung mit Landschaftsexpert:innen soweit möglich und notwendig zu optimieren. Bei den weiteren Abklärungen ist die Linienführung, die Standorte und Höhen der Stützen zu klären, wie diese bestmöglich in die Landschaft integriert werden. Mit einer angepassten Farbgebung bei Stützen und Kabinen kann eine weitere Optimierung in Bezug auf die Fernwirkung der Anlage erreicht werden.

Unabhängig der beiden Bestvarianten wird das Landschaftsbild mit einem linearen Objekt neu belastet und beeinträchtigt, wobei die Beeinträchtigung aufgrund der Vorbelastung mit anderen technischen Anlagen im Tal geringer zu bewerten ist als die Querung über die Berner Alpen.

10.3 Gesamtbeurteilung

Gestützt auf die dargelegten regional- und überregionalwirtschaftlichen Interessen an der nachhaltigen Sicherung und Aufwertung des Tourismus in den Regionen Obersimmental-Saanenland sowie Crans-Montana wird ein Zwischenergebnis eines neuen IEG's angestrebt. Die Abgrenzung des IEG ermöglicht eine weitergehende Bearbeitung der beiden Bestvarianten Weisshorn und Gletscherhorn, um gestützt darauf eine abschliessende Interessenabwägung für eine Festsetzung vornehmen zu können.

Grundsätzlich ist die wirtschaftliche Bedeutung dieser neuen Bahn mit einem hohen Erlebniswert hoch und generiert insbesondere für den Tourismusort Lenk eine bedeutende Wertschöpfung. Die Standorte Adelboden und Crans-Montana profitieren insbesondere infolge der kurzen Wegbeziehungen von der damit einhergehenden Erweiterung des touristischen Angebotes. Die kurzen Wegbeziehungen decken die Nachfrage der heutigen Mehrtagesgäste, mehrere attraktive Gebiete von einem Standort aus erreichen zu können. Die Wirkung der Bahn liegt auch im hohen Erlebniswert der Bahn, mit dem Überqueren einer Hochalpinen Landschaft. Dies erschliesst auch ein neues Kundenpotenzial.

Den betroffenen Interessen von Raum und Umwelt kann mit weiteren Optimierungen und Massnahmen begegnet werden. Die beiden Bestvarianten haben gegenüber allen anderen denkbaren Seilbahn-Varianten deutliche Vorteile bezüglich der Erschliessung mit dem öV und der Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Gestützt auf die beiden evaluierten Bestvarianten ist die Ausdehnung des neuen IEG definiert. Vom IEG bzw. den beiden Bestvarianten werden nationale Schutzgebiete betroffen. Auf das Auengebiet und das Flachmoor kann mit der Wahl der Stützenstandorte entsprechend Rücksicht genommen werden. Bei der Variante über das Weisshorn kann die Beeinträchtigung BLN-Gebiet Nr. 1501 «Gläte – Iffigen» mit dem Rückbau der bestehenden Weisshornbahn an der Stelle kompensiert werden.

Auf die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kann mit der Wahl der finalen Linienführung, Stützenstandorte, -höhen und -Farbgestaltung bestmöglich Rücksicht genommen werden. Jedoch ist eine alpenquerende Bahn immer ein Eingriff ins Landschaftsbild. Dieser Eingriff ist aufgrund der hohen regionalwirtschaftlichen und -politischen Bedeutung zu begründen. Aus Sicht der Vorhabensträger sind keine Schutzinteressen so weit betroffen, dass diese die erwarteten positiven kantonal- und regionalwirtschaftlichen Effekte sowie die Stärkung des Tourismusortes Schweiz überwiegen und somit gegen das kantonale und regionale Interesse an der Seilbahnverbindung Lenk – Metsch – Plaine Morte – Crans-Montana bezüglich einer Verbindung der national bedeutenden Destinationen Adelboden-Lenk und Crans-Montana und somit der Sicherung des Tourismus-Wirtschaftszweiges für die entsprechenden Regionen sprechen.

11. Eintrag im kantonalen Richtplan

11.1 Zwischenergebnis IEG

Die Festsetzung neuer Seilbahnanlagen erfolgt im Kantonalen Richtplan über die Ausscheidung von Intensiverholungsgebieten (IEG). In den festgesetzten IEGs können neue touristische Anlagen und Nutzungen geplant und angeordnet werden, sofern diese standortgebunden sind, einem Bedarf entsprechen und die weiteren gesetzlichen Anforderungen (u.a. Einhaltung Schutzgebiete, Schonung von Natur und Landschaft etc.) erfüllen.

Für das Seilbahnprojekt CRADLE soll gestützt auf die dargestellte Machbarkeit sowie die Beurteilung der Interessen ein zusätzliches IEG mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan (Anpassung 2026) aufgenommen werden. Zur Sicherstellung der weiteren Planung der neuen Verbindungsbahn vom Bahnhof Lenk über die Metsch zur Plaine Morte ist der Planungskorridor beider Bestvarianten mit ausreichendem Zumass zur Sicherstellung des erforderlichen Spielraums auszuscheiden.

Im Abschnitt Lenk – Metsch wird ein Korridor zwischen dem vorgesehenen Standort der Talstation und der bestehenden Station Metsch in das IEG integriert. Der Korridor enthält genügend Spielraum, um die Stationen und somit die Linienführung in der weiteren Planung konkret zu platzieren. Im Abschnitt Metsch – Plaine Morte wird die Fläche von den beiden Bestvarianten, der Kantonsgrenze und dem bestehenden IEG Nr. 9 «Plaine Morte» bestimmt.

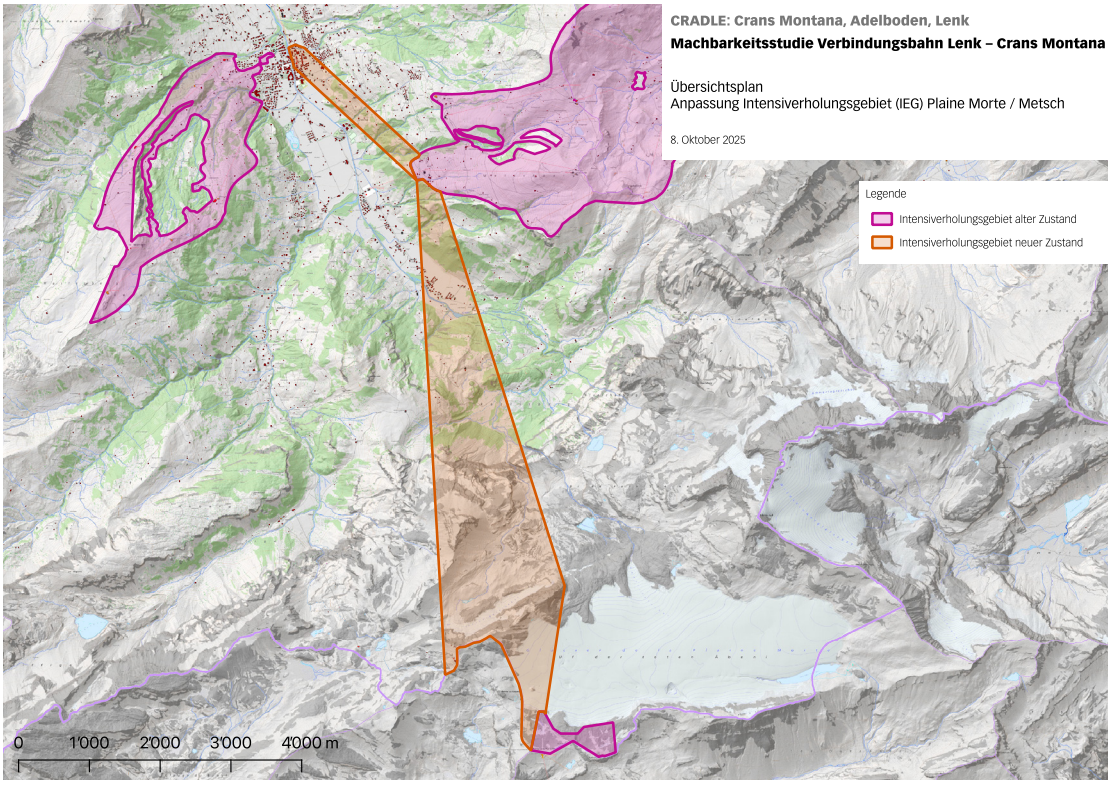


Abb. 24 Darstellung des beantragten Intensiverholungsgebiets (eigene Darstellung)

11.2 Vorgesehene Arbeiten für eine Festsetzung

Folgende Arbeiten sind für die Festsetzung des IEG unter Berücksichtigung der definitiven Linienführung noch zu leisten:

- Definitive Klärung der Linienwahl
- Vertiefung einzelner technischen Elemente
  - Prüfung einer zusätzlichen technischen Zwischenstation
  - Vertiefung Umlenkstationen und Stationsstandorte
- Fachbeurteilung Landschaft
- Beurteilung der Naturgefahren

Anhang

Anhang 1 Punktematrix Varianten

| Talstation | | | Boden | | |

Anhang 2 Punktematrix Teilstrecken Umwelt

| kürzel | | | Boden A2 | A3 | A4 | A5 | A6 | Bad B2 | B3 | B4 | B5 | B6 | | |

Anhang 3 Punktematrix Verkehr / Talstation

Kriterium		MIV		ÖV		Fussverkehr		Chancen	Risiken	Total	Empfehlung
Detail		Ausflugsverkehr	Ortsverkehr (inkl. E-Velo)	Parkierung	ÖV MOB	ÖV Ortsverkehr	Erreichbarkeit (inkl. Velo)	Wegeketten			
Beschrieb		Ist das Areal gut erschliessbar? Nimmt der Ausflugsverkehr an störenden Stellen (Kreisel, Dorfstrassen zu oder ab?)	Wie wirksich die Lage auf den Modalsplit und die gefahrten Wege von Bewohnern und Gästen im Ort aus?	Sind Reduzierungen im notwendigen Rahmen machbar? Gibt es Synergien für andere Nutzer oder mit bestehenden Anlagen?	Wie wird die Anlage durch die MOB erschlossen? (keine Investitionsbetrachtungen!)	Wie wird die Anlage durch das heutige Busnetz erschlossen? Sind zusätzliche Verstärkungen oder Kurse notwendig?	Welche Einzugsgebiet liegt in Fussdistanz zur Station?	Ergeben sich interessante Wegeketten? (erlebnismässig und kommerziell)	Durch die bisherigen Kriterien nicht abgedeckte spezielle verkehrsspezifische Chancen	Durch die bisherigen Kriterien nicht abgedeckte spezielle verkehrsspezifische Risiken	indikativ, nicht gewichtet	Sicht Verkehr
Nr.	Standort										
S1	**A Boden**	4	2	3	5	3	2	1	4	3	**3.00 Boden**
	Terminalstruktur ausserhalb Dorfkern am Ortseingang	*Einfacher Anschluss an Kantonsstrasse. Ein Teil des Ausflugsverkehrs bleibt am Ortseingang (nicht bei Direktline)*	*Kleiner Fussgängeranteil*	*Parkhaus und oberirdisch provisorische PP gut machbar. kaum Synergien*	*bestehende Bahnstation*	*Synergie mit MOB und Busangeboten, aber relativ lange Verbindungen*	*Kleines*	*nicht von interesse*	*Potenzial für alle Bahnen (Ausflugsverkehrsterminal)*		*Als Konzept eines Terminals vor dem Ort denkbar, Ortsplanerisch zu entscheiden*
S2	**B Bad**	3	2	2	2	3	3	3	3	3	**2.67 Bad**
	Bergbahnstation in Ortsnähe	*Ausbaufähige Anbindung an Kantonsstrasse. Entlastung (Bettebergsetle)*	*Mittlerer Fussgängeranteil, kritische Zufahrt*	*Parkhaus oberirdisch provisorische PP schwierig, kleine Synergien*	*knapp Fussgängerdistanz zu Station*	*leicht periphere Ortsbuserschliessung*	*konpp mittleres*	*interessant*			*wenig geeignet*
S3	**C Bahnhof**	4	5	2	5	5	5	5	4	2	**4.11 Bahnhof**
	Bergbahnstation oder Terminalstruktur im Ortskern	*Aufwändiger aber gut gelöster Anschluss Kantonsstrasse. Ein Teil des Ausflugsverkehrs bleibt am Ortseingang (nicht bei Direktline)*	*Grösster Fussgängeranteil sehr direkte Zufahrt*	*Parkhaus oberirdisch provisorische PP im Umfeld grosse Synergien*	*Bahnstation*	*Knotenpunkt Ortsbusnetz*	*grösstes*	*gut bezüglich Ortsverkehr*	*Starke Verkehrsdrehscheibe ohne Veränderung Ortsstruktur*	*Koordinationsrisiken*	*Benützung aber aufwändig und unbefriedigend in der Realisation*
S4 1	**D Lenk Süd**	2	4	4	3	3	4	4	3	3	**3.33 Lenk Süd**
	Bergbahnstation in Ortsnähe	*Belastung Ortsmitte*	*Grosser Fussgängeranteil recht direkte Zufahrt*	*Parkhaus und oberirdisch provisorische PP machbar, gewisse Synergien*	*mittlere Fussgängerdistanz*	*leicht periphere Ortsbuserschliessung*	*mittleres*	*mit Potenzial*			*Nächster mit Nachteilen bezüglich Ausflugsverkehr*
S4 2	**D Lenk Süd MOB**	2	4	5	5	4	4	4	3	1	**3.56 Lenk Süd MOB**
	Terminalstruktur in Ortsnähe	*Belastung Ortsmitte*	*Grosser Fussgängeranteil recht direkte Zufahrt*	*Parkhaus und oberirdisch provisorische PP machbar, grosse Synergien*	*Bahnstation neu*	*möglicher neuer Knotenpunkt*	*mittleres*	*mit Potenzial*		*Realisierung Bahnstation (Rückfallebene S 4.1)*	*Gut mit Risiken und Nachteilen bezüglich Ausflugsverkehr*
S5	**E Rothenbach (Metsch)**	1	1	2	1	1	2	1	3	3	**1.67 Rothenbach / Metsch**
	Bergbahnstation mit Resort	*Belastung Ortsmitte lange Zufahrt*	*kleiner Fussgängeranteil lange Zufahrt*	*Parkhaus und oberirdisch provisorische PP machbar, kleine Synergien Resort/Station*	*nicht erschlossen*	*lange, periphere Ortsbuserschliessung*	*Resort, ansonsten sehr kleines*	*wenig relevante*			*nicht geeignet*