



LANDSCHAFTSPARK
BINNTAL



Mobilitätskonzept Landschaftspark Binntal

Konzept für nachhaltige Mobilität – 2022

Binn im Dezember 2022, Landschaftspark Binntal

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	3
2. Hintergrund und Ziele	3
3. Basiskarten Mobilität	4
3.1. Öffentlicher Verkehr.....	4
3.1.1. Bahn	4
3.1.2. Postauto	5
3.1.3. Bus alpin und Extrabusse.....	6
3.1.4. Fahrtziel Natur	7
3.1.5. Carsharing / Fahrgemeinschaften	7
3.1.6. Information und Kommunikation / Besucherlenkung.....	8
3.2. Langsamverkehr.....	8
3.2.1. Wanderwegnetz.....	8
3.2.2. Velo- und Mountainbikewege	10
3.2.3. Winteraktivitäten	11
3.2.4. Besuchermonitoring.....	12
4. Schwachstellen, Herausforderungen und Massnahmen.....	13
4.1. Öffentlicher Verkehr.....	13
4.1.1. Sicherung und Ausbau der bestehenden Angebote	13
4.1.2. Fahrtziel Natur / Carsharing / Modal Split	14
4.1.3. Erschliessung dezentral besiedelter Gebiete	15
4.1.4. Kommunikation und Präsentation der Angebote.....	16
4.2. Langsamverkehr.....	16
4.2.1. Wanderwege	16
4.2.1.1. Bedürfnisse nach neuen Wegen	16
4.2.1.3. Neue Angebote auf bestehenden Wegen	17
4.2.1.4. Wartung von Wanderwegen.....	17
4.2.2. Velo- und Mountainbikewege	17
4.2.2.1. Besucherorientierung und Sensibilisierung	17
4.2.3. Winteraktivitäten	18
4.2.3.1. Besucherorientierung und Sensibilisierung	18
4.2.4. Besuchermonitoring / Besucherlenkung.....	18
5. Abklärung Bedarf einer Arbeitsgruppe	18
6. Quellenverzeichnis	19
7. Anhang	19
7.1. Kommunale Reglemente zum Parkieren und zur Benützung der Forst- und Alpstrassen	19
7.2. Ideen zur Erweiterung des Wanderwegnetzes	20
7.3. Befragung Trägergemeinden zum Mobilitätskonzept.....	20
7.4. Aktionsplan / Handlungsempfehlungen.....	22

1. Zusammenfassung

Das vorliegende Konzept für nachhaltige Mobilität im Landschaftspark Binntal analysiert den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr und identifiziert Schwachstellen, Herausforderungen und Massnahmen in beiden Bereichen. Dabei wird der Handlungsbedarf für die Programmperiode 2025–28 definiert. Die wichtigste Zielsetzung im Bereich öffentlicher Verkehr liegt in der langfristigen Sicherung der bestehenden Angebote, mit Fokus auf den bestehenden und unterstützten Ergänzungen Bus Alpin, Schneetourenbus, Tulpenbus und dem Sportbus. Dies soll unter anderem mit vermehrter, gezielter Kommunikation und dem Ausbau der Gästekarte erfolgen. Weitere Punkte betreffen die Weiterverfolgung des Projekts «Fahrtziel Natur» sowie die Prüfung ergänzender Angebote wie eines Carsharing-Angebots. Im Bereich Langsamverkehr liegt der Fokus auf der Schliessung von Lücken im Wanderwegnetz. Daneben sollen nicht zwingend neue Wege erschlossen werden, sondern vermehrt der qualitativen Verbesserung Beachtung geschenkt werden. Weiter gestärkt werden soll das Monitoring des Langsamverkehrs, um Erkenntnisse für die Besucherlenkung und -sensibilisierung zu gewinnen. Ziel ist, die Konflikte zwischen den Erholungssuchenden und der Natur- und Kulturlandschaft sowie zwischen den unterschiedlichen Wegbenutzenden (v.a. Wandernden und Bikenden) weiter auf einem minimalen Niveau zu halten.

2. Hintergrund und Ziele

Ein wichtiges strategisches Ziel des Landschaftsparks Binntal ist es, sanfte Mobilitätsformen zu fördern und den umweltbelastenden Verkehr zu verringern. Diese Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist innerhalb der Charta verankert und beinhaltet die Ausarbeitung und Umsetzung eines integralen Mobilitätskonzepts. Ein solches wurde 2011 von Samuel Bernhard und Christoph Tschoop erarbeitet¹ und in der NFA-Phase 2016-19 aktualisiert. Für die NFA-Phase 2020-2024 wird nun, wie im Indikator 2.5. festgehalten, das Managementkonzept aktualisiert.

Das vorliegende aktualisierte Konzept bezieht sich auf den gesamten Parkperimeter, der die Gemeinden Binn, Ernen, Grengiols und Bister umfasst. Die Dörfer Niederwald und Blitzingen der Gemeinde Goms werden nicht mehr miteingeschlossen, da sie im Rahmen der Labelerneuerung aus dem Parkperimeter ausgeschieden sind. Das Konzept behandelt die Bereiche öffentlicher Verkehr (öV) und Langsamverkehr und zeigt den Ist-Zustand, Schwachstellen, Herausforderungen und spezifische Massnahmenvorschläge auf. Gemäss Indikator 2.5. wird der Handlungsbedarf für die Programmperiode 2025–28 definiert. Im Vordergrund stehen dabei die langfristige Sicherung des bestehenden öV-Angebotes sowie die Optimierung der Mobilität durch punktuelle Verbesserungen des öV- und Langsamverkehr-Angebots. Darin eingeschlossen ist auch die optimale Planung der Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem öV und dem Langsamverkehr. Wichtige Erkenntnisse für die Besucherlenkung liefert das mittlerweile über mehrere Jahre erhobene Besuchermonitoring.

Die Forst- und Alpstrassen sowie die Parkplatzbewirtschaftung werden im vorliegenden Mobilitätskonzept nicht explizit behandelt, weil die Harmonisierungs- und Vereinheitlichungsvorschläge aus dem Konzept von 2011 von den Parkgemeinden abgelehnt wurden und sich somit als nicht umsetzbar erwiesen. Eine aktuelle Befragung der Gemeinden (vgl. Ergebnisse im Anhang 7.3)

hat ergeben, dass in diesem Bereich weiterhin keine Unterstützung seitens Landschaftspark Binntal gewünscht wird. Verweise auf die kommunalen Reglemente zum Parkieren und zur Benützung der Forst- und Alpstrassen sind im Anhang (Kapitel 7.1.) aufgeführt.

3. Basiskarten Mobilität

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die verschiedenen Mobilitätsangebote und enthält zusätzlich Bemerkungen zu deren Finanzierung und Kommunikation. Die Basiskarten bilden den Ist-Zustand ab und dienen der Identifikation von Schwachstellen und als Grundlage für Massnahmen zur Sicherung und Ergänzung des Mobilitätsangebots. Die dargestellten Karten im Bereich öV stammen von der Kartenplattform map.geo.admin.ch, im Bereich Langsamverkehr wurden park-eigene Karten verwendet.

3.1. Öffentlicher Verkehr

Der Landschaftspark Binntal ist durch die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) sowie ein regionales Busnetz (Postautolinien, Bus alpin Binntal und Schneetourenbus Binntal) erschlossen. In Abbildung 1 sind die öV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), die öV-Haltestellen und der Personenverkehr, d.h. die Anzahl beförderter Personen im öV, für den Perimeter des Landschaftsparks Binntal dargestellt. Die Güteklassen sind in vier Kategorien eingeteilt: sehr gute, gute, mittelmässige und geringe Erschliessung. Diese Klassen basieren auf den Daten des elektronischen Fahrplans der Schweizerischen Transportunternehmungen (HAFAS) und sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr². Abbildung 1 zeigt, dass Grenchols und Ernen gering (hellgrün) erschlossen sind. Bei Grenchols war dies bei der letzten Überarbeitung des Mobilitätskonzepts im Jahr 2018 noch mittelmässig (dunkelgrün). Die übrigen Dörfer und Gemeinden (Binn und Bister) wurden keiner Klasse zugeordnet. Das Haltestellennetz ist für eine Randregion gut ausgebaut. Die Anzahl beförderter Personen (dargestellt als blaue Linien) beträgt auf allen öV-Linien weniger als 1 Million pro Jahr, welches der geringsten Erhebungsklasse entspricht.

Die spezifischen Angebote und die Nachfrage (nur Postauto und Bus alpin) sind im Folgenden für die einzelnen Bahn- und Buslinien aufgeführt.

3.1.1. Bahn

Die Matterhorn Gotthard Bahn-Linie 142 erschliesst den Park durch den Bahnhof Grenchols. Zusätzlich ist Mühlebach durch die Hängebrücke «Goms Bridge» an diese Bahnlinie (Bahnhof Furgangen-Bellwald Talstation) angeschlossen. Die Bahn verkehrt im Halbstundentakt zwischen Brig und Fiesch und im Stundentakt weiter in Richtung Oberwald.

3.1.2. Postauto

Ab Fiesch verkehrt die Postauto-Linie 12.652 nach Ernen und Binn und ab Ernen die Postauto-Linie 12.655 nach Mühlebach und Steinhaus.

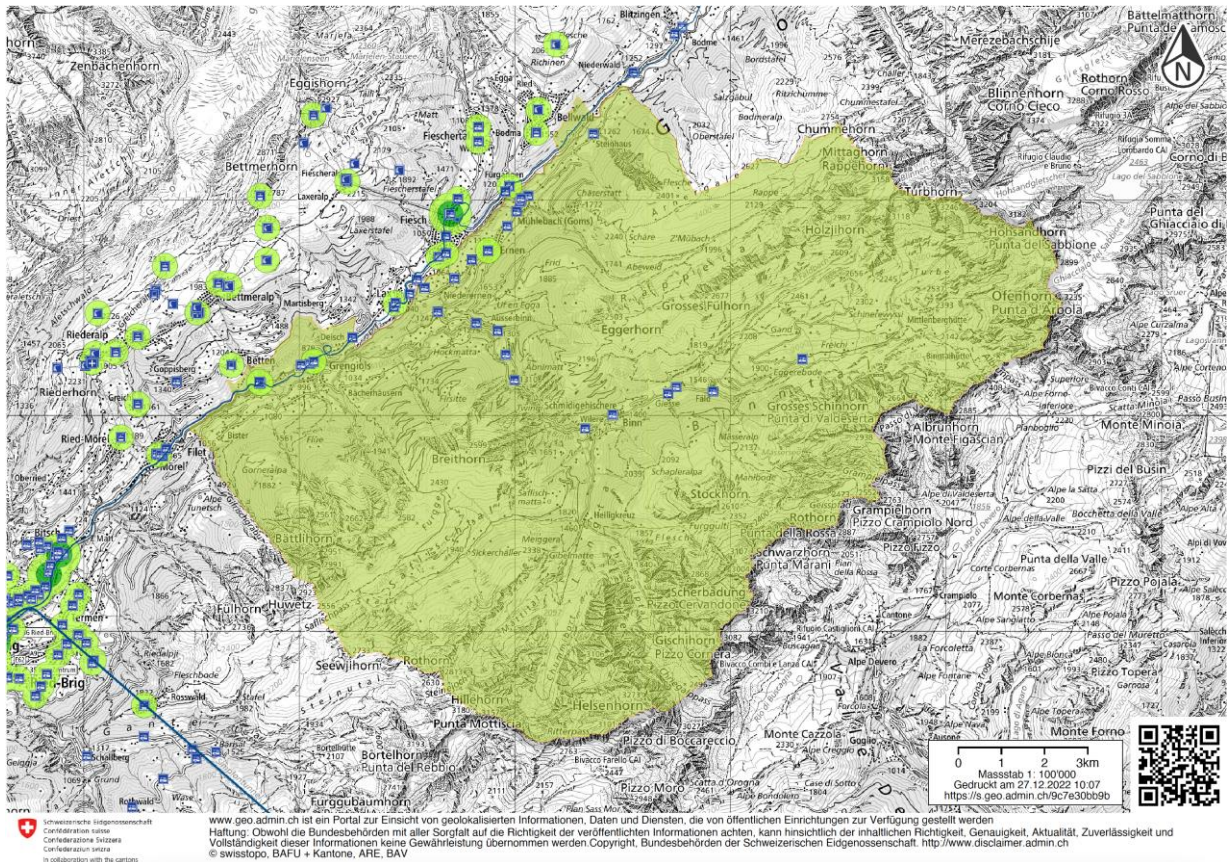


Abbildung 1. öV-Erschliessungsgüte, Haltestellen und Personenverkehr im Landschaftspark Binntal. Der Parkperimeter ist durch eine grüne Schraffierung und die öV-Güteklassen durch folgende Farben gekennzeichnet: dunkelrot = sehr gute Erschliessung; violett = gute Erschliessung; dunkelgrün = mittelmässige Erschliessung; hellgrün = geringe Erschliessung. Der Personenverkehr wird als blaue, unterschiedlich dicke Linie dargestellt und beträgt zwischen maximal > 30 Millionen Personen pro Jahr und minimal < 1 Million Personen pro Jahr. Innerhalb des Parks liegt der Personenverkehr auf allen öV-Linien bei unter 1 Million Personen pro Jahr. Quelle: map.geo.admin.ch.

Im Sommer (Mitte Juni bis Mitte Oktober) verkehren drei Kurse mehr zwischen Ernen und Binn als in der Zwischensaison (April bis Mitte Juni und Mitte Oktober bis Dezember) und im Winter (Dezember bis März). Um die Anbindung an die Luftseilbahnen Fiesch-Eggishorn und die Aletsch Arena im Winter zu verbessern, wurde der Sportbus initiiert. Dieser übernimmt die im Vergleich zum Sommer fehlenden Kurse und wird über die Gemeinden Ernen und Binn sowie den Tourismusverein finanziert. Die Fahrt mit dem Sportbus ist für Inhaber der Gästekarte im Landschaftspark Binntal kostenlos. Ebenfalls über die Gemeinden Ernen und Binn finanziert sind je zwei Abendkurse an Donnerstagen und Freitagen (19:57 und 20:57 Uhr ab Fiesch) nach Ernen und Mühlebach sowie Binn, welche das ganze Jahr angeboten werden. Diese wurden beim Impulsprojekt «Fahrplanverdichtung Unnergoms» 2014 eingeführt. Obwohl die Abendverbindungen über das Jahr gesehen nur wenig genutzt werden, nehmen sie eine zentrale Rolle als letztes Streckenstück in der öV-Kette ein. So ermöglichen sie Gästen die abendliche Anreise in den Landschaftspark Binntal. Für beide Angebote, den Sportbus und die zwei Abendkurse, ist die

Finanzierung über die Gemeinden Ernen und Binn und den Tourismusverein Landschaftspark Binnthal bis mindestens Ende 2023 gesichert.

3.1.3. Bus alpin und Extrabusse

Bus alpin Binnthal: Die Bus alpin Binnthal-Linie 12.653 wurde durch den Landschaftspark Binnthal initiiert und gefördert und erschliesst seit 2006 die «letzte Meile» im öV-Angebot innerhalb des Parkgebiets von Binn nach Fäld und weiter nach Brunnebiel. Der Bus alpin verkehrt während der Sommersaison von Juni bis Oktober mit fünf regulären und 3 reservierungspflichtigen Kursen (Rufbus). Die Fahrgastzahlen des Bus alpin Binnthal sind seit Betriebsbeginn im Jahr 2006 um das 1.5-fache gestiegen (Anzahl transportierte Personen 2006: 7732) und konnten sich in den letzten Jahren auf konstant hohem Niveau halten (Tabelle 1). Der Rückgang im 2022 entspricht nach dem absoluten Rekordjahr 2021 den Erwartungen. Das Reiseverhalten verschob sich demnach während Corona in die Peripherie und in die Natur. Im 2023 wird eine Normalisierung auf den Werten 2019 / 2020 erwartet.

	2022	2021	2020	2019	2018
Anzahl transportierter Personen	11'862	14'408	12'468	12'000	13'785
Differenz zum Vorjahr	-18%	+4%	+16%	-13%	+25%
Betriebsdauer (Wochen)	18	18	18	18	18
Kurse Binn–Fäld / Fäld–Binn	7/6 ^{d)}	7/6 ^{d)}	7/6 ^{d)}	7/6 ^{a)}	7/6 ^{a)}
Kurse Fäld–Brunnebiel–Fäld	3 ^{b) d)}	3 ^{b) d)}	3 ^{a) b)}	3 ^{a) b)}	3 ^{a) b)}

	2017	2016	2015	2014	2013
Anzahl transportierter Personen	11'038	10'447	10'025	10'660	10'254
Differenz zum Vorjahr	+6%	+4%	-6%	+4%	-7%*
Betriebsdauer (Wochen)	17	17	17	18	18
Kurse Binn–Fäld / Fäld–Binn	7/6 ^{a)}	7/6 ^{b)}	7/6 ^{b)}	7/6 ^{b)}	6/5
Kurse Fäld–Brunnebiel–Fäld	3 ^{a), b)}	3 ^{b), c)}	3 ^{b)}	3 ^{b)}	2 ^{b)}

a) Ein Kurs nur am Wochenende; b) Ein Kurs nur während den Schulsommerferien; c) Ein Kurs nur am Wochenende während den Schulsommerferien; d) Ein Kurs täglich, ausserhalb der Schulsommerferien nur am Wochenende; *Vergleich zum Vorjahr ist vorsichtig zu interpretieren, da 2012 eine andere Zählweise der Fahrgäste angewandt wurde.

Tabelle 1. Fahrgastzahlen und Anzahl Kurse des Bus alpin Binnthal seit der Einführung der automatischen Fahrgastzählung im Jahr 2013 bis 2022.

Die von PostAuto zur Verfügung gestellten Auswertungen der Berg- und Talfahrten des Bus alpin Binnthal zeigen erwartungsgemäss, dass bei den Bergfahrten jeweils die Morgenkurse und bei den Talfahrten jeweils die Abendkurse am besten ausgelastet waren.

Die Betriebskosten des Bus alpin beliefen sich 2017 auf 85'119 Franken, wovon CHF 37'941.05 durch Betriebseinnahmen gedeckt werden konnten. Das Betriebsdefizit wurde durch das Parkbudget (CHF 25'000.00) und Dritte finanziert, wobei CHF 5'000.00 durch die Gemeinde Binn und rund CHF 10'000.00 durch lokale Leistungsträger und regionale Stiftungen zusammenkamen. Die wichtigste Zielsetzung, das Bus alpin Angebot langfristig zu sichern, kann nach oben beschriebenen Schlüssel auch in den kommenden Jahren gewährleistet werden.

Bus alpin Breithornbus: Der Breithornbus, welcher von Binn, Ernen und Grengiols zur Alpe Furggen verkehrte, wurde nach der Saison 2020 eingestellt. Grundsätzlich wurde das Angebot

gut genutzt und es bestand eine Nachfrage. Der betriebliche Aufwand war aber zu gross (Verschleiss Fahrzeuge) und es gab Sicherheitsprobleme. Die Strasse ist für den Kleinbus zu wenig gut befahrbar. Es kommt hinzu, dass der Breithornbus keinen Beitrag an eine Verkehrsverlagerung vom Privatverkehr hin zum ÖV lieferte. Es handelt sich bei diesem Angebot um zusätzlichen Verkehr, Autofahrten werden damit nicht vermieden.

Schneetourenbus Binntal: Der «Schneetourenbus» ist ein neuartiges Verkehrsangebot für Skitourenfahrer*innen und Schneeschuhläufer*innen. Das bestehende ÖV-Netz wird ergänzt und erweitert auf Gebiete, welche ansonsten im Winter nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglich waren. Es erschliesst damit neue Tourengebiete und andere Wintersportziele wie Langlaufloipen oder Schlittelpisten. Für den Schneetourenbus im Binntal wird 2022 nach abgesagtem, bzw. reduziertem Angebot in den Jahren 2020 und 2021 das erste ordentliche Betriebsjahr. Angeboten wird ein morgendlicher Rufbus (08:10 Uhr) von Ernen nach Binn und Fäld. Die Betriebsdaten gelten von Ende Januar bis Anfang April.

Tulpenbus Grengiols: Während der Tulpenblüte (von Mitte bis Ende Mai) verkehrt jeweils am Mittwoch, Samstag und Sonntag der Tulpenbus vom Bahnhof Grengiols auf den Dorfplatz und hoch zum Sportplatz im Oberdorf. Angeboten werden jeweils 4 Kurse, die auf das Angebot der Matterhorn Gotthard Bahn abgestimmt sind.

Extrabusse: Zusätzlich zu den regulären öv-Verbindungen verkehren verschiedene Extrabusse. Beispiele sind der Konzertbus während dem Musikfestival Ernen oder Extrafahrten anlässlich der Albrunpasswanderung (Camminata dell'Arbola) und des Grengjer Tulpenfestes.

3.1.4. Fahrtziel Natur

Im Rahmen eines Pilotprojekts mit dem Netzwerk Schweizer Pärke bot der Landschaftspark Binntal im Jahr 2022 (August bis November) erstmals eine gratis Anreise mit dem ÖV an. Unter dem Titel «Fahrtziel Natur» erhielten Gäste bei einer Buchung von drei oder mehr Nächten in einer Partnerunterkunft im Landschaftspark Binntal die An- und Rückreise mit dem öffentlichen Verkehr geschenkt. Das Angebot wird ermöglicht durch eine Kooperation von Fahrtziel Natur, Alliance SwissPass und den Schweizer Pärken mit den Unterkünften. Im Landschaftspark Binntal waren es im 2022 das Hotel Ofenhorn, das Hotel B&B BerglandHof, das Hotel Alpenblick sowie das Berghotel Chäserstatt am Programm beteiligt. Die Auswertung der Pilotphase steht noch aus, es gab jedoch sowohl von Gästen als auch von den Projektpartnern ausschliesslich positive Rückmeldungen.

3.1.5. Carsharing / Fahrgemeinschaften

Vor rund 20 Jahren wurde in der Gemeinde Ernen ein niederschwelliges Mitfahrgelegenheits-Angebot geschaffen. Dieses wurde damals insbesondere von Gymnasiumschrüler*innen und vereinzelt von Erwachsenen genutzt. Nachdem es weniger Schrüler*innen in Brig gab, wurde das Angebot aufgelöst. Seither wurden keine ernsthaften Versuche mehr unternommen, ein Carsharingangebot oder Fahrgemeinschaften zu etablieren.

3.1.6. Information und Kommunikation / Besucherlenkung

Für Besucherinnen und Besucher des Parks sind allgemeine Informationen zur Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Auto auf der Website des Landschaftsparks Binnental aufgeführt. Zudem können sich die Gäste in den Tourismusbüros und der Geschäftsstelle über alle relevanten Verkehrsaspekte der Anreise, Bewegung im Park und Abreise informieren. Für den Bus alpin wird jährlich ein Prospekt mit dem Fahrplan gedruckt und auf der Geschäftsstelle und in den Tourismusbüros abgegeben. Auch für den Schneetourenbus und für den Sportbus existieren separate Fahrpläne. Die touristischen Angebote sind auf die Mobilitätsangebote abgestimmt, sodass die Treffpunkte bei Veranstaltungen an die Fahrpläne der MGB, der Postautos und des Bus alpin angepasst sind.

3.2. Langsamverkehr

Der Landschaftspark Binnental verfügt über ein attraktives Langsamverkehrs-Angebot, welches sich in die drei Bereiche Wanderwege, Velo- und Mountainbikewege sowie diverse Winteraktivitäten unterteilen lässt. Für jeden Bereich wird das Angebot im Folgenden detaillierter aufgeführt.

3.2.1. Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz im Landschaftspark Binnental beinhaltet 344 Kilometer markierte Wege, bestehend aus Wander- und Bergwanderwegen (fortan als Wanderwege bezeichnet) sowie Themenwegen (Abbildung 2) – Alpinwanderwege gibt es im Parkgebiet keine.

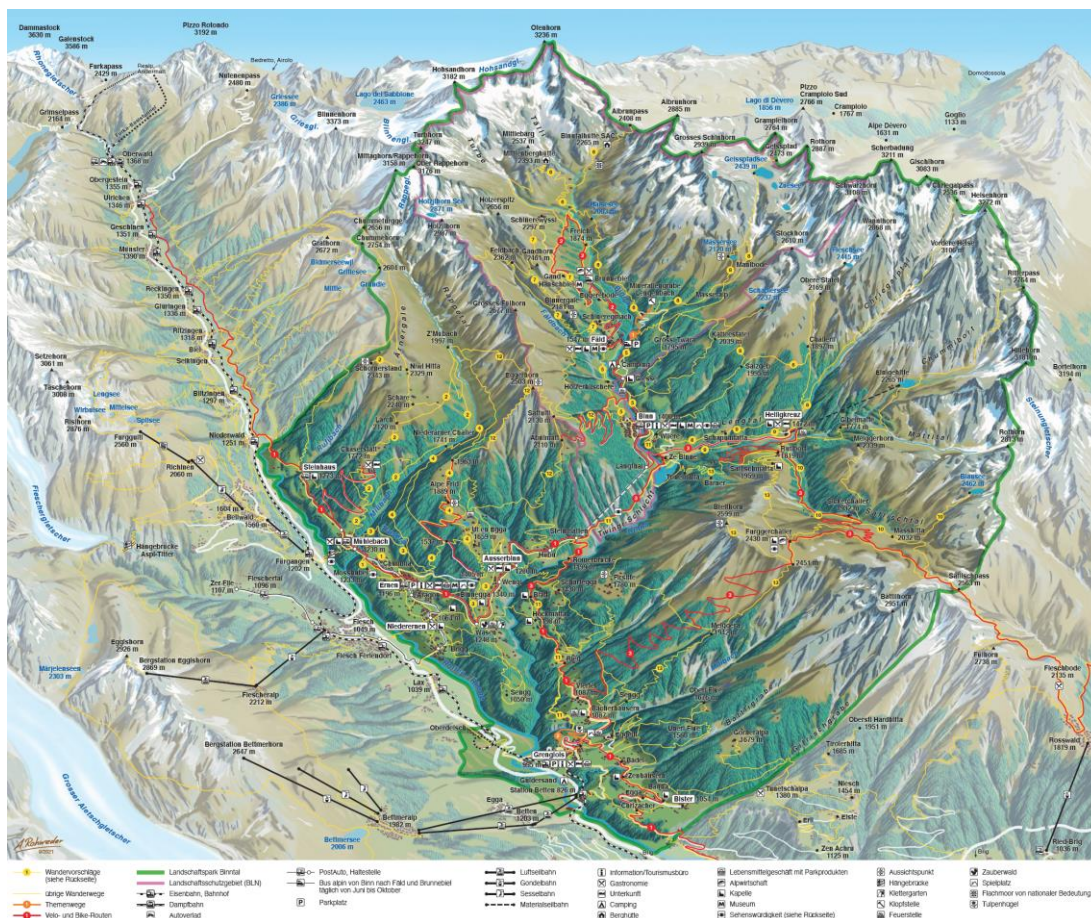


Abbildung 2. Wanderwege (Haupttruten: nummerierte, gelbe Linien, Nebenrouten: gelbe Linien), Themenwege (orange), Velo- und Bikerouten (rot), und diverse Infrastrukturen. Zudem ist das Landschaftsschutzgebiet (BLN-Gebiet, rosa umrandet) eingezeichnet.

Aufteilung der Wanderwege entspricht 36 % auf dem Gebiet von Ernen, 31 % auf dem Gebiet von Grenchols, 30 % auf dem Gebiet von Binn, 3 % auf dem Gebiet von Bister. Ausserdem verlaufen 20 % der Wanderwege durch das Landschaftsschutzgebiet (BLN-Gebiet).

Nach Berechnungen des Netzwerks Schweizer Pärke beträgt die Netzdichte im Landschaftspark Binntal 1.98 Kilometer pro Quadratkilometer³ (Wegenetz gemäss swissTLM3D Strasse (inkl. Wanderwegen), swisstopo; Tabelle 3). Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt aller 19 Schweizer Pärke, des Kantons Wallis sowie des schweizerischen Durchschnitts (Tabelle 2). Im Weiteren wurden die Qualität aller Wanderwege hinsichtlich ihrer Belagsart (Naturbelag/Hartbelag) untersucht. Diese Analyse des Netzwerks Schweizer Pärke zeigt, dass knapp 80 % der Wanderwege im Parkgebiet über Naturbelag führen (13 % Hartbelag, 8.2 % unbekannt). Damit liegt der Landschaftspark Binntal über dem Schweizerischen Pärke-Durchschnitt (Tabelle 2).

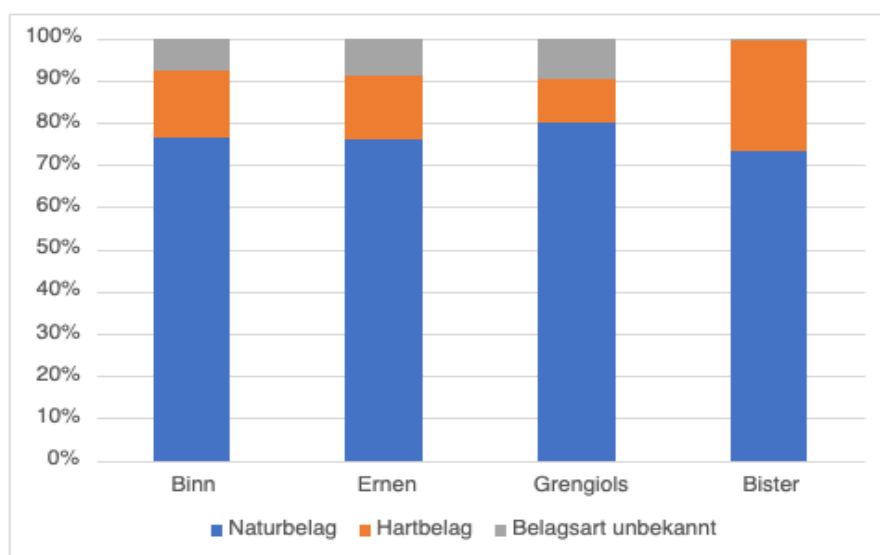


Abbildung 3. Belagsart der Wanderwege (Wander- und Bergwanderwege) in den einzelnen Parkgemeinden.

Neben der Belagsart untersuchte das Netzwerk Schweizer Pärke auch den Anteil an Wanderwegen, die auf historischen Verkehrswegen (IVS-Strecken) verlaufen, und der Anteil der IVS-Strecken, die als Wanderwege genutzt werden. Diese Analyse zeigt, dass über 80% der historischen Verkehrswege im Park als Wanderwege genutzt werden (Tabelle 2).

Kenngrosse	Landschaftspark Binntal	Ø Naturpärke	Ø Kanton Wallis	Ø Schweiz
Netzdichte (km/km ²)	1.98	1.8	1.7	1.6
Naturbelag	77.4 %	73.0 %	78.9 %	69.0 %
Wanderweg auf IVS	15.2 %	16.9 %	~12.5 %	17.0 %
IVS als Wanderweg	86.3 %	54.0 %	~70.0 %	49.0 %

Tabelle 2. Qualitätsanalyse der Wanderwege im Landschaftspark Binntal basierend auf der Analyse des Netzwerks Schweizer Pärke³. Betrachtet wurden alle von Swisstopo erfassten Wanderwege innerhalb des Parkperimeters plus eine Pufferzone von 100 Meter ausserhalb des Perimeters. IVS = Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz.

Um dem bisher eher mangelhaften Angebot an Themenwegen zu begegnen, wurden fünf Kulturführer erstellt (Herausgabe Anfang 2018): 1) Ernen und Niederernen, 2) Mühlebach und Steinhaus, 3) Grengiols und Bister sowie 4) Binntal. Nach Ausscheiden von Blitzingen und Niederwald aus dem Parkperimeter wurde der damals ebenfalls 2018 lancierte Kulturführer «Blitzingen und Niederwald» an Obergoms Tourismus übergeben. Ergänzt werden diese Kulturwege durch die neu geschaffenen Flurnamenweg (Eröffnung 2022), den Besinnungsweg (Eröffnung 2022) und die Baumspaziergänge (Eröffnung 2023 geplant). Diese führen die Besucherinnen und Besucher auf bestehenden Wegen durch die Siedlungsgebiete und zwischen den Dörfern hin und her. Damit verfügt der Park neu über total 90 Kilometer an Themenwegen.

Grundsätzlich sind die Wanderwege im Park hinreichend bis gut an den öffentlichen Verkehr sowie die Wanderwege ausserhalb des Parkperimeters angeschlossen. Die Wege sind umfassend signalisiert. Besucherinnen und Besucher erhalten Informationen über den Routenverlauf, Gehzeiten, Höhendifferenzen sowie begleitende Angebote auf Prospekten, in den Tourismusbüros und der Geschäftsstelle sowie auf der Website des Parks.

3.2.2. Velo- und Mountainbikewege

Durch den Landschaftspark Binntal führt die nationale Veloroute Nr. 1 (Rhône-Route). Sie führt von Niederwald auf der linken Rhoneseite durch Steinhaus und Mühlebach nach Ernen und von da weiter nach Ausserbinn bis zur Postautohaltestelle «Steinmatten», danach über die «Römerbrücke» und via Blatt und die Hockmatta nach Grengiols, von wo es nach Mörel-Filet hinuntergeht. Infos findet man auf www.schweizmobil.ch (Veloland).

Das Mountainbiken hat sich in den letzten 25 Jahren zum Trend- und Breitensport entwickelt und ist in vielen Tourismus-Destinationen zu einem wichtigen Standbein für den Sommertourismus geworden. Einen zusätzlichen Schub erhielt das Zweirad in den vergangenen rund 5 Jahren durch den E-Bike-Trend, welcher sich während der Corona-Zeit ausgeweitet hat. Auch im Landschaftspark Binntal sollen die Mountainbike-Angebote daher stärker gefördert werden. Auf Initiative des Regions- und Wirtschaftszentrums Oberwallis sind im Rahmen eines Stratos-Impulsprojekts («Bike Wallis») mehrere Routen im Park geplant und teilweise schon umgesetzt worden. Diese werden basierend auf dem kantonalen Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs homologiert. Dabei nimmt der Landschaftspark Binntal folgende Position ein:

- Velofahrer und Mountainbiker sind im Landschaftspark willkommen.
- Im Park gibt es mehrere landschaftlich sehr schöne und zum Teil auch herausfordernde Mountainbike-Routen auf verschiedenen Alpstrassen (Abbildung 2), welche im Gelände bisher nicht markiert, aber auf Prospekten und Karten erwähnt sind. Diese Routen dürfen aus Sicht des Parks gerne homologiert und bekannter gemacht werden. Dazu gehört auch die Strecke über Blitzingen–Steinhaus–Mühlebach–Ernen–Binn–Alpe Furrge–Grenge–Grenge–Bister, welche im Rahmen des Stoneman Glaciara, einer 127 Kilometer lange Mountainbike-

Rundtour rund um die Aletsch Arena, Bellwald, das Goms und den Landschaftspark Binntal, seit Juli 2017 vermarktet wird.

- Falls gewünscht und zum Anbieten von «Rundkursen» können einzelne geeignete (breitere, nicht allzu schwierige) Wanderweg-Abschnitte neu in dieses Routennetz einbezogen werden.
- Die schmalen, häufig benutzen Wander- und Bergwege sollen nicht als Mountainbike-Routen angepriesen werden. Der Park möchte diese nicht auf «offiziellen» Mountainbike-Karten erscheinen lassen (Beispiele: Trusera, Besinnungsweg, Binnegga-Ausserbinn).
- Reine Downhill-Routen möchten der Landschaftspark auf dem Parkgebiet keine anbieten.

Das Angebot an Radverleihstationen und Batterieladestationen in Ernen (Sport Café, nur Radverleih), in Binn (Hotel Ofenhorn; nur Batterieladestation) und in Greviols (Batterieladestationen am Dorfplatz) machen den Park für Radfahrer attraktiv. Besucherinnen und Besucher finden diese Informationen auf der Website des Parks, den Tourismusbüros und der Geschäftsstelle.

3.2.3. Winteraktivitäten

Auch im Winter bietet der Landschaftspark Binntal eine breite Palette an Aktivitäten. So gibt es rund 50 Kilometer Winterwanderwege und markierte Schneeschuhtrails sowie mehrere Skitourenrouten (www.map.geo.admin.ch, Stichwort Schneesport), welche auch als geführte Touren gebucht werden können. Langlauf ist in Ernen und in Greviols möglich (6 Kilometer) und im nahegelegenen Niederwald startet die Gommer Loipe, die sich bis nach Oberwald über 100 Kilometer erstreckt. Diese und weitere Angebote (Skigebiete, Schlittelwege) sind auf der Panoramakarte des Parks eingezeichnet (Abbildung 6). In der Karte ersichtlich sind auch die an das Parkgebiet angrenzenden Skigebiete Bellwald und Aletsch Arena.

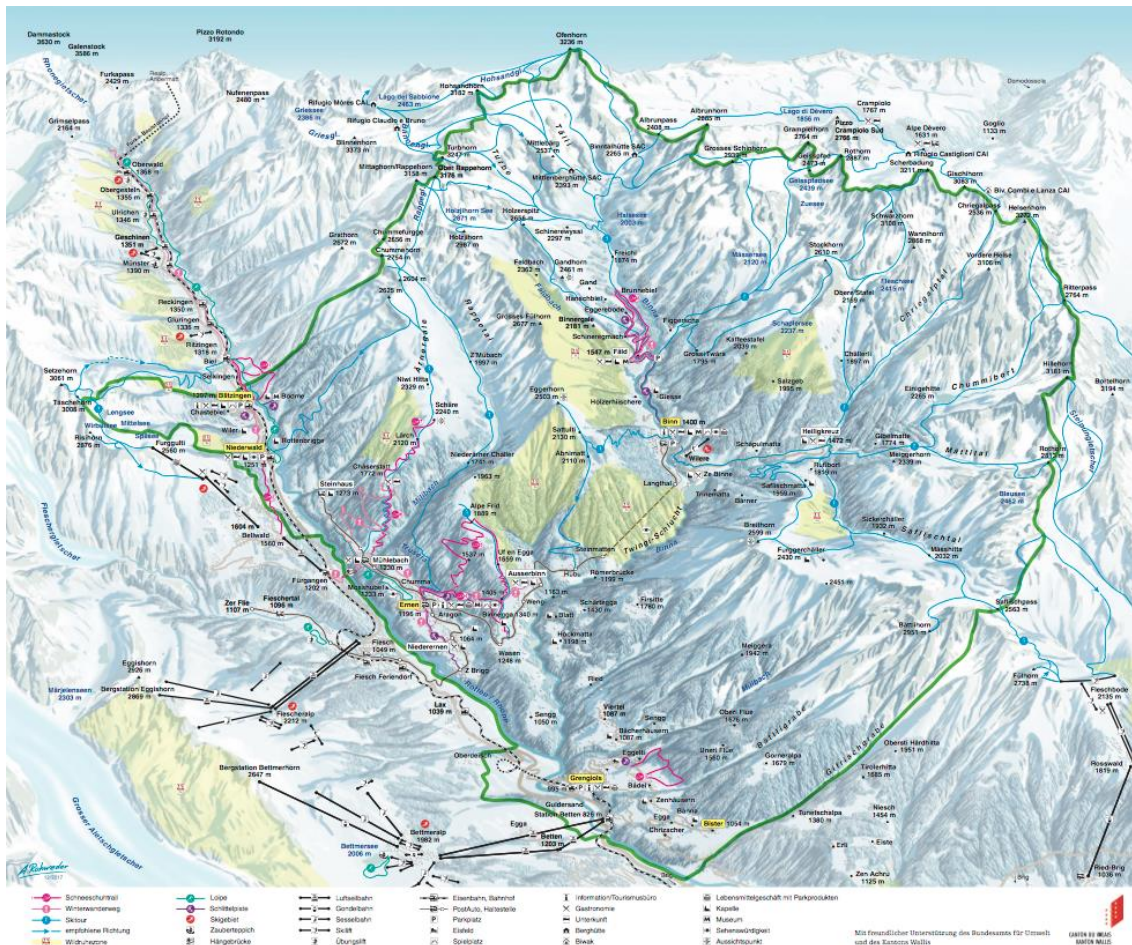


Abbildung 4. Panoramakarte Winter des Landschaftsparks Binntal.

3.2.4. Besuchermonitoring

Die Besucherlenkung ist auf das Verhalten der Nutzer*innen von Wegen und Strassen gerichtet. Mit Hinweistafeln wird auf Abschnitte mit gemeinsamer und potenziell konfliktreichen Wegführung verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen hingewiesen. Zudem werden besonders sensible Naturlandschaften hervorgehoben.

Seit 2017 werden an hoch frequentierten Orten regelmässig Besucherzählgeräte installiert und dadurch die Entwicklung gemessen. Es zeigt sich, dass die Twingi als absoluter «Hotspot» erweist und eine stetige positive Entwicklung zu erkennen ist. Die beiden Corona-Jahre 2020 und 2021 sind dabei wie erwartet als Ausreisser nach unten zu interpretieren. Das Besucherzählgerät in der Twingi misst sowohl Biker als auch Fussgänger. Idealerweise würde das Zählgerät an einer schmalen Passage montiert, wo alle Einzelpassagen gemessen würden. Da eine solche Stelle in der Twingi nicht existiert, können nebeneinander gehende / fahrende Personen als ein Einzel-Durchgang gewertet werden. Daher sind die Durchgänge tendenziell als noch höher einzuschätzen.

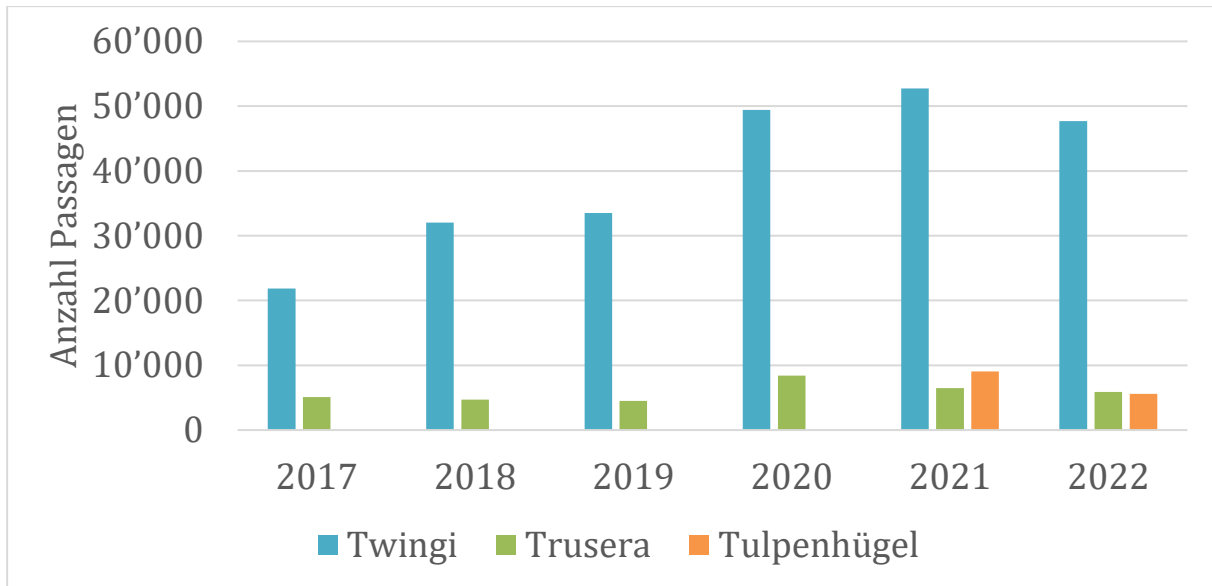


Abbildung 5. Entwicklung Anzahl Passagen der installierten Besucherzählgeräte an den Orten Twingi (Binn/Ernen), Trusera (Ernen) und Tulpenhügel (Grenziols).

Bei der Trusera ist keine eindeutige Tendenz zu erkennen. Auch hier sind die Corona-Jahre als Ausreisser nach oben zu erkennen. Beim Tulpenhügel in Grenziols, wo lediglich während der Tulpensaison im Mai und Juni gemessen wird, sind die Datensätze noch zu klein, um Tendenzen zu erkennen.

4. Schwachstellen, Herausforderungen und Massnahmen

Aufgrund des Ist-Zustands werden im folgenden Kapitel Schwachstellen, Herausforderungen und mögliche Massnahmen zur Ergänzung, Sicherung und Verbesserung des Mobilitätsangebots im Park aufgeführt. Dafür wurden verschiedene Akteure (Gemeindevertreter, Raumplaner, Wanderleiter, Tourismusverantwortliche u.a.) befragt.

4.1. Öffentlicher Verkehr

4.1.1. Sicherung und Ausbau der bestehenden Angebote

Der Landschaftspark Binntal ist im schweizweiten Vergleich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln höchstens mittelmässig erschlossen (Abbildung 1). Dennoch konnte das Angebot durch die Lancierung des Bus alpin Binntal (2006), den Sportbus, weitere Busangebote und die Fahrplanverdichtung (2014), welche insbesondere eine Verbesserung in der Erreichbarkeit des Parks in den Randzeiten brachte, erheblich ausgebaut werden.

Die Priorität liegt weiterhin darin, diese Angebote langfristig zu sichern. Dies kann für die aktuellen Kurse des **Bus alpin** bis auf weiteres gewährleistet werden (siehe Kapitel 3.1.). Das Bus alpin-Angebot wird unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten als ausgewogen und optimal erachtet, sodass sich eine Erweiterung des Fahrplans bei gleichbleibender Finanzierung nicht aufdrängt. Jedoch ist mit zusätzlichen finanziellen Mitteln der Ausbau der Abendverbindung ab

Fäld nach Binn sowie eine Verbindung nach Heiligkreuz wünschenswert. Dasselbe gilt für die Abendverbindung von Ernen nach Binn und umgekehrt (Postauto).

Die Sicherung der Finanzierung des **Sportbusses** und der **Fahrplanverdichtung** stellt eine Herausforderung dar. Diese Angebote, welche bisher ausschliesslich über die Gemeinde Ernen liefen, sollen in Zukunft durch den Tourismusverein Landschaftspark Binntal getragen oder mindestens mitfinanziert werden. Beim Sportbus ist ein erster Schritt in diese Richtung erfolgt. Bereits seit dem Winter 2020/2021 wurde der Sportbus in die Gästekarte integriert, was die Attraktivität und damit auch den Ertrag des Sportbus steigert. Zusätzlich beteiligt sich die Gemeinde und der Tourismusverein ab dem Winter 2022/2023 direkt an den Kosten für den Bus. Dies wurde nötig, weil die Aletsch Arena keine Beiträge mehr für den Sportbus bezahlt. Sowohl für die Integration in die Gästekarte als auch für den Beitrag an den Bus, setzt der Tourismusverein die Mehreinnahmen ein, welche durch die Pauschalisierung erfolgt war. Der Landschaftspark Binntal kann die Gemeinde, den Tourismusverein und den ÖV-Anbieter unterstützen, indem er das Gespräch mit der Aletsch Arena sucht und versucht, weitere Finanzierungs-Partner zu gewinnen.

Die im Mobilitätskonzept 2018 angestrebte **Gästekarte** wurde – zumindest für den Parkperimeter – ebenso realisiert. Eine «Regionale Gästekarte Oberwallis», die das gesamte öV-Angebot beinhaltet und im Rahmen des Pilotprojekts des Regions- und Wirtschaftszentrums Oberwallis für 2018 geplant war, ist leider politisch gescheitert.

4.1.2. Fahrtziel Natur / Carsharing / Modal Split

Weiter verfolgt werden attraktive Leistungspakete, welche die öV-Angebote einschliesst. Am Piloten «**Fahrtziel Natur**», welches im Kapitel 3.1.4 erwähnt wird, sollte festgehalten werden und ein Ausbau geprüft werden, weil damit wichtige Ziele erreicht werden. Es bietet Gästen zusätzliche Anreize mit diesen Verkehrsmitteln anzureisen, mehr Angebote zu nutzen, länger in der Region zu bleiben und diese auch zu einem anderen Zeitpunkt wieder zu besuchen. Dies erhöht die Auslastung der öV-Angebote und damit die Betriebseinnahmen. Ein Ausbau über die Nebensaison hinaus setzt jedoch die Finanzierung über die Gästekarte und somit über die Kurtaxen voraus. Diese Mittel müssen sorgfältig geplant und eingesetzt werden. Auch die Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen ist zu prüfen. Der Landschaftspark Binntal bietet dem Tourismusverein Landschaftspark Binntal dabei die Unterstützung an.

Ein niederschwelliges **Carsharing- / Mitfahr-Angebot** – beispielsweise via Smartphone-App - bietet eine gute Möglichkeit, das öV-Angebot zu ergänzen. In anderen Parks (bspw. Naturpark Thal) wurden solche Angebote erfolgreich realisiert. Allerdings gibt es hohe Hürden, wie die grundsätzliche Bereitschaft, sein Fahrzeug zu teilen, ein hohes Mass an Flexibilität zu bieten und die Nutzerzahl sowohl von Mitfahrer*innen als auch von Fahrer*innen schnell zu steigern. Ein nicht zu vernachlässigendes Kriterium ist, dass ein Carsharing-Angebot auf keinen Fall die bestehenden öV-Angebote konkurrenzieren und damit Frequenzen senken darf. Sinkende Frequenzen führen dazu, dass das öV-Angebot reduziert wird. Eine sorgfältige Abklärung von Carsharing- / Mitfahr-Angeboten ist zwingend notwendig.

Der Begriff **Modal Split** bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsträger (Schienenverkehr, Busse, MIV und Luftverkehr) am gesamten Personenverkehr. Um den Anteil des öV am

Modal Split zu verbessern, müssen mehr und mehr Besucher den Park mit den öV besuchen. Dabei spielt die Schliessung der Transportkette zu Randzeiten eine zentrale Rolle. Um dies zu erreichen stellt, neben dem Ausbau von Abendkursen, die Einrichtung eines **Mobility Carsharing-Angebots** eine Möglichkeit dar. Dies verbessert die Erreichbarkeit des Parks für Besucherinnen und Besuchern ab den gut erschlossenen Verkehrsknotenpunkten des öV. Momentan können im Oberwallis Fahrzeuge in Leuk, Visp und Brig gemietet werden, im Bezirk Goms gibt es jedoch keinen Standort. Für den Park interessant wäre ein neuer Standort in Grengiols, Lax oder Fiesch. Mobility eröffnet laufend neue Standorte in der ganzen Schweiz, zudem können Firmen, Gemeinden und Wohnüberbauungen neuerdings mit «Mobility-Flex» einen Carsharing-Standort bestellen. Dabei muss der Auftraggeber den Parkplatz zu Verfügung stellen und Mobility kümmert sich um die Beschaffung des Fahrzeuges, die Versicherungen, das Buchungssystem und die Reinigung. Der Auftraggeber bezahlt abhängig von der gewählten Fahrzeugkategorie eine Jahrespauschale (beginnend bei CHF 12'900.–). Im Gegenzug schreibt Mobility die Fahrtenumsätze (100 % geschäftlicher Umsatz und 75% Umsatz durch Mobility-Kunden) gut. Damit wird das Mobility-Flex günstiger, je mehr Fahrten mit dem Mobility-Auto zurückgelegt werden.

Ebenfalls weiter verfolgt werden attraktive Leistungspakete, welche die öV-Angebote einschliesst. Am Piloten «Fahrtziel Natur», welches im Kapitel 3.1.4 erwähnt wird, sollte festgehalten werden und ein Ausbau geprüft werden, weil damit wichtige Ziele erreicht werden. Es bietet Gästen zusätzliche Anreize mit diesen Verkehrsmitteln anzureisen, mehr Angebote zu nutzen, länger in der Region zu bleiben und diese auch zu einem anderen Zeitpunkt wieder zu besuchen. Dies erhöht die Auslastung der öV-Angebote und damit die Betriebseinnahmen. Ein Ausbau über die Nebensaison hinaus setzt jedoch die Finanzierung über die Gästekarte und somit über die Kurtaxen voraus. Diese Mittel müssen sorgfältig geplant und eingesetzt werden. Auch die Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen ist zu prüfen. Der Landschaftspark Binntal bietet dem Tourismusverein Landschaftspark Binntal dabei die Unterstützung an.

4.1.3. Erschliessung dezentral besiedelter Gebiete

Dem öV im Landschaftspark Binntal kommt grosse Bedeutung in der Erschliessung dezentral besiedelter Gebiete zu. Eine Lücke besteht momentan in der Erreichbarkeit der peripheren Weiler in Grengiols und Bister. Zudem ist die Distanz zwischen Grengiols Bahnhof und Dorf relativ gross. Zur Schliessung dieser Lücke ist ein **Rufbus-Service** ab Grengiols Bahnhof interessant, dies besonders im Hinblick auf das Projekt zur Eröffnung eines dezentralen Hotels in Grengiols durch den Landschaftspark Binntal und die Gemeinde Grengiols. Der Rufbus befriedigt sowohl die Bedürfnisse der Gäste als auch der Einheimischen. Ein Pilot in Richtung des Rufbusses wurde durch den Tulpenbus lanciert (vgl. Kapitel 3.1.3). Ein Ausbau wird im Rahmen der Eröffnung des Hotels «Poort-a-Poort», welche für 2024 geplant ist, wieder aufgenommen.

Eine weitere Möglichkeit zur Erschliessung dezentraler Gebiete ist ein Taxi-Dienst. Leider schwinden auch diese Angebote im Landschaftspark Binntal und seiner Umgebung. Der Taxibetrieb in Fiesch wurde eingestellt und das verbleibende Taxi im Binntal (Taxi Schmid) hat keine*n Nachfolger*in. Die Inhaberin ist längst im Pensionsalter und eine Aufgabe des Unternehmens ist

absehbar. Eine Abklärung ob im Rahmen der Wirtschaftsförderung ein neues Taxiunternehmen gegründet werden könnte, scheint sinnvoll.

4.1.4. Kommunikation und Präsentation der Angebote

Damit die Mobilitätsangebote im Park von den Zielgruppen wahrgenommen werden, ist eine gute Kommunikation und Präsentation der vorhandenen Möglichkeiten auf der eigenen Webseite zentral. Zudem verringert eine übersichtliche und vollständige Darstellung aller relevanten Informationen die Hemmschwelle für Gäste, sich mit der Anreise mit den öV zu beschäftigen. Auf der Seite des Landschaftsparks sind alle entsprechenden Informationen – inklusive Link zum öV-Fahrplan und zum Taxiunternehmen – zu finden. Ausserdem wird der Prospekt zum Bus alpin auch in tabellarischer Form dargestellt. Verbesserungsfähig ist die Übersichtlichkeit der gesamten Website, damit Gäste die entsprechende Seite unmittelbar erreichen. Zurzeit wird eine Überarbeitung der Website mit dem Fokus der Übersichtlichkeits-Steigerung vorgenommen.

Weiteres Handlungsfeld ist der Social-Media-Bereich. Dieser Kommunikationskanal ist ebenfalls noch ausbaufähig und birgt grosses Potential um Gäste und solche, die es werden könnte zu erreichen und zu lenken.

4.2. Langsamverkehr

4.2.1. Wanderwege

4.2.1.1. Bedürfnisse nach neuen Wegen

Der Landschaftspark Binntal verfügt grundsätzlich über ein attraktives Netz an Wanderwegen. Dennoch hat es sich gezeigt, dass seitens der Bewohner*innen und Besucher*innen verschiedene Bedürfnisse nach neuen Wegen bestehen, von denen zwei Wegerweiterungen immer wieder genannt wurden: 1. Ein Wanderweg von Ernen nach Wasen, Zauberwald und 2. ein Rundweg zwischen Binn und Fäld (bisher nur auf der linken Talseite auf nicht asphaltierten Wegen). Für beide Wege gab es in der Vergangenheit bereits Projekte (inklusive Kostenschätzung und Machbarkeit), die aber auf Grund von Eigentumsverhältnissen und hohen Kosten bis jetzt nicht realisiert werden konnten. Beide Wege sind aber nach wie vor wünschenswert.

Ein eher neues Wegprojekt ist eine frühlingssichere Verbindung zwischen Ernen und Grengiols. Diese würde von Ernen via Wasen/Zauberwald, Sengg, Bunnisch nach Grengiols führen. Beide Gemeinden sind grundsätzlich daran interessiert, zumal die bestehende Wegverbindung über die Hockmatta im Frühjahr aufgrund der Lawinengefahr meist spät geöffnet werden kann. Im Jahr 2022 wurden für diese Wegverbindung erste Begehungen durchgeführt und Offerten eingeholt. Der Landschaftspark Binntal begleitet dieses Wegprojekt.

Geprüft wurde zudem eine alternative Route Freichi-Binntalhütte (zusammen mit dem SAC Delémont). Da diese Route aber durch eine geschützte Moorlandschaft von nationaler Bedeutung führt, gab es bereits bei den Vorabklärungen grossen Widerstand seitens Kanton und Pro Natura. Dieses Projekt wurde zunächst nicht weiterverfolgt, könnte jedoch aufgrund bestehender Strukturen – es war einst bereits ein Weg vorhanden – wieder aufgerollt werden.

Weitere Ideen für neue Wege oder Erweiterungen sind im Anhang (Kapitel 7.2.) aufgeführt.

Relativiert werden neue Wegprojekte jeweils durch die Gemeinden. Der Grund liegt darin, dass bereits jetzt ein grosses Netz von Wanderwegen besteht. Der laufende Unterhalt dieser Wege liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden und stellt somit einen nicht zu vernachlässigenden Aufwand dar. Auch die Strategie der Dachorganisation «Schweizer Wanderwege» geht in die Richtung, dass Qualität klar vor Quantität stehen muss. Somit ist bei neuen Wegprojekten jeweils zu prüfen, ob andernorts nicht erhaltenswerte Wege geschlossen werden können.

4.2.1.3. Neue Angebote auf bestehenden Wegen

Bestehende Wege attraktiver zu gestalten ist ein gutes Mittel, um die Frequenzen auf diesen Wegen zu erhöhen. So geschehen ist dies beispielsweise die bekannte und erfolgreiche «Tour Blinnenhorn» (2018), der Pilgerweg von «Ze Binne» nach «Heiligkreuz» (2018), der Flurnamenweg, welcher die Gemeinden Binn, Grengiols und Ernen verbindet (2022) sowie der Besinnungsweg (2022).

Auch der Stoneman Glaciara Hike (2022), welcher – nach Vorbild des Stoneman Glaciara Bike – einen Rundweg beschreibt, führt durch den Landschaftspark Binntal. Auch dieses, sehr beliebte, Angebot wurde auf bestehenden Wegen realisiert.

Für 2023 sind in allen vier Parkgemeinden Baumspaziergänge geplant. Nachdem aus dem Projekt Natur- & Kulturlandschaft ein «Inventar Schützenswerter Einzelbäume» erstellt wurde, ist 2022 der nächste Schritt erfolgt und ein umfangreicher Beschrieb dieser Bäume wurde getextet und als Mediaguide eingesprochen. Dies ist nun die Grundlage für die genannten Baumspaziergänge. Diese führen jeweils an mehreren dieser schützenswerten Einzelbäumen vorbei und setzt diese in Szene.

4.2.1.4. Wartung von Wanderwegen

Ein wichtiges Qualitätskriterium von Wanderwegen ist deren Zustand, welcher die sichere Begehung gewährleistet. Der Unterhalt der offiziell homologierten Wege obliegt den Gemeinden, wobei dieser für die kleinen Gemeinden des Landschaftsparks Binntal eine grosse Herausforderung darstellt. Die Unterhaltungspflicht für die übrigen, nicht homologierten Wege ist nicht geregelt. Konkret besteht im Parkgebiet Handlungsbedarf in der Wartung einzelner Wanderwege.

Durch das soeben beschriebene Problem des laufenden Unterhalts ergibt sich ein weiteres Handlungsfeld: die Unterstützung der Trägergemeinden beim Wegeunterhalt. Dies hat nicht zwingend finanzieller Art zu sein, sondern kann auch durch Vernetzung der Gemeinden, Unterstützung in der Organisation oder durch Vermittlung von Personal (Studenten / Freiwillige) erfolgen.

4.2.2. Velo- und Mountainbikewege

4.2.2.1. Besucherorientierung und Sensibilisierung

Durch die Förderung der Mountainbike-Angebote im Rahmen des Stoneman Glaciara und des Impulsprojekts «Bike Wallis» (siehe Kapitel 3.3.2.) sowie durch die Trends im Rad- und insbesondere im E-Bike-Sport, ist eine Zunahme in der Nutzungsfrequenz der Mountainbikewege im Landschaftspark Binntal resultiert. Dies führt zu einer potenziellen Beeinträchtigung von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und birgt ein Konfliktpotenzial zwischen Biker*innen und Wandernern. Um Konflikte proaktiv zu verhindern, liegt der Fokus auf der Besucherorientierung: mit

Hinweistafeln wird auf Abschnitte mit einer gemeinsamen und potenziell konfliktreichen Wegführung für Outdoorsportler und mit besonders sensiblen Naturlandschaften hingewiesen. Zusätzlich werden die homologierten Bikerouten eindeutig signalisiert. Eine Möglichkeit zur zukünftigen Überprüfung des Konfliktpotenzials stellen zusätzliche Besucherzählungen an neuralgischen Punkten und Befragungen vor Ort dar⁴.

4.2.3. Winteraktivitäten

4.2.3.1. Besucherorientierung und Sensibilisierung

Auch im Bereich Winteraktivitäten liegt der Fokus auf der Sensibilisierung, insbesondere der Wildruhezonen im Parkgebiet, welche in erster Linie die Ski- und Schneetourengeher betreffen. Dafür eignen sich Hinweistafeln (eigene oder «Respektiere deine Grenzen») an den Ausgangspunkten der Touren (Parkplatz alter Sessellift in Mühlebach, Parkplatz in Fäld und Parkplatz in Heilligkreuz). Auf den Hinweistafeln erhalten die Gäste auch Informationen zu Wildtieren im Park.

4.2.4. Besuchermonitoring / Besucherlenkung

Das im Kapitel 3.2.4 beschriebene Besuchermonitoring wurde bisher lediglich als Datenerhebung verwendet. Da die Datensätze nun über mehrere Jahre bestehen, sollen mittelfristig gezielte Aktivitäten als Reaktion auf diese erhobenen Daten erfolgen. Denkbar sind zusätzliche Massnahmen der Besucherlenkung, wie zusätzliche Signalisation und Sensibilisierung über Informationstafeln, auf denen gewünschtes und unerwünschtes Verhalten aufgezeigt werden. Ausserdem ist ein Ausbau der bestehenden Besuchermonitorings zu prüfen.

In dieselbe Richtung zielt das Vorhaben, die Signalisation auf den bewirtschafteten Alpflächen zu ergänzen. An der Sitzung der Arbeitsgruppe Landwirtschaft wurde das Bedürfnis formuliert, dass insbesondere bei Alpweiden und Zonen, wo Touristen und Landwirtschaft sich den Raum teilen, die Signalisation verstärkt wird. Dabei soll nicht auf Verbote abgezielt werden, sondern erklärt werden, welche Art von Alpwirtschaft betrieben wird, welche Vieharten anzutreffen sind und wie man sich vorbildlich verhalten kann. Auch dies trägt zu einer gezielten Besucherlenkung – insbesondere auf Wander- und Bikewegen durch Alpweiden – bei. Die Signalisation ist idealerweise mobil zu gestalten, um den verschiedenen Bewirtschaftungszonen Rechnung zu tragen.

5. Abklärung Bedarf einer Arbeitsgruppe

Gemäss dem Indikator 2.5 in der NFA-Phase 2020-2024 ist durch eine neu zu gründende Arbeitsgruppe Mobilität jährlich einen Aktionsplan zu erstellen, welcher auf dem bestehenden Mobilitätskonzept basiert. Im Verlauf der aktuellen NFA-Phase hat sich gezeigt, dass die Themen rund um die nachhaltige Mobilität sehr heterogen sind und mit den verschiedenen Anspruchsgruppen und Akteuren besprochen werden. Aus diesem Grund ist eines der zentralen Ziele des vorliegenden Mobilitätskonzepts, herauszufinden, ob eine ständige Arbeitsgruppe das richtige Instrument ist.

Die Partizipation der Trägerschaften, der Bevölkerung und der verschiedenen Akteure ist ein zentrales Ziel für einen regionalen Naturpark von nationaler Bedeutung. Der Einbezug der relevanten Anspruchsgruppen ist bei jedem Projekt von grosser Wichtigkeit. Beim Thema Mobilität sind die

Anspruchsgruppen sehr breit gestreut. Einerseits sind die Gemeinden mit Aufgaben wie Strassenunterhalt, Wegeunterhalt im Wandernetz oder Verkehrssicherheit sicher Dreh- und Angelpunkt der Mobilitätsfrage. Weiter sind die Anbietenden von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen (z.B. Postautounternehmer Seiler Heinz GmbH), der Tourismusverein, die Bevölkerung und Gäste als Nutzende vieler Angebote, wichtige Akteure. Je nach Thema oder Projektidee verhandeln diese Anspruchsgruppen in unterschiedlichen Zusammensetzungen. Beispielsweise ist der Langsamverkehr für einen Postautounternehmer kein wirkliches Tätigkeitsfeld. Zudem bewirkt die räumliche Trennung der Gemeinden und der auf den jeweiligen Gemeindegebieten liegenden Verkehrswege und -mittel, dass es nur begrenzt gemeinsame Diskussionsgrundlagen gibt.

Diese Tendenz hat sich durch direkte Befragung der oben erwähnten Akteure bestätigt. Ausnahmslos alle bevorzugen eine themenbezogene Zusammenarbeit und wünschen keine ständige Arbeitsgruppe. Aus diesen Gründen wird, als Ergebnis des vorliegenden Mobilitätskonzepts, keine ständige Arbeitsgruppe Mobilität gebildet. Statt des angestrebten Aktionsplans der Arbeitsgruppe wird nun der/die Projektverantwortliche des Bereichs «Nachhaltige Mobilität» beim Landschaftspark Binntal jeweils die Aktionspläne aktualisieren und die Projekte weiterverfolgen. Dabei werden die zugehörigen Akteure punktuell und projektbezogen einbezogen.

6. Quellenverzeichnis

- 1 Samuel Bernhard und Christoph Tschopp (2011). Mobilitätskonzept öV und Langsamverkehr. Nachhaltige Mobilität im Landschaftspark Binntal.
- 2 Homepage des Bundesamts für Raumentwicklung, <https://www.are.admin.ch/verkehrser-schliessung>
- 3 Netzwerk Schweizer Pärke, www.parks.swiss.ch.
- 4 Reto Rupf (2016). Planungsansätze im Outdoorsport – Wandern und Mountainbiking. Swiss Academies Factsheets 11 (6).

7. Anhang

7.1. Kommunale Reglemente zum Parkieren und zur Benützung der Forst- und Alpstrassen

Das Parkieren und die Benützung der Forst- und Alpstrassen ist in den kommunalen Reglementen geregelt, wobei jede Gemeinde eine eigene Gebührenregelung verfolgt. Die Reglemente sind auf der Website der jeweiligen Gemeinde zu finden (siehe Links unten). In Ernen befindet sich das Reglement gegenwärtig in Überarbeitung, wodurch die Informationen auf dem Gemeindebüro erhältlich sind. Die Verabschiedung des neuen Forst- und Alpstrassenreglements wird im Jahr 2023 erwartet.

Weblinks zu den Reglementen der Gemeinden Grengiols, Binn und Goms:

Binn: <http://www.binn.ch/gemeinde/verwaltung/reglemente>

Grengiols: <https://www.grengiols.ch/gemeinde/verwaltung-politik/politik/reglemente>

7.2. Ideen zur Erweiterung des Wanderwegnetzes

Im Folgenden sind stichwortartig weitere Ideen zum Ausbau des Wanderwegnetzes aufgeführt:

- Wanderweg Ernen – Wasen/Zauberwald
- Wintersichere Wegverbindung Ernen Grengiols (via Wasen, Sengg, Bunnisch)
- Rundweg Ärnerfäld – Mühle Bonacher - Wüer
- Weg um den Stausee in Binn
- Erweiterung Weg Schatztur (Binn), bzw. Errichtung Bank bei der Sackgasse
- Spazierwege im Nahbereich der Binner Weiler, zum Beispiel von Binn Dorf nach Ze Binne (gegebenenfalls über Schatztur)
- Erweiterung des Tulpenrings in Grengiols
- Brücke über die Turbewasser (auf dem Weg Binn–Mittlenberghütte–Hanschbiel–Binn)
- Ausweitung Trusera beim Wasen in Richtung Sengg und/oder in Richtung Chäserstatt (möglicherweise mit einer kleinen Hängebrücke)
- Markierte Route (nur Markierungen ohne Wegspuren) an den Südufern des Geisspfad- und Züesees entlang, und über die Felslandschaft des Serpentinits nach Norden zurück zum bestehenden Weg Richtung Geisspfadpass
- Flesch, Gemeinde Binn: Wegstück Punkt 1856 – Chällerli – Lärchestafel – Obere Stafel (alter Weg, der allmählich verschwindet). Ergibt Rundtour Binn – Heiligkreuz – Flesch – Furggulti – Manibode – Fäld – Binn.
- Schmidigehischere – Nackeweg – Nacke – Senneweg, Punkt 2026 (alter, gut angelegter Weg, der nicht homologiert ist). Ergibt Zugang zum Senneweg von Binn aus.
- Oberhalb Wilere – Wegstück vom Reckibach bis Punkt 1517 des Kaffeestafelwegs (wiederaufnahme alter Weg ins Wegenetz).

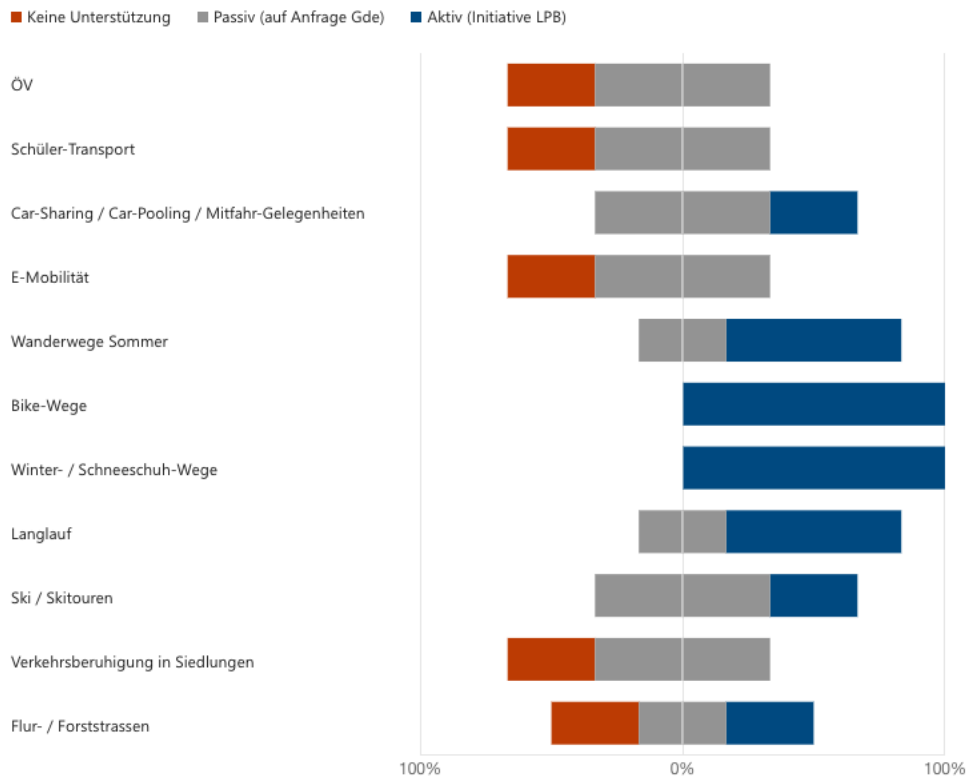
Im Folgenden sind stichwortartig sanierungsbedürftige Wegabschnitte aufgeführt:

- Alpe Frid – Eggerhorn (tiefe Gräben)
- Giesse – Tierlauigraben – Uf der Flüe – Fäldbach (schmaler Fussweg im steilen Gelände; Ausbesserungen notwendig)
- Saflischmatta zum «Saflischmatterkreuz» am Breithorn (schmaler Fussweg wird durch Mountainbiker beeinträchtigt)
- Saflischtal: Sickerchäller – Furggerchäller (schmaler Wanderweg mit Sanierungsbedarf)

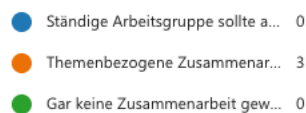
7.3. Befragung Trägergemeinden zum Mobilitätskonzept

- Art der Unterstützung der Trägergemeinden durch den Landschaftspark Binntal bei folgenden Themen

Mobilitätskonzept Landschaftspark Binntal

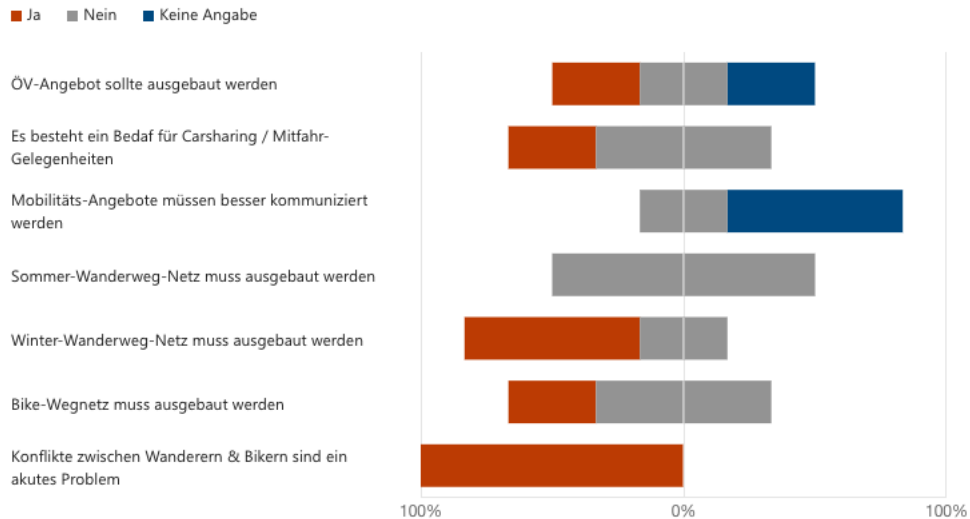


- Wie wird die Schaffung einer ständigen Arbeitsgruppe (bestehend aus Gemeindevertretern, lokalen Akteuren im Bereich Verkehr sowie interessierten Personen aus der Bevölkerung) beurteilt?



- Projektideen im Bereich Mobilität, um welche sich der Landschaftspark Binntal kümmern könnte (anonyme Nennungen):
 - o *Wintersicherer Wanderweg Ernen-Grenziols*
 - o *Bus Alpin - Anreize schaffen für die Anreise der Gäste in den Park mit ÖV*
 - o *Nach der Homologation - Bikewege erstellen - Konflikt mit Wandern vorgängig besprechen und Lösungen suchen*
- Wo und wie der Landschaftspark Binntal die Trägergemeinden unterstützen kann (anonyme Nennungen):
 - o *Regen Austausch mit dem Park (ein Treffen pro Jahr)*
 - o *Besteht bereits: Winterwanderwege / Trails welche vom Tourismusverein bereits erstellt werden.*
- Beurteilung der folgenden Aussagen:

Mobilitätskonzept Landschaftspark Binntal



- Weitere Bemerkungen:
 - *Mitfahrgelegenheiten: Vor einigen Jahren (ca. 20) ist bereits eine Mitfahrgelegenheit geschaffen worden. Diese wurde damals insbesondere von Kollegiumsschüler und einem Lehrer genutzt. Nachdem es weniger Schüler in Brig gab, wurde das Angebot aufgelöst. Vielleicht können wir mit unserem App Megaphon eine Art Mitfahrgelegenheit organisieren.*
 - *Sommer-Wanderwege: Ich sehe vorerst, dass die bestehenden Wege besser ausgebaut bzw. unterhalten werden müssen, bevor neue Wege geschaffen werden z.B. Unterhalt Weg der Trusera. Winterwanderwege: Gemeinsam evtl. mit Rudolf Julier nach sicheren Lösungen suchen.*
 - *Sensibilisierung der Biker gegenüber Wanderer*
 - *Wartezeiten beim Umsteigen optimieren*
 - *Bessere Kommunikation der bereits bestehenden ÖV-Angebote (Mehrfahr-Fahrkarten)*

7.4. Aktionsplan / Handlungsempfehlungen

- Der Aktionsplan wird jährlich durch den Landschaftspark Binntal erneuert und als separates Dokument geführt