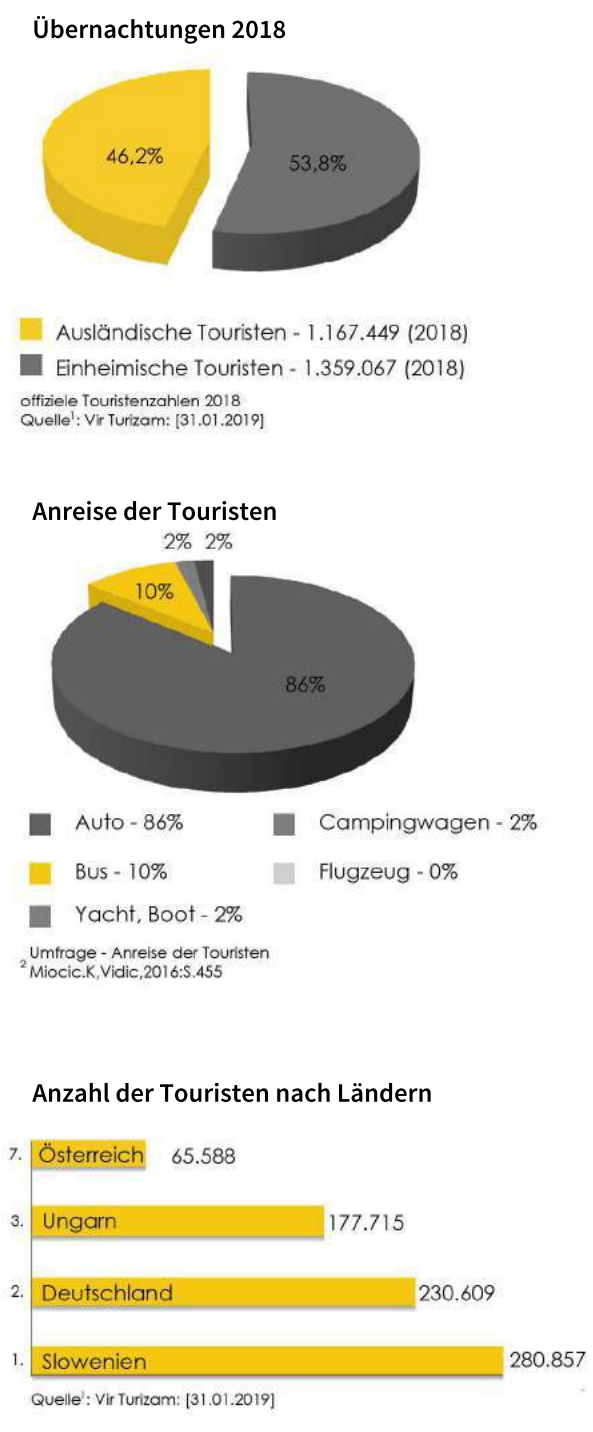
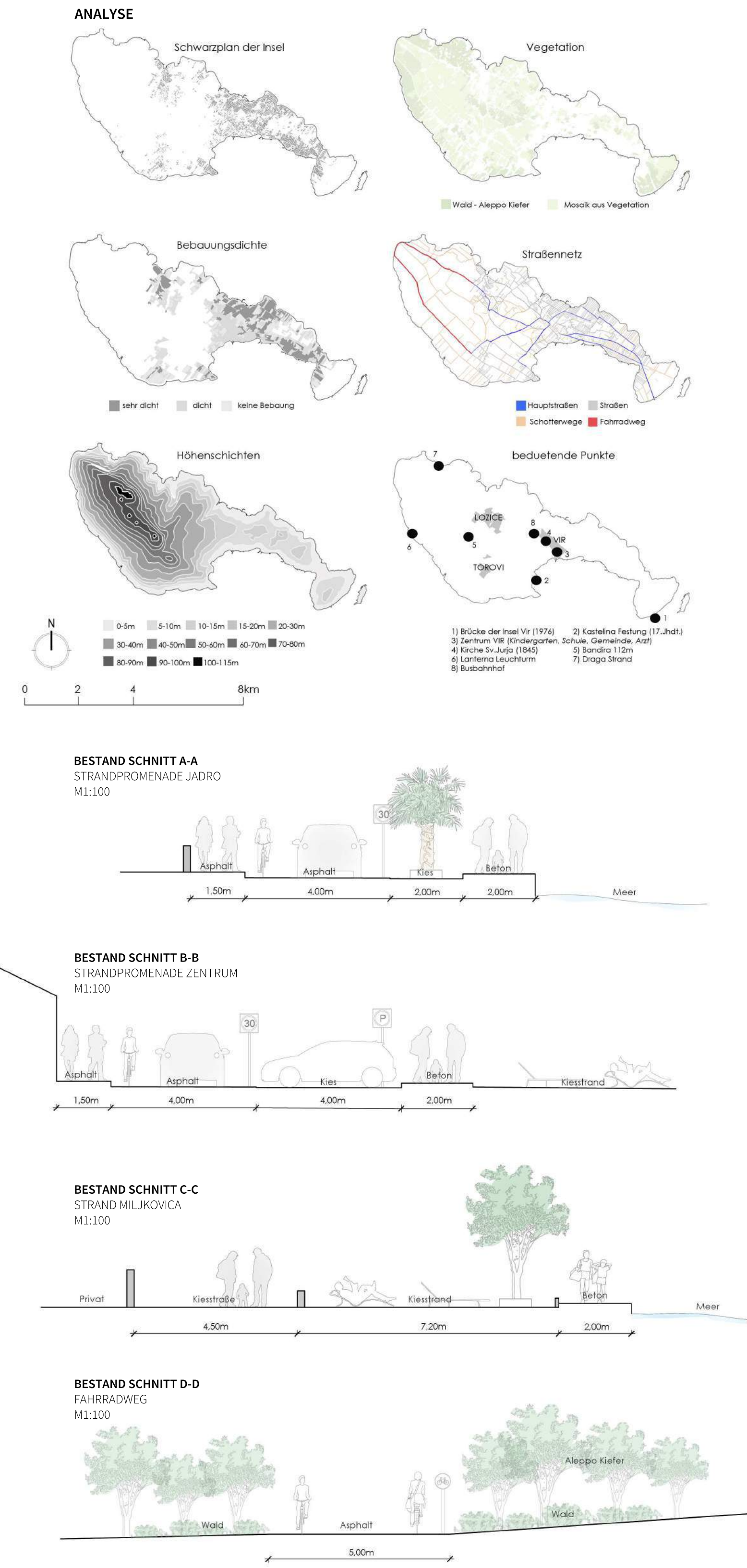
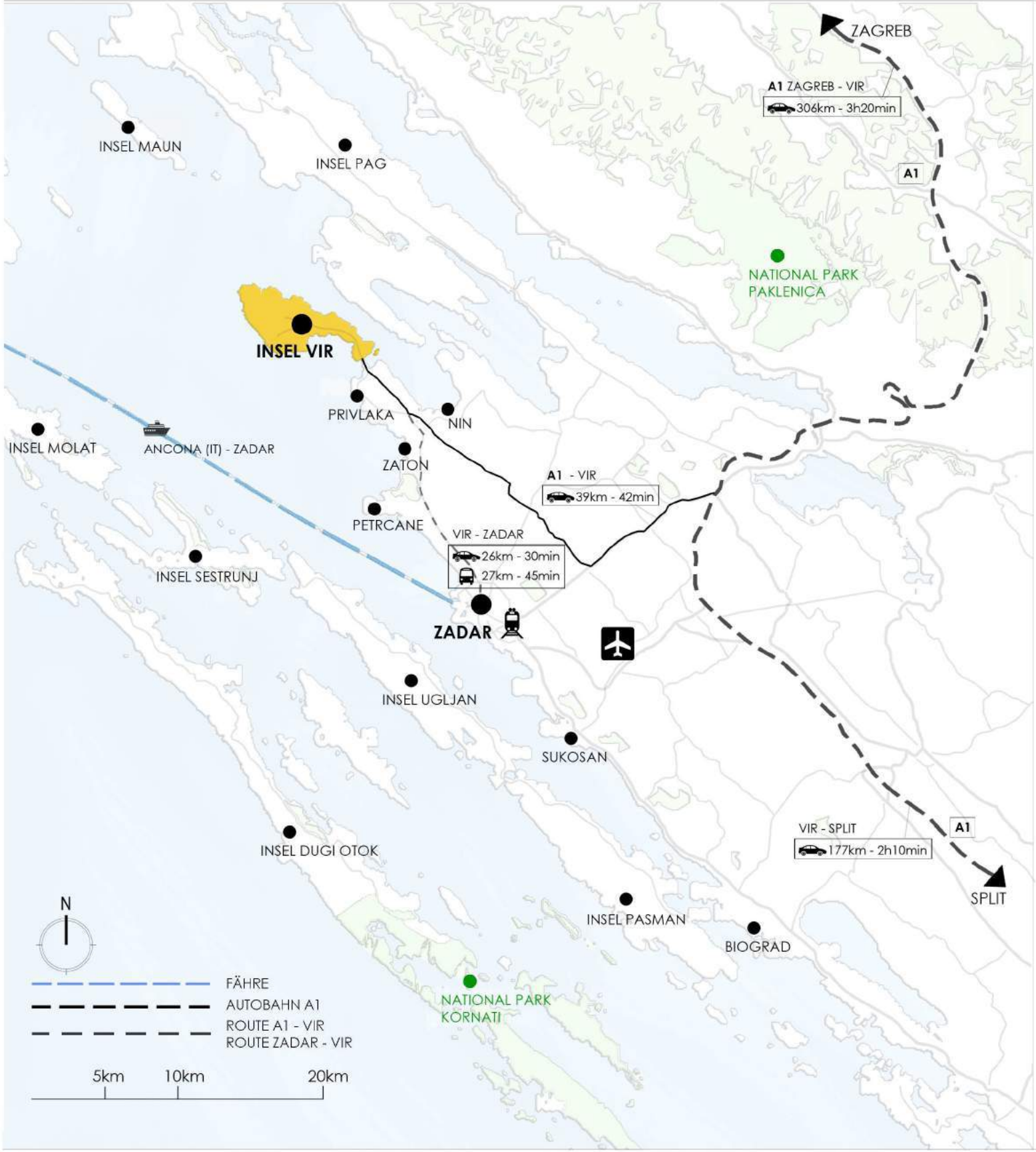


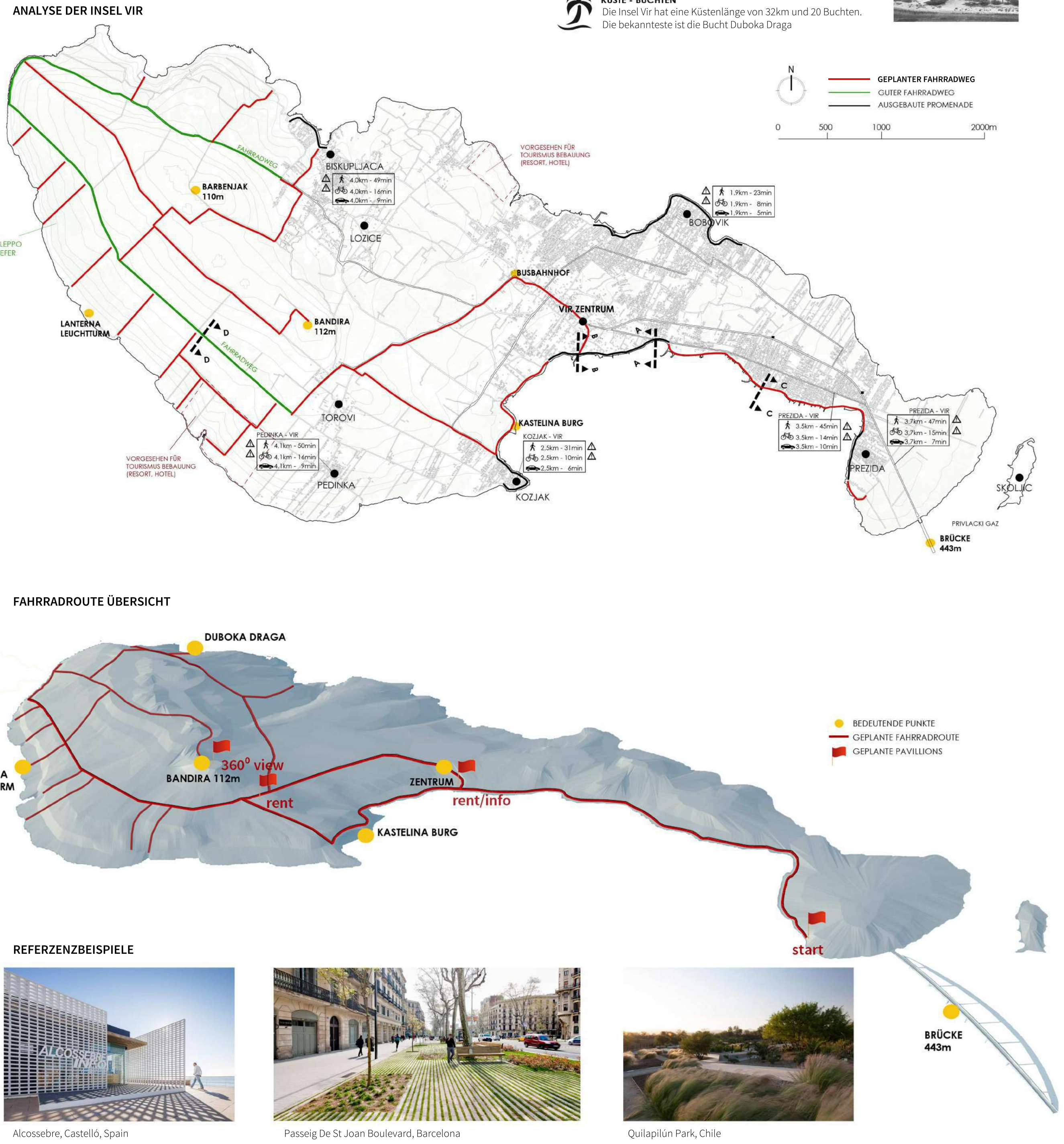
Bike-Tour-ismus



Die Masterarbeit handelt von einem neuen Tourismuskonzept auf der kroatischen Insel Vir. Generell bezieht sich das Konzept auf einen Fahrradtourismus da aus den aktuellen Statistiken abzulesen ist, dass im Durchschnitt in der Hochsaison nur 25Fahrräder bei 30.000 Touristen ausgeliehen werden. Der Fokus neue Fahrradwege anzulegen liegt verstärkt auf der westlichen, naturbelassenen Seite der Insel. Da es jedes Jahr zu Waldbränden in diesem Gebiet kommt, soll mein Konzept den Tourismus gegen den Waldbrand fördern indem ich dieses Gebiet durch Fahrradrouten belebe und somit kann ein Waldbrand bereits bei der Entstehung gelöscht werden. Dieses naturbelassene Gebiet beinhaltet eine große Anzahl von Buchten, die sich aber in einer autofreien Zone befinden deshalb werden diese auch wenig besucht. Durch das Anlegen einer Fahrradroute durch dieses Inselgebiet, ist das Ziel den nachhaltigen Fahrradtourismus zu fördern. Der Start des Fahrradwegs befindet sich im Inselgebiet Prezida, wo es einen Fahrradverleih mit E-Bikes und einem Service geben soll. Dieser Fahrradverleih soll die Architektursprache der Insel prägen, da er sich unter einem Pavillon befindet, der sich an zwei weiteren Standorten auf der Insel wiederfindet. Weiters soll die Fahrradroute eine neue Strandpromenade bilden, wo Fußgänger und Radfahrer zusammengeführt werden. Außerdem soll der neu angelegte Fahrradweg die historische venezianische Festung aus dem 17. Jhdt mit einbeziehen. Am höchsten Berg der Insel findet sich der erwähnte Pavillon wieder, der eine Aussichtsplattform bildet von wo man einen 360Grad Blick über die Insel Vir hat. Das Ziel durch dieses Konzept, ist es den nachhaltigen Tourismus zu fördern und in Zukunft die Urlaubssaison durch den Fahrradtourismus zu verlängern.



20-30 Fahrräder/Tag
bei 30.000 Touristen!





Kommunales Marketing zur Radverkehrsförderung in München

Mobilität neu denken – Erfahrungen sammeln – Wissen weitergeben

2010 startete München eine Kommunikations- und Marketingoffensive mit dem Ziel einer substanziellen Veränderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs. Die Basis für die angestrebte Verhaltensänderung ist eine positive Wahrnehmung der Fahrradmobilität (Abb. 1). Die Kampagne vermittelte kontinuierlich den Nutzen und die **Freude am Fahrradfahren** durch Informationen, Events und innovative Angebote. Die Öffentlichkeitsarbeit motivierte viele Münchner und Münchnerinnen „aufs Rad“ zu steigen.

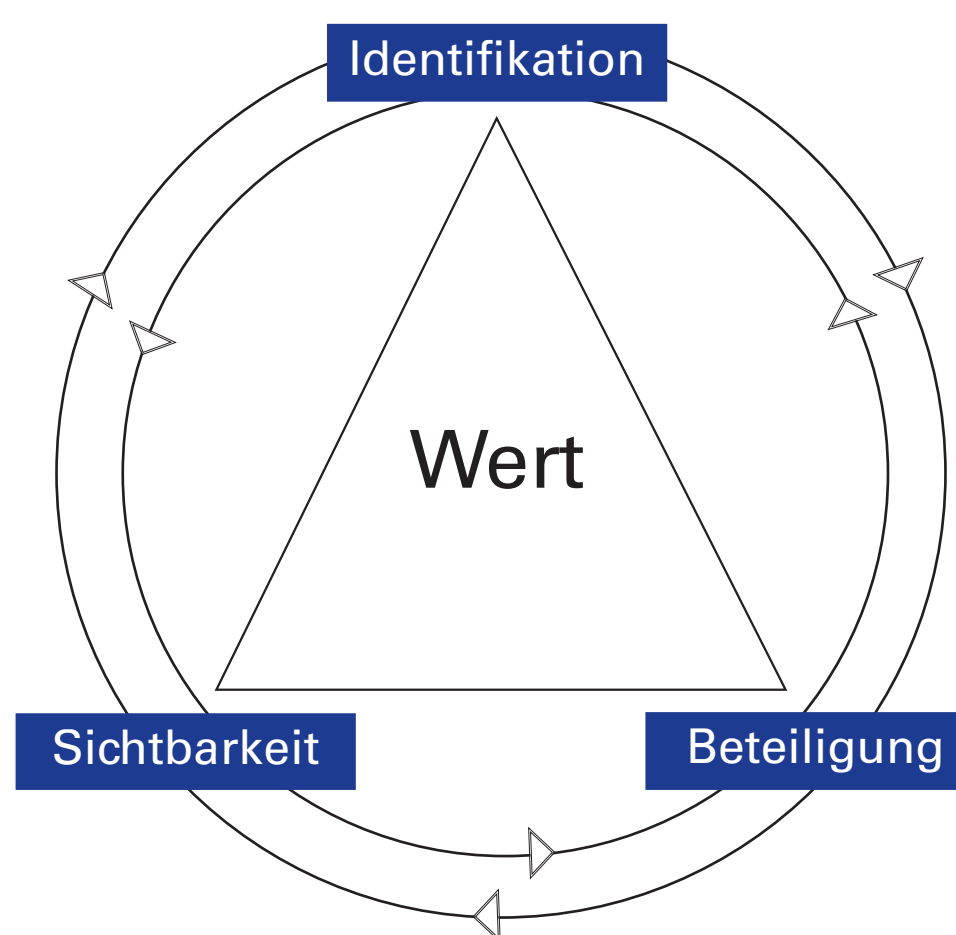


Abb. 1: Wirkungs Dreieck aus Sichtbarkeit, Identifikation und Beteiligung (nach helios GmbH)

Der Radverkehrsanteil erhöhte sich in den vergangenen Jahren von knapp 14 Prozent (2008) auf gute **18 Prozent** (2017).

Mit dem Ziel eine **nachhaltige urbane Mobilitätskultur** voranzutreiben, sieht München den Radverkehr als Teil eines integrativen und multimodalen Mobilitätsangebots und richtet seine Radfahrkampagne nun neu aus. Der Fokus liegt dabei auf einer stärkeren Kommunikation zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und von infrastrukturellen Maßnahmen.



bis zu **16.000**
Radelnde auf der
Radlnacht
jährlich



800
Kinder bei der
Radl-Rallye
(2017, 2018)



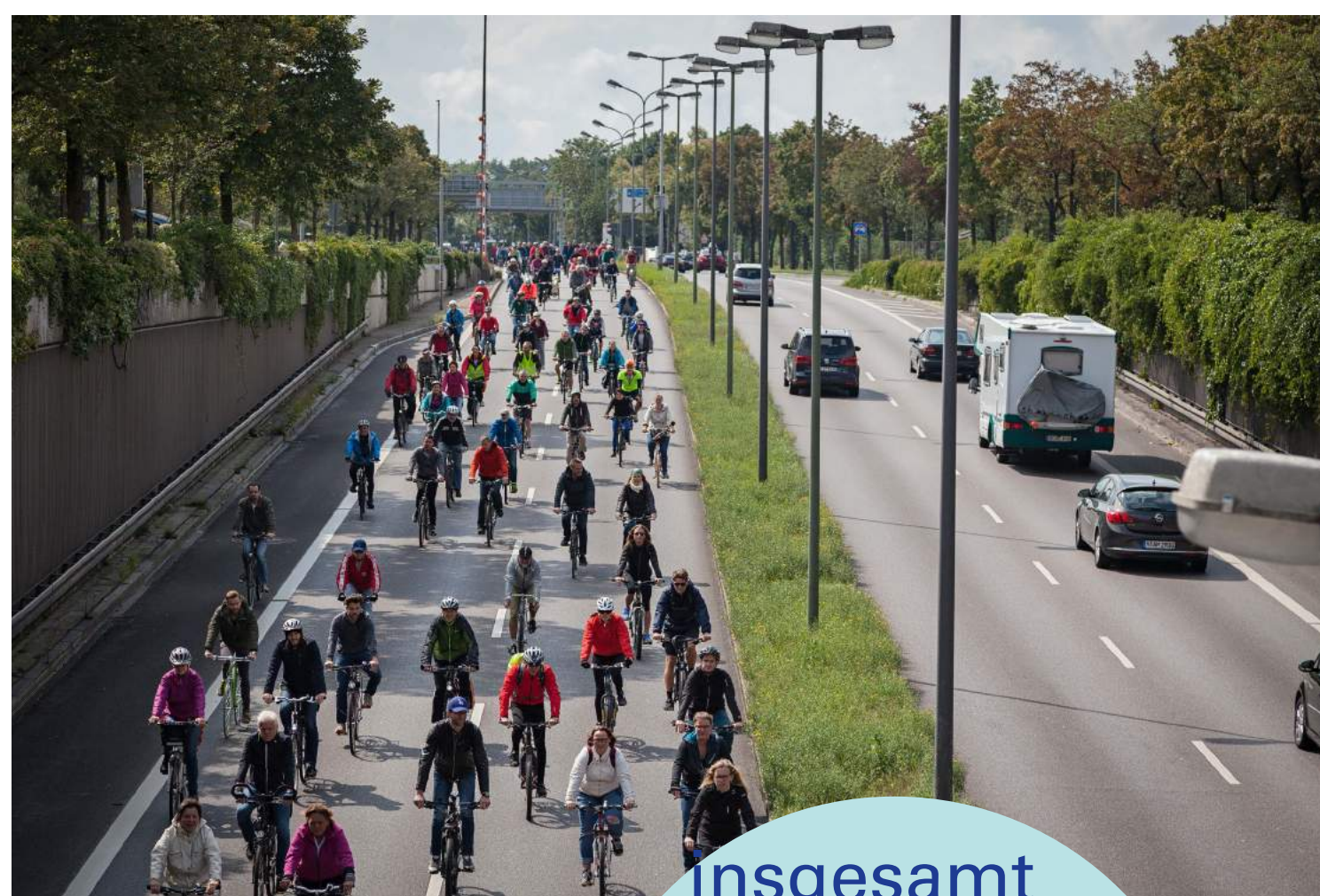
40 Radl-
Sicherheitschecks
und über
80.000
gecheckte Räder
jährlich



bis zu **10.000**
Interessierte auf dem
Radflohmarkt
jährlich



4 Radl & Fashion Shows



Insgesamt
23.000
Radelnde bei der
Ringparade
(2016, 2017)



4.700
Kinder
sind nach der
Schultournee
fit fürs Radeln



bis zu **280**
Radelnde bei den
Neubürger Radtouren
jährlich

Kampagnentitel: "Radlhauptstadt München"
Finanzierung: Landeshauptstadt München
Budget: 800.000 Euro jährlich



Seit September 2018 arbeitet München gemeinsam mit den Städten Amsterdam und Kopenhagen im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS "Handshake" an

Innovationen im Radverkehr. Mit ihrer langjährigen Erfahrung unterstützen die drei Vorreiterstädte zehn weitere europäische Städte bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen.

THE REGIONAL CYCLE NETWORK OF SARDINIA

Planning an integrated cycling mobility system

Italo Meloni^a, Cristian Saba^a, Beatrice Scappini^a, Veronica Zucca^a

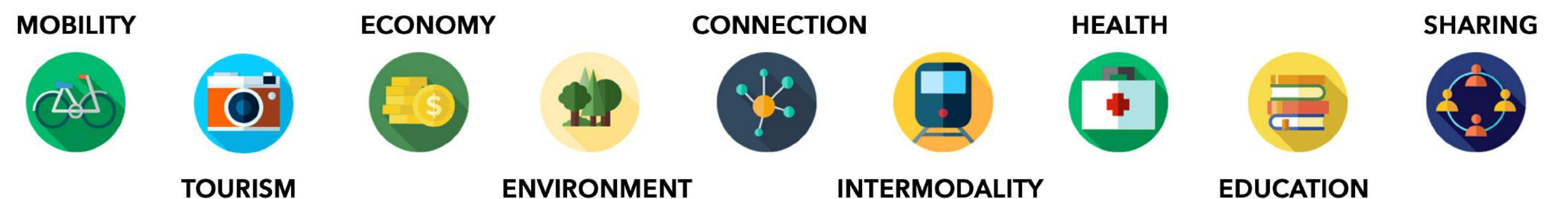
^a CIREM - Interuniversity Center for Economic and Mobility Research, Cagliari | ITALY

INTRODUCTION

Sardinia offers a lot of natural, historical and cultural attractions and a favourable climate making it an ideal destination for active and sustainable travels, where soft mobility enables visitors to enjoy regional assets they cannot explore otherwise. In 2016, the idea of an island interconnected and accessible by bicycle led the Sardinian Government to set about drawing up an integrated cycling mobility system, a regional plan that involves the whole territory of Sardinia.

The aim of this work is to show the systemic approach used to develop the regional cycling mobility plan of Sardinia and how this sustainable mobility system can improve accessibility and development in marginal areas still untouched by mass tourism.

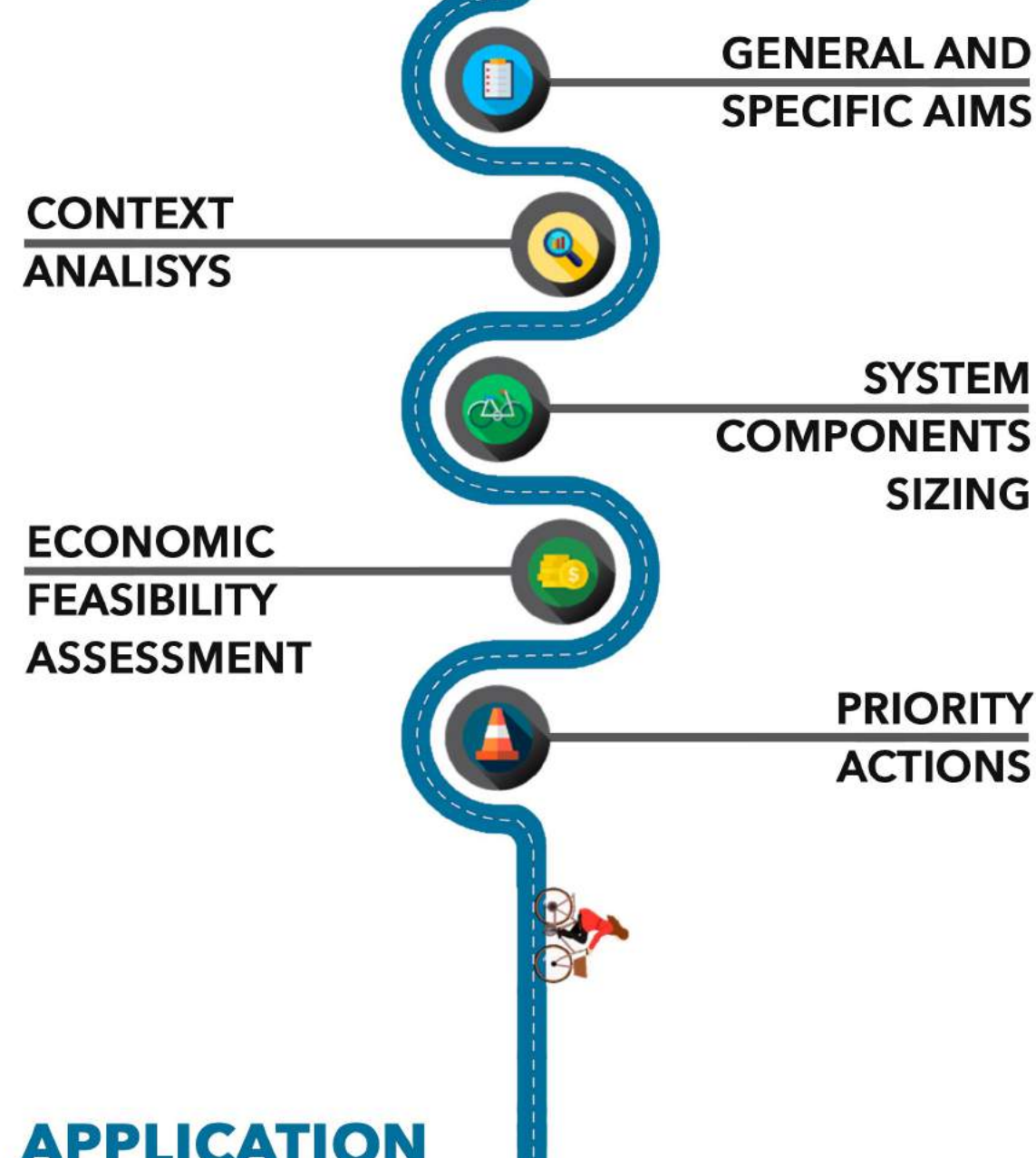
OBJECTIVES OF PLANNING



METHODOLOGY

The regional cycling mobility plan is based on a systemic approach that involved identifying a complex of integrated interventions, actions and measures for both physical (*hard*) and social (*soft*) infrastructuring. The physical infrastructure included the network of routes, facilities for cyclists, intermodal hubs, specialised signs and cycle parks. The methodology adopted in planning the cycling infrastructure consisted of a GIS-based multi-stage process that made it possible to identify corridors at the regional level within which to develop the design of the cycle routes. The routes were planned so as to ensure a comprehensive island-wide network, designed around a hierarchy of routes: primary medium-to-long distance routes, secondary routes and local routes, plus intermodal bike+train routes in areas where cycling is particularly challenging. Social infrastructure consisted in putting in place measures for the governance of the system's implementation and operation. This involved identifying the operational coordination structure, creation of a logo, design of a web portal and an app for mobile devices.

PLANNING PROCESS



APPLICATION

The plan of the cycling infrastructure consists of 46 cycle routes, developed through the following phases:

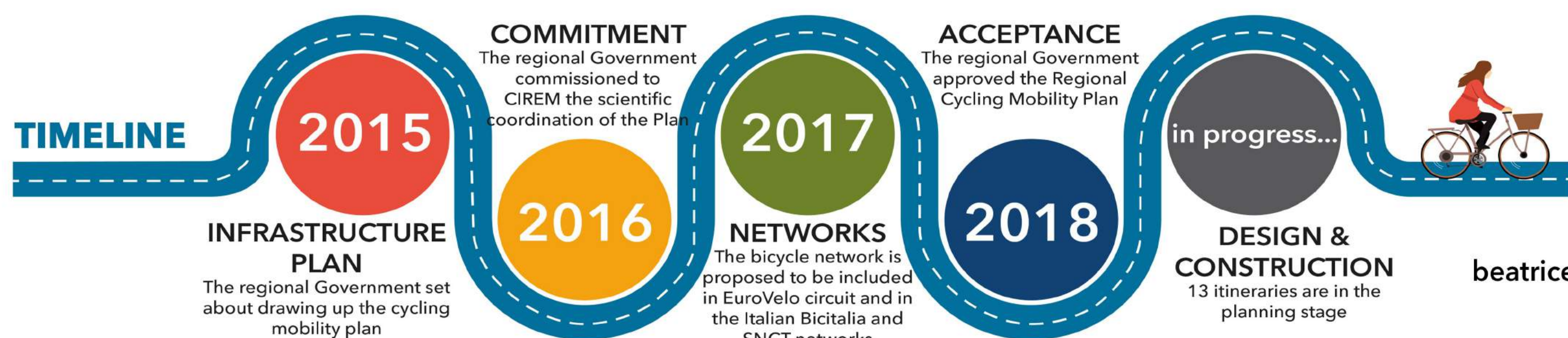
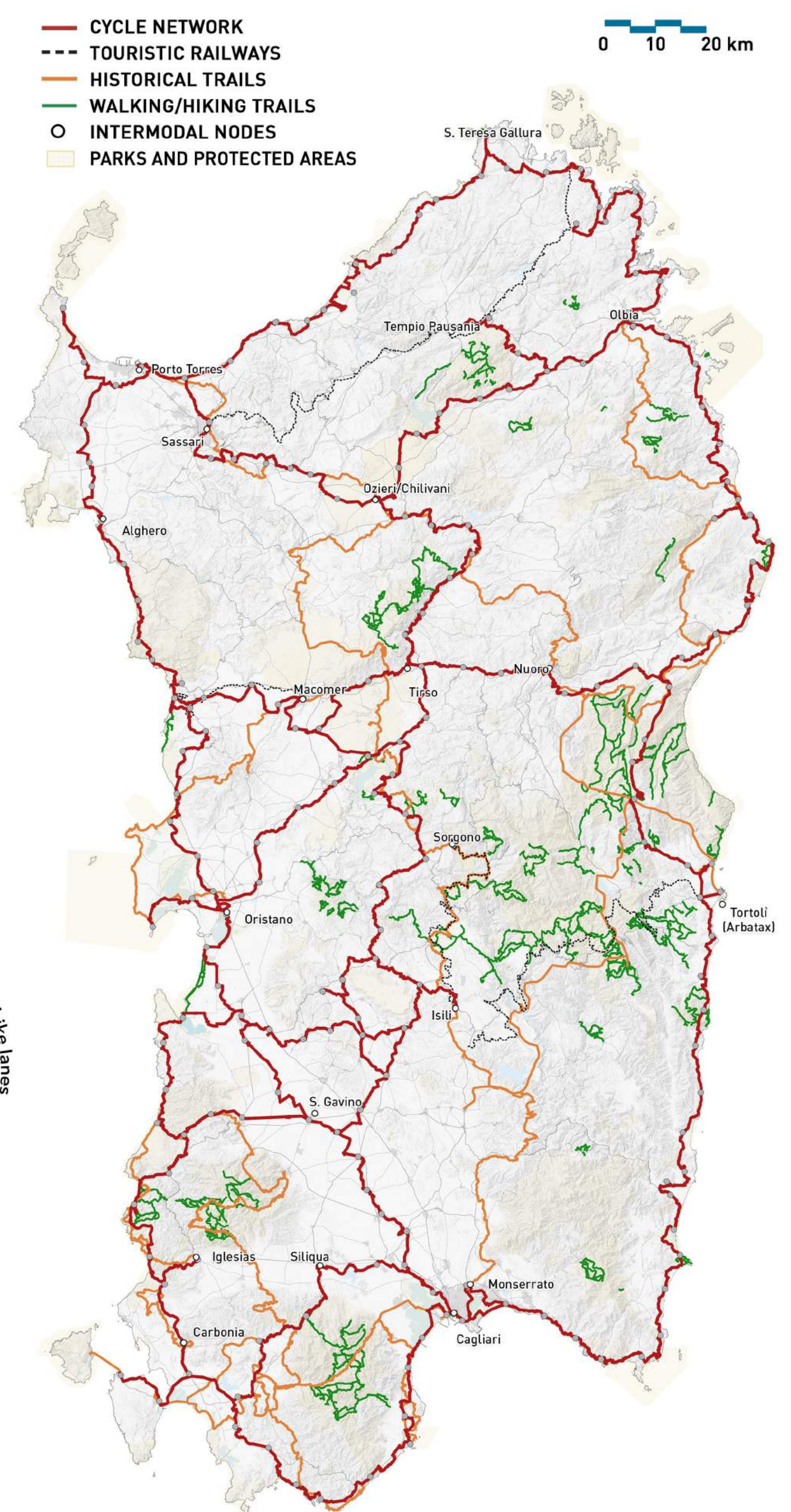
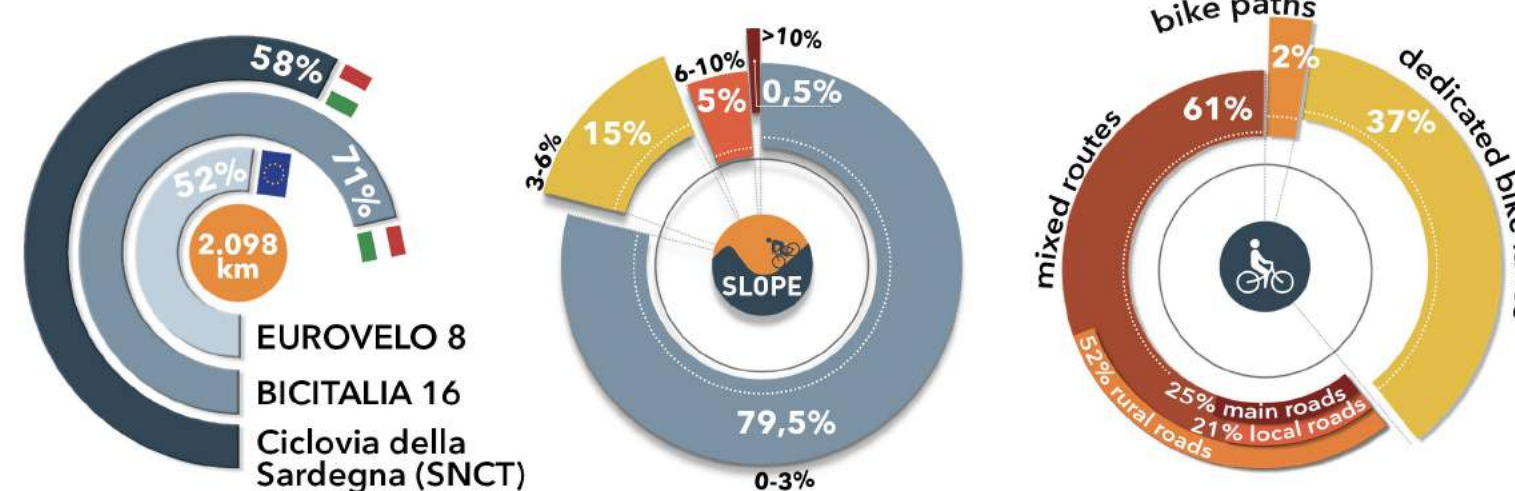
- 1 | Overview of the existing cycling infrastructures.
- 2 | Overview of the infrastructure already in place though not dedicated cycle routes, but with characteristics that could be adapted for cycling, to minimize costs and impacts (rural roads, disused railway tracks, etc.).
- 3 | Definition of network nodes: first the gateways from outside the island (ports and airports), then the regional transport nodes (railway stations, public transport stops and ports with inland transport connections).
- 4 | Inclusion of natural and cultural attractions and links to areas of particular environmental interest in order to improve the network appealing.
- 5 | Comparison of alternative solutions for the same route through analysis of slopes performed in GIS environment, using the digital elevation model (DEM) with 10 m grid spacing.
- 6 | Project and placement of cyclists facilities along the cycle routes, considering the adaptive reuse of existing buildings, such as disused railway stations, or building new structures with low environmental impact.
- 7 | Localization of intermodal nodes, in order to facilitate accessibility and flexibility of the routes and to provide interconnection and interchange with public transport services.
- 8 | Project and placement of specialised signs, integrated with those prescribed by regulations and required to render the routes easily recognisable as well as to provide transport and tourist information.
- 9 | Integration with other active mobility systems such as hiking and walking trails, historical and cultural trails, horse riding trails or tourist railways through the definition of local cycle parks.

46	CYCLING ROUTES (2.000 KM)	3	UNESCO SITES
6	BIKE+TRAIN ROUTES (550 KM)	2	NATIONAL PARKS
231	MUNICIPAL TERRITORIES	4	REGIONAL PARKS
747	PLACES OF INTEREST	85	NATURA 2000 SITES

CONCLUSIONS

By adopting the methodology described, we were able to design a coordinated set of interventions in both physical and social terms. As for the physical infrastructure, the planning criteria were geared towards connecting the greatest number possible of urban centres, places of historical, archaeological and cultural interest, areas of particular environmental interest, the island's gateways, and a sufficient number of intermodal nodes, so as to improve accessibility to the innermost and marginal areas of the island, in particular those not currently affected by tourist flows of Sardinia.

SOME RESULTS



CONTACTS

cirem@unica.it
beatricescappini@unica.it
verzucca@unica.it

