



ECF gratefully acknowledges
financial support from the European
Commission.



PEBSS: Betreiber und Städte – Gemeinsam Bikesharing regeln

PEBSS: Opérateurs et Villes – Ensemble pour régler le VLS

 @n_panozz
o

Bike sharing Forum
Berne, 6 septembre 2018





ACCELL GROUP



Bikeplus



Blaze



Bosch



CoModule



Homeport



JobRad (LeaseRa...



Cycle Valley



CYCLEUROPE AB



CYCLOPOLIS



Donkey Republic



EasyBike



Moventia



NEXTBIKE GMBH



ElectricFeel



eMobike



eates



Giant



GREEN REVOLUTION



Mobike



Motivate

Platform for European Bicycle Sharing & Systems



QUCIT



See.Sense



SHIMANO



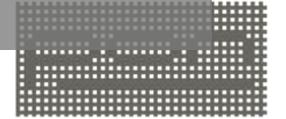
Smooove



Social Bicycles



PBSC



PON



Stage Intelligence



Urbo



Youbike



Zehus



Linka



oBike



1. Bike sharing

Video from ITO World



Empfehlungen von ECF-NABSA

Die drei Säulen bedenken, die das „**cycling-as-a-system**“-Konzept stützen:

1. Die Bedürfnisse der Verbraucher
→ Nutzerorientierte Dienstleistungen
2. Die Prioritäten der lokalen Behörden:
→ Öffentlicher Raum und öffentliche Ordnung
3. Die Interessen der Unternehmen
→ Kommerzielle Nachhaltigkeit



Recommendations de ECF-NABSA



Penser aux 3 piliers qui soutiennent le concept de ‘**cycling-as-a-system**’ :

1. Les besoins des consommateurs
→ Services centrés sur l'utilisateur
2. Les priorités des Autorités Locales:
→ Espace et Politiques publiques
3. Les intérêts des entreprises
→ Soutenabilité commerciale



Die ECF-UITP-Richtlinien zu stationslosem Bikesharing

1. Lizenz/Akkreditierung
2. Ordnung im öffentlichen Raum
3. Qualität der Flotte
4. Unterhalt der Flotte
5. Verteilung der Flotte
6. Koordination Stadt/Betreiber
7. Datenaustausch
8. Befähigung des Betreibers für
Betrieb (und Betriebsaufgabe)
des Systems

Les directives ECF-UITP sur le dockless

1. Licence/Accréditation
2. Voies publiques ordonnées
3. Intégrité de la flotte des vélos
4. Intégrité mécanique
5. Redistribution
6. Coordination Ville-Operateur
7. Partage des Données
8. Capacité de l'Operateur de
gérer (et cesser) les
opérations



Übersicht über die Regeln

Une panorama des règles



CITY REGULATIONS ON DOCKLESS BIKE SHARING

	PEBSS	SEATTLE/ST. LOUIS	DALLAS	BRUSSELS	LONDON/EDINGBURGH	OXFORD	CHICAGO
SAFETY	ISO 4210	ISO 4210		Bikes specifics	ISO 4210	ISO 4210	ISO 4315
PRICING	Set minimum			Transparency			
SERVICING	Demonstrable robust system for keeping fleet in working order	Operators will remove inoperable bikes within 24hrs			Robust maintenance and servicing regimes in place. Cleaned frequently	Bikes will be checked once per for faults. Faulty bikes will be removed or repaired within 24hrs.	All operators must con maintenance on each fleet
LOCATION	Flexible locations	Guidance will be given on locating bicycle share stations			Must have capability to manage the removal and redistribution of bicycles		15% of fleet must be av quarter of the serv
	Popular locations	Schemes with more than 2,000 bicycle must include priority hire neighborhood in 20% of their service area					
	Interoperability with public transport				Dockless bikes will complement the existing public transport network		
CUSTOMER SUPPORT	24 hour contact point	24 hour customer service phone			24 hour communication channel	The operator must have a person available to deal with reports of faulty bikes at any time the scheme is operating	24/7 customer hotline i translation sen
SERVICES	Standardized system nationally/regionally						
LICENSE	License required for operators	Annual permit	Annual permit		Code of Practice	Code of Conduct	Annual perm
	Compliance with national/international regulations	Each pilot program must meet code of federal regulation and safety standards	All dockless vehicles shall meet applicable local, state, and federal requirements and standards		Compliance with applicable laws, codes of practices and standards	Schemes must comply with relevant legislation and the highway code	Operator must comply wit laws and regul
		Must meet revised code of Washington for white front light, back red light					
		Must have commercial general liability insurance			Must have public liability insurance	Operators must have public liability insurance	Commercial general lia
	Phased approach to quantity of bikes (balance, proportion)	Size of fleet regulated - limited in first month - doubled in second months	Cap number of vehicles per vendor/geographical location		Agreed plan outlining the number of cycles the operator plans to introduce and the extent to which it expects to grow	During pilot phase number of bikes is limited to 100, and may start expanding the scheme on a schedule	Pilot program 6 months - init 250 bikes - must be
REGULATION	Best practice standards (soft regulation)	Hard regulation	Hard regulation		Code of practice. Failure to follow the code will be taken into account should the highway authority take enforcement action or begin legal proceedings against an operator.	Code of conduct laying down process for introducing and operating dockless bike sharing schemes and responsibilities of operators	Business per
	Evolutionary approach				Bikes will be introduced on trial basis. Code will be	Pilot phase 1 month. Number of bikes limited	

Die Regelung von Dublin

La régulation de Dublin

Regulierung erforderlich für:

- Erleichterung des Betriebs in speziellen Bereichen
- Qualitäts- und Wartungsstandards
- Kontrolle der Systemauswirkungen

Régulation nécessaires pour:

- Faciliter les opérations en zones spécifiques
- Standards de qualité et maintenance
- Gérer l'impact des systèmes



Die Regelung von Dublin La régulation de Dublin

Die kommunalen Vorschriften sind geeignete Instrumente:

- Byelaws erfordern politische Unterstützung
- Eine öffentliche Konsultation ermöglicht den Betreibern des öffentlichen Verkehrswesens eine Stellungnahme
- Transparentes Verfahren, in dem alle Betreiber gleichermassen behandelt werden

Les règlementations municipales sont les bons outils:

- Bye-Laws nécessitent le support politique
- Une consultation publique permet aux opérateurs des transports publiques de donner leur avis
- Un processus transparent où tous les opérateurs sont traités de la même façon



Die Regelung von Dublin

- Jahreslizenz, € 200
- **Gesamtlimit** für Velos in der Stadt und Limit für Velos/Betreiber
- Der Betreiber muss über mindestens € 7 Mio. verfügen.
- Jahresbewilligung und Kennzeichnung für jedes Velo erforderlich
- **Kosten für jedes Velo**, die alle drei Jahre neu kalkuliert werden können
- Spezielle Parkbereiche und Veloanzahl (stets an etwas angeschlossen)
- **Betreiber verantwortlich** für Qualität, Wartung und guten Zustand der Velos -
- **Werbung** für Velos **verboten**: Erscheinungsbild mit dem Rat vereinbart
- Austausch der **Nutzerdaten**
- **Bussgelder** für Betreiber und Nutzer



La régulation de Dublin



- Licence d'un an, €200
- **Limite** totale de vélos en ville et limite de vélos/opérateur
- L'opérateur doit disposer d'au moins €7 Mio
- Permis d'un an et identificateur sont requis pour chaque vélo
- **Frais pour chaque vélo**, qui peuvent être révisés tous les 3 ans
- Zones dédiées au parking et nombres de vélos (toujours attachés à quelque chose)
- **Opérateur responsable** de qualité, maintenance et bon état des vélos
- **Pubs** sur les vélos **interdites**: l'apparence est convenue avec le Conseil
- Partage des **données** d'utilisation
- **Amendes** pour opérateurs et usagers -



Der Fall Manchester

- Erste Stadt, die offiziell einen Betreiber von stationslosem Bikesharing (Mobike) beauftragt hat
- Keine Regelungen, keine Verpflichtungen für den Betreiber
- Absichtserklärung (MoU) mit Betreiber und ständiger Kontakt
- Viel Vandalismus



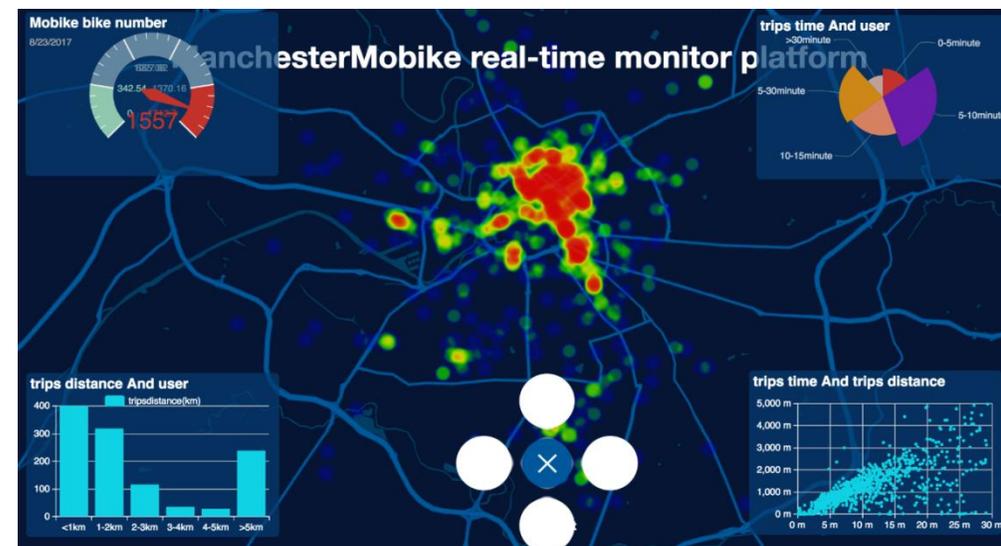
Le cas de Manchester

- Première ville à contracter officiellement un opérateur dockless (Mobike)
- Pas de réglementations, pas de contraintes pour l'opérateur
- Protocole d'entente (MoU) avec opérateur et contact constant
- Beaucoup de vandalisme



Lehren / Leçons apprises

- **Geofencing** erforderlich, um übermäßige Verteilung zu vermeiden
- Die Stadt muss bereit sein, sich 1-2 Tage/Woche **zu engagieren**
- Grundlegende **Daten**: Plattform Mobike zur Visualisierung + Arbeit auf offener API für MaaS
- **Kontaktpunkt** erforderlich (zu Beginn war Mobike der Ansicht, die sozialen Netzwerke allein würden ausreichen)
- Neue Technologien wie **IdD** zur Verbesserung der Präzision
- **Geo-fencing** nécessaire pour éviter une excessive dispersion
- La ville doit être prête à **s'engager** pour 1-2 jour/semaine
- **Données** fondamentales : plateforme Mobike pour la visualisation + travail sur un open API pour MaaS
- **Point de contact** nécessaire (au début Mobike pensait que les seules réseaux sociaux suffiraient)
- Nouvelles technologies comme **IdO** pour améliorer la précision



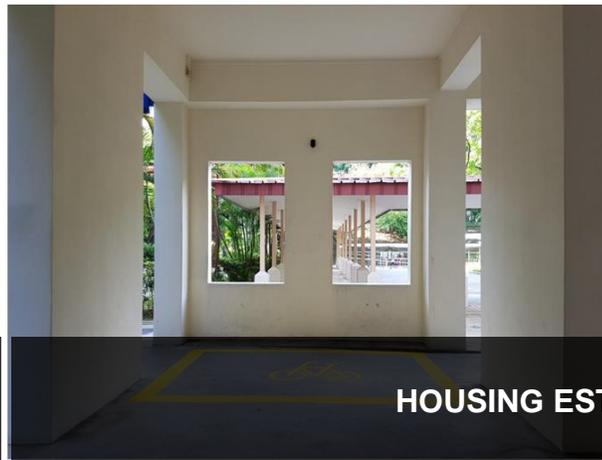
Singapore MoU



RAILWAY PREMISES



PUBLIC STREETS



HOUSING ESTATES



PARKS

Under this Agreement, Bicycle-Sharing Operators will:



Remove indiscriminately parked bicycles within half a day



Remove faulty bicycles within a day and ensure bicycles are in good working condition



Educate users on proper parking and safe riding behaviours



Purchase public liability insurance for users and victims of accidents caused by users



Implement geo-fencing technologies by end 2017



Share data with government agencies to facilitate the planning of active mobility infrastructure

More than **4,000** yellow bicycle-parking boxes will be drawn

Das bewährte System

Le système a l'épreuve du temps



Vielen Dank an alle!
Merci à tou.te.s!

Niccolò Panozzo
n.panozzo@ecf.com

