

# Gemeinwohlbericht der Stadtmobil Rhein-Neckar AG 2021/2022



Stadtmobil Rhein-Neckar AG  
M 1, 2  
68161 Mannheim

## Inhalt

Inhalt.....	2
Allgemeine Information .....	4
Das Unternehmen auf einen Blick .....	4
Profil und Selbstverständnis.....	4
GWÖ-Bericht setzt Maßstäbe.....	5
Bilanz: Geprüft und bewertet .....	5
Zweiter GWÖ-Bericht von stadtmobil .....	6
Nachhaltigkeit als Verpflichtung und Aufgabe .....	6
A Lieferant:innen.....	8
A1 Menschenwürde in den Zulieferketten .....	8
1. Technische Dienstleistungen.....	9
2. Betriebskosten Fahrzeuge .....	11
3. IT-Service .....	11
4. Büro- und Verbrauchsmaterial.....	12
5. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.....	13
A2 Solidarität und Gerechtigkeit in den Zulieferketten .....	15
A3 Ökologische Nachhaltigkeit in den Zulieferketten.....	17
A4 Transparenz und Mitentscheidung in der Zulieferkette.....	20
B Eigentümer:innen & Finanzpartner:innen .....	22
B1 Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln .....	22
B2 Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln.....	23
B3 Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung .....	25
B4 Eigentum und Mitentscheidung .....	28
C Mitarbeitende.....	31
C1 Menschenwürde am Arbeitsplatz .....	32
C2 Ausgestaltung der Arbeitsverträge .....	41
C3 Ökologisches Verhalten der Mitarbeitenden.....	46
C4 Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz.....	49
D Kund:innen und Mitunternehmen.....	53
D1 Ethische Kundenbeziehungen .....	53
D2 Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmen.....	60
D3 Ökologische Auswirkungen der Nutzung von Carsharing.....	64

D4 Kunden-Mitwirkung und Produkttransparenz.....	72
E Gesellschaftliches Umfeld .....	74
E1 Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen .....	74
E2 Beitrag zum Gemeinwesen.....	83
E3 Reduktion ökologischer Auswirkungen.....	91
E4 Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung .....	95
Anhang.....	97
Anhang 1: Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der UN.....	97
Anhang 2: Die Sustainable Development Goals (SDGs) und das Gemeinwohl.....	102
Beschreibung des Prozesses der Erstellung der Gemeinwohlbilanz .....	103
Testat.....	104

# Allgemeine Information

## Das Unternehmen auf einen Blick

**Firmenname:**

Stadtmobil Rhein-Neckar AG

**Branche:**

Carsharing

**Firmensitz:**

Mannheim

Berichtszeitraum	2021	2022
Gesamtanzahl der Mitarbeitenden (inkl. Vorstand)	33	35
Vollzeitäquivalente	23,98	24,61
Umsatzerlöse	5.419 Tsd.Euro	6.678 Tsd. Euro
Bilanzgewinn	377 Tsd.Euro	416 Tsd.Euro

## Profil und Selbstverständnis

Die Stadtmobil Rhein-Neckar AG, kurz stadtmobil, ist die Carsharing-Anbieterin in der Rhein-Neckar-Region. Das Unternehmen stellt über 14.000 privaten und gewerblichen Kund:innen mehr als 650 Autos zur Verfügung (Stand: 1.7.2022).

Seit unserer Gründung 1992 bieten wir Menschen die Möglichkeit, Carsharing Fahrzeuge individuell und bedarfsgerecht zu nutzen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag, um die Zahl der Privatautos zu verringern und Städte vom Autoverkehr zu entlasten. Die positiven Umwelteffekte sind wissenschaftlich belegt: Laut Studien ersetzt ein Carsharing-Auto bis zu 20 private Pkw. Carsharing-Nutzer:innen fahren zudem weniger Auto und nutzen häufiger alternative Verkehrsmittel.

Carsharing-Anbieterin für alle

Über den Unternehmenszweck hinaus vertritt und lebt stadtmobil Werte des nachhaltigen Wirtschaftens und bekennt sich zur gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR). Schon in unserer Satzung ist dieser Anspruch festgeschrieben: „Das Unternehmen fühlt sich ökologischen und sozialen Zielen in besonderem Maße verpflichtet.“

Der Begriff „Gemeinwohlökonomie“ (GWÖ) bringt auf den Punkt, was uns wichtig ist. Es geht nicht allein um Gewinne oder gar Gewinnmaximierung, sondern vielmehr darum, wie sich unternehmerisches Handeln auf die Gemeinschaft auswirkt.

## GWÖ-Bericht setzt Maßstäbe

Als gemeinwohlorientiertes Unternehmen legt stadtmobil deshalb neben dem Jahresabschluss auch einen Gemeinwohlbericht vor. Eine Initiative um den Österreicher Christian Felber hat diese Bilanzierungsform entwickelt. Für Unternehmen, die sich zur GWÖ bekennen, spielen Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes ebenso eine Rolle wie ein fairer, menschenwürdiger Umgang mit Mitarbeitenden, Partner:innen und Gesellschaft. Betrachtet und bewertet werden Faktoren wie Solidarität, Transparenz, Wertschätzung und Teilhabe.

Die GWÖ stellt damit Grundwerte für ein gelingendes Miteinander in den Mittelpunkt. Unternehmen gelten nur dann als erfolgreich, wenn sie – neben wirtschaftlichen Erlösen – auch einen Mehrwert für das Gemeinwohl erbringen. Die Gemeinwohlbilanz ergänzt, so gesehen, die wirtschaftliche Bilanz.

Ein GWÖ-Bericht dokumentiert die Gemeinwohlorientierung eines Unternehmens und bietet überprüf- und vergleichbare Kriterien für sein Gemeinwohl-Engagement. Betrachtet werden 20 Themen. Sie beschreiben die Gemeinwohl-Aktivitäten des Unternehmens jeweils in Hinblick auf seine relevanten Bezugsgruppen (Stakeholder). Das sind Lieferant:innen, Dienstleister:innen, Anteilseigner:innen, Mitarbeitende, Kundschaft und Wettbewerber:innen sowie das gesellschaftliche Umfeld.

## Bilanz: Geprüft und bewertet

Das Ergebnis wird extern und unabhängig bewertet. Das Testat lässt sich in einer so genannten Gemeinwohl-Matrix darstellen. Es ist im Anhang beigefügt und unabdingbarer Bestandteil der Gemeinwohlbilanz.

Die Bewertung erfolgt durch Einordnung in Bewertungsstufen nach Punkten:

- ▶ Erste Schritte (1),
- ▶ Fortgeschritten (2-3),
- ▶ Erfahren (4-6),
- ▶ Vorbildlich (7-10).

Die gesetzlichen Standards geben eine Basislinie (0) als ein Mindestmaß an gemeinwohlorientiertem Wirtschaften vor.

## Zweiter GWÖ-Bericht von stadtmobil

Die erste Gemeinwohlbilanz hat stadtmobil 2018 zusammen mit der Gemeinwohl-Beraterin Ulrike Häußler erstellt und den Bericht 2019 auditieren lassen. Offiziell zertifiziert waren wir seinerzeit Vorreiter in der Carsharing-Branche.

2023 legen wir nun einen zweiten GWÖ-Bericht in kompakter Form für das Jahr 2021 vor. Dazwischen liegen bewegte Jahre, die nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie und die sie begleitenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens bestimmt waren. Wo erforderlich werden wir auch auf die Entwicklung der Jahre 2019, 2020 und 2022 eingehen.

Trotz all der herausfordernden Rahmenbedingungen haben wir uns weiterentwickelt – auch und gerade in Hinblick auf die Gemeinwohlorientierung. Denn die Ausnahmesituation machte einmal mehr deutlich, dass es auch auf die so genannten „weichen Faktoren“ (Soft Issues) mehr denn je ankommt – auf ökonomisch wie ökologisch verantwortliches Handeln, auf Solidarität und gegenseitigen Respekt.

## Nachhaltigkeit als Verpflichtung und Aufgabe

GWÖ zielt mit ihrer ganzheitlichen Unternehmensbetrachtung auf ein sozial verantwortliches und nachhaltiges Wirtschaften. Jedes Gemeinwohl-Thema beinhaltet mindestens eines der 17 Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG), welche die Vereinten Nationen erarbeitet haben. Sie gelten seit Januar 2016. Im Anhang geben wir eine detailliertere Erläuterung zu den SDG und wie sie mit der GWÖ verknüpft sind.

Viele dieser SDG sind auch für stadtmobil als Carsharing-Anbieterin Thema und Anliegen zugleich: So wollen wir unseren Beitrag zu einem integrativen Wirtschaftswachstum leisten und mit nachhaltigen Arbeitsplätzen und fairer Entlohnung Armut bekämpfen. Dies trotz der nicht zu vermeidenden Einkäufe bei Händler:innen, deren Handeln wir in Bezug auf diese Ziele kaum beeinflussen können (Ziel 1 – keine Armut). Unseren Mitarbeiter:innen wollen wir ein gesundes Leben sowie lebenslanges Lernen und menschenwürdige Arbeit ermöglichen (Ziele 3 – Gesundheit und Wohlergehen, 4 – Hochwertige Bildung, 8 – Menschenwürde, Arbeit und Wirtschaftswachstum). Wir fördern Geschlechtergleichstellung (Ziel 5 – Geschlechtergerechtigkeit). Unser Geschäftsziel ist es, daran mitzuwirken, im Rahmen der Gegebenheiten Städte lebenswert zu gestalten, indem wir Verkehr entlasten und die Luftqualität verbessern sowie durch reduzierte Emissionen den Klimawandel bekämpfen (Ziele 11 – Nachhaltige Städte u. Gemeinden und 12 – Nachhaltiger Konsum und Produktion).

Zur leichten Einordnung und besseren Übersicht haben wir bei jeder Rubrik dieses GWÖ-Berichts mit Angabe der bekannten UN-Symbole vermerkt, welche

Nachhaltigkeitsziele wir mit entsprechenden Aktivitäten besonders fördern und unterstützen. Im Anhang stellen wir die SDG insgesamt vor und zeigen deren Zuordnung zu GWÖ-Themen tabellarisch.

Seit 2017 ist eine Nachhaltigkeitsberichterstattung für große Unternehmen in Deutschland Pflicht. Oft werden entsprechende Anstrengungen und Aktivitäten von Unternehmen auch als Corporate Social Responsibility (CSR) bezeichnet. Für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) ist die Berichterstattung noch freiwillig. Aus unserer Sicht sind diese Berichte nicht allzu umfassend, bieten weniger Transparenz und Vergleichbarkeit. Deshalb hat sich stadtmobil schon 2018 für einen Gemeinwohlbericht entschieden.

stadtmobil stellt sich mit ihrem GWÖ-Bericht bereits heute der Aufgabe, ihre Geschäftstätigkeit unter Nachhaltigkeitsaspekten umfassend und nachvollziehbar zu beleuchten. Wir wollen damit zeigen, dass wir uns als Unternehmen unserer Verantwortung für Umwelt, Gesellschaft und zukünftige Generationen bewusst sind und uns dieser Herausforderung, wo möglich, durch ständige Verbesserungen stellen.

### **Feedback**

Ihr Feedback ist uns wichtig. Kommunikation und Transparenz sind Bestandteile unserer CSR. Gerne laden wir an dieser Stelle deshalb unsere Leser:innen ein, uns Rückmeldung zum Bericht und zu unserem Engagement zu geben.

### **Kontakt**

Kirsten Kremer  
Stadtmobil Rhein-Neckar AG  
M 1, 2  
68161 Mannheim  
kirsten.kremer@stadtmobil.org

# A Lieferant:innen

## A1 Menschenwürde in den Zulieferketten



Die Beschaffungssituation im Betrachtungszeitraum war besonders durch die Liefersituation und Insolvenzen von Geschäftspartner:innen infolge der Corona-Pandemie geprägt. Es werden und wurden Fahrzeuge wie sonstige für den Geschäftsbetrieb notwendige Ausstattungen dort beschafft, wo sie überhaupt lieferbar waren.

Die Lieferant:innen von stadtmobil kommen aus unterschiedlichen Branchen. Ihre Produkte, Leistungen und Angebote für stadtmobil betreffen:

1. Technische Dienstleistungen rund um Fahrzeuge von Automobilhersteller:innen, deren Vertragswerkstätten und „freie Werkstätten“:  
Kauf, Verkauf, Lieferung, Inspektionen und Reparaturen der Fahrzeuge
2. Dienstleistungen zu Betrieb und Unterhaltung von Fahrzeugen und Stellplätzen:  
Tanken und Pflege der Stellplätze und Fahrzeuge im Betrieb, Versicherung der Fahrzeuge
3. IT-Dienstleistungen und Callcenter:  
Software und Support für Organisation, Verwaltung, Buchungssysteme, Servicezentrale
4. Produkte und Leistungen, die zur Erhaltung unserer Infrastruktur notwendig sind:  
Zubehör und Verbrauchsmaterialien
5. Dienstleistungen zur Unterstützung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
6. Anmietung von Räumlichkeiten:  
Büro, Lager, Stellplätze

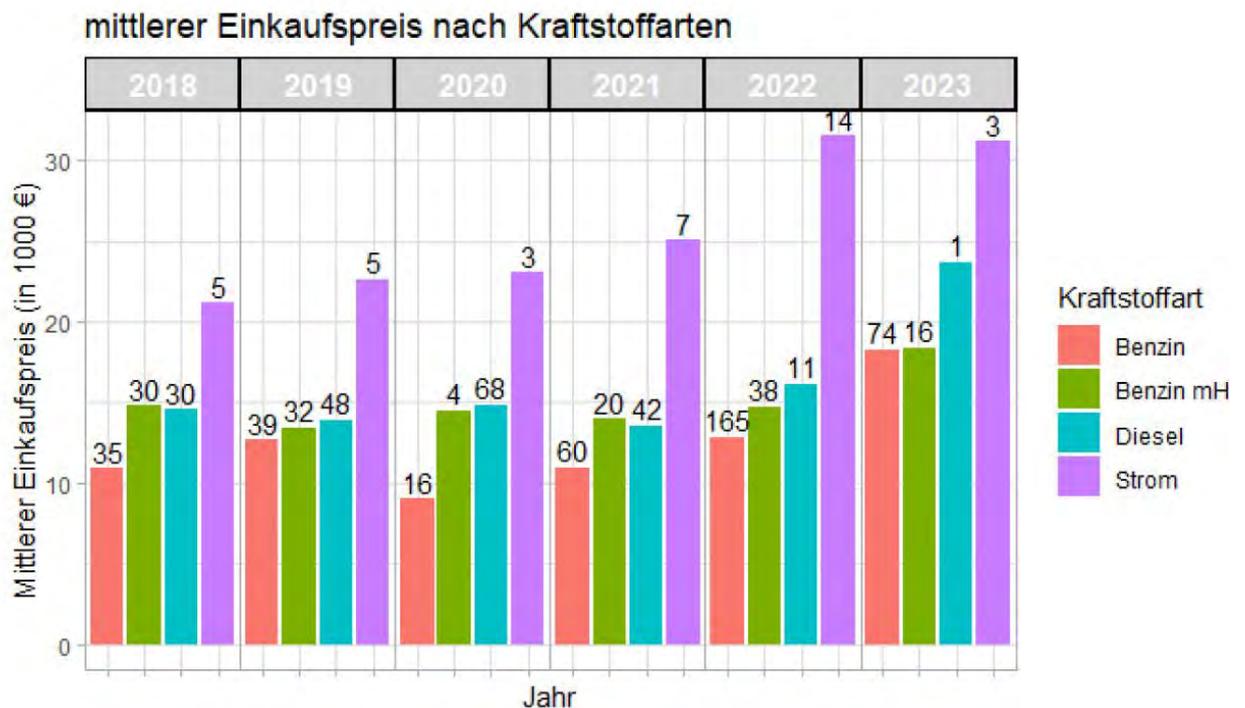
## Verteilung der Kosten in Prozent (bezogen auf das Einkaufsvolumen)

	2020	2021	2022
Kauf von Fahrzeugen	36%	37%	48%
Werkstattleistungen (Reparaturen, Inspektionen, sonstige Kosten)	14%	16%	12%
Fahrzeug-Reinigung	5%	4%	3%
Tanken	17%	20%	19%
IT-Systemkosten / Buchungszentrale / Callcenter (Fa. Cantamen, Kommunikation ...)	8%	7%	5%
Erhaltung der Infrastruktur (ohne Miete)	14%	11%	9%
Marketing & Öffentlichkeitsarbeit	2%	3%	2%
Miete	3%	3%	2%

## 1. Technische Dienstleistungen

### Automobilproduzenten

Der Einkauf unserer Fahrzeuge machte im Jahr 2021 37,62 Prozent des Gesamteinkaufsvolumens aus. In der Tabelle stellen wir den mittleren Einkaufspreis nach Kraftstoffart dar; die Ziffern über den Balken zeigen, wie viele Fahrzeuge jeweils beschafft wurden.



Lieferanten sind die großen in Deutschland vertretenen Autohersteller:innen. Soziale Risiken und die Beachtung der Menschenwürde bei ihnen und in ihren Zulieferketten haben wir bisher nicht aktiv ermittelt. Wir rufen zwar bei Einholung aller Angebote und bei Gesprächen mit unseren Ansprechpartner:innen dieses Thema auf, als relativ kleine und regional aufgestellte Abnehmerin ist uns jedoch eine direkte Einflussnahme auf deren globale Produktionsbedingungen nicht möglich. Auch sind wir strukturell nicht in der Lage, die erfolgten Angaben in der Tiefe zu prüfen.

Wir können daher nicht mit Sicherheit ausschließen, dass bestimmte Fahrzeugkomponenten unter Konditionen hergestellt werden, die nach sozialen oder rechtlichen Kriterien kritisch zu beurteilen sind. Für unsere Beurteilung greifen wir auf veröffentlichte Nachhaltigkeitsberichte der Autokonzerne zurück. Solche sind zum Beispiel im Internet zu finden unter:

- ▶ <https://www.ford.de/ueber-ford/nachhaltigkeit/lieferkette>
- ▶ <https://www.opel.de/ueber-opel/nachhaltigkeit.html>
- ▶ <https://www.toyota.de/innovation/umwelt/index.json>
- ▶ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/search/Nachhaltigkeitsbericht/>

### **Wartung und Reparatur**

Neben Vertragswerkstätten der Hersteller:innen arbeiten wir überwiegend mit unabhängigen, regionalen Werkstätten zusammen. Das ist nicht nur betriebswirtschaftlich sinnvoller; so tragen wir auch dazu bei, dass Wertschöpfung in der Region bleibt, und können gerade kleine Firmen unterstützen.

Bei diesen Partner:innen sind wir oft vor Ort und können uns in Gesprächen und durch eigene Anschauung selbst ein Bild machen. Bislang konnten wir dabei keine Verletzung der Menschenwürde feststellen. Wäre dies der Fall, könnten wir hier einfacher auf Abhilfe drängen oder sogar die/den Vertragspartner:in wechseln als das bei den großen Autokonzernen und ihren Service-Organisationen möglich wäre.

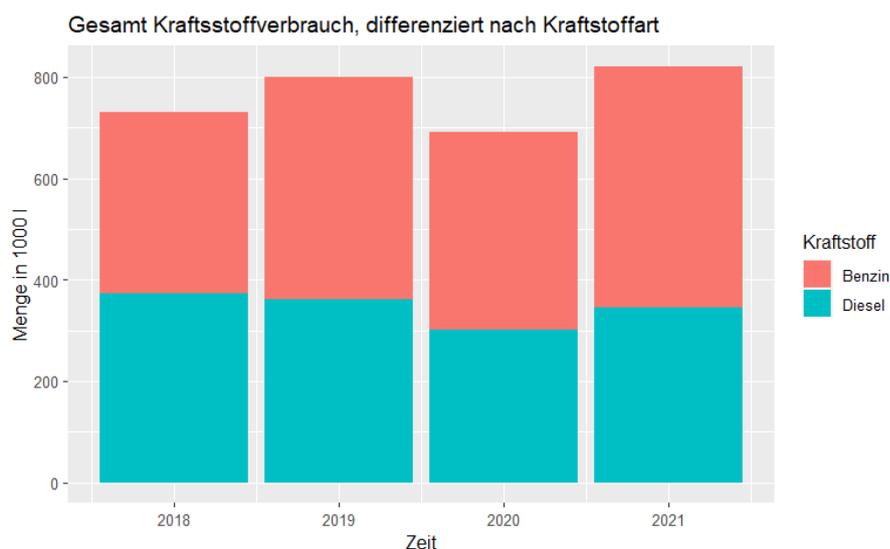
Unsere Partnerin für Pflege und Instandhaltung, die Firma Ben Fleet Services, haben wir vertraglich verpflichtet, die Umweltverträglichkeit verwendeter Reinigungsmittel und Einsatzstoffe mit Sicherheitsdatenblättern nachzuweisen. Weiterhin ist vertraglich vereinbart, dass Ben Fleet Services nur mit festangestellten Arbeitnehmer:innen ihre Dienstleistungen für uns erbringen darf. Etwaige kurzfristige Ausnahmen sind durch uns zu genehmigen. In den vergangenen Jahren setzen wir immer mehr eigenes Personal für die Reinigung ein, deshalb ist hier ein leichter Rückgang der Kosten beim externen Dienstleister zu sehen. Ben Fleet Services hat leider im Jahr 2022 den Betrieb eingestellt.

## 2. Betriebskosten Fahrzeuge

Ein weiterer großer Einkaufsposten ist der Kraftstoff für unsere Fahrzeuge. 2021 entfielen 20 Prozent des Gesamteinkaufsvolumens auf Kraftstoffe. Vergleicht man allerdings nur die Kosten für den Kraftstoff, so sind diese von 2020 auf 2021 um über 41 Prozent gestiegen (2021 auf 2022 um 47%) gestiegen.

Für E-Fahrzeuge fehlen uns derzeit noch die technischen Möglichkeiten zur Erhebung repräsentativer Zahlen. So lässt sich beispielsweise der Gesamtverbrauch unserer E-Flotte nicht exakt ermitteln, weil Kund:innen die Autos während der Nutzung an kostenfreien Ladesäulen (Einkaufszentren usw.) aufladen. Und an den Stellplätzen lassen sich die Lademengen zwar den Ladepunkten, nicht aber den jeweils daran angeschlossenen einzelnen Autos zuordnen.

Die Kund:innen betanken die Fahrzeuge in der Regel während der Buchungszeit, die Kraftstoffkosten trägt stadtmobil. Die Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs lässt sich aus nachfolgender Grafik ablesen. Der Rückgang 2020 ist der geringeren Fahrleistung der Flotte im ersten Pandemie-Jahr geschuldet.



## 3. IT-Service

Eine gut funktionierende Software ist das A und O für ein professionelles Carsharing-Angebot. Kundenbuchungen, Disposition und Verwaltung der Fahrzeug- und Kund:innendaten hängen davon ab. In der Cantamen GmbH hat stadtmobil dafür die ideale Partnerin.

Cantamen ist Spezialistin für Software und Service für Shared Mobility und Lieferpartnerin von vielen Carsharing-Organisationen. stadtmobil ist zudem an Cantamen beteiligt; die Strukturen der Firma sind uns daher wohl bekannt. Wir wissen,

dass dort die Menschenwürde hochgeschätzt und Nachhaltigkeit gelebt wird. Dies können wir auch als Gesellschafterin vertreten und durchsetzen.

Die Weiterentwicklung der Buchungsplattform für unterschiedliche Carsharing-Organisationen und -Anbieter:innen war und ist uns ein besonderes Anliegen. Denn nur so sichern wir unseren Kund:innen die Möglichkeit zur problemlosen deutschlandweiten „Quernutzung“ (Nutzung der Fahrzeuge anderer Anbieter über ihren Account bei uns) und erweitern so die Perspektiven für eine Sharing-Kultur im Bereich individueller Automobilität.

#### 4. Büro- und Verbrauchsmaterial

Lieferant:innen aus unterschiedlichen Sparten gewährleisten mit ihren Produkten unsere internen Büroabläufe. Das sind

- ▶ Büromöbel
- ▶ PC, Bildschirme, Drucker
- ▶ Büromaterial, Reinigungsmittel
- ▶ Papier

und vieles mehr.

Die Büromöbel stammen von einem ortsansässigen Möbelhändler. Sie wurden in einer ihm persönlich bekannten Produktionsstätte in Spanien gefertigt. Die dortigen Arbeitsbedingungen bezeichnete er aus seiner Kenntnis als „top“.

2021 hat stadtmobil eine neue Küche erhalten. Diese hat eine genossenschaftlich organisierte Schreinerei aus der Region gebaut.

Beim Kauf von EDV-Hardware orientieren wir uns an den jährlich erscheinenden Berichten von Greenpeace und Amnesty International. Anerkannte Qualitätssiegel, die wir beim Einkauf berücksichtigen könnten, gibt es auf diesem Gebiet aber noch nicht.

Büromaterial kaufen wir bei verschiedenen Lieferant:innen meist online – bisher ohne Prüfung nach Kriterien der Gemeinwohlförderung. stadtmobil bezieht sein Papier beim Ökoversand memo. Dessen veröffentlichter Nachhaltigkeitsbericht lässt keinen Zweifel an der Achtung der Menschenwürde. Allerdings machen die Einkäufe bei memo nur einen geringen Teil des Gesamteinkaufsvolumens aus. Das Umweltpapier für den Bürobedarf ist mit dem Blauen Engel zertifiziert. Weißes Papier, das wir nur in begründeten Ausnahmefällen verwenden, trägt das EU-Ecolabel.

Reinigungsmittel fürs Büro bestellen wir beim Drogeriemarkt dm, der sich laut Homepage durch hohes Engagement für die Mitarbeitenden auszeichnet

(Mitarbeiter:innenbeteiligung in Arbeitsgruppen und Projektteams, Förderung der Gesundheit, Theaterworkshops).<sup>1</sup>

Reinigungsmittel für die Fahrzeuge (Glasreiniger, Frostschutzmittel und anderes) beziehen wir von der Firma Würth, die in der Region eine Niederlassung hat.<sup>2</sup> Bestellt wird online. Würth hat einen eigenen Code of Compliance für sein Unternehmen aufgestellt, in dem die Achtung der Menschenwürde aufgeführt ist. Aber auch der firmeneigene Nachhaltigkeitsbericht betont den Umgang mit den Mitarbeitenden unter dem Gesichtspunkt Wertschätzung und Achtsamkeit.

## 5. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Im Marketing arbeiten wir mit Agenturen und Druckereien zusammen. Es handelt sich überwiegend um kleine Unternehmen in Deutschland und, falls möglich, aus der Region (Druckerei Schwörer in Mannheim, onlineprinters, wirmachendruck.)

Die Mannheimer Druckerei Schwörer nutzt nach eigener Aussage Papier aus Forsten mit FSC-Zertifikat. FSC steht für den Forest Steward Council, ein weltweit gültiges Zertifizierungssystem für nachhaltige Waldwirtschaft. Kund:innen können mit dem FSC-Logo auf ihren Publikationen zeigen, dass sie auf verantwortungsvolle Holzwirtschaft Wert legen. Schwörer bietet Kund:innen zudem die Möglichkeit, Drucksachen und Publikationen klimaneutral bedrucken und verarbeiten zu lassen. Kund:innen, die das wünschen, zahlen zum Ausgleich für den anfallenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß einen Extrabeitrag, der in Klimaschutzprojekte fließt. Darüber hinaus bekennt sich Schwörer zu einer „umweltfreundlichen, zertifizierten Energieversorgung“ und bezieht seinen „Strom aus Wasserkraftwerken – mit deutlich reduzierter CO<sub>2</sub>-Emission“.<sup>3</sup> stadtmobil zahlt für den Druck eine CO<sub>2</sub>-Kompensation.

### *Einstufung: Erfahren (4)*

Da wir unsere Einkäufe beim Handel in Deutschland tätigen, gehen wir davon aus, dass die gesetzlichen Regelungen zu menschenwürdigem Umgang eingehalten werden. Die Standards setzt die Internationale Arbeitsorganisation ILO (International Labour Organization); sie haben in Deutschland Gesetzesrang.

Ebenso gehen wir davon aus, dass unsere großen Zulieferfirmen die Living Wage, also ein existenzsicherndes Gehalt, wo immer sie produzieren, beachten und bei der

---

<sup>1</sup> <https://www.dm.de/unternehmen/nachhaltigkeit-im-unternehmen>

<sup>2</sup> Die Würth-Gruppe orientiert sich an den 17 Zielen für nachhaltige Zukunft der UN und hat einen ausführlichen Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt (Stand 03/2022)  
[https://www.wuerth.com/web/de/wuerthcom/philosophie/verantwortung/nachhaltigkeit\\_1/nachhaltigkeit\\_1.php](https://www.wuerth.com/web/de/wuerthcom/philosophie/verantwortung/nachhaltigkeit_1/nachhaltigkeit_1.php)

<sup>3</sup> <https://www.druckerei-schwoerer.de/nachhaltigkeit.html>

Entlohnung berücksichtigen. Tatsächlich gehört die Automobilbranche zu den bestzahlenden Arbeitgeber:innen in Deutschland. Bei fast allen wesentlichen Lieferant:innen sehen wir sehr gute Arbeitsbedingungen als erfüllt an. stadtmobil gibt zudem vor, dass beim Einkauf Produkte mit den Labels „Blauer Engel“ und „Fairtrade“ vorrangig ausgewählt werden. Die bisher eher vagen Vorgaben zum Einkauf wurden in einer Arbeitsanweisung verschriftlicht. Dienstleistungen und Reparaturen werden bei regionalen KMU beauftragt, um bewusst die Region zu fördern und den persönlichen Bezug und die regionale Wirtschaft zu stärken. Auf eine langfristige Zusammenarbeit, die auf Vertrauen und Verlässlichkeit beruht, wird Wert gelegt.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018: 20%
A1	40%	40%

*Verbesserungspotenziale/Ziele:*

- ▶ Potenzielle Lieferant:innen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und deren Zulieferkette befragen.
- ▶ Unsere Erwartungen und Vorstellungen verdeutlichen und den erstellten Lieferant:innen-Fragebogen konsequent verschicken (bislang zweimal versendet).

*Negativaspekt: Verletzung der Menschenwürde in der Zulieferkette*

Uns sind keine Verletzungen der Menschenwürde bei unseren wesentlichen Lieferant:innen im Zusammenhang mit den von uns bezogenen Produkten oder auch sonst bekannt. Die der Presse und allgemein bekannten Arbeitsbedingungen bei der Gewinnung bestimmter Metalle und seltener Erden, die für bestimmte Bauteile benötigt werden, können von stadtmobil als KMU nicht beeinflusst werden.

## A2 Solidarität und Gerechtigkeit in den Zulieferketten



Es ist eine unumstößliche Tatsache, dass unser Unternehmen von den Großkonzernen der Auto- und Mineralölindustrie abhängig ist. Gleichzeitig sind wir als Kundin zu klein, um entscheidenden Einfluss auf die humane Gestaltung der Zulieferketten nehmen zu können. Es ist uns nicht möglich umfassende Kontrollen durchzuführen. Wir begrüßen daher das Lieferkettengesetz, das das Bundeskabinett am 3.3.2021 auf den Weg gebracht hat. Der Bundestag hat den Entwurf am 11.6.2021 beschlossen. Am 25.6.2021 hat der Bundesrat das Gesetz gebilligt. Im Januar 2023 trat es in Kraft.

Bei einer realistischen Einschätzung der Gestaltungsmöglichkeiten sehen wir allerdings eine Chance, bei direkten Lieferanten und Dienstleistern im Hinblick auf Solidarität und Gerechtigkeit eine faire und vertrauensvolle Zusammenarbeit aufzubauen.

Konkret heißt das:

- ▶ Wir bauen langfristige Geschäftsbeziehungen auf und pflegen diese.
- ▶ Wir gehen offen in Gespräche und sind bestrebt bei Preis-, Zahlungs- und Lieferbedingungen eine für beide Seite akzeptable Lösung zu finden – beruhend auf einen Austausch zwischen allen Beteiligten.
- ▶ Bei der Vergabe von Aufträgen ist der Preis nicht unbedingt das ausschlaggebende Kriterium. Wichtig ist uns die Berücksichtigung beidseitiger Ansprüche und die gemeinsame, konstruktive Lösung von Problemen in Hinblick auf eine dauerhafte und verlässliche Zusammenarbeit.
- ▶ Wir bevorzugen regionale KMU, mit denen eine erfolgreiche Zusammenarbeit besteht. Bei der Suche nach neuen Lieferant:innen haben GWÖ-Zertifizierungen oder Nachhaltigkeitsberichte entscheidenden Einfluss auf unsere Entscheidung.

Gespräche über Solidarität und Gerechtigkeit im Umgang mit Unterlieferant:innen und Sub-Unternehmen haben wir mit unseren Partner:innen bisher noch nicht systematisch geführt. Entsprechende Überprüfungsmodalitäten oder Vereinbarungen liegen nicht vor. Trotzdem reagieren wir bei Auffälligkeiten unmittelbar, sprechen diese an und geben die Chance, sie zu beseitigen. Sanktionen waren noch nicht notwendig.

### Verpflichtende Indikatoren

Anteil in %	2021	2022
eingekaufte Produkte mit einem Label, welches Solidarität und Gerechtigkeit berücksichtigt	ca. 18%	ca. 19%
Lieferant:innen, mit denen ein fairer und solidarischer Umgang mit Zuliefer:innen thematisiert wurde bzw. die auf dieser Basis ausgewählt wurden. Hierzu zählen u. a. Carsharing-Anbieter, Carsharing-Organisationen und dem bcs (Bundesverband Carsharing)	ca. 60%	ca. 60%

### Einstufung: Fortgeschritten (4)

Gesetzliche Vorschriften in Bezug auf Solidarität und fairen Umgang werden eingehalten. Weil stadtmobil keinerlei Marktmacht gegenüber wesentlichen Lieferant:innen hat, macht sich unser Unternehmen, wo möglich, stark für einen fairen und solidarischen Umgang aller Beteiligten entlang der Lieferkette. Wo immer möglich kaufen wir bereits heute Produkte und Dienstleistungen bei kleinen Unternehmen ein, die in der Größenordnung mit stadtmobil vergleichbar sind. Ca. 18 Prozent unserer eingekauften Produkte tragen beispielsweise ein entsprechendes Label.

### Punktbewertung:

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018: 30%
A2	40%	30%

### Verbesserungspotenziale/Ziele:

- Konzept zur Berücksichtigung von Solidarität und Gerechtigkeit in der Zulieferkette erarbeiten. Hierbei werden dann in erster Linie KMU mit bis zu 49 Beschäftigten und 10 Mio. Umsatz betrachtet werden. Diese fallen in der Regel nicht in den Anwendungsbereich des Lieferkettengesetzes.

### Negativaspekt: Ausnutzung der Marktmacht gegenüber Lieferant:innen

stadtmobil geht von einem solidarischen und gerechten Handeln in der Zulieferkette aus. Die Macht, darauf hinzuwirken, hat stadtmobil allerdings ebenso wenig wie die personellen Kapazitäten zur Kontrolle. Genau so wenig kann stadtmobil selbst Lieferant:innen unter Druck setzen und negativ beeinflussen – selbstverständlich wollen wir das auch gar nicht.

## A3 Ökologische Nachhaltigkeit in den Zulieferketten



Ökologische Gesichtspunkte im Geschäfts- und Wirtschaftsleben waren wichtig – und werden es angesichts eines rasant voranschreitenden Klimawandels immer mehr.

Was beim Betrieb eines Fahrzeugs verbraucht und emittiert wird, ist nur ein Teil der Ressourcen- und Schadstoffbilanz.<sup>4</sup> Je nach Gesamtfahrleistung entstehen etwa 15 bis 20 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits bei der Produktion eines Pkw und ein Prozent beim Recycling. Durch die Inbetriebnahme von Fahrzeugen für das Carsharing hat stadtmobil einen Anteil am Ausstoß umweltschädlicher Stoffe und ist auch mitverantwortlich für die umweltschädigenden Prozesse bei der Produktion der Fahrzeuge.

Positiv schlägt zu Buche, dass es dank Carsharing weniger Autos auf den Straßen gibt als ohne. Diverse wissenschaftliche Studien belegen: Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Fahrzeuge. Carsharing schont also sehr deutlich Ressourcen und vermeidet Emissionen. Zudem wird ein Fahrzeug nach Einsatz in der Carsharing-Flotte nicht einfach verschrottet oder recycelt, sondern weiterverkauft und kann noch lange im Gebrauch bleiben. Auch dabei gilt: Wir wollen unsere Flotte nicht maximal gewinnbringend vermarkten. Unternehmenszweck ist in erster Linie, die Gesamtzahl der Autos zu reduzieren. Und das kommt ganz unmittelbar der Umwelt zugute.

### Ökologische Alternativen bevorzugt

Aspekte der Ökologie berücksichtigen wir darüber hinaus bei allen unseren Einkäufen. Die Hauptrolle aber spielen betriebswirtschaftliche Kriterien. Das müssen sie auch, um überhaupt solide arbeiten zu können. Ökologische Risiken werden abgewogen – nach bestem Wissen, gesundem Menschenverstand und Internet-Recherchen, etwa bei Non-Profit-Organisationen wie Greenpeace oder Amnesty International. So haben wir unsere IT nach solchen Empfehlungen beschafft und beziehen unser Büromaterial vom Öko-Versandhändler memo. Bei den eingekauften Produkten entscheiden wir uns in 18 Prozent der Fälle für die ökologisch höherwertigere Alternative. 2021 wechselten wir zur Ökostromanbieterin EWS Schönau, die auch eine bürgereigene Genossenschaft ist.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> <https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht>

<sup>5</sup> <https://www.ews-schoenau.de/>

Der Anteil von Elektroautos und Fahrzeugen mit Hybridantrieben in der Flotte hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich, wenn auch langsam zugenommen. Mittlerweile machen Elektro-Autos drei Prozent der Flotte aus; rund 17 Prozent sind so genannte Mild-Hybrid-Fahrzeuge.<sup>6</sup>

In den letzten Jahren wurde die Haltedauer unserer Autos sukzessiv von fünf auf sechs Jahre und die Kilometerleistung beim Verkauf von 100.000 km auf 120.000 km erhöht. Dadurch bleiben Fahrzeuge im Mittel länger in der Flotte. Unser Bedarf an Neufahrzeugen steigt somit langsamer (weil die Ersetzungszyklen länger werden, auch wenn die Gesamtflotte sich weiter vergrößert) – das hat einen unmittelbaren Effekt auf unsere wirtschaftliche Einkaufstätigkeit.

Vorrangiges Kriterium beim Fahrzeugkauf sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen. So wählen wir innerhalb der Fahrzeugklassen möglichst die sparsameren Varianten und streben grundsätzlich eine Reduktion der Emissionen in unserer Flotte an. Im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren akzeptieren wir dabei auch höhere Einkaufspreise und entscheiden uns für eine Ausstattung, die dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Minderung entgegenkommt, wie etwa eine Start-Stopp-Automatik.

Was die Abgase angeht, müssen wir uns auf die Angaben der Hersteller:innen für die Typzulassungen verlassen. Diese sind allerdings in Bezug auf die Alltagspraxis oft nur bedingt aussagekräftig.

Es ist hinlänglich bekannt, dass die in den Zulassungspapieren ausgewiesenen Werte auf realitätsfernen Messverfahren beruhen (und immer noch beruhen), ja sogar teils betrügerisch manipuliert sind. Aus diesem Grund verzichten wir mittlerweile bei Neubeschaffungen weitgehend auf Autos von VW und haben dies auch so gegenüber unseren Lieferant:innen kommuniziert.

Zusätzlich betrachten wir besonders den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeugtypen im Carsharing-Betrieb und berechnen auf dieser Basis die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Denn bei jedem Liter Kraftstoff, der verbrennt, entsteht CO<sub>2</sub>.

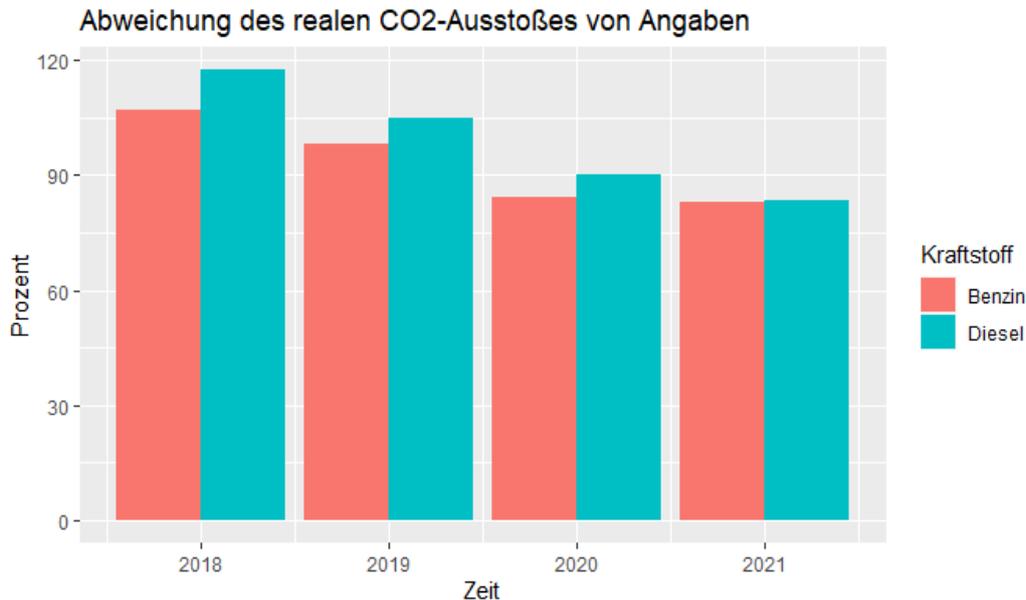
Erwähnenswert ist die Tatsache, dass seit dem Wechsel von NEFZ- zu WLTP-Messungen<sup>7</sup> bei der Typzulassung Ende 2018 die CO<sub>2</sub>-Werte bei nahezu identischen Fahrzeugen um mindestens 20 bis 30 Prozent in die Höhe gingen. Die Papierwerte weichen seit Einführung der WLTP-Tests nicht mehr so sehr vom Realbetrieb ab. Für die Zukunft

---

<sup>6</sup> Vgl. PI vom 16.10.2020: Neue Elektroautos bei stadtmobil

<sup>7</sup> Das WLTP-Testverfahren (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) ist seit September 2018 gesetzlich vorgeschrieben. Es löste das NEFZ-System (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab. Die Bedingungen des WLTP-Tests sind realistischer; zudem werden individuelle Ausstattungsmerkmale berücksichtigt. Näheres **erläutert z.B. der ADAC in einem Artikel vom 21.9.2022** „WLTP statt NEFZ: So funktioniert das neue Messverfahren“ (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/abgasnormen/wltp-messverfahren>)

rechnen wir daher mit formal begründeten, höheren CO<sub>2</sub>-Werten und damit höheren KFZ-Steuern, selbst wenn sich an den Fahrzeugen selbst und deren realen Emissionen nicht viel ändert. Dennoch bleibt es unser Ziel, die CO<sub>2</sub>-Werte zu verringern.



Neue Fahrzeuge anzuschaffen ist nicht unproblematisch. Wir beobachten bei der tatsächlichen Verfügbarkeit und somit Bestellbarkeit von Autos Tendenzen, die den politisch formulierten Klimazielen komplett entgegenstehen. „Kleine“ Fahrzeugmodelle werden mit jedem Modellwechsel größer, schwerer und auch stärker motorisiert. Alle Fahrzeugmodelle sind oftmals nur noch mit höherwertigen Ausstattungen bestellbar. Wir erleben einen klassischen Rebound-Effekt: Was durch Innovationen an Effizienz gewonnen werden kann, wird durch Vergrößerung, erhöhtes Gewicht und das Verbauen verbrauchsstarker Technik wieder zunichte gemacht. Auch deshalb ist mit weiter steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionswerten zu rechnen.

#### *Einstufung: Erfahren (5)*

Höherwertige Einkaufs-Alternativen werden auf allen Liefer-Ebenen gesucht und auch gefunden (Lebensmittel, Bürobedarf, Reparaturbedarf, Reinigung der Fahrzeuge). Das gilt auch für den Autokauf selbst. Bei allen wesentlichen Lieferant:innen berücksichtigen wir – wo möglich – überdurchschnittliche ökologische Standards.

Reduzierung des Verbrauchs umweltschädlicher Produkte steht im Fokus; eine Auseinandersetzung mit dieser Thematik findet statt.

#### Punktbewertung:

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 40%)
A3	50%	40%

#### Negativaspekt: Unverhältnismäßig hohe Auswirkungen in der Zulieferkette

stadtmobil bestätigt, dass keine Produkte gekauft werden, die unnötig hohe schädliche Umweltauswirkungen im Zuge der Lieferkette haben. Dies trifft auch für die Carsharing-Fahrzeuge zu.

### A4 Transparenz und Mitentscheidung in der Zulieferkette



Bisher fördert und fordert stadtmobil bei den Lieferant:innen und Dienstleister:innen noch keine Transparenz und Mitentscheidung. Allerdings können Lieferant:innen, die an der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge beteiligt sind, innerhalb eines Zeitfensters ihre Planung selbst organisieren und koordinieren. Die Werkstätten und die Reinigungsfirma planen ebenfalls im Rahmen vorgegebener Zeitfenster selbstständig Inspektionen und Reinigungen der Fahrzeuge und setzen sie gemäß ihren eigenen Kapazitäten und Prozessen um.

- ▶ Bisher findet keine Lieferant:innenbewertung statt. Ein Austausch auf Augenhöhe ist uns aber wichtig. Bei Auffälligkeiten machen wir unsere Lieferant:innen darauf aufmerksam und geben ihnen eine Chance nachzubessern. Geschieht dies nicht, sind wir bereit, uns von ihnen zu trennen. Mit einigen Zuliefernden und Dienstleistenden unterhalten wir eine sehr lange Geschäftsbeziehung, etwa zum Möbelhändler seit 2006 oder zum Steuerbüro seit den Anfängen von stadtmobil. In diesen Fällen ist die Zusammenarbeit inzwischen sehr eng und gut.
- ▶ Bei Verträgen sprechen wir uns – sofern möglich und gewünscht – ab und versuchen für alle Seiten tragbare und vernünftige Lösungen zu finden. Das gilt für Lieferzeiten wie Zahlungsziele. So haben wir beispielsweise der Handwerker-genossenschaft RobinKruso einen Spielraum für Bau und Lieferung unserer neuen Küche eingeräumt.
- ▶ stadtmobil bezahlt Rechnungen innerhalb von sieben Tagen – wenn nicht anders vereinbart. Es ist Vorgabe der Geschäftsführung, Rechnungen möglichst zeitnah

zu begleichen. Dank Digitalisierung des Posteingangs können wir aktuell Rechnungen, die bis Mittwochmorgen vorliegen, bereits am Donnerstag begleichen. Dies sehen wir als Ausdruck der Wertschätzung für unsere Geschäftspartner:innen an. Wir bezahlen alle Rechnungen innerhalb der vereinbarten Zahlungsziele.

- ▶ Mit Lieferschwierigkeiten lokaler Fahrzeugzuliefernder gehen wir kulant und kooperativ um.

*Verpflichtende Indikatoren:*

	2021	2022
eingekaufte Produkte und Rohwaren, die ein Label tragen, das Transparenz und Mitentscheidung berücksichtigt	ca. 18%	ca. 19%
Lieferant:innen, mit denen ein transparenter und partizipatorischer Umgang mit Anspruchsgruppen thematisiert wurde bzw. die auf diese Weise ausgewählt wurden.	ca. 30%	ca. 32%

*Einstufung: Erste Schritte (3)*

stadtmobil verschafft sich erste Informationen zu Risiken und Missständen bezüglich Transparenz und Mitentscheidung in der Zulieferkette. Einige eingekaufte Produkte tragen bereits ein Label, das Transparenz und Mitentscheidung berücksichtigt.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 10%
A4	30%	30%

*Verbesserungspotenziale/Ziele:*

- ▶ Berücksichtigung von Labels, die Transparenz und Mitentscheidung beurteilen und die Förderung der Kommunikation innerhalb der Zulieferkette zu diesem Thema.

## B Eigentümer:innen & Finanzpartner:innen

### B1 Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln



Seit Bestehen der Stadtmobil Rhein-Neckar AG 2004 ist uns eine möglichst hohe Eigenkapitalquote ein Anliegen. Sie gewährleistet finanzielle Stabilität und Unabhängigkeit. Den größten Teil des Anlagevermögens machen die Fahrzeuge aus. Bis auf ein Leasing-Elektroauto befinden sich alle im Eigentum des Unternehmens.

#### Finanzierung durch Stakeholder

- ▶ stadtmobil hat bewusst die Rechtsform einer Aktiengesellschaft gewählt, ermöglicht sie doch, viele Anspruchs- oder Berührungsgruppen (i.e. Anteilseigner:innen oder Shareholder, aber auch die Mitarbeitenden) unmittelbar einzubinden.
- ▶ Nicht zuletzt die Mitarbeitenden sind an stadtmobil beteiligt und finanzieren das Unternehmen durch ihre Aktien mit. 2020 wurde ihre Teilhabe am Unternehmen ausgebaut, als alle Mitarbeitenden als Teil ihrer Erfolgsprämie Aktien der Gesellschaft erhielten. Somit erhielten auch Mitarbeitende Aktien, die bisher noch nicht am Unternehmen beteiligt waren. Stand 2021 halten die Mitarbeitenden 11 Prozent der Aktien.

#### Genossenschaftsbank als Finanzpartnerin

stadtmobil beschafft Fahrzeuge weitgehend ohne Fremdfinanzierung. Sollte doch kurzfristig ein Überbrückungsdarlehen notwendig sein, was schon seit Jahren nicht mehr der Fall war, beschafft stadtmobil dieses bei der genossenschaftlich organisierten, regionalen Hausbank. In 2022 wurde das aufgrund eines größeren Fahrzeugaustauschs für jeweils kurze Zeitfenster nötig.

Von Beginn an wickelt stadtmobil ihre gesamten Transaktionen über die Genossenschaftsbank Volksbank Kurpfalz eG, vormals Handels- und Gewerbebank Heidelberg Kurpfalz eG (H+G BANK eG) ab. Regionalität und persönliche Ansprechpartner:innen waren maßgebende Entscheidungskriterien. Wir schätzen sowohl die kundennahe Beratung und Betreuung als auch die lokale Verankerung.

In unserer Geschäftsbeziehung werden Themen der Gemeinwohlökonomie angesprochen. Die Bank veröffentlicht auf ihrer Website einen Nachhaltigkeitsbericht und verfolgt mit ihrer H+G BANK Stiftung unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Darüber

hinaus sind die Projekte der Stiftung ausschließlich in der Metropolregion Rhein-Neckar angesiedelt und damit regional im Geschäftsgebiet der Volksbank Kurpfalz verankert. Die Bank bietet eine breite Palette ethisch-nachhaltiger Finanzprodukte an und ist nicht in kritische Projekte involviert.

### Eigenkapitalquote

Jahr	2019	2020	2021	2022
Anteil Eigenkapital	38,72%	44,97%	49,73%	55,38%
Durchschnittlicher Eigenkapitalanteil in der Branche	kein Benchmark vorhanden			
Fremdfinanzierung	keine			

*Einstufung: Vorbildlich (8)*

Das Eigenkapital entwickelt sich sehr gut. Eine Fremdfinanzierung durch Kredite fand nicht statt.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 60%
B1	80%	70%

## B2 Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln



Wir verfolgen keine Wachstumsstrategie im Sinne ständig steigender Gewinne, sondern im Sinne von Umsatzsteigerungen im Kerngeschäft Carsharing. Damit unterstützen wir eine wachsende Zahl von Verkehrsteilnehmer:innen bei einem reflektierten Mobilitätsverhalten.

- ▶ Unsere Gewinne werden reinvestiert und ermöglichen so einen verstärkten Ausbau des Carsharing-Angebots in der Region.
- ▶ Der Vorstand erhält keine Boni für erzielte Gewinne. Tantiemen sind an freiwillige Prämienzahlungen an die Mitarbeiter:innen gebunden. Das heißt: Nur wenn die Mitarbeiter:innen eine Erfolgsprämie erhalten (s. C), bekommt auch der Vorstand eine Tantieme.

- ▶ Bisher verzichteten die stadtmobil-Aktionär:innen auf die Ausschüttung von Dividenden. Stattdessen stimmten sie für Reinvestitionen, um Carsharing in der Region weiter voranzubringen.
- ▶ Die solide finanzielle Ausstattung erleichtert es uns, bei Bedarf in neue Technologien zu investieren, unsere Marktposition zu sichern und für die Zukunft gewappnet zu sein.

### Zukunftsausgaben 2021/2022

	2021	2022
	Tsd. EURO	Tsd. EURO
Mittelüberschuss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.626	1.196
Gesamtbedarf Zukunftsausgaben	1.819	3.503
Getätigte/r strategischer Aufwand/Ausgaben	190	200
Anlagenzugänge	1.629	3.372
Zuführung in die Rücklagen (nicht entnommener Gewinn)	19	22
Ausschüttung Kapitalerträge	0	0

*Einstufung: Vorbildlich (9)*

Keine Ausschüttung von Kapitalerträgen und keine Neuverschuldung.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 90%
B2	90%	90%

*Negativaspekt: Unfaire Verteilung von Geldmitteln*

stadtmobil kann bestätigen, dass die Verteilung von Geldmitteln trotz stabiler Gewinnlage fair erfolgt.

## B3 Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung



stadtmobil ist gemäß Satzung<sup>8</sup> sozialen und ökologischen Zielen in besonderem Maße verpflichtet. Deshalb berücksichtigen wir ökologische Aspekte bei den Investitionen, die sich hauptsächlich auf die „Gestaltung“ des Fuhrparks beziehen. Per se sind die Anschaffung und der Betrieb von Autos nie klimaneutral zu bewerkstelligen. Zweck der Unternehmensgründung war und ist es nach wie vor, die Anzahl der Autos auf den Straßen zu reduzieren und gleichzeitig die Umweltbelastungen durch die in der Flotte befindlichen Autos vergleichsweise niedrig zu halten.

### Flottenzusammenstellung

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen orientieren wir uns vorrangig an den CO<sub>2</sub>-Emissionen, da sie ganz wesentlich für den Treibhauseffekt verantwortlich sind und globale Auswirkungen haben. Davon abgesehen sind diese Werte – unabhängig von den offiziellen Angaben der Typzulassungen – die einzigen durch uns über den Kraftstoffverbrauch wirklich kontrollierbaren Größen. Darüber hinaus achten wir auf die Einhaltung der einschlägigen Euronormen. Mit „Dieselgate“ rückte auch die Thematik der lokalen Emissionen in den Mittelpunkt und zeigt das Dilemma auf: Abgasreinigung geht zu Lasten der CO<sub>2</sub>-Werte.

- ▶ Wir investieren im Rahmen unserer Möglichkeiten in den einzelnen Fahrzeugklassen in die jeweils umweltfreundlichere Alternative wie etwa E- und Mild-Hybrid-Autos, obwohl diese aufgrund hoher Anschaffungskosten derzeit im Carsharing noch immer schwer wirtschaftlich zu betreiben sind.
- ▶ Mit der Thematik E-Fahrzeuge setzen wir uns aktiv auseinander. Der mit der Produktion einhergehende Ressourcenverbrauch und die damit zusammenhängenden ökologischen Auswirkungen sind uns bewusst. Wir prüfen immer Alternativen und versuchen, gleichzeitig die Wünsche unserer Kund:innen zu berücksichtigen.

Um nur einen Aspekt zu benennen: Im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotor schneiden E-Fahrzeuge beim Gesamtaufwand an Rohstoff schlechter ab – vor allem im Bereich der Energiespeicher.<sup>9</sup> Unser Ziel ist es, durch die Investition in „bessere“

<sup>8</sup> Auszug aus der stadtmobil-Satzung: I. §3 Abs. 1 [...] „Das Unternehmen fühlt sich ökologischen und sozialen Zielen in besonderem Maße verpflichtet.“

<sup>9</sup> Vgl.: BMUV (Hrsg.): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos, S. 15 ([https://www.swe-energie.de/site/energie/get/documents\\_E1645609076/energie/documents/Downloads/flyer-und-](https://www.swe-energie.de/site/energie/get/documents_E1645609076/energie/documents/Downloads/flyer-und-)

Fahrzeuge die Emissionswerte und somit die negativen Umwelteinflüsse möglichst gering zu halten.

Mit der „Dieselkrise“ ab September 2015 rückten die CO<sub>2</sub>-Emissionen etwas aus dem Fokus und stattdessen das Problem der Feinstaubbelastung in den Mittelpunkt. Wir setzten wieder vermehrt auf Benziner, wobei wir stark in Mild-Hybrid-Fahrzeuge investierten. Derzeit existiert ein Konflikt zwischen diversen Zielsetzungen: möglichst niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen, möglichst niedrige Stickoxid-Emissionen und möglichst niedrige Feinstaubwerte. Vorrang hat für uns ganz klar die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastungen, da diese für das Klima die stärkste Belastung darstellen.

Bei der Entscheidung, wann ein Fahrzeug aus der Fuhrparkflotte genommen wird, spielen verschiedene Aspekte eine Rolle:

- ▶ Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen (Bsp. „Dieselkrise“, Pandemie)
- ▶ Gefahrene Kilometer
- ▶ Alter
- ▶ Fahrzeugzustand im Hinblick auf
  - Sicherheit
  - „äußerliche“ Zumutbarkeit für die Kund:innen.

Dabei waren gerade die Jahre 2020/21 mit ihren teils drastischen pandemiebedingten Beschränkungen für uns – wie für alle anderen auch – besonders herausfordernd. In diesen Zeiten haben wir naturgemäß weniger Fahrzeuge zugekauft oder verkauft. Das lag weniger am Markt für Gebrauchtfahrzeuge, der wenig einbüßte, als an unterbrochenen Lieferketten der Automobilindustrie für Neufahrzeuge. Fahrzeuge abzustoßen war einfacher als neue zu beschaffen.

Doch auch darüber hinaus waren wir zurückhaltend. Schließlich war – und ist – gerade in unsicheren Zeiten kaufmännische Vorsicht geboten. Das Pandemie-Geschehen blieb lange unübersichtlich, Bedingungen und Regeln für Wirtschaft und Zusammenleben veränderten sich schnell. Bis weit ins Jahr 2022 war kaum abzusehen, wann sich die Geschäfte wieder normalisieren würden. Inwieweit die mittlerweile spürbare Erholung angesichts der seit Februar 2022 neuerlich angespannten Weltlage (Ukrainekrieg und Energiekrise) anhält, bleibt abzuwarten.

### **Sonstige Öko-Investitionen**

Neben dem Fuhrpark gibt es natürlich noch andere Bereiche, in die wir investieren können. Die von uns genutzten Büroräume könnten beispielsweise noch stärker klimagerecht, energie- und ressourcensparend ausgestaltet werden. Angesichts der

---

[publikationen/strom/studie\\_umweltbilanz\\_emobilitaet\\_bmu\\_okt\\_19.pdf](#)

Corona-Pandemie wurden entsprechende Planungen allerdings nur sehr zurückhaltend verfolgt. Darüber hinaus haben verstärkte Hygienemaßnahmen bekanntermaßen immer negativen Einfluss auf Ressourcen- und Energieverbrauch (Einmal-Benutzung von Dingen, Masken, erhöhter Reinigungsturnus, stärkere Nutzung „scharfer“ Desinfektionsmittel, Luftreinigungsgeräte...).

Das Hauptaugenmerk galt dem Fahrzeugkauf. Wir waren bei der Planung in den Jahren 2020 und 2021 vorsichtig, da die Entwicklung pandemiebedingt nicht genau vorausgesagt werden konnte und die Lieferzusagen unzuverlässig waren. Insgesamt haben wir weniger Autos gekauft als in den Jahren davor.

Finanzierte Projekte gab es keine. Für den Kauf der E-Fahrzeuge erhielten wir die üblichen Bundes- und Landesförderungen, die in den unten genannten Investitionen nicht berücksichtigt wurden. Es handelte sich hierbei überwiegend um eine Umweltförderung des Bundes.

### Investitionen

Jahr	2020	2021	2022
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Investitionsplan inkl. ökologischer Sanierungsplan	3.117	3.445	4.768
Realisierung der Investitionen	1.351	1.629	3.372
Prozent	43%	47%	71%
Finanzierte Projekte	keine		
Fondanlagen	keine		

### *Einstufung: Erfahren (6)*

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen teilen sich bei einem Pkw etwa zu 79 Prozent auf den Betrieb und zu ca. 21 Prozent auf Produktion und Verschrottung bzw. Recycling auf.

Alle Neuinvestitionen führen zu einer deutlichen Verbesserung der sozialen und ökologischen Auswirkungen im Unternehmen.

### *Punktbewertung:*

Indikator	2021(Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 50%
B3	60%	50%

### *Negativaspekt: Abhängigkeit von ökologisch bedenklichen Ressourcen*

Da der gesamte Betriebszweck auf dem Bereitstellen und Teilen von Autos beruht, kann stadtmobil nur eingeschränkt bestätigen, dass das Geschäftsmodell nicht auf ökologisch bedenklichen Ressourcen aufbaut.

stadtmobil kann aber bestätigen, dass Verbesserungsstrategien verfolgt werden (etwa durch den Einsatz von E- und spritsparenden Fahrzeugen). Eine klare Ausstiegsstrategie wäre die Abschaffung des Unternehmens selbst. Dies ist erst sinnvoll, wenn das Auto generell nicht mehr als Fortbewegungsmittel genutzt wird.

## B4 Eigentum und Mitentscheidung



stadtmobil ist seit 2004 eine Aktiengesellschaft mit inzwischen 172 Aktionär:innen, die aber nicht börsennotiert ist. Aktionär:in kann nur werden, wer entweder stadtmobil-Kund:in, stadtmobil-Mitarbeiter:in oder Mitglied beim Gründer- und Trägerverein Ökostadt Rhein-Neckar e.V. (kurz: Ökostadt) ist. Der Verein hält auch selbst Aktien und verfügt über eine Sperrminorität.



Die Aktien sollen auf möglichst viele Aktionär:innen verteilt sein, um den Einfluss weniger großer Aktionär:innen auf die Gesellschaft zu verhindern. Deshalb muss auch der Aufsichtsrat einstimmig zustimmen, wenn auf eine:n Aktionär:in mehr als fünf Prozent des Grundkapitals kumuliert werden sollen. Sollen mehr als 15 Prozent kumuliert werden, bedarf es der einstimmigen Zustimmung von Aufsichtsrat und Vorstand.

### **stadtmobil gehört den Menschen, die das Unternehmen tragen**

Aktien-Interessent:innen können sich via Website bei stadtmobil melden. Falls sie die Bedingungen erfüllen, werden sie in eine Interessent:innenliste aufgenommen. Aktionär:innen, die Anteile verkaufen wollen, melden sich ebenso bei stadtmobil. Bei Bedarf findet vierteljährlich ein Aktienverkauf statt. stadtmobil informiert Anteilseigner:innen und Interessent:innen über den anstehenden Verkauf. Verkaufs- und Kaufinteressent:innen wickeln den Handel weitgehend selbstständig untereinander ab.

stadtmobil prüft die Bedingungen und benötigt abschließend die Informationen über Kauf bzw. Verkauf, um einen aktuellen Aktienbucheintrag vorzunehmen. Neue Aktionär:innen erhalten ein Willkommensschreiben, die Satzung und den jeweils aktuellen GWÖ Bericht.

Die Aktien der Stadtmobil Rhein-Neckar AG verteilen sich auf drei Interessengruppen:

- ▶ 25,5 Prozent der Anteile hält der Ökostadt Rhein-Neckar e.V. Dem Vereinsvorstand gehören 2021 an: Dr. Christina Reinl, Andreas Feil, Dr. Fred Münch, Gernot Burkhardt, Sebastian Klassen
- ▶ 10,97 Prozent der Anteile gehören Mitarbeiter:innen bzw. ehemaligen Mitarbeitenden (0,01%)
- ▶ 63,53 Prozent der Aktien befinden sich in der Hand von stadtmobil Rhein-Neckar-Kund:innen bzw. Mitgliedern des Vereins Ökostadt (ca. fünf Prozent sind nur Mitglied im Verein Ökostadt.)

Die jährlich stattfindende Hauptversammlung stellt fest und beschließt

- ▶ die Entlastung des Aufsichtsrats
- ▶ die Entlastung des Vorstands
- ▶ den Jahresabschluss
- ▶ die Verwendung des Jahresüberschusses

### **Im Fokus der Anteilseigner:innen: Weiterentwicklung des Carsharing**

Bisher erfolgte noch nie eine Ausschüttung von Dividenden an die Aktionär:innen. Stattdessen wurde immer Wert darauf gelegt, die Überschüsse zur Erhöhung der Eigenkapitalquote zu verwenden und auch in die ökologisch unterstützende Weiterentwicklung des Carsharings zu investieren. Die Auszahlung von Prämien in der Größenordnung von einem bis zwei Monatsgehältern an die Mitarbeitenden nach einem erfolgreichen Geschäftsjahr wird durch die Aktionär:innen bislang durchweg begrüßt.

Auf der Hauptversammlung (HV) informieren Vorstand und Aufsichtsrat umfassend über das vergangene Geschäftsjahr. Zudem wird die strategische Ausrichtung kritisch diskutiert.

Auf der HV 2019 schlugen Vorstand und Aufsichtsrat eine Kapitalerhöhung aus Eigenmitteln auf 1 Mio. Euro bei gleichzeitigem Aktiensplit vor, die die Versammlung bewilligte. Mit der beschlossenen Kapitalerhöhung ist eine solide Grundlage für das weitere Wachstum von stadtmobil gelegt.

2022 fand eine weitere Kapitalerhöhung um 1 Mio. Euro auf 2 Mio. Euro statt. Aktionär:innen erhielten dabei jeweils für eine vorhandene Aktie eine neue Aktie.

### **Beteiligung von Mitarbeitenden ausgeweitet**

2020 kaufte stadtmobil 135 Aktien zurück, um sie den Mitarbeitenden als Teil der Prämienzahlung nach dem relativ verunsichernden ersten Pandemiejahr auszugeben. Jede Mitarbeiter:in erhielt fünf stadtmobil-Aktien. Sie sind dadurch ebenfalls am Unternehmen beteiligt und können in der Hauptversammlung über die Entwicklung

mitbestimmen. Die Hauptversammlung im Juli 2021 hat gezeigt, wie gerne und von wie vielen diese Möglichkeit angenommen wird.

*Einstufung: Vorbildlich (9)*

- ▶ Alle Eigentümer:innen sind Teil einer aktiven Berührungsgruppe. Die gewählte Rechtsform wird seit 2004 praktiziert. Die Stimmrechte einzelner Personen und definierter Gruppen sind durch die Satzung so begrenzt, dass eine Beherrschung des Unternehmens nicht möglich ist.
- ▶ Neue Aktionär:innen erhalten mit dem Kauf ihrer ersten Aktie seit 2020 ein Begrüßungsschreiben sowie ausführliche Informationen über stadtmobil. Dabei wird der Unterschied zwischen stadtmobil und anderen Aktiengesellschaften hervorgehoben. Wir weisen auf Rechte und Pflichten von Aktionär:innen hin und verdeutlichen damit, welche Chancen sich für sie bei stadtmobil ergeben.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 80%
B4	90%	90%

*Verbesserungspotenziale/Ziele:*

- ▶ Geplant ist eine Aktienhandelsplattform, auf der Anteilseigner:innen und Interessierte noch einfacher Anteile kaufen und verkaufen können.
- ▶ Ein Newsletter soll Aktionär:innen künftig kontinuierlich über die Geschäftsentwicklung und Branchen-Neuigkeiten unterrichten.
- ▶ Weitere Beteiligungsformate für Aktionär:innen (über die HV hinaus) sind ebenso im Gespräch wie eine Strategie für Kapitalerhöhungen bei Investitionsbedarf.

*Negativaspekt: Feindliche Übernahme*

Das Unternehmen kann bestätigen, dass keine feindlichen Übernahmen erfolgt sind.

## C Mitarbeitende

Im Zuge der ersten GWÖ-Berichterstattung fanden sich Arbeitsgruppen zusammen, die die einzelnen Bezugsgruppen des Unternehmens – seine Stakeholder, im GWÖ-Jargon auch Berührungsgruppen genannt – genauer unter die Lupe nahmen.

Die Arbeitsgruppe C, die sich mit dem Umgang der Beschäftigten untereinander wie innerhalb der Organisationsstrukturen beschäftigte, brachte einige neue Aspekte und Sichtweisen ein. Im Bericht von 2019 wurden sie eingehend dargelegt.

Das Geschäftsleitungsteam sah in den unterschiedlichen Perspektiven eine Chance zur Weiterentwicklung und beauftragte die Gruppe, die angesprochenen Themen zu konkretisieren. Mittlerweile werden diese auf verschiedenen Ebenen und in diversen Formaten weiterverfolgt und fortentwickelt.

Während der Pandemie mit ihren Kontaktbeschränkungen waren 2020 allerdings keine persönlichen Treffen möglich. Erst 2021 wurde wieder eine GWÖ-Arbeitsgruppe mit allen Interessierten ins Leben gerufen. Teilnahme und Mitarbeit sind freiwillig. Die Termine für die Treffen gibt die Geschäftsleitung vor, die auch die Bearbeitung der Themen vorantreibt.

Die GWÖ-Arbeitsgruppe hat die Themen aus dem früheren Workshop und den Vorgängergruppen wieder aufgegriffen und neu priorisiert. Die Schwerpunkte liegen wie von den Mitarbeitenden gewünscht bei den Themen „Kundenbeziehungen“ und „Produktentwicklung“.

Konkret wurden Ideen für eine neue Tarifgestaltung sowie verbesserte Kundenbefragungen entwickelt. Auch der Frage, wie man Kund:innen stärker einbinden könnte, geht die Gruppe nach. Diese Themen sind in Bearbeitung, teilweise stehen sie kurz vor der Umsetzung. So ist zum Beispiel seit 2023 eine neue Tarifkomponente aktiv, die ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt (s. D 3).

## C1 Menschenwürde am Arbeitsplatz



Mitarbeiter:innen bei stadtmobil werden ohne Ansehen von Herkunft, Religion, Tätigkeit, Alter, sexueller Orientierung oder Geschlecht als Menschen wertgeschätzt und in ihrer Würde geachtet. Ca. ein Drittel der Belegschaft hat einen Migrationshintergrund – wobei dies nicht explizit abgefragt wird, da es für die Beschäftigung bei stadtmobil keine Rolle spielt. Die Kenntnis über den Migrationshintergrund wurde infolge von Berichten der Mitarbeitenden ermittelt. Dies belegt ein hohes Maß an Integration, Anerkennung und Toleranz gegenüber anderen Kulturen und Religionen.

stadtmobil glaubt an die Vielfalt an Talenten, Motivation und Kreativität seiner Mitarbeitenden und bringt das in verschiedener Weise zum Ausdruck.<sup>10</sup> Das ist den Mitarbeitenden selbst auch bewusst. Schon im vorigen GWÖ-Bericht hielt die Arbeitsgruppe C fest: „Diversität wird bei stadtmobil seit langer Zeit gelebt. Einzig Personen mit Handicap sind keine beschäftigt.“

Anders als Wertschöpfung ist Wertschätzung keine messbare ökonomische Variable. Gleichwohl ist sie unverzichtbar. Ihr Einfluss auf das persönliche Wohlbefinden ist spürbar und hat Folgen, nicht nur für die psychische Gesundheit jedes und jeder einzelnen, sondern auch auf die Gemeinschaft als Ganzes. Dennoch ist sie leider immer noch nicht selbstverständlich im Berufsleben, wie zahlreiche Aussagen auf Portalen zur Arbeitgeberbewertung zeigen.<sup>11</sup>

### **Offen, respektvoll, kommunikativ**

stadtmobil bekennt sich zu einer offenen und respektvollen Kommunikationskultur und pflegt sie auch. Die Mitarbeitenden begegnen sich respektvoll, verstehen sich als Teil eines Teams und unterstützen sich gegenseitig. In diesem Sinn hat stadtmobil 2019 Compliance-Richtlinien eingeführt und versucht, sie in der Berufspraxis immer wieder neu erfahr- und erlebbar zu machen.

So suchen Vorstandsmitglieder regelmäßig den Dialog mit Mitarbeitenden, Kleingruppen und Abteilungen, um Transparenz und Wertschätzung zu zeigen, Kommunikation und Teamgeist zu fördern. Auch der konstruktive Umgang mit Konflikten ist regelmäßig Thema. Dabei wird auf unterschiedliche Erwartungshaltungen der Einzelnen eingegangen. Die Gespräche werben um gegenseitiges Verständnis und

<sup>10</sup> Vgl. hierzu besonders die Abschnitte C2 und C4

<sup>11</sup> Beispiele etwa bei [glassdoor.de](https://www.glassdoor.de) bzw. [index-gute-arbeit.dgb.de](https://www.index-gute-arbeit.dgb.de)

sollen den Respekt vor anderen Arbeitsweisen fördern. Mitarbeiter:innen, die an solchen Gesprächsrunden teilnahmen, bestätigen, dass diese zum Nachdenken anregen, etwas bewirken und nachwirken.

Die Teamleitungen, die jeweils rund fünf Personen vorstehen, halten ebenfalls einmal im Monat Besprechungen innerhalb ihrer Teams sowie untereinander ab, um den Austausch und Informationsfluss abteilungsum- und übergreifend zu gewährleisten.

Geschäftsleitung und Teamleitungen tauschen sich darüber hinaus in der so genannten Leitungsrunde alle vier bis sechs Wochen zu aktuellen Themen und strategischen Fragen aus. Des Weiteren haben wir bei stadtmobil 2021/22 „Team-Days“ eingeführt. Pro Teammitglied steht ein bestimmtes Budget zur Verfügung, das für Teambuildingmaßnahmen verwendet werden kann und bisher einmal in Anspruch genommen wurde.

Selbstverständlich arbeiten bei stadtmobil wie überall Menschen, deren unterschiedliche Persönlichkeiten, Temperamente und Verhaltensmuster auch mal konflikthaft aufeinanderprallen. Wir versuchen damit gelassen umzugehen und auf respektvollen Umgang auch im Streit zu achten. Zynismus und Bitterkeit, die vereinzelt das Betriebsklima belasten, versuchen wir, wenn möglich, in konstruktives Verhalten umzuwandeln.

### **Sich gemeinsam gut entwickeln**

Der erste Schritt, um Fehler abzustellen, ist, sie zu erkennen. Inzwischen gibt es auch Ansätze, um die 2019 von einigen Mitarbeitenden vermisste Fehlerkultur zu etablieren.

Immer wiederkehrende Fehler oder Nachlässigkeiten werden systematisch aufgegriffen und angesprochen. Nach dem Motto „Aus Fehlern lernen“ geht das Geschäftsleitungsteam darauf mit gezielten Schulungen ein. Diese finden stets in Kleingruppen statt. Anhand anonymisierter Beispielfälle werden die Arbeitsprozesse durchgespielt und dabei für kritische Phasen oder besonders wichtige Abläufe sensibilisiert. Das betraf 2021 beispielsweise Änderungen der AGB, das Datenaustauschverfahren in Buchhaltungsprozessen, die manuelle Nachbearbeitung fehlender Fahrdaten, die Dokumentation von Fahrzeugattributen (etwa die Ausstattung von Autos) in der Buchungssoftware und vieles mehr.

Zudem hält das Geschäftsleitungsteam seit 2019 einmal im Quartal Mitarbeitende-Versammlungen ab, um die Beschäftigten zu informieren und sie in die Entwicklung der Firma einzubinden. Zudem können Mitarbeiter:innen über ihre Arbeit und aus ihrer Abteilung berichten.

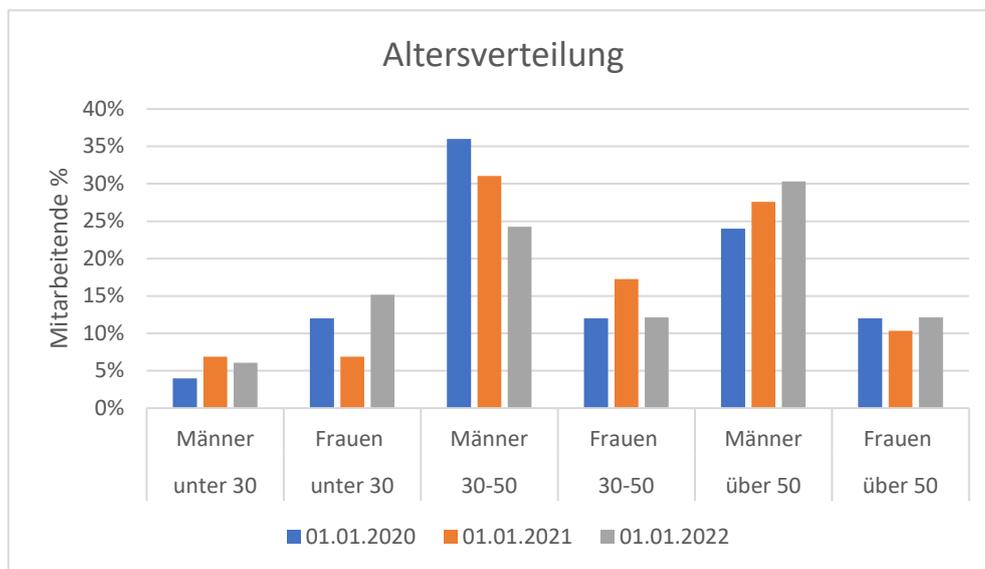
Auch die Leitungsrunde und die GWÖ-Gruppe sind institutionalisierte Runden, in denen die Mitarbeiter:innen mitwirken und die Firma mit gestalten.

## Strukturen und Betriebsklima

Flache Hierarchien sorgen für einen offenen, unkomplizierten und durch Anerkennung und gegenseitigen Respekt geprägten Umgang. Der paritätisch besetzte Vorstand agiert auf Augenhöhe und ist jederzeit für alle Mitarbeiter:innen zu sprechen. Die Vorstände residieren nicht in Einzelbüros, sie sind für alle präsent und in die tägliche Arbeit eingebunden.

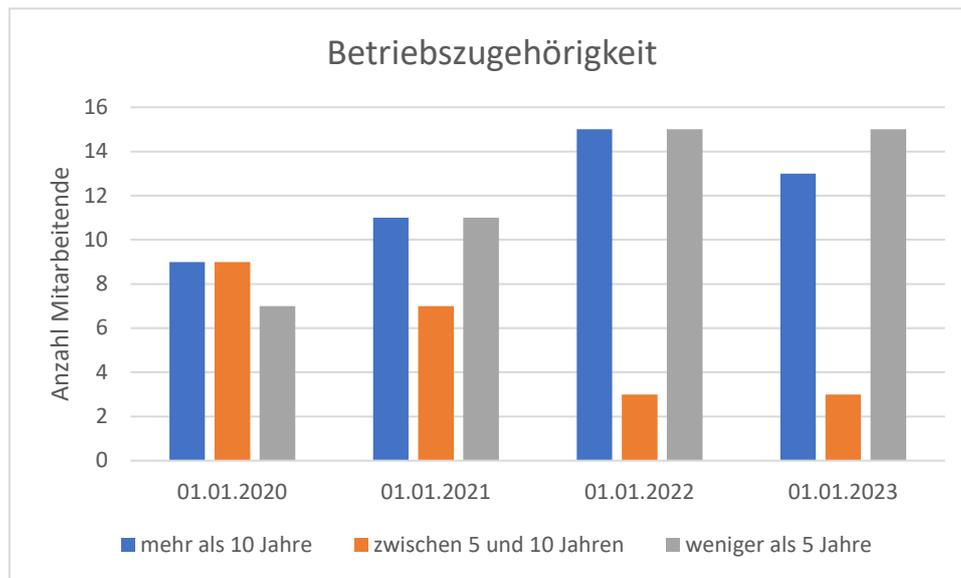
2021 arbeiteten bei stadtmobil im Laufe des Jahres 31 verschiedene Personen (inkl. Vorstand).

## Einteilung nach Altersgruppen



Andere Unterscheidungsdimensionen (z.B. nach diversen Personen, Migrationshintergrund) werden nicht erhoben und spielen bei einer Stellenbesetzung und Aufgabenverteilung keine Rolle.

## Betriebszugehörigkeit



Die Betriebszugehörigkeit gilt als ein wichtiger Gradmesser für das Betriebsklima und ist ein Indiz für die Zufriedenheit der Belegschaft. Bei stadtmobil beträgt die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit 8,5 Jahre.

Im Berichtszeitraum war eine Mitarbeitende zwölf Monate in Elternzeit – insgesamt war sie drei Jahre abwesend.

## Gesundheitsförderung

Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz wurden seit 2017 verstärkt in den Fokus genommen, etwa durch die Anschaffung ergonomischer Stühle und höhenverstellbarer Schreibtische. Beleuchtung und Lärmschutz wurde verbessert. Eine Betriebsärztin bietet zudem Sehtests vor Ort an. In der Hochphase der Pandemie, als die Impfnachfrage sehr hoch und Termine rar waren, wurde der im Bürogebäude ansässige Arzt angefragt. Einige Kolleg:innen nutzten die unkomplizierte Gelegenheit. stadtmobil ermunterte zur Impfung, um die Belegschaft gut durch die Krise zu bringen und gewährte Impfwilligen Impfboni. (s. auch „Schatten der Pandemie“, S. 37)

Seit 2021 fördert stadtmobil gezielt die Fitness der Mitarbeiter:innen und bezuschusst sportliche Aktivitäten, um sie zu motivieren, durch Bewegung einen aktiven Beitrag zur Erhaltung ihrer Gesundheit zu leisten. Maximal 30 Euro können pro Monat dafür beantragt werden. Damit konnten wir einen Verbesserungsvorschlag von 2019 umsetzen. 2021 nutzten acht Mitarbeiter:innen das Angebot.

Des Weiteren können Mitarbeiter:innen bei Bedarf einen Zuschuss in Höhe von max. 150 Euro beim Kauf eines Bürostuhls für das Home Office beantragen – dies haben ein Viertel der Mitarbeiter:innen in Anspruch genommen. Sollte eine Bildschirmbrille notwendig sein, kann dafür ebenfalls ein Zuschuss beantragt werden.

### **Fehltage und Krankenstand**

stadtmobil liegt mit einer Krankheitsquote von 3,6 Prozent etwas über dem Landesschnitt in Baden-Württemberg von 3,21 Prozent. Im Detail ergibt sich ein differenziertes Bild. Einige ältere Kolleg:innen fielen 2021 krankheitsbedingt teils sehr lange aus. Lange Fehlzeiten in Einzelfällen fallen bei einer kleinen Belegschaft schnell stark ins Gewicht.

Zudem erhalten wir von neuen Kolleg:innen die Rückmeldung, dass es bei stadtmobil „so angenehm einfach“ sei, sich krankzumelden. Wir versuchen bezüglich unserer Regelungen eine angemessene Balance zu finden, die dem Rechnung trägt, ohne die Beschäftigten zu gängeln.

Zusätzlich versucht stadtmobil die Beschäftigten für gesunde Ernährung zu sensibilisieren. Das Unternehmen stellt Obst, Milch, Tee und Trockenfrüchte aus Bio-Anbau oder -Haltung zur Verfügung sowie fair gehandelten Kaffee.

### **Arbeitssicherheit**

Im stadtmobil-Büro passierten 2021 keine meldepflichtigen Arbeitsunfälle, im Lager haben wir einen Arbeitsunfall gemeldet. Unverschuldete Verkehrsunfälle mussten wir 2021 keine verzeichnen.

Maßnahmen zur Arbeitssicherheit mindern Risiken und beugen präventiv gesundheitlichen Beeinträchtigungen am Arbeitsplatz vor. Mit einer Fachkraft für Arbeitssicherheit und zwei Sicherheitsbeauftragten übererfüllen wir das gesetzlich geforderte Soll. Von Letzteren ist eine Person für das Fuhrpark-Außenteam, die andere für die Büros zuständig. So können sie mögliche Unfallgefahren im jeweiligen Bereich gut im Auge behalten. Die Mitarbeitenden im Außenteam werden darüber hinaus spätestens alle zwei Jahre im umsichtigen Verhalten im Straßenverkehr unterwiesen.

Auch in Sachen Erst- und Brandschutzhelfer:innen ist stadtmobil gut aufgestellt. Das Unternehmen hat einen Brandschutzhelfer mehr als vorgeschrieben, auch bei den Ersthelfer:innen wird das Soll übererfüllt. Alle Mitarbeitenden haben überdies bei einer vierstündigen Brandschutzschulung zum wiederholten Mal praxisnah richtiges Verhalten trainiert. Im Jahr 2021 führten wir zwei Räumungsübungen durch. (s. auch Fort- und Weiterbildung, S. 38)

## Schatten der Pandemie

2020 und 2021 prägte die Corona-Pandemie überall auf der Welt das Privat- wie das Berufsleben. Wie andere Unternehmen auch hatte stadtmobil eine absolute Ausnahmesituation zu bewältigen – und das über viele Monate hinweg. Nicht nur die geschäftlichen Rahmenbedingungen veränderten sich gleichsam über Nacht, sondern auch der Arbeitsalltag der Beschäftigten musste völlig neu organisiert und strukturiert werden. In Windeseile wurde eine angepasste Gefährdungsbeurteilung erstellt. Um vor Ansteckung zu schützen, stattete stadtmobil die Mitarbeitenden mit Schutzmasken und Einmalhandschuhen und rüstete die Büros mit Trennwänden und Luftfilteranlagen aus. Zweimal pro Woche stellten wir zudem kostenlose Schnelltests zur Verfügung. Je nach Fallzahlen galt es neue Regelungen zu beachten und die Mitarbeiter:innen darüber zu informieren.

Zu Zeiten des bundesweiten Shutdowns führten wir mobiles Arbeiten ein. Alle Beschäftigten erhielten Laptops samt der erforderlichen Software und Headsets. In relativ kurzer Zeit konnten wir so die Belegschaft der Verwaltungseinheiten in die Lage versetzen, mobil zu arbeiten. Die mobilen Arbeitsmodalitäten bauten wir schnell weiter aus, so dass schließlich nur noch ein Angestellter oder eine Angestellte pro Büro anwesend sein musste. Eine Ausnahme bildete das Großraumbüro im Kundenbereich. Da stadtmobil als Carsharing-Anbieter laut Verordnung des Landes-Baden-Württemberg zur systemrelevanten Infrastruktur gehört, hielten wir den Betrieb durchgehend aufrecht. Allerdings reduzierten wir die Kundenkontakte deutlich. Die Beratung erfolgte ausschließlich telefonisch, die Anmeldung online. Fahrten werden im Carsharing ohnehin immer online oder telefonisch gebucht. Einzig der Führerschein wurde unter Einhaltung von Hygienevorschriften in wenigen Minuten persönlich gecheckt. In mehreren Sprachen informierten Aushänge über das bei Direktkontakt gebotene Verhalten.

Dabei arbeitete der Vorstand eng mit dem Betriebsrat zusammen, der alle Maßnahmen sofort mitgetragen und eine entsprechende Betriebsvereinbarung erarbeitet hat, die inzwischen dauerhaft etabliert ist

Besonders freut uns, dass wir nur für den Mai 2020 Kurzarbeit (40 Prozent) in Anspruch nehmen mussten, obwohl wir dies für drei Monate kalkuliert hatten. Im Rückblick zeigte sich, dass stadtmobil auch ohne Kurzarbeit hätte auskommen können, aber damals schien dies aus unternehmerischer Sicht und gemäß der Prämisse des vorsichtigen Handelns geboten.

Für 2020 zahlte stadtmobil den Beschäftigten eine Corona-Prämie, im Winter 2021/22 gewährte das Unternehmen zudem eine Impf- und Boosterprämie.

## Fort- und Weiterbildung

Beschäftigte können sich fachlich und persönlich weiterbilden und -entwickeln. stadtmobil unterstützt drei Möglichkeiten zur Weiterbildung.

- ▶ Schulungen werden von stadtmobil initiiert und komplett finanziert, um den Arbeitsalltag zu erleichtern, neue Programme und Features kennenzulernen und sinnvoll einzusetzen. (Typ 1)
- ▶ Mitarbeiter:innen melden individuellen Bedarf für Schulungen an, die sie für ihre Arbeit benötigen. Diese werden von stadtmobil finanziert. (Typ 2)
- ▶ Mitarbeiter:innen bilden sich in ihrer Freizeit in einem für stadtmobil relevanten Wissensgebiet weiter (fachlich und/oder persönlich). Hier beteiligt sich stadtmobil an den Kosten. (Typ 3)

Es besteht einmal jährlich die Möglichkeit, Bildungsurlaub zu beantragen, sofern die Schulung oder Bildungseinrichtung dafür zertifiziert ist.

Die Weiterbildungsangebote nahmen 2021 insgesamt 19 Mitarbeiter:innen in Anspruch, Bildungsurlaub wurde nicht beansprucht. Die Möglichkeit der Weiterbildung führte auch dazu, dass mit den erworbenen Kenntnissen und Qualifikationen eine Kündigung einherging.

stadtmobil hat zwei Ersthelfer:innen benannt, die regelmäßig entsprechende Fortbildungen besuchen. 2021 konnten wir noch zwei weitere Mitarbeiter:innen für eine Ersthelfer-Ausbildung gewinnen. Somit liegen wir über den gesetzlichen Vorgaben. stadtmobil bietet seit 2018 laufend allen Mitarbeitenden an, auf Unternehmenskosten an Ersthelfer-Schulungen teilzunehmen. Bisher hat allerdings nur eine Mitarbeitende das Angebot auch genutzt. Wir halten es grundsätzlich für wichtig, dass überall im Alltag möglichst viele Menschen lebensrettende Sofortmaßnahmen sicher durchführen können. Aufgrund der Pandemie konnte bisher kein unternehmensinterner Kurs organisiert werden. Der für 2023 anvisierte Kurs fiel mangels Interesses aus.

Schulungen zur Menschenwürde gab es bisher noch nicht. Die Mitarbeiter:innen werden aber durch unsere Verhaltensrichtlinien „So arbeiten wir bei stadtmobil zusammen“ zu einem wertschätzenden, respektvollen und solidarischen Miteinander angehalten.

## Weiterbildungen 2021 und 2022

<b>Einstufung</b>	<b>Art der Weiterbildung</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
		<b>Anzahl MA</b>	<b>Anzahl MA</b>
<b>Typ 1</b>	Persönliche Weiterentwicklung	1	4
	Fachliche Weiterbildungen	9	29
	Sicherheitsschulungen	3	0
<b>Typ 2</b>	Fachliche Weiterbildungen	3	5
<b>Typ 3</b>	Sprachkurse	1	0
	Berufl. Weiterbildung	2	2
	Sicherheitsschulung (Erste Hilfe)	0	1

Sicherheitsschulungen sind in erster Linie Schulungen im Bereich Brandschutz, Sicherheitsbeauftragte, Erste Hilfe.<sup>12</sup>

2022 wurden alle Mitarbeitende in Office 365 intensiv geschult – somit wurden von Oktober bis Dezember allein dafür 337 Arbeitsstunden genutzt. Die Online-Schulungen fanden in Kleingruppen (max. acht Teilnehmer:innen) statt, damit auch alle Fragen beantwortet werden konnten. Auch eine explizit angebotene Trainerstunde ermöglichte es den Mitarbeitenden ihre konkreten in der Praxis auftretenden Probleme anzusprechen. Es ist geplant die Schulungen im Jahr 2023 fortzuführen. Weiterbildungen in ökologischen Bereichen fanden keine statt, da das Interesse nicht deutlich wurde. Vorschläge zu ökologischen Weiterbildungen sind stets willkommen.

### **Altersvorsorge**

Informationsveranstaltungen, Beratungsgespräche und Angebote zur betrieblichen Altersvorsorge sensibilisieren für die finanzielle Absicherung im Alter. Mehr noch: stadtmobil unterstützt die private Altersvorsorge und gewährt Mitarbeiter:innen, die eine betriebliche Altersvorsorge mit Selbstbeteiligung abschließen, einen Zuschuss.

---

<sup>12</sup> interne Brandschutzschulung, s. S. 36

### *Einstufung: Erfahren (6)*

#### *Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen -Einschätzung 2018 50%
C1	60%	60%

#### *Verbesserungspotenziale/Ziele:*

- ▶ Die von zwei Mitarbeitenden ausgearbeitete und schon seit 2018 existierende Vorgehensweise zur Etablierung eines Prozesses für Verbesserungsvorschläge sollte konsequenter umgesetzt und ggf. nachgebessert werden.
- ▶ Diversität als Chance für Unternehmen und Belegschaft begreifen: Es gibt viele Ideen und Wünsche; allerdings ist die Bereitschaft, sich dafür zu engagieren, gering.
- ▶ Persönliche Rentenberatung: Die auf Anregung des Betriebsrats eingeführte persönliche Rentenberatung mit einem Vertreter der gesetzlichen Rentenversicherung hat coronabedingt 2021 noch nicht stattgefunden. Wir werden den Kontakt mit der Rentenversicherung aufnehmen und Beratungen organisieren.
- ▶ Förderung autonomen und verantwortungsvollen Handelns der Mitarbeitenden: Möglichkeiten zur Weiterbildung bestehen und werden gefördert. Durch persönliche Gespräche und das Schaffen von vor- und nachbereiteten Übungssituationen kann Verantwortungsübernahme noch stärker unterstützt werden.

#### *Negativaspekt: Menschenunwürdige Arbeitsbedingungen*

stadtmobil kann bestätigen, dass keine Strukturen bestehen oder Verhaltensweisen vorherrschen, die menschenunwürdige Arbeitsbedingungen unterstützen.

## C2 Ausgestaltung der Arbeitsverträge



stadtmobil bietet allen Mitarbeitenden unbefristete Arbeitsverträge mit angemessener Bezahlung. Die Entlohnung gilt innerhalb der Branche als gut, auf dem Arbeitsmarkt insgesamt als durchschnittlich.

Für die Gehaltsfestlegung bzw. Gehaltsentwicklung spielen folgende Kriterien eine ausschlaggebende Rolle: Ausbildung, Berufserfahrung, konkrete Tätigkeiten bei stadtmobil, Verantwortung, Verhalten im Betrieb, Engagement und Weiterbildungsbereitschaft. Die (reine) Dauer der Betriebszugehörigkeit ist nicht entscheidend.

„Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ ist für stadtmobil keine leere Worthülse. Frauen und Männer erhalten für die gleiche Tätigkeit das gleiche Salär. Historisch bedingt sind die Arbeitsverträge leicht unterschiedlich gestaltet.

### Gehälter bei stadtmobil 2021

- ▶ Median 2021: 2.850 Euro (Median 2022: 2.925 Euro)
- ▶ Innerbetriebliche Spreizung inkl. Vorstand ohne Auszubildende 2,9 (2022 3,3).  
Im Vergleich zum ersten GWÖ – Bericht sind die Veränderungen nicht allzu groß:  
Der Median lag bei 2.766 Euro und die innerbetriebliche Spreizung betrug 2,7
- ▶ Wir zahlen seit dem 1.1.2021 einen Mindestlohn von 12,30 Euro.

Ein zum Leben in Würde ausreichender Verdienst, die so genannte Living Wage, liegt vor. In Mannheim liegt ein „lebenswürdiger Verdienst“ bei mindestens 1.782,8 \$ (ca. 1.680 Euro) brutto (Währung Stand Dez 2022).<sup>13</sup> Das niedrigste bei stadtmobil bezahlte Gehalt lag 2021 bei 2.133 Euro (12,30 Euro/Stunde) Der gesetzliche Mindestlohn lag 2021 bei 9,60 Euro/Stunde.

### Prämien und Rabatte

Bei einem positiven Geschäftsergebnis erhalten die Mitarbeitenden eine Prämie. Der Vorstand kann nur dann eine Tantieme erhalten, wenn Mitarbeiter:innen eine Prämie in Höhe eines 13. Monatsgehalts oder mehr erhalten. Die Tantieme des Vorstands ist zudem abhängig vom Umsatzwachstum. 2021 betrug sie in etwa die Hälfte eines Monatsgehalts. 2020 schlug die Arbeitsgruppe Mitarbeiter:innen zur zukünftigen Auszahlung von Prämien folgendes vor:

---

<sup>13</sup> Quelle: <https://www.travelsafe-abroad.com/cost-of-living/germany/mannheim/>

### *„1. Standardprämie*

*Die Standardprämie ist das „13. Monatsgehalt“ bzw. 1/12 des Jahresgehalts.*

### *2. Solidar-Prämie (Pauschalprämie)*

*Bei der Solidar-Prämie gibt es einen einheitlichen Betrag für alle Beschäftigten, unabhängig von ihrem persönlichen Gehalt. Bei Personen, die weniger als 40 Wochenstunden im Arbeitsvertrag stehen haben, wird der Betrag auf die persönliche Stundenzahl umgerechnet.*

### *3. Individuelle Prämie*

*Bei der individuellen Prämie handelt es sich um eine personenbezogene Prämie, mit der besonderes Engagement honoriert werden kann. In einem ersten Versuch ist angedacht, der Geschäftsleitung einen Kriterienkatalog an die Hand zu geben, mit dem sie diese Prämie ermitteln kann.*

*Bei der individuellen Prämie sind auch andere Modelle denkbar, die zu einem späteren Zeitpunkt ausprobiert werden können.“*

Der Vorstand begrüßte diesen Vorschlag zur Prämienaufteilung und orientiert sich weitestgehend daran. Eine Einschränkung gibt es allerdings: Das Geschäftsergebnis muss entsprechend gut sein, und nach wie vor ist dies eine freiwillige Leistung, aus der in Folgejahren kein Anspruch abgeleitet werden kann. 2021 wurden eine Standardprämie (1/12 des Jahresgehalts) und eine Pauschalprämie in Höhe von 1.500 Euro bei 40 Std./Woche ausgezahlt.

Die Auszahlung einer Prämie ist aber bei stadtmobil nicht neu. Auch in den vergangenen Jahren zahlte stadtmobil eine Prämie und zeitweise auch zwei Prämien im Jahr – immer abhängig vom Geschäftsergebnis.

Mitarbeitende erhalten bei der privaten Nutzung von Carsharing einen Rabatt.

## **Arbeitszeiten und Rufbereitschaft**

Um eine optimale Kundenbetreuung zu gewährleisten, ist in den neueren Arbeitsverträgen die Teilnahme an der Rufbereitschaft mit Blick auf betriebliche Erfordernisse und eine mögliche Anordnung durch die Arbeitgeberin festgehalten. Dennoch setzt die Arbeitgeberin auf die freiwillige Bereitschaft der Mitarbeitenden, an der Rufbereitschaft teilzunehmen. Je mehr Mitarbeitende sich an der Rufbereitschaft beteiligen, umso besser kann die Last dieser Aufgabe auf mehrere Schultern verteilt werden und desto weniger häufig sind sie im Einzelfall betroffen. Im Sinne größtmöglicher Flexibilität organisieren die Mitarbeiter:innen die Einteilung zur Rufbereitschaft selbst. Jeder, jede Mitarbeitende entscheidet selbst, ob, wann und wie häufig er oder sie mitmacht. Die Rufbereitschaft wird gesondert vergütet. Eine Woche Rufbereitschaft ergibt in etwa ein zusätzliches Wochengehalt.

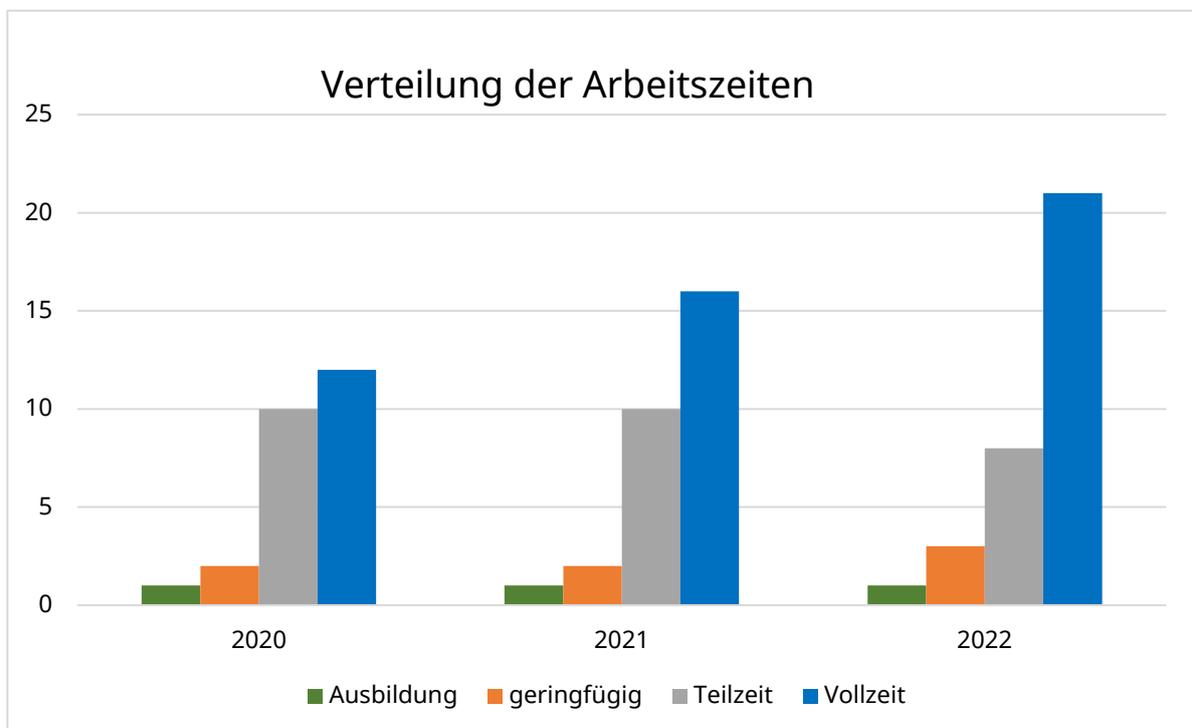
Gruppe C hatte für Rufbereitschaft und Arbeitsverträge Verbesserungen gefordert, ohne konkret zu werden. Weitere Vorschläge oder eine Konkretisierung erfolgten bisher nicht.

Davon abgesehen ist in der Belegschaft unstrittig, dass eine Rufbereitschaft sinnvoll und notwendig ist. Mit knapper Mehrheit sind die Beschäftigten dafür, dass sie von eigenen Mitarbeiter:innen geleistet und nicht nach außen an einen Dienstleister vergeben werden soll.

Der Vorstand ist nach wie vor der Auffassung, dass die Rufbereitschaft grundsätzlich ein normaler Bestandteil des Arbeitsverhältnisses aller Mitarbeiter:innen sein sollte. Eine Angleichung alter und neuer Arbeitsverträge würde bedeuten, dass einige Mitarbeitende Änderungskündigungen in Kauf nehmen müssten, wenn sie nicht einem Neuvertrag zustimmen. Das wollte das Vorstandsteam nicht erzwingen.

Im Jahr 2023 steht eine Überarbeitung der Modalitäten und der Betriebsvereinbarung zur Rufbereitschaft insgesamt an.

### Beschäftigte in Vollzeit oder Teilzeit



Im Laufe des Jahres 2021 waren neben den Vorständen 31 Personen beschäftigt und leiteten eine Arbeitszeit, die 21,98 Vollzeitäquivalenten entspricht. Das waren 2,67 Vollzeitäquivalente mehr als 2020.

### Neu: Arbeitszeiterfassung

stadtmobil verzichtete in der Vergangenheit auf die Kontrolle von Arbeitszeiten durch eine Zeiterfassung. Das hat sich seit 2022 geändert. Zum 1.6.2022 trat eine Betriebsvereinbarung (BV) zu den Arbeitszeiten in Kraft. Mittlerweile ist eine

Zeiterfassung arbeitsrechtlich vorgeschrieben. Mit Abschluss der BV wurde ein Zeiterfassungssystem eingeführt. Mitarbeiter:innen können dabei ihre Arbeitszeitkonten (Ampelmodell) selbst verwalten. Wie von der Belegschaft gewünscht, werden die Arbeitszeiten so flexibler und mobiles Arbeiten leichter.

Schon bislang sollten Überstunden möglichst vermieden werden. Mehr als 16 Überstunden durften nicht angesammelt werden und waren zeitnah durch Freizeit auszugleichen. In der neuen BV sind keine Überstunden mehr vorgesehen. Nur auf schriftliche Anweisung und mit Genehmigung des Betriebsrats sind Ausnahmen zulässig. Ansonsten gilt das „Ampelmodell“ mit aufgebauten Plus- und abgebauten Minusstunden.

2021 war es nicht notwendig Überstunden anzuordnen, ebenso wenig wie in den Jahren davor.

### **Urlaub**

Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen 20 Urlaubstagen (bei einer 5-Tage-Woche) erhalten die Mitarbeitenden freiwillig weitere zehn Tage Urlaub.

Die reguläre Arbeitszeit bei stadtmobil beträgt 40 Stunden pro Woche; kürzere Wochenarbeitszeiten sind betriebswirtschaftlich derzeit nicht darstellbar. Wir prüfen jedoch, ob wir anstelle von Gehaltserhöhungen die Arbeitszeit sukzessive über mehrere Jahre auf 37,5 Stunden verkürzen können.

stadtmobil berücksichtigt Teilzeitwünsche; dies trägt zur Work-Life-Balance bei. Es gibt unterschiedliche Teilzeitmodelle, wobei überwiegend vormittags gearbeitet wird. Die Arbeitszeiten können in den Teams abgesprochen und damit in engen Grenzen selbst bestimmt werden.

### **Ausbildung**

Seit 2004 bildet stadtmobil erfolgreich aus. 2021 war eine Auszubildende beschäftigt, die 2022 nach Abschluss ihrer Ausbildung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurde. In 2022 begann eine neue Auszubildende bei stadtmobil. Rückblickend konnten bisher alle Auszubildenden in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen werden – sofern sie das ebenfalls wollten.

### **Führung und Arbeitseinteilung**

Mitarbeiter:innen bestimmen ihre Arbeitszeiten weitgehend selbst, natürlich unter Beachtung betriebsinterner Abläufe und in Absprache innerhalb der jeweiligen Teams. Die jeweilige Teamleitung hat dabei die Aufgabe, die Arbeitsprozesse sicherzustellen. Dabei stehen die Vorgesetzten immer als Ansprechpartner:innen zur Verfügung.

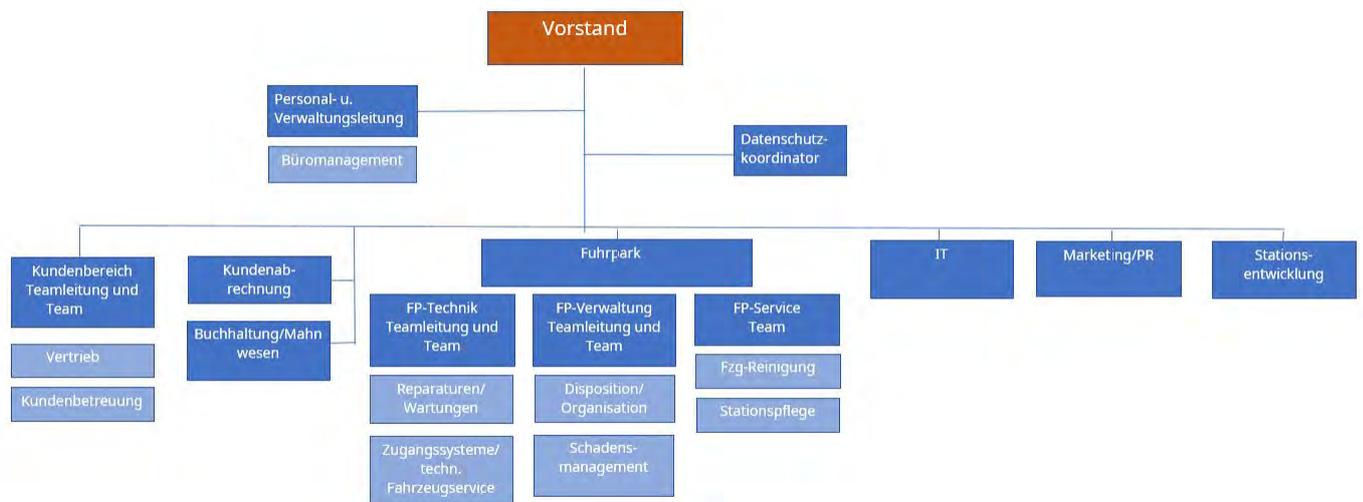
Führungspositionen bei stadtmobil waren 2021 zur Hälfte mit Frauen besetzt. Angehende Führungskräfte können sich durch Schulungen auf eine Leitungsposition vorbereiten.

Leitungsrunde, Teambesprechungen und Mitarbeiter:innenversammlungen sind Plattformen, um über aktuelle Carsharing-Themen zu informieren und Angelegenheiten aus dem Unternehmen und den Arbeitsbereichen zu besprechen. Auch eine einvernehmliche Neuverteilung von Aufgaben hat hier ihren Platz, etwa wenn dies im Krankheitsfall eines Kollegen, einer Kollegin erforderlich ist.

Die Vorgesetzten bei stadtmobil sind „nah dran“ an den Mitarbeiter:innen (sowohl räumlich als auch inhaltlich). Durch gezieltes Nachfragen versuchen sie eine Arbeitsüberlastung frühzeitig zu erkennen und gegenzusteuern. Auch der Betriebsrat unterstützt die Geschäftsleitung dabei und achtet auf mögliche Arbeitsüberlastungen. Der Betriebsrat wird gemäß BV-Arbeitszeiten über die Mitarbeitenden informiert, die sich in der Rotphase (Ampelmodell) befinden.

Alle sechs Wochen finden Gespräche zwischen dem Betriebsrat und dem Geschäftsleitungsteam statt.

## Organigramm



*Einstufung: vorbildlich (7)*

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
C2	70%	2018 50% 60%

### *Verbesserungspotenziale/Ziele:*

Die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe C eröffneten stadtmobil 2018 neue Perspektiven und Verbesserungspotenzial. Einiges wurde bis 2021 aufgegriffen (s.o. Vorschlag zur Prämienregelung), anderes blieb vage und müsste noch konkretisiert werden – die Arbeitsgruppen wollten dies aber nicht selbst weiterverfolgen und bearbeiten. Es stellte sich an vielen Stellen heraus, dass die angesprochenen Themen weit komplexer sind als die Initiator:innen dachten (etwa im Hinblick auf Nivellierung der Arbeitsverträge in Bezug auf die Rufbereitschaft, s.o.). Dabei ging es um einen größeren Entscheidungsspielraum und mehr Mitsprache der Mitarbeitenden, aber auch um gezielte Weiterbildung um einen höheren Verdienst zu erreichen.

- ▶ Chancen zur persönlichen wie fachlichen Weiterbildung sind gegeben. Wir könnten durch sanften Druck Beschäftigte noch stärker anhalten, Weiterbildungen auch in Anspruch zu nehmen.
- ▶ stadtmobil könnte bei höheren Kapazitäten mehr Inhouse-Weiterbildungen organisieren und Mitarbeitende zur Teilnahme verpflichten.

### *Negativaspekt: Ungerechte Ausgestaltung der Arbeitsverträge*

stadtmobil kann bestätigen, dass die Mitarbeiter:innen nicht durch ungerechte Arbeitsverträge einseitig belastet oder ausgebeutet werden.

## **C3 Ökologisches Verhalten der Mitarbeitenden**



stadtmobil will auf ein bewussteres ökologisches Verhalten seiner Mitarbeitenden hinwirken. Dies geschieht aber ohne Druck und eher beiläufig. Mitarbeiter:innen bescheinigten stadtmobil 2019 die gute Absicht, sahen aber erst wenige kleinere Projekte in der Umsetzung. Doch wir kommen langsam voran.

Allen Mitarbeiter:innen finanziert stadtmobil ein Jobticket. Die Beschäftigten können somit mit dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit kommen. Dies nutzt tatsächlich ein großer Teil der Belegschaft. Der Vorstand kommt mit dem Fahrrad zur Firma und nutzt für Dienstreisen überwiegend den ÖPNV oder die Bahn.

## Wege zur Arbeit <sup>14</sup>

Verkehrsmittel	Prozent	Binnenverkehr in Mannheim[1]
Fahrrad	19% - 25%	20%
ÖPNV	36% - 42%	13%
Zu Fuß	21% - 27%	34%
Pkw	3% - 6%	33%

Es handelt sich um Aussagen, welche Verkehrsmittel die Arbeitnehmer:innen auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Da nicht alle Mitarbeitenden immer das gleiche Verkehrsmittel verwenden bzw. multimodal unterwegs sind, variieren die Anteile. Es wurden keine Zahlen erhoben, wie oft (unter Berücksichtigung des mobilen Arbeitens) ein Verkehrsmittel genutzt wird.

94 Prozent der stadtmobil-Beschäftigten nutzen Alternativen zum Privat-Pkw, um zur Arbeit zu kommen. Damit verhalten sie sich vorbildlich: Betrachtet man in Mannheim den gesamten Binnenverkehr, so finden nur insgesamt rund 67 Prozent der Fahrten im so genannten „Umweltverbund“ statt.

### Dienstfahrten

Für Dienstfahrten in der Stadt steht ein Dienstfahrrad bereit, das leider nur sehr selten zum Einsatz kommt. Dies liegt auch daran, dass ein Fahrrad für diejenigen Mitarbeiter:innen, die am meisten unterwegs sind, zu wenig Stauraum bietet. Das Fuhrpark-Außenteam führt oft Werkzeug mit sich und fährt täglich mehrere Carsharing-Stationen an, die nicht unbedingt nahe beieinander liegen. Diese Kolleg:innen greifen dafür zweckmäßigerweise meist auf ausrangierte Carsharing-Fahrzeuge zurück, die mit den notwendigen Materialien ausgestattet sind. Im Fall des Reinigungsteams ist es ähnlich: Dieses hat alle benötigten Utensilien in Reinigungs-Autos zur Hand.

Vier Kolleg:innen aus dem Technikteam nutzen einen eigens dafür ausgestatteten Werkstattwagen. Unter bestimmten Voraussetzungen können sie das Fahrzeug auch mit nach Hause nehmen. Die intern genutzten Fahrzeuge sind ausschließlich Fahrzeuge, die ihren Dienst als Carsharing-Auto getan haben und aus der Flotte ausgemustert wurden. Es werden keine Neufahrzeuge für Mitarbeitende angeschafft. Geplant ist, in Zukunft für die Dienstwagen E-Fahrzeugen statt Verbrenner einzusetzen.

---

<sup>14</sup> <https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/verwaltung/aemter-fachbereiche-eigenbetriebe/geoinformation-und-stadtplanung/verkehrsplanung/mobilitaet-in-staedten-srv>

Die Mitarbeitenden sind gehalten, Dienstfahrten nicht mit Pkw vorzunehmen. Letztendlich wägen die Mitarbeiter:innen aber ab, welches Verkehrsmittel am besten für ihren Einsatz passt. Dienstlich geflogen wird nicht. Weiter entfernte Strecken werden mit der Bahn zurückgelegt.

### Ökologisches Bewusstsein fördern

Daneben stellt stadtmobil den Mitarbeitenden Bio- und Fairtrade-Lebensmittel zur Verfügung (Obst, Trockenfrüchte und Nüsse, Tee, Kaffee, Wasser, Honig).

stadtmobil will zudem Papier sparen. Ganz in diesem Sinne wurde beispielsweise auch der Rechnungseingang digitalisiert. Ausdrücke sollten auf das Nötigste beschränkt bleiben. Falls dennoch erforderlich, sollte das Papier in schwarzweiß und beidseitig bedruckt werden. Die Drucker sind entsprechend voreingestellt.

Schon seit langer Zeit unterstützt stadtmobil Umweltverbände. Mit dem Trägerverein Ökostadt Rhein-Neckar e.V. arbeitet stadtmobil eng zusammen. Als Kompensation für den ökologischen Fußabdruck der gesamten Flotte zahlte das Unternehmen für das Jahr 2020 mehr als 30.000 Euro an atmosfair.

### Ökologische Angebote für Mitarbeitende

Verpflegung aus ökologischer Herkunft	Obst, Trockenfrüchte, Milch, Tee, Honig, Kaffee
Anteil der Anreise mit Pkw, ÖPNV, Rad oder zu Fuß	siehe Tab.: Wege zur Arbeit
Nutzungsgrad des ökologischen Betriebsangebots in %	100%

*Einstufung: Erfahren (5)*

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 40%
C3	50 %	50%

*Verbesserungspotenziale/Ziele:*

Vorschläge, um ökologisches Handeln bei den Mitarbeitenden noch besser zu fördern, sind stets willkommen, werden aber nicht systematisch abgefragt.

*Negativaspekt: Anleitung zur Verschwendung/Duldung unökologischen Verhaltens*

stadtmobil kann bestätigen, dass weder Verschwendung von Ressourcen gefördert noch unökologisches Verhalten geduldet wird.

## C4 Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz



stadtmobil schätzt die fachliche und persönliche Kompetenz ihrer Mitarbeitenden und sieht darin ein wesentliches Potenzial für die Weiterentwicklung des Unternehmens.

### **Informationsfluss und Transparenz**

Auf Mitarbeiterversammlungen informiert die Geschäftsleitung zur Lage des Unternehmens und bespricht zukunftsrelevante Entwicklungen. Seit 2020 finden solche Veranstaltungen regelmäßig einmal im Quartal statt. Aktuelle Unternehmenszahlen wie Umsatzerlöse, Personalkosten und das vorläufige Betriebsergebnis werden vorgestellt.

Der Betriebsrat ist in alle betrieblichen Prozesse eingebunden, die Auswirkungen auf Mitarbeitende haben. Die Zusammenarbeit ist konstruktiv und vertrauensvoll.

Eine Strategieklausurtagung mit der Geschäftsleitung, dem Betriebsrat und Mitarbeitenden wie 2018 fand in den vergangenen Jahren – zuletzt coronabedingt – nicht statt. Mit der Leitungsrunde finden regelmäßige Klausurtagungen statt.

Alle Mitarbeiter:innen können an der Hauptversammlung teilnehmen, um weitergehende Geschäftsinformationen zu erhalten. Mitarbeitende, die bis 2020 eingestellt wurden, sind inzwischen auch Anteilseigner:innen des Unternehmens. Später eingestellte Beschäftigte können ebenfalls an der HV teilnehmen, selbst wenn sie (noch) keine Aktionär:innen sind.

### **Mitwirkung von Mitarbeiter:innen bei Stellenbesetzungen**

Seit 2018 existiert eine Teamleitung für den Kundenbereich. Diese Position wurde durch die Vorgesetzten besetzt, wobei es im Vorfeld Gespräche mit dem Team gab. Angedacht war ein rotierendes System im Zwei-Jahres-Turnus. Dafür bestand allerdings nur wenig Interesse und Engagement, gleichzeitig war und ist die Akzeptanz der eingesetzten Teamleitung im Team sehr hoch.

Seit 2020 gibt es auch eine Teamleitung in der Fuhrpark-Verwaltung. Eine weitere Teamleitung für das Fuhrpark-Außenteam wurde zunächst 2020 und, da ohne Resonanz, nochmals Ende 2021 intern ausgeschrieben. Der zweite Anlauf hatte Erfolg: Die Stelle konnte 2022 intern besetzt werden.

Es ist geplant, die Teamleitungen künftig in Einstellungsprozesse mit einzubinden.

Auszubildende, die sich bei uns bewerben und in die engere Wahl kommen, laden wir zu einem kurzen „Schnupperpraktikum“ (max. zwei Arbeitstage) ein, damit sich beide Seiten ein Bild machen können, ob sie zueinander passen. Allen Bewerber:innen bieten wir ein kurzzeitiges Arbeiten zur Probe an (1-2 Tage im Einfühlungsverhältnis), zusätzlich gilt eine Probezeit.

### **Selbst-Organisation und sonstige Mitwirkung**

Die Teams organisieren sich innerhalb bestimmter Vorgaben selbst, was Arbeitszeiten, Urlaubszeiten, Aufgabenverteilung und Ähnliches betrifft.

2017 wurde mit der Beschreibung von Prozessen begonnen, um schneller Verbesserungspotenziale zu erkennen. Je eine Kollegin aus dem Kundenbereich und aus dem Fuhrparkbereich arbeiteten dafür mit einer Agentur zusammen. Beide Kolleginnen sind Ende 2018 ausgeschieden, die Zusammenarbeit mit der Agentur ist beendet. Das Ziel aber bleibt: Aus Sicht der Geschäftsleitung sollte die Prozessbeschreibung in Zukunft umgesetzt bzw. angepasst werden. Bisher ist allerdings offen, wer sich des Themas annehmen will.

In der Praxis kümmern sich die Teams selbst darum, bestehende Prozesse durch die Mitarbeitenden in Zusammenarbeit mit den Teamleitungen zu dokumentieren und bestehende Arbeitsanweisungen zu aktualisieren und weiterzuentwickeln. So sollen Prozesse nach und nach definiert, fortgeschrieben und kontinuierlich verbessert werden.

Insgesamt gibt es im Unternehmen nur wenige Entscheidungen (unter 10 Prozent), die vom Vorstand oder der Geschäftsleitung ganz alleine getroffen werden. Strukturell sorgen Betriebsrat und die regelmäßige Leitungsrunde dafür, dass alles, was Mitarbeitende direkt betrifft und alle operativen Änderungen vorab besprochen und Fragen sowie Änderungsideen aufgenommen werden können. Durch die offene Arbeitskultur und die räumlichen Gegebenheiten werden Ideen und Vorschläge – auch strategischer Art und auch wenn sie von der Geschäftsleitung entwickelt werden – meist ab ihrer Entstehung durch viele Kolleginnen und Kollegen wahrgenommen und kommentiert. Ein dauernder Informationsfluss zwischen Geschäftsleitung, den einzelnen Abteilungen, den Teamleitungen und Mitarbeitenden ist somit gegeben. Was möglicherweise zu kurz kommt, ist die institutionalisierte, formalisierte und dokumentierte Durchführung von regelmäßigen „Mitsprechgelegenheiten“. Wir geben daher in der Tabelle unten nur 50% der Entscheidungen unter „geregelt“ Mitentscheidungsmöglichkeiten an.

## Verbesserungsvorschläge

Die Mitarbeiter:innen können Ideen und Vorschläge vortragen und diskutieren. Verbesserungsvorschläge sind ausdrücklich erwünscht.

Einfach zu realisierende Ideen werden in Teambesprechungen diskutiert und zügig umgesetzt, wenn sie sinnvoll erscheinen.

Aber auch komplexere Änderungen, bei denen mehrere Personen am Prozess beteiligt sind, wurden auf den Weg gebracht. Einzelne Bearbeitungsprozesse konnten verbessert und vereinfacht werden. So wurde 2021 der Prozess bei Eingangsrechnungen digitalisiert. Dies erlaubt es, Rechnungen online freizugeben, an die Buchhaltung zu schicken und die Überweisungen an die Bank zu senden.

Wie viele Vorschläge gemacht und umgesetzt wurden, wird nicht im Detail dokumentiert. Kleinere Optimierungsmaßnahmen setzen die Teams schnell und unbürokratisch in Eigenregie um.

### Verpflichtende Indikatoren:

Grad der Transparenz bei kritischen und wesentlichen Daten	50 %
Anteil der Führungskräfte, die über Anhörung/Mitwirkung/Mitentscheidung der eigenen Mitarbeitenden legitimiert werden	25 %
Anteil der Entscheidungen, die über Anhörung/Mitwirkung/Mitentscheidung getroffen werden	50 %

### Einstufung: Erfahren (4)

### Punktbewertung:

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 30%
C4	40%	50%

### Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Es gibt eine ganze Liste an Projekten, die die Mitarbeitenden zum Teil selbst eingebracht haben und die aus Sicht der Geschäftsleitung sinnvoll sind. Wir fragen regelmäßig ab, ob jemand ein Projekt übernehmen will: Bisher gab es nur eine Rückmeldung und nur ein umgesetztes Projekt.
- ▶ Ziel ist es, für Projektvorschläge einen definierten Ablauf zu finden, so dass Ideen sukzessive abgearbeitet und umgesetzt werden – nicht nur durch die Geschäftsleitung und auch nicht nur dann, wenn sich aus dem Projekt ein direkter ökonomischer Vorteil für die Mitarbeitenden ergibt.

- ▶ Wie man dazu motiviert, könnte ein Thema in der GWÖ-Gruppe oder mit dem Betriebsrat oder mit der Leitungsrunde sein. Hier könnte eventuell eine Fortbildung (z. B. New Work) hilfreich sein.
- ▶ Ein Vorschlagsmanagement, in dem Verbesserungsvorschläge gemacht, transparent dokumentiert, diskutiert und ggf. abgearbeitet werden können, könnte eingeführt werden.

*Negativaspekt: Verhinderung des Betriebsrates*

Bei stadtmobil gibt es seit 2013 einen Betriebsrat.

## D Kund:innen und Mitunternehmen

### D1 Ethische Kundenbeziehungen



Zufriedene Kund:innen sind für stadtmobil essentiell: Sie sichern den Fortbestand des Unternehmens. Ihr Verhalten wie ihre Rückmeldungen tragen ganz erheblich dazu bei, die Qualität unserer Carsharing-Angebote kontinuierlich zu verbessern und noch bedarfsgerechter und kundenfreundlicher zu gestalten.

stadtmobil pflegt einen fairen und transparenten Umgang mit allen Kund:innen. Ein freundliches, professionelles und respektvolles Auftreten ihnen gegenüber ist für uns Anspruch und täglich geübte Praxis.

#### **Ehrlich und fair**

stadtmobil tritt Kund:innen gegenüber stets offen und ehrlich auf: Unsere Mitarbeiter:innen stehen nicht unter Druck, Verträge abzuschließen.

Wir beraten Kund:innen persönlich oder telefonisch. Soll ein Vertrag abgeschlossen werden, versuchen wir, den günstigsten Tarif für das Nutzungsverhalten des Interessenten oder der Interessentin zu finden. Wir weisen auch auf andere Unternehmen hin, wenn wir erkennen, dass aufgrund der persönlichen Vorlieben und Umstände, zum Beispiel der Nutzungshäufigkeit, eine klassische Autovermietung oder die Fahrt mit der S-Bahn die geeignetere oder preisgünstigere Wahl wären.

#### **Schnelle Reaktion**

Anfragen nach unseren Leistungen beantworten wir zeitnah. Kund:innen erhalten an Arbeitstagen meist am selben Tag innerhalb weniger Stunden Antwort auf eine E-Mail-Anfrage.

#### **Immer erreichbar**

Bei etwaigen Problemen helfen unsere Mitarbeiter:innen gerne. Fachkundige Ansprechpartner:innen sind für unsere Kund:innen in unserer Servicezentrale, die von unserem Tochterunternehmen Cantamen betrieben wird, rund um die Uhr erreichbar. In schwierigen Situationen ist aufgrund unserer Rufbereitschaft auch vor Ort kompetente Hilfe und Unterstützung gewährleistet.

## **Training für gute Gespräche**

In diesem Sinn schulen wir unsere Mitarbeiter:innen mit Kundenkontakt regelmäßig. Zum einen bieten wir immer wieder ein Telefontraining unter professioneller Anleitung an; zum andern unterstützen wir intern mit konkreten Tipps, wie Gespräche positiv geführt werden können. Die Kolleg:innen tauschen sich untereinander aus, wie sie Gesprächssituationen für beide Seiten vorteilhaft gestalten können, und praktizieren damit zusätzlich „training on the job“.

## **Kulanz bei Reklamationen**

stadtmobil verhält sich gegenüber Kund:innen kulant. Reklamationen betrachten wir als Anregung und konstruktiven Beitrag zur Verbesserung unseres Service und unserer Arbeitsabläufe.

## **Kunden-Stimmen**

In neueren Google-Bewertungen erhielt stadtmobil im Schnitt 4,2 von 5 Sternen. Und das sagten unsere Kund:innen (eine Auswahl):

- ▶ Doreen, Herbst 2021: „Super nette Leute. Ging alles ganz fix und unkompliziert. Vielen Dank dafür. Kann es bis jetzt uneingeschränkt empfehlen.“
- ▶ J S, Juni 2021: „Super freundliche und kompetente Mitarbeiter. Bekomme immer schnelle Hilfe. Große Auswahl an Fahrzeugen.“
- ▶ Muriel Paola, 2020: "Sehr gute Beratung und Service. Das Personal ist sehr freundlich und hilfsbereit. Danke für die Infos und die Anmeldung!"
- ▶ M Bay, 2019: "Habe mich vor dem Termin im Netz informiert und wurde beim persönlichen Gespräch geduldig und fachkundig beraten. Ein sehr guter erster Kontakt!"
- ▶ Julian O., Januar 2019: „Die Anmeldung für das stadtmobil-Carsharing war super einfach und verlief wirklich schnell. Die sehr nette Dame hat sich Zeit genommen, alles genau erklärt und meinen Antrag routiniert abgearbeitet. Nach nur einem Besuch hatte ich meine Zugangskarte und alle wichtigen Unterlagen in der Hand und nutze seitdem regelmäßig die Fahrzeuge.“

## **Mitsprache**

Das Carsharing-Angebot orientiert sich wesentlich am Nutzungsverhalten der und der Akzeptanz durch die Kund:innen. So werden zum Beispiel Stationswünsche dokumentiert und immer wieder auf Realisierbarkeit überprüft. Bei der Einrichtung neuer Stationen bitten wir Kund:innen per E-Mail vorab um Hinweise auf geeignete Standorte. Auch konkreten Wünschen nach bestimmten Fahrzeugtypen oder der Ausstattung von Autos mit einem Kindersitz versuchen wir nachzukommen.

Ansonsten eröffnen vor allem Umfragen konkrete Mitsprachemöglichkeiten. So haben wir in Neustadt/Weinstraße über einen neu anzuschaffenden Fahrzeugtyp die Nutzer:innen mitentscheiden lassen. Solche Kundenbefragungen sollen weiter ausgebaut und regelmäßig durchgeführt werden.

Systematisch befragen wir schon heute Neukund:innen – und zwar direkt nach der Anmeldung und dann nochmals nach drei bis sechs Monaten. Einmal im Jahr werden zudem alle Kund:innen angeschrieben, bei Kündigungen bitten wir per Link auf einen Online-Fragebogen um Rückmeldung zu unseren Leistungen.

Umfragen geben uns nicht nur Einblick in Vorlieben und Wünsche der Kund:innen und erleichtern eine bedarfsgerechte Planung; spezielle Umfragen (wie der Aufruf nach Beteiligung an der Fahrzeug-Entscheidung) erhöhen zusätzlich die Akzeptanz unserer Dienstleistung und intensivieren die Kommunikation mit den Kund:innen.

Weitergehende Mitspracherechte haben Kund:innen, sofern sie Aktionär:innen sind. Auf der Hauptversammlung können sie während der Diskussionen oder in Form eines Antrags Ideen und Fragen einbringen. Einen Auftrag, den der Vorstand aus der Hauptversammlung immer wieder wahrnimmt, lautet Carsharing „in der Region“ voranbringen. Dies nehmen wir ernst und eröffnen kontinuierlich neue Stationen in neuen Orten (siehe Tabelle Fahrzeug- u. Stationsentwicklung, S. 58)

### **Benutzerfreundliche Buchung**

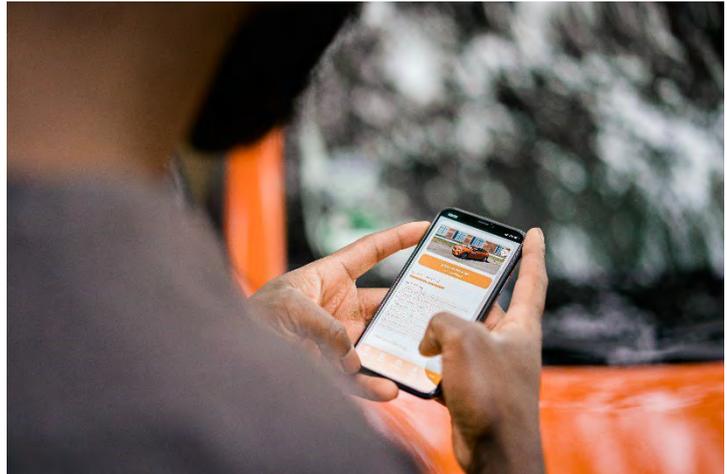
Die meisten Kund:innen führen ihre Reservierungen per App oder Internet durch. Auch telefonisch ist eine Buchung jederzeit (also 24 Stunden am Tag, auch feiertags und am Wochenende) möglich. Damit eröffnen wir technisch nicht so versierten Kund:innen einen schnellen und problemlosen Kontakt. Aber auch während der Fahrt oder wenn kein Internet verfügbar ist, haben Nutzer:innen so stets den „direkten Draht“ zu uns und Barrieren bei der Kontaktaufnahme gibt es kaum.

Auf unserer Homepage können sich Interessent:innen wie Kund:innen ausführlich informieren. Mit Hilfe eines „Tarifrechners“ lassen sich die Kosten einer Carsharing-Fahrt schnell und einfach ermitteln.

Carsharing-Stationen sind auf einer Karte eingetragen. Auf einen Blick zeigt sich, ob eine Carsharing-Station in Wohnortnähe liegt und welche Fahrzeuge dort verfügbar sind.

### **Leichter buchen per App**

Schon vor der Buchung stehen Nutzer:innen sämtliche Informationen zum gewünschten Fahrzeug, zur Station und den voraussichtlichen Fahrtkosten zur Verfügung. Diese Daten und Fakten erleichtern es, das passende Fahrzeug für das jeweilige Vorhaben zu finden.



Mittlerweile haben wir die App noch bedienungsfreundlicher gestaltet. Beispielsweise lassen sich die Stationen anhand von Fotos noch leichter auffinden.

Auch Kundenwünsche wurden berücksichtigt: Die Verfügbarkeit ist nun durch einen Balken unter den Autos angezeigt. Auf einen Blick lässt sich damit erfassen, ob und wie stark sich die gewünschte Buchungszeit mit bereits belegten Zeiten überschneidet. So lässt sich schnell erkennen, ob das Auto wirklich als Buchungsoption ausfällt oder ob es vielleicht doch noch in Frage kommt. Bei nur geringfügigen Überlappungen könnte ein späterer Start oder eine frühere Rückgabe die Nutzung eventuell ja noch erlauben.

### **Erklär-Formate: Wie funktioniert's?**

stadtmobil stellt die Fakten und Vorteile des Carsharings verständlich dar. Häufig gestellte Fragen und die Antworten darauf (Frequently Asked Questions, FAQ) werden auf der Website sehr ausführlich behandelt und immer wieder aktualisiert. Wie einfach Carsharing funktioniert, wird anschaulich in Bild und Text auf der Homepage, in Kurz-Videos auf Youtube und in Faltblättern im „Pocket-Format“ (Portemonnaie-Größe) erklärt.

Einen ersten Überblick über das Thema Carsharing und die Leistungen von stadtmobil gewinnt man auch in unseren Flyern. Bei Vertragsabschluss erhalten Neukund:innen zudem ein Handbuch, in dem Carsharing detailliert vorgestellt wird. Eine E-Mail, die sie willkommen heißt, enthält darüber hinaus noch einen Link zu einem kurzen Demo-Video.

### **Marketing und Werbung**

Unsere Kund:innen gewinnen wir über verschiedene Aktionen. Dabei stehen Informationen über Leistungen des Carsharings im Vordergrund. Es gilt die Maxime: Überzeugen geht vor Überreden!

Wir sprechen potenzielle Nutzer:innen an über

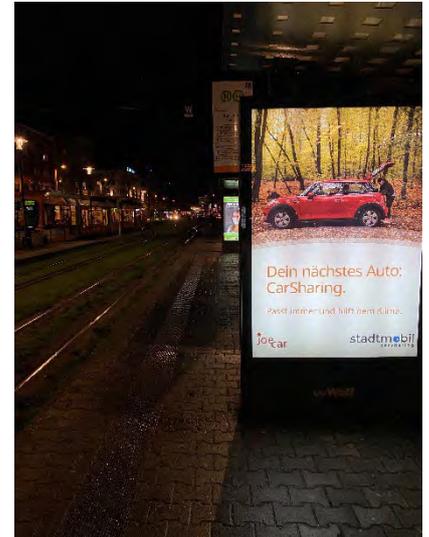
- ▶ stadtmobil-Autos im Stadtbild
- ▶ Internetauftritt

- ▶ Informationsstände
- ▶ Vorträge
- ▶ Pressemeldungen
- ▶ Rabatt-Aktionen (Tarifvergünstigungen zum Start)
- ▶ „Kunden werben Kunden“-Aktionen

Zudem werben wir, um auf stadtmobil und Carsharing aufmerksam zu machen:

- ▶ auf Straßenbahnen
- ▶ auf BikeSharing-Fahrrädern
- ▶ an Carsharing-Stationen
- ▶ auf Plakaten im öffentlichen Raum
- ▶ per Postwurfsendung
- ▶ auf eigenen Fahrzeugen
- ▶ per „Guerilla-Werbung“
- ▶ mit Anzeigen bei unterstützenden und werteorientierten Verbänden (ADFC, VCD, Ökostadt ...)

Kund:innen werden, sofern sie es wünschen, über Neuheiten bei Stationen und Fahrzeugen, über Veranstaltungen und mehr per E-Mail informiert. Zweimal im Jahr verschicken wir einen Newsletter an interessierte Kund:innen, der Einblick in die Entwicklung von Unternehmen und Angeboten gibt.



### **Mehr Stationen erhöhen Bekanntheit**

Den Menschen Carsharing näher zu bringen ist uns sehr wichtig – auch wenn es sich oft nicht sofort auszahlt: Regelmäßig errichten wir in Stadtteilen oder Kommunen Carsharing-Stationen, obwohl wir wissen, dass die Auslastung zunächst eher gering sein wird und sich das Engagement betriebswirtschaftlich nicht oder erst nach langen Anlaufzeiten trägt. Hier wägen wir ab zwischen betriebswirtschaftlicher Rentabilität und gesellschaftlichem Impuls und Langzeitnutzen.

Seit 2017 bieten wir „Bestelltes Carsharing“ als „neues“ Produkt an: Hierbei übernimmt ein Besteller bzw. eine Bestellerin – etwa eine Gemeinde oder Organisation – das wirtschaftliche Risiko. Auf diese Art können wir in der Fläche (also im ländlichen Raum, wo Carsharing besonders schwer wirtschaftlich zu betreiben ist) schneller wachsen, da wir nicht alle zunächst unwirtschaftlichen Stationen auf eigenes Risiko einrichten.

Seit 2017 haben wir jedes Jahr eine Stadt mit einem Partner bzw. einer Partnerin, der bzw. die das wirtschaftliche Risiko trägt, hinzugewonnen und konnten unsere Erschließung neuer Städte für das Carsharing so verdoppeln.

## Fahrzeug- und Stationsentwicklung

	2018	2019	2020	2021	2022
Fahrzeuge	517	559	584	607	749
Stationen	237	253	269	298	321
Städte	24	26	28	30	33
davon Städte mit Besteltem CS	3	4	5	6	7

## stadtmobil in der Metropolregion Rhein-Neckar



## Spezialausstattung für Familien und Senioren

2021 zählte der stadtmobil-Fuhrpark 607 Fahrzeuge, darunter 40 mit Kindersitzen. Diese können durch eine Filtereinstellung beim Buchungsvorgang identifiziert werden.

Im Januar 2019 haben wir die erste „KIDS-Station“ in Mannheim eingerichtet. Inzwischen gibt es sechs davon in der Quadratestadt. Alle an diesen Stationen abgestellten Fahrzeuge sind mit Kindersitzen ausgestattet und schon bei Buchung durch das Präfix „KIDS“ zu erkennen. Hintergrund der Überlegung war, dass Familien so bei einem technischen Problem am gebuchten Auto schnell auf ein weiteres Auto mit Kindersitz an derselben Station ausweichen können. Die Stationen sind zudem sofort am Namen erkennbar, so dass Personen, die der Kindersitz aus Platzgründen stört, sie gezielt vermeiden können. So werden seltener Sitze aus den Autos herausgenommen, und es kann nicht mehr vergessen werden, sie nach der Buchung zurückzulegen. Weitere familienfreundliche Stationen sind in Planung.

2022 wurde 120 joecars beim Fahrzeug-Austausch mit Sitzerhöhungen ausgestattet.

Im Fuhrpark sind zurzeit zudem mehrere Fahrzeuge mit höherem „Einstieg“ im Einsatz, um Senior:innen die Teilhabe am Carsharing zu erleichtern. Hier beraten wir bei Anfrage

ausführlich und weisen bei einem ungünstigen persönlichen Eindruck auf Alternativen hin (Senior:innenticket, Taxi und ähnliches).

### **Benachteiligte Kund:innen und Fahranfänger:innen**

Das Thema „Behindertengerechte Fahrzeuge“ ist nach wie vor offen. Aufgrund fehlender Rückmeldung der Betroffenenverbände hatten wir das Thema kurzzeitig beiseitegelegt. Jetzt sind aber wieder Gespräche im Gange, und es besteht die Aussicht, dass wir in Kürze insgesamt drei Fahrzeuge für die gesicherte und bequeme Mitnahme von Rollstuhlfahrer:innen in Mannheim und Heidelberg anbieten können.

Auch Fahranfänger:innen können bei stadtmobil Kund:innen werden. Allerdings sind PS-starke Fahrzeuge für sie während ihrer Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres tabu. Auch können sie ihren erhöhten Selbstbehalt im Schadensfall nicht reduzieren. Mit max. 1.200 Euro liegt dieser Selbstbehalt allerdings immer noch niedriger als zum Beispiel bei einem Großteil der Autovermietungen.

### **Einige Eckdaten zu Marketing und Vertrieb 2021/2022**

	2021	2022
Budget Marketing / Werbung	109 Tsd Euro	134 Tsd Euro
Bezahlung im Vertrieb	100 % Fix-Gehalt	
fixe und umsatzabhängige Bestandteile in Prozent	keine ausgesprochenen Verkäufer:innen; alle im Kundenbereich tätigen Mitarbeitenden können beraten und Verträge abschließen, Zusatzprämie für alle Mitarbeitenden (nicht nur Kundenbereich oder Vertrieb!) möglich, aber kein Gehaltsbestandteil. 2022: Ein Mitarbeiter erhält auf eigenen Wunsch eine erfolgsabhängige Zusatzprämie.	
Interne Umsatzvorgaben	keine	
Umsatzanteil in Prozent an Produkten, die von benachteiligten Kund:innen genutzt werden	stadtmobil hält nicht fest, wer welche Fahrzeuge nutzt. (Datenschutz)	

#### *Einstufung: Vorbildlich (7)*

- ▶ Kundengewinnung und -pflege spielen für uns – wie für jedes Dienstleistungsunternehmen – eine große Rolle. Wir beschäftigen uns aktiv mit den Bedürfnissen unserer Kund:innen und passen unser Angebot an das Nutzungsverhalten an.

- ▶ Fragen Kund:innen zum Beispiel vermehrt nach einem Autotyp (etwa: Kombi statt Kleinstwagen) oder wünschen sich verstärkt eine bestimmte Ausstattung (wie Kindersitze), befragen wir die Nutzer:innen in der Umgebung des Standorts und setzen das Ergebnis dann nach Möglichkeit um. Vorschläge unserer Kund:innen greifen wir auch gerne bei der Suche nach einem neuen Standort auf.
- ▶ Kund:innen können abstimmen, für welche Spendenempfänger bei der Buchung des Fahrzeugs gesammelt werden soll. Vorschläge sind jederzeit willkommen.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021(Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 60%
D1	70%	70%

*Verbesserungspotenziale/Ziele:*

- ▶ Erste Überlegungen, wie eine anonyme Erhebung benachteiligter Kundengruppen aussehen könnte, könnte ein Ziel für die nähere Zukunft sein. Das würde die Möglichkeit bieten, deren Bedürfnisse beim Fahrzeugkauf zu berücksichtigen. Dabei muss hier sehr sensibel agiert werden, um Diskriminierungsgedanken erst gar nicht aufkommen zu lassen und Datenschutzvorgaben nicht zu verletzen.

*Negativaspekt: Unethische Werbemaßnahmen*

stadtmobil kann bestätigen, dass keine unethischen Werbemaßnahmen stattfinden.

## D2 Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmen



Um ein möglichst flächendeckendes Carsharing-Angebot in Deutschland realisieren zu können, kooperiert stadtmobil seit Jahrzehnten mit anderen Carsharing-Unternehmen. Dazu zählen stadtmobil Karlsruhe, stadtmobil Stuttgart, stadtmobil Rhein-Main, stadtmobil Rhein-Ruhr, stadtmobil Hannover, stadtmobil Berlin, stadtmobil Trier, TeilAuto Leipzig, Cambio, Stattauto München und alle anderen, die im Bundesverband Carsharing e.V. organisiert sind. Sofern die technischen Voraussetzungen gegeben sind, bemerken Kund:innen den Übergang von einem zum anderen Zuständigkeitsgebiet nicht.

## Vorteile der Kooperation von Carsharing-Unternehmen

- ▶ Deutschlandweite Mobilität unserer Kund:innen garantiert die sogenannte „Quernutzung“. Die Quernutzung ermöglicht die einfache und komfortablen Inanspruchnahme der Angebote anderer Carsharing-Unternehmen (2,5 Prozent des Umsatzes).
- ▶ stadtmobil arbeitet beim Fahrzeugeinkauf, bei der Entwicklung von Software und im Marketing überregional mit anderen Carsharing-Unternehmen zusammen.
- ▶ Standards (Benchmarking) werden zunehmend gemeinsam mit Branchenpartner:innen entwickelt.
- ▶ Wir profitieren vom kollegialen Austausch. Unsere Angebote ergänzen sich gegenseitig, dabei steht die Konkurrenz nicht im Vordergrund.
- ▶ Wir sind eine starke Gemeinschaft: Über eine gemeinsame Versicherung tragen wir auch Risiken kleinerer Carsharing-Unternehmen mit.
- ▶ Wir engagieren uns ehrenamtlich für die „stadtmobil-Gruppe“ im Vorstand des Bundesverbands Carsharing (seit 2021)
- ▶ Wir haben eine gemeinsame IT-Serverinfrastruktur mit stadtmobil Stuttgart und stadtmobil Rhein-Main.
- ▶ Wir agieren als Datenschutzkoordinator und Schnittstelle zur gemeinsamen Datenschutzbeauftragten für stadtmobil Stuttgart, Rhein-Main und Rhein-Ruhr.

## Gemeinsam besser: Kooperationen und gegenseitige Hilfeleistungen

Dank der Zusammenarbeit mit dem regionalen ÖPNV können Kund:innen ein Verbundticket nutzen, umgekehrt steigen ÖPNV-Abonnent:innen günstiger ins Carsharing mit stadtmobil ein. Auch das nextbike-Fahrradverleihsystem ist Teil der Kooperation. All das verbessert unser umfassendes Angebot zur autofreien Mobilität.



Für die regionalen Kooperationen verwendete stadtmobil im Jahr 2021 ca. 10 Prozent der insgesamt geleisteten Arbeitsstunden. Eine präzisere Angabe ist kaum möglich, da der genaue Anteil des Zeitaufwands für die Kooperationen nur schwer ermittelbar ist.

Deutschlandweit machen Quernutzungen mit anderen Carsharing Anbietern rund 2,5 Prozent des Umsatzes aus.

- ▶ Mit unserem Trägerverein Ökostadt arbeiten wir bei den Vertragsabschlüssen in Heidelberg eng zusammen. Im Mikro-Tarif ist keine Mitgliedschaft im Trägerverein notwendig. Im Berichtszeitraum wurden 284 Mikro-Verträge durch unseren Trägerverein abgeschlossen. Den Aufwand für diese Vertragsabschlüsse

honoriert stadtmobil. Insgesamt wurden vom Trägerverein 785 Verträge für stadtmobil abgeschlossen. stadtmobil übernimmt für Ökostadt die Mitgliederverwaltung (Datenpflege, Datenverwaltung, Bereitstellung der Daten, Bereitstellung der Dateien für die Beitragseinzüge etc.).

- ▶ Als Mitglied des Bundesverbands Carsharing trägt stadtmobil im Rahmen von „responsible lobbying“ dazu bei, gesetzliche Standards innerhalb der Branche zu erhöhen.
- ▶ Wir arbeiten regelmäßig mit der und für die „stadtmobil-Gruppe“, also die Gemeinschaft der Anbieter:innen, an der Weiterentwicklung von Marketingauftritt, Strategien und an Prozessverbesserungen. Die bisher bestehende Zusammenarbeit mit stadtmobil Berlin, Hannover, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Karlsruhe, Stuttgart und Rhein-Neckar wurde 2022 in eine gemeinsame Gesellschaft, die stadtmobil Carsharing GbR überführt. Somit liegt die Abwicklung gemeinsamer Projekte und Verwaltung eines gemeinsamen Budgets formal in der Hand der GbR. Diese hat allerdings weder eigenes Personal noch eigene Geschäftsräume.
- ▶ Konkrete Unterstützung im Bereich IT für verbundene Unternehmen und Ökostadt fand und findet falls notwendig statt. Da ein Aufgabenbereich weggefallen ist und inzwischen auch eigene Fachkräfte eingestellt wurden, wird Unterstützung sehr selten angefragt.
- ▶ Durch die Bereitstellung eines Datenschutzkoordinators beriet stadtmobil (s. o.) im Bereich Datenschutz und dessen Umsetzung. Hier ging der Aufwand deutlich zurück, die aufgewendete Arbeitszeit lag bei ca. 8-10 Beratungsstunden.
- ▶ Darüber hinaus engagierte sich stadtmobil bei diversen verkehrspolitischen Initiativen. Unter anderem arbeiten wir ehrenamtlich im Verkehrsausschuss unserer IHK mit.



### Solidarische Aktivitäten

- ▶ Sponsoring von Künstler:innen durch graphische Gestaltung von Fahrzeugen
- ▶ Unterstützung des Stadtteilvereins Neuostheim durch Bereitstellung und anschließende Überlassung eines Transporters im Zuge der Ukrainehilfe (2022).
- ▶ Initiierung und Organisation von Spenden an Frauenhäuser, Tafel und Stadtjugendring (vgl. S. 88)

- ▶ Anregungen und schrittweise Realisierung des Projekts „Gemeinschafts- oder Dorfauto“ und ähnlicher Konzepte zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum (vgl. S. 70)
- ▶ Förderung multmodaler Mobilität durch Preisermäßigung für unsere Kund:innen bei nextbike.

*Einstufung: Vorbildlich (9)*

stadtmobil kooperiert mit Mitunternehmen aus der gleichen Branche, unterstützt und leistet Mitarbeit zur Erhöhung der Branchenstandards. Wir unterstützen Kooperationspartner:innen durch die Weitergabe von Arbeitskraft (im Sinne von bereitgestellter Arbeitszeit).

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 50%
D2	90%	90%

*Negativaspekt: Missbrauch der Marktmacht gegenüber Mitunternehmen*

stadtmobil verzichtet komplett auf schädigendes, diskreditierendes Verhalten gegenüber Mitunternehmen.

## D3 Ökologische Auswirkungen der Nutzung von Carsharing

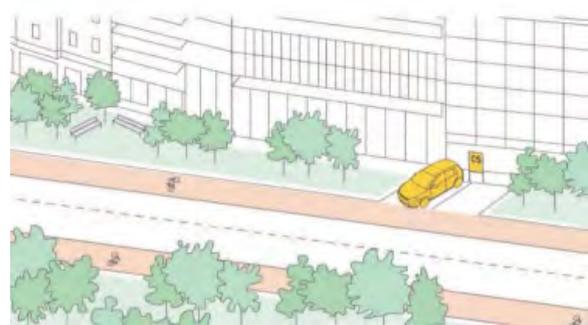
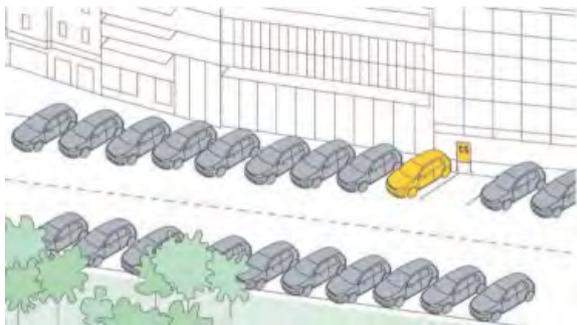


Die positiven ökologischen Auswirkungen von Carsharing sind hinlänglich erforscht und dokumentiert: Carsharing-Kund:innen fahren weniger Auto, nutzen häufiger alternative Verkehrsmittel und besitzen weniger Autos als Menschen, die nicht am Carsharing teilnehmen. So wird – falls man nicht komplett auf ein Auto verzichten kann – beispielsweise ein Zweit- und Drittwagen oft überflüssig.

Carsharing trägt damit ganz wesentlich zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei. Nur diese grundlegende Veränderung – weg vom motorisierten Individualverkehr – kann dauerhaft Klima und Umwelt entlasten.

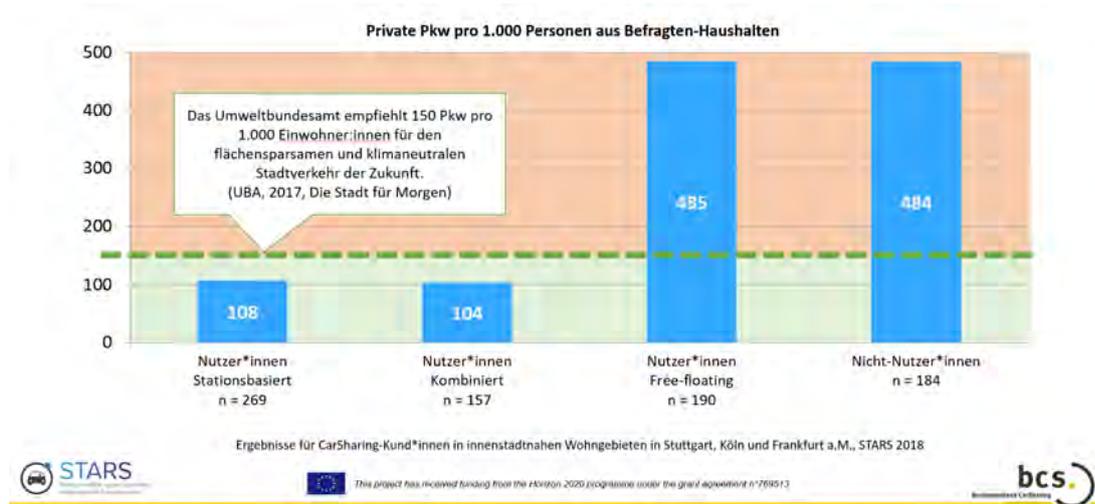
### Mehr Blühflächen statt Blech

Ein Carsharing-Auto ersetzt bis zu 20 private Pkw und „entparkt“ somit bis zu 99 Meter Straßenkante.<sup>15</sup>

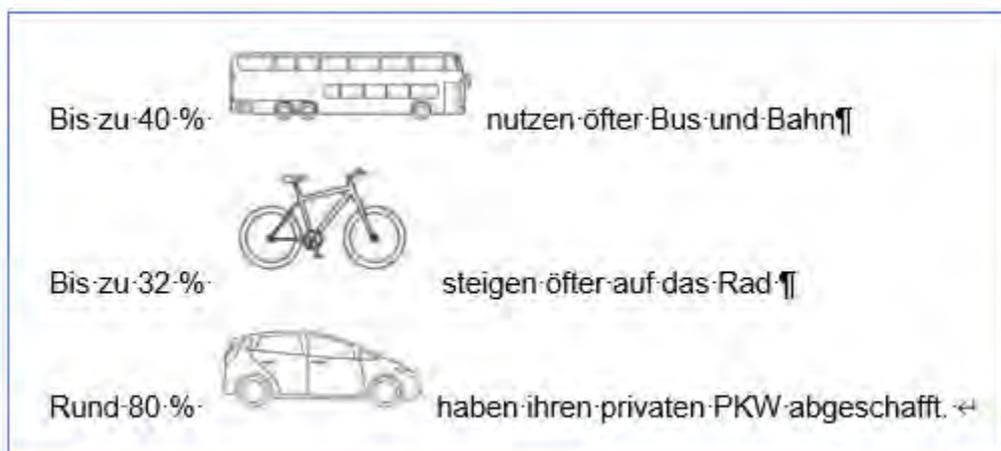


<sup>15</sup> Siehe: Bundesverband CarSharing e.V.(bcs), „30 Jahre CarSharing in Deutschland“, S. 6

## Carsharing entlastet Verkehr und Innenstädte<sup>16</sup>



## Carsharing macht multimobil<sup>17</sup>



Zum Verbrauch von Ressourcen bei der Produktion und beim Recycling eines 1,5 t schweren PKWs wissen wir: „Für die Produktion eines einzigen Autos, das durchschnittlich 1,5 t wiegt, werden im Schnitt 70 t Materialien und Ressourcen verbraucht. Je nach Gesamtfahrleistung entstehen 15 bis 20 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Produktion eines Pkw und ein Prozent beim Recycling. Was beim Betrieb eines Fahrzeugs verbraucht und emittiert wird, ist also nur ein Teil der Ressourcen- und Schadstoffbilanzen von Fahrzeugen.“<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Bundesverband CarSharing, Projekt „STARS“ 2018

<sup>17</sup> bcs Jahresbericht 2021/2022. CarSharing in Deutschland S. 6

<sup>18</sup> <https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht>

Insgesamt hatte stadtmobil 2021 im Jahresmittel 607 Fahrzeuge im Einsatz. Mit diesen wurden bei 201.146 Fahrten 11.154.078 km zurückgelegt. Im Vergleich zu 2020 (1. Jahr der Pandemie) sind sowohl die Anzahl der Fahrten (+6,4%) und die gefahrenen Kilometer (+17,54%) gestiegen.

	2020	2021	2022
Fahrzeuge	576	607	749
Veränderung in %		5,38	23,39
gef. Kilometer	9.489.588	11.154.078	12.763.909
Veränderung in %		17,54	14,43
Anzahl Fahrten	189.043	201.146	223.821
Veränderung in %		6,40	11,27

Unter optimalen Rahmenbedingungen (Großstadt, hoch verdichtet, flächendeckender und sehr guter ÖPNV) ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 20 private Autos. Wir gehen realitätsnah von 10 Fahrzeugen und somit rechnerisch von der Halbierung der beeindruckenden Auswirkungen für 2021 aus: 607 Carsharing-Fahrzeuge ersetzen 6.070 Privatfahrzeuge und führen rechnerisch zur Reduzierung von 69.805 qm Fläche für benötigte Parkplätze. Das entspricht in etwa der Größe von zehn Fußballplätzen. Diese vorgehaltenen Parkflächen könnten zu einem geringeren Versiegelungsgrad in unseren Städten führen, wenn sie für Grünflächen genutzt würden.

- ▶ Auf unserer Website wie im Büro gibt es Tipps zu spritsparendem Fahren für unsere Kund:innen. Etliche Autotypen in unserer Flotte lassen sich in den ECO-Modus schalten, um klima- und umweltfreundlicher unterwegs zu sein. Bei Vertragsgesprächen, an Infoständen und auf Veranstaltungen regen wir stets eine sinn- und maßvolle Nutzung von Autos an.
- ▶ Umwelt-Daten zum Fahrzeug können bereits bei der Buchung eingesehen werden. Zu allen Fahrzeugtypen wird auf unserer Website der CO<sub>2</sub>-Ausstoß angegeben.

### **Maßnahmen zur Nachhaltigkeit der Autonutzung**

Der wesentliche Aspekt der CO<sub>2</sub>-Reduktion wurde schon ausführlich dargestellt (s. oben). Des Weiteren gilt sowohl grundlegend als auch ergänzend:

Bereits bei der Anschaffung achten wir auf Langlebigkeit von Technik und Ausstattung. Die Ausstattung richtet sich nach dem Prinzip der Zweckmäßigkeit. Auf Komfort mit hohem Energieverbrauch wie Sitzheizungen wird zu 95 % verzichtet.

Unsere Tarife begünstigen eine bewusste überlegte Nutzung im Hinblick auf Fahrtzeit und Fahrtstrecke. Vorzeitige Rückgabe des gebuchten Fahrzeuges führt zur Reduzierung

der Kosten. Durch die Bepreisung von Kilometern und Zeit (in Abrechnung im Halbstundentakt) wird nicht zu einer schnellen Fahrweise angeregt.

Regelmäßige und sorgfältige Wartung der Fahrzeuge erhöht die Nutzungsdauer insbesondere auch nach dem Verkauf (Aussteuerung).

Der Eigenanteil in Höhe von 1.200 Euro bei Unfällen für Führerscheinanfänger und Nutzer:innen unter 21 Jahren soll zu einem besonders achtsamen und damit umweltbewussten Fahrverhalten motivieren.

Kundenkommunikation via Rundbrief appelliert an spritsparendes Fahren und sorgsamem Umgang mit den Fahrzeugen.

### **E- und Hybrid-Mobilität im Blick**

Ein großflächig angelegter Betrieb von E-Fahrzeugen ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht im Carsharing derzeit nur begrenzt möglich. Die (kaum) vorhandene nutzbare Ladeinfrastruktur steht dem ebenso entgegen wie die Fahrtstrecken unserer Kund:innen. Bei verbesserter Infrastruktur und leistungsfähigeren Batterien werden wir den Elektro-Anteil im Fuhrpark aufstocken und Kund:innen die neuesten E-Fahrzeuge anbieten.

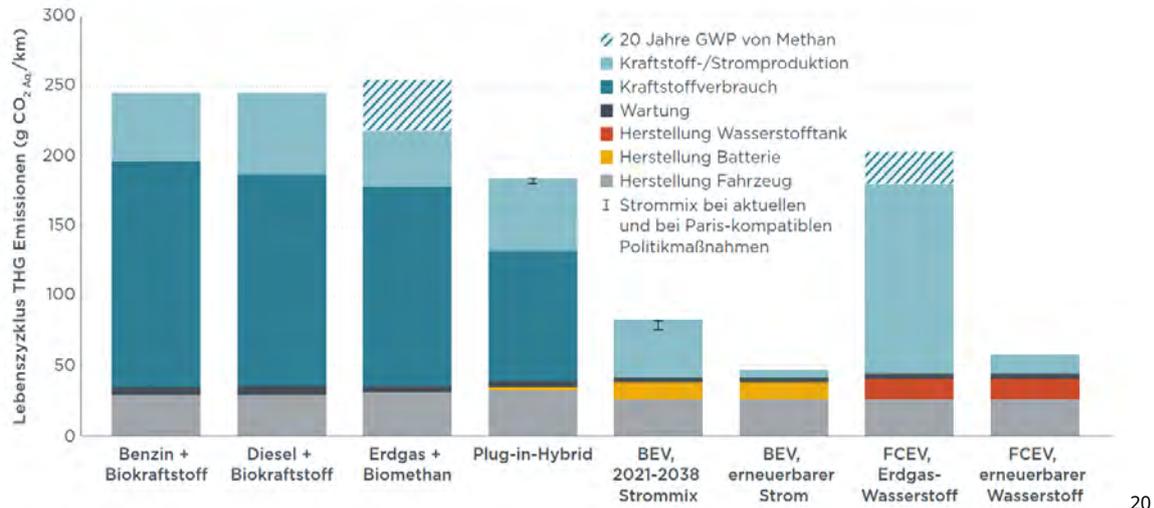
stadtmobil hat ihrer Kundschaft bereits vor der Corona-Pandemie (bereits seit 2015) die Technologien auf Informationsveranstaltungen vorgestellt und Probefahrten mit E-Fahrzeugen angeboten. Erst in jüngster Vergangenheit aber hat die Entwicklung Fahrt aufgenommen. Waren 2018 erst zwölf E-Fahrzeuge und 49 Mild-Hybrid-Autos Teil der Carsharing-Flotte, so waren es 2021 bereits 19 E-Fahrzeuge und 95 Mild-Hybrid-Autos. Insbesondere bei Kleinwagen bevorzugen wir die jeweils aktuelle Mild-Hybridvariante und akzeptieren dafür Mehrkosten im vierstelligen Bereich pro Fahrzeug. Wir setzen bewusst keine Plug-In-Hybrid-Fahrzeug ein, da diese im Gegensatz zu Mild-Hybrid-Fahrzeuge elektrisch geladen werden müssen und nachgewiesen wurde, dass „für Privatfahrzeuge der mittlere elektrische Fahranteil nach NEFZ 69 Prozent beträgt. Im realen Betrieb werden dagegen nur ca. 37 Prozent erreicht. Bei Dienstwagen liegt der mittlere elektrische Fahranteil im Testzyklus bei 63 Prozent, aber nur bei ca. 20 Prozent in der tatsächlichen Nutzung.“<sup>19</sup> Wenn wir die Ladeinfrastruktur nutzen, erscheint es uns sinnvoller, dies für vollelektrische Fahrzeuge zu tun.

---

<sup>19</sup> [Icct: Fact Sheet Europa Sep 2020: Reale Nutzung von Plug-in Hybrid-Elektrofahrzeugen](#)

## Ökologischer Rucksack

Bei der Betrachtung anfallender Treibhausemissionen während eines gesamten Lebenszyklus – von der Herstellung bis zur Entsorgung – von Autos wird schnell deutlich, dass E-Fahrzeuge besser abschneiden.



Trotz dieses augenscheinlichen Vorteils kann E-Mobilität freilich nicht vorbehaltlos positiv gesehen werden. Die Problematik beim Abbau seltener Erden – vor allem Kobalt und Nickel –, die in Batterien verarbeitet werden, ist uns durchaus bewusst. Dennoch sehen wir keine Möglichkeit hier auf Alternativen auszuweichen. Andere Technologien der Antriebstechnik sind noch nicht weitreichend erprobt und auch kaum verfügbar. Begrüßenswert ist in diesem Zusammenhang die Errichtung der Batterierecyclinganlage und damit die Rückgewinnung seltener Erden durch die BASF<sup>21</sup>.

Die Nachfrage bestätigt den Trend: 2021 lag die Auslastung der E-Flotte bei 22,4 Prozent (2022 bei 23,3 Prozent).

Ganz grundsätzlich ist die Anzahl der Fahrzeuge ein Problem und diese muss drastisch reduziert werden: 2021 gab es in Deutschland 47 Millionen Privat-Pkw. Folgte man den Empfehlungen des Umweltbundesamtes für 150 Pkw je 1.000 Einwohner:innen im Stadtverkehr der Zukunft<sup>22</sup>, käme man auf einen deutschlandweiten Bestand von rund 12 Millionen Pkw. Das zeigt, wie immens die Aufgabe ist, die vor uns liegt.

<sup>20</sup> [Icct: „Klimabilanz von elektrischen und verbrennungsmotorischen Pkw“ Juli 2021](#)

siehe auch: Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen: [„Vergleich der lebenslangen Treibhausgasemissionen von Elektroautos mit den Emissionen von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotoren“](#) 2021 Eidhoven University of Technology.

<sup>21</sup> Presseinformation der BASF vom 20.07.2023: <https://www.basf.com/global/de/media/news-releases/2022/06/p-22-249.html>

<sup>22</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision#nutzen>

## Anteil der Fahrzeuge nach Antrieb/Kraftstoff

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Benzin</b>	44%	45%	44%	45%	48%
<b>Benzin mHYB</b>	8%	12%	16%	15%	18%
<b>Diesel</b>	46%	40%	37%	38%	30%
<b>Strom</b>	2%	3%	3%	3%	4%

## Abgas-Reduzierung

Der Austausch älterer gegen neuere Fahrzeuge mit deutlich reduzierten klimaschädlichen Emissionen trägt zur Verbesserung des Klimas und der Gesundheit der Menschen bei.

Nach CO<sub>2</sub>-Werten rückten Stickoxide ins Blickfeld. 2018 wurden mehr Benziner mit Hybrid-Antrieb angeschafft als Diesel. Gleichzeitig wurde bei den Neuanschaffungen möglichst die Abgasnormen EURO 6c oder 6d-Temp erfüllt. Deshalb lassen sich Fahrzeuge vor und nach 2018 schlecht vergleichen:

- ▶ Mit der Einführung neuer Messzyklen im Jahr 2018 erhöhte sich der in den Fahrzeugzulassungen angegebene CO<sub>2</sub>-Wert um bis zu 50 Prozent; mitunter ohne technische Änderungen an den Fahrzeugen – dies gilt nach wie vor.
- ▶ Vielfach wurden bis 2022 Diesel-Autos durch Benzin-Fahrzeuge ersetzt. Diese haben systembedingt höhere CO<sub>2</sub>-Werte und einen höheren Verbrauch. So änderte sich der CO<sub>2</sub>-Wert wie folgt:

## CO<sub>2</sub> – Verbrauch der Fahrzeuge 2021/2022

	KM (Tsd)		CO <sub>2</sub> -Wert (t)	CO <sub>2</sub> -Wert (t)	CO <sub>2</sub> / KM	CO <sub>2</sub> / KM
	2021	2022	(nach Kraftstoff- verbrauch)	(nach Kraftstoff- verbrauch)	(g/km)	(g/km)
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Benzin	4.402	5.060	725	853	165	169
Benzin mHybrid	1.723	1.960	247	285	143	145
Diesel	4.830	5.544	852	1.005	176	181
Strom	133	173	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>11.088</b>	<b>12.737</b>	<b>1.824</b>	<b>2.143</b>	<b>484</b>	<b>495</b>

Die unter ökologischen Gesichtspunkten begrüßenswerte Entwicklung wurde mit teureren Mild-Hybrid-Fahrzeugen und höheren Kraftstoffkosten erkaufte. Deutlich wird auch, dass unsere Einkäufe von Fahrzeugen unter ökologischen Aspekten nicht wirklich zielführend sind. Es fehlt an kleinen sparsamen Fahrzeugen, die zurzeit kaum noch angeboten werden.

## **Weiterverwertung von Alt-Fahrzeugen**

Ob und wann Fahrzeuge ausgemustert werden, hängt von der Einsatzdauer (bis ca. 6 Jahre) und der Kilometerleistung (bis max. 120.000 km) ab. Besonders der optische Allgemeinzustand spielt eine Rolle dabei, ob wir das Fahrzeug weiter im Kundenbetrieb einsetzen können. Einsatzdauer und Kilometerleistung wurden in den letzten Jahren sukzessive erhöht.

Durch den Verkauf tragen wir zur nachhaltigen Weiterverwendung bei. Auch werden im Zuge der Ersatzbeschaffung bessere Umweltstandards etabliert. Selbst Fahrzeuge, die aufgrund eines Totalschadens entsorgt werden müssen, finden Abnehmer:innen, die die verwertbaren Teile recyceln oder weiterbenutzen.

## **Nachhaltige Tarife und ein neues Gemeinschaftsauto**

Wir beobachten, dass gerade mit den nicht stationsgebundenen, freefloating-Fahrzeugen (joecar) teils sehr kurze Fahrten gemacht werden (wenige Kilometer, wenige Minuten). Solche Fahrten belasten Umwelt wie Fahrzeugtechnik überproportional. Um das Nutzungsverhalten stärker in Richtung Nachhaltigkeit zu beeinflussen, diskutierten wir in der GWÖ-Gruppe zusammen mit interessierten Kolleg:innen eine „Öko-Komponente“ in den Tarifen.

Eine CO<sub>2</sub>-Kompensation scheidet aus, weil Carsharing-Nutzer:innen durch ihren persönlichen Mix das Klima bereits stark entlasten. Ein etwas teurerer „grüner Tarif“, dessen Mehrerlöse dem Ausbau der klimafreundlichen Flotte dienen, ist auch nicht zielführend. Denn der Ausbau der E-Mobilität scheitert nicht am Geld, sondern an der fehlenden Infrastruktur. Letztlich haben wir uns auf eine Pauschale von 1 Euro pro Buchung (ab 2023) verständigt. Diese belastet kurze Fahrten stärker als lange und macht Kurztrips unattraktiver. Überdies schwächt sich dadurch die Preiskonkurrenz zum ÖPNV auf Kurzstrecken ab. Die Pauschale ist eine etablierte (d.h. bei anderen Anbietern bereits eingeführte) Preiskomponente.

Als zweites Thema wird eine schnellere Erschließung ländlicher Räume durch Carsharing bei verteilten Risiken erwogen. Das Produkt sollte irgendwo „zwischen“ „Bestelltem Carsharing“ (ein Unternehmen/eine Kommune trägt das wirtschaftliche Risiko für die Fahrzeuge) und dem „normalen“ Carsharing (das Auto muss sich aus vielen Fahrten komplett selbst finanzieren) liegen.

Herausgekommen ist die Idee eines „Gemeinschafts- oder Dorfautos“. Das wirtschaftliche Risiko verteilt sich über höhere Grundbeiträge auf die Schultern von mindestens 15 (aber eben nicht beliebig vielen anonymen) Personen, die sich vertraglich für drei Jahre binden. „cartogether“ haben wir das Projekt genannt. Eine Gruppe engagierter Privatpersonen kann so ein Carsharing-Auto in den Ort holen, ohne ein Unternehmen oder eine Institution für die Idee gewinnen zu müssen.

Wie beim „Bestellten Carsharing“ verbleiben auch hier die Fahrerlöhne nicht vollständig bei stadtmobil, sondern diejenigen, die das Risiko tragen, werden an den Umsätzen stark beteiligt.

*Einstufung: Vorbildlich (8)*

- ▶ Es gibt eine klare, nachvollziehbare Strategie zur Optimierung des Produktportfolios bzw. des Geschäftsmodells in Bezug auf ökologische Verbesserungen und maßvolle Nutzung.
- ▶ Weitreichende Maßnahmen zur Reduzierung ökologischer Schäden sind umgesetzt. Dienstleistungen haben größtenteils geringere ökologische Auswirkungen pro Nutzungseinheit als vergleichbare Alternativen.
- ▶ Zudem tragen unsere vielen „kleineren“ Fahrzeuge dazu bei, die Umwelt zu entlasten.
- ▶ Die Unternehmenskommunikation zielt auf aktive Förderung maßvoller Nutzung ab und stellt Kund:innen umfassende Informationen zu ökologischen Auswirkungen der Dienstleistung zur Verfügung.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 60%
D3	80%	60%

*Negativaspekt: Bewusste Inkaufnahme unverhältnismäßiger ökologischer Auswirkungen*  
stadtmobil kann bestätigen, dass es keine bewusste Inkaufnahme unverhältnismäßiger ökologischer Auswirkungen gibt.

## D4 Kunden-Mitwirkung und Produkttransparenz



stadtmobil pflegt intern und extern eine dialogische Kommunikationskultur. Kundenwünsche und Anregungen sind uns wichtig. Diese können per Mail, Telefon, brieflich oder persönlich mitgeteilt werden. Bei direkter Ansprache beantwortet auch der Vorstand Anfragen. Dies gilt besonders im Fall von Verbänden, Kommunen, Parteien, Vereinen.

- ▶ Ca. 50 Prozent der von uns geplanten Stationen wurden an Orten eröffnet, die von Kund:innen vorgeschlagen wurden. Vor der Einführung der neuen Buchungs-App (2019) konnten Kund:innen vorab die Testversion ausprobieren und Rückmeldungen geben. Verbesserungsvorschläge bei der Fahrzeug-Ausstattung sind uns willkommen und werden auf Realisierbarkeit geprüft (z. B. Sitzerhöhungen, Kindersitze, „hoher Einstieg“). Der Wunsch nach Fahrzeugen, in denen Rollstuhlfahrer:innen mitgenommen werden können, werden wir im Jahr 2023 realisieren.
- ▶ Wir arbeiten derzeit an einem strukturierteren Mitspracherecht in Bezug auf Flottenzusammensetzung und Carsharing-Stationen.
- ▶ Erste Informationen zu den Fahrzeugen inklusive deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind auf unserer Homepage veröffentlicht. Kund:innen können zudem bei der Buchung per App oder online alle relevanten Daten abrufen. Sollten Fragen offenbleiben, beantwortet sie unser Service.

### Verpflichtende Indikatoren

Zahl der Produkt- und Dienstleistungsinnovationen mit sozial-ökologischer Verbesserung, die durch die Mitwirkung von Kund:innen entstanden sind	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 40 Fahrzeuge mit Kindersitzen</li> <li>▶ ab 2022: weitere 120 Sitzerhöhungen in städtischen Kerngebieten von Mannheim und Heidelberg</li> <li>▶ sechs KIDS-Stationen</li> <li>▶ neun Fahrzeuge mit höherem Einstieg</li> </ul>
Anteil der Produkte mit ausgewiesenen Inhaltsstoffen (% des Umsatzes)	stadtmobil bietet keine Produkte im klassischen Sinne an.

Anteil der Dienstleistung mit veröffentlichten Preisbestandteilen (in % des Umsatzes)	100%
---	------

*Einstufung: Erfahren (5)*

- ▶ Feedback und Wünsche der Kund:innen werden zunehmend systematisch aufgenommen und falls sinnvoll (sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus ökologischer Sicht) umgesetzt.
- ▶ Wir pflegen einen reaktiven Umgang mit Kundenrückmeldungen und informieren proaktiv.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 30%
D4	50%	50%

*Negativaspekt: Kein Ausweis von Gefahrenstoffen*

Autos belasten die Umwelt. Autos sind nicht ressourcenschonend herzustellen und auch nicht schadstofffrei zu nutzen. Durch unsere Dienstleistung – die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen – können wir die Umweltbelastung reduzieren, indem die Autoanzahl insgesamt reduziert und vorhandene Autos effizienter genutzt werden.

## E Gesellschaftliches Umfeld

### E1 Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen



Wer mobil ist, hat mehr vom Leben. Mobilität ermöglicht Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben. Sie bringt Menschen zusammen und sichert ein funktionstüchtiges Gemeinwesen. Mobilität lässt sich auf vielen Wegen erreichen. Ein Auto gemeinsam zu nutzen (Carsharing) ist einer davon.

Carsharing steht für nachhaltige Mobilität im Dienst des Allgemeininteresses. Ziel ist es, den privaten Autobesitz zu verringern, um Umwelt und Klima zu entlasten und Städte lebenswerter zu machen (s.o., Kapitel D).

Wer auf ein eigenes Auto verzichtet, sollte sich deswegen aber nicht sozial einschränken müssen. Carsharing ist immer dann erste Wahl, wenn man mit Bus, Bahn, Rad oder zu Fuß nicht oder nur schlecht und sehr aufwändig sein Ziel erreichen kann. So gesehen ist Carsharing ein wichtiger Baustein in einem zukunftsfähigen Mobilitäts-Mix.

#### **Mobilität für alle**

stadtmobil ermöglicht Bürger:innen, bei Bedarf auf ein Auto zuzugreifen. Wir bieten eine kostengünstige und bedarfsgerechte Alternative zum Privat-Pkw. So verhelfen wir auch Menschen zu individueller Mobilität, die sich ein Auto (eigentlich) nicht leisten können. Der Bundesverband Carsharing (bcs) hat errechnet, dass sich mit Carsharing mehr als 700 Euro im Jahr sparen lassen – im Vergleich zum Unterhalt eines Kleinwagens mit einer Fahrleistung von 8.000 Kilometern pro Jahr.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Basis war der ADAC-Autokostenrechner; die Kosten wurden im März 2019 erhoben  
<https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger>

## Kostenvergleich Privat-Auto vs. Carsharing (2019) <sup>24</sup>

	Eigener Pkw	CarSharing
Fixkosten	1.044 €	176 €
Werkstattkosten	317 €	-
Betriebskosten/Fahrtkosten	672 €	2.700 €
Wertverlust	1.584 €	-
<b>Gesamt</b>	<b>3.617 €</b>	<b>2.876 €</b>

Verschiedene Preisstufen bieten jedem Kunden und jeder Kundin die Möglichkeit, den Tarif zu finden, der zu den eigenen finanziellen Möglichkeiten wie zum Nutzungsverhalten passt.

### Zusätzliches Plus für Stadt und Umwelt

Damit ist das Einsparpotenzial aber noch längst nicht erschöpft: Auch die Umwelt profitiert. Normalerweise werden Autos, sind sie erst einmal angeschafft, auch möglichst viel genutzt – mit allen „Nebenwirkungen“ wie höherem Spritverbrauch und Schadstoffausstoß. Das ist beim Carsharing anders. Hier entscheiden sich Nutzer:innen sehr gezielt für oder gegen eine Autofahrt. Für viele Strecken, besonders wenn sie kurz sind, wird gar nicht erst ein Auto gemietet. Dazu kommt: Wer kein Auto hat, muss es auch nirgends abstellen. Das schafft den Städten und Gemeinden mehr Freiraum anstelle von Parkraum.

### Einfach leben statt besitzen

stadtmobil leistet einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität. Das bestätigen viele ehemalige Autobesitzer:innen.

Carsharing-Nutzer:innen wie Karsten (Google-Rezension, Februar 2018) loben dagegen immer wieder das „Super-Angebot“: „Benzinpreis, TÜV, Winterreifen, Inspektion, Versicherung und Kfz-Steuer interessieren mich nicht mehr. Spart Geld, Zeit und Nerven. Perfekte Nutzung auch mit mobilen Endgeräten.“ Oder sie finden es einfach nur „unheimlich praktisch“ wie Annetrin S. (Rheinpfalz vom 22.3.2017): „Ich muss mich um nichts kümmern, muss das Auto nicht in die Werkstatt oder zum TÜV bringen. ... Als ich mal eine Reifenpanne hatte, kam ein Service vorbei, und die Sache war innerhalb von 20 Minuten erledigt.“ Ihr Fazit: Viel Service – und eine Sorge sind sie los: ihr Auto und das ganze Drumherum.

---

<sup>24</sup> Grafik: Bundesverband Carsharing (bcs)

Leser:innen der Süddeutschen Zeitung, die sich von ihrem Auto getrennt haben, machten zum Beispiel die erstaunliche Erfahrung: Ohne Auto lebt es sich unbeschwerter. Sie berichteten von weniger Stress („Das Leben fühlt sich entschleunigt an.“) und weniger Kosten („... spare eine Menge Kohle ...“), mehr Bewusstsein fürs Wesentliche („... kreppe zur Zeit mein ganzes Leben um ...“, „... angefangen, viele Dinge wegzugeben ...“) und „... wieder viel mehr Bewegung im Alltag ...“. Unter etwa 300 Kommentaren Ende 2017 überwog dieser Tenor. Er zeigt: Der Verzicht aufs Auto ging weniger mit Verlustgefühlen als mit einem tiefempfundenen Gewinn an Lebensqualität einher.<sup>25</sup>

So gesehen ist Carsharing ein Teil eines aktuellen und begrüßungswerten Trends hin zu einer weniger raumgreifenden, somit auch ressourcenschonenderen und nachhaltigeren Lebensführung – loslassen, vereinfachen, sich von Überflüssigem trennen, sich auf das Wesentliche besinnen<sup>26</sup>. Ein Weniger an Auto kann auch ein Mehr an geistiger Mobilität bedeuten, verbunden mit einem Imagegewinn: Carsharing-Teilnehmer:innen können als moderne, flexible, umweltbewusste und auf Effizienz bedachte Menschen gesehen werden.

Betrachtet man diese Erfahrungen und Entwicklungen im Hinblick auf positive gesellschaftliche Veränderungen wird deutlich, dass Carsharing mehr ist als ein bloßes Verkehrskonzept. Carsharing

- ▶ entlastet die Umwelt und das Klima
- ▶ entschleunigt und verhandelt die Frage, wie schnell man wohin unterwegs sein muss, neu
- ▶ führt zu einer Neubewertung des eigenen Konsumverhaltens
- ▶ bedeutet Ermunterung und Bereicherung des persönlichen Mobilitätsrepertoires
- ▶ schafft im besten Sinne Frei-Räume für eine ökologische Nutzung des öffentlichen Raums
- ▶ ist so gesehen ein Muss im urbanen Raum.

### **Aktionen zum Kennenlernen**

Um die problemlose Handhabung von Carsharing im Alltag zu zeigen, Image und Akzeptanz zu heben, beteiligt sich stadtmobil an Aktionen in der Metropolregion Rhein-Neckar, die zum Ausprobieren dieses Mobilitätsangebots animieren.

Zuletzt lief im Spätjahr 2021 eine Mitmach-Aktion vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg und Carsharing-Anbietern: Die #sharewochen. Fahrschulen sollten junge Menschen schon während der Führerschein-Ausbildung an das Thema heranzuführen. Dabei spielten sie unter anderem einen Buchungsvorgang durch. Teilnehmenden winkte

---

<sup>25</sup> Vgl. stadtmobil GWÖ-Bericht 2018 S.49

<sup>26</sup> Der Spiegel 2023 Heft 22; 27.05.2023

per Tombola die Übernahme der Führerscheinkosten, die engagierteste Fahrschule wurde mit einem kostenlosen Imagevideo belohnt.<sup>27</sup>

Immer wieder ermuntern Kommunen zum Wechsel auf ÖPNV, wie 2017 die Klimaschutzagentur in Mannheim. Bei „Spar dir dein Auto“ verzichteten Teilnehmende für drei Monate aufs Auto und nutzten stattdessen verstärkt die Angebote von stadtmobil und ÖPNV. Ihr Gewinn: Mehr Fitness, mehr Spaß, weniger Kosten und Stress. Und die Umwelt bekam durch ihr geändertes Mobilitätsverhalten 7,4 t weniger CO<sub>2</sub> ab.<sup>28</sup>

Ähnlich umwarb Heidelberg schon 2016 und 2017 die Bürger:innen: Wer das Auto nachweislich für mindestens ein Jahr abmeldete, erhielt vom Umweltamt eine Jahreskarte für den ÖPNV und einen Carsharing-Gutschein von stadtmobil. Die Stadt Heidelberg belohnt die Auto-Abmeldung in Haushalten seitdem immer wieder.<sup>29</sup>

Neubürger:innen von Mannheim und Heidelberg und Studienanfänger:innen in beiden Städten werden mit Info-Broschüren über Auto-Ausleihe und Gutscheinhefte dazu eingeladen, den stadtmobil-Service im neuen Wohn- und Lebensumfeld zu testen. Auch Mieter:innen einiger Wohnungsbaugesellschaften und Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) kommen in den Genuss dieser Marketing-„Appetit-Happen“.

Für Wenigfahrer:innen oder einfach zum „Ausprobieren“ bietet stadtmobil einen Tarif ganz ohne monatliche Grundbeiträge an. So können Interessierte das Carsharing-Angebot niederschwellig und ohne Mindestvertragslaufzeit testen.

### **Pandemie bremst Verkehrswende aus**

Für eine große Mehrheit der Deutschen ist das eigene Auto nach wie vor unverzichtbarer Bestandteil des Lebens. Gut drei Viertel aller privaten Haushalte haben mindestens einen Pkw, fast 30 Prozent besitzen sogar zwei oder mehr Autos. Das war 2021 kaum anders als in den Jahren davor. Dennoch war vor 2020 ein allmählicher Bewusstseinswandel spürbar. Schon 2016 konstatierte das Institut für Demoskopie (IfD) in Allensbach ein zunehmendes Interesse an Mobilitätsalternativen zum Auto, gerade bei jüngeren, gebildeten Menschen im urbanen Umfeld.<sup>30</sup> Die Pandemie hat diese positiven Trends ausgebremst.

Home-Office statt Pendelverkehr, mehr soziale Distanz bis hin zum wirtschaftlichen Teilstillstand (Lockdown) blieben nicht ohne Folgen, wie der Mobilitätsmonitor 2020 des IfD zeigt: Während Bahn und ÖPNV zur Fortbewegung aus Angst vor Ansteckung

---

<sup>27</sup> <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/sharewochen-carsharing-fuer-fuehrerschein-neulinge/>

<sup>28</sup> <https://www.mannheim.de/de/nachrichten/spar-dir-dein-auto>

<sup>29</sup> <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Foerderprogramm+Umweltfreundlich+mobil2.html>

<sup>30</sup> Michael Sommer, Das Auto – nicht mehr der Deutschen liebstes Kind?, S. 32 (IfD Allensbach, AWA 2016)

weitgehend leer blieben, stiegen viele aufs Fahrrad um. Der Privat-Pkw behielt nicht nur seinen hohen Stellenwert, sondern er wurde als eine Art „Schutzhülle“ neu aufgewertet.<sup>31</sup>

Die Fahrgastzahlen in der Bahn und im ÖPNV brachen 2020 zeitweise um 50 bis 90 Prozent ein. Erst nach der „zweiten Welle“ im Winter 2020/21 stellte sich langsam eine Erholung ein. Civity, eine auf Verkehr, Ver- und Entsorgung spezialisierte Beratungsagentur, bewertete die Lage angesichts der massiven Einnahmeausfälle und einer ungewissen Zukunft deshalb sehr zurückhaltend: „Im besten Fall sind es nun drei verlorene Jahre für die Verkehrswende, im schlechtesten Fall verlieren wir ein halbes Jahrzehnt.“<sup>32</sup>

### Carsharing trotz Entwicklung

Carsharing in Deutschland kam mit einem „blauen Auge“ davon. Trotz teils erheblicher Buchungsrückgänge konnten die meisten Carsharing-Stationen sowie das Fahrzeugangebot erhalten werden. Die Expansion in die Fläche und das Wachstum verlangsamten sich allerdings im Vergleich zur Vor-Corona-Ära deutlich. Immerhin konnten in schwierigen Zeiten sogar ein Viertel mehr Kund:innen gewonnen werden (25,5 Prozent). „Das Vertrauen ist offensichtlich weiterhin hoch“, sagte der Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing (bcs) Gunnar Nehrke bei Vorstellung der Zahlen.<sup>33</sup>

Hilfreich war der Rettungsschirm des Landes Baden-Württemberg für bedrohte Standorte. 27 Anbieter:innen konnten insgesamt bis zu 2 Mio. Euro Förderung erhalten – vorausgesetzt ein entsprechender Verlust wurde nachgewiesen. Auch die Treue der Kund:innen leistete einen wesentlichen



Beitrag dazu, dass wir nicht alle Förderungen ausschöpfen mussten. Nicht zuletzt deswegen kam stadtmobil Rhein-Neckar vergleichsweise gut durch die Krise. Erfreulicherweise musste das Unternehmen nur für einen Monat Kurzarbeit anmelden.

2021 erholte sich der Markt wieder: Zum 1.1.2022 hatten Carsharing-Firmen in Deutschland rund 18 Prozent mehr Kund:innen als im Vorjahr; die Flotte war nochmals

<sup>31</sup> Mobilitätsmonitor 2020 (IfD Allensbach im Auftrag von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften): <https://www.acatech.de/allgemein/mobilitaetsmonitor-2020-deutsche-wuenschen-sich-klimagerechte-und-zukunftsweisende-mobilitaet/>

<sup>32</sup> civity Management Consultants (Hrsg.): [Verkehrswende: aufgehoben oder aufgeschoben? - Corona-Szenarien für den ÖPNV, Hamburg, 2022 Executive Summary](#)

<sup>33</sup> CarSharing Statistik vom 17.2.2021 <https://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-statistik-2021-branche-trotzt-pandemie>

um gut 15 Prozent gewachsen, so der Bundesverband Carsharing (bcs). Auch E-Autos machen einen immer größeren Anteil aus. Während er im privaten Pkw-Bereich Ende 2021 nur gut zwei Prozent ausmachte, lag er zum 1.1.2022 bei Carsharing-Diensten bereits über 23 Prozent.<sup>34</sup> stadtmobil steuerte zu dieser guten Bilanz 19 E-Autos und Standorte in weiteren Gemeinden bei.

### **Verkehrswende als Baustein für Klimaschutz und neue Ökonomie**

„Beim Fliegen, bei der Bahn und auf den innerstädtischen Straßen – es droht ein Verkehrskollaps durch Überlastungen, Mengeneffekte und schlechte Organisation. Ein Umbau des Verkehrssektors ist dringend vonnöten. Auch aus klimapolitischen Gründen, denn ohne eine Mobilitätswende wird der Klimaschutz keinen Erfolg haben“. So unterstreicht die Heinrich-Böll-Stiftung 2019 die Bedeutung einer Verkehrswende für Klima- und Umweltschutz.<sup>35</sup>

Davon sind auch wir bei stadtmobil überzeugt. Die stadtmobil-Offerte stellt privaten Autobesitz zur Diskussion und bietet gleichzeitig eine mögliche Lösung. „Der Umstieg auf Carsharing führt in eine Auseinandersetzung mit bisherigen Alltagsroutinen und zu einer Bilanzierung von Aufwand und Kosten. Vor allem die Nutzer und Nutzerinnen von stationsbasiertem Carsharing stellen ihr Mobilitätsverhalten um und kommen zu einer Ressourcenbilanzierung (hinsichtlich Zeit, Geld und Umweltauswirkung), die im Alltag erprobt und neu bewertet wird.“<sup>36</sup>

Mehr noch: Schon 2016 hielt das Institut für Mobilitätsforschung (IfMo) fest: Carsharing-Nutzer:innen legen „weniger Wert auf eigenes Eigentum und sind eher offen für die gemeinschaftliche Nutzung von Gegenständen.“<sup>37</sup> Im Fahrzeugangebot von stadtmobil spiegelt sich somit das Bekenntnis zu Lebensentwürfen, die Wege aus der Konsum- und Selbstdarstellungsfalle suchen.

Konsequenterweise bietet stadtmobil keine als Statussymbole geeigneten Fahrzeuge an. Große SUV, Sportwagen und Lifestyle-Fahrzeuge sucht man im Fuhrpark vergebens. Lediglich zwei 3er-BMW sowie drei kleine 1er-BMW in der Flotte kommen Wünschen von Geschäftskund:innen nach repräsentativerem Auftreten entgegen. Im Winter 2022/2023 haben wir erstmals drei Tesla in die Flotte aufgenommen – vornehmlich, weil Tesla uns als einziger Anbieter von bei stadtmobil dringend benötigten E-Fahrzeugen eine

---

<sup>34</sup> CarSharing Statistik vom 9.3.2022 (

[https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/pm\\_carsharing\\_auf\\_wachstumskurs\\_-\\_carsharing-statistik\\_2022.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/pm_carsharing_auf_wachstumskurs_-_carsharing-statistik_2022.pdf)

<sup>35</sup> Vorstellung der Publikation: „Wohin soll die Reise gehen – Über die Zukunft der Mobilität, Böll.Thema 3/2019 (Heft zum Download unter: [https://www.boell.de/sites/default/files/bollthema\\_19-3\\_-\\_online.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/bollthema_19-3_-_online.pdf))

<sup>36</sup> Tils, Gabriele u.a.: Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, Düsseldorf 2015, S. 23. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-435956>

<sup>37</sup> Rüdiger, Sebastian u.a.: Carsharing 2025 – Nische oder Mainstream?

[https://www.ifmo.de/files/publications\\_content/2016/ifmo\\_2016\\_Carsharing\\_2025\\_de.pdf](https://www.ifmo.de/files/publications_content/2016/ifmo_2016_Carsharing_2025_de.pdf), S. 54

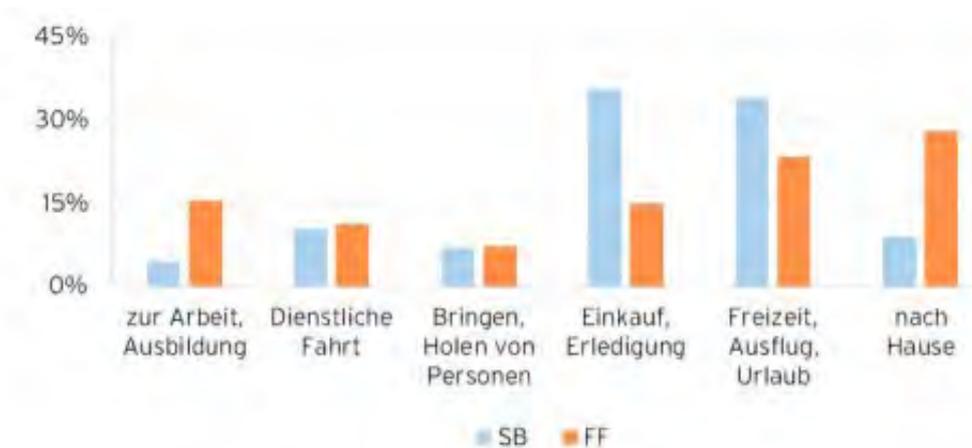
Lieferzusage für 2022 gemacht hat. Wir werden vermutlich eine Bestellung bei Tesla nicht wiederholen, denn obwohl die Ladeinfrastruktur derzeit einzigartig gut funktioniert, ist uns die Geschäftspolitik des Unternehmens ein Dorn im Auge.

Vorhandene Kapazitäten besser auszulasten und Ressourcen zu schonen – das sind die Ziele einer Wirtschaft des Teilens (Sharing Economy). Deren Maxime richtet sich ausdrücklich gegen den ständig steigenden Konsum. „Teilen statt Haben“; „Nutzen statt Besitzen“ ist die Devise. stadtmobil bekennt sich dazu und will mit ihrem Angebot ausdrücklich Wegbereiter dieser Kultur sein, die auf mehr Gemeinschaft setzt.

### Anlässe für Carsharing Fahrten

stadtmobil Rhein-Neckar selbst hat bisher keine Wegezwecke (Anlass für eine Carsharing-Fahrt) abgefragt. Allerdings kennen wir die Ergebnisse der Begleitforschung zum Produkt „joecar“ und der Studie des Instituts für Mobilitätsforschung (IfMo). Letztere ergab, dass über 30 Prozent der untersuchten Carsharing-Fahrten für Erledigungen, Einkauf oder Freizeitaktivitäten genutzt werden.<sup>38</sup>

IfMo: Verteilung der Zwecke der Carsharing-Fahrten



(SB = Stationsbasiert, FF = Freefloating)

Die joecar-Untersuchung zeigte, dass Freefloating-Fahrzeuge (bei stadtmobil laufen diese unter dem Produktnamen joecar), etwas häufiger für „Nach Hause“-Fahrten eingesetzt werden, stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge dagegen etwas mehr für Fahrten im Dienst sowie zu Ausbildungs- oder Arbeitsstellen. Wer privat einen Pkw im Haushalt hat, nutzt Carsharing häufiger zum Einkaufen oder dienstlich und seltener für

<sup>38</sup> Aus: IfMo, Zukunft der Mobilität, 2016, Abb. 23, S. 78

„Freizeit“- und „Nach Hause“-Strecken. Frauen mit Privat-Pkw im Haushalt waren deutlich öfter per Carsharing unterwegs (85 Prozent der Teilnehmenden) als ohne (32 Prozent).<sup>39</sup> stadtmobil gelingt es, immer mehr Menschen zu nachhaltiger Mobilität zu bewegen. Dafür bauen wir unser Stations-Netz kräftig aus, um Menschen Carsharing buchstäblich näher zu bringen.

### **Neue Stationen erleichtern Zugang**

2021 eröffneten wir wie in jedem Jahr neue Stationen. Davon profitieren auch Städte in der Region, in denen es bisher kein Carsharing-Angebot gab. Unser Angebot in die Fläche auszudehnen, ist seit Bestehen unser erklärtes Ziel. So wollen wir jedes Jahr eine neue Stadt aus eigener Kraft mit Stationen ausstatten sowie mindestens eine weitere Stadt im „Bestellten Carsharing“ dazugewinnen. Gerade am Rand unseres Einzugsgebiets wollen wir mit unserem Angebot die Menschen abholen und überzeugen. In den beiden großen Städten Mannheim und Ludwigshafen soll darüber hinaus jedes Jahr ein weiterer Stadtteil ans Carsharing-Netz angeschlossen werden; in Heidelberg sind wir bereits in allen Stadtteilen vertreten.

Unsere Fahrzeuge im Corporate Design werben in der Metropolregion und ihren Hauptzentren für unser Mobilitätsmodell als eine Antwort auf die vielleicht größten Herausforderungen unserer Zeit. Sie machen für alle sichtbar, wohin die Reise in die Zukunft in Sachen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft gehen kann – nämlich hin zu mehr Solidarität, zur Wirtschaft des Teilens, zu Nachhaltigkeit. Die Präsenz unserer Fahrzeuge soll zum Nachdenken anregen und Anstöße geben.

### *Verpflichtende Indikatoren*

#### **Art des Nutzens**

1. Unsere Dienstleistungen ermöglichen es, (Grund-)Bedürfnisse zu erfüllen

▶ Wohlbefinden	100 %
▶ Teilhabe	80 %
▶ Autonomie	100 %
▶ Statussymbol / Luxus	20 %

(vor allem für Geschäftskunden wichtig)

---

<sup>39</sup> Evaluationsbericht des CarSharing-Pilotprojekts JoeCar, Abschlussbericht vom 15.1.2020, S. 114f

## 2. Unsere Dienstleistungen dienen der Entwicklung

- ▶ der Menschen 10 %
- ▶ der Erde / Biosphäre 100 %\*
- ▶ lösen gesellschaftliche / ökologische Probleme 70 %  
(gemäß der UN-Nachhaltigkeitsziele):

## 3. Unsere Dienstleistungen bieten

- ▶ Mehrfachnutzen / einfacher Nutzen 100 %
- ▶ Hemmender / Pseudo-Nutzen ---
- ▶ Negativnutzen ---

\*Carsharing reduziert 70 Prozent der gefahrenen Pkw-Kilometer und damit einen entsprechenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß<sup>40</sup>:

- ▶ Laut Bundesverband Carsharing (bcs) ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 20 Privat-Pkw.<sup>41</sup> Allerdings kommt dieses Ergebnis in Studien zustande, die in Gegenden mit fürs Carsharing optimalen Bedingungen durchgeführten wurden – in Großstädten, hoch verdichteten Innenstadtlagen, in denen es flächendeckend sehr guten ÖPNV gibt und alltagsnotwendige Infrastruktur jederzeit fußläufig zu erreichen ist.
- ▶ Wir bei stadtmobil rechnen realitätsnah und auf die Metropolregion Rhein-Neckar bezogen mit 10 Privat-Pkw, die wir durch ein Carsharing-Fahrzeug ersetzen. Somit ersetzen die in 2021 vorhandenen 607 Carsharing-Fahrzeuge 6.070 Privat-Autos.

### *Einstufung: Vorbildlich (8)*

stadtmobil trägt mit seinem Carsharing-Angebot wesentlich zur Lösung gesellschaftlicher und ökologischer Probleme bei und damit zum Erreichen der UN-Nachhaltigkeitsziele. stadtmobil setzt mit seinem Geschäftsmodell innovative, visionäre Ideen für die aktuell größte Herausforderung der Menschheit um.

### *Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 70%
E1	80%	70%

<sup>40</sup> Vgl. bcs: 30 Jahre CarSharing in Deutschland, S.7: „Personen, die durch CarSharing autofrei geworden sind, fahren 70 % weniger Auto“.

<sup>41</sup> Ebd. S.6

### *Negativaspekt: Menschenunwürdige Produkte und Dienstleistungen*

Als menschenunwürdig werden Dienstleistungen eingestuft, wenn sie negative Auswirkungen auf Leben und Gesundheit von Mensch und Tier sowie auf die Freiheit des Menschen und die Natur haben. stadtmobil kann bestätigen, dass es keine der aufgelisteten menschenunwürdigen Produkte oder Dienstleistungen produziert oder verkauft.

## E2 Beitrag zum Gemeinwesen



stadtmobil erzielte 2021 einen Umsatz in Höhe von 5.419.148,26 Euro. Die Nettoabgabenquote liegt bei mind. 44,17% (s. S. 89)

### **Beteiligung an Forschungsprojekten**

stadtmobil beteiligte sich in der Vergangenheit immer wieder an Forschungsprojekten des Landes Baden-Württemberg, um Innovationen anzustoßen und voranzutreiben. Dabei ging es um grundlegende Konzepte und Modelle zum Thema Mobilität wie Intermodales eMobilitätsmanagement (IeMM) oder die Bewertung integrierter Elektromobilität (BiE).

Carsharing-spezifisches Know-How konnte auch in wissenschaftliche Studien und Arbeiten einfließen. Ein gutes Beispiel ist das Projekt „KI4ROBOFLEET“ des Fraunhofer Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) in Stuttgart. Hier dreht sich alles darum, wie Künstliche Intelligenz (KI) in autonom fahrenden Autos für Organisation und Steuerung von Carsharing-Flotten genutzt werden kann. stadtmobil lieferte dazu Daten von realen Fahrten, die in Simulationsmodelle integriert wurden. Das Projekt wurde zwischenzeitlich für neun Monate ausgesetzt, dann bis 30.9.2021 verlängert und fristgerecht beendet.<sup>42</sup>

Ein weiteres Projekt, „Share2“, soll Kund:innen ermöglichen, bei der Buchung von Fahrten gleichzeitig Mitfahrangebote zu machen. So können Fahrten effizienter zusammengelegt und der Verkehr entlastet werden. Hier brachten wir unsere Vorstellungen für die Geschäftslogik ein. Das Projekt lief von März 2019 bis März 2021. Erarbeitet wurden unter anderem anbieterunabhängige Standards, um die Angebote leichter auf unterschiedlichen Portalen veröffentlichen zu können. Da das Mitfahren in

<sup>42</sup> <https://www.iao.fraunhofer.de/de/forschung/smart-energy-and-mobility-solutions/ki4robofleet.html>

fremden Autos zu Corona-Zeiten nicht gefragt war, wurde das Projekt zwischenzeitlich ausgesetzt. Der ursprünglich zum Projektende vorgesehene Start der „Mitfahr-Funktion“ stand bis 2019 noch aus, und es gab weitere Bemühungen zur Etablierung. Das Projekt hat letztlich Corona nicht überlebt, weil maßgebliche Partner:innen nicht mehr existieren.

Daneben beantwortet der Vorstand regelmäßig Anfragen von Wissenschaftler:innen und Student:innen zu ihren Forschungsprojekten, Bachelor- oder Masterarbeiten. Unser Spezialwissen bringen wir zudem bei diversen Veranstaltungen, auf Fachtagungen, durch Vorträge und Expertisen ein. Dazu kümmern wir uns um Anliegen von Bürgerinitiativen, Mietergemeinschaften oder Stiftungen.

### **Netzwerken für neue Mobilität**

Der Vorstand engagiert sich in seiner Freizeit unter anderem beim EVRN-Stammtisch (Electro Vehicles Rhein-Neckar). Hier treffen sich E-Auto-Fahrer:innen und Neugierige, die sich für alles rund um Elektromobilität interessieren. Ziel ist es, Menschen in der Metropolregion Rhein-Neckar für den Umstieg auf (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge zu gewinnen. Der EVRN-Stammtisch trifft sich einmal im Monat zum Erfahrungsaustausch, zu Vorträgen und Diskussionsrunden. Hierbei wollen wir unsere Position zur umweltverträglichen Mobilität verdeutlichen und weitergeben in der Hoffnung, dass die Informationen „aus erster Hand“ auf fruchtbaren Boden fallen. In den letzten Jahren sind die Treffen corona-bedingt ausgefallen, stehen aber seit Ende 2022 wieder auf der Agenda.

Die Beteiligung an Netzwerken, in Arbeitskreisen und anderen Veranstaltungen ist auch deshalb wichtig, weil stadtmobil so als kompetente Ansprechpartnerin für eine zukunftsfähige Mobilität an Einfluss gewinnen kann. stadtmobil-Vertreter:innen arbeiten im IHK-Verkehrsausschuss mit; ein Vorstandsmitglied ist ehrenamtlich im Vorstand des Bundesverbands aktiv.

Gerade die Beratung von Kommunen, Fraktionen, Gremien sowie Planungsgesellschaften und Baugemein- und -genossenschaften hat zugenommen. Ob bei Veranstaltungen von Stadtwerken der Region oder in Diskussionsrunden des Vielfalt-Projekts in Ladenburg, der Schwetzingen Höfe in Schwetzingen oder dem Licht-Luftbadquartier Worms, ob durch Beteiligung am Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035 für Heidelberg, dem Masterplan Mobilität sowie dem Klimaschutzaktionsplan in Mannheim oder auch dem Metropolregion (MRN)-Projekt „Carsharing im ländlichen Raum“: stadtmobil zeigt Flagge für nachhaltige Mobilität. Auf den Treffen wirken die stadtmobil-Repräsentant:innen auf eine allgemeine Verbesserung der verkehrspolitischen Entwicklung hin, regional wie überregional.

## **Ehrenamtliches Engagement**

2020 waren es pandemiebedingt maximal zwei Stunden pro Monat, im Jahr 2021 konnten schon wieder ca. fünf Stunden im Monat (ca. 48 Stunden im Jahr 2020 und 120 Stunden im Jahr 2021) ehrenamtliches Engagement des Vorstands eingebracht werden. Damit will er ein Bewusstsein bei Entscheidungsträger:innen der Verkehrspolitik in Kommunen, Land und Bund wecken und konkrete Änderungen anstoßen. Aber auch das Mobilitätsverhalten in Unternehmen und von Einzelpersonen soll durch Beratung im Hinblick auf umweltfreundliche Mobilität geändert werden.

Darüber hinaus wirken unsere Mitarbeiter:innen in ihrem Alltagshandeln, auch in Ehrenämtern, immer im Sinne unserer Nachhaltigkeitsziele auf Unternehmen, Bekannte, Verwandte und Freunde ein.

Das ehrenamtliche Engagement des Vorstands erfolgt in folgenden Projekten/Arbeitsgruppen/Tätigkeiten:

- ▶ IHK-Verkehrsausschuss
- ▶ Vorstand Bundesverband Carsharing
- ▶ Klimaschutzallianz Mannheim
- ▶ Beratend tätig:
  - im Begleitkreis Masterplan Mobilität Mannheim
  - beim Klimaschutz-Aktionsplan Mannheim
  - beim Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg
  - Landeskonzept Mobilität und Klima Baden-Württemberg
  - Bei diversen Bau- und Bauentwicklungsprojekten der Region, z.B. im Rahmen der Konversion von Flächen

Aber nicht nur für das Thema umweltfreundliche Mobilität, sondern auch privat ist der Vorstand aktiv, um einen Beitrag für die Gesellschaft zu leisten.

Der Umfang, in dem das Unternehmen ohne Gegenleistung in Geld gesellschaftlich wirksam wird, kann mit etwa fünf bis acht Prozent der Unternehmensleistung beziffert werden. Darunter fallen unentgeltliche Beratungen und Vorträge durch den Vorstand oder andere Mitarbeitende, aber auch lokal begrenzte Initiative von stadtmobil bei Infoständen, Gesprächsrunden oder Interessensgruppen, die wir als Arbeitszeit vergüten.

Wir freuen uns darüber hinaus auch über fachfremdes Engagement unserer Mitarbeitenden, die sich in ihrer Freizeit ehrenamtlich in Vereinen, als Schöff:innen, im Bereich der Integration oder bei der Betreuung eines Online-Angebots für Jugendliche und Erwachsene mit psychischen Problemen engagieren.

## Sponsoring und Solidarität

stadtmobil unterstützt durch Anzeigenwerbung ausschließlich Organisationen, die sich für das Thema nachhaltige Mobilität engagieren. Bei gezielten Anfragen verkehrspolitisch verbundener Verbände (ADFC, VCD, Agenda21 oder beim Bürgerstadtplan des Umweltforums, Eine-Welt-Forum) schalten wir zur Unterstützung und aus Solidarität Anzeigen. In der Summe zahlten wir hier 2.764,56 Euro.

Beim Sponsoring unterstützen wir Projekte unserer Bestandskunden, indem wir zur Förderung kultureller Events Zeitrabatte auf stadtmobil-Fahrzeuge anbieten (etwa bei „Enjoy Jazz“ oder dem Filmfestival Mannheim-Heidelberg). 2018 hatte stadtmobil zudem einen „Science Slam“ zu Mobilitätsthemen und kommunaler Umweltpolitik organisiert und finanziert, um zum Nachdenken über diese Themen anzuregen. Zu Coronazeiten 2020 und 2021 mussten solche kreativen Auftritte und Aktionen fast völlig entfallen. Dafür haben wir Künstler:innen unterstützt, indem sie Grafiken für unsere Autos und für unsere Kommunikationsmaßnahmen entwerfen durften. Die Autos wurden mit ihren Entwürfen beklebt und fuhren dann als „mobile Kunstobjekte“ durch die Metropolregion.



Insgesamt investierte stadtmobil 2021 1,2 Prozent der Umsatzerlöse in Marketing-Maßnahmen, um die Gesellschaft über nachhaltige Mobilität und deren künftige Weiterentwicklungen zu informieren.

### „Bestelltes Carsharing“

stadtmobil will mit Carsharing gerade auch Menschen außerhalb der Ballungszentren erreichen, um im ländlichen Raum eine Mobilitätsalternative zum Privat-Auto anzubieten. Oft rentiert sich das Engagement hier aber aus wirtschaftlicher Betrachtung nicht.

Eine tragfähige Perspektive kann „Bestelltes Carsharing“ eröffnen. Dafür wenden sich Kommunen, Stadtwerke, Firmen oder Vereine an stadtmobil, um gemeinsam Carsharing vor Ort zu etablieren. Auch im Bundesverband (bcs) hat man das Thema auf dem „Bildschirm“ und bemüht sich um eine öffentliche Förderung speziell für Carsharing im ländlichen Raum, um den flächendeckenden Ausbau voranzutreiben.

Inzwischen konnte stadtmobil sieben Partner für „Bestelltes Carsharing“ gewinnen. So stellen wir in Viernheim, Lampertheim, Walldorf, Speyer, Wilhelmsfeld und Bad Dürkheim Fahrzeuge dafür bereit. Neu dazugekommen ist im Jahr 2021 St. Leon-Rot. Seither entwickeln wir das Produkt verstärkt weiter, um auf Anfragen schnell reagieren und Carsharing breiter in die Fläche tragen zu können. So versuchen wir zum Beispiel, Fahrzeuge, die bei einer Kommune oder einem Unternehmen bereits vorhanden sind, zu

integrieren. Eine weitere Idee ist ein „Gemeinschafts- oder Dorfauto“ („cartogether“, s.o. S. 70), bei dem das wirtschaftliche Risiko wie beim „Bestellten Carsharing“ von Dritten übernommen wird. Dies wäre in diesem Fall eine Gemeinschaft von Privatleuten.

### **Förderung von E-Autos**

Diskussionsstoff bietet der Einsatz von E-Autos. Sie werden immer stärker nachgefragt. Dabei sieht sich stadtmobil in der Pflicht, diese umweltschonende Technologie zu fördern. Dem entgegen stehen – trotz der Fördergelder – die noch hohen Kaufpreise, der hohe Aufwand mit den Autos und erhebliche Probleme bei der Gewinnung von Stellplätzen mit fest für Carsharing-Autos reservierten Ladepunkten. 2021 hatte stadtmobil 19 E-Fahrzeuge im Fuhrpark mit einer durchschnittlichen Auslastung von etwa 29 Prozent. Die Zielauslastung liegt, über alle Fahrzeuge gerechnet, bei rund 30 Prozent, damit sich die Investition lohnt. Bei E-Autos müsste sie aufgrund der höheren Einkaufspreise höher sein. Alternativ könnten wir E-Autos zu höheren Preisen vermieten. Das vermeiden wir bisher – wir stufen die E-Autos exakt gemäß ihres Fahrzeugnutzens in dieselben Klassen ein wie gleich große Verbrenner, damit wir für die Kundinnen und Kunden nicht zusätzliche Nutzungshürden aufbauen.

Mehr als die Anschaffungskosten ist mittlerweile die fehlende Ladeinfrastruktur ein Problem. Knapp 51.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen gab es 2021 bundesweit.<sup>43</sup> Die Website [ladesaehlenregister.de](https://ladesaehlenregister.de) des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) gibt einen Überblick über den aktuellen Bestand. Um Autofahrer:innen und Carsharing-Nutzer:innen die E-Mobilität hinsichtlich der „erfahrbaren“ Reichweite schmackhaft zu machen, muss massiv aufgestockt werden. Das Ziel der Bundesregierung: eine Million Ladepunkte bis 2030. Das ist zu begrüßen – aber ehrgeizig.

### **CO<sub>2</sub>-Kompensation mit atmosfair-Spende**

2019 und 2020 spendete stadtmobil auch gezielt, zum Teil zusammen mit Kund:innen, an atmosfair. atmosfair ist eine Non-Profit-Organisation mit dem Ziel, klimaschädliche Treibhausgase, die bei bestimmten Aktivitäten entstehen, auszugleichen und zu kompensieren. Das betrifft zum Beispiel Flugreisen, Fernbusfahrten, Hotelübernachtungen oder auch Veranstaltungen. Autofahrer:innen werden nicht gezielt angesprochen, zählen aber auch zum Verursacher:innenkreis, wenn sie Benzin oder Diesel tanken.

Zum Ausgleich für die von ihnen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen spenden Reisende und andere für atmosfair-Klimaschutzprojekte. Die gemeinnützige Organisation investiert

---

<sup>43</sup>

[https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/20211222\\_Ladepunkte.html](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/20211222_Ladepunkte.html)

das Geld in den Ausbau erneuerbarer Energien in Entwicklungsländern. Damit spart atmosfair CO<sub>2</sub> ein, das dort sonst fossile Energien verursachen würden. Gleichzeitig profitieren die Menschen vor Ort, da sie häufig zum ersten Mal Zugang zu sauberer und ständig verfügbarer Energie erhalten. Insofern schaffen Spenden an atmosfair auch die Voraussetzung für Bildung und Chancengleichheit. 2020 hat stadtmobil 30.000 Euro als Ausgleich gespendet.

Das Engagement wurde 2021 nicht fortgesetzt, auch wenn wir die Kompensation insgesamt gut finden, sofern an die richtige Organisation gespendet wird. Jedoch nehmen wir zunehmend die Problematik des Greenwashings in Bezug auf Kompensationsausgleich wahr<sup>44</sup>.

Wir wollen durch unser Angebot dafür sorgen, dass insgesamt weniger CO<sub>2</sub> produziert wird. Nachdem wir mitbekommen haben, wie gerade bestimmte Bevölkerungsgruppen (Frauen, Kinder, Arme, Künstler) während der Pandemie zu leiden hatten, setzten wir unseren Fokus der Unterstützung auf diese Gesellschaftsmitglieder (s. soziales Engagement).

### **Soziales Engagement**

Damit Ökostadt Rhein-Neckar ökologische Projekte realisieren kann, werden alle stadtmobil-Kund:innen im Classic-Tarif gleichzeitig Mitglieder dieses Träger-Vereins und fördern ihn und seine Arbeit mit 24 Euro im Jahr. Das Geld kommt der Umweltbildung, Repair-Cafés, dem Pedelec-Verleih, Naturspaziergängen und vielem mehr zugute.

Zählt für Ökostadt-Mitglieder „Gutes tun“ an sich, steht bei Spendenaktionen, die stadtmobil regelmäßig durchführt, der konkrete Zweck im Mittelpunkt. Im Corona-Lockdown waren Familien am heftigsten gefordert – und manche überfordert. Besonders Frauen und Kinder litten unter häuslicher Gewalt. Im Dezember 2021 spendete stadtmobil deshalb 10.000 Euro ans Mannheimer Frauenhaus. Die Hälfte war durch Spenden zusammengekommen: Kund:innen konnten bei jeder Reservierung eines Carsharing-Autos seit Sommer 2021 zwei Euro für Frauen und Kinder in Notsituationen spenden. stadtmobil hat den gesammelten Betrag dann am Ende verdoppelt.

---

<sup>44</sup> <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/planet-e-uganda-co2-klima-100.html>

Auch andere Frauenhäuser wie das in Heidelberg profitieren vom sozialen Engagement von stadtmobil. Bedacht werden zudem die Tafel und der Stadtjugendring – um nur einige weitere der wohltätigen Organisationen und Institutionen auf unserer Spendenliste zu nennen.



#### Verpflichtende Indikatoren:

	2021	2022
	Tsd. Euro	Tsd. Euro
<b>Umsatz</b>	<b>5.419</b>	<b>6.678</b>
Ertragssteuern	89	237
Lohnsteuern (inkl. Solizuschlag und KiSt und pauschale Lst)	154	223
SV-Beiträge (inkl. betr. AV)	367	415
Zuwendungen aus Förderprojekten*	129	4
Nettoabgaben (Brutto - Netto abzgl. Förderprojekte)	205	385
Jahresüberschuss	465	680
zzgl. Fremdkapitalzinsen	0	0
zzgl. Einnahmen Vermietung/Verpachtung	0	0
Wertschöpfung	465	680
Nettoabgaben (Nettoabgaben abzgl. Förderprojekte)	44,17%	56,56%

\*Direktzuwendungen für die Beschaffung von E-Fahrzeugen (sog. Umweltprämie) sind hierin nicht enthalten, da sie eine allgemeine und keine unternehmensspezifische Förderung darstellen.

Diese Netto-Abgaben sind auf die ausgewiesene Wertschöpfung (Gewinn vor Steuern plus Fremdkapitalzinsen plus Einnahmen aus Mieten und Verpachtung) bezogen und ergeben die relative Netto-Abgabenquote.

- ▶ Geldwerte, freiwillige Leistungen für das Gemeinwesen: 60 Stunden
- ▶ Fachfremdes Ehrenamt der Mitarbeitenden für das Gemeinwesen 200 Stunden

*Einstufung: Vorbildlich (8)*

stadtmobil setzt konkrete Maßnahmen um, um einen angemessenen Beitrag durch Steuern und Sozialabgaben zu leisten. Umfangreiche freiwillige Leistungen erfolgen in erhöhtem Ausmaß und nur bei plausiblen Wirkungszusammenhängen. Erste Formen der Wirkungsprüfung sind vorhanden.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 100%)
E2	80 %	80%

*Negativaspekt: Illegitime Steuervermeidung/mangelnde Korruptionsprävention*

stadtmobil bestätigt, dass das Unternehmen keinerlei Praktiken betreibt, die der illegitimen Steuervermeidung dienen oder die den erwirtschafteten Unternehmensgewinn bewusst einer korrekten Besteuerung und damit dem Gemeinwohl entziehen.

stadtmobil bestätigt, dass das Unternehmen selbst keine korruptionsfördernden Praktiken betreibt und dass sämtliche Lobbying-Aktivitäten offengelegt wurden.

## E3 Reduktion ökologischer Auswirkungen



stadtmobil achtet auf einen sinnvollen und maßvollen Gebrauch von Ressourcen. Das gilt für viele Aktivitäten und Bereiche, so für

- ▶ Energie: Für die Anschaffung elektrischer Geräte ist das Energieverbrauchslabel maßgebend. Steckerleisten werden zum Wochenende ausgeschaltet. Neue Laptops senkten den Stromverbrauch 2021 deutlich. Mit dem Ausbau des mobilen Arbeitens im Zug der Pandemie sind mittlerweile nur noch energieeffiziente Laptops im Einsatz.  
2019 hat stadtmobil zudem den Stromversorger gewechselt. In den genossenschaftlich organisierten Elektrizitätswerken Schönau (EWS) hat stadtmobil nun einen Partner für Ökostrom gefunden.
- ▶ Papier: Beim Papierverbrauch achtet stadtmobil auf doppelseitige Ausdrücke, den Einsatz von Umweltpapier und darauf, dass Fehldrucke als Konzeptpapier genutzt werden. Die Mitarbeiter:innen werden angehalten, nur Notwendiges auszudrucken. Gehaltsabrechnungen werden den Mitarbeiter:innen elektronisch zugestellt. Durch die Einführung des digitalen Rechnungseingangs werden Mailrechnungen nicht mehr ausgedruckt.
- ▶ Beleuchtung: Derzeit sind energieeffiziente Leuchtstoffröhren in Gebrauch. Mit der Vergrößerung des Büros wurden vier LED-Schreibtischlampen Ende 2019 gekauft. Nachts sind die Büroräume unbeleuchtet.
- ▶ Reinigung: Bei Reinigungsmitteln achten wir auf ökologisch gut verträgliche Substanzen.
- ▶ Rechner: Bei der Beschaffung von PCs orientieren wir uns an Empfehlungen von Greenpeace und Amnesty International und informieren uns zur Technik bei heise.de.
- ▶ Stationstresore: Stationstresore sind nach Möglichkeit mit Solarpanels ausgestattet. 2021 waren das 41 Prozent. Da die Tresore aber ab Ende 2023 keine Herstellerunterstützung mehr erfahren, werden sie nach und nach abgebaut.
- ▶ Reinigung der Fahrzeuge: Unsere Autos werden trocken gereinigt. In sehr wenigen, aber notwendigen Fällen kommt Kraftstofftiefenreiniger zum Einsatz.

2018 trat stadtmobil der Klimaschutz-Allianz bei. Dies ist ein Zusammenschluss Mannheimer Unternehmen, die sich verpflichtet haben, klimaschutzrelevante

Maßnahmen zu ergreifen, zu dokumentieren und vorzustellen.<sup>45</sup> stadtmobil stand von Anfang an hinter dem Projekt der Stadt Mannheim, bis 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 Prozent zu reduzieren.<sup>46</sup> Seit Frühjahr 2022 zählen Mannheim und Heidelberg zu den 100 EU-Modellstädten, die bis 2030 klimaneutral werden wollen.<sup>47</sup>

Die Einführung eines Umweltkontos, in dem kontinuierlich relevante Zahlen zu internen Prozessen und Verbrauchswerten dokumentieren werden sollten, wurde in Ermangelung von Kapazitäten noch nicht abgeschlossen.

### **Ressourcen-Verbrauch**

Das Büro wurde im Oktober 2019 um 112,37 qm vergrößert – somit hat sich unsere Bürofläche fast verdoppelt (43,7 Prozent mehr Fläche). Allerdings wird seit der Pandemie deutlich häufiger mobil gearbeitet als vorher. Erfreulich ist die Senkung der Heizkosten, die um 14 Prozent niedriger waren als 2020 – somit auch niedriger als in einem Passivhaus. Auch beim Wasserverbrauch verzeichnen wir eine Reduzierung gegenüber dem Vorjahr von knapp über 50 Prozent. Trotz der guten Werte nahmen wir 2022 das Angebot der IHK Rhein-Neckar an, einen Energiecheck durchzuführen. Das Resultat ist ganz einfach: Wir machen, was im Rahmen unserer Möglichkeiten liegt, und Verbesserungsvorschläge wurden keine genannt. Mit einigen Problemen wie zum Beispiel den alten Rohren, die gerade in Hinblick auf die Toiletten einen erhöhten Wasserverbrauch verursachen, müssen wir leben.

Beim Papierverbrauch (der schließt Papierhandtücher und Toilettenpapier mit ein) liegen wir im Vergleich zum ersten Bericht um 23 Prozent höher – zum einen sind hier die Nachwirkungen der Pandemie zu spüren (häufiges Waschen der Hände, Ersatz aller Stoffhandtücher durch Papierhandtücher) und zum anderen hat sich die Zahl der Mitarbeitenden erhöht. Die Einführung der digitalen Bearbeitung der Eingangsrechnungen wird wohl erst in 2022/2023 eine sichtbare Verringerung beim Papierverbrauch zeigen.

---

<sup>45</sup> Siehe Broschüre Gemeinsam für unsere Zukunft: Die Klimaschutzallianz in Mannheim, S. 26f

[https://www.mannheim.de/sites/default/files/2020-01/Brosch%C3%BCre\\_Klimaschutz\\_Allianz\\_2020.pdf](https://www.mannheim.de/sites/default/files/2020-01/Brosch%C3%BCre_Klimaschutz_Allianz_2020.pdf)

<sup>46</sup> SWR aktuell vom 11.5.2022: „Ob Mannheim sein schon vor Jahren erklärtes Ziel, bis 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1990 um 40 Prozent zu senken, erreicht hat, kann die Stadt heute noch nicht sagen – die Daten dafür seien noch nicht ausgewertet.“

<sup>47</sup> SWR, 28.4.2022 (<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/mannheim-heidelberg-modellstaedte-eu-klimaneutral-2030-100.html>)

Umweltkonto	gemessen 2021	gemessen 2022
Ausstoß klimawirksamer Gase	nicht erfasst	nicht erfasst
Einsatz Dienstfahrten der Mitarbeitenden	160 Tsd. km	110 Tsd. Km
Mittlerer CO <sub>2</sub> -Ausstoß der Dienstfahrten der Mitarbeitenden	14,47 t CO <sub>2</sub>	11,47 t CO <sub>2</sub>
Stromverbrauch	9.468 kWh = lt. Strombieter EWS 0% CO <sub>2</sub> Emissionen , lt. Internetrechner 0,52 t CO <sub>2</sub> *	9.562 kWh= lt. Strombieter EWS 0% CO <sub>2</sub> Emissionen , lt. Internetrechner 0,52 t CO <sub>2</sub> *
Heizenergie	Büro: 6.418 kWh (= 17,39 kWh/qm) = 1,89 t CO <sub>2</sub>	liegt noch nicht vor
Verbrauch von Trink- u. Regenwasser	50,45 cbm	liegt noch nicht vor
Chemikalienverbrauch (giftig/ungiftig)	Entkalker Kaffeemaschine 5 l/Jahr	Entkalker Kaffeemaschine 5 l/Jahr
	<b>Für die Fahrzeuge</b> (im Bericht 2019 nicht aufgeführt):	
	Scheibenreiniger: ca. 420 l/Jahr (für Scheibenwischanlage).	Scheibenreiniger: ca 450 l/Jahr (für Scheibenwischanlage).
	Kunststofftiefenreiniger: 20 l/Jahr	Kunststofftiefenreiniger: 40 l/Jahr
	Adblue: 630 l/Jahr	Adblue: 840 l/Jahr
Reinigungsmittel/Seife/Desinfektionsmittel	22l/Jahr (+19% gegenüber erstem GWÖ-Bericht)	22l/Jahr
Papierverbrauch gesamt	295 kg (+23% gegenüber erstem GWÖ-Bericht)	250 kg
Einsatz von sonstigen Verbrauchsmaterialien	nicht erfasst	nicht erfasst
Kunstlichereinsatz	nicht erfasst	nicht erfasst
Schadstoffemissionen	nicht erfasst	nicht erfasst
* lt. unserers Stromanbieters EWS vermeiden wir zu 100% CO <sub>2</sub> - Emissionen (100% regenerativen Energien)		
Die oben genannten Werte sind zur Veranschaulichung per Internetrechner (IZU infozentrum Umwelt/Wirtschaft) (Ökostrom) ermittelte Werte.		
<a href="https://www.umweltpakt.bayern.de">https://www.umweltpakt.bayern.de</a>		

### Verbesserungspotenzial:

- ▶ Die deutliche Erhöhung bei den gefahrenen Kilometern (+107 % zu 2018 erster GWÖ-Bericht) und dem damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt daher, dass wir mehr Fahrzeuge selbst reinigen und mehr Kundenfahrten, insbesondere Langzeitbuchungen (seit der Pandemie machen Kunden vermehrt Urlaubsfahrten mit den Autos) „Begutachtungen“ des Technikteams erfordern. Somit sind mehr Fahrten zu unseren Carsharing-Fahrzeugen notwendig.
- ▶ Bei den Einsätzen unsere Mitarbeitenden im Außenteam können wir durch eine Elektrifizierung der eigenen Flotte (Fuhrpark-Mitarbeitenden) wir ca. sechs Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen unserer Flotte einsparen. Das soll in naher Zukunft umgesetzt werden – wenn gebrauchte Elektrofahrzeuge, die für den Einsatz als „Werkstattfahrzeug“ geeignet sind, aus der Carsharing-Flotte ausgemustert werden. Auch ein eigener kleiner „Ladepark“ könnte bei dieser Umstellung realisiert werden, würde allerdings erhebliche Investitionen notwendig machen.
- ▶ Ein Branchenvergleich ist nicht möglich, da uns dazu keine Informationen vorliegen. Hierzu könnten zukünftig Kennzahlenvergleiche – zumindest in der stadtmobil-Gruppe – angestrebt werden.

### Einstufung: Fortgeschritten (3)

stadtmobil kennt ihre Ressourcennutzung und Emissionen, erhebt Kennzahlen zu den wesentlichen Umweltkonten und verfügt über Optimierungsstrategien.

### Punktbewertung:

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung) 2018 30%
E3	30%	30%

### Negativaspekt: Verstöße gegen Umweltauflagen sowie unangemessene Umweltbelastungen

stadtmobil kann bestätigen, dass sie nicht gegen Umweltauflagen verstößt bzw. die Umwelt nicht unangemessen belastet.

## E4 Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung



stadtmobil veröffentlicht ihre Unternehmensbilanz im Bundesanzeiger. Aktionär:innen können die Kennzahlen im Geschäftsbericht nachlesen.

Der GWÖ-Bericht steht auf unserer Homepage. In öffentlichen Darstellungen weisen wir immer wieder darauf hin, dass wir uns dem Gemeinwohl verpflichtet fühlen. Auch unsere Stakeholder sind über die Gemeinwohlorientierung des Unternehmens unterrichtet.

### Im Dialog mit Stakeholdern

Mit unseren Bezugs- oder Berührungsgruppen, den Stakeholdern des Unternehmens, pflegen wir bei verschiedenen Anlässen und Veranstaltungen einen regen Austausch. Neben unseren Mitarbeitenden (siehe Teil C) gilt dies besonders für unsere Aktionär:innen (Shareholder). Diese können sich durch Beschlüsse und Diskussionen auf der Hauptversammlung einbringen und so die Ausrichtung des Unternehmens mit beeinflussen und mittragen. Das betrifft neben Auszahlung und Höhe einer Dividende auch künftige Unternehmensprojekte.

stadtmobil erhält häufig Fragen von Kund:innen und Interessenvertreter:innen. Dabei geht es oft um verkehrspolitische Themen, Unternehmensziele oder unsere Einstellung zu bestimmten Werten und Normen. Diese Anfragen bearbeiten und veröffentlichen wir teilweise in unserer Rubrik FAQ (frequently asked questions, häufig gestellte Fragen) auf der Website. Darüber hinaus können Kund:innen und Interessierte über unsere Social-Media-Kanäle (facebook, YouTube) mit stadtmobil ins „Gespräch“ kommen.

Für Personen, die uns in besonderem Maße unterstützen, indem sie vor Ort oder in Umweltverbänden die Themen rund um Mobilität und Carsharing vorantreiben, organisiert stadtmobil jährlich einen Austausch, in dem wir die Themen, die uns aktuell beschäftigen vorstellen und uns darüber austauschen, wie Carsharing noch besser in der Breite der Bevölkerung ankommen kann. Pandemiebedingt fand dieser Austausch 2020 und 2021 in einem Web-Format statt.

*Einstufung: Erfahren (4)*

Es wurde ein umfassender GWÖ-Bericht erstellt. Es erfolgt ein externes Audit, Einbezug der Berührungsgruppen (Mitarbeiter:innen, Kund:innen, Finanzgeber:innen, Stadt Mannheim und Initiativen) findet statt.

*Punktbewertung:*

Indikator	2021 (Selbsteinschätzung)	2021 (Auditor:innen-Einschätzung)
		2018 40%
E4	40%	60%

*Negativaspekt: Förderung von Intransparenz und bewusste Fehlinformation*

stadtmobil bestätigt, dass sie keine falschen Informationen über das Unternehmen oder gesellschaftliche Phänomene verbreitet.

## Anhang

### Anhang 1: Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der UN

Kurzbeschreibung: Was hinter den Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDGs)<sup>48</sup> steckt



#### **Ziel 1: Keine Armut** – Armut in all ihren Formen und überall beenden

Ende 2015 lebte weltweit fast jeder Zehnte mit weniger als 1,90 US-Dollar pro Tag und Kopf. Armut ist aber mehr als Mangel an Geld. Auch begrenzter Zugang zu Bildung oder soziale Ausgrenzung machen arm. Wirtschaftswachstum muss deshalb integrativ sein. Soziale Schutzsysteme müssen eingeführt werden, um Leid zu lindern und notfalls zu unterstützen.



#### **Ziel 2: Kein Hunger** – Den Hunger beenden, Ernährungssicherheit und eine bessere Ernährung erreichen und eine nachhaltige Landwirtschaft fördern.

Etwa 2 Mrd. Menschen haben täglich nicht genug zu essen. Rund 815 Mio. Menschen leiden Hunger. Es ist an der Zeit, darüber nachzudenken, wie wir unsere Lebensmittel anbauen, mit ihnen handeln und sie konsumieren. Ohne tiefgreifenden Wandel in Landwirtschaft und Nahrungsmittelproduktion und -konsum geht es nicht.



#### **Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen** – Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

Weltweit leben die Menschen länger. Doch noch immer sterben zu viele Mütter bei der Geburt und Kinder in den frühen Lebensjahren. Besser finanzierte Gesundheitssysteme, verbesserte Hygiene, erleichterter Zugang zu Ärzten und eine geringere Luftverschmutzung können Leben retten.

---

<sup>48</sup> Weitere Informationen finden Sie bei:

Regionales Zentrum der Vereinten Nationen <https://unric.org/de/17ziele/sdg-1/>

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit <https://www.bmz.de/de/agenda-2030/sdg-10>



**Ziel 4: Hochwertige Bildung** – Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten des lebenslangen Lernens für alle fördern

Noch immer sind 750 Mio. Erwachsene Analphabeten, zwei Drittel davon sind Frauen. In vielen ländlichen Regionen gehen Kinder nicht zur Schule. Die Gründe sind vielfältig. Was helfen kann, sind ausgebildete Lehrkräfte, aber auch Bildungsstipendien für Kinder armer Familien und Schulen mit Strom und Wasseranschluss.



**Ziel 5: Geschlechtergleichheit** – Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen

Geschlechtergleichheit ist ein Menschenrecht und Grundlage für eine prosperierende Welt. In 49 Ländern gibt es keine Gesetze zum Schutz von Frauen vor häuslicher Gewalt. Neue Rechtsrahmen zielen auf die Gleichstellung von Frauen am Arbeitsplatz und gegen geschlechtsspezifische Diskriminierung im Alltag.



**Ziel 6: Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen** – Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten

Wasserknappheit, schlechte Wasserqualität und kaum sanitäre Einrichtungen beeinträchtigen Nahrung und Leben vieler armer Familien. Über 2 Mrd. Menschen haben nur beschränkt Zugang zu Süßwasser. Um Trinkwasserzugang und Abwasserentsorgung zu verbessern, müssen mehr Mittel in die Süßwasserbewirtschaftung fließen.



**Ziel 7: Bezahlbare und saubere Energie** – Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern

Höhere Energieeffizienz und die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien sind von entscheidender Bedeutung für die Widerstandsfähigkeit gegenüber Umweltfragen wie dem Klimawandel. Zwar wurden Fortschritte bei der Nutzung von „grüner“ Elektrizität aus Wasser-, Solar- und Windkraft erzielt, doch die Aufgabe ist noch längst nicht gelöst.



### **Ziel 8: Menschenwürde, Arbeit und Wirtschaftswachstum –**

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

An vielen Orten garantiert ein Arbeitsplatz nicht der Armut zu entkommen – wenn es überhaupt Arbeit gibt. Besonders alarmierend: Ein Fünftel der jungen Menschen auf der Erde hat keine Beschäftigung, Schul- oder Berufsausbildung. Beschäftigungschancen und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sind ein Muss für Fortschritt und Demokratie.



### **Ziel 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur –**

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

In den am wenigsten entwickelten Ländern arbeiten über die Hälfte der Menschen in der Landwirtschaft. Ohne Technologie und Innovation wird es keine Industrialisierung geben, und ohne nachhaltige und effiziente Produktion keine Entwicklung. Zwei bis drei weitere Arbeitsplätze hängen im Schnitt an einem Arbeitsplatz im verarbeitenden Gewerbe.



### **Ziel 10: Weniger Ungleichheiten –**

Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern

Die reichsten 10 Prozent besitzen 86 Prozent des globalen Nettovermögens, zeigt eine der „Global Wealth Report“ der Allianz (Süddeutsche Zeitung, 12.10.22) Auf die Ärmsten 40 Prozent entfallen gerade mal 25 Prozent. Um Ungleichheiten abzubauen, sollte Politik mehr Chancengleichheit gewährleisten und Mitsprache ermöglichen.



### **Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden –**

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten.

Städte sind Drehscheiben für Ideen, Handel, Kultur, Wissenschaft, Produktivität, soziale Entwicklung. Über die Hälfte der Menschheit lebt mittlerweile in Städten und verursacht drei Viertel der Luftverschmutzung. Der Verkehr ist überlastet, die Infrastruktur abgenutzt, Wohnungen rar. Vielfach fehlt das Geld für eine gute Grundversorgung und mehr.



### **Ziel 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion** – Nachhaltige

Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

Nur 20 Prozent vom ständig zunehmenden Elektronik-Schrott wird weltweit recycelt, jedes Jahr landen allein in Deutschland 11 Mio. Tonnen Lebensmittel im Müll. Die Beispiele zeigen: Wir verschwenden noch immer viel zu viel. Wir müssen umdenken in Richtung Kreislaufwirtschaft und schonender mit unseren Ressourcen umgehen.



### **Ziel 13: Maßnahmen zum Klimaschutz** – Umgehend Maßnahmen zur

Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

Der Klimawandel betrifft jedes Land und alle Kontinente. Das Wetter wird extremer, der Meeresspiegel steigt, Naturkatastrophen häufen sich. Als globales Problem braucht es eine globale Lösung. Ziele gibt es: Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 Grad und bis 2050 CO<sub>2</sub>-Neutralität. Über konkrete Maßnahmen wird noch gestritten. Die Zeit drängt.



### **Ziel 14: Leben unter Wasser** – Ozeane, Meere und Meeresressourcen

im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen

70 Prozent der Welt sind von Meer bedeckt, das macht sie zum „blauen Planeten“. Die Ozeane treiben globale Systeme an, die die Erde für Menschen erst lebenswert macht. Und sie waren schon immer wichtig für Handel und Transport. Überfischung, Verschmutzung und Versauerung haben sie jedoch in einen schlechten Zustand gebracht. Das muss sich ändern.



**Ziel 15: Leben an Land** – Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, Wälder nachhaltig bewirtschaften, Wüstenbildung bekämpfen, Bodendegradation beenden und umkehren und dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende setzen

Jedes Jahr gehen 13 Mio. ha Wald verloren, während sich Wüsten ausbreiten. Jeden Tag verschwinden bis zu 150 Pflanzen- und Tierarten. Sich den Folgen von Klimawandel und menschengemachter Misere entgegenzustellen, ist eine große Herausforderung.



**Ziel 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen** – Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen

Rund 100 Mrd. US-Dollar kosten gewaltsame Konflikte pro Jahr. 2,16 Bio. US-Dollar versickern durch Korruption und Bestechung. 68 Prozent der Weltbevölkerung leben in autokratisch regierten Ländern (MM, 14.4.2022). Eine unabhängige Justiz und leistungsfähige Institutionen

sind erste Schritte für den Aufbau friedlicher Gesellschaften.



**Ziel 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele** – Umsetzungsmittel stärken und die globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben erfüllen

Eine erfolgreiche nachhaltige Entwicklung erfordert Partnerschaften mit geteilten Werten und einer gemeinsamen Vision. Langfristige und nachhaltige Investitionen sind in kritischen Bereichen wie Energie, Verkehr, Infrastruktur und IT erforderlich. Der öffentliche Sektor muss dazu eine klare Richtung vorgeben.

Mehr Informationen zu den SDGs und deren Zusammenhang mit der GWÖ finden Sie in im folgenden Anhang 2.

## Anhang 2: Die Sustainable Development Goals (SDGs) und das Gemeinwohl<sup>49</sup>

<p><b>A1</b> Menschenwürde in der Lieferkette</p> <p>1 2 3 4 5 6 8 10 12</p>	<p><b>A2</b> Solidarität und Gerechtigkeit in der Lieferkette</p> <p>1 2 3 4 10 12</p>	<p><b>A3</b> Ökologische Nachhaltigkeit in der Lieferkette</p> <p>6 7 12 13 14 15</p>	<p><b>A4</b> Transparenz und Mitentscheidung in der Lieferkette</p> <p>10</p>
<p><b>B1</b> Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln</p> <p>8</p>	<p><b>B2</b> Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln</p> <p>1 8</p>	<p><b>B3</b> Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung</p> <p>3 6 7 8 9 11 13 14 15</p>	<p><b>B4</b> Eigentum und Mitentscheidung</p> <p>10 16</p>
<p><b>C1</b> Menschenwürde am Arbeitsplatz</p> <p>3 4 5 8 9 10</p>	<p><b>C2</b> Ausgestaltung der Arbeitsverträge</p> <p>1 3 5 8</p>	<p><b>C3</b> Förderung des ökologischen Verhaltens der Mitarbeitenden</p> <p>3 7 12 13 14 15</p>	<p><b>C4</b> Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz</p> <p>10 16</p>
<p><b>D1</b> Ethische Kund*innenbeziehungen</p> <p>10 12</p>	<p><b>D2</b> Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmern</p> <p>9 17</p>	<p><b>D3</b> Ökologische Auswirkung durch Nutzung und Entsorgung von Produkten und Dienstleistungen</p> <p>6 7 12 13 14 15</p>	<p><b>D4</b> Kund*innenmitwirkung und Produkttransparenz</p> <p>12</p>
<p><b>E1</b> Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen</p> <p>3 10 12</p>	<p><b>E2</b> Beitrag zum Gemeinwesen</p> <p>8 9 10 11 16 17</p>	<p><b>E3</b> Reduktion ökologischer Auswirkungen</p> <p>3 6 7 12 13 14 15 17</p>	<p><b>E4</b> Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung</p> <p>10 11 16 17</p>

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS** Reference: Kasper, M.: Linking the Common Good Balance Sheet and the Sustainable Development Goals (SDG)



<sup>49</sup> <https://web.ecogood.org/de/menu-header/blog/die-sustainable-development-goals-und-das-gemeinwohl/>

## Beschreibung des Prozesses der Erstellung der Gemeinwohlbilanz

Projektleitung und Erstellung des GWÖ-Berichts lag bei Kirsten Kremer (Personalleiterin). Der Vorstand (Miriam Caroli, Rüdiger Kladt) sowie der Betriebsrat und Mitarbeitende unterstützten die Erarbeitung des Berichts. Rückmeldungen von Berührungsgruppen s.o. wurden integriert.

Der tatsächliche Aufwand lag bei 160 (bezahlten) Arbeitsstunden.

Wir bedanken uns bei allen, die an der Neuauflage des Berichts mitgewirkt haben, ganz herzlich für ihr Engagement sowie die investierte Zeit. Gemeinwohlökonomie lebt vom Mitmachen!

Kirsten Kremer

Miriam Caroli

Rüdiger Kladt

Zweite Auflage der Kompakt-Bilanz.

# Testat



Dieses Zertifikat bestätigt die Gültigkeit des durchlaufenen GWÖ Auditprozesses und berechtigt zum Führen des Labels:

**GEMEINWOHL  
ÖKONOMIE** Ein Wirtschaftsmodell mit Zukunft  
Bilanzierendes Unternehmen mit externem Audit

Testat:	Externes Audit	Gemeinwohl-Bilanz	Stadtmobil Rhein-Neckar AG
---------	----------------	-------------------	----------------------------

**M5.0  
Kompaktbilanz**

2021

Auditor\*In:  
**Gitta Walchner**

Wert	MENSCHENWÜRDE	SOLIDARITÄT UND GERECHTIGKEIT	ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT	TRANSPARENZ UND MITENTSCHEIDUNG
<b>Berührungsgruppe</b>				
<b>A: LIEFERANT*INNEN</b>	<b>A1</b> Menschenwürde in der Lieferkette:  40 %	<b>A2</b> Solidarität und Gerechtigkeit in der Lieferkette:  30 %	<b>A3</b> Ökologische Nachhaltigkeit in der Lieferkette:  40 %	<b>A4</b> Transparenz und Mitentscheidung in der Lieferkette:  30 %
<b>B: EIGENTÜMER*INNEN &amp; FINANZ-PARTNER*INNEN</b>	<b>B1</b> Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln:  70 %	<b>B2</b> Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln:  90 %	<b>B3</b> Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung:  50 %	<b>B4</b> Eigentum und Mitentscheidung:  90 %
<b>C: MITARBEITENDE</b>	<b>C1</b> Menschenwürde am Arbeitsplatz:  60 %	<b>C2</b> Ausgestaltung der Arbeitsverträge:  60 %	<b>C3</b> Förderung des ökologischen Verhaltens der Mitarbeitenden:  50 %	<b>C4</b> Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz:  50 %
<b>D: KUND*INNEN &amp; MITUNTERNEHMEN</b>	<b>D1</b> Ethische Kund*innenbeziehungen:  70 %	<b>D2</b> Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmern:  90 %	<b>D3</b> Ökologische Auswirkung durch Nutzung und Entsorgung von Produkten und Dienstleistungen:  60 %	<b>D4</b> Kund*innen Mitwirkung und Produkttransparenz:  50 %
<b>E: GESELLSCHAFTLICHES UMFELD</b>	<b>E1</b> Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen:  70 %	<b>E2</b> Beitrag zum Gemeinwesen:  80 %	<b>E3</b> Reduktion ökologischer Auswirkungen:  30 %	<b>E4</b> Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung:  60 %

Testat gültig bis:  
**30.09.2025**

**BILANZSUMME:  
605**

Mit diesem Testat wird das Audit des Gemeinwohl-Berichtes bestätigt. Das Testat bezieht sich auf die Gemeinwohl-Bilanz 5.0.  
TestatID: o233t  
Nähere Informationen zur Matrix und dem Auditsystem finden Sie auf [www.ecogood.org](http://www.ecogood.org)

Hamburg, 28.09.2023

Bridget Knapper and Manfred Jotter / Executive Directors  
International Federation for the Economy for the Common Good  
e.V., VR 24207

**INTERNATIONAL  
FEDERATION**   
for the Economy for the Common Good e.V.