

Gemeinwohlbericht der Stadtmobil Rhein-Neckar AG

GEMEINWOHL
ÖKONOMIE  Ein Wirtschaftsmodell
mit Zukunft



Inhalt

Allgemeine Informationen	2
Ein CarSharing-Anbieter für alle	2
<i>A Lieferant*innen</i>	4
A1 Menschenwürde in der Zuliefererkette	4
A2 Solidarität und Gerechtigkeit in der Zuliefererkette	9
A3 Ökologische Nachhaltigkeit in der Zuliefererkette	10
A4 Transparenz und Mitentscheidung in der Zuliefererkette	11
<i>B Eigentümer*innen & Finanzpartner*innen</i>	13
B1 Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln	13
B3 Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung	15
B4 Eigentum und Mitentscheidung	17
<i>C Mitarbeitende</i>	20
C1 Menschenwürde am Arbeitsplatz	20
C2 Ausgestaltung der Arbeitsverträge	25
C3 Ökologisches Verhalten der Mitarbeitenden	30
C4 Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz	31
<i>D Kund*innen und Mitunternehmen</i>	35
D1 Ethische Kundenbeziehungen	35
D2 Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmen	39
D3 Ökologische Auswirkung durch Nutzung von CarSharing	42
D4 Kund*innen-Mitwirkung und Produkttransparenz	46
<i>E Gesellschaftliches Umfeld</i>	48
E1 Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen	48
E2 Beitrag zum Gemeinwesen	54
E3 Reduktion ökologischer Auswirkungen	58
E4 Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung	61
Beschreibung des Prozesses der Erstellung der Gemeinwohlbilanz	63
Testat	



Allgemeine Informationen

Firmenname:

Stadtmobil Rhein-Neckar AG

M1, 2

68161 Mannheim

www.stadtmobil.de

Branche:

CarSharing

Firmensitz:

Mannheim

Gesamtzahl der Mitarbeitenden:

27 (inkl. zwei Vorstände)

Vollzeitäquivalente:

19

Umsatz:

4.667.699 Euro

Jahresüberschuss:

304.352,59 Euro

Berichtszeitraum:

2018

Ein CarSharing-Anbieter für alle

stadtmobil Rhein-Neckar ist der CarSharing-Anbieter in der Rhein-Neckar Region und stellt über 10.800 privaten und gewerblichen Kund*innen mehr als 550 Autos zur Verfügung (Stand: 01.07.2019). Seit unserer Gründung haben wir das Ziel, den privaten Autobesitz zu verringern und Städte vom Autoverkehr zu entlasten. Die positiven Umwelteffekte von CarSharing sind wissenschaftlich belegt: Laut Studien ersetzt ein CarSharing-Auto bis zu 20 private PKW. CarSharing-Kund*innen fahren generell wenig Auto und nutzen häufig alternative Verkehrsmittel.

Neben Klima- und Umweltschutz vertritt und lebt stadtmobil weitere Werte in den Bereichen Nachhaltigkeit und Wirtschaften. So steht bereits in der Satzung der Stadtmobil Rhein-Neckar AG: „Das Unternehmen fühlt sich ökologischen und sozialen Zielen in besonderem Maße verpflichtet.“

Unter dem Begriff der „Gemeinwohlökonomie“ (GWÖ) lassen sich alle Themen, die uns wichtig sind, zusammenfassen. Die Orientierung der Wirtschaft am Gemeinwohl ist sowohl im deutschen Grundgesetz wie auch in zahlreichen weiteren Verfassungen (deutsche Bundesländer, europa- und weltweit) verankert. So heißt es im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, Artikel 14: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll



zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“

Bei der Betrachtung und Bewertung von Unternehmen wird der Blick vom Prinzip der Gewinnmaximierung ausgehend erweitert und grundsätzlich betrachtet, wie sich das unternehmerische Handeln auf das Gemeinwohl auswirkt. Die Initiative um den Österreicher Christian Felber hat neben der herkömmlichen Handelsbilanz eine Möglichkeit der Unternehmensdarstellung entwickelt, die den Beitrag zum Gemeinwohl in den Mittelpunkt stellt: die Gemeinwohlbilanz.

In dieser Bilanz geht es neben Umwelt- und Klimaschutz um Aspekte wie Menschenwürde, Solidarität, Gerechtigkeit und Demokratie (Transparenz und Partizipation), die in ihrem Zusammenspiel in allen Unternehmensbereichen analysiert werden.

stadtmobil versteht sich als gemeinwohlorientiertes Unternehmen. Wir wollen mit unseren Werten und Zielen selbstbewusst nach außen auftreten und unser unternehmerisches Handeln transparent und messbar machen. Wir haben deshalb für 2018 zusammen mit der Gemeinwohl-Beraterin Ulrike Häußler erstmals eine Gemeinwohlbilanz erstellt und auditieren lassen. So werden wir als gemeinwohlorientiertes Unternehmen auch offiziell zertifiziert und sind damit Vorreiter in der CarSharing-Branche.

Kontaktperson für die GWÖ:

Kirsten Kremer
 Stadtmobil Rhein-Neckar AG
 M1, 2
 68161 Mannheim
 kirsten.kremer@stadtmobil.de



A LIEFERANT*INNEN

A1 Menschenwürde in der Zuliefererkette

Branchenbedingt ist es sinnvoll, die Lieferant*innen in verschiedene Gruppen einzuteilen und näher zu betrachten.

- A. Technische Dienstleistungen rund um Fahrzeuge:
Hersteller, deren Vertragswerkstätten und „freie Werkstätten“: Kauf, Verkauf, Lieferung, Inspektionen und Reparaturen der Fahrzeuge
- B. Dienstleistungen zum Betrieb und zur Unterhaltung von Fahrzeugen und Stellplätzen: Tanken und Pflege der Stellplätze und Fahrzeuge im Betrieb
- C. IT-Dienstleistungen und Callcenter: Organisation und Verwaltung, Buchungssystem, Buchungszentrale
- D. Lieferant*innen, die zur Erhaltung unserer Infrastruktur notwendig sind: Zubehör und Verbrauchsmaterialien
- E. Lieferant*innen bzw. Dienstleister*innen, die Öffentlichkeitsarbeit und Marketing unterstützen.
- F. Miete
- G. Sonstiges

Verteilung der Kosten in % (bezogen auf das Einkaufsvolumen)		
A	Fahrzeuge	38%
	Dienstleistung Werkstätten (Reparaturen, Inspektionen, sonstige Kosten)	11%
B	Fzg-Reinigung	5%
	Tanken	20%
C	Dienstleistung Systemkosten/Buchungszentrale (Cantamen, Kommunikation...)	9%
D	Bürobedarf und sonstige Dienstleistungen	5%
E	Marketing / Werbung	4%
F	Miete	1%
G	Sonstiges	7%



Zu A)

Beim Einkauf unserer Fahrzeuge, dessen Volumen im Jahr 2018 bei 38 Prozent des Gesamteinkaufsvolumens lag, sind als Lieferanten die großen Autohersteller in Deutschland vertreten. Die sozialen Risiken und die Beachtung der Menschenwürde wurden bei den Autoherstellern bisher nicht aktiv ermittelt. Eine direkte Einflussnahme auf die Produktionsbedingungen unsererseits ist jedoch aufgrund unserer Größe nicht möglich. Wir können nicht ausschließen, dass bestimmte Einbauten in Autos bzw. Zubehör unter Konditionen hergestellt werden, die nach sozialen bzw. rechtlichen Kriterien kritisch zu beurteilen sind.

Wir sind daher gezwungen, auf veröffentlichte Nachhaltigkeitsberichte der Autokonzerne zu vertrauen, z.B.:

<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/>

Wir arbeiten neben den Vertragswerkstätten der Hersteller auch mit weiteren regionalen Autowerkstätten zusammen. Hier sind wir selbst oft vor Ort und konnten dabei – soweit unsere Einblicke und Gespräche mit Angestellten es erlaubten – keine Verletzung der Menschenwürde ausmachen. Allerdings erfolgte durch stadtmobil auch keine gezielte Nachfrage zur Achtung der Menschenwürde am Arbeitsplatz. Hier sehen wir Potenzial, unseren Standpunkt künftig deutlich zu kommunizieren und den Ist-Stand in den regionalen Werkstätten zu ermitteln. Dabei gibt es unter Umständen eine größere Entscheidungsfreiheit als bei den Autoherstellern.

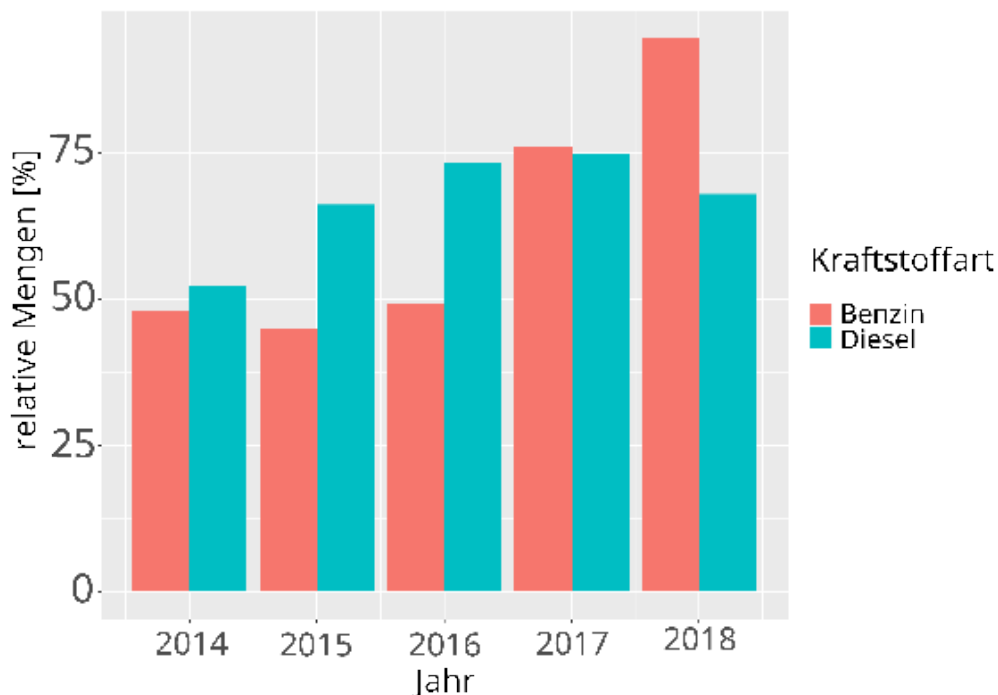
Aus Gründen der Zweckmäßigkeit und der Optimierung von Wertschöpfungsketten, aber auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen arbeiten wir überwiegend mit regional ansässigen Werkstätten zusammen, damit die Wertschöpfung in der Region bleibt und auch kleine Unternehmen unterstützt werden.

Zu B)

Einen großen Teil des Einkaufs macht der Kraftstoff für unsere Fahrzeuge aus (2018 20 Prozent des Gesamteinkaufsvolumens). Für die E-Fahrzeuge liegen aufgrund fehlender technischer Möglichkeiten zurzeit keine repräsentativen Zahlen vor. Die Kund*innen betanken die Fahrzeuge in der Regel während ihrer Buchungszeit, die Kraftstoffkosten übernimmt stadtmobil.



Die Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs lässt sich aus untenstehender Tabelle ablesen.



Für die Fahrzeugreinigung greifen wir überwiegend auf einen Dienstleister zurück, der Reinigungsmittel verwendet, die auf natürlichen Inhaltsstoffen basieren und zu 100 Prozent biologisch abbaubar sind. Dieser Anbieter ([MyCleaner](#)) wurde 2014 mit dem GreenTec Award für sein ökologisches Engagement in der Kategorie „Wasser und Abwasser“ ausgezeichnet. In Bezug auf Wahrung der Menschenwürde können wir mitteilen, dass wir bei Vertragsabschluss Wert darauf legen, dass mindestens der Mindestlohn gezahlt wird und nur in Ausnahmefällen und nach Rücksprache Subunternehmer beschäftigt werden. Dies wurde uns zugesichert. Wir unterstützen dadurch nicht nur ein ökologisch innovatives Unternehmen, sondern gleichzeitig ein StartUp bei der Platzierung im Markt.

Zu C)

Um CarSharing professionell anbieten zu können, ist es notwendig, sowohl für die Mitarbeiter*innen (zur Disposition und Verwaltung der Fahrzeug- und Kundendaten) wie auch für unsere Kund*innen (zur Buchung) eine gut funktionierende Software anzubieten. Hier arbeitet stadtmobil mit der Cantamen GmbH zusammen. An der Cantamen GmbH ist stadtmobil beteiligt, allerdings ziehen wir daraus keinen Vorteil, wenn es um die Erfüllung unserer Anforderungen geht. Cantamen ist für stadtmobil ein Lieferant, bei dem wir – wie alle anderen CarSharing-Organisationen, die dort Kund*innen sind – einkaufen. Allerdings sind uns die Strukturen bei Cantamen bekannt und somit wissen wir, dass die Achtung der Menschenwürde hoch eingeschätzt und Nachhaltigkeit gelebt wird. Dies können wir auch als Gesellschafter vertreten und durchsetzen. Besonderen Wert legen wir von Anfang an auf die Weiterentwicklung der Buchungsplattform dahingehend, dass Kooperationen von verschiedenen fahrzeuggebenden CarSharing-Organisationen besonders unterstützt werden (Quernutzung).



Zu D)

Um unsere internen Büroabläufe zu gewährleisten, stehen wir mit Lieferant*innen in Kontakt, die uns mit

- ▶ Büromöbeln
- ▶ PC und Bildschirmen/Druckern
- ▶ Büromaterial/Reinigungsmitteln
- ▶ Papier

und vielem mehr versorgen.

stadtmobil kauft Büromöbel überwiegend bei einem ortsansässigen Möbelhändler, zu dem seit 2006 eine sehr enge und persönliche Lieferantenbeziehung besteht. In Bezug auf die Produktionsbedingungen wissen wir aus dessen Berichten über Reisen zur Produktionsstätte in Spanien, dass die Arbeitsbedingungen „top“ sind. Ein gezieltes und dokumentiertes Nachfragen und Recherchieren erfolgten allerdings bislang nicht.

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 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 ist der prozentuale Anteil der Einkäufe bei memo am Gesamteinkaufsvolumen eher gering. Das Umweltpapier für den Bürobedarf ist mit dem Blauen Engel zertifiziert. Das weiße Papier, das wir nur in begründeten Ausnahmefällen verwenden, weist das EU Ecolabel auf – hier wollen wir zukünftig ebenfalls den Blauen Engel berücksichtigen.

Reinigungsmittel für das Büro bestellen wir beim Drogeriemarkt dm, der sich laut Homepage durch hohes Engagement für die Mitarbeiter*innen (Mitarbeiter*innenbeteiligung durch Arbeitsgruppen, Projektteams, bei der Förderung der Mitarbeiter*innengesundheit, Theaterworkshops) auszeichnet. Glasreiniger, Frostschutzmittel u.a. für die Fahrzeuge beziehen wir von der Firma Würth, die hier in der Region eine Niederlassung hat. Die Bestellung erfolgt online. Dieser Lieferant hat einen eigenen [Code of Compliance](#) für sein Unternehmen aufgestellt, in dem die Achtung der Menschwürde aufgeführt ist. Aber auch deren Nachhaltigkeitsbericht stellt den Umgang mit den Mitarbeitenden unter dem Gesichtspunkt Wertschätzung und Achtsamkeit dar.

Zu E)

Im Marketing arbeiten wir mit Agenturen und Druckereien zusammen. Es handelt sich überwiegend um kleine Unternehmen in Deutschland und falls möglich aus der Region. Durch die engen Geschäftsbeziehungen wissen wir Details über den Umgang der Mitarbeitenden untereinander in den Unternehmen, die Achtung der Menschenwürde wurde auch hier noch nicht explizit betrachtet. Eine Online-Druckerei, die mehrfach durch schlechte Nachrichten zu ihrem Umgang mit Mitarbeitenden in der Presse aufgefallen ist, wird seit Ende des Jahres 2018 nicht mehr beauftragt.



Einstufung:

Da wir unsere Einkäufe beim Handel in Deutschland tätigen, gehen wir davon aus, dass die Einhaltung gesetzlicher Regelungen zu menschenwürdigem Umgang eingehalten werden. Die Standards der [ILO](#) (International Labour Organization) haben in Deutschland Gesetzesrang. Wir gehen auch davon aus, dass bei unseren großen Zulieferern die Living Wage beachtet und bei der Entlohnung berücksichtigt wird. Tatsächlich gehören die Automobilhersteller zu den bestzahlenden Arbeitgebern in Deutschland. Bei stadtmobil gibt es Vorgaben dafür, dass beim Einkauf Produkte mit den Labels „Blauer Engel“ und „Fairtrade“ vorrangig ausgewählt werden. Bei fast allen wesentlichen Lieferant*innen sehen wir sehr gute Arbeitsbedingungen als erfüllt an. Erfahren (4)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
A1	40%	20%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Lieferant*innenfragebogen erstellen und versenden.
- ▶ Empfehlungen von Amnesty International¹ beim Fahrzeugkauf in Hinblick auf Relevanz betrachten.

Negativaspekt: Verletzung der Menschenwürde in der Zulieferkette

Uns sind keine Verletzungen der Menschwürde bei unseren wesentlichen Lieferant*innen im Zusammenhang mit den von uns bezogenen Produkten bekannt.

¹ 2017: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2017/11/industry-giants-fail-to-tackle-child-labour-allegations-in-cobalt-battery-supply-chains/>

2019: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2019/03/amnesty-challenges-industry-leaders-to-clean-up-their-batteries/> Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor



A2 Solidarität und Gerechtigkeit in der Zulieferkette

Uns ist bewusst, dass stadtmobil durch Berücksichtigung sozialer Kriterien (Solidarität und Gerechtigkeit) das Miteinander in der Zulieferkette mitgestalten kann. Allerdings sehen wir uns angesichts unserer Unternehmensgröße kaum in der Lage zur umfassenden Kontrolle und wesentlichen Einflussnahme. Von daher fiel es uns bisher schwer, diesbezüglich aktiv zu werden und einen erheblichen Rechercheaufwand zu betreiben. Diskussionen mit Partner*innen in der Zulieferkette zu den Themen Solidarität und Gerechtigkeit und deren Förderung im Umgang unter den Beteiligten sind bisher noch nicht systematisch erfolgt.

Die Möglichkeiten hierzu (Überprüfungsmodalitäten, Vereinbarungen oder auch Sanktionen) wurden noch nicht umgesetzt.

Anteil der eingekauften Produkte, die ein Label tragen, welches Solidarität und Gerechtigkeit berücksichtigt	ca. 10%
Anteil der Lieferant*innen, mit denen ein fairer und solidarischer Umgang mit anderen Zulieferern thematisiert wurde bzw. die auf dieser Basis ausgewählt wurden	0%

Einstufung:

Gesetzliche Vorschriften in Bezug auf Solidarität und fairen Umgang werden eingehalten. stadtmobil selbst hat gegenüber seinen wesentlichen Lieferant*innen keinerlei Marktmacht. stadtmobil ergreift erste Maßnahmen zur positiven Beeinflussung eines fairen und solidarischen Umgangs aller Beteiligten entlang der Lieferkette. Ca. 10% der eingekauften Produkte tragen ein entsprechendes Label. Fortgeschritten (3)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
A2	50%	30%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Konzept zur Berücksichtigung von Solidarität und Gerechtigkeit in der Zulieferkette erarbeiten.

Negativaspekt: Ausnutzung der Marktmacht gegenüber Lieferant*innen

stadtmobil geht zwar von einem solidarischen und gerechten Handeln in der Zulieferkette aus. Marktmacht bei den wesentlichen Lieferant*innen besteht jedoch nicht.



A3 Ökologische Nachhaltigkeit in der Zulieferkette

Ökologische Gesichtspunkte in Bezug auf die Produkte der Zulieferkette und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen sind wichtig.

Was beim Betrieb eines Fahrzeugs verbraucht und emittiert wird, ist nur ein Teil der Ressourcen- und Schadstoffbilanz². Je nach Gesamtfahrleistung entstehen z.B. 15-20 Prozent der in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden CO₂-Emissionen bei der Produktion eines Pkw und 1 Prozent beim Recycling. stadtmobil verursacht zwar durch die Inbetriebnahme von Fahrzeugen für das CarSharing den Ausstoß umweltschädlicher Stoffe und ist auch mitverantwortlich für die umweltschädigenden Prozesse bei der Produktion der Fahrzeuge. Wenn wir aber davon ausgehen, dass ein CarSharing-Fahrzeug laut diversen wissenschaftlichen Studien bis zu 20 private Fahrzeuge ersetzt, schonen wir sehr deutlich Ressourcen und vermeiden Emissionen.

Ein Fahrzeug wird nach dem Einsatz in der CarSharing-Flotte nicht einfach verschrottet bzw. recycelt, sondern weiterverkauft und kann noch lange im Gebrauch bleiben. stadtmobil beantragt gerade das Umweltzeichen „Blauer Engel“ für ihre Fahrzeugflotte, um auch nach außen zu zeigen, dass ihr ökologische Kriterien bei der Auswahl der Fahrzeuge wichtig sind. Dafür wird eine Anhebung die Quote der E-Fahrzeuge auf 3 Prozent notwendig.

Ökologie wird bei allen Einkaufsentscheidungen berücksichtigt. Um solide arbeiten zu können, erfolgen jedoch immer wieder Entscheidung für Produkte oder Dienstleistungen nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Ökologische Risiken werden durch „Allgemeinwissen“ / gesunden Menschenverstand und Internet-Recherchen (Greenpeace/ Amnesty International) evaluiert.

Positive Aspekte sind eindeutig die Beschaffung der IT nach Empfehlungen von Greenpeace und Amnesty International, der Einkauf von Büromaterial bei memo und der Unternehmenszweck von stadtmobil, die Anzahl der Autos zu reduzieren und die Fahrzeuge nach Einsatz in der CarSharing-Flotte nicht maximal gewinnbringend zu vermarkten.

Bei den eingekauften Produkten entscheiden wir uns in 12 Prozent der Fälle für ökologisch höherwertige Alternativen. In der CarSharing-Flotte beträgt derzeit der Anteil der Elektro-Autos 2,3 Prozent; 9,4 Prozent sind Hybrid-Fahrzeuge. Ein sehr hartes Kriterium bei jeder Entscheidung zum Fahrzeugkauf sind die CO₂-Emissionen. So wählen wir innerhalb der durch uns angebotenen Fahrzeugklassen soweit möglich die jeweils sparsameren Varianten und streben grundsätzlich eine Reduktion der Emissionen in unserer Flotte an. Im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren akzeptieren wir dabei auch höhere Einkaufspreise (Start-Stopp-Automatik, Hybrid, Elektro).

Einstufung:

Höherwertige Alternativen werden gesucht (Lebensmittel, Bürobedarf, Reparaturbedarf, Reinigung der Fahrzeuge – und auch beim Fahrzeugkauf s.o.), deshalb werden bei allen wesentlichen Lieferant*innen – wo wir es können – überdurchschnittlich gute ökologische Standards berücksichtigt.

² <https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht>



Reduzierung des Verbrauchs umweltschädlicher Produkte steht im Fokus und eine Auseinandersetzung mit dieser Thematik findet statt. Erfahren (5)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
A3	40%	40%

Negativaspekt: Unverhältnismäßig hohe Auswirkungen in der Zulieferkette

stadtmobil kann bestätigen, dass keine Produkte zugekauft werden, die in der Lieferkette mit besonders hohen schädlichen Umweltauswirkungen einhergehen – dies gilt auch für die CarSharing-Fahrzeuge.

A4 Transparenz und Mitentscheidung in der Zulieferkette

Bisher fördert und fordert stadtmobil bei den Lieferant*innen und Dienstleistern noch keine Transparenz und Mitentscheidung. Allerdings haben z.B. Lieferant*innen, die beim Einsteuern neuer Fahrzeuge beteiligt sind, ein Zeitfenster zur Verfügung, um ihre Planung selbst zu organisieren und koordinieren. Inspektionen und Reinigungen der Fahrzeuge werden ebenfalls selbstständig von den Werkstätten und der Reinigungsfirma geplant und umgesetzt. Bisher findet keine Lieferant*innenbewertung statt. Dennoch ist uns ein Austausch auf Augenhöhe mit unseren Lieferant*innen wichtig. Unsere Lieferant*innen erhalten bei Auffälligkeiten eine fundierte Rückmeldung. Damit geben wir die Chance zur Verbesserung. Erfolgt diese nicht, sind wir bereit uns von Lieferant*innen zu trennen. Mit einigen Lieferant*innen / Dienstleistern führen wir schon sehr lange Geschäftsbeziehungen (Möbelhändler seit 2006 und Steuerbüro seit Gründung des Unternehmens); in diesen Fällen ist die Zusammenarbeit inzwischen sehr eng und gut.

Beim Gestalten der Verträge sprechen wir uns – sofern möglich und gewünscht – ab und versuchen für alle Seiten tragbare und vernünftige Lösungen zu finden – z.B. im Hinblick auf Lieferzeiten und Zahlungsziele. stadtmobil begleicht alle Rechnungen spätestens innerhalb von 14 Tagen – außer es wurden andere Zahlungsziele vereinbart. Dies sehen wir als Ausdruck der Wertschätzung für unsere Lieferant*innen an. Wir zahlen 100 Prozent der Rechnungen innerhalb der vereinbarten Zahlungsziele.



Verpflichtende Indikatoren:

Anteil der eingekauften Produkte und Rohwaren, die ein Label tragen, das Transparenz und Mitentscheidung berücksichtigt:	ca. 10% (wenn überhaupt – Fairtrade)
Anteil der Lieferant*innen, mit denen ein transparenter und partizipatorischer Umgang mit Anspruchsgruppen thematisiert wurde bzw. die auf diese Weise ausgewählt wurden:	0%

Einstufung:

stadtmobil verschafft sich erste Informationen zu Risiken und Missständen bzgl. Transparenz und Mitentscheidung bei der Zulieferkette. Einige Produkte tragen ein Label, welches Transparenz und Mitentscheidung berücksichtigt. Erste Schritte (1)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
A4	10%	10%

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 ist es uns ein Anliegen, eine möglichst hohe Eigenkapitalquote zu erreichen, um damit finanzielle Stabilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Die Fahrzeuge, die sich – bis auf sechs Leasing-E-Fahrzeuge – alle im Eigentum des Unternehmens befinden, machen den größten Teil des Anlagevermögens aus. Die Kauttionen, die Kunden beim Vertragsabschluss hinterlegen, ermöglichen es stadtmobil, die Fahrzeuge ohne Fremdfinanzierung zu beschaffen. Durch dieses Vorgehen ist eine Teilfinanzierung durch die „Berührungsgruppe Kund*innen“ umgesetzt. Durch die Rechtsform „Aktiengesellschaft“ sind 11,45 Prozent der Mitarbeitenden am Unternehmen beteiligt und finanzieren es durch ihre Aktien mit. Diese Rechtsform wurde bewusst gewählt.

Die Stadtmobil Rhein-Neckar AG wickelt seit Beginn 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 waren hier 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 ihren Nachhaltigkeitsbericht und mit ihrer H+G BANK Stiftung verfolgt sie ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke – die Projekte der Stiftung sind immer in der Metropolregion Rhein-Neckar angesiedelt (Geschäftsgebiet der Volksbank Kurpfalz). Die Bank bietet eine breite Palette ethisch-nachhaltiger Finanzprodukte an und ist nicht in kritische Projekte involviert.

Anteil Eigenkapital	1,68 Mio. Euro = 35,83%
Durchschnittlicher Eigenkapitalanteil in der Branche	Keine Aussage möglich, da keine Benchmark vorhanden
Fremdfinanzierung	0%

Einstufung:

Das Eigenkapital erreicht eine akzeptable Höhe von fast 36 Prozent. Keine Fremdfinanzierung. Erfahren (6)



Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
B1	60%	60%

B2 Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln

Wir verfolgen keine Wachstumsstrategie im Sinne der Generierung von immer höheren Gewinnen, sondern im Sinne von Umsatzsteigerungen im Kerngeschäft CarSharing. Damit unterstützen wir eine wachsende Zahl von Verkehrsteilnehmer*innen mit reflektiertem Mobilitätsverhalten. Unsere Gewinne werden reinvestiert und ermöglichen so eine höhere Risikobereitschaft beim Ausbau des CarSharing-Angebots in der Region. Der Vorstand erhält keine Boni für erzielte Gewinne. Die Auszahlung einer Tantieme ist an die Gewährung einer freiwilligen Prämie an die Mitarbeiter*innen gebunden. Das heißt: Nur wenn die Mitarbeiter*innen eine Erfolgsprämie erhalten (s. C), bekommt der Vorstand eine Tantieme.

Bisher verzichteten die stadtmobil-Aktionäre auf die Ausschüttung von Dividenden. Stattdessen stimmten sie für Reinvestitionen, um CarSharing in der Region weiter voranzubringen. Die solide finanzielle Ausstattung sichert uns auch ab, um gegebenenfalls in neue Technologien investieren zu können, um unsere Marktposition zu sichern und um für die Zukunft gewappnet zu sein.

Mittelüberschuss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.508 Tsd. Euro
Gesamtbedarf Zukunftsausgaben	1.198 Tsd. Euro
Getätigte/r strategischer Aufwand/Ausgaben	150 Tsd. Euro
Anlagenzugänge	1.408 Tsd. Euro
Zuführung zu Rücklagen (nicht entnommener Gewinn)	314 Tsd. Euro
Ausschüttung Kapitalerträge	0%

Einstufung:

Keine Ausschüttung von Kapitalerträgen und keine Neuverschuldung. Vorbildlich (10)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
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 Satzung³ 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 Anschaffung und Betrieb von Autos nie klimaneutral zu bewerkstelligen. Zweck der Unternehmensgründung war und ist es daher nach wie vor, die Anzahl der Autos auf den Straßen zu reduzieren.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind für uns vorrangig die CO₂-Werte wichtig, da die CO₂-Emissionen ein wesentlicher Faktor des Treibhauseffektes sind und globale Auswirkungen haben. Davon abgesehen sind diese Werte völlig 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 CO₂-Werte.

Wir investieren im Rahmen unserer Möglichkeiten in den jeweiligen Fahrzeugklassen in die jeweils umweltfreundlicheren Fahrzeug-Alternativen – z.B. in neue Technologien durch die Anschaffung von E-Fahrzeugen und Hybrid-Autos, die aufgrund der Anschaffungspreise zurzeit im CarSharing (in unserer Kostenstruktur) wirtschaftlich nicht 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 zum Vergleich von E-Fahrzeugen und Autos mit Verbrennungsmotor zu benennen: „Hinsichtlich des gesamten Rohstoffaufwandes haben Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einen Vorteil. Hier besteht noch Verbesserungspotenzial, insbesondere im Bereich der Energiespeicher“⁴. Unser Ziel ist es, durch die Investition in „bessere“ Fahrzeuge die

³ Auszug aus der stadtmobil-Satzung:

„I. §3 Abs. 1 [...] Das Unternehmen fühlt sich ökologischen und sozialen Zielen in besonderem Maße verpflichtet.“

⁴ Vgl: bmu: [Wie umweltfreundlich sind Elektroautos](#): S. 15



Emissionswerte und somit die negativen Umwelteinflüsse möglichst gering zu halten. Wir beantragen gerade wieder das Umweltzeichen „Blauer Engel“ für unsere Fahrzeugflotte, um auch nach außen zu zeigen, dass uns ökologische Kriterien bei der Auswahl der Fahrzeuge wichtig sind. Den „Blauen Engel“ hatten wir bereits vor 2013, mussten ihn dann aber aufgrund einer größeren Anschaffung an Benzinfahrzeugen, die höhere CO₂-Werte haben, abgeben. Diese Beschaffung war aber wegen der zu erwartenden geringeren Laufleistung der Autos wirtschaftlich sinnvoll. Der „Blaue Engel“ orientierte sich damals ausschließlich an den durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte. Seit 2017 wurden die Bedingungen neu gestaltet und berücksichtigen nun neben allgemeinen Emissionswerten auch den Anteil an E-Fahrzeugen in der Flotte sowie die generelle Erneuerungsgeschwindigkeit des Fuhrparks.

Mit der "Dieselkrise" ab September 2015 rückten die CO₂-Emissionen etwas aus dem Fokus und dadurch das Problem der Feinstaubbelastung in den Mittelpunkt. Wir setzten wieder vermehrt auf Benziner, wobei wir stark in Hybridfahrzeuge investierten. Derzeit existiert ein Konflikt zwischen den Zielsetzungen möglichst niedriger CO₂-Emissionen, möglichst niedriger Stickoxid-Emissionen und möglichst niedriger Feinstaubwerte. Vorrang haben für uns ganz klar die Reduktion der CO₂-Belastungen und die Einhaltung der Euronorm 6d-Temp.

Insgesamt setzt stadtmobil daher nach wie vor auf niedrige CO₂-Ausstöße und damit auf Diesel mit Euronorm 6d-Temp für Fahrzeuge mit hohen Fahrleistungen. Erwähnenswert ist hierbei die Tatsache, dass mit dem Übergang von NEFZ- zu WLTP-Messungen bei der Typzulassung die CO₂-Werte bei identischen Fahrzeugen um mindestens 20 bis 30 Prozent zunehmen werden. Für die Zukunft rechnet stadtmobil deshalb mit formal zu begründenden höheren CO₂-Werten und höheren KFZ-Steuern, selbst wenn sich an den Fahrzeugen und deren realen Emissionen nichts ändert. Dennoch bleibt unser Ziel eine Reduktion der CO₂-Werte.

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

- ▶ Politische Situation (Bsp. "Dieselkrise")
- ▶ Gefahrene Kilometerleistung
- ▶ Zustand des Fahrzeugs in Hinblick auf
 - Sicherheit
 - „äußerliche“ Zumutbarkeit für den Kunden.



Neben dem Fuhrpark gibt es natürlich noch andere Bereiche, in die wir Geld investieren. Bei den von uns genutzten Büroräumen könnten zukünftig sozial-ökologische Investitionen im Bereich zur klimagerechten Ausgestaltung erstrebenswert sein.

Investitionsplan 2018 inkl. ökologischer Sanierungsplan	1.352 Tsd. Euro
Realisierung 2018 der ökologischen Investitionen	508 Tsd. Euro (36% des Bedarfs)
Finanzierte Projekte	0
Fondsveranlagung	0

Einstufung:

Die CO₂-Emissionen teilen sich bei einem PKW in etwa hälftig auf den eigentlichen Betrieb und die sonstigen Aspekte wie Produktion usw. auf. Alle Neuinvestitionen führen zu einer deutlichen Verbesserung der sozial-ökologischen Auswirkungen im Unternehmen und einer mehrheitlichen Veranlagung in ethisch-nachhaltige/sozial-ökologische Projekte. Vorbildlich (9)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
B3	40%	50%

Negativaspekt: Abhängigkeit von ökologisch bedenklichen Ressourcen

Da der gesamte Betriebszweck auf dem Bereitstellen und Vermieten von Autos beruht, kann stadtmobil nur eingeschränkt bestätigen, dass das Geschäftsmodell nicht auf ökologisch bedenkliche Ressourcen aufbaut. Aber stadtmobil kann bestätigen, dass generell Verbesserungsstrategien verfolgt werden (Einsatz von E-Fahrzeugen, spritsparende Fahrzeuge usw.). Eine klare Ausstiegstrategie 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 136 Aktionären, die aber nicht börsennotiert ist. Aktionär*in kann nur werden, wer entweder stadtmobil-Kund*in, stadtmobil-Mitarbeiter*in oder Mitglied bei unserem Gründer- und Trägerverein [Ökostadt Rhein-Neckar e.V.](#) (im folgenden Ökostadt) ist. Dieser verfügt auch selbst über Aktien und eine damit verbundene 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 einzelne/n Aktionär*in mehr als fünf Prozent des Grundkapitals kumuliert werden sollen. Sollen mehr als 15 Prozent kumuliert werden, bedarf es eines einstimmigen Zustimmungsbeschlusses des Aufsichtsrats und des Vorstands.

Auf unserer Website haben Interessent*innen an Aktien die Möglichkeit, sich bei stadtmobil zu melden. Falls die Bedingungen (s.o.) erfüllt werden, erfolgt die Aufnahme in die Interessentenliste. Aktionär*innen, die Anteile verkaufen wollen, melden sich bei stadtmobil. Vierteljährlich findet bei Bedarf ein Aktienverkauf statt. Per Mail werden Aktionär*innen und Interessent*innen über den anstehenden Verkauf informiert. Den Verkauf wickeln Verkäufer*innen und Kaufinteressent*innen weitgehend selbstständig untereinander ab. stadtmobil prüft die Bedingungen und benötigt abschließend die Informationen zum Kauf / Verkauf, um einen aktuellen Aktienbucheintrag vorzunehmen.

Die Aktien der Stadtmobil Rhein-Neckar AG sind wie folgt verteilt:

- ▶ 25,5 Prozent der Anteile hält der Ökostadt Rhein-Neckar e.V.
Dem Vereinsvorstand gehören an:
Dr. Christina Reinl, Andreas Feil, Dr. Fred Münch, Gernot Burkhardt
- ▶ 11,45 Prozent der Anteile gehören Mitarbeitenden
- ▶ 63,05 Prozent der Aktien befinden sich in der Hand von stadtmobil Rhein-Neckar-Kund*innen bzw. Mitgliedern des Vereins Ökostadt (ca. 5 Prozent sind nur Mitglied im Verein Ökostadt.)



Einmal im Jahr findet die Hauptversammlung statt, in der

- ▶ die Entlastung des Aufsichtsrats und
- ▶ die Entlastung des Vorstands erfolgt,
- ▶ der Jahresabschluss festgestellt sowie
- ▶ über die Verwendung des Jahresüberschusses beschlossen wird.

Bisher erfolgte noch nie eine Ausschüttung von Dividenden an die Aktionäre, 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 Aktionäre bislang durchweg begrüßt.

Auf der Hauptversammlung erfolgt eine umfassende Information zum vergangenen Geschäftsjahr. Zudem wird die strategische Ausrichtung diskutiert. Auf der Hauptversammlung 2019 wird vom Vorstand und Aufsichtsrat eine Kapitalerhöhung aus Eigenmitteln sowie ein Aktiensplit vorgeschlagen werden. Wir erwarten, dass dadurch die Aktien günstiger angeboten werden und Mitarbeiter*innen sowie auch andere Interessent*innen dann überhaupt Aktien erwerben können.

Einstufung:

Alle Eigentümer*innen sind Teil einer aktiven Berührungsgruppe. Es besteht seit über 15 Jahren Praxis in der gewählten Rechtsform. Die Stimmrechte einzelner Personen und definierter Gruppen ist durch die Satzung so begrenzt, dass eine Beherrschung des Unternehmens nicht möglich ist. Vorbildlich (8)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
B4	80%	80%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

Zukünftig sollen neue Aktionär*innen mit Kauf ihrer ersten Aktie eine Begrüßung und ausführliche Informationen über stadtmobil erhalten. Dabei wollen wir auch den Unterschied zwischen stadtmobil und anderen Aktiengesellschaften darstellen, die Aktionär*innen auf ihre Rechte und Pflichten hinweisen und damit verdeutlichen, welche Chancen sich als Aktionär*in bei stadtmobil ergeben.

Negativaspekt: Feindliche Übernahme

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



C MITARBEITENDE



Im Rahmen der GWÖ-Berichterstellung fand ein Workshop statt. Danach bearbeiteten autonom gebildete Teams die Berührungsgruppen C, D und E. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen sind in diesen Bericht aufgenommen. Zu einigen wenigen Themen der Arbeitsgruppe C gibt es andere Einschätzungen als die der Geschäftsleitung. Diese Sichtweisen werden im Bericht transparent dargestellt. Das Geschäftsleitungsteam sieht die unterschiedlichen Perspektiven als Chance zur Weiterentwicklung und hat die Gruppe deshalb beauftragt, die dargestellten Sachverhalte zu konkretisieren. Damit ist die Grundlage für weitere und weiterführende Gespräche geschaffen.

C1 Menschenwürde am Arbeitsplatz

Die Mitarbeiter*innen bei stadtmobil werden ohne Ansehen ihrer Kultur, Herkunft, Religion, Tätigkeit, ihres Alters oder Geschlechts als Menschen geschätzt und in ihrer Würde geachtet. stadtmobil glaubt an die Talente, Motivation und Kreativität der Mitarbeitenden und bringt das auch in vielfacher Weise zum Ausdruck⁵. Dabei ist Wertschätzung im Gegensatz zu Wertschöpfung keine messbare ökonomische Variable – wohl aber ein wesentliches Element persönlichen Wohlbefindens und damit eine entscheidende Bedingung für psychische Gesundheit. Übrigens zeigen Aussagen in Portalen zur Arbeitgeberbewertung, dass Wertschätzung im Beruf keineswegs selbstverständlich ist.⁶

Alle Mitarbeitenden begegnen sich respektvoll, sehen sich als Teil eines Teams und unterstützen sich gegenseitig. stadtmobil pflegt eine offene und respektvolle Kommunikationskultur.

Bei der Bearbeitung dieses Berührungspunktes schätzen Mitarbeitende der Arbeitsgruppe C die Situation wie folgt ein: „Bisher wurden wenige konkrete und wirksame Maßnahmen ergriffen, Respekt, Wertschätzung, Fehlertoleranz und einen konstruktiven Umgang mit Konflikten so zu entwickeln, dass diese über das schon vorhandene Maß hinausgehen. Fehler werden bisher kaum als Lernmöglichkeiten gesehen, und die Konfliktlösungskompetenzen sind noch verbesserbar. Bisher wird dieser Punkt noch nicht aktiv bearbeitet. stadtmobil hat schon begonnen, Mitarbeitenden Möglichkeiten zu geben, sich fachlich und persönlich weiterzuentwickeln.“

Die Einschätzung der Geschäftsleitung weicht hiervon ab. Die Frage, wie diese Themen zukünftig optimiert werden können, wurde von der Geschäftsleitung in die Arbeitsgruppe zur weiteren Bearbeitung zurückgegeben.

Der Anteil von einem Drittel der Mitarbeiterschaft, die einen Migrationshintergrund aufweisen, macht das Maß von Integration, Anerkennung und Toleranz gegenüber anderen Kulturen und Religionen deutlich. Flache Hierarchien sorgen für einen offenen und durch Anerkennung und Respekt geprägten Umgang.

⁵ Vgl. hierzu insbesondere C2 und C4

⁶ Beispiele etwa bei [glassdoor.de](https://www.glassdoor.de) bzw. [index-gute-arbeit.dgb.de](https://www.index-gute-arbeit.dgb.de)



Die Teilnehmer*innen der Arbeitsgruppe C schreiben hierzu: „Die Unternehmenskultur kann man als offen, aber als noch traditionell hierarchisch bezeichnen.“

Der paritätisch besetzte Vorstand agiert auf Augenhöhe und ist jederzeit für alle Mitarbeiter*innen zu sprechen. Es gibt für den Vorstand keine Einzelbüros, er ist in die tägliche Arbeit auch durch Präsenz eingebunden.

2018 arbeiteten bei stadtmobil 27 Personen (inkl. Vorstand).

	Anzahl (VZ)	Migrationshintergrund	< 30	30-50	> 50	Personen mit Einschränkungen	Ein-
Männer	17	2	1	7	9		0
Frauen	10	7	3	3	4		0
Gesamt	27	9	4	10	13		0

Die Betriebszugehörigkeit ist für uns ein Indikator der Zufriedenheit mit dem Betriebsklima und dem Arbeitsplatz bei stadtmobil – 2017 ging nach 15 Jahren unsere erste Mitarbeiterin in Rente. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt neun Jahre.

Betriebszugehörigkeit	> 10 Jahre	5-10 Jahre	< 5 Jahre
Anzahl Mitarbeiter*innen	9	14	4
Anteil der Mitarbeiter*innen	33%	52%	15%

Hier formuliert die Arbeitsgruppe C folgende Erkenntnis:

„Diversität wird bei stadtmobil seit langer Zeit gelebt, einzig Personen mit Handicap sind bei stadtmobil keine beschäftigt. Allerdings gibt es unter den Mitarbeitenden keine explizite Vorstellung darüber, was Diversität ist und was sie für das Unternehmen bedeuten kann. Die Chancen, die aus Diversität entstehen können, sind nicht im Bewusstsein der Mitarbeitenden.“

Bei der Krankheitsquote liegt stadtmobil mit 6,03 Prozent über der für das Bundesland (Baden-Württemberg: 3,49%) ermittelten Quote.

Alter	Fehltage	Quote*
< 30	46,5	1,05%
30-50	35	0,79%
> 50	186	4,19%
* bezogen auf die Gesamtarbeitstage aller AN in 2018		



Die relativ hohe Krankheitsquote bei stadtmobil beschäftigt natürlich auch das Geschäftsleitungsteam. In der Detailbetrachtung zeigt sich, dass wir eine Häufung auch kurzer Abwesenheiten (bis zu 3 Tage) bei einzelnen jüngeren Mitarbeitenden sowie eine Häufung sehr langer Abwesenheiten bei einigen älteren Kolleg*innen haben. Wir erklären uns Ersteres zum einen durch unsere Krankmeldepraxis (ärztliches Attest im Normalfall erst ab Tag 3 nötig) und zum anderen durch die entspannte Unternehmenskultur im Umgang mit kurzen Abwesenheiten, die (eventuell zu) häufig vorkommen. Bei den älteren Mitarbeitenden ist es ein Stück weit natürlich, dass Anzahl und Dauer der Beschwerden zunehmen. Hier schlagen auch geplante Behandlungen/Operationen und die erhöhte Infektanfälligkeit zu Buche.

Bei der Gesundheitsförderung und beim Arbeitsschutz ist ein umfassenderes Bewusstsein im Entstehen. Konkrete Maßnahmen wurden 2017/18 begonnen – so wurden gesündere, ergonomische Stühle und höhenverstellbare Schreibtische angeschafft. Die Beleuchtung wurde verbessert und Lärm als Problem erkannt. Daher wurden eine zusätzliche Tür eingebaut und Lärmschutzelemente beschafft, um Geräuschübertragungen zu reduzieren.



Erfreulich ist, dass einige Mitarbeiter*innen am einmal jährlich stattfindenden Firmenlauf in Mannheim teilnehmen. Bei der Ernährung versuchen wir, durch die Bereitstellung von Bio-Lebensmitteln (Obst, Milch, Tee, Trockenfrüchte, zukünftig auch fair gehandelten Kaffee) die Sensibilität für gesunde Ernährung zu fördern. Durch dieses Angebot ist der Konsum von Süßigkeiten zurückgegangen.

Die Arbeitsunfälle bei stadtmobil müssen differenziert betrachtet werden. Im Büro sind im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Arbeitsunfälle passiert. In unserer Branche und dem damit verbundenen Außeneinsatz kann es vorkommen, dass Verkehrsunfälle ohne eigenes Verschulden geschehen. So musste 2018 ein Arbeitsunfall durch Verschulden fremder Verkehrsteilnehmer*innen aufgenommen werden.



Wir haben 2018 über die Gesetzesvorgabe hinaus zusätzlich zur Fachkraft für Arbeitssicherheit zwei Sicherheitsbeauftragte benannt: je eine/n für das Fuhrpark-Außenteam und den Bürobereich. So kann auf mögliche Unfallgefahren zeitnah hingewiesen werden. Die Mitarbeitenden im Außenteam erhalten mindestens alle zwei Jahre Unterweisungen über umsichtiges Verhalten im Straßenverkehr.

Schulungen auf den Gebieten Arbeitssicherheit und Brandschutz mindern Risiken, erhöhen persönliches Wohlbefinden und optimieren Handlungskompetenz. stadtmobil hat einen Brandschutzhelfer mehr als gesetzlich vorgeschrieben – zusätzlich wurden allen Mitarbeitenden bei einer Brandschutzschulung (vier

Stunden) sehr praxisnah konkrete Maßnahmen im Brandfall vermittelt.

Im Dezember 2018 fand ein Workshop mit allen Mitarbeitenden und einer GWÖ-Beraterin statt. Die Geschäftsleitung war bewusst nicht dabei, um den Mitarbeitenden uneingeschränkte „Redefreiheit“ zu ermöglichen. Die Mitarbeiter*innen konnten sich austauschen und erhielten eine Einführung in das Thema Gemeinwohlökonomie bei stadtmobil. In Gruppenarbeit wurden bestimmte Berührungspunkte bearbeitet und präsentiert. Wie schon dargelegt wurden selbstbestimmte Arbeitsgruppen eingerichtet, die zunächst den Status quo bei stadtmobil dokumentierten. Es ist geplant, dass die Gruppen sich auch weiterhin mit den Berührungsgruppen im Hinblick auf Priorisierung und Folgethemen beschäftigen. Die Ergebnisse werden dem Vorstand vorgestellt werden, damit eine realistische Einschätzung auf Umsetzung eingeholt werden kann.

Angebote zur Weiterbildung fördern sowohl die fachliche als auch die persönliche Entwicklung der Mitarbeitenden. Deshalb unterstützt stadtmobil drei verschiedene Möglichkeiten zur Weiterbildung.

- ▶ Schulungen werden von stadtmobil initiiert und komplett finanziert, um den Arbeitsalltag zu erleichtern und neue Programme und Features sinnvoll einzusetzen. (Typ 1)
- ▶ Mitarbeiter*innen melden ihren individuellen Bedarf an Schulungen, 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 (fachlich und/oder persönlich) weiter. Hier beteiligt sich stadtmobil an den Kosten. (Typ 3)

Es besteht auch immer die Möglichkeit, Bildungsurlaub zu beantragen, sofern die Schulung bzw. Bildungseinrichtung dafür zertifiziert ist. Das Weiterbildungsangebot nahmen 2018 zwei Mitarbeiter*innen in Anspruch, wobei einmal auch eine Woche Bildungsurlaub beansprucht wurde. Beide erhielten auch den Zuschuss zur Weiterbildung. Die Weiterbildung selbst fand bis auf den Bildungsurlaub in der Freizeit und somit mit enormem Eigenengagement statt.

stadtmobil hat zwei Ersthelfer*innen benannt, und diese haben 2018 ihre dritte Fortbildung besucht. Des Weiteren bieten wir den Mitarbeitenden die durch uns bezahlte Teilnahme an Erste-Hilfe-Kursen an, auch wenn sie nicht offiziell als Ersthelfer*innen bei stadtmobil benannt werden. Wir vertreten die Meinung, dass die Mitarbeiter*innen in ihrer Freizeit und in ihrem privaten Umfeld sicher und kompetent helfen können sollen. Allerdings hat 2018 noch keine Mitarbeiter*in einen Kurs besucht. Deshalb weisen wir immer wieder bei Mitarbeiter*innenversammlungen oder in Einzelgesprächen darauf hin.

Schulungen zur Menschenwürde gab es bisher noch nicht bei stadtmobil. Die Mitarbeiter*innen werden aber durch unsere Verhaltensrichtlinien „So arbeiten wir bei stadtmobil zusammen“ angehalten, wertschätzendes, respektvolles und solidarisches Miteinander umzusetzen.



Schulungen 2018 bis April 2019	Anzahl MA	Anzahl Stunden	Finanzielle Unterstützung teilweise / komplett	Typ	Bildungsurlaub
Erste Hilfe	2	16	-	1	nein
Betriebswirt IHK (Bildungszeit und Prüfungsgebühren)	1	40	komplett	3	ja
Bilanzanalyse	2	24	-	1	nein
Einführung Arbeitsrecht/ BetrVG	1	30	-	1	nein
Brandschutzhelferschulung 2019 (Auffrischung)	1	16	-	1	nein
Outlookschulung 2019	22	88	-	1	nein
Telefonschulung 2019	8	64	-	1	nein
Ausbildung zum Kaufmann für Büromanagement 2018 + 2019	1	378	teilweise	3	nein
Ausbildereignung	1	40	komplett	2	nein
Marketing: Storytelling	1	6	-	1	nein
Führungskräfte-Coaching	1	10	-	2	nein
IHK-Weiterbildungen	1	16	komplett	2	nein
Sprachkurse	3	50	komplett	3	nein
Führungskräfte-Seminar	1	24	komplett	2	nein
Bilanzierung	1	44	komplett	3	nein
Betriebsratsschulungen	2	90	komplett	2	nein
Sicherheitsbeauftragte	1	16	-	1	nein
Summe	50	952			

Informationsveranstaltungen, Beratungsgespräche und Angebote zur betrieblichen Altersvorsorge sensibilisieren für das Problem der finanziellen Absicherung im Alter. So erhalten Mitarbeiter*innen bei Abschluss einer betrieblichen Altersvorsorge, an der sie sich selbst beteiligen, auch einen Betrag von stadtmobil. Des Weiteren fand während der Arbeitszeit auf Anregung des Betriebsrats eine persönliche Rentenberatung mit einem Vertreter der gesetzlichen Rentenversicherung statt. Dieses Angebot nahmen vier Mitarbeiter*innen wahr.



Einstufung:

Erfahren (5)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
C1	50%	50%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Erarbeitung von konkreten Vorschlägen und deren Umsetzung um Respekt, Wertschätzung, Fehlertoleranz und einen konstruktiven Umgang mit Konflikten zu optimieren.
- ▶ Bei der betrieblichen Gesundheitsförderung sind weitere konkrete Angebote für die Mitarbeitenden denkbar und werden geprüft.
- ▶ Förderung des Bewusstseins im Hinblick auf Diversität als Chance für das Unternehmen und die Mitarbeitenden.
- ▶ Konzepterstellung, wie die Förderung autonomen Handelns der Mitarbeitenden aussehen könnte.

Negativaspekt: Menschenunwürdige Arbeitsbedingungen

stadtmobil kann bestätigen, dass keine Strukturen bestehen bzw. Verhaltensweisen oder Teilaspekte erfüllt werden, die menschenunwürdige Arbeitsbedingungen unterstützen.

C2 Ausgestaltung der Arbeitsverträge

stadtmobil bietet allen Mitarbeitenden unbefristete Arbeitsverträge mit angemessener Bezahlung. Bei der jeweils einzelvertraglichen Vereinbarung zur Gehaltsfestlegung bzw. Gehaltsentwicklung spielen folgende Kriterien eine ausschlaggebende Rolle: Ausbildung, Berufserfahrung, konkrete bei stadtmobil auszuübende Tätigkeiten, Verantwortung, Verhalten im Betrieb, Engagement und Weiterbildungsbereitschaft. Die reine Betriebszugehörigkeit ist nicht entscheidend. „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ ist für stadtmobil keine leere Worthülse – deshalb erhalten Frauen und Männer bei gleicher Tätigkeit das gleiche Salär. Historisch bedingt sind die Arbeitsverträge leicht unterschiedlich gestaltet.

Die Arbeitsgruppe C trifft die Einschätzung: „Die Löhne bei stadtmobil sind für Baden-Württemberg laut [Entgeltatlas der Arbeitsagentur](#) unter dem Durchschnitt, aber es gibt Anstrengungen, das zu verbessern. [...] Bisher gibt es nur eingeschränkte Möglichkeiten der Mitarbeitenden, auf den Verdienst selbst Einfluss zu nehmen.“ Hierzu ist anzumerken, dass im Branchenvergleich die Gehälter bei der Stadtmobil Rhein-Neckar AG zu den höchsten

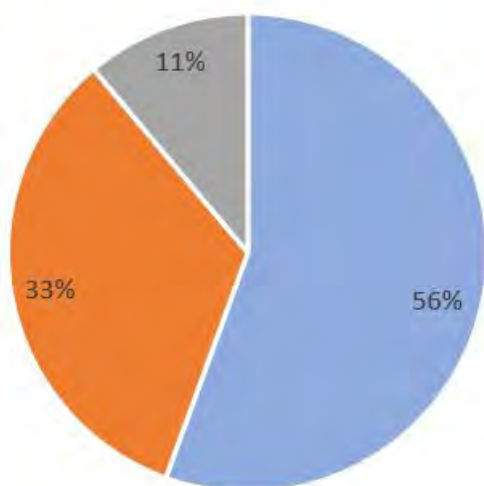


gehören. Was die Einflussnahme der Mitarbeitenden auf den eigenen, individuellen Verdienst betrifft, besteht seitens des Vorstands der Vorschlag, einen nennenswerten Teil der Prämien von Kriterien abhängig zu machen, die sich vorrangig auf soziale Fähigkeiten wie Wertschätzung anderer Mitarbeiter*innen, Kommunikation usw. beziehen. Dieser Vorschlag befindet sich in der Diskussion, sowohl was die Kriterien wie auch die Messbarkeit derselben betrifft. Außerdem ist durchaus angedacht, Arbeitsteams ein Budget zur Verfügung zu stellen, über dessen Verteilung diese selbst entscheiden. So weit sind wir allerdings noch nicht.

Um eine optimale Kundenbetreuung gewährleisten zu können, ist in den neueren Arbeitsverträgen die Verpflichtung zur Teilnahme an der Rufbereitschaft aufgenommen. Dadurch, dass mehrere Mitarbeiter*innen an der Rufbereitschaft teilnehmen, kann die Last dieser Aufgabe auf mehrere Schultern verteilt werden. Die Häufigkeit der Rufbereitschaft verringert sich, je mehr Mitarbeiter*innen mitmachen. Gleichzeitig wollen wir das Optimum an Flexibilität für unsere Mitarbeiter*innen und deshalb organisieren sich die Mitarbeitenden bei der Einteilung zur Rufbereitschaft selbst. So entscheidet jede/r Mitarbeitende selbst wann, ob und wie häufig er/sie sich zur Rufbereitschaft einteilen lässt. Die Rufbereitschaft wird gesondert vergütet.

Im Hinblick auf Rufbereitschaft und Arbeitsverträge sieht die Gruppe C Verbesserungsbedarf: „Die Pflicht zu Rufbereitschaft und die unterschiedliche Ausgestaltung von jüngeren und älteren Arbeitsverträgen wären Aspekte, die noch zu verbessern sind. Die Pflicht zur Rufbereitschaft und die Verknüpfung der Leistung von Rufbereitschaft mit dem Grundgehalt widerspricht dem Gedanken, Mitarbeitende dazu zu ermächtigen, weitreichende Entscheidungen selbst zu treffen.“ Die Frage, welche weitreichenden Entscheidungen selbst zu treffen sind und wie dies verbessert werden kann, wurde mit dem Hinweis auf erwartete Vorschläge an die Arbeitsgruppe zurückgegeben. Davon abgesehen ist unbestritten, dass die Durchführung der Rufbereitschaft notwendig ist. Seitens des Vorstands besteht die Auffassung, dass die Rufbereitschaft eben ein ganz normaler Bestandteil des Arbeitsverhältnisses aller Mitarbeiter*innen sein sollte, der von allen grundsätzlich bejaht wird.

Verteilung Vollzeit/Teilzeit



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/Woche. Dies wird von den Mitarbeiter*innen der Arbeitsgruppe C als hoch angesehen, wobei auch positiv angemerkt wird, dass der Wunsch der Mitarbeitenden nach Teilzeitarbeit ermöglicht wird. Eine 37,5 Std./Woche ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht im Moment nicht zu realisieren. Wir prüfen allerdings, ob wir anstelle von Gehaltserhöhungen die Arbeitszeit sukzessive verkürzen können, um uns diesem Ziel anzunähern. stadtmobil berücksichtigt Teilzeitwünsche – dies trägt zur Work-Life-Balance bei. Es gibt unterschiedliche

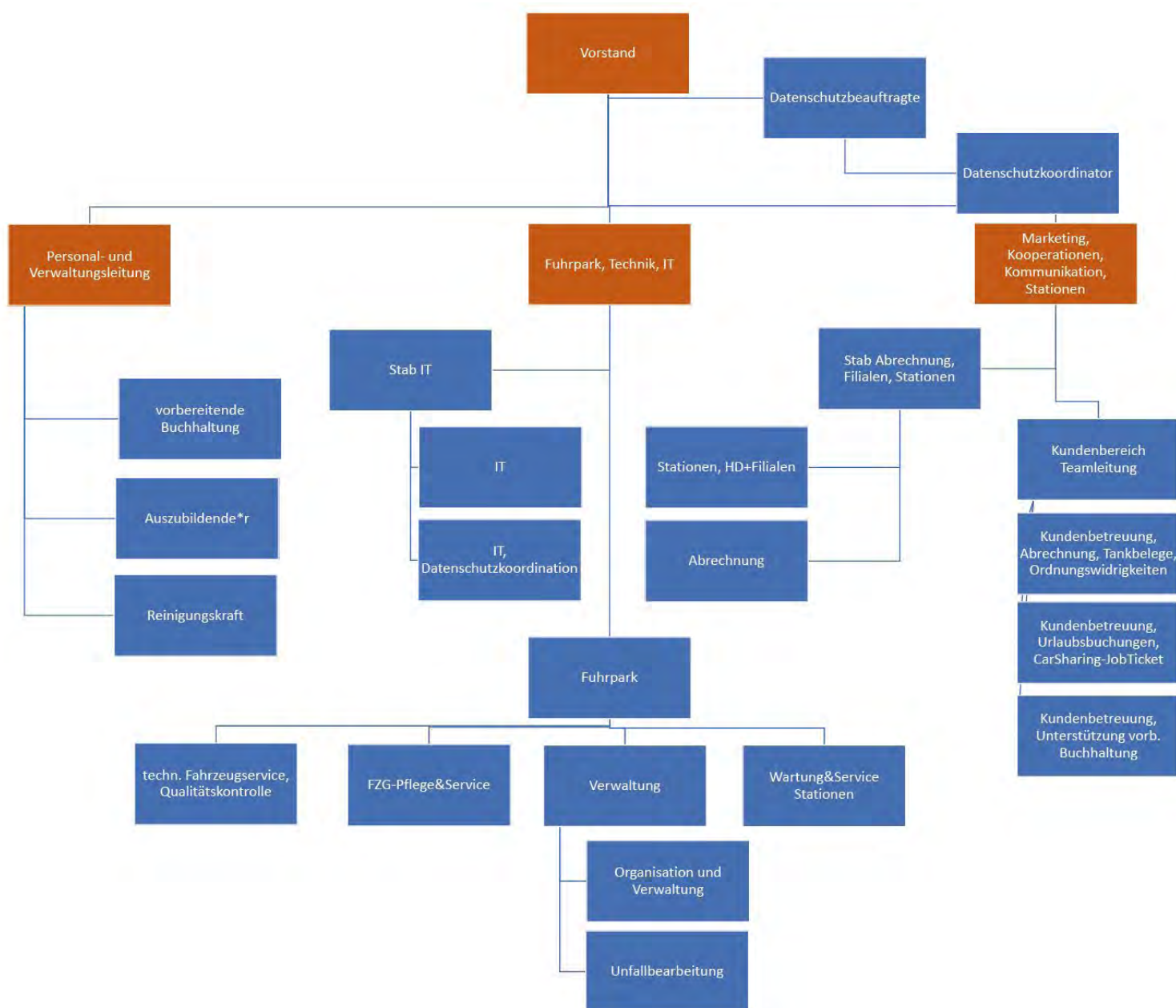
Teilzeitmodelle, wobei überwiegend vormittags gearbeitet wird. Die Lage der Arbeitszeit kann in den jeweiligen Teams abgesprochen und damit in engen Grenzen selbst bestimmt werden.

Gemäß ihren individuellen Wünschen und Bedürfnissen arbeiten neun der Mitarbeitenden in Teilzeit. Somit waren 19 Vollzeitäquivalente bei stadtmobil beschäftigt.

- ▶ stadtmobil setzt Vertrauen gegen Vertrauen und verzichtet auf die Kontrolle von Arbeitszeiten durch Zeiterfassung. Die Arbeitszeiten und Besetzungsregeln sind in den einzelnen Abteilungen bekannt. Im Rahmen dieser Vorgaben können die Mitarbeitenden in Absprache miteinander eigenverantwortlich agieren.
- ▶ Überstunden sind möglichst zu vermeiden und nur bei betrieblicher Notwendigkeit zu leisten. Bei betrieblicher Notwendigkeit können nach eigenem Ermessen oder in Absprache mit den Vorgesetzten auch ohne Rücksprache mit dem Betriebsrat Überstunden geleistet werden. Hierbei sind aber die Arbeitszeitgesetze einzuhalten, und mehr als 16 Überstunden dürfen nicht angesammelt werden. Überstunden sind zeitnah als Freizeit auszugleichen.
- ▶ Mitarbeiter*innen sammeln u. U. eine geringe Anzahl an Überstunden an, um diese im Rahmen der Vertrauensarbeitszeit in ihrem Sinne einsetzen zu können. Dies geschieht ohne Einflussnahme der Vorgesetzten und des Betriebsrats. Die Dokumentation der Überstunden liegt in der Verantwortung der Mitarbeiter*innen – allerdings muss es auf Nachfrage möglich sein, die Dokumentation einzusehen. 2018 war es nicht notwendig Überstunden anzuordnen.
- ▶ Ihre Tätigkeiten bestimmen die Mitarbeiter*innen unter Beachtung der betriebsinternen Abläufe in Absprache innerhalb der Teams weitgehend unbeeinflusst durch die Vorgesetzten. Die Teamleitung hat die Aufgabe, die Sicherstellung der Arbeitsprozesse zu gewährleisten – dabei stehen die Vorgesetzten immer als Ansprechpartner*innen zur Verfügung.
- ▶ Führungspositionen sind bei stadtmobil zu drei Vierteln von Frauen besetzt. Dabei stellt die Arbeitsgruppe C fest, dass „Führungskräfte nicht gewählt und nicht systematisch beurteilt werden.“ Zurzeit findet keine systematische Beurteilung der Mitarbeiter*innen statt.
- ▶ Seit 2004 bildet stadtmobil erfolgreich aus und konnte bisher alle Auszubildenden in ein festes Arbeitsverhältnis übernehmen.
- ▶ Bei einem positiven Geschäftsergebnis erhalten die Mitarbeitenden eine Prämie. Der Vorstand kann nur dann eine Tantieme erhalten, wenn die Mitarbeitenden eine Prämie mindestens in Höhe eines 13. Monatsgehalts bekommen. Die Tantieme des Vorstands steht im Verhältnis zum Umsatzwachstum und betrug 2018 etwa ein Drittel eines Monatsgehalts.
- ▶ Mitarbeitende erhalten bei der privaten Nutzung von CarSharing einen Rabatt.



- ▶ Regelmäßig finden Teambesprechungen und Mitarbeiter*innenversammlungen statt, um über aktuelle CarSharing-Themen zu informieren und Sachverhalte aus den Arbeitsbereichen zu besprechen. Gegebenenfalls erfolgt unter Einbindung der Mitarbeiter*innen die Verteilung der Aufgaben, falls dies z.B. im Krankheitsfall eines/r Kollegen*in notwendig sein sollte. Aber auch die Vorgesetzten sind „nah“ an den Mitarbeiter*innen „dran“ (sowohl räumlich als auch inhaltlich) und versuchen, durch gezieltes Nachfragen eine Arbeitsüberlastung frühzeitig zu erkennen. Der Betriebsrat unterstützt die Geschäftsleitung hierbei, und es finden alle sechs Wochen gemeinsame Gespräche statt.



Organigramm:

Gehälter bei stadtmobil:

- ▶ Median: 2.766 Euro
- ▶ Innerbetriebliche Spreizung ohne Auszubildenden (berücksichtigt werden alle fixen und variablen Zahlungen): 2,7
- ▶ Ein zum Leben in Würde ausreichender Verdienst (Living Wage) liegt vor.

Einstufung:

Fortgeschritten (3)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
C2	30%	50%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

Wir nehmen die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe C ernst und sehen darin auch Potenziale bei stadtmobil.

- ▶ Die Mitarbeitenden der Arbeitsgruppe C finden, dass Verbesserungspotenziale „in der gleichen Grundausgestaltung der Arbeitsverträge liegen. Eine Ausweitung der Entscheidungsspielräume in den jeweiligen Arbeitsbereichen der Mitarbeitenden und in mehr Mitsprache der Mitarbeitenden bei Entscheidungen die Firma betreffend ist wünschenswert. Ein konkretes Ziel sollte die Ausarbeitung eines Systems sein, anhand dessen die Mitarbeitenden klar sehen mit welchen (Mehr-)Leistungen sie ihr Einkommen erhöhen können wie beispielsweise definierte Weiterbildungsmaßnahmen.“ Hierzu soll das Team konkrete Vorschläge erarbeiten.
- ▶ Zudem muss verdeutlicht werden, was unter „weitreichenden Entscheidungen“ (siehe S. 26) zu verstehen ist.

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 sieht die Notwendigkeit, auf ein bewussteres ökologisches Verhalten der Mitarbeitenden hinzuwirken. Dies geschieht aber sehr sanft und eher beiläufig.

Alle Mitarbeiter*innen erhalten ein Jobticket, das von stadtmobil komplett finanziert wird. Somit erhalten alle Mitarbeiter*innen die Möglichkeit, mit dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit zu kommen. Dieses nutzt 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:

Verkehrsmittel	Anzahl Mitarbeiter*innen	Quote
Fahrrad	5	19%
ÖPNV	12	44%
PKW	6	22%
zu Fuß	4	15%

Des Weiteren stellt stadtmobil den Mitarbeitenden Bio- und/oder Fairtrade-Lebensmittel zur Verfügung (Obst, Trockenfrüchte und Nüsse, Tee, Kaffee, Wasser, Honig). Zurzeit wird gerade per Abstimmung eruiert, welchen Biokaffee wir zukünftig verwenden wollen. Eine Kooperation mit dem Eine-Welt-Laden schafft hierzu die passende Gelegenheit.

Ausdrucke auf Papier sollten sofern möglich vermieden werden. Falls dennoch erforderlich, ist ein doppelseitiger Ausdruck anzufertigen.

Die Mitarbeitenden selbst schreiben hierzu: „Es wird klar kommuniziert, das stadtmobil ökologisches Verhalten gut findet, es gibt aber wenige Teilbereiche, in denen klare Aussagen zu konkreten Themen dazu existieren. Es wird nicht systematisch daran gearbeitet, dass das ökologische Verhalten zunimmt. Das gilt auch für den Betriebsrat. Aber erste kleine Projekte wurden auch schon angestoßen und es werden auch schon seit langer Zeit Umweltverbände unterstützt. Mit dem Trägerverein Ökostadt Rhein-Neckar e.V. arbeitet stadtmobil eng zusammen.“

Für Dienstfahrten in der Stadt steht ein Dienstfahrrad bereit, das leider nur sehr selten zum Einsatz kommt. Dies liegt aber auch daran, dass das Fuhrpark-Außenteam oft Werkzeug mit sich führt, oder mehrere CarSharing-Stationen, die unter Umständen nicht nahe beieinander liegen, nacheinander anfährt. Deshalb greifen diese Kolleg*innen fast immer auf ein Fahrzeug aus der CarSharing-Flotte zurück, allerdings max. der Kleinwagenklasse.

Die Mitarbeitenden werden dazu angehalten Dienstfahrten nicht mit PKW vorzunehmen. Letztendlich wägen die Mitarbeiter*innen aber ab, welches geeignete Verkehrsmittel sie für ihre Fahrten auswählen. Dienstlich geflogen wird gar nicht.



Verpflegung aus ökologischer Herkunft	Obst, Trockenfrüchte, Milch, Tee, Honig Seit 2019 Kaffee
Anteil der Anreise mit PKW bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. Rad bzw. zu Fuß	s. oben
Nutzungsgrad des ökologischen Betriebsangebots der Mitarbeitenden in %	100%

Einstufung:

Fortgeschritten (3)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
C3	30%	40%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Ausarbeitung von Vorschlägen, um ökologisches Handeln bei den Mitarbeitenden zu fördern. Die kleinen Projekte, die schon angestoßen wurden (siehe S. 30), sind noch von der Arbeitsgruppe C zu benennen.

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.

- ▶ Auf Mitarbeiter*innenversammlungen (2018 neu ein- und einmal durchgeführt) informiert die Geschäftsleitung zur Lage des Unternehmens. Zukunftsrelevante Entwicklungen werden besprochen. Hier werden auch Unternehmenszahlen anhand der Betriebswirtschaftlichen Auswertung (BWA) vorgestellt – also auch Umsatzerlöse, Personalkosten und das Betriebsergebnis.
- ▶ Die Mitarbeiter*innen können Ideen und Vorschläge vortragen und diskutieren. 2019 soll in jedem Quartal eine Mitarbeiter*innerversammlung stattfinden.
- ▶ Der Betriebsrat ist in alle betrieblichen Prozesse eingebunden. Die Zusammenarbeit ist konstruktiv und vertrauensvoll. Die Geschäftsleitung



ist traditionell noch in der Einarbeitungsphase und macht daher auch Fehler, über die offen gesprochen wird. Die folgende Stellungnahme der Arbeitsgruppe C soll als Diskussionsgrundlage dienen und die Aussagen sind mit Beispielen zu belegen. (s.u. Verbesserungspotenziale). Nur dann kann die von der Geschäftsleitung abweichende Darstellung konstruktiv und erfolgsversprechend erörtert werden. „Es gibt einen Betriebsrat und das gesetzliche Mindestmaß wird eingehalten. Wesentliche Entscheidungen werden von den Mitarbeitenden noch nicht mitentschieden. Die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist nicht immer auf Augenhöhe.“

- ▶ Ideen, Verbesserungsvorschläge und Anregungen sind ausdrücklich erwünscht. Zurzeit gibt es eine Teamleitung für den Kundenbereich. Zur Besetzung im Jahr 2018 gab es im Vorfeld Gespräche mit dem Team, in dem es über die Neubesetzung informiert wurde. Es wurde von der Vorgesetzten ein rotierendes System für die Besetzung der Stelle vorgeschlagen. Dies wurde von der Gruppe begrüßt. Offiziell wurde die Stelle für zwei Jahre ausgeschrieben. Die Besetzung erfolgte über die Vorgesetzte. Dennoch ist eine demokratische Entscheidung innerhalb des Teams für die Zukunft nicht ausgeschlossen.
- ▶ An einer Strategieklausurtagung nahmen neben der Geschäftsleitung der Betriebsrat und Mitarbeitende aus allen Bereichen teil. Die Auswahl der Mitarbeitenden erfolgte durch das Geschäftsleitungsteam.
- ▶ Bei Vorstellungsgesprächen werden Mitarbeitende der betroffenen Abteilung für eine fachliche Einschätzung hinzugezogen. Bei der Einstellung im Fuhrparkteam Schadensbearbeitung war der zuständige Mitarbeiter 2018 insgesamt viermal an Bewerbungsgesprächen beteiligt. Die Bewerber*innen, die in die engere Wahl kommen, werden zu einem kurzen „Schnupperpraktikum“ (2-5 Arbeitstage) eingeladen. Bevor die Einstellung erfolgt, fragen wir die Kollegen*innen nach ihrer Einschätzung zum/r Bewerber/in. Diese Beurteilung fließt in die abschließende Entscheidung mit ein.
- ▶ Die Teams organisieren sich flexibel und innerhalb bestimmter Vorgaben selbst, was Arbeitszeiten, Urlaubszeiten, Aufgabenverteilung etc. betrifft. Hierzu meinen die Mitarbeiter*innen der Arbeitsgruppe C: „Einführung von autonomer Gruppenarbeit und gewählten Gruppensprechern kann geprüft werden. Entfaltung und Wachstum der Persönlichkeit der Mitarbeitenden kann noch besser zugelassen bzw. gefördert werden“. (s.u. Verbesserungspotenziale)
- ▶ Es ist geplant, dass Mitarbeiter*innen an der Hauptversammlung teilnehmen können, um weitergehende Geschäftsinformationen zu erhalten.
- ▶ Um Verbesserungspotenziale bei Arbeitsprozessen zu erkennen, wurde 2017 mit der Beschreibung von Prozessen begonnen. Dies übernahmen zwei Mitarbeiterinnen (je eine Kollegin aus dem Kundenbereich und aus dem Fuhrparkbereich). Unterstützt wurden sie hierbei von einer Agentur und von Kolleg*innen aus den entsprechenden Abteilungen. Da beide Kolleginnen Ende 2018 ausschieden, ruht die Prozessbeschreibung zurzeit.
- ▶ Verbesserungsvorschläge werden gerne gesehen. Einfach zu realisierende Ideen werden in den Teambesprechungen diskutiert und ggf. auch zügig



umgesetzt, wenn es allen sinnvoll erscheint. Komplexere Änderungen, bei denen mehrere Personen am Prozess beteiligt sind, dauern oft etwas länger. So wurden die 2018 begonnen Prozesse der Bearbeitung der EC- und Tankbelege 2019 deutlich vereinfacht. Eine genaue Auflistung, wieviele Vorschläge gemacht und dann umgesetzt wurden, wird nicht konsequent geführt. Oft erfolgen kleinere Optimierungsmaßnahmen innerhalb der Teams ohne langwierige Diskussionen.

- In die Planung des neuen Büros sollen die Mitarbeiter*innen aktiv eingebunden werden. Die Besetzung der Büroräume soll unter Beachtung bestimmter Bedingungen durch die Mitarbeiter*innen selbst festgelegt werden.



Verpflichtende Indikatoren:

Grad der Transparenz bei kritischen und wesentlichen Daten	25%
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:

Fortgeschritten (3)

Punktbewertung:

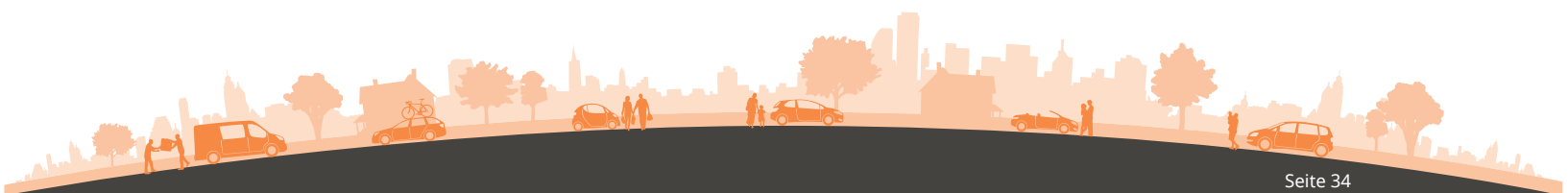
Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
C4	30%	30%

Verbesserungspotenziale/Ziele:

- ▶ Die Arbeitsgruppe C sollte die Formulierung „Die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist nicht immer auf Augenhöhe.“ (siehe S. 32) mit Beispielen hinterlegen und mitteilen, ob dies von allen Mitarbeitenden so gesehen wird, um der Geschäftsleitung die Möglichkeit einer Stellungnahme zu geben.
- ▶ Die Arbeitsgruppe ist aufgefordert zu definieren, welche Entscheidungen als „wesentlich“ (siehe S. 32) angesehen werden. Es sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie ein Entscheidungsprozess aussehen kann und in welchen Bereichen die Mitarbeitenden Verantwortung übernehmen wollen.
- ▶ Die Prüfung und ggf. die Erstellung eines Konzepts zur Einführung von autonomer Gruppenarbeit (siehe S. 32) und gewählten Gruppensprecher*innen wurde in die Arbeitsgruppe C gegeben.

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 elementar wichtig – sie sichern den Fortbestand des Unternehmens. Gleichzeitig leisten das Nutzungsverhalten und die Rückmeldungen der Kund*innen einen maßgeblichen Beitrag zur Qualität des gesamten CarSharing-Angebots. stadtmobil pflegt mit ihren Kund*innen einen fairen und transparenten Umgang.

Wir treten allen Kund*innen gegenüber freundlich, professionell und respektvoll auf. Um dies zu gewährleisten, werden die Mitarbeiter*innen im Kundenbereich regelmäßig geschult. Zum einen in Telefonschulungen mit professioneller/m Trainer*in, aber auch intern werden immer wieder Hinweise/Tipps gegeben, wie eine Gesprächssituation positiv gestaltet werden kann. Hier unterstützen sich die Kolleg*innen gegenseitig und tauschen sich direkt aus – „training on the job“.

stadtmobil agiert den Kund*innen gegenüber ehrlich und hilft in Problemfällen. Durch unsere Rufbereitschaft stehen den Kund*innen rund um die Uhr fachkundige Ansprechpartner*innen zur Verfügung. Dadurch ist gerade auch in schwierigen Situationen kompetente Hilfe und Unterstützung gewährleistet.

Die Kommunikation mit den Kund*innen findet auf persönlicher Ebene statt. Bei Vertragsberatungen versuchen wir, den für Kund*innen günstigsten Tarif für das jeweilige Nutzungsverhalten zu finden. Wir weisen Interessent*innen auch auf andere Unternehmen hin, wenn wir erkennen, dass aufgrund des Nutzungsverhaltens / der Nutzungshäufigkeit z. B. die klassische Autovermietung oder die Fahrt mit der S-Bahn die geeignetere Wahl wären.

Google-Rezension, 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 seit dem regelmäßig die Fahrzeuge.“

Anfragen nehmen wir ernst und beantworten sie zeitnah. Kund*innen erhalten am selben Tag / innerhalb weniger Stunden Antwort auf eine Mailanfrage. stadtmobil verhält sich gegenüber Kund*innen kulant. Kund*innenreklamationen betrachten wir als konstruktiven Beitrag zur Verbesserung unseres Service und unserer Arbeitsabläufe.



Konkrete Mitsprachemöglichkeiten und Mitspracherechte der Kund*innen gibt es zurzeit wenig. Allerdings können sich Kund*innen, sofern sie Aktionär*innen sind, auf der Hauptversammlung einbringen. Das CarSharing-Angebot orientiert sich wesentlich am Nutzungsverhalten und der Akzeptanz durch die Kund*innen – wobei z.B. Stationswünsche intern dokumentiert und immer wieder auf Realisierbarkeit überprüft werden. Bei der Einrichtung neuer Stationen bitten wir Kund*innen per Mail vorab um Hinweise auf geeignete Standorte. Auch konkrete Wünsche nach bestimmten Fahrzeugtypen oder der Ausstattung von Fahrzeugen mit einem Kindersitz versuchen wir nachzukommen. Die meisten Kund*innen führen ihre Reservierungen per App oder Internet durch. Auch telefonisch ist die Buchung möglich – z.B. für technisch nicht versierte Kund*innen, während der Fahrt oder wenn kein Internet verfügbar ist.

Auf unserer Homepage können sich Interessent*innen, aber auch Kund*innen ausführlich informieren. Mithilfe eines "[Tarifrechners](#)" können in einfacher Weise mögliche Kosten einer CarSharing-Fahrt ermittelt werden. Eine Übersichtskarte zeigt sehr schnell, ob sich eine CarSharing-Station (inkl. Fahrzeugauflistung) in Wohnortnähe befindet. stadtmobil stellt die Fakten und Vorteile des CarSharings verständlich dar. Die FAQ sind sehr ausführlich und aktuell. Wie einfach CarSharing funktioniert, wird sehr anschaulich auf der Homepage, in youtube und in kleinen Faltpblättern (Portemonnaie-Größe) dargestellt.

Unsere Flyer geben einen ersten Überblick zum Thema CarSharing mit stadtmobil. Bei Vertragsabschluss erhalten die Kund*innen ein Handbuch, in dem CarSharing ausführlich erklärt wird.

Unsere Kund*innen gewinnen wir über verschiedene Aktionen. Dabei steht immer der Aspekt ehrlicher Beratung und transparenter Informationspolitik im Fokus.



Marketing-Aktionen:

- ▶ Informationsstände
- ▶ Vorträge
- ▶ Pressemeldungen
- ▶ (Rabatt-)Aktionen (z. B. Faltrad)
- ▶ ScienceSlam

Wir setzen auch Werbung ein, um auf stadtmobil und CarSharing aufmerksam zu machen:

- ▶ Straßenbahnwerbung
- ▶ Beschilderung der CarSharing-Stationen

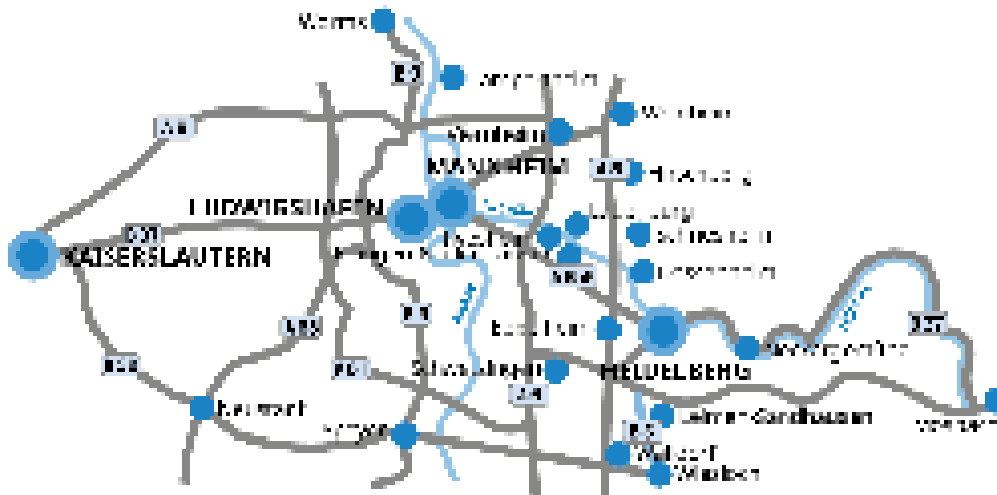


- ▶ Kennzeichnung der Fahrzeuge
- ▶ Verteilung von Werbematerial
- ▶ Guerilla-Werbung
- ▶ Anzeigen bei unterstützenden und werteorientierten Verbänden (ADFC, VCD, Ökostadt...)

Kund*innen werden, sofern sie es wünschen, über Neuigkeiten (neue Stationen, neue Fahrzeuge, Veranstaltungen u.v.m.) per Mail informiert. Zweimal im Jahr verschicken wir einen ausführlichen Rundbrief an interessierte Kund*innen.

Bei der Buchung stehen den Nutzer*innen sämtliche Informationen zum gebuchten Fahrzeug und zur Station zur Verfügung. Diese Daten und Fakten erleichtern die Entscheidung, das passende Fahrzeug für das jeweilige Vorhaben zu finden. Auch die voraussichtlichen Fahrtkosten lassen sich schon vor der endgültigen Buchung ermitteln.

Bei stadtmobil spielen betriebswirtschaftliche Aspekte eine bedeutende Rolle. Dennoch errichten wir u. U. in Stadtteilen bzw. Kommunen CarSharing-Stationen, obwohl wir vorab wissen, dass die Auslastung eher gering sein wird und sich das Engagement betriebswirtschaftlich nicht oder nur nach langen Anlaufzeiten trägt. Hier versuchen wir zum einen, den Kund*innen überhaupt ein CarSharing-Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, zum anderen das CarSharing bekannter zu machen.



Im Fuhrpark sind acht Prozent der Fahrzeuge mit Kindersitzen ausgestattet. Die Fahrzeuge, in welchen Kindersitze vorhanden sind, können durch eine Filtereinstellung beim Buchen identifiziert werden. Zusätzlich wurde im Januar 2019 die erste KIDS-Station in Mannheim eingerichtet – weitere familienfreundliche Stationen sind geplant. An solchen Stationen befinden sich nur Fahrzeuge mit Kindersitzen, und sie sind schon bei der Buchung durch



das Präfix „KIDS“ schnell zu erkennen. Im Fuhrpark sind zurzeit mehrere Fahrzeuge mit höherem „Einstieg“ im Einsatz, um Senior*innen die Teilhabe am CarSharing zu erleichtern. Allerdings sehen wir Senior*innen nicht als primäre Zielgruppe, denn der Aspekt der Sicherheit der Nutzer*innen steht für uns im Vordergrund. Jedoch beraten wir bei entsprechenden Anfragen ausführlich und weisen ggf. bei einem fürs Autofahren ungünstigen persönlichen Eindruck auf Alternativen (Senior*innenticket, Taxi) hin.

Die Beschaffung behindertengerechter Fahrzeuge beschäftigt uns, dennoch haben wir bisher noch kein solches Fahrzeug im Fuhrpark. Wir führen Gespräche mit Vereinen dieser Zielgruppen und fragen gezielt nach Wünschen und Vorstellungen. Im Moment sehen wir aufgrund fehlender Rückmeldungen und gezielter Nachfrage noch keinen dringlichen Handlungsbedarf. Zum Thema „Verknüpfung von CarSharing und Bürger*innenbus“ informieren wir in Kommunen und stehen auch hier als Gesprächspartner*innen und falls gewünscht als Kooperationspartner zur Verfügung.

Auch Fahranfänger*innen können bei stadtmobil Kund*innen werden, allerdings können sie während der Probezeit PS-starke Fahrzeuge nicht nutzen und ihren Selbstbehalt im Schadensfall nicht reduzieren.

Budget im Marketing, in Verkauf und Werbung	130.000 Euro
Art der Bezahlung der Verkaufsmitarbeitenden: fixe und umsatzabhängige Bestandteile	100% fix (keine Verkaufsmitarbeiter*innen, alle im Kund*innenbereich tätigen Arbeitnehmer*innen können beraten und Verträge abschließen.)
Interne Umsatzvorgaben von Seiten des Unternehmens	nein
Umsatzanteil in % des Produktportfolios, das von benachteiligten Kund*innen-Gruppen gekauft wird	stadtmobil hält nicht fest, welche Kund*innen, welche Fahrzeuge nutzen. Von daher kann der Umsatzanteil benachteiligter Kund*innen nicht benannt werden. (Zudem halten wir schon aus Datenschutzgründen nicht explizit fest, ob Kund*innen zu benachteiligten Kund*innen gehören.)

Einstufung:

Aktive Beschäftigung mit wirklichen Kund*innenbedürfnissen hinsichtlich Leistungsangebot, Kund*innengewinnung und -pflege findet statt. Eine Identifizierung von benachteiligten Kund*innen findet aus oben genannten Gründen nicht statt. Erste Schritte (1)



Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
D1	10%	60%

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 zahlreichen anderen CarSharing-Anbieter*innen (stadtmobil Karlsruhe, stadtmobil Stuttgart, stadtmobil Rhein-Main, stadtmobil Rhein-Ruhr, stadtmobil Hannover, stadtmobil Berlin, stadtmobil Trier, TeilAuto Leipzig, Cambio, Stattauto München und alle weiteren Anbieter, die im [Bundesverband CarSharing e.V.](#) organisiert sind). Sofern die technischen Voraussetzungen gegeben sind, läuft das für die Kund*innen „unmerklich“.



- ▶ Durch „Quernutzungen“ haben Kund*innen deutschlandweit Zugriff auf CarSharing-Fahrzeuge (2,3 Prozent des Umsatzes).
- ▶ stadtmobil arbeitet beim Fahrzeugeinkauf, bei der Entwicklung von Software und im Marketing überregional mit anderen CarSharing-Unternehmen zusammen.
- ▶ Auch Standards (Benchmarking) werden zunehmend gemeinsam mit den Branchenpartner*innen entwickelt.
- ▶ Wir bekennen uns zum kollegialen Austausch mit anderen CarSharing-Anbieter*innen. Unsere Angebote ergänzen sich gegenseitig, dabei steht die Konkurrenz nicht im Vordergrund.
- ▶ Über eine gemeinsame Versicherung aller „stadtmobiler“ tragen wir durchaus auch Risiken kleinerer CarSharing-Organisationen mit.
- ▶ Gemeinsame IT mit stadtmobil Stuttgart und Rhein-Main
- ▶ Gemeinsame Datenschutzbeauftragte mit stadtmobil Stuttgart, Rhein-Main und Rhein-Ruhr.



Durch die Kooperation mit dem regionalen ÖPNV erhalten Kund*innen die Möglichkeit, über stadtmobil ein CarSharing-Verbundticket zu erwerben, und umgekehrt steigen ÖPNV-Abo-Kund*innen günstiger ins CarSharing mit stadtmobil ein. Auch bei nextbike vergünstigt an einem Fahrradverleihsystem teilzunehmen, verbessert unser umfassendes Angebot zur autofreien Fortbewegung.



Wie hoch ist der investierte Zeit- / Ressourcenaufwand für Produkte und Dienstleistungen, die in Kooperation erstellt werden im Verhältnis zum gesamten Zeitaufwand für die Erstellung der Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens? (in Stunden/Jahr bzw. %-Anteil)		2018: ca. 120 Std. (ca. 7%)
Wie viel Prozent von Zeit / Umsatz wird durch Kooperationen mit folgenden Unternehmen aufgewendet / erzielt:	Unternehmen, die die gleiche Zielgruppe ansprechen (auch regional):	2018: VRN; RNV, Ökostadt ca. 160 Std. (ca. 10%) Quernutzungen mit CarSharing-Anbietern deutschlandweit: Umsatz-Aufwendung 2,4%
	Unternehmen der gleichen Branche, die regional eine andere ZG ansprechen:	0 (weil nicht vorhanden)
	Unternehmen der gleichen Branche in gleicher Region, mit anderer ZG:	0 (weil nicht vorhanden)
In welchen der folgenden Bereiche engagiert sich das Unternehmen? (Anzahl: 3/3)	Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Initiativen zur Erhöhung der ökologischen / sozialen/ qualitativen Branchenstandards	Zusammenarbeit mit der stadtmobil-Gruppe und RAL „Blauer Engel“



	Aktiver Beitrag zur Erhöhung gesetzlicher Standards innerhalb der Branche (responsible Lobbying)	Bundesverband CarSharing CarSharing-Gesetz
	Mitarbeit bei Initiativen zur Erhöhung der ökologischen / sozialen / qualitativen Branchenstandards	0
Wie viele Arbeitskräfte / Mitarbeiterstunden wurden an Unternehmen	anderer Branchen weitergegeben, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen?	0
	der gleichen Branche weitergegeben, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen?	84,5 Mitarbeiter*innenstunden für IT-Unterstützung, Datenschutz-Beratung und Umsetzung
Wie viele Aufträge wurden an Mitunternehmen	anderer Branchen weitergegeben, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen?	0
	der gleichen Branche weitergegeben, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen? (%-Anteil im Verhältnis zur Anzahl der Gesamtaufträge)	0
Wie hoch beläuft sich die Summe an Finanzmitteln, die an Unternehmen	anderer Branche weitergegeben wurden, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen?	0
	der gleichen Branche weitergegeben wurden, um kurzfristig die Mitunternehmen zu unterstützen? (%-Anteil vom Umsatz/ Gewinn)	Ökostadt: Vergütung der Abschlüsse im Mikrotarif. 0,1% des Umsatzes



Einstufung:

stadtmobil kooperiert mit Mitunternehmern aus der gleichen Branche, unterstützt und leistet Mitarbeit zur Erhöhung der Branchenstandards. Wir unterstützen Kooperationspartner*innen durch die Weitergabe von Arbeitskraft (im Sinne von Bereitstellung von Arbeitszeit). Erfahren (5)

Punktbewertung:

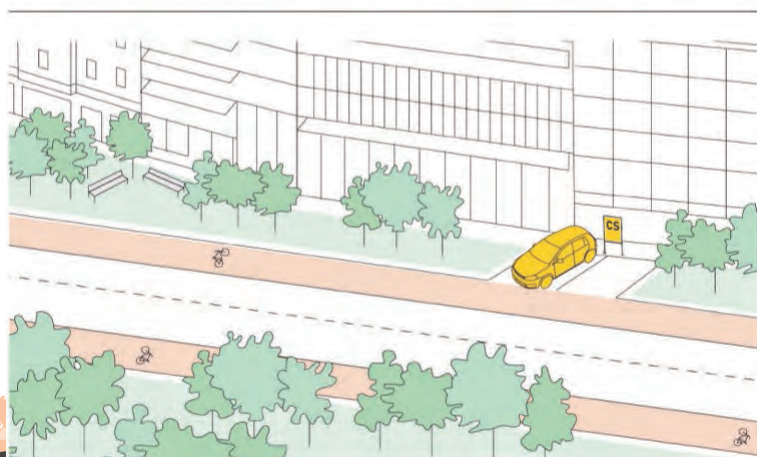
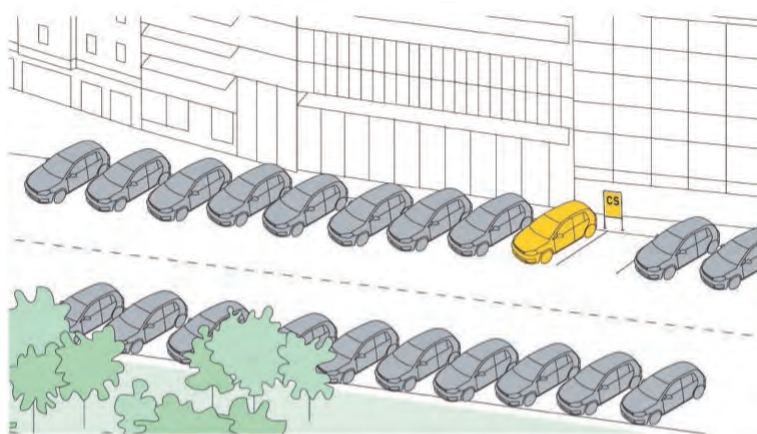
Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
D2	50%	50%

Negativaspekt: Missbrauch der Marktmacht gegenüber Mitunternehmern:

stadtmobil verzichtet komplett auf schädigendes, diskreditierendes Verhalten gegenüber Mitunternehmern.

D3 Ökologische Auswirkung durch Nutzung von CarSharing

Die positiven ökologischen Auswirkungen von CarSharing sind hinlänglich erforscht und dokumentiert. CarSharing-Kund*innen fahren insgesamt 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 obsolet. CarSharing trägt zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei. Nur diese grundlegende Veränderung - weg vom motorisierten Individualverkehr - kann dauerhaft Klima und Umwelt entlasten.



Ein CarSharing-Auto ersetzt bis zu 20 private PKW und "entparkt" somit bis zu 99 Meter Straßenkante.

Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. (bcs), "30 Jahre CarSharing in Deutschland", S. 6

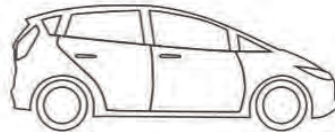


facebook-Bewertung, Susanne D., 15.05.2015

„Ich bin seit fünf Monaten Mitglied bei stadtmobil Kaiserslautern und habe bisher nur gute Erfahrungen gemacht. In der Stadt brauche ich kein Auto, da kann ich das Fahrrad benutzen, aber ab und zu fahre ich in andere Städte, z. B. Saarbrücken. Da kommen einige km zusammen, aber es lohnt sich trotzdem im Vergleich zum eigenen Auto, wenn man nur selten fährt. Ein kleiner Minuspunkt ist die Verfügbarkeit am Wochenende, da muss man manchmal schon zwei, drei Tage vorher buchen (oder evtl. den Transporter nehmen :-)), unter der Woche geht es auch sofort. Aber wie ich sehe, kam auch schon wieder ein neuer Standort hinzu, vielleicht hat sich das jetzt erledigt.“

Personen, die durch CarSharing autofrei geworden sind:

70%



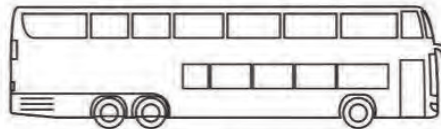
fahren weniger Auto

15%



steigen öfter aufs Fahrrad

40%



nutzen öfter Bus und Bahn

Kunden stationsbasierter Angebote in innerstädtischen Wohngebieten

Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. (bcs), "30 Jahre CarSharing in Deutschland", S. 7

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 Tonnen wiegt, werden im Schnitt 70 Tonnen Materialien und Ressourcen verbraucht. Je nach



Gesamtfahrleistung entstehen 15 bis 20 Prozent der CO₂-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.“⁷

Insgesamt hatte stadtmobil 2018 im Jahresmittel 537 Fahrzeuge im Einsatz. Mit diesen wurden bei 205.970 Fahrten 10.168.018 km von unseren Kund*innen zurückgelegt. 90.669 km wurden bei Servicefahrten zurückgelegt, was etwa 8,9 km pro 1.000 Kunden-km entspricht.

Berücksichtigen wir nun, dass ein CarSharing-Fahrzeug bis zu 20 private Autos ersetzt, fahren somit 10.740 weniger Autos auf der Straße, und es werden 79.476 qm Straßenfläche frei. Diese könnten, anstatt für parkende Autos vorgehalten werden zu müssen, in Grünflächen umgewidmet werden. Das entspricht in etwa der Größe von 20 Fußballplätzen.

Sowohl auf unserer Website als auch im Büro gibt es [Tipps zu spritsparender Fahrweise](#) für unsere Kund*innen. Verschiedene Autotypen in unserer Flotte bieten die Möglichkeit, einen ECO-Modus einzuschalten, um klima- und umweltfreundlicher unterwegs zu sein.

Bei der Buchung können umwelttechnische Daten zum Fahrzeug eingesehen werden. Zu allen Fahrzeugtypen wird auf unserer Website der entsprechende CO₂-Ausstoß angegeben. Bei Vertragsgesprächen, Infoständen und Veranstaltungen wird eine sinnvolle und maßvolle Nutzung von Autos angeregt.

toyota Yaris Hybrid

Hybrid-Fahrzeug mit Automatik - spritzig und sparsam!

Türen: 5
Sitzplätze: 5
CO₂-Ausstoß Benzin: 75 g/km

► Das Fahrzeug finden Sie an diesen Stationen



Ein großflächig angelegter Betrieb von E-Fahrzeugen ist vor allem aus betriebswirtschaftlicher Sicht im CarSharing noch nicht möglich. Aber auch die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur sehen wir keinesfalls als ausreichend an. Des Weiteren ist bei der Länge der Fahrtstrecke der Kund*innen E-Mobilität nur teilweise sinnvoll. Wir beobachten die technischen Weiterentwicklungen in diesem Sektor und können bei verbesserter Infrastruktur und besseren (leistungsfähigeren) Fahrzeugen auch reagieren, indem wir den Fuhrpark entsprechend aufstocken. Dann können wir den Kund*innen die neuesten E-Fahrzeuge anbieten.

2018 waren zwölf E-Fahrzeuge und 49 Hybrid-Autos in der CarSharing-Flotte, u. a. auch aufgrund der Kund*innennachfrage. stadtmobil sieht sich in der Pflicht, ihre Kund*innen an umweltfreundliche Technologien heranzuführen. Um die Hemmschwelle bei der Nutzung von E-Autos zu senken, finden regelmäßig (ein- bis zweimal im Jahr) Informationsveranstaltungen statt, bei denen diese Technik vorgestellt wird. Zudem

⁷ <https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-viele-ressourcen-werden-bei-der-pkw-produktion-verbraucht>



bieten wir bei diesen Gelegenheiten Probefahrten mit den E-Fahrzeugen an. 2018 fand eine solche Veranstaltung in Mannheim statt (2017 sowohl in Mannheim und Heidelberg) und es waren jedes Mal zwischen zehn und zwölf Interessent*innen anwesend. Allerdings hat sich die Auslastung der E-Fahrzeuge durch diese Veranstaltungen nicht wesentlich erhöht.



Durch den Austausch älterer gegen neuere Fahrzeuge mit besseren Werten hinsichtlich klimaschädlicher Emissionen trägt stadtmobil zur Verbesserung des Klimas und der Gesundheit der Menschen bei. Während in den letzten Jahren wegen der Vergabekriterien für den „Blauen Engel“ hauptsächlich die CO₂-Werte im Fokus der Beschaffungspolitik standen, rückten neuerdings die Stickoxidwerte der Fahrzeuge stärker ins Blickfeld. Daher wurden 2018 mehr Benzin-Hybridfahrzeuge beschafft und weniger Diesel. Gleichzeitig wurde darauf geachtet, dass die neubeschafften Fahrzeuge möglichst schon die Abgasnormen EURO 6c oder 6d-Temp erfüllen.

Der Vergleich von Fahrzeugen, die im Jahr 2018 aus der Flotte herausgenommen wurden mit denen, die hinzugekommen sind, gestaltet sich schwierig. So verschlechterte sich der mittlere CO₂-Ausstoß sogar leicht, wenn man den 1.1.2018 (97,03 g CO₂/km) mit dem 1.1.2019 (97,84 g CO₂/km) vergleicht. Dies ist das Resultat verschiedener Ursachen:

- ▶ Mit der Einführung neuer Messzyklen im Jahr 2018 erhöhte sich der in den Fahrzeugzulassungen angegebene CO₂-Wert um bis zu 50 Prozent; mitunter ohne technische Änderungen an den Fahrzeugen.
- ▶ Bei vielen Neubeschaffungen wurden Diesel-Fahrzeuge durch Benzin-Fahrzeuge ersetzt. Diese haben systembedingt höhere CO₂-Werte und höhere Verbräuche. So änderte sich der Kraftstoffmix der Flotte von 59 Prozent Diesel zu 41 Prozent Benzin im Jahr 2017 auf 52 Prozent zu 48 Prozent im Jahr 2018. Die Kraftstoffmenge nahm um 3,9 Prozent zu, während im gleichen Zeitraum die Anzahl der gefahrenen Kilometerleistung um 5 Prozent zunahm.

Die unter ökologischen Gesichtspunkten insgesamt begrüßenswerte Entwicklung wurde mit teureren Fahrzeugen im Hybrid-Segment und höheren Kraftstoffkosten erkaufte. So war der Einkaufspreis der neugekauften Fahrzeuge um 21 Prozent höher als der der verkauften und gegenüber 2017 stiegen die Kraftstoffkosten um 15,3 Prozent.

Bei der Entscheidung, ob unsere Fahrzeuge aus der Fuhrparkflotte herausgenommen werden, zählen neben dem Sicherheitsaspekt die Einsatzdauer (max. 5 Jahre) und die gefahrene Kilometerleistung (max 100.000 km). Wobei auch die Zumutbarkeit für die Kund*innen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung eines anstehenden Verkaufs spielt. Durch den Verkauf tragen wir zur nachhaltigen Weiterverwendung bei. Selbst Fahrzeuge, die aufgrund eines Totalschadens entsorgt werden müssten, finden Abnehmer, um verwertbare Teile weiter zu verwenden.

Einstufung:

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. Die Unternehmenskommunikation zielt auf aktive Förderung maßvoller Nutzung ab und stellt Kund*innen umfassende Informationen zu ökologischen Auswirkungen der Dienstleistung zur Verfügung. Erfahren (6)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
D3	60%	60%

Negativaspekt: Bewusste Inkaufnahme unverhältnismäßiger ökologischer Auswirkungen

stadtmobil kann bestätigen, dass es keine bewusste Inkaufnahme unverhältnismäßiger ökologischer Auswirkungen gibt.

D4 Kund*innen-Mitwirkung und Produkttransparenz

Wie schon zuvor beschrieben, nehmen wir Kund*innenwünsche und Anregungen gerne auf und versuchen diese zu berücksichtigen. Wir bieten Alternativen an, um den Kund*innen entgegenzukommen.

Anregungen und Wünsche zum CarSharing können u.a. per Mail mitgeteilt werden. Bei direkter Ansprache beantwortet auch der Vorstand Anfragen, dies gilt insbesondere auch für Anfragen von Verbänden, Kommunen, Parteien, Vereinen.

Ein strukturiertes, institutionalisiertes Mitspracherecht in Bezug auf die Flottengestaltung und die CarSharing-Stationen besteht derzeit nicht.

Erste Informationen zu den Fahrzeugen inklusive ihrem jeweiligen CO₂-Ausstoß sind auf der Homepage veröffentlicht. Kund*innen können bei der Buchung alle relevanten Daten abrufen. Sollten Fragen offenbleiben, beantwortet unser Kund*innenservice diese.



Verpflichtende Indikatoren:

Anzahl der Produkt- und Dienstleistungsinnovationen mit sozial-ökologischer Verbesserung, die durch die Mitwirkung von Kund*innen entstanden sind:	40 Fahrzeuge mit Kindersitzen 1 KIDS-Station 9 Fahrzeuge mit höherem Einstieg
Anteil der Produkte mit ausgewiesenen Inhaltsstoffen (% des Umsatzes):	stadtmobil bietet keine Produkte im klassischen Sinne an.
Anteil der Dienstleistung mit veröffentlichten Preisbestandteilen (% des Umsatzes)	100%

Einstufung:

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 Kund*innenrückmeldungen und informieren proaktiv. Fortgeschritten (2)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
D4	20%	30%

Negativaspekt: Kein Ausweis von Gefahrenstoffen

Die Nutzung von Autos trägt zu einer enormen Umweltbelastung bei. Das Produkt „Auto“ ist als solches, Stand heute, nicht ressourcenschonend herzustellen und auch nicht schadstofffrei zu nutzen. Durch unsere Dienstleistung – also die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen – können wir zumindest die Umweltbelastung reduzieren.



E GESELLSCHAFTLICHES UMFELD

E1 Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen

Mobilität ermöglicht Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben und erhält die Funktionen des Gemeinwesens. stadtmobil fördert durch ihre Dienstleistung – CarSharing – nachhaltige Mobilität. Wir haben das Ziel, den privaten Autobesitz zu verringern, um dadurch Umwelt und Klima zu entlasten und Städte lebenswerter zu machen (s.o. D). Der Verzicht auf das eigene Auto darf aber keine Einschränkung des gesellschaftlichen Lebens bedeuten. Das gemeinschaftlich genutzte Auto (CarSharing) ist ein Baustein multimodaler Mobilität und füllt die Lücke bei Wegen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder zu Fuß nicht bewältigt werden können. Somit soll sichergestellt werden, dass der Bedarf an Mobilität mit dem geeigneten Verkehrsmittel sinnvoll, bequem und möglichst emissionsarm gedeckt werden kann.

stadtmobil ermöglicht durch CarSharing vielen Bürger*innen die Möglichkeit, im Bedarfsfall auf ein Auto zugreifen zu können. Dadurch verhelfen wir zur und vereinfachen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Soziale Ungleichheit in Deutschland ist ein viel beschriebenes und diskutiertes Thema. Zahlreiche Studien belegen die erhebliche soziale Ungleichheit in Deutschland: So besitzen 10 Prozent der Bevölkerung mehr als 50 Prozent des gesamten Nettovermögens.

Für viele Menschen ist trotz der damit einhergehenden finanziellen Belastungen das Auto ein notwendiger Bestandteil der persönlichen Mobilität. Bei realistischer Einschätzung, das heißt Berücksichtigung von Fixkosten, Betriebskosten, Werkstattkosten und Wertverlust können bei einem Kleinwagen und einer Fahrleistung von 8.000 km im Jahr mit CarSharing ca. 500 Euro gespart werden.⁸

CarSharing ermöglicht es, auch bei geringerem Einkommen mit dem Auto mobil zu sein. Durch die verschiedenen Tarife bietet stadtmobil jedem die Möglichkeit, den passenden Tarif zu finden – sowohl zu den finanziellen Verhältnissen als auch zum Nutzungsverhalten. Tatsächlich werden Autos, so sie denn erst einmal beschafft sind, auch möglichst viel genutzt. Das ist beim CarSharing nicht der Fall.

stadtmobil leistet einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität.

Denn – was heißt es eigentlich auf einen privaten Pkw zu verzichten? Was ändert sich? Wie reagieren Bekannte und Kolleg*innen? Was empfindet man? Es lohnt sich, ehemalige

⁸ <https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger>



Autobesitzer*innen im Originalton zu hören⁹:

„Ich habe mein Auto vor 5 Monaten verkauft. Mein Auto war ein nur fast 1,5 Jahre alter SUV. Jetzt erledige ich alles per Bus und Bahn und mit dem Fahrrad, und alles klappt besser als ich dachte. Ich fühle mich dadurch viel weniger gestresst. Und spare dadurch auch noch eine Menge Kohle im Monat. Gleichzeitig habe ich angefangen, viele Dinge wegzugeben. Die Dinge wurden verkauft oder verschenkt. Ich kreppe zur Zeit mein ganzes Leben um, und ich muss sagen das ich mich dabei gut fühle. Weniger ist einfach mehr!“

„Solange ich es verhindern kann, kommt mir kein Auto mehr ins Haus.“

„Ich bin froh, kein Auto mehr zu haben.“

„Ich empfand das Auto zuletzt nur noch als Belastung und bin froh, es loszusein. Positiver Nebeneffekt: ich habe wieder viel mehr Bewegung im Alltag und das Leben fühlt sich entschleunigt an.“

„Die finanzielle Entlastung und der weggefallene Stress sind ungemein. Ich möchte wirklich nie wieder ein Auto besitzen. Nebenbei bemerkt: Ich bin Kfz-Meister.“

Diese sehr deutlichen Aussagen sind exemplarisch für die Grundstimmung in den etwa 300 Kommentaren. Sie zeigen eindringlich, dass der vielleicht anfänglich doch als Verlust an Mobilität oder Prestige angesehene Verzicht auf das Auto in Wirklichkeit mit einem enormen Gewinn an Lebensqualität verbunden ist. Selbstverständlich gibt es bei den Kommentator*innen auch vehemente Verteidiger*innen des privaten Autobesitzes. Sie sind in der Minderheit. Auch beteiligen sich nicht alle sofort an CarSharing. Aber der Verzicht auf das eigene Auto wird doch immer und teilweise geradezu euphorisch jenseits von bloßer Kosten-Nutzen-Kalkulation mit

- ▶ weniger Stress
- ▶ mehr Gesundheit
- ▶ mehr Zeit
- ▶ mehr Bewusstsein

beschrieben. Und im Kontext unserer Überlegungen zur Neuorientierung von Lebensentwürfen wurde der Gewinn auf eine einprägsame Formel gebracht: „Weniger Besitz – mehr Leben.“

⁹ Die Aussagen stammen von Kommentaren zu: Süddeutsche Zeitung, <https://www.sueddeutsche.de>, Leserdiskussion, 11. Dezember 2017: Ein Leben ohne Auto – für Sie eine Option?

sowie: "30 Dinge, die passiert sind, seit ich vor sechs Monaten mein Auto verkauft habe". Vgl. <http://www.einfachbewusst.de/2014/11/auto-verkauft/>

Die Rechtschreibung der Kommentare wurde beibehalten.



Google-Rezension, Karsten, Februar 2018:

„Super Angebot - wir wohnen in zentraler Lage und haben seit einem Jahr kein eigenes Auto mehr. Benzinpreis, TÜV, Winterreifen, Inspektion, Versicherung und Kfz-Steuer interessiert mich nicht mehr. Spart Geld, Zeit und Nerven. Perfekte Nutzung auch mit mobilen Endgeräten.“

Kunde Christian H. in SWS live, Dez. 2018:

„Ich finde das Angebot sehr gut, da es richtungsweisend ist und der Nutzung, die ich pflege, entgegenkommt. Das CarSharing ist eine sehr zukunftssträchtige Art der Mobilität.“

Kundin Annetrin S. in der Rheinpfalz, 22.03.2017:

„Ich finde es unheimlich praktisch. Ich muss mich um nichts kümmern, muss das Auto nicht in die Werkstatt oder zum TÜV bringen“, sagt sie. „Als ich mal eine Reifenpanne hatte, kam ein Service vorbei, und die Sache war innerhalb von 20 Minuten erledigt.“

Um zu zeigen, dass man kein eigenes Auto besitzen muss, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können, beteiligt sich stadtmobil an Aktionen in der Metropolregion Rhein-Neckar, die den Verzicht auf das eigene Auto versuchsweise anbieten.

Dies geschah zum Beispiel 2017 im Rahmen der Aktion „Spar dir dein Auto“ der Klimaschutzagentur Mannheim. Bei dieser Aktion verzichteten Personen in unterschiedlichen Lebenssituationen drei Monate auf ihr Auto und nutzten alternative Verkehrsmittel – auch CarSharing – bzw. Fahrrad oder gingen zu Fuß. In der Stadt Heidelberg gab es 2016 und 2017 eine ähnliche Aktion: Wer sein Auto nachweislich abgemeldet hatte und im selben Haushalt binnen eines Jahres kein neues anmeldete, erhielt vom Umweltamt eine Jahreskarte für den ÖPNV und einen CarSharing-Gutschein von stadtmobil.



Auch die Aktion „stadtmobil-Wochen“ soll zeigen, dass „weniger Auto“ keine Mobilitätseinschränkung bedeutet. Insgesamt wird diese Aktion gerne in Anspruch genommen und ca. 90 Prozent der Aktionskund*innen bleiben auch im Anschluss Kund*innen bei stadtmobil.

Neubürger*innen Mannheims und Heidelbergs sowie Studienanfänger*innen in beiden Städten erhalten über Broschüren oder Gutscheinhefte ebenfalls die Möglichkeit, stadtmobil CarSharing in ihrem neuen Wohnort und Lebensumfeld auszuprobieren.

stadtmobil stärkt die Ökonomie des Teilens. Vorhandene Kapazitäten besser auszulasten und Ressourcen zu schonen – das sind die Ziele dieser besonderen Form des Wirtschaftens. Der kapitalistische Imperativ „Kaufe!“ wird durch die ethischen Prinzipien der Sharing Economy

**Flexibel, günstig,
CarSharing**

stadtmobil-Wochen bis
21.12.2018



abgelöst. „Teilen statt haben“ beziehungsweise „Nutzen statt besitzen“ ist die Devise.

Für eine große Mehrheit der Deutschen ist das eigene Auto nach wie vor unverzichtbarer Bestandteil des Lebens. In 77,3 Prozent der privaten Haushalte gibt es mindestens einen Pkw, in fast 30 Prozent sogar zwei oder mehr Autos. Es zeichnet sich allerdings ein gewisser Imagewandel ab. Die vielzitierte Studie des „Allensbacher Instituts“ zur emotionalen Bindung der Deutschen an das Auto ergab ein zunehmendes Interesse an CarSharing, insbesondere bei jüngeren, gebildeten Personen im urbanen Umfeld¹⁰. Ein Begleittext zur Ausstellung „Der Deutschen liebstes Kind – das Auto“ stellt die Situation zutreffend so dar:

„Vergessen ist heute die Euphorie der Anfangsjahre, stattdessen kommen zunehmend Überlegungen zur Umweltverträglichkeit der Automobile auf. Innovationen wie Elektroautos, oder neue Nutzungskonzepte, allen voran das Carsharing, versuchen eine Antwort auf die Fragestellungen des 21. Jahrhunderts zu geben.“¹¹

Durch Mobilitätsangebote wie das von stadtmobil rücken in der Entscheidungsphase Überlegungen zum Verzicht auf das eigene Auto in den Fokus.

Durch die stadtmobil-Offerte wird die Selbstverständlichkeit privaten Autobesitzes in Frage gestellt. stadtmobil erweist sich so als Fundament und Katalysator einer Bewegung, die Konsumverhalten überdenkt und Alternativen realisiert: „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.“¹²

Weiterhin kann man davon ausgehen, dass CarSharing-Kund*innen in ihrer „höheren Bereitschaft Dinge zu teilen“¹³ und ihrer geringeren Wertschätzung persönlichen Eigentums bestärkt und „in der Entscheidung zur Pkw-An- oder Abschaffung zumindest in einem gewissen Maß“¹⁴ beeinflusst werden.

Das durch stadtmobil verfügbar gemachte Mobilitätsangebot kann somit einen wesentlichen Schritt zu einem einfachen (suffizienten) Leben im Sinne der Gemeinwohlökonomie darstellen. Im Fahrzeugangebot von stadtmobil spiegelt sich das Bekenntnis zu Lebensentwürfen, die Wege aus der Konsum- und Selbstdarstellungsfalle suchen: Als Statussymbole geeignete Fahrzeuge werden nicht angeboten.

Große SUV, Sportwagen und Lifestyle-Fahrzeuge sind im stadtmobil-Fuhrpark nicht enthalten. Die zwei 3er



¹⁰ ifd – allensbach.de AWA 2016.

¹¹ Damals.de, 13. März 2017 <https://www.wissenschaft.de/geschichte-archaeologie/der-deutschen-liebstes-kind-das-auto/>

¹² Tils, Gabriele u.a. : Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, Düsseldorf 2015, S. 23. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-435956>

¹³ Rüdiger, Sebastian u.a.: Carsharing 2025 – Nische oder Mainstream? https://www.ifmo.de/files/publications_content/2016/ifmo_2016_Carsharing_2025_de.pdf, S. 54

¹⁴ Ebd., S.115



BMW sowie drei kleine 1er BMW in der stadtmobil-Flotte sind hauptsächlich den Repräsentationswünschen der Geschäftskund*innen geschuldet. Aber auch auf deren Wünsche muss man eingehen, wenn man verhindern will, dass diese sich ein eigenes Fahrzeug beschaffen.

stadtmobil Rhein-Neckar selbst hat bisher keine Wegezwecke (Anlass der CarSharing-Fahrt) abgefragt. Allerdings zeigt die Ifmo-Studie, dass über 30 Prozent der in diesem Rahmen untersuchten CarSharing-Fahrten für Erledigungen, Einkauf oder Freizeitaktivitäten genutzt werden.¹⁵

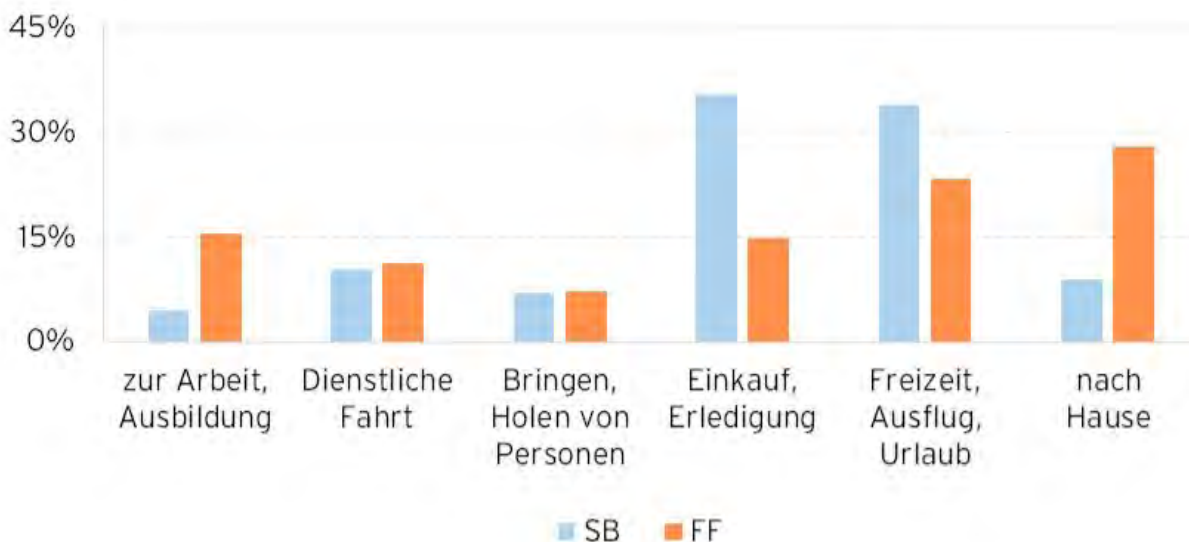


Abbildung 23: Verteilung der Zwecke der Carsharing-Fahrten

Wegezwecke aus der Ifmo Studie: SB = Stationsbasiert, FF = Freefloating¹⁶

Ganz ohne Druck gelingt es stadtmobil, immer mehr Menschen zu nachhaltiger Mobilität zu bewegen und insbesondere durch den Ausbau des Angebots immer mehr Menschen den Zugang zum CarSharing zu ermöglichen.

2018 eröffneten wir – wie in jedem Jahr – neue Stationen und schafften auch Angebote in Städten der Region, in denen es bisher kein CarSharing-Angebot gab. Eine Ausdehnung unseres Angebots in die Fläche ist seit Bestand von stadtmobil erklärtes Ziel.

Durch die Sichtbarkeit unserer Fahrzeuge in der Metropolregion – vor allem in den großen Städten – fördert stadtmobil das Bewusstsein der Menschen (auch der Nicht-Kund*innen) für gesellschaftliche Herausforderungen (teilen statt besitzen, Nachhaltigkeit, Umweltbewusstsein). Durch unsere Präsenz regen wir zum Nachdenken an und geben erste Anstöße, wie umweltbewusste Mobilität aussehen kann – dass der Verzicht auf ein eigenes Auto keine Einschränkung der Mobilität bedeuten muss.

¹⁵ Ebd., S.78

¹⁶ Ebd., S.78



Verpflichtende Indikatoren:

Anteil der Nutzenart

1. Erfüllte Bedürfnisse

decken Grundbedürfnisse

- ▶ Wohlbefinden 100%
- ▶ Teilnahme 80%
- ▶ Autonomie 100%
- ▶ Statussymbol/Luxus 10 %

2. Dienen der Entwicklung

- ▶ der Menschen 10%
- ▶ der Erde/Biosphäre 100%
 Reduzierung von 70% der von PKW gefahrenen km - somit entsprechende CO₂-Reduzierung¹⁷:
 537 CarSharing-Fahrzeuge ersetzen 10.740 Privat-Fahrzeuge (1:20)¹⁸
 (siehe S. 44)
- ▶ Löst gesellschaftlich/ökologische Probleme lt. UN-Entwicklungszielen: 70%

3. Nutzen der Produkte/Dienstleistungen:

- ▶ Mehrfachnutzen/einfacher Nutzen 100%
- ▶ Hemmender/Pseudo-Nutzen 0%
- ▶ Negativnutzen 0%

Einstufung:

stadtmobil löst mit ihrem CarSharing-Angebot wesentliche gesellschaftliche/ökologische Probleme und trägt damit zum Erreichen der UN-Entwicklungsziele bei. stadtmobil hat innovative, visionäre Lösungen für die größten Herausforderungen der Menschheit umgesetzt: Vorbildlich (8)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
E1	80%	70%

¹⁷ Vgl. bcs: [30 Jahre CarSharing in Deutschland](#) S.7: „Personen, die durch CarSharing autofrei geworden sind, fahren 70 % weniger Auto“.

¹⁸ Ebd. S.6



Negativaspekt: Menschenunwürdige Produkte und Dienstleistungen

Als menschenunwürdig werden Dienstleistungen eingestuft, wenn sie negative Auswirkungen auf das Leben, die Gesundheit von Lebewesen, die Freiheit der Menschen und die Natur haben.

Das Unternehmen kann bestätigen, dass es keine der aufgelisteten menschenunwürdigen Produkte oder Dienstleistungen produziert oder verkauft.

E2 Beitrag zum Gemeinwesen

stadtmobil erzielte 2018 einen Umsatz in Höhe von 4.667.143 Euro. Die Nettoabgabenquote liegt bei 112%.

stadtmobil beteiligte sich in der Vergangenheit an Forschungsprojekten des Landes Baden-Württemberg (Intermodales eMobilitätsmanagement (IeMM) und Bewertung integrierter Elektromobilität (BiE)), um Innovationen in diesen Bereichen anzustoßen und voranzutreiben. Hierbei ging es nicht um die Entwicklung des CarSharings in der Region, sondern es wurden grundlegende Konzepte oder Modelle zum Thema Mobilität behandelt. Unser CarSharing-spezifisches Know-How konnte in wissenschaftliche Studien einfließen.

Auch wissenschaftliche Anfragen z.B. für studentische Forschungsprojekte, Bachelor- oder Masterarbeiten werden vom Vorstand regelmäßig beantwortet und bearbeitet.

Der Vorstand engagiert sich in seiner Freizeit z.B. am EVRN-Stammtisch ([Electro Vehicles Rhein Neckar](#)). Es handelt sich hierbei um eine Interessengemeinschaft für E-Auto-Fahrer*innen und Neugierige, die sich für alles rund um das Thema Elektromobilität interessieren. Ziel ist es, Menschen in der Metropolregion Rhein-Neckar dafür zu gewinnen, auf lokal emissionslos betriebene Fahrzeuge umzusteigen. Der EVRN-Stammtisch trifft sich einmal im Monat zum Erfahrungsaustausch, zu Fachvorträgen und Diskussionsrunden. Eine direkte Wirkung lässt sich hier allerdings nicht messen. Es geht vielmehr darum, unsere Position zur umweltverträglichen Mobilität weiterzutragen, in der Hoffnung, dass diese Informationen den Beteiligten bei anderen Diskussionen oder an ihren Wirkungsstätten präsent sind. Wir wollen sozusagen „Samen“ streuen, die in der Zukunft Früchte tragen. Die Beteiligung an Netzwerken ist auch deshalb von Bedeutung, weil dadurch stadtmobil als kompetenter Ansprechpartner bei der Frage nach zukunftsfähiger Mobilität Einfluss gewinnen kann.

Des Weiteren bringen wir unser Wissen zur nachhaltigen Mobilität bei verschiedenen Veranstaltungen und Fachtagungen, durch Vorträge und Expertisen ein. Hierzu gehören Anfragen von Bürger*inneninitiativen (2018 z.B. Bad Dürkheim, Frankenthal); Mieter*innensyndikaten (2018 Konversionsfläche Turley in Mannheim, Patrick-Henry-Village in Heidelberg), Stiftungen (2018 Baden-Württemberg-Stiftung).

Durch sein freiwilliges gesellschaftliches Engagement bringt sich der Vorstand mit je ca. sechs Stunden im Monat (ca. 144 Stunden im Jahr 2018) ein, um in dieser Form seinen Beitrag zur positiven Entwicklung der Verkehrspolitik zu leisten. Es geht dabei zunächst darum, ein Bewusstsein bei Entscheidungsträger*innen der Verkehrspolitik in Kommunen, Land und beim Bund zu wecken und konkrete Änderungen bezüglich Umwelt- und klimafreundlicher Stadt- und Verkehrsplanung bei den ausführenden Stellen (Kommunalverwaltungen) zu



schaffen. Aber auch das Mobilitätsverhalten in Unternehmen und von Einzelpersonen soll durch Beratung im Hinblick auf umweltfreundliche Mobilität geändert werden. Bisher können keine konkreten Zahlen genannt werden, aus denen sich eine messbare Wirkung ablesen lässt.

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 2.405 Euro.

Beim Sponsoring unterstützen wir Projekte unserer Bestandskunden, indem wir zur Förderung kultureller Events Zeitrabatte auf stadtmobil-Fahrzeuge anbieten (z. B. „Enjoy Jazz“, „lesen.hören“).

Um die Bedeutung nachhaltiger Mobilität einer breiten Öffentlichkeit bewusst zu machen, organisierte und finanzierte stadtmobil im Juni 2018 einen Science Slam zu diesem Thema.



Vier Wissenschaftler präsentierten in einem „Rockkonzert der Wissenschaft“¹⁹ in unterhaltsamer Weise Fakten zu den Themen Mobilitätsmanagement und kommunaler Umweltpolitik. Dass es sich hier nicht um eine Werbeveranstaltung für stadtmobil handelte,

¹⁹ Vgl. [Rockkonzert der Wissenschaft Mannheimer Morgen](#), 11.7.2018 S. 34



verdeutlichte Vorstand Miriam Caroli: „Wir wollten vor allem ein Nachdenken über die Mobilität der Zukunft bezwecken und auf Alternativen zum eigenen Auto aufmerksam machen.“²⁰

Insgesamt investierte stadtmobil 2018 3,23 Prozent des Umsatzes in Maßnahmen, um die Gemeinschaft (Gesellschaft) über nachhaltige Mobilität bzw. zukünftig mögliche Entwicklungen zu informieren.

Um Ökostadt Rhein-Neckar e.V. die Realisierung ökologischer Projekte zu ermöglichen, werden stadtmobil-Kund*innen im Classic-Tarif zugleich Mitglieder dieses Vereins und fördern ihn und seine Arbeit mit einem Jahresbeitrag von 24 Euro im Jahr (Umweltbildung, Repaircafés, Pedelec-Verleih, Naturspaziergänge etc.).

stadtmobil hat den Anspruch, mit CarSharing auch Menschen außerhalb der Ballungszentren zu erreichen, um auch im ländlichen Raum eine Mobilitätsalternative zum eigenen Auto anzubieten. Mit unserem Angebot „Bestelltes CarSharing“ versuchen wir, in Regionen aktiv zu werden, die für stadtmobil keine wirtschaftlich tragfähige Perspektive darstellen. Kommunen, Stadtwerke, Firmen oder Vereine können auf stadtmobil zukommen, um mit unserer Unterstützung CarSharing dort zu etablieren. Inzwischen konnten wir vier Partner für das „Bestellte CarSharing“ gewinnen, wobei Walldorf und Speyer seit 2018 dieses Angebot nutzen. In Speyer wurden zusätzlich zum bestehenden Angebot ausschließlich Stationen mit E-Autos eingerichtet. Dies hat stadtmobil gerne unterstützt, somit fördern wir die Ziele der Stadtwerke Speyer und bringen auch in kleineren Städten E-Autos zum Einsatz.



20 Ebd.

Um auch auf politischer und gesellschaftlicher Ebene Expertisen zu Mobilitätsthemen einzubringen, nutzt stadtmobil ihre Netzwerke und ihren Einfluss, um flächendeckend die Verkehrswende hin zu klima- und umweltfreundlicher Mobilität zu fördern. Deshalb beteiligt sich der Vorstand an kommunalen Arbeitskreisen (Verkehrsentwicklungspläne, Projekt migrants4cities, Mobilitäts- und Parkraumkonzepte z. B. für Konversionsflächen).

Durch die Teilnahme an politischen Veranstaltungen (Parteien, Fraktionen, aber auch Bezirksbeirats- und Stadtratssitzungen) und Engagement in regionalen Verbänden, der IHK und bei Vernetzungstreffen mit den ÖPNV-Unternehmen wirkt stadtmobil auf eine allgemeine Verbesserung der verkehrspolitischen Entwicklung sowohl regional als auch überregional hin.

In der Vergangenheit stand stadtmobil dem Bundesverband CarSharing e.V. beratend für den Entwurf eines CarSharing-Gesetzes zur Seite, das 2018 in Kraft trat.

Der Einsatz von E-Autos wird bei stadtmobil immer wieder thematisiert. Zum einen besteht Nachfrage, zum anderen sieht sich stadtmobil in der Pflicht, diese umweltschonende Technologie zu fördern. Demgegenüber stehen die sehr hohen Investitionen und die relativ schwache Auslastung der Fahrzeuge. 2018 hatte stadtmobil zwölf E-Fahrzeuge im Fuhrpark mit einer durchschnittlichen Auslastung von ca. 22 Prozent (Zielauslastung liegt bei ca. 30 Prozent über alle Fahrzeuge).

Verpflichtende Indikatoren:

Umsatz	4.667.699 Euro
Nettoabgabenquote, darin sind folgende Beiträge eingerechnet	112%
1. Effektiv bezahlte Ertragssteuern (Einkommensteuer, Körperschaftsteuer)	30,90%
2. Lohnsummenabhängige Steuer und Sozialversicherungsbeiträge der AG	31,89%
3. Summe der Lohnsteuer und SV-Beiträge der unselbstständig Beschäftigten	66,18%
4. Abzüglich aller unternehmensbezogener Subventionen und Förderungen	17%
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 abzüglich des Anteils an betrieblichem Nutzen dieser Leistungen (in Prozent des Umsatzes bzw. der Gesamtjahresarbeitszeit)	144 Stunden



Einstufung:

stadtmobil setzt konkrete Maßnahmen um, um einen angemessenen Beitrag durch Steuern und Sozialabgaben zu leisten. Freiwillige Leistungen erfolgen in erhöhtem Ausmaß und nur bei plausiblen Wirkungszusammenhängen. Erste Formen der Wirkungsprüfung sind vorhanden. Fortgeschritten (3)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
E2	30%	100%

Negativaspekt: Illegitime Steuervermeidung/mangelnde Korruptionsprävention

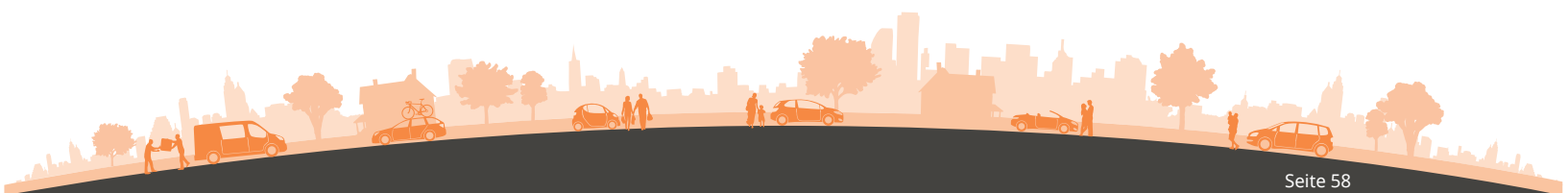
stadtmobil bestätigt, dass sie keinerlei Praktiken betreibt, die der illegitimen Steuervermeidung dienen oder die den erwirtschafteten Unternehmensgewinn bewusst einer korrekten Besteuerung und damit dem Gemeinwohl entziehen.

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

E3 Reduktion ökologischer Auswirkungen

stadtmobil achtet auf einen sinnvollen und maßvollen Verbrauch von Ressourcen:

- ▶ Für die Anschaffung elektrischer Geräte ist das Energieverbrauchslabel maßgebend. Steckerleisten werden zum Wochenende ausgeschaltet. Hauptsächlich durch die Anschaffung stromsparender Rechner (Laptop) konnte der Stromverbrauch im Vergleich zu 2017 um 26 Prozent gesenkt werden. Derzeitiger Stromversorger: MVV / Grundversorgungstarif. Es wird gerade ein alternativer Ökostrom-Anbieter gesucht und 2019 soll ein Wechsel erfolgen.
- ▶ Papierverbrauch im Unternehmen: Beim Papierverbrauch achtet stadtmobil auf doppelseitigen Ausdruck, 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 papierlos, elektronisch zur Verfügung gestellt.
- ▶ Beleuchtung: Derzeit sind energieeffiziente Leuchtstoffröhren in Gebrauch. Eine Umstellung auf LED-Leuchtstoffröhren ist bei Bezug der neuen Räume angedacht.
- ▶ Bei den Reinigungsmitteln achten wir überwiegend auf ökologisch gut verträgliche Substanzen. Sehr universell einsetzbar erweist sich Schmierseife, die kaum Gefahrenstoffe beinhaltet.



- ▶ Bei der Beschaffung von PCs orientieren wir uns an Empfehlungen von Greenpeace und Amnesty International und informieren uns bezüglich der technischen Einschätzungen bei heise.de.
- ▶ An den Stationen mit Stationstresor werden nach Möglichkeit Solarpanel eingesetzt. (2018 waren 41 Prozent der Stationstresore mit Solarpanel ausgestattet.)
- ▶ Reinigung der Fahrzeuge durch einen Dienstleister, der keinerlei Reinigungsmittel ins Grundwasser emittiert.
- ▶ Fahrradkuriere (Citybiker) liefern innerhalb Mannheims Dokumente per Fahrrad aus.

2018 trat stadtmobil der Klimaschutz-Allianz bei. Es handelt sich hierbei um einen Zusammenschluss Mannheimer Unternehmen, die sich gegenüber der Stadt verpflichtet haben, klimaschutzrelevante Maßnahmen zu ergreifen, zu dokumentieren und vorzustellen. stadtmobil trägt das Ziel der Stadt Mannheim mit, bis 2020 die CO₂-Emissionen um 40 Prozent zu reduzieren.

2018 wurde ein Umweltkonto bei stadtmobil eingeführt, das nun fortlaufend relevante Zahlen zu internen Prozessen/Verbräuchen dokumentiert. Wobei einige Messwerte zurzeit noch nicht ermittelt werden können. Dennoch versucht stadtmobil zukünftig, ganzheitlich und systematisch zu erkennen, welche Umweltparameter im Geschäftsbetrieb eine Rolle spielen, diese zu beurteilen und dann zu entscheiden, welche Maßnahmen zur weiteren Optimierung ergriffen werden sollten.



Bisher haben wir folgende Werte für das Büro in Mannheim ermittelt:

Umweltkonto	gemessen 2018
Ausstoß klimawirksamer Gase	nicht erfasst
Einsatz Dienstfahrten (Fuhrpark Außendienst, Werkstätten)	90.669 km
Mittlerer CO ₂ -Ausstoß der Dienstfahrten	8.834.334 g CO ₂
Stromverbrauch (und dessen CO ₂ -Äquivalent)	7.158 kWh (= -26% im Vergleich zum Vorjahr)
Heizenergie 2016/2017*	Büro: 5.440 kWh (= +10% / +495 kWh im Vergleich zum Vorjahr)
Verbrauch von Trink- u. Regenwasser	80,19m ³
Chemikalienverbrauch (giftig/ungiftig)	Entkalker Kaffeemaschine 5 l/Jahr
Reinigungsmittel/Seife	18,5 l/Jahr
Papierverbrauch	Kopierpapier: 144 kg Papierhandtücher: 55 kg Toilettenpapier: 39,6 kg
Einsatz von sonstigen Verbrauchsmaterialien	nicht erfasst
Kunstlichereinsatz	nicht erfasst
Schadstoffemissionen	nicht erfasst

*Heizkostenabrechnung 2018 lag zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vor.

Ein Branchenvergleich ist leider nicht möglich, da uns hier keine Informationen vorliegen.

Bei einer normalen Fahrzeugreinigung werden bis zu 600 l Wasser verwendet. Durch unseren Dienstleister MyCleaner sparen wir dieses komplett ein, denn zur Reinigung eines unserer Fahrzeuge wird nur 0,25 l eines biologisch abbaubaren wasserbasierten Reinigungsmittels verwendet.²¹

²¹ <https://www.mycleaner.com/lp/umwelt>



Einstufung:

stadtmobil kennt ihre Ressourcennutzung und Emissionen. Erhebt Kennzahlen zu den wesentlichen Umweltkonten und verfügt über Optimierungsstrategien. Fortgeschritten (2)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
E3	20%	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 die Bilanz im Bundesanzeiger. Ansonsten erfolgt derzeit keine Veröffentlichung von Kennzahlen. Künftig wollen wir Kennzahlen definieren, die dann regelmäßig auf der Website eingestellt werden.

Der GWÖ-Bericht wird auf unserer Homepage veröffentlicht und unsere Kund*innen werden in einer Kund*innen-Mail darauf hingewiesen. In unseren Handouts, Flyern, Businessbroschüren ggf. in der E-Mail-Signatur ist ein Hinweis auf die Gemeinwohl-Zertifizierung vorgesehen. Auch einige unsere Stakeholder*innen werden bereits über die Gemeinwohlorientierung unseres Unternehmens informiert. 2018 erhielten sowohl der Aufsichtsrat als auch die Aktionär*innen auf der Hauptversammlung einen kurzen Bericht (inkl. Vortrag) zum Stand der GWÖ bei stadtmobil.

Generell stehen wir einem Austausch mit den Stakeholder*innen (Berührungsgruppen) offen gegenüber. Die Aktionär*innen haben durch Beschlüsse und Diskussionen auf der Hauptversammlung einen gewissen Grad an Mitbestimmung und können somit die Ausrichtung des Unternehmens beeinflussen bzw. mittragen. (z.B. Projekte in der Zukunft, Auszahlung einer Dividende).

stadtmobil erhält häufig sehr grundlegende Fragen von Kund*innen oder verkehrspolitischen Interessenvertreter*innen. Dabei geht es oft um verkehrspolitische Meinungen, um Unternehmensziele oder unsere Einstellung zu bestimmten Werten und Normen. Diese Anfragen bearbeiten und veröffentlichen wir teilweise in unseren FAQ auf der Website. In einem Blog wollen wir verkehrspolitische Entwicklungen in Verbindung mit gesellschaftspolitischen Themen aufgreifen, um die Möglichkeit der Meinungsäußerung und der Teilhabe zu fördern.

Auf unseren Social-Media-Auftritten (Facebook, YouTube, zukünftig per Blog) können Kund*innen und Bürger*innen mit stadtmobil ins „Gespräch“ kommen.



In unseren Stellenanzeigen teilen wir mit, dass wir uns dem Gemeinwohl verpflichtet fühlen. Die Stellenanzeigen werden über die Agentur für Arbeit, IHK, Duale Hochschule und über unsere Website und Kund*innen-Mails veröffentlicht.

Unsere Firmenphilosophie wird honoriert: So wurden wir mit dem Strategiepreis 2018 des StrategieForums Rhein-Neckar e.V. ausgezeichnet.



Einstufung:

Es wurde ein umfassender GWÖ-Bericht erstellt, Es erfolgt ein externes Audit, Einbezug der Berührungsgruppen (Mitarbeiter*innen, Kund*innen, Finanzgeber, Stadt Mannheim und Initiativen) findet statt. Erfahren (6)

Punktbewertung:

Indikator	2018 (Selbsteinschätzung)	2018 (Auditoren-Einschätzung)
E4	60%	40%

Negativaspekt: Förderung von Intransparenz und bewusste Fehlinformation

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

Beschreibung des Prozesses der Erstellung der Gemeinwohlabilanz

Die Projektleitung und Erstellung des GWÖ-Berichts lag bei Kirsten Kremer (Personalleiterin). Der Vorstand (Miriam Caroli, Rüdiger Kladt) sowie alle stadtmobil-Mitarbeiter*innen, insbesondere die Arbeitsgruppen, unterstützten die Erarbeitung des Berichts.

Die Vorstellung der Konzeption „Gemeinwohl-Bilanz“ im Unternehmen erfolgte bei verschiedenen Anlässen:

- ▶ Strategie-Workshop 2017
- ▶ Mitarbeiter*innenversammlung und Betriebsversammlung
- ▶ Aufsichtsratssitzung 2017
- ▶ Aktionär*innen auf der Hauptversammlung 2017

Wir danken besonders GWÖ-Beraterin Ulrike Häussler, die im November 2018 alle Mitarbeiter*innen im Rahmen eines Workshops umfassend über das Thema „Gemeinwohl“ informiert und auf den Prozess vorbereitet hat. Sie stand uns bei allen Fragen fachkundig zur Seite.

Der tatsächliche Aufwand lag bei 450 (bezahlten) Arbeitsstunden.

Wir bedanken uns bei allen Kolleg*innen ganz herzlich für die Bereitschaft, diesen wichtigen Schritt zur Einführung der Gemeinwohlokonomie bei stadtmobil mitzugehen und mitzutragen.

Kirsten Kremer

Miriam Caroli

Rüdiger Kladt





Testat:	Externes Audit	Gemeinwohl-Bilanz	Stadt mobil Rhein-Neckar AG
	M5.0 Kompaktbilanz	2018	Auditor*In: Gitta Walchner

Wert	MENSCHENWÜRDE	SOLIDARITÄT UND GERECHTIGKEIT	ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT	TRANSPARENZ UND MITENTSCHEIDUNG
BERÜHRUNGSGRUPPE				
A: LIEFERANT*INNEN	A1 Menschenwürde in der Zulieferkette: 20 %	A2 Solidarität und Gerechtigkeit in der Zulieferkette: 30 %	A3 Ökologische Nachhaltigkeit in der Zulieferkette: 40 %	A4 Transparenz und Mitentscheidung in der Zulieferkette: 10 %
B: EIGENTÜMER*INNEN & FINANZ-PARTNER*INNEN	B1 Ethische Haltung im Umgang mit Geldmitteln: 60 %	B2 Soziale Haltung im Umgang mit Geldmitteln: 90 %	B3 Sozial-ökologische Investitionen und Mittelverwendung: 50 %	B4 Eigentum und Mitentscheidung: 80 %
C: MITARBEITENDE	C1 Menschenwürde am Arbeitsplatz: 50 %	C2 Ausgestaltung der Arbeitsverträge: 50 %	C3 Förderung des ökologischen Verhaltens der Mitarbeitenden: 40 %	C4 Innerbetriebliche Mitentscheidung und Transparenz: 30 %
D: KUND*INNEN & MITUNTERNEHMEN	D1 Ethische Kund*innenbeziehungen: 60 %	D2 Kooperation und Solidarität mit Mitunternehmern: 50 %	D3 Ökologische Auswirkung durch Nutzung und Entsorgung von Produkten und Dienstleistungen: 60 %	D4 Kund*innen Mitwirkung und Produkttransparenz: 30 %
E: GESELLSCHAFTLICHES UMFELD	E1 Sinn und gesellschaftliche Wirkung der Produkte und Dienstleistungen: 70 %	E2 Beitrag zum Gemeinwesen: 100 %	E3 Reduktion ökologischer Auswirkungen: 30 %	E4 Transparenz und gesellschaftliche Mitentscheidung: 40 %

Testat gültig bis:
30. Juni 2021

BILANZSUMME:
503

Stadtmobil Rhein-Neckar AG
M 1, 2
68161 Mannheim
rhein-neckar@stadtmobil.de
www.stadtmobil.de

Gedruckt auf Recyclingpapier: Zertifizierung durch FSC^R und Blauen Engel

