



# In Bewegung

Verantwortungsbericht 03



**RIESE & MÜLLER**

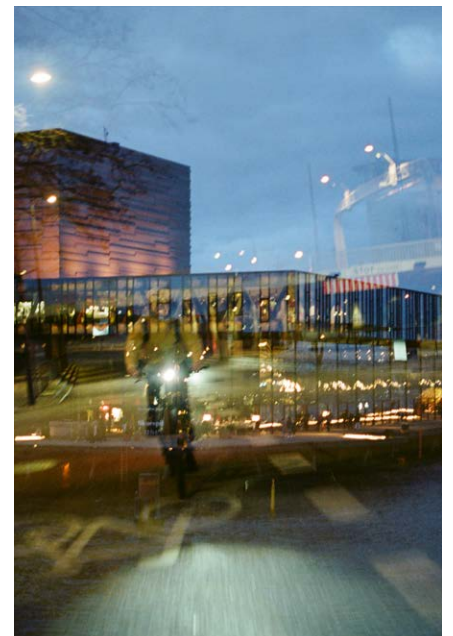
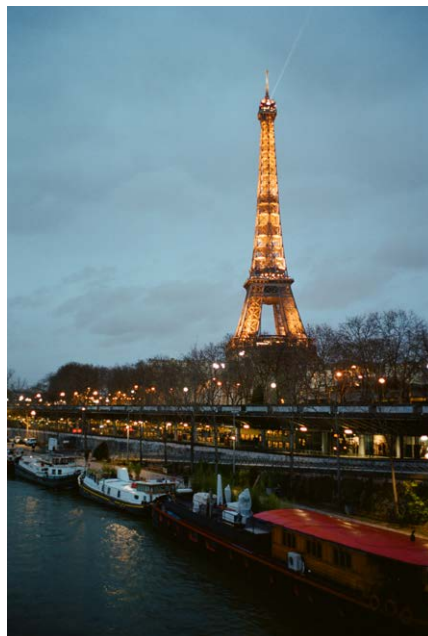


Vorwort 5

Changing Cities 15

Zahlen und Fakten 47

Ausblick 79





Alle Fotos in diesem Verantwortungsbericht sind von Lars Schneider (larsschneider.com).





Heiko Müller, Dr. Sandra Wolf und Markus Riese



Liebe Leserin, lieber Leser,

vor drei Jahren haben wir uns vorgenommen, 2025 das nachhaltigste Unternehmen der Fahrradbranche zu sein – wir haben also noch zwei Jahre Zeit, dieses Ziel zu erreichen. Viel ist passiert seit 2020, aber es liegt auch noch viel vor uns und die Herausforderungen nehmen zu. Wir haben gelernt, dass das Bestreben, nachhaltig zu wirtschaften und Wirtschaft zu verändern, ein Prozess ist, der vermutlich auch in 24 Monaten nicht abgeschlossen sein wird. Woran liegt das, warum sind wir bei manchen Themen weiter als wir planten und bei anderen deutlich weniger weit oder sogar einen Schritt zurück?

Themen, die wir selbst steuern können, bei denen unser Einfluss groß oder sehr groß ist, sind besonders weit fortgeschritten. Hierzu gehören vor allem die Gestaltung unseres Campus und unsere internen Prozesse, z. B. im Bereich Waste Management.

Initiativen, die das Wirtschaften in der Fahrradbranche vorantreiben, erleichtern uns die Arbeit an unseren eigenen Zielen. Wir kommen überall dort gut voran, wo wir Mitstreiter\*innen haben und uns einer gemeinsamen Vision verschrieben haben. Ganz vorne steht hier die Arbeit in nationalen und internationalen Verbänden und die Arbeit an infrastrukturellen Forderungen zur Verbesserung der Alltagsmobilität, aber auch industriespezifischen Standards.

Multikomplexe Fragestellungen, bei denen wir Neuland betreten, auf die Mitarbeit verschiedenster Player angewiesen sind und mit den aktuellen Weltkrisen konfrontiert sind, stellen uns vor große Herausforderungen, die unsere Zeitpläne durcheinander bringen, uns aber auch immer wieder auffordern, neue Blickwinkel einzunehmen. An erster Stelle steht hier die transparente Lieferkette, aber auch alle Ziele rund um Kreislaufwirtschaft oder Verbesserungen in Detailfragen zu Risikomaterialien wie Aluminium.

Wo wir heute stehen, macht dieser Bericht deutlich. Er zeigt auch, dass gelebte Nachhaltigkeit bedeutet, in Bewegung zu sein, und Resilienz voraussetzt, weil wir es nicht mit einem linearen Prozess, sondern mit Lernen und all seinen Windungen zu tun haben. Noch deutlicher sehen wir, wie wichtig unsere Haltung und der Wille, Dinge zu verändern, ist. 2025 ist dabei „nur“ eine Zahl, ein Leuchtturm, dass wir bis dahin und darüber hinaus alles tun werden, um verantwortlich zu handeln.

Was wir auch sehen ist, wie unser Handeln unsere Städte beeinflusst und welche positive Veränderung Radverkehr bewirken kann. Lassen Sie sich von den vielen Geschichten in diesem Bericht und den „Changing Cities“ inspirieren.

Viel Freude beim Lesen.

Herzlichst,



Dr. Sandra Wolf  
Geschäftsführende Gesellschafterin  
Verantwortlich für den Bereich Nachhaltigkeit



# Unsere Vision: Bis 2025 sind wir das nachhaltigste Unternehmen der E-Bike-Branche.

Wir sind davon überzeugt, dass E-Bikes die Mobilität in den Städten und auf dem Land langfristig verändern können. Für immer mehr Menschen gehört heute der weitgehende Verzicht aufs Auto zu einem nachhaltigen und gesunden Lebensstil ganz selbstverständlich dazu.

Unsere hochwertigen und zuverlässigen E-Bikes ermöglichen genau das. Als Pendel- oder Abenteuer-Bikes machen sie jedes Ziel erreichbar, jeden Weg einfach. Als robuste Cargo-Bikes bringen sie ganze Familien in Bewegung – beim Kindertransport, Wocheneinkauf oder dem Spontanausflug. Und als smarte Bikes für die Stadt stehen sie für eine moderne Mobilität, die im Wandel ist.

Darüber hinaus arbeiten wir an innovativen Konzepten, um noch mehr Menschen für eine alternative Mobilität zu begeistern: mit praktischen Leihrädern im Einzelhandel, mit Mietfahrzeugen für Handwerker\*innen oder mit leichten, urbanen Bikes, die flexibel im Abo erhältlich sind.

Wir sind die „Macher der Mobilität von morgen“. In den fast 30 Jahren unserer Firmengeschichte ist es stets unser Anspruch gewesen, innovative Falträder, Fahrräder und E-Bikes für den Alltag zu entwickeln und ressourcenschonend herzustellen. Diesen Grundprinzipien sind wir bis heute treu geblieben. Seit 2019 ist das Bestreben, unser gesamtes Handeln ökologisch und sozial so verantwortungsvoll wie möglich zu gestalten, auch Teil unserer strategischen Ausrichtung.

Dafür arbeiten wir daran, unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu senken, treiben Projekte zur Müllvermeidung voran und durchleuchten unsere Lieferketten nach sozialen und ökologischen Risiken. Wir streben größtmögliche Transparenz über die gesamte Wertschöpfungskette an und stehen im direkten Austausch mit Zulieferern und Partnern. Mit unserem Handeln wollen wir andere Unternehmen in der Bikebranche ermutigen und mit gutem Beispiel und persönlichem Engagement vorangehen. Denn nachhaltiges Wirtschaften ist gerade in Krisenzeiten keine Option – sondern eine Notwendigkeit für echte Veränderung und Grundvoraussetzung für langfristigen Erfolg.

*„Ich bin davon überzeugt: Es ist unser Auftrag, Transparenz in alle Bereiche unseres Wirtschaftens zu bringen.“*

*Dr. Sandra Wolf, geschäftsführende Gesellschafterin Riese & Müller*





## Unsere Strategie: Verantwortung auf allen Ebenen unseres Handelns.

Nachhaltig zu wirtschaften heißt für uns, Wirtschaft neu zu denken und als Mensch und als Unternehmen verantwortlich zu handeln. Das ist fester Bestandteil unserer Strategie, die auf vier Ebenen der Verantwortung fußt.

### **Ökonomie**

Der effiziente Einsatz hochwertiger Materialien, die Vermeidung von Sinnlosem und die Nutzung natürlicher Alternativen für einen umweltschonenden Produktionsprozess und eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit.

### **Ökologie**

Die nachhaltige Gewinnung von Energie, die Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Ressourcenschonung und ein sinnhaftes Abfallmanagement für eine gesunde Wechselbeziehung zwischen unserer Umwelt und dem Unternehmen.

### **Sozial**

Das soziale Engagement und die Förderung von Gemeinschaft als Voraussetzung für ein gutes Miteinander. Sinnstiftende Aktivitäten und neue Modelle des Arbeitens, bei denen der Mensch im Mittelpunkt steht.

### **Kultur**

Kreative Impulse und Ideen formen eine wirksame Produkt- und Unternehmenskultur im Einklang mit der Natur. Verantwortung übernehmen für eine lebenswerte Zukunft.





























## Changing Cities

# Der Einfluss von gesellschaftlichem und industriellem Wandel auf Städte und Mobilität

### Wer beeinflusst wen?

Beeinflussen die Gesellschaft und die Industrie die Städte – oder ist es anders herum? Beeinflussen die Menschen die Mobilität und die Mobilität die Städte?

Das Hauptverkehrsmittel in vielen Städten ist heute das Auto. Es hat den urbanen Raum in einzigartiger Weise geprägt. Jahrzehntelange Fokussierung auf das Automobil hat zu einer Verkehrsrealität geführt, die uns Menschen aus dem Blick verloren hat. Genau da müssen wir ansetzen.

Im März 2022 sind wir in Städte gereist, in denen zurzeit ein grundlegender Wandel stattfindet, nach San Francisco, Kopenhagen, Rotterdam, Paris und Berlin. Unsere Mission war es herauszufinden, was es braucht, damit Städte ihre Mobilität verändern.

In Kurzportraits stellen wir einige Städte vor, denen das gelungen ist, zeigen auf, welche Schwerpunktprojekte dort vorangetrieben werden und fragen Händler\*innen, wie sie ihre Stadt erleben.

Mehr Antworten auf die Fragen, welche Gemeinsamkeiten in Bezug auf die Fahrradmobilität bestehen, was gerade autoabhängig orientierte Städte verändert und was ihnen auf dem Weg zur mobilitätsfreundlichen, menschengerechten Stadt hilft, finden Sie in dem Magazin „UBN – A Photographic Journey about Urban Bike Culture.“ #







Changing Cities

# San Francisco, USA

Wie Radfahren in einer Stadt gelingt,  
die eigentlich nicht dafür gemacht ist.













# Welcome to San Francisco

## Willkommen in der Stadt, in der es aufwärts geht.

**Mit Slow Streets, autofreien Routen und der Neuentdeckung eines Parks zeigt San Francisco, wie die Straßen von morgen aussehen könnten, und erobert sich auf diese Weise eine natürliche Mobilität zurück.**

Hauptverkehrsadern, die unfassbar steil ansteigen. Klippenartige Kreuzungen, an denen Autos in Seitenstraßen abtauchen. Gehwege mit Gefällen so stark, dass man Treppenstufen braucht: San Francisco, die Stadt der Hügel und steilen Straßen, ist ein beeindruckender Ort der Extreme – und das Fahrrad ist sicher nicht das erste Verkehrsmittel, an das man hier denkt. Und doch erlebt die Stadt an der Westküste Amerikas zurzeit einen regelrechten Bike-Boom. Auslöser: sich wandelnde Straßen.

Wie diese Verkehrswende aussieht, zeigt ein Nachmittag im Golden Gate Park. Die grüne Lunge der Stadt durchzieht der John F. Kennedy Drive, eine gut 5,5 km lange Hauptstraße. Ein Teil davon ist seit Mitte 2020 autofrei und mittlerweile Treffpunkt schlechthin für alle, die joggen oder Fahrrad fahren wollen, die auf Inlinern oder Skateboards unterwegs sind. Hier, auf der JFK „Promenade“, gibt es endlich genügend Platz für alle, es ist ruhig, sicher und friedlich. Die Menschen kommen einzeln und als Familien, sie treten miteinander in Kontakt, fahren als Gruppe nebeneinander Fahrrad und unterhalten sich. Alles inmitten einer Parklandschaft aus Seen, Wiesen und Waldstücken. Eine einmalige Atmosphäre.

Der autofreie JFK Drive ist Teil eines neuen Netzwerks geschützter Straßen, von Car-free und Slow Streets. Ein Programm, das von der lokalen Straßenverkehrsbehörde SFMTA während des Corona-Lockdowns im April 2020 initiiert wurde, eine Sofortmaßnahme, aber mit weitreichenden Folgen. In kürzester Zeit wurden mit Hilfe von Schildern und Barrikaden dutzende Slow Streets eingerichtet und vom Durchgangsverkehr befreit, zahlreiche Hauptrouten wurden sogar komplett autofrei. Wo Radfahren bis vor Kurzem zu gefährlich war, ent-

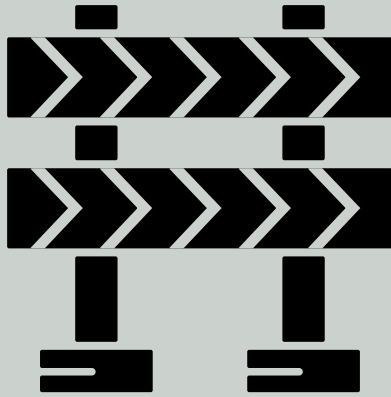
standen so mit einem Mal sichere und zusammenhängende Fahrradrouen von einem bis ans andere Ende der Stadt. Rund 80 km in kürzester Zeit – die größte Veränderung des Straßenbildes seit Jahrzehnten.

Ein Wandel, der nicht ohne Gegenwind vonstattenging. Bei Autobesitzer\*innen in den betroffenen Vierteln regte sich Widerstand. Zuletzt wurde sogar die ursprünglich vorübergehende Sperrung des JFK Drive politisch kontrovers diskutiert. Forderungen nach einer erneuten Öffnung für Autos verhinderte aber eine Mehrheit der Bürger\*innen San Franciscos bei einer Abstimmung am Rande der Midterm-Wahlen 2022. Ein deutliches Zeichen dafür, dass Stadtbewohner\*innen eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes fordern.

### **In der Mitte der Gesellschaft angekommen**

San Franciscos Bike-Community wächst und daran haben zweifelsohne auch E-Bikes ihren Anteil. Denn wenn man auf ein elektrisch unterstütztes Fahrrad steigt, dann wird die Stadt auf einmal flach. Plötzlich sind es nicht mehr nur sportlich orientierte Bike-Enthusiasten, die auf Rennrädern und Gravelbikes die Hügel in der Stadt und um sie herum erklimmen. Das Fahrrad als alltägliches städtisches Verkehrsmittel ist in San Francisco angekommen, ob als E-Citybikes, Tourenräder oder Cargo-Bikes, von denen insbesondere Familien profitieren. Denn nie war es einfacher und sicherer, durch die Stadt zu kommen, ohne sich um Stau und Parkplatzsuche Gedanken machen zu müssen.

Für die Slow Streets wurden 389 Straßensperren errichtet, um eine sanfte Umleitung zu schaffen <sup>[7]</sup>.



112.  
600.  
000  
\$

105.956.600 €

Gesamtbudget für  
Radwege-Projekte <sup>[8]</sup>

Einwohner\*innen San Franciscos, die regelmäßig mit dem Fahrrad fahren <sup>[9]</sup>.

16%

Vergrößerung des Radwegenetzes  
in Kilometern (insgesamt jetzt  
746,2 km) <sup>[10]</sup>

2020  
24,6  
+  
2021  
28,5



Durch die Augen unserer Fachhändler\*innen  
**Karen Wiener, Gründerin von The New Wheel**

## „Fahrradläden sind die Autohäuser des 21. Jahrhunderts.“

**San Francisco hat sich in den letzten Jahren dramatisch verändert. Wann ist dir das zum ersten Mal bewusst geworden?**

Ich erinnere mich, dass im März 2020, in den ersten Tagen der Pandemie, die Straßen ganz ruhig waren. Die Luft war ungewöhnlich frisch und mild. Es herrschte ein ausgeprägtes Gefühl der Ungewissheit, aber die Ruhe ermöglichte es einem, die Schönheit unserer Umgebung zu spüren. Wenn ich nach draußen ging, hatte ich das Gefühl, dass es hier einen neuen Raum und eine neue Chance für positive Veränderungen gab.

**Welche Rolle spielt deiner Meinung nach politische Führung bei der Umgestaltung einer Stadt?**

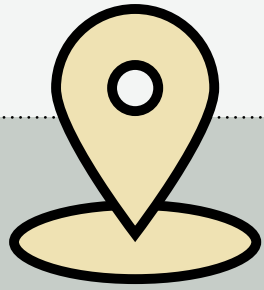
Was wir an Veränderungen in den letzten zwei Jahren auf den Straßen San Franciscos gesehen haben, war nicht unbedingt das Ergebnis von Politiker\*innen. Es war vielmehr das Werk von Einzelnen – allen voran Freiwillige und Mitarbeiter\*innen in der Stadtverwaltung. Aber um einen groß angelegten Wandel herbeizuführen, braucht es eine starke und visionäre politische Führung. Nur dann können die Straßen für uns Menschen sicher und nützlich werden – und Spaß machen. Eine deutlich überwiegende Zahl der Wähler\*innen unterstützt autofreie Straßen wie im Golden Gate Park oder am Great Highway. Ich bin zuversichtlich, dass mit diesem Votum in Zukunft neue Politiker\*innen auftauchen werden, die sich wirklich für nachhaltige Verkehrskonzepte und die Belange von Radfahrer\*innen einsetzen.

**Wie würdest du die lokale Fahrrad-Community beschreiben?**

Die Fahrradkultur in San Francisco hat eine starke Geschichte und eine ganz eigene DNA. Früher waren Radfahrer\*innen vor allem zwei Dinge: stark, um die Hügel zu erklimmen, und zäh, um den gefährlichen Verkehrsbedingungen zu trotzen. Das hat sich in den letzten 10 bis 15 Jahren geändert. Dazu beigetragen haben sicherlich E-Bikes und die zunehmende Fahrradnutzung von Pendler\*innen und Familien. Während der Pandemie erlebten wir dann einen Wendepunkt – motiviert durch das Bedürfnis, aus den eigenen vier Wänden herauszukommen und kreative Wege zu finden, um im Freien zu sein. Viele der neuen Radfahrer\*innen sind noch dabei, die Regeln und Rituale der Fahrrad-Community zu erlernen. Jetzt gilt es, diese neuen Radfahrer\*innen einzubeziehen und zu unterstützen, um noch mehr Fahrräder auf die Straßen zu bringen. Es gibt noch viel zu tun!

**Was wünschen sich typische Neukund\*innen heute im Vergleich zu früher?**

Die Anforderungen unserer Kund\*innen wachsen ganz klar. Während jemand vor fünf Jahren vielleicht nur mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln wollte, möchte er oder sie heute zusammen mit den Kindern unterwegs sein, zum Einkaufen fahren oder Dinge des alltäglichen Lebens erledigen. Wir beobachten eine massive Zunahme von Cargo-Bikes in unserer Stadt. Es ist jetzt fast unmöglich, irgendwo in der Stadt hinzugehen, ohne ein Load zu sehen!



**Wie kann die Fahrradindustrie mit ihren Produkten dazu beitragen, eine Stadt zu verändern?**

Indem Fahrradhersteller verstehen, dass das Produkt nicht nur die physische Sache ist, sondern auch das Erlebnis. Deshalb sind neue Dienstleistungen wie GPS-Tracking, eine integrierte Diebstahlsicherung und generell eine hohe Lebensdauer des Produkts und der Teile so wichtig.

**Was ist die Rolle eines modernen Fahrradgeschäfts?**

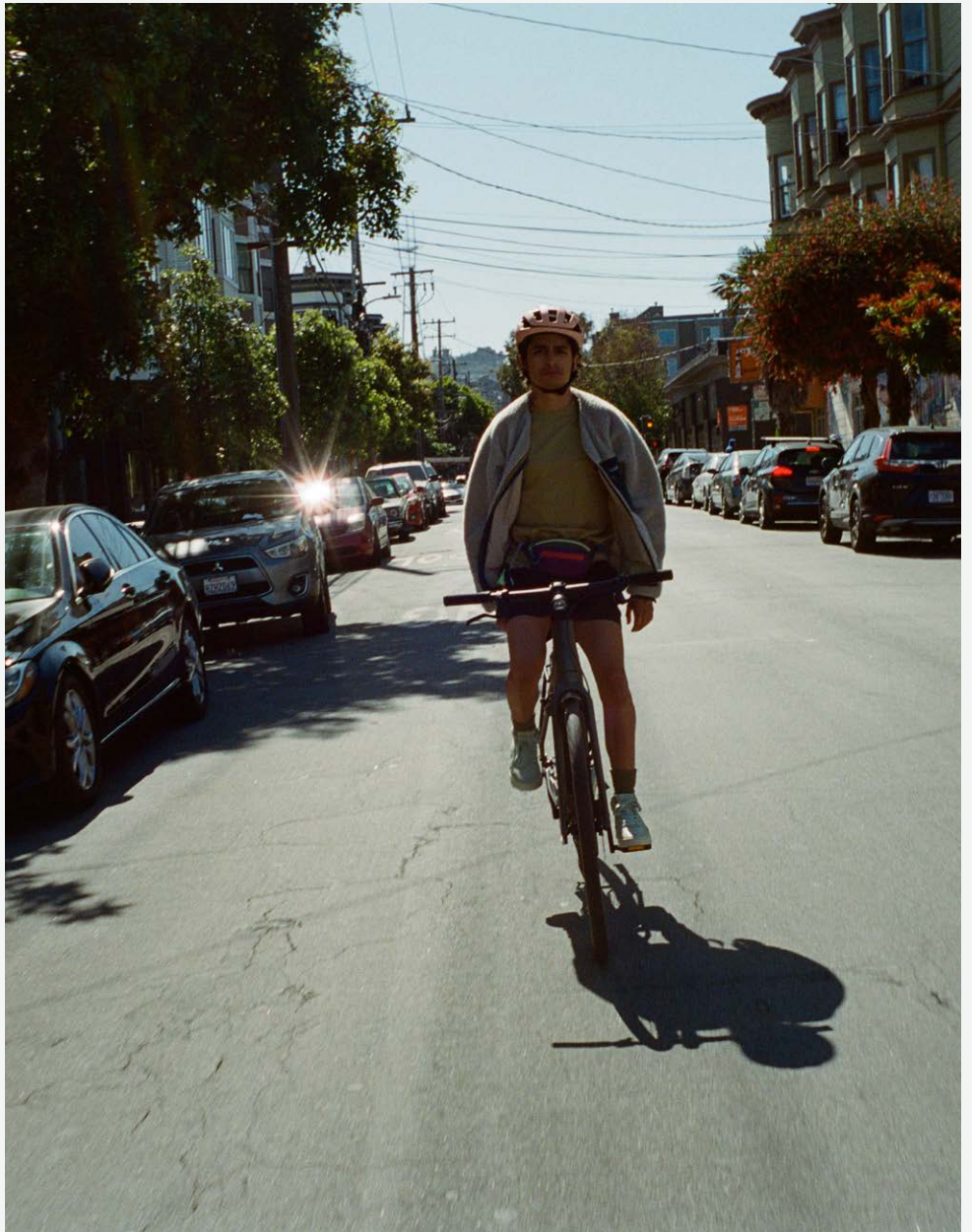
Bei The New Wheel verstehen wir uns als Autohaus des 21. Jahrhunderts. Unsere Aufgabe ist es, das Fahrrad zu einem einfachen, bequemen und zuverlässigen Verkehrsmittel zu machen. Wir wollen die Menschen dazu bringen, aus dem Auto auszusteigen und aufs Fahrrad umzusatteln.











Michael A. Estrada, 31, schreibt, fotografiert, gestaltet und setzt sich aktiv für den Umweltschutz ein. Michael lebt in Oakland, auf der anderen Seite der San Francisco Bay. Die Liebe zum Radfahren entdeckte Michael vor Jahren am College, beim Training mit einem schweren Stahlrad für das Triathlon-Team. Seither begleitet das Radfahren Michael in allen Lebenslagen.

Michael hat für uns in San Francisco das Riese & Müller UBN Five getestet.







Changing Cities

# Kopenhagen, Dänemark

Warum die Verkehrswende viel mehr ist  
als ein breiter Radweg.













# Velkommen til København

## Willkommen in der Fahrradstadt, die urbaner Gestaltung ihren Namen gibt.

**Die Verkehrswende begann in Kopenhagen in den frühen 1980er Jahren: Zu Tausenden gingen die Menschen auf die Straße und forderten eine Regulierung der Urbanisierung, vor allem aber der Gefahren durch den anschwellenden Autoverkehr. Das hat eine beispiellose Stadt- und Verkehrsgestaltung in Gang gesetzt, die seit mehr als 40 Jahren stetig voranschreitet. Heute gibt die Stadt dem „Copenhagenize Index“ ihren Namen, einem Ranking der weltweit fahradfreundlichsten Großstädte.**

In Dänemark wurde in den 1920er Jahren das Long-John-Lastenrad entwickelt. Von dort hat es seinen Weg in die ganze Welt gefunden. Vor allem in der Hauptstadt Kopenhagen ist das Fahrrad ein fester Bestandteil des Alltagslebens von beinahe 650.000 Menschen.

Das zeigt sich besonders deutlich in der Rushhour. Hunderte Pendler\*innen pedalieren mit dem Fahrrad, Cargo- oder E-Bike unter anderem an der Fisketorvet Mall die Cykelslangen, zu Deutsch: die „Fahrradschlange“, hinauf: Die mehr als 200 Meter lange, orangerot beschichtete Fahrradbrücke schlängelt sich in beinahe sechs Metern Höhe hinüber zur Bryggebroen-Brücke und verbindet so den Stadtteil Vesterbro mit dem Havenstad-Viertel.

Während der zweiminütigen Fahrt zwischen den Quartieren streift der Blick die futuristischen Glasfassaden der Dependancen großer Unternehmen. Er wandert über das still daliegende Hafenbecken, in dem sich das Stadtgesicht Kopenhagens

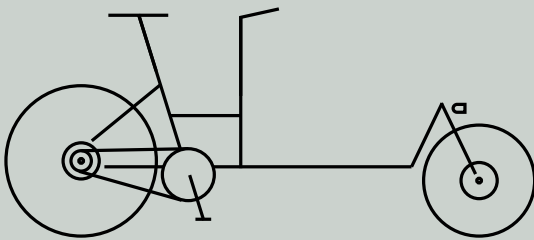
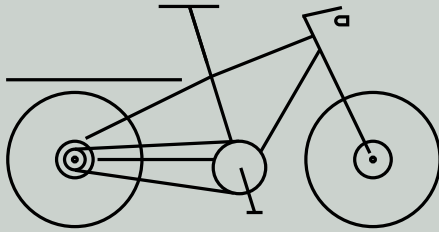
spiegelt, und bleibt schließlich an den siloartigen Türmen der Gemini Residence haften, einer gigantischen Wohnanlage auf der anderen Uferseite.

### Hier werden Entfernungen in Fahrradminuten angegeben.

Bei der ersten Überfahrt scheint die Zeit langsamer zu vergehen. Es ist ein besonderes Erlebnis, denn hier ist neuer Raum für Bewegung entstanden und gewachsen – erlebbar im gleichmäßigen Fließen des Radverkehrs über die Cykelslangen und die Bryggebroen. Aber nicht allein an diesen Orten, sondern auch in den Köpfen der Menschen, die hier leben, hat sich etwas nachhaltig verändert. Seit 2005 sinken die Zahlen der Verkehrstoten, fast 80 % der Radfahrer\*innen geben an, sich im Straßenverkehr sicher zu fühlen <sup>[14]</sup> – leider immer noch keine Selbstverständlichkeit, nirgendwo.

Sicherheit ist das eine. Aber an der Cykelslangen verzögert außerdem keine Ampel die Auffahrt. Niemand muss im Stau warten oder auf eine Fähre, man muss sich nicht einmal in einen Kreisverkehr einfädeln. Der Mensch kann einfach sein und Fahrrad fahren. Dieses vollkommen uneingeschränkte Überfahren der Brücke verleiht ein Gefühl von Zeitlosigkeit und Weite, von Freiheit. Die Cykelslangen setzt damit dem Fahrrad ein lebendiges Denkmal: Hier wird es als Verkehrsmittel gefeiert und verehrt, spürbar im Hier und Jetzt. Ohne Kompromisse.

1 von 4 Kopenhagener Familien mit zwei Kindern besitzt ein Cargo-Bike <sup>[15]</sup>



Pendler\*innen, die mit dem Rad fahren <sup>[17]</sup>

65%

594.  
165.  
382.  
DKK.

79.855.827 € •

Ausgaben für Verkehr und Infrastruktur 2020. <sup>[16]</sup>

420

Radwegenetz in Kilometern <sup>[18]</sup>



Durch die Augen unserer Fachhändler\*innen  
**Johnny Stampe, stellv. Geschäftsführer von Ladcyclen**



## „E-Biken kann mehr sein als entspanntes Radfahren.“

### **Kopenhagen ist seit mehr als 50 Jahren eine Fahrradstadt. Was waren die wichtigsten Veränderungen?**

Vor allem der Ausbau der Radwege hat die Lust der Dänen am Radfahren geweckt. Es liegt in unserer Natur, Rad zu fahren, 9 von 10 Kopenhagener\*innen besitzen ein Fahrrad. Um diesen Trend zu unterstützen, muss mehr Platz für Fahrräder her. Allein in Kopenhagen gibt es heute bereits rund 400 Kilometer Radwege – alle klar getrennt von Autospuren und Gehwegen. Das weist in die richtige Richtung.

### **Welchen Beitrag leistet die Gesellschaft heute und in Zukunft?**

Es gibt zum Beispiel jährliche Fahrradkampagnen, um noch mehr Leute aufs Rad zu bringen. Es wird viel unternommen, um Arbeitsplätze rund ums Pendeln zu schaffen. Daneben leistet die Wissenschaft einen großen Beitrag. Es gibt Studien, die beweisen, dass Menschen gesünder sind, wenn sie regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind. Sie beantragen beispielsweise weniger Krankheitstage, reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20.000 Tonnen pro Jahr und bringen – ganz im Gegensatz zum Auto – einen Gesundheitsvorteil von 1,00 Euro pro Kilometer.

### **Was bedeutet das Radfahren – insbesondere mit E-Bikes – für die Menschen in Kopenhagen?**

Das E-Bike ist ganz klar im Kommen. Wo wir früher geradelt sind, es genossen und dabei geschwitzt haben, können wir heute radeln und genießen, ohne uns zu verausgaben. Eine durchschnittliche Fahrt mit dem Fahrrad in Kopenhagen beträgt etwa fünf bis sieben Kilometer. Mit einem E-Bike vergrößert sich der Radius auf 13 bis 18 Kilometer.

Das Zurücklegen einer größeren Entfernung bietet mehr Flexibilität und macht das Bike, wenn wir mal an Cargo-Bikes denken, zum am besten geeigneten Verkehrsmittel für den innerstädtischen Verkehr.

### **Du darfst ein Jahr lang Bürgermeister in Kopenhagen sein. Was würdest du als Erstes ändern?**

Als Erstes würde ich die Radwege weiter ausbauen. Immer mehr Menschen steigen aufs Rad und unsere Infrastruktur muss sich nicht nur anpassen, sondern der gewünschten Entwicklung vorauslaufen. Als Nächstes würde ich die Kopenhagener Altstadt komplett für den Autoverkehr sperren.

### **Wo sind die Grenzen des Radfahrens in Kopenhagen? Auf welche infrastrukturellen Elemente sollte man sich in den kommenden Jahren konzentrieren?**

Wir sollten mehr Radschnellwege bauen, denn sie haben dazu beigetragen, das Fahrrad als Mobilitätslösung Nummer eins im Alltag zu fördern. Auf diesen Radwegen wird den Bedürfnissen der Pendler\*innen höchste Priorität eingeräumt – sie bieten eine reibungslose Fahrt mit weniger Stopps und mehr Sicherheit. Der Hauptzweck der Radschnellwege besteht darin, bessere Bedingungen für Radfahrer\*innen zu schaffen und Arbeits-, Studien- und Wohngebiete miteinander zu verbinden, so dass es für Pendler\*innen noch attraktiver wird, mit dem Rad zur Arbeit und zurück zu fahren und das Auto stehen zu lassen. Außerdem verlaufen die Radschnellwege in der Nähe von Bus- und Bahnhöfen. Das macht es einfach, das Radfahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu kombinieren, um reibungslos größere Entfernungen zu bewältigen.









Elena Arndt-Jensen ist Schauspielerin und gebürtige Kopenhagenerin. Radfahren war für die 26-Jährige schon immer gleichbedeutend mit Freiheit. Das Fahrrad ist heute ihr Hauptverkehrsmittel und Kopenhagen der ideale Einsatzort mit grandiosen Ausblicken, breiten Radwegen und flachem Gelände.

Elena hat in Kopenhagen für uns das Riese & Müller UBN Five getestet.







Changing Cities

## Paris, Frankreich

Wie die Neuaufteilung des öffentlichen Raums  
sogar in einer Metropole funktionieren kann.













# Bienvenue à Paris

## Willkommen in der Stadt, die's einfach macht.

**Nicht ganz über Nacht, aber in atemberaubendem Tempo hat die französische Hauptstadt fertiggebracht, wovon zahlreiche Metropolen nur träumen: Paris hat den öffentlichen Verkehrsraum neu verteilt, den motorisierten Verkehr auf Haupttrouten reduziert, neue Lebensräume mitten in der Stadt geschaffen und das Fahrradfahren im Alltag für tausende Menschen attraktiv gemacht.**

An der Rue de Rivoli, unweit der Seine zwischen Rue de Sévigné und Place de la Concorde, zeigt sich eindrucksvoll, auf welche Weise Paris sich neu erfunden hat. Wer hier stehen bleibt, die Augen schließt und die Ohren spitzt, hört: kein Dröhnen und Brummen von Autos, Mofas oder Kleinlastern. Die Motorengeräusche und das Gehupe sind einem Soundmix aus Ketten-schaltung, Fahrradklingeln und dem Freilauf rollender Citybikes gewichen. Nur hier und da surrt ein E-Scooter, ein Taxi oder ein Bus vorbei. Es hat sich etwas verändert. Der typische Verkehrslärm einer Großstadt ist an dieser ehemals stark befahrenen Straße praktisch verschwunden. Auf einmal vernimmt man sogar wieder die Gespräche der Menschen.

Denn die Rue de Rivoli, eine gut drei Kilometer lange, schnurgerade Geschäftsstraße und eine der wichtigsten Querachsen von Paris, ist seit Sommer 2020 autofrei. Die Straße – und mit ihr viele andere in Paris – wurde umgewidmet zu einer massiven doppelspurigen Fahrradroute. Der übrige Verkehr aus Taxis, Bussen und Lieferwagen teilt sich eine Spur. Diese Neuverteilung des Verkehrsraums ist Teil einer ganzen Reihe an Maßnahmen, die Paris im Rahmen des Plan Vélo umsetzen will. In den kommenden Jahren soll der nicht lebensnotwendige Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum verbannt werden. Es wird erwartet, dass dadurch etwa die Hälfte aller Autofahrten durch die Innenstadt wegfallen wird.

Das Erstaunliche an Paris ist, wie schnell dieser Wandel vonstattenging. Menschen auf Fahrrädern tauchten buchstäblich über Nacht auf, sobald geeignete Radwege ad hoc angelegt waren. Es sieht so aus, als würden viele davon dauerhaft bestehen bleiben.

Was hier in Paris geschehen ist, war aber kein Zufall, sondern das Ergebnis einer klaren Vision, von stringenter Führung und menschengemachten Entscheidungen. Klare Treiberin dieses Wandels ist Bürgermeisterin Anne Hidalgo. Sie setzt sich unermüdlich für die Stadt der kurzen Wege ein, in der die Pariser alles, was sie brauchen, innerhalb von 15 Minuten erreichen können. Die Vision: Ein 100 % fahrradtaugliches Paris, das noch dichter, gemischerter und vernetzter ist. Die Mittel: breitere Bürgersteige, neue ausschließliche Fahrradstraßen, Schulhöfe, die als Wochenendgärten dienen, Kreuzungen, die zu Nachbarschaftstreffpunkten werden und Autoparkplätze, die Fahrradstellflächen weichen. Paris hat begriffen: Die Stadt muss Platz bieten für die Menschen, nicht für Autos.

### **Andere machen langwierige Pilotprojekte – Paris schafft Fakten**

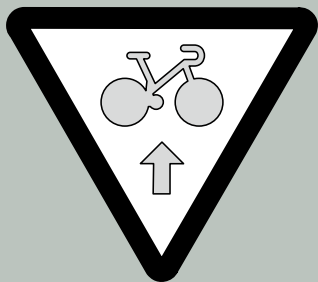
In der Rue de Rivoli ist das schon gelungen, anderswo hakt es noch, es geht nicht überall im gleichen Tempo voran. In vielen Vierteln und auf Routen, die von Autos dominiert werden, fehlt Fahrradinfrastruktur noch komplett. Zusätzlich führen Ungenauigkeiten in der Verkehrsführung und Beschilderung noch zu Irritationen. Probleme, die der schnellen Veränderung der Infrastruktur geschuldet sind. Denn während andere Städte mühsam langwierige Pilotprojekte durchführen, schafft Paris Fakten. Die mögen nicht immer ideal sein. Aber Städte verändern sich dynamisch, mit den Bedürfnissen der Menschen und dem Verkehr, und sie verändern sich nicht über Nacht. Aber Paris lässt sich davon nicht aus dem Konzept bringen und macht einfach: das Bestmögliche.

Anteil der Radfahrenden auf Pop-up Radwegen, die erst seit der Corona-Lockdowns 2020 regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind. <sup>[11]</sup>

45%

250.  
000.  
000  
€

Investitionssumme 2021–2026 <sup>[12]</sup>



Neue Vorfahrtschilder  
für Radfahrende an Ampeln

Kilometer Fahrradwege seit 2010 <sup>[13]</sup>

2020  
1094  
+  
180

2021–2026





Durch die Augen unserer Fachhändler\*innen  
**Sébastien Reboux, Geschäftsführer von Les Vélos Parisiens**



## „Das Fahrrad macht unabhängig.“

**Paris hat in den letzten Jahren einen dramatischen Wandel erlebt. Wann ist dir das zum ersten Mal bewusst geworden?**

Als die Menschen damals während der Lockdowns massenweise von öffentlichen Verkehrsmitteln aufs Fahrrad umgestiegen sind. Die Corona-Pandemie hat die Mentalität der Menschen in den Großstädten ganz klar verändert. Das merkte ich zuerst beim Fahren durch die Stadt, später dann bei mir im Laden. Die Kund\*innen kamen mit ganz neuen Anforderungen zu mir.

**Wie sahen diese neuen Anforderungen aus?**

Sie wollten kaum noch Bikes für Weltreisen oder Radurlaube. Stattdessen boomten Fahrräder für die Stadt und fürs Pendeln zur Arbeit, für Kurzstrecken also. Es kamen auch vermehrt Leute, die ihr Auto ersetzen wollten oder eine Alternative zu Metro und Bus suchten. Einige haben im Fahrrad auch ein Fortbewegungsmittel wiederentdeckt, das sie unabhängiger von gesellschaftlichen Veränderungen und Krisen macht. Außerdem beobachten wir, dass die Menschen am liebsten ihre ganze Familie auf dem Rad mitnehmen würden – Cargo-Bikes sind wahnsinnig beliebt; das Multicharger ist zurzeit unser meistverkauftes Bike. Und der Trend geht ganz klar zu E-Bikes.

**Wie hat sich die Pariser Fahrrad-Community verändert?**

Ausgelöst durch Streiks im öffentlichen Nahverkehr war die Fahrrad-Community schon vor der Pandemie größer geworden, doch während der Corona-Lockdowns explodierte sie geradezu. Seitdem scheint sie stetig zu wachsen. Ein Grund ist mit Sicherheit das erstaunliche Netz an Radwegen, das Bürgermeisterin Anne Hidalgo

geschaffen hat. Die Politik hat wirklich dazu beigetragen, dem Fahrrad in der Stadt mehr Raum zu geben. Ich denke, der Trend ist ungebrochen und hängt mit einem Mentalitätswandel zusammen.

**Stell dir vor, du könntest ein Jahr lang Bürgermeister von Paris sein. Was würdest du als Erstes ändern?**

Ich würde zuallererst für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. Mit all den Rollern, E-Scootern und Skateboards wird es zu einer echten Herausforderung, dass alle sicher unterwegs sind. Viele Radfahrer\*innen beklagen sich darüber, dass sie sich auf Radwegen nicht wohl und geschützt fühlen. Die Mentalität der Menschen im Straßenverkehr zu ändern und die Sicherheit zu optimieren wäre also meine Priorität. Die Tatsache, dass sich immer mehr Menschen für das Radfahren entscheiden, erfordert auch eine gewisse Anpassung derjenigen, die schon lange mit dem Rad unterwegs sind. Jede\*r Radfahrer\*in muss da das eigene Tempo finden. Und ein großes Augenmerk muss auf Fußgänger\*innen gelegt werden, denn sie können vielerorts die Straßen nicht mehr sicher überqueren.

**Was ist deine persönliche Mission?**

So viele Menschen wie möglich auf das Fahrrad zu bringen und dafür genau die richtige Beratung zu bieten. Ich fahre Rad, weil Radfahren Freiheit bedeutet!





Oben: Céline Champonnet ist Unternehmerin und Gründerin von Wilma, einer Modemarke, die sich auf Fahrradbekleidung für Frauen spezialisiert hat. Mit ihrer innovativen Kollektion möchte sie etwas bewirken und Frauen ermutigen, ihre Meinung zu sagen und selbstbewusst zu sein. Die 36-Jährige lebt und arbeitet in Paris.

Céline hat für uns das Riese & Müller UBN Seven getestet.

Unten: Anthony Richelot ist Fotograf, Architekt und Designer. Der 28-Jährige ist in Paris geboren und in Guadeloupe aufgewachsen. Heute lebt er in Rosny-sous-Bois, einem Vorort von Paris. Er fahre praktisch jede Art von Fahrrad, sagt Anthony, und Paris sei der beste Ort der Welt dafür.

Anthony hat in Paris für uns das Riese & Müller UBN Five getestet.







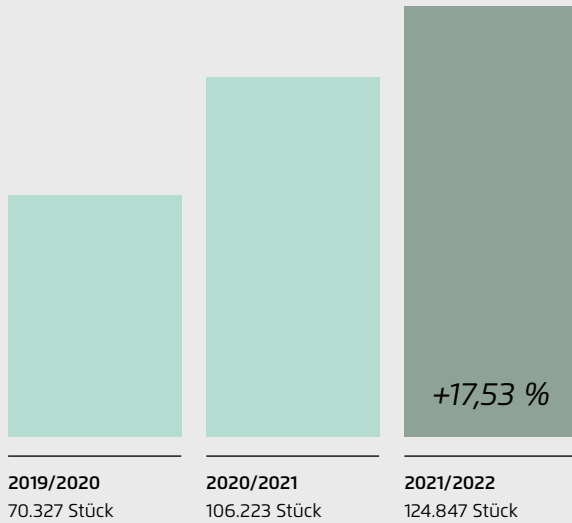
Zahlen und Fakten

# Geschäftsjahr 2021/22



# Einflussfaktoren

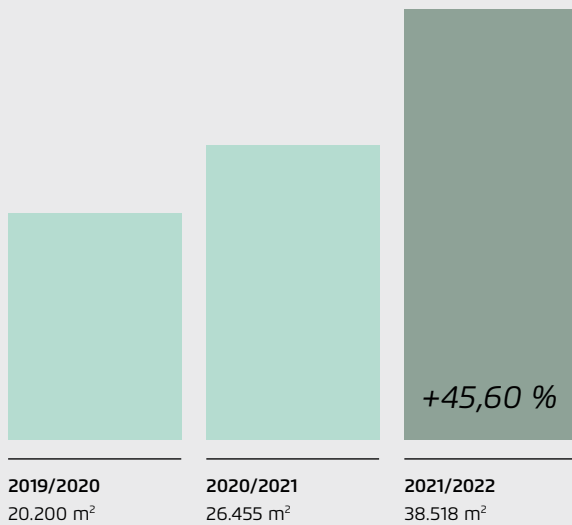
## Produzierte E-Bikes und Cargo-Bikes



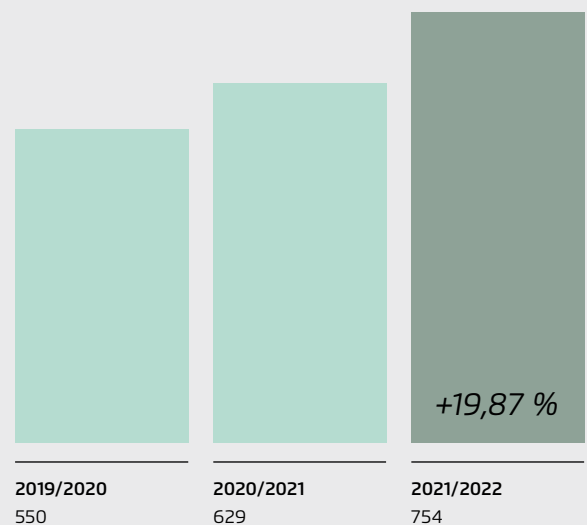
Immer mehr Menschen entscheiden sich für eine klimafreundliche Alltagsmobilität und steigen auf ein E-Bike oder Cargo-Bike um. Wir durften somit auch im Geschäftsjahr 2021/22 deutlich wachsen. Wachstum ist ein Teil unserer Unternehmensstrategie, denn wir sind davon überzeugt, dass jedes verkaufte E-Bike zu einer nachhaltigeren Lebensweise beiträgt. Deshalb ist es uns wichtig, für unser Wachstum einzustehen und die Folgen unseres Handelns stets im Auge zu behalten.

Um mehr Bikes zu produzieren, benötigen wir mehr Ressourcen, mehr Menschen, die für uns arbeiten, und mehr Fläche für unsere Produktionsstätte. Die Zahl unserer Mitarbeitenden ist im Geschäftsjahr 2021/22 um knapp ein Fünftel gestiegen. Auch wenn wir viele, stark genutzte Mobilitätsangebote haben und Homeoffice anbieten, steigen die Pendelstrecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Gleichzeitig benötigen wir mehr Fläche für Lager, Produktion und für Arbeitsplätze.

## Nutzfläche



## Mitarbeitende







# Klimabilanz 2021/22

## Verteilung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen nach Kategorien

	Brutto	Netto
<b>Scope 1: Direkte Emissionen (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>305,13</b>	<b>189,57</b>
Mobile Verbrennung (Fuhrpark)	189,57	189,57
Stationäre Verbrennung (Öko-Erdgas)	115,56	0 <sup>[1]</sup>
<b>Scope 2: Indirekte Emissionen aus bereitgestellter Energie (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zugekaufter Ökostrom	0	0 <sup>[2]</sup>
<b>Scope 3: Weitere indirekte Emissionen (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>6.896,12</b>	<b>6.796,51</b>
Brennstoff und energiebezogene Emissionen	128,22	99,62 <sup>[3]</sup>
Transport und Verteilung	5.740,87	5.669,87 <sup>[4]</sup>
Produzierter Abfall	38,74	38,74
Geschäftsreisen	117,32	117,32
Pendelverkehr	865,01	865,01
Digitales Arbeiten	5,96	5,96
<b>Gesamt (t CO<sub>2</sub>e)</b>	<b>7.201,25</b>	<b>6.986,08</b>

Die Bruttoemissionen sind alle Emissionen, welche nach dem Greenhouse Gas Protocol (kurz GHG) berichtet werden. Das GHG ist ein internationaler Standard, um die Treibhausgasemissionen eines Unternehmens zu bilanzieren. Für die Nettoemissionen werden dann die bereits kompensierten Emissionen abgezogen – z. B. beziehen wir klimaneutrales Erdgas, welches bereits von unserem Anbieter ENTEGA kompensiert ist.

Die Berechnungen unserer Klimabilanz haben wir mit Unterstützung der gemeinnützigen Stiftung myclimate durchgeführt.

CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) <sup>[5]</sup> geben die unterschiedlichen Klimagase mit ihrer Auswirkung auf Umwelt und Klima an und setzen sie über einen definierten Zeitraum von meist 100 Jahren ins Verhältnis zur gleichen Menge reinen CO<sub>2</sub>. Gemäß dem Kyoto-Protokoll gibt es mehrere Treibhausgase: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>) und Lachgas (N<sub>2</sub>O) sowie die fluorierten Treibhausgase (F-Gase) – wasserstoffhaltige Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW) und Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>). Um die unterschiedlichen Treibhausgasemissionen vergleichbar zu machen, haben die Vereinten Nationen diesen Index definiert. Angezeigt wird er durch das kleine „e“ hinter der Formel für Kohlenstoffdioxid: CO<sub>2</sub>e.

Es ist uns gelungen, die Netto-Emissionen von 7.746,82 t CO<sub>2</sub>e im Vorjahr um knapp 10 % auf 6.986,08 t CO<sub>2</sub>e zu reduzieren. Gleichzeitig sind wir mit mehr als 124.000 produzierten Bikes deutlich gewachsen (Vorjahr: 106.000 Bikes). Wir konnten die Emissionen somit vom Wachstum entkoppeln.

### Kurze Wege zahlen sich aus

Durch das Wachstum sind Emissionen in den Bereichen Fuhrpark, Brennstoff und produzierter Abfall erwartungsgemäß gestiegen. Gleichzeitig konnten wir jedoch die Gesamtemissionen bei den Logistikemissionen reduzieren – aufgrund von deutlich weniger Luftfrachtsendungen und verkürzten Lieferketten durch einen höheren Anteil europäischer Zulieferer.

Damit sind die rechnerischen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Bike zwar nicht auf dem Vorpandemieniveau von 47,36 kg CO<sub>2</sub>e (Geschäftsjahr 2019/2020) angekommen, mit 55,96 kg CO<sub>2</sub>e aber im Vergleich zum Vorjahr um 23 % gesunken. Unsere Bemühungen zur Emissionsreduktion zeigen in die richtige Richtung.

### Ökostrom und Photovoltaik

Eine Solaranlage auf den Dächern unseres Werks in Mühlthal erzeugt 43 % des direkt benötigten Stroms. Zusätzlich beziehen wir nachts zertifizierten Ökostrom aus vollständig erneuerbaren Energien für unsere elektrischen Logistikfahrzeuge. Tagsüber speisen wir überschüssig produzierten Strom der Anlage ins Netz ein – rechnerisch decken wir so rund 80 % unseres Stromverbrauchs.

### CO<sub>2</sub>-Kompensation über myclimate

Die Emissionen unseres Produktionsstandortes in Mühlthal und unserer Verkaufslogistik, in Summe 1.788 t CO<sub>2</sub>e, haben wir im Geschäftsjahr 2021/22 vollständig über ein nach Goldstandard zertifiziertes Klimaschutzprojekt von myclimate kompensiert. Das Projekt trägt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bei und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in den Regionen gemäß der Sustainable Development Goals der UN.

### 10.000 Bäume für den Darmstädter Wald

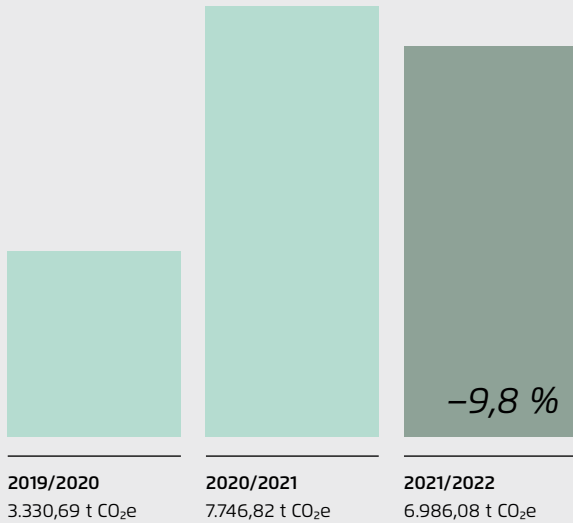
Um Nachhaltigkeitsprojekte vor unserer Haustür anzustoßen, haben wir 10.000 klimastabile Setzlinge für die Wiederbewaldung gestiftet. Die Baumarten – Eichen, Hainbuchen, Linden, Douglasien und Elsbeeren – wurden unter Nachhaltigkeitsaspekten ausgewählt und im Frühjahr 2022 auf einer 1,3 Hektar großen Kahlfäche bei Darmstadt gepflanzt.

### Bergwaldprojekt und Kundenbewertungen

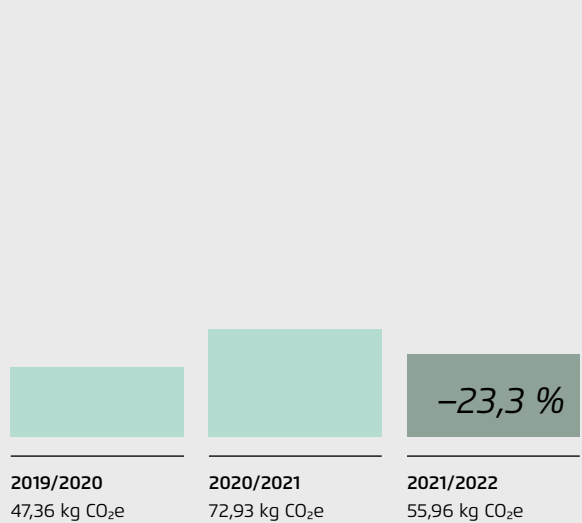
Zusätzlich haben wir mithilfe des Vereins Bergwaldprojekt 1.000 Spitzahorn-Setzlinge im Stadtwald Neu-Anspach gepflanzt. Die heimische Baumart trägt zur ökologischen Wiederbewaldung bei. Für jede Kund\*innenbewertung auf Trustpilot spenden wir zudem einen Baum. Im Geschäftsjahr 21/22 kamen hier weitere 96 Bäume zusammen.

# Klimabilanz im Vergleich

CO<sub>2</sub>e-Emission gesamt



CO<sub>2</sub>e-Emission je produziertes Bike



## Verteilung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen nach Kategorien

2019/2020	2020/2021	2021/2022	
94,28	134,59	189,57	<b>Scope 1: Direkte Emissionen (t CO<sub>2</sub>e)</b>
94,28	134,59	189,57	Mobile Verbrennung (Fuhrpark)
0 <sup>[1]</sup>	0 <sup>[1]</sup>	0 <sup>[1]</sup>	Stationäre Verbrennung (Öko-Erdgas)
0	0	0	<b>Scope 2: Indirekte Emissionen aus bereitgestellter Energie (t CO<sub>2</sub>e)</b>
0 <sup>[2]</sup>	0 <sup>[2]</sup>	0 <sup>[2]</sup>	Zugekaufter Ökostrom
3.530,62	7.612,23	6.796,51	<b>Scope 3: Weitere indirekte Emissionen (t CO<sub>2</sub>e)</b>
182,64 <sup>[3]</sup>	72,22 <sup>[3]</sup>	99,62 <sup>[3]</sup>	Brennstoff und energiebezogene Emissionen *
2.452,16 <sup>[4]</sup>	6.653,00 <sup>[4]</sup>	5.669,87 <sup>[4]</sup>	Transport und Verteilung
27,22	30,97	38,74	Produzierter Abfall
51,16	7,75	117,32	Geschäftsreisen
817,44	843,50	865,01	Pendelverkehr
0,00	4,79	5,96	Digitales Arbeiten
-294,21	0,00	0,00	Klima-Invest **
<b>3.330,69</b>	<b>7.746,82</b>	<b>6.986,08</b>	<b>Gesamt (t CO<sub>2</sub>e)</b>

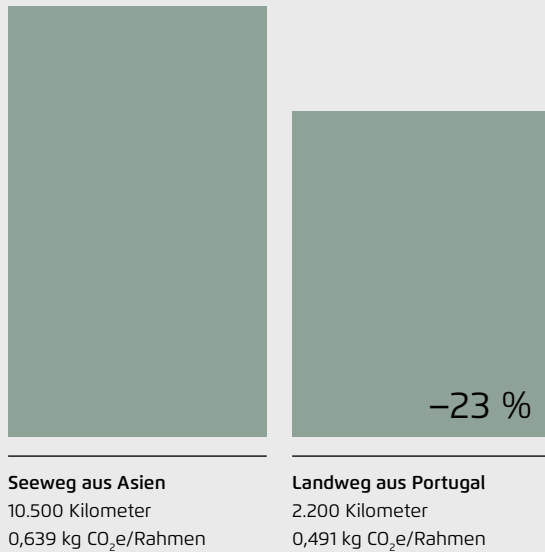
\* Bei „Brennstoff und energiebezogene Emissionen“ werden die Emissionen für die bereitgestellte Infrastruktur von Strom, Gas und der Rohstoffförderung unserer Fuhrpark-Treibstoffe erfasst. Der im Geschäftsjahr 2019/2020 gemessene Wert hat sich im Nachhinein als inkorrekt herausgestellt, da das Monitoring unserer Photovoltaikanlage Messfehler hatte. Wir konnten die Werte hier nachträglich näherungsweise berechnen und gehen von ca. 75 t CO<sub>2</sub>e, anstatt den angegebenen 182,64 t CO<sub>2</sub>e aus.

\*\* Der „Klima-Invest“ sind bei Dritten vermiedene Treibhausgasemissionen durch eingespeisten Ökostrom der Photovoltaikanlage. Wir haben diese Emissionen in den Berechnungen ab Geschäftsjahr 2020/2021 nicht mehr abgezogen. Der Akteur, der den Ökostrom bezieht, könnte die Emissionen ebenfalls abziehen und so würde eine Doppelbuchung entstehen.



# Nearshoring und Reshoring

## Transportemissionen je Rahmen



Verantwortungsvolles Wirtschaften bedeutet für uns auch, dass wir unsere Lieferwege kritisch betrachten und die Beschaffung von Komponenten unter nachhaltigen Aspekten beurteilen.

Nearshoring und Reshoring stehen für die Bestrebung, Produktionsstätten von weiter entfernten Orten näher an den Unternehmenssitz (zurück) zu holen. Sie sind meist schneller, flexibler und bieten ökologische sowie wirtschaftliche Vorteile. Aus diesem Grund sind wir bestrebt, den Anteil an Komponenten, die wir auf dem Landweg aus Europa beziehen, weiter zu erhöhen.

Gleichzeitig muss die Produktentwicklung berücksichtigt werden. Jede Entscheidung für oder gegen eine Komponente bewegt sich in einem Spannungsfeld wechselseitiger Abhängigkeiten:

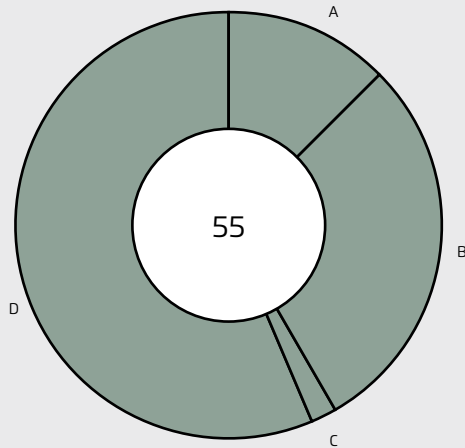
- Prüfkriterien und Normen für die Zulassung
- Sicherheits- und Qualitätsansprüche
- Ästhetisches Design mit hohem Integrationsgrad und stimmiger Funktionalität
- Produktspezifischer Preisrahmen
- Nachhaltige Herstellung

Mit vielen Herstellern in Asien verbindet uns zudem eine teils jahrzehntelange Partnerschaft, die wir weiterhin pflegen. Unser Ziel ist die Auswahl der besten Partner unter Berücksichtigung ressourcenschonender Aspekte – weltweit.

# Umstellung des Fuhrparks

## Fuhrpark im Detail

- A Elektro  
7 Pkw
- B Hybrid  
16 Pkw
- C Benzin  
1 Pkw
- D Diesel  
23 Pkw und 8 Lkw



Die Zukunft gehört der E-Mobilität. Daher stellen wir unseren Fuhrpark konsequent bis 2026 auf Elektrofahrzeuge um, die an unserem Standort mit selbst produziertem Strom aus unserer Photovoltaikanlage geladen werden können.

Mit dieser Entscheidung investieren wir langfristig in eine klimafreundliche Mobilität, da die direkten Emissionen unseres Fuhrparks einen großen Anteil an unserer Emissionsbilanz ausmachen.

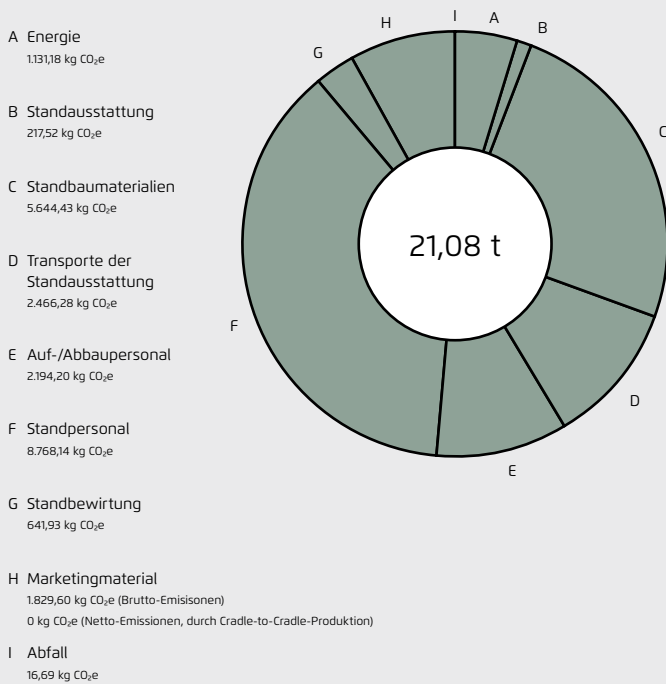
Schon heute sind mit sieben E-Autos und 16 Hybridmodellen mehr als 40 % unserer insgesamt 55 Fahrzeuge (teil-)elektrisch angetrieben. Acht Transporter und leichte Lkw, die wir für unseren Werksverkehr nutzen, können aufgrund mangelnder Alternativen vorerst nicht auf E-Antrieb umgestellt werden. Damit ergibt sich ein Potenzial von 40 Pkw, die wir durch E-Autos ersetzen können.

Die Umstellung des Fuhrparks wird aufgrund von laufenden Leasingverträgen bis zu vier Jahre dauern. Ist die Pkw-Flotte aber einmal komplett elektrifiziert, erwarten wir deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen.



# Nachhaltiger Messeauftritt auf der Eurobike 2022

## Klimabilanz des Messeauftritts



Unser Messeauftritt auf der Eurobike 2022 in Frankfurt war mit dem Anspruch verbunden, möglichst geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verursachen. Dafür haben wir das Konzept überarbeitet und konsequent auf klimafreundliche Faktoren geachtet.

- Mehrfachnutzung von Baumaterialien**  
 Von Anfang an haben wir mit der Maßgabe gearbeitet, viele Teile der Aufbauten wiederverwenden zu können. Kunststoffteile nutzen wir zum Beispiel vier- bis sechsmal, Metall und Holz noch häufiger. Podeste, Wände, Geräte und Möbel mieten wir von einem Messebauer oder lagern sie ein, um sie erneut zu benutzen.
- Bodenbeläge**  
 Bewusst haben wir uns für einen zusätzlichen Boden entschieden, um den Komfort unserer Mitarbeitenden bei langen Messetagen zu erhöhen. Die Bodenfliesen nehmen wir zu weiteren Veranstaltungen mit, am Ende ihrer Lebensdauer werden sie vom Hersteller recycelt. Den Holzboden des Außenstandes haben wir in unserem neu geschaffenen Family & Friends Store in Mühlthal als Podest- und Möbeloberflächen verbaut.
- Klimafreundliche Anreise**  
 Wir ermutigen unsere Mitarbeiter\*innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder mit Fahrgemeinschaften auf die Messe zu kommen.
- Catering**  
 Wir folgen bei der Verpflegung denselben Standards wie in unserem Café am Firmensitz (vegetarisch, Bio oder Demeter, fair gehandelt). Nicht in Anspruch genommenes Essen haben wir über ein Foodsharing-Netzwerk verteilt. So mussten wir nichts wegwerfen.
- Übernachtung**  
 Das von uns genutzte Hotel bezieht 100 % Ökostrom, hat eine Zertifizierung für ressourcenschonendes Bauen (LEED-Gold Zertifizierung) und bietet Bioprodukte.
- Weitgehender Verzicht auf Marketingmaterial**  
 Wir verzichten auf gedruckte Giveaways und Kataloge, stattdessen fungiert ein beschreibbarer Aufkleber als Markenreminder. Ein Magazin, das wir für unsere UBN Baureihe produziert haben, ist klimaneutral Cradle to Cradle zertifiziert. Pressemappen sind digital erhältlich, nur einige wenige Exemplare werden gedruckt.
- Galerie „A Photographic Journey through Urban Cycling“**  
 Wir planen, die Fotografien aus der UBN Galerie an weiteren Orten zu zeigen und schließlich am Standort Mühlthal auszustellen.

### Ergebnis: deutlich reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen

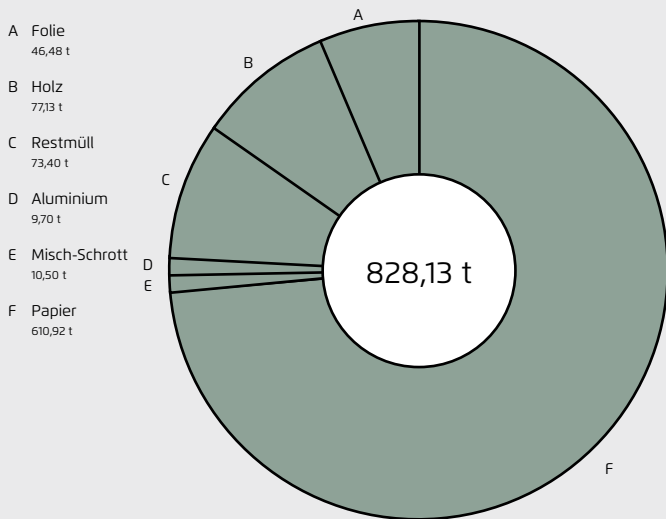
Laut Berechnungen unseres Klimaschutzpartners myclimate liegt die Klimabilanz unserer Messestands weit unter dem Durchschnitt vergleichbarer Messestände.





# Abfallmanagement im Geschäftsjahr 2021/22

## Abfallaufkommen am Riese & Müller Standort in Mühlthal im Geschäftsjahr 2021/22



Der Großteil des Abfallaufkommens an unserem Standort in Mühlthal erreicht uns als Verpackungsmaterial von Lieferanten, vor allem Kartonnage, Holz und Folie. Diese Materialien verwenden wir teilweise wieder: Pappkartons werden geschreddert und als Füllung im Versand verwendet, Luftpolsterfolie schneiden wir zu, um damit Teile fertiger gebauter Bikes vor Beschädigungen zu schützen.

Was nicht noch einmal benutzt werden kann, führen wir – neben geringen Mengen an Misch-Schrott und Aluminium – konsequent der Wiederverwertung zu. Dabei erreichen wir eine Recyclingquote von mehr als 90 %. Dieser Anteil blieb auch bei den höheren Produktionszahlen des vergangenen Jahres stabil: Unser Recycling funktioniert.

Dennoch ist es unser Bestreben, das Gesamtaufkommen an Abfall stetig zu reduzieren und so den Müllanteil zu senken, der je hergestelltem Bike anfällt. Dass dieser Anteil in den vergangenen drei Jahren einen leichten Anstieg verzeichnet, ist auch auf äußere Umstände zurückzuführen.

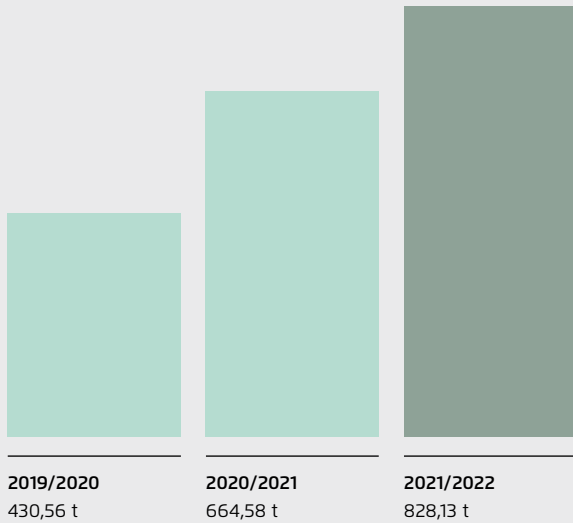
So war es u. a. durch steigende Holzpreise und die globale Logistikkrise während der Pandemie zu einem weltweiten Mangel an Europaletten gekommen. Viele unserer Zulieferer mussten in der Folge vorübergehend auf einfachere Einwegpaletten zurückgreifen, die wir nicht wiederverwenden können und recyceln müssen.

Gleichzeitig haben wir in Zeiten unsicherer Lieferketten konsequent die Strategie der permanenten Verfügbarkeit von Teilen verfolgt, um durchgehend lieferfähig zu sein. Dadurch ist im vergangenen Jahr bereits Verpackungsmüll von angelieferten Komponenten ins Recycling gegangen, die wir teilweise noch auf Lager haben.

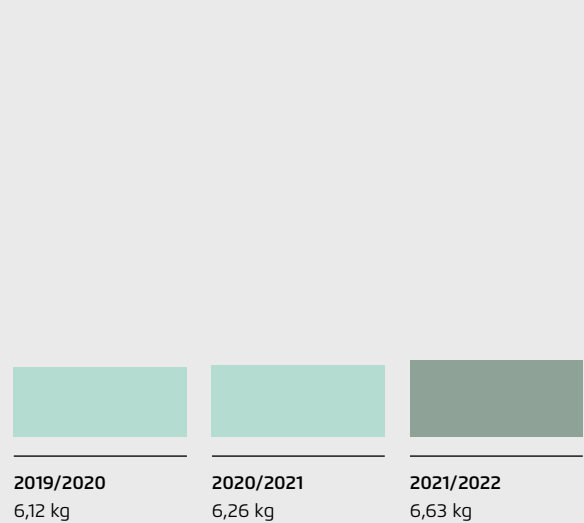
Wir erwarten daher künftig einen stetig sinkenden Müllanteil pro Bike, auch durch den engen Austausch mit unseren Zulieferern, um weitere Fortschritte bei der Reduktion von Verpackung zu erzielen (siehe „Projekte zur Müllvermeidung“, Seite 60).

# Abfallmanagement im Vergleich

Abfallaufkommen gesamt



Abfallaufkommen je produziertes Bike



Abfallaufkommen nach Kategorien

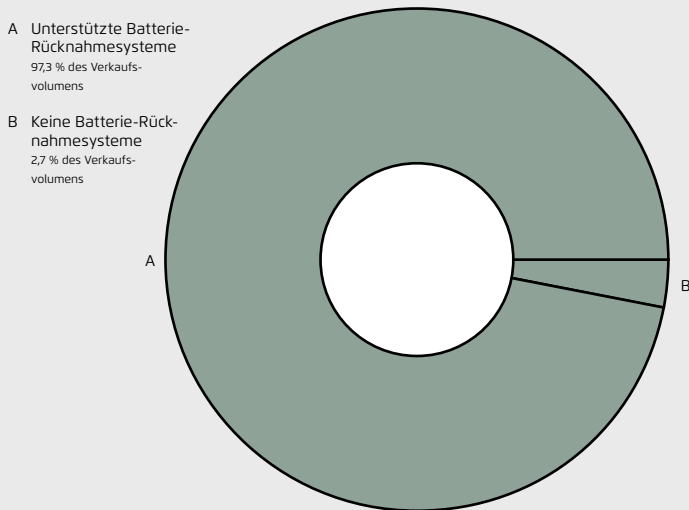
2019/2020	2020/2021	2021/2022	
<b>430,56</b>	<b>664,58</b>	<b>828,13</b>	<b>Gesamtmenge</b>
23,12 t	42,65	46,48	Folie
39,86 t	59,33	77,13	Holz
42,70 t	58,71	73,40	Gemischter Abfall
6,47 t	7,44	9,70	Aluminium
7,29 t	9,01	10,50	Misch-Schrott
311,12 t	487,44	610,92	Papier





# Batterie-Rücknahme

## Unterstützung der Batterie-Rücknahmesysteme in Deutschland und in unseren Exportländern



Die Akkus unserer E-Bikes sind hochwertige Komponenten, die nach der vorgesehenen Nutzungszeit zu einem großen Teil recycelbar sind. So können die in den Akkus enthaltenen wertvollen Rohstoffe wiederverwendet werden.

Voraussetzung dafür ist eine einheitliche, flächendeckende und fachgerechte Rückführung der gebrauchten Akkus. Riese & Müller unterstützt aktuell Rücknahmesysteme in 17 Ländern, was 97,3 % unseres Verkaufsvolumens entspricht. In Deutschland beteiligen wir uns beispielsweise an der Stiftung GRS (Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir auf diese Weise insgesamt knapp 230.000 Euro in das Sammeln, Abholen und Recycling von Akkus investiert. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur umweltschonenden Entsorgung und Wiederverwendung von Batteriebestandteilen.

# -25 %

Bosch liefert Motoren und Akkus für zahlreiche Riese & Müller Modelle und ist ein wichtiger und zuverlässiger Partner zum Erreichen unserer Nachhaltigkeitsziele. Das Unternehmen hat das Thema Nachhaltigkeit zum zentralen Bestandteil seiner Unternehmensstrategie erklärt, mit den drei Schwerpunkten: (1) Reduktion des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks von Pedelecs, (2) Verantwortung in der Lieferkette und (3) Kreislaufwirtschaft (Circular Design). Bosch hat sich verpflichtet, Komponenten ressourcenschonend zu entwickeln und zu produzieren, und arbeitet kontinuierlich daran, Material einzusparen.

Beispielhaft für dieses Bestreben sind Verbesserungen an der Performance Line CX. Bei der neuesten Motorengeneration konnte Bosch eine Gewichtseinsparung von rund 25 % verglichen mit dem Vorgängermodell erreichen. Dadurch wird der Ressourceneinsatz verringert und die Produktion vereinfacht. Zudem liefert uns das Unternehmen die Antriebe seit Ende 2020 in einer einfach zu recycelnden Faserformverpackung aus Papier – ganz ohne Folie oder Styropor.



# BOSCH



# Projekte zur Müllvermeidung

## 100 %

der Lieferantenverpackungen werden nach Zero-Waste-Kriterien überprüft.

## 65 %

Einsparung von Klebeband pro verpacktem E-Bike.

## 350

Rollen Folienklebeband konnten durch den Einsatz von Papier-Nassklebeband im Kleinteileversand vermieden werden.

## 80.000 m<sup>2</sup>

Folie können unsere Rahmenlieferanten in Zukunft mindestens bei der Lackierung einsparen, da die Mehrfarbigkeit der Rahmen bei nahezu der kompletten Modellpalette entfällt.

Die Vermeidung von Abfall steht bei uns an erster Stelle. Mit Projekten zur Müllreduzierung zeigen wir den beteiligten Zulieferern und Mitarbeiter\*innen, welchen Stellenwert die Schonung von Ressourcen bei uns einnimmt, und dass wir es in der Hand haben, etwas zu verändern.

Im vergangenen Jahr haben wir verschiedene Zero-Waste-Projekte angestoßen, intern bei uns am Standort in Mühltal und im Austausch mit unseren Zulieferern:

### One-Colour-Rahmen

In Zusammenarbeit mit unseren Rahmenlieferanten haben wir im vergangenen Jahr nahezu die komplette Modellpalette auf einfarbige Rahmen umgestellt. Bislang waren bei der zweifarbigen Lackierung einiger unserer Bikes unverhältnismäßig große Mengen an Abdeckfolie und zusätzlicher Farbe angefallen – für uns nicht mehr tragbar. Dies betrifft die Modelle Multicharger Mixte, Supercharger, Superdelite und Nevo, mit Ausnahme des Nevo in Rot, das aus gestalterischen Gründen nicht angepasst werden kann. Ohne das Farbdesign wesentlich zu ändern, konnten wir mit dieser Umstellung durchschnittlich 52 g Farbe, 5 m Tape und 2 m<sup>2</sup> Folie pro Rad einsparen.

### Zero-Waste-Prüfung der Qualitätssicherung beim Wareneingang

Täglich erreichen uns Teile von zahlreichen Zulieferern, verpackt in Folien, Kartons und auf Holzpaletten. Dieses angelieferte Versandmaterial stellt den Hauptteil unseres gesamten Abfallaufkommens dar – ein wichtiger Ansatzpunkt zur Reduktion von Müll.

Daher überprüft unsere Wareneingangskontrolle seit Anfang 2022 auch die Qualität der Verpackungen von Komponenten auf Zero-Waste-Kriterien:

- Wie gut ist die Auslastung von Umverpackung zu Inhalt?
- Gibt es einen unnötigen doppelten Verschluss?
- Befindet sich verzichtbares Füllmaterial im Karton?

Auf Grundlage dieser Prüfung haben wir im vergangenen Jahr 159 Verbesserungsvorschläge an unsere Zulieferer kommuniziert. Mehr als die Hälfte davon befindet sich in Bearbeitung, 14 % wurden bereits umgesetzt.

### Einsparung von Klebeband

Für den Versand verpacken wir unsere Bikes in Kartons und schützen sie zusätzlich mit Luftpolsterfolie und Klebeband vor Transportschäden. Während wir die Folie aus Verpackungen von Lieferanten wiederverwenden, wird das Tape von uns neu eingebracht. Um den Einsatz dieses Klebebands zu reduzieren, haben wir die Verpackungsrichtlinien unserer Modelle analysiert und komplett überarbeitet. Das Ergebnis: Wir konnten den Einsatz von Tape um mehr als 65 % verringern, pro Bike rund 40 cm. Auf alle produzierten Bikes hochgerechnet sparen wir so rund 45.000 m Klebeband pro Jahr, mehr als 900 Rollen.

Auch im Kleinteileversand haben wir Verbesserungen erreichen können. Durch den Umstieg von Folienklebeband auf Papiertape verringern wir die Menge an Plastikmüll bei unseren Verpackungen. Papierbasierter Klebeband kann deutlich einfacher dem Recyclingprozess zugeführt werden. Bei mehr als 44.000 versandten Kleinpaketen werden so rund 350 Rollen Folienklebeband vermieden.

# Vorbereitung auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Unsere E-Bikes bestehen aus hunderten von Bauteilen, die wir von Lieferanten aus aller Welt beziehen. Trotzdem ist unser Anspruch überall entlang der Lieferkette derselbe: Wir wollen den Weg der Teile nachvollziehbar machen – und für gute und faire Bedingungen bei Zulieferern und Vorlieferanten sorgen.

Schon heute arbeiten wir daher an Maßnahmen, die auch von Seiten der Politik künftig mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) von Unternehmen eingefordert werden. Das Gesetz ist die deutsche Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie und gilt ab 2023 für Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeiter\*innen, ab 2024 für solche mit mehr als 1.000 Beschäftigten.

**Das LkSG umfasst diese wesentlichen Eckpunkte** <sup>[6]</sup>:

- **Grundsatzklärung:** Unternehmen haben die Verpflichtung, eine Grundsatzklärung zur Einhaltung der Menschenrechte zu verabschieden.
- **Risikoanalyse:** Unternehmen sind verpflichtet, jährlich und anlassbezogen eine Risikobewertung aller Tier-1-Lieferanten durchzuführen. Dabei müssen sie die Wertschöpfungskette auf soziale und ökologische Risiken prüfen. Erkennt ein Unternehmen Rechtsverstöße, ist es verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen diesen entgegenzuwirken.
- **Bericht:** Unternehmen müssen eine jährliche Dokumentation über die Umsetzung ihrer Sorgfaltspflichten beim Bundesamt für Wirtschafts- und Ausfuhrkontrolle (BaFa) abgeben.
- **Beschwerdeverfahren:** Unternehmen sind verpflichtet, den Akteuren ihrer Wertschöpfungskette eine Möglichkeit zur unabhängigen, anonymen Beschwerde zu geben.

## Woran arbeitet Riese & Müller?

Riese & Müller hat sich zusammen mit der Initiative Lieferkettengesetz des Business & Human Rights Resource Centre für ein starkes LkSG stark gemacht. Auch wenn das Gesetz erst 2024 für uns als Unternehmen wirksam wird, haben wir uns entschlossen, schon jetzt danach zu handeln.

Dazu gehören Visual Audits, eine Risikoanalyse unserer mehr als 70 Tier-1-Lieferanten und die Einrichtung eines Hinweisgebersystems auf unserer Homepage, bei dem Hinweise auf Korruption, Belästigung oder Verstöße gegen den Umweltschutz anonym gemeldet werden können. Bislang hat uns keine Beschwerde über das Hinweisgebersystem erreicht.

Bereits im Februar 2021 hat Riese & Müller eine Grundsatzklärung zur Einhaltung der Menschenrechte veröffentlicht. Diese beinhaltet alle Richtlinien und Standards, an denen wir unser unternehmerisches Handeln und unsere Kultur ausrichten. Die Grundsatzklärung orientiert sich u. a. an der UN-Menschenrechtscharta und den Arbeitsrichtlinien der Internationalen Arbeitsorganisation ILO und ist [hier](#) zu finden.



# Compliance

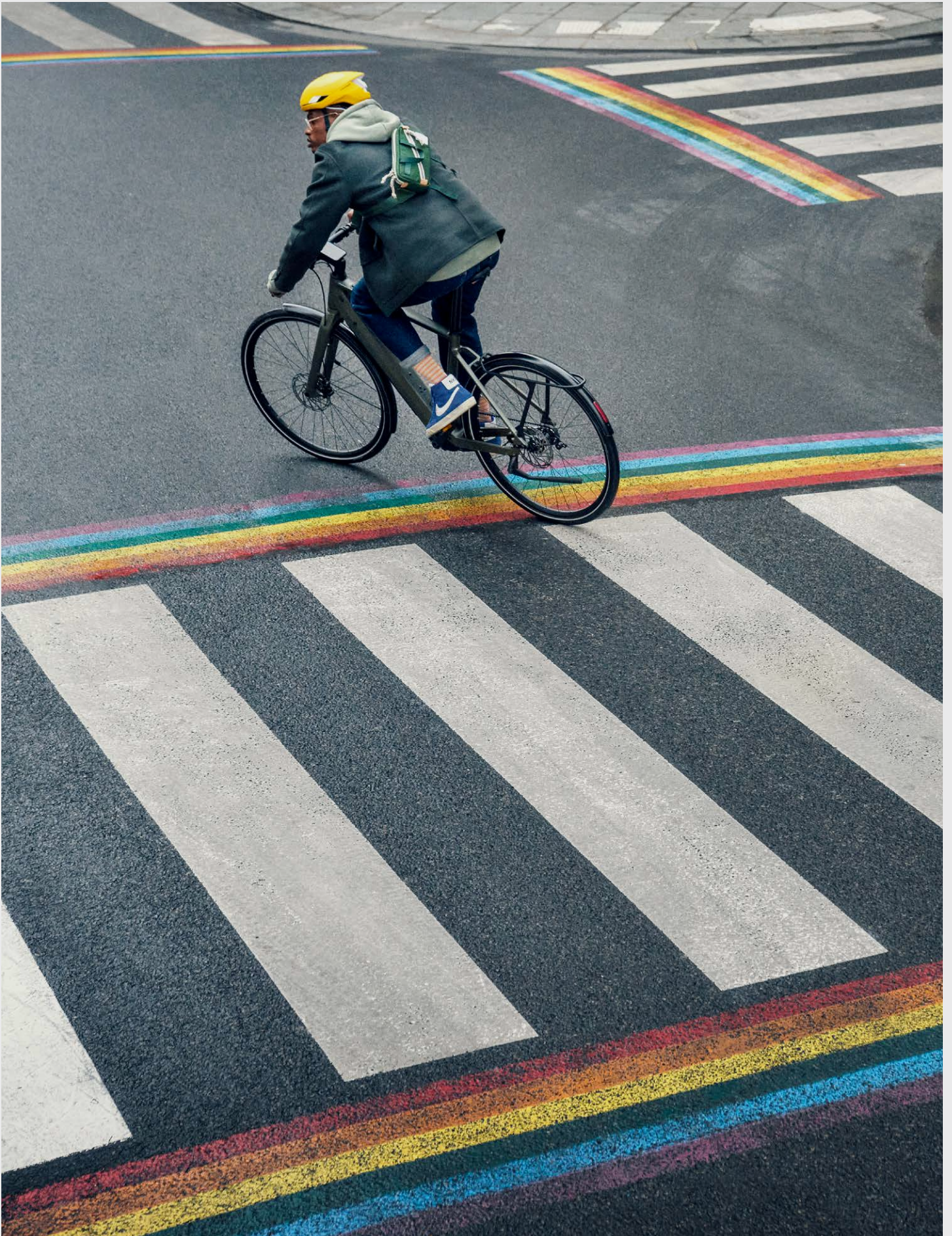
Unternehmerisches Handeln muss gesetzeskonform und im Einklang mit international geltenden Konventionen und Normen sein. Darüber hinaus definieren wir eigene Werte und Standards, an die sich unsere Mitarbeiter\*innen, Zulieferer und Geschäftspartner\*innen während der Zusammenarbeit halten müssen.

Der Begriff Compliance (engl. für Einhaltung) beschreibt diese Bestrebung und umfasst bei Riese & Müller die folgenden Bereiche:

- **Arbeitsplatzkodex**  
Dieses Regelwerk gehört zum Arbeitsvertrag aller Beschäftigten und bildet eine einfache, klare Wertebasis für ein gesundes Arbeitsklima und ein gutes Miteinander. Der Arbeitsplatzkodex enthält neben Regeln zu Ordnung und Sorgfalt im Arbeitsalltag auch Leitsätze zu den Themen Toleranz und Gemeinschaft.
- **Datenschutz**  
Personenbezogene Daten, vertrauliche Kommunikation und sensible Informationen stehen bei uns unter besonderem Schutz. Neben einem internen Team, das sich um alle Fragen rund um das Thema kümmert, gibt es einen externen Datenschutzbeauftragten, der Verstöße anonym entgegennimmt.
- **Antidiskriminierungsstelle**  
Unser Grundsatz lautet: Keine Toleranz für Diskriminierung, Mobbing oder Gewalt. Wir respektieren alle Menschen, egal welcher Herkunft, Religion oder sexueller Identität, ganz gleich welchen Geschlechts oder Alters, ob mit Behinderung oder chronischer Krankheit.
- **Code of Conduct**  
Im Verhaltenskodex für unsere Lieferanten und Geschäftspartner legen wir unsere Prinzipien im Umgang mit den Themen Mensch, Umwelt, Geschäftsbeziehungen, Marktverhalten, Daten, Geschäftsgeheimnisse und Unternehmensvermögen fest.
- **Verantwortungsbericht**  
Im jährlich erscheinenden Bericht dokumentieren wir unsere Schritte auf dem Weg, 2025 das nachhaltigste Unternehmen der E-Bike-Branche zu sein. Transparenz steht dabei an erster Stelle.
- **Reiserichtlinien**  
Auf Dienstreisen sind wir bodenständig und agieren tolerant und nachhaltig. Für alle Reisenden gelten dieselben Regeln. Wir sind den gesetzlichen Grundlagen und unseren eigenen Werten verpflichtet und halten diese kompromisslos ein.
- **Kartellrecht**  
Als in Deutschland tätiges Unternehmen halten wir uns an das deutsche Kartellrecht und an das EU-Kartellrecht.
- **Whistleblowing**  
Das Hinweisgebersystem bietet unseren Mitarbeiter\*innen, Kund\*innen, Händler\*innen und Lieferanten die Möglichkeit, Compliance-Verstöße anonym zu melden. Bislang haben uns auf diesem Weg keine compliance-relevanten Mitteilungen erreicht.  
[r-m.de/hinweisgebersystem](mailto:r-m.de/hinweisgebersystem) oder [compliance@r-m.de](mailto:compliance@r-m.de)

Im Management Board gibt es einen Compliance-Verantwortlichen. Dieser ist gemeinsam mit People & Culture für die Schulungen im Unternehmen verantwortlich.







# Nachhaltigkeitsumfrage 2021/2022

Registrierte Lieferanten bei sustainabill

97 %

des gesamten Einkaufsvolumens (Tier 1)

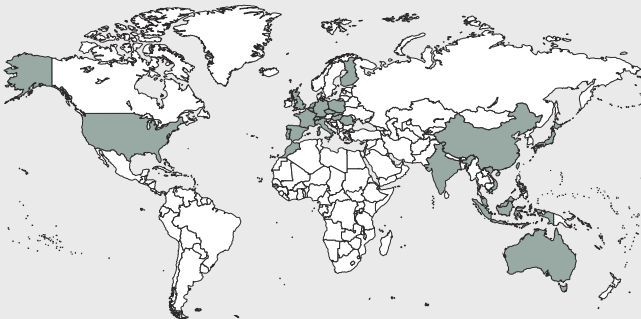
71

Zulieferer Tier 1

62

Zulieferer Tier 2

Herkunftsländer



## Über Sustainabill

Sustainabill ist eine cloudbasierte Plattform, auf der Lieferanten Auskünfte zu ihren Sorgfaltspflichten und Umweltauswirkungen geben. Die Informationen beruhen auf Zertifikaten und Selbstauskünften der Lieferanten, die von sustainabill überprüft werden. Bei der Analyse wird auch die Vorlieferkette einbezogen. Das Ziel: vollständige Transparenz bei den Themen Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltstandards und Product Compliance.

Wir nutzen die Cloud-Plattform sustainabill, um unsere globale Lieferkette transparent und nachvollziehbar darzustellen. Bezogen auf Nachhaltigkeitsaspekte können wir auf diese Weise erkennen, wie Best Practices bei unseren Zulieferern aussehen, wo noch Risiken lauern und an welchen Stellen Verbesserungspotenzial besteht. Damit übernehmen wir Verantwortung, erhöhen die Transparenz in der Lieferkette und können gemeinsam mit unseren Lieferanten über die komplette Wertschöpfungskette hinweg aktiv werden.

Die Befragung gliedert sich in vier Bereiche:

### • Company Management

Inwieweit ist Nachhaltigkeit verankert in der Unternehmensstrategie? Die befragten Unternehmen sollen hier Auskunft darüber geben, ob sie dafür bereits verantwortliche Mitarbeiter\*innen benannt oder konkrete Ziele definiert haben.

### • Climate Practices

Welche Maßnahmen zum Klimaschutz unternimmt das Unternehmen? Das können konkrete Schritte zur Reduktion der eigenen Treibhausgasemissionen sein oder CO<sub>2</sub>-Kompensation durch zertifizierte Projekte.

### • Social Practices

Wie steht es um die Arbeitsbedingungen im Unternehmen? Hier wird abgefragt, ob es eine Strategie gibt zur Einhaltung von Mindeststandards bei Menschenrechten und Arbeitssicherheitsthemen.

### • Sourcing Practices

Hat das Unternehmen eine verantwortungsvolle Beschaffungsstrategie? Dieser Bereich fragt unter anderem ab, wie und wo das Unternehmen Teile einkauft oder ob es Audits bei den Vorlieferanten durchführt.

### Ausblick

In Zukunft werden wir die sustainabill-Umfrage regelmäßig aktualisieren und erweitern. Außerdem ist es uns wichtig, mit unseren Lieferanten im persönlichen Gespräch zu bleiben, um größtmögliche Transparenz in der Lieferkette zu schaffen.

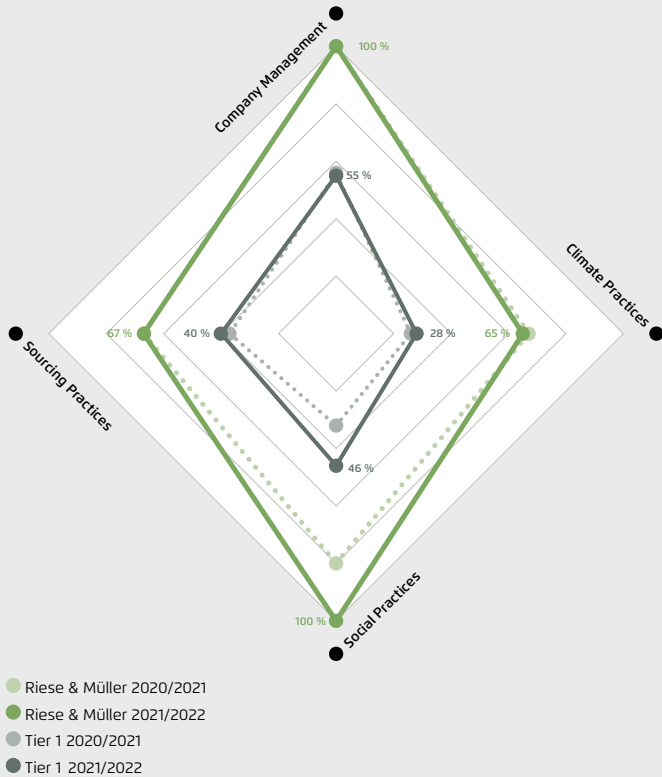
### Nachhaltige Brancheneffekte

Wir erhalten von unseren Partnern durchweg positives Feedback zum sustainabill-Projekt. Einige der teilnehmenden Unternehmen haben die Umfrage beispielsweise als Selbst-Check genutzt und daraus Ansätze entwickelt, an denen sie arbeiten wollen.

Mittlerweile sind auch weitere bedeutende Akteure der Bike-industrie der sustainabill-Plattform beigetreten, wie zum Beispiel der Reifenproduzent Schwalbe oder Antriebshersteller Fazua. Die beiden Firmen haben wiederum ihre eigenen Lieferanten eingeladen, der Nutzerkreis wächst. Das hat einen positiven Effekt für die gesamte Branche. Denn wer einmal Angaben zu seinen Sozial- und Umweltaspekten gemacht hat, kann diese einfach und unkompliziert mit neuen sustainabill-Nutzern teilen – und für noch mehr Transparenz sorgen. Denn das ist Voraussetzung für Offenheit, Vertrauen und Austausch in einer umfassend vernetzten Bikebranche.

# Nachhaltigkeitsumfrage 2021/2022

## Riese & Müller – Tier 1



### Tier-1-Analyse erweitert

Im Anschluss an die erfolgreiche Pilotphase im Frühjahr 2021 haben wir das Projekt ausgeweitet und weitere Zulieferer auf die sustainabil-Plattform eingeladen. Diese wurden von uns in Webinaren im Umgang mit der Cloud-Plattform geschult. Dabei begegnen wir unseren Lieferanten auf Augenhöhe und sensibilisieren in Workshops persönlich für das Thema. Denn vertrauensvolle Partnerschaften und gemeinsames Handeln sind essentielle Bestandteile unserer Mission einer vollständig transparenten Lieferkette.

Mittlerweile haben sich auf diese Weise 71 unserer direkten Lieferanten auf der Plattform registriert und an einer Befragung zu ihrer Nachhaltigkeitsperformance teilgenommen. Nach Auswertung der Daten erhält jeder der teilnehmenden Lieferanten einen Ergebnis-Score. Im Anschluss daran haben wir bei einem niedrigen Score oder bei Unklarheiten mit einzelnen Lieferanten das Gespräch gesucht. Mit Zulieferern, die in sogenannten Risikoländern produzieren, wurde beispielsweise besprochen, welche Maßnahmen bei den identifizierten Risikofaktoren ergriffen werden können. Aus den Ergebnissen dieser Befragung und der anschließenden Feedback-Runde haben wir eine Risikoanalyse erstellt (siehe S. 67)

Mit den 71 registrierten Unternehmen haben wir Einblick in die Prozesse und Arbeitsmethoden von Lieferanten erhalten, die rund 97 % unseres Einkaufsvolumens abbilden – ein bedeutender Erfolg.

## Beispiele aus der Nachhaltigkeitsumfrage

### Entwicklung Riese & Müller

Wir verbessern uns in der Kategorie Social Practices von 80 auf 100 %. Dies gelingt uns zum einen dadurch, dass wir bestehende und zukünftige Lieferanten verpflichten, unseren Code of Conduct zu unterzeichnen bzw. einen vergleichbaren Code of Conduct aufzusetzen. Zum anderen trägt zur Verbesserung bei, dass wir durch unsere Risikoanalyse die Themen Menschenrechte und Arbeitsbedingungen entlang der Lieferkette beleuchten.

Mit 65 % erzielen wir einen leicht verringerten Score in der Kategorie Climate Practices (Vorjahr: 67 %). Diese Entwicklung geht zurück auf eine leicht veränderte Gewichtung und Ausdifferenzierung der Umfrage seitens sustainabil und ist keine faktische Verschlechterung unserer Klimaschutzbemühungen.

### Beispiel eines Lieferanten

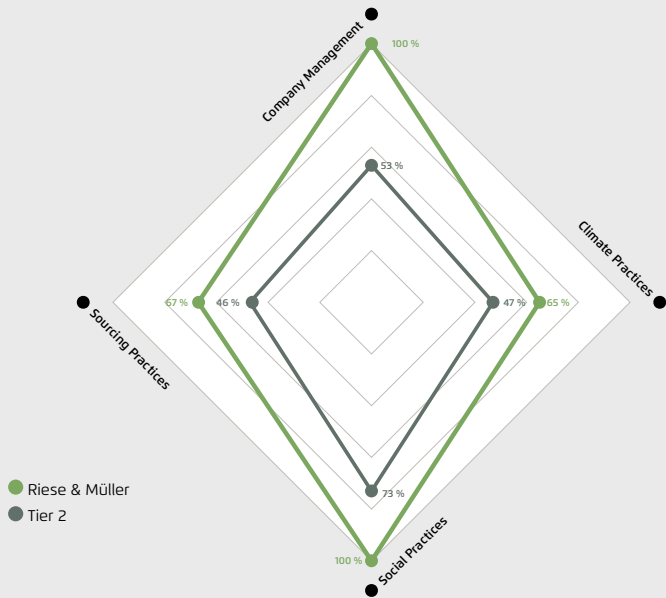
Einer unserer Lieferanten verbessert sich im Gesamt-Scoring deutlich. Diese Verbesserung geht auf mehrere Faktoren zurück: Das Unternehmen hat beispielsweise einen Ansprechpartner für das Thema Nachhaltigkeit benannt, plant die Veröffentlichung eines CSR-Reports, hat einen Code of Conduct und Audits für Lieferanten eingeführt und Ziele zur Reduktion der Treibhausgase definiert.

Tier 1 bedeutet in der Zulieferpyramide der erste Lieferant.  
Tier 2 bedeutet in der Zulieferpyramide der Vorlieferant unserer Lieferanten.



# Nachhaltigkeitsumfrage 2021/2022

## Nachhaltigkeitsumfrage 2021/2022 Riese & Müller – Tier 2



### Tier-2-Analyse begonnen

In einer zweiten Erweiterung des sustainabil-Projekts haben wir in diesem Geschäftsjahr erstmals auch Vorlieferanten („Tier 2“) in einer Nachhaltigkeitsanalyse erfasst.

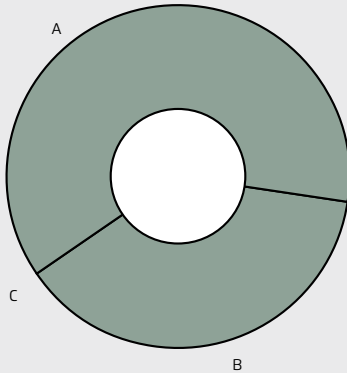
Bei dieser Tier-2-Analyse besteht die Möglichkeit, Informationen auch anonymisiert auf der Plattform anzugeben. Wir sehen in diesem Fall nur die Scores und das Land, in dem die Lieferanten lokalisiert sind, nicht aber die jeweiligen Firmennamen. Von den 62 registrierten Tier-2-Lieferanten haben sich 18 vor uns anonymisiert.

Die Analyse der Vorlieferanten ist von enormer Bedeutung, nicht nur für uns, sondern für alle teilnehmenden Unternehmen. Mit jedem weiteren sustainabil-Nutzer, der eigene Vorlieferanten einlädt, bekommen alle verbundenen Mitglieder neue wertvolle Informationen über die gesamte Wertschöpfungskette, selbst wenn sich Lieferanten dazu entscheiden, ihre Daten nur anonymisiert weiterzugeben.

# Risikoanalyse / Desk Audit

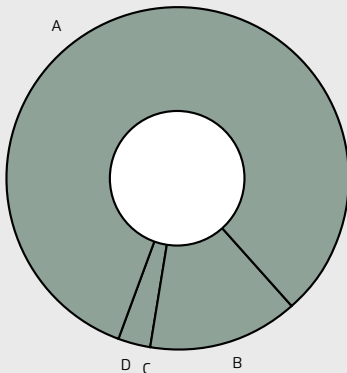
## Ergebnis nach Lieferanten

- A Kein Risiko (0)  
44 Lieferanten
- B Leichtes bis mittleres Risiko (1–2)  
27 Lieferanten
- C Hohes Risiko (3)  
0 Lieferanten



## Ergebnis nach Einkaufsvolumen

- A Kein Risiko (0)  
83 % des Einkaufsvolumens
- B Leichtes bis mittleres Risiko (1–2)  
14 % des Einkaufsvolumens
- C Hohes Risiko (3)  
0 % des Einkaufsvolumens
- D Nicht bewertet \*  
3 % des Einkaufsvolumens



Mit der Risikoanalyse verfolgen wir das Ziel, Risiken für Mensch und Umwelt entlang der Lieferkette sichtbar zu machen und zu bewerten. Jährlich bewerten wir alle Unternehmen, die wir auch zu sustainabill eingeladen haben. Besonderen Wert legen wir dabei auf das Wohlergehen der Menschen, die für uns arbeiten.

Die Risikoanalyse ist eine Momentaufnahme und beruht auf unserer Bewertung mit Hilfe von internationalen Standards, Visual Audits und der Selbstauskunft der Lieferanten.

Die Bewertung erfolgt anhand einer von uns definierten Skala (0: kein Risiko, 1: geringes Risiko, 2: mittleres Risiko, 3: hohes Risiko). Folgende Aspekte wurden berücksichtigt:

- Wurde unser Verhaltenskodex (Code of Conduct) akzeptiert und unterzeichnet?**

Unser Code of Conduct dokumentiert unsere Werte zu Umweltschutz und Menschenrechten und ist fester Bestandteil und Voraussetzung zukünftiger Lieferbeziehungen. Bislang haben nahezu alle unsere Lieferanten unterzeichnet, einzelne Firmen haben eigene Code of Conducts, die mit unserem vergleichbar sind. Zusammen bilden diese Unternehmen 97 % des Einkaufsvolumens ab.
- Wo befinden sich die Produktionsstätten unserer Lieferanten?**

Wir bewerten alle Länder in Bezug auf die Themen Zwangsarbeit und Korruption. Dabei orientieren wir uns am Global Slavery Index, dem Corruption Perception Index und der Bewertung aus sustainabill. Unterhalten Lieferanten mehrere Produktionsstätten, bewerten wir jedes einzelne Lieferland.
- Wie hat das Unternehmen bei der Nachhaltigkeitsumfrage von sustainabill abgeschnitten?**

Alle Themen der Umfrage sind hier von Bedeutung, besonders relevant für die Bewertung der sozialen Risiken aber ist das Ergebnis der „Social Practices“ und „Sourcing Practices“.
- Welche Zertifizierungen, Prozesse und Ziele hat der Lieferant?**

Zertifizierungen geben uns die Sicherheit, dass zielorientiert produziert und Mindeststandards eingehalten werden und dies von einer unabhängigen Instanz überprüft wurde. Uns ist bewusst, dass nicht jeder Lieferant zertifiziert ist. Wenn Lieferanten uns Prozesse und Ziele in den regelmäßigen Lieferantengesprächen mitteilen, nehmen wir dies ebenfalls mit auf.
- Welche Erkenntnisse nehmen wir aus Lieferantengesprächen und Visual Audits mit?**

Bei Unklarheiten in unserer ersten Risikobewertung suchen wir anschließend das persönliche Gespräch mit den Zulieferern. Häufig können viele vermeintliche Risiken aufgelöst bzw. erklärt werden. Unsere Einschätzung verbesserte sich auf diese Weise bei einigen Unternehmen. Auch die Eindrücke aus Lieferantenbesuchen (Visual Audits) fließen in die Gesamtbewertung ein. Sollte im Zuge der Analyse ein mittleres bis hohes Risiko festgestellt werden, gehen wir umgehend in einen konstruktiven Austausch mit dem betreffenden Lieferanten, setzen zur Behebung von Missständen Fristen und terminieren Re-Audits. Unser Ziel ist dabei die Verbesserung der Arbeits- und Produktionsbedingungen und eine langfristige, nachhaltige Entwicklung von Zulieferbetrieben. Bei nicht tolerierbaren Bedingungen und mangelnder Kooperationsbereitschaft beenden wir die Zusammenarbeit.

### Ergebnis

Bei 44 Lieferanten, die ein Einkaufsvolumen von 83 % ausmachen, sehen wir keinerlei ökologische oder soziale Risiken. Bei 27 Lieferanten, die 14 % des Einkaufsvolumens betreffen, haben wir ein leichtes bis mittleres Risiko ausmachen können. Ein hohes Risiko sehen wir derzeit bei keinem unserer Lieferanten.

## Beispiele aus der Risikoanalyse

- Einstufung verbessert**

Bei einem Zulieferer haben wir ein mittleres Risiko identifiziert. In seinem Code of Conduct gibt es keine Stellungnahme zum Thema Verbot von Zwangsarbeit und Korruption, zwei essentielle Themen für Riese & Müller – und ein eindeutiger Grund, anschließend das Gespräch zu suchen. Das Unternehmen passt daraufhin den Code of Conduct an, holt die Unterschriften aller Vorlieferanten ein und klärt weitere Unklarheiten auf. Der Zulieferer verbessert sich in unserer Einschätzung daraufhin von 2 auf 0 (Kein Risiko).
- Impulse angenommen**

Ein Komponentenlieferant nimmt unser Feedback zum Anlass, einen eigenen Code of Conduct aufzusetzen und von seinen Zulieferern unterzeichnen zu lassen. Zwei weitere Unternehmen erhöhen nach den Lieferantengesprächen ihre personellen Ressourcen für die Themen Nachhaltigkeit und Verantwortung.
- Unter Beobachtung**

Ein Zulieferer mit mittlerem Länderrisiko hat unseren Code of Conduct zwar unterschrieben, erreicht in der sustainabill-Befragung jedoch kein gutes Ergebnis, u. a. bei den Themen Soziales und Klima. Auf Nachfragen wird nur wenig reagiert. Da wir auf die Selbstauskunft angewiesen sind, stufen wir diesen Zulieferer daher nur mit 2 (Mittleres Risiko) ein und behalten ihn gesondert im Blick.

\* Wir bewerten unsere Hauptlieferanten, die 97% unseres Einkaufsvolumens abbilden



## Audits

Um uns ein umfassendes Bild der Nachhaltigkeitsthemen bei unseren Zulieferbetrieben zu verschaffen, führen wir drei verschiedene Arten von Auditierungen durch.

### Visual Audits

Wir nutzen jede Chance, um Einblicke in die ökologischen und sozialen Bedingungen bei unseren Zulieferern zu bekommen. Dafür haben wir alle unsere Mitarbeiter\*innen, die regelmäßig zu Lieferanten fahren, darin geschult, während ihres Besuchs vor Ort auf bestimmte Aspekte zu achten und ihre persönlichen Eindrücke strukturiert zu erfassen. Es ist ausdrücklich erwünscht, auch positives Feedback zurückzumelden.

Diese Beobachtungen dokumentieren unsere Mitarbeiter\*innen im Anschluss mit Noten in einer Art Zeugnis, ergänzt um schriftliche Notizen. Bewertet werden:

- **Gesamteindruck:** Wie steht es um die Sauberkeit, die erlebte Unternehmenskultur, den Umgang der Mitarbeiter\*innen untereinander und mit Gästen? Herrschen Offenheit und Transparenz?
- **Umwelt:** Wie umweltorientiert ist das Unternehmen? Gibt es offensichtliche Verstöße gegen den Umweltschutz, wie z. B. Abwasser, das in einen Fluss geleitet wird?
- **Menschenrechte:** Gibt es Auffälligkeiten beim Umgang mit den Beschäftigten? Lassen sich Anzeichen von Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder unklare bzw. auffällige Beschäftigungsverhältnisse beobachten?
- **Arbeitsschutz:** Haben die Mitarbeitenden einen guten, sicheren Arbeitsplatz? Sind die Arbeitsbedingungen in Ordnung bzgl. der Platzverhältnisse, Fluchtwege, Lärm und Gefahrenquellen?
- **Bestechung:** Wurden unangemessene Geschenke oder Freizeitaktivitäten angeboten, wurden Hinweise auf Korruption beobachtet?

Gibt es hier Auffälligkeiten, die nicht tolerierbar sind, konfrontieren wir den Zulieferer im Anschluss umgehend und fordern Erklärungen.

### Quality Audit

Unser Total Quality Management führt darüber hinaus umfassende, systematische Auditierungen unserer Zulieferer durch. Das Ergebnis sind ausführliche, in die Tiefe gehende Berichte, die ein detailliertes Bild der Bedingungen vor Ort zeichnen.

Beobachtungen während der Auditierungen lassen sich in drei grundsätzliche Bereiche unterscheiden:

- **Nulltoleranz:** Verstöße gegen Menschenrechte, gefährliche Missachtung der Arbeitssicherheit oder schwerwiegende Schädigung der Umwelt. Beispiele: Kinderarbeit und Zwangsarbeit, lebensbedrohliche Zustände, Missbrauch oder Korruption.

Bei Nulltoleranz-Verstößen verlangen wir die umgehende Behebung des Missstands. Das betreffende Unternehmen erhält zudem einen verpflichtenden Maßnahmenkatalog und wird innerhalb kurzer Zeit erneut auditiert. Darüber hinaus behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit zu beenden und rechtliche Schritte einzuleiten, sollte seitens des Lieferanten keine Aktion erfolgen.

- **Problematischer Verstoß:** Missachtung der Arbeitssicherheit und umweltschädigendes Verhalten. Beispiele: extreme Lärmbelastung, nicht ausreichende Klimatisierung, Schutzkleidung wird nicht getragen, Abfallstoffe nicht fachgerecht entsorgt.

Der Lieferant erhält umgehend Feedback in Form eines Maßnahmenkatalogs und wird mit einer kurzfristigen Lösung des Problems beauftragt. Wir setzen eine Frist und überprüfen in einem Re-Audit gezielt, ob der Verstoß weiterhin besteht.

- **Geringfügiger Verstoß:** Gelegentlich oder isoliert auftretende Mängel, die ein niedriges Risiko für die Sicherheit der Mitarbeiter\*innen oder die Umwelt darstellen.

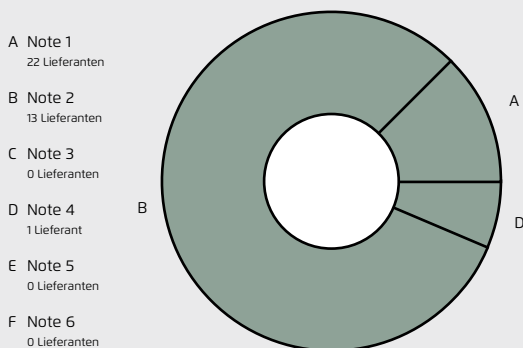
Der Lieferant erhält Feedback zu unseren Beobachtungen und wird mit einer mittelfristigen Lösung des Problems beauftragt. In einem Re-Audit überprüfen wir, ob der Mangel weiterhin besteht.

### External Audit

Seit 2021 sind wir zudem Mitglied im WFSGI (World Federation of the Sporting Goods Industry). Der Verband setzt sich für einen besseren Austausch innerhalb der Sportartikelindustrie ein und hat mit der RSI (Responsible Sport Initiative) einen einheitlichen Standard für ökologische und soziale Anforderungen bei Audits erarbeitet. Gemeinsam mit der RSI wollen wir Audits nach diesen Kriterien zukünftig auch bei unseren Lieferanten durchführen.

Aufgrund der immer noch andauernden Probleme rund um die Corona-Pandemie konnten wir mit externen Audits in Asien noch nicht beginnen.

## Ergebnis Visual Audits



# Risikomaterial Aluminium

Bereits im vergangenen Jahr haben wir im Rahmen unserer Transparenzanalyse mit sustainabill Aluminium als ein wesentliches Risikomaterial identifiziert (siehe Verantwortungsbericht 02, S. 32). Zum Risikomaterial wird Aluminium, weil beim Abbau großflächige Rodungen von Urwäldern stattfinden, hohe Energiemengen aufgewandt werden und in den Bauxit-Minen häufig mangelnde menschenrechtliche, ökologische und soziale Bedingungen herrschen <sup>[19]</sup>. Auch im weiteren Produktionsverlauf ist Aluminium ein sehr energieintensives Material, das durch das chemische Verfahren bei der Herstellung zudem besonders umweltschädlich ist.

Alle unsere Rahmen bestehen aus Aluminium. Daneben gibt es Komponenten wie Federgabel, Tretkurbel, Vorbau und Lenker, Sattelstütze, Felgen, Fahrradständer und Gepäckträger, die ganz oder teilweise aus Aluminium gefertigt sind. Allein durch das Gewicht des Rahmens hat Aluminium als Risikomaterial den größten Anteil an unseren Produkten. Für unsere Anwendung ist Aluminium jedoch weiterhin das langlebigste, leichteste und stabilste Material, insofern ist es unser Ziel, hier deutlich nachhaltiger zu wirtschaften, indem wir

- die Lieferkette in Sachen Aluminium transparent machen,
- mit Partnern zusammenarbeiten, die uns bei einem nachhaltigen Prozess unterstützen, und
- die Umweltschutz- und Menschenrechtsbedingungen aktiv verbessern.

Aluminium lässt sich mit nur einem Bruchteil der Energie, die für die Gewinnung benötigt wird, recyceln. Gleichzeitig sind nach Schätzungen noch rund 75 % <sup>[20]</sup> des jemals gewonnenen Aluminiums im Umlauf – darin sehen wir großes Potenzial, um den Hauptbestandteil unserer Bikes, den Rahmen, nachhaltig herstellen zu können.

In diesem Jahr haben wir identifiziert, dass wir ein Pilotprojekt, das diesen Kriterien genügt, derzeit nur in Europa und auf Basis von recyceltem Aluminium starten können. Mit unserem Rahmenlieferanten Triangle's in Portugal und der portugiesischen Tochterfirma des norwegischen Aluminiumlieferanten Hydro haben wir die idealen Partner, um ein solches Projekt konsequent durchzuführen.

Hydro gehört zu den größten Aluminiumproduzenten der Welt und blickt auf eine lange Tradition zurück. Das Unternehmen setzt sich für die Verwendung erneuerbarer Energien und von recyceltem Aluminium ein.

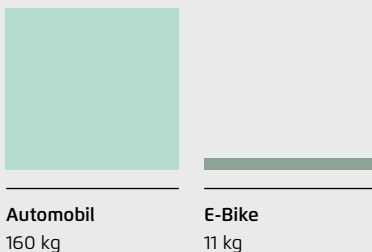
Triangle's produziert hunderttausende Alu-Rahmen jährlich auf höchstem Niveau – als erstes Unternehmen weltweit in automatisierter Großserienfertigung. Damit strebt Triangle's das Ziel an, Referenzunternehmen und europäischer Marktführer in diesem Bereich zu werden (siehe Verantwortungsbericht 02, Interview mit Armando Silva, S. 34).

Gemeinsam haben wir uns dem Ziel verpflichtet, ab spätestens 2025 ausschließlich recyceltes Aluminium für den Bau unserer Rahmen zu verwenden. Das betrifft einen Anteil von rund 40 % unserer Modelle. Noch ist es nicht möglich, ein Bike komplett aus recyceltem Aluminium herzustellen, da bestimmte Anbauteile bislang nicht aus wiederaufbereitetem Aluminium zu beziehen sind. Aktuell haben wir daher einen Zielwert von einem Anteil von 80 % definiert.

Um diesen Prozess anzustoßen und konsequent zu verfolgen, bedarf es enger Planungen und Abstimmungen:

1. Zertifizierung von Triangle's nach der Aluminium Stewardship Initiative <sup>[21]</sup> (ASI), einem Gütesiegel für nachhaltige Verarbeitung von Aluminium entlang der Materialkette / abgeschlossen bis Juni 2023. Hydro ist bereits ASI-zertifiziert und Initiator der Entwicklung der ASI. <sup>[22]</sup>
2. Neubewertung der Rahmenkonstruktion auf Basis von recyceltem Material in Hinblick auf sicherheitsrelevante Themen wie Steifigkeit.
3. Bewertung aller Rahmen in Hinblick auf einen effizienten Umgang mit Aluminium.

## Verwendung von Aluminium im Vergleich



## Vision, Aufgabe und Werte der ASI

Unsere Vision ist die Maximierung des Beitrags von Aluminium zu einer nachhaltigen Gesellschaft. Unsere Mission ist die Würdigung und gemeinschaftliche Förderung einer verantwortungsvollen Produktion, Beschaffung und Verwendung von Aluminium.

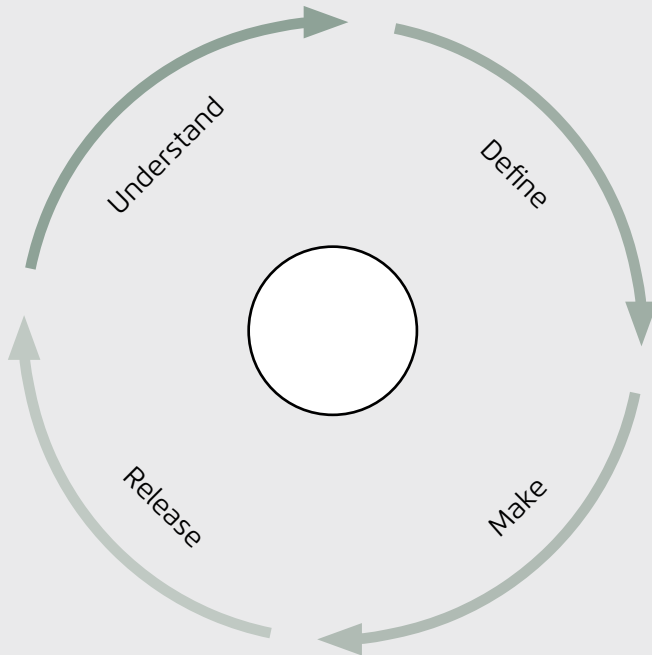
### Unsere Werte umfassen:

- Eine integrative Gestaltung unserer Arbeitsweise und Entscheidungsprozesse, indem wir die Einbeziehung von Vertretern aller relevanten Stakeholdergruppen fördern und ermöglichen.
- Förderung der Implementierung entlang der gesamten Bauxit-, Aluminiumoxid- und Aluminium-Wertschöpfungskette, vom Bergbau bis zum nachgeschalteten Anwender.
- Förderung von Materialverantwortung als gemeinsame Aufgabe im Lebenszyklus von Aluminium, von der Gewinnung und Produktion bis hin zur Verwendung und Wiederverwertung.



# Circular Design

## Methodik



Nicht nur unser Wirtschaften muss nachhaltig gedacht werden – auch unser Produkt muss so konzipiert sein, dass es einen dauerhaften Nutzen hat, einfach repariert werden kann oder leicht zu recyceln ist.

Mit diesem Anspruch stehen wir nicht allein da. Die Ampelkoalition bekennt sich zur Kreislaufwirtschaft als wirksames Mittel für den Klima- und Ressourcenschutz sowie eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung, und industrieweit gibt es wachsende Ambitionen, die Lebensdauer von Produkten noch weiter zu erhöhen. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen steht das Konzept des Circular Designs.

### Kreislauf ohne Abfall

Circular Design ist ein elementarer Bestandteil der Kreislaufwirtschaft. Die Idee dahinter ist einfach: Produkte sollen von Anfang an so entwickelt werden, dass sie so lange wie möglich genutzt werden und am Ende ihrer Nutzungsdauer in einen neuen Produktlebenszyklus eintreten können. In einer Kreislaufwirtschaft entsteht also im Idealfall kein Abfall – das Konzept ist eine radikale Abkehr von der Linear Economy, die nur das Herstellen, Benutzen und Wegwerfen kennt.

### Woran arbeitet Riese & Müller?

Seit jeher nimmt die Langlebigkeit unserer Produkte einen besonderen Stellenwert in der Produktentwicklung ein, zum Beispiel, wenn wir unsere Bikes losgelöst von kurzfristigen Modetrends designen, hochwertige und robuste Komponenten verbauen oder kreislauffähige Materialien wie Polypropylen verwenden.

Nun gehen wir einen Schritt weiter. Circular Design wird noch tiefer und systematischer in unserer Produktentwicklung verankert, die Kreislauffähigkeit der Materialien wird zum Leitgedanken guten, nachhaltigen Designs.

Unsere Entwicklungsabteilung hat dafür ein Mission Statement formuliert: „Alle Produkte und deren Entwicklung orientieren sich an den Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte des Europäischen Parlaments. Dabei nutzen wir die Prinzipien des Circular Designs.“

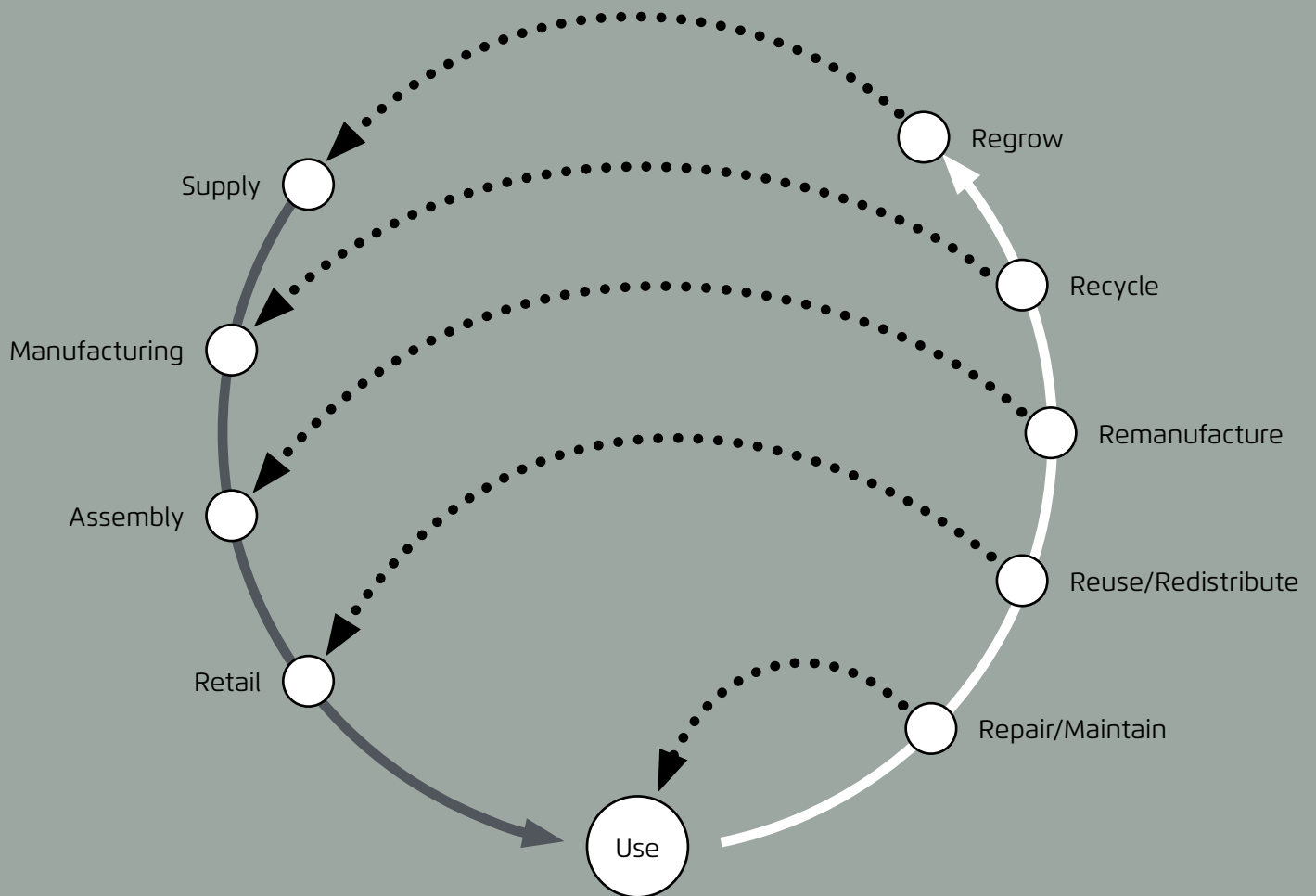
Diese Prinzipien haben wir nochmals für unsere spezifischen Anforderungen herausgearbeitet und definiert. Dafür nehmen wir auch Impulse aus einem mehrmonatigen Projektworkshop mit dem Branchennetzwerk Shift Cycling Culture mit. Nun gehen wir in eine systematische Erhebungsphase, in der wir Produkte komplett auseinandernehmen und die Bestandteile von Grund auf analysieren. So erhalten wir einen Status quo der Materialien.

Danach folgt die Phase der konsequenten Verbesserung, in der alle neuen Produkte bereits in der Entwicklungsphase auf diese Aspekte hin geprüft werden:

- **Inhaltsstoffe:** Enthält das Produkt bedenkliche Stoffe in Bezug auf Gesundheit und Umwelt?
- **Langlebigkeit:** Sind Demontierbarkeit und Reparierbarkeit gewährleistet, um die Produktlebensdauer zu erhöhen?
- **Kreislauffähigkeit:** Können wir recycelte Materialien verwenden und auf Virgin Materials, also Neumaterialien ohne Wiederverwertungsgeschichte, verzichten? Sind die eingesetzten Grundstoffe keine Materialmischungen, um diese sortenrein recyceln zu können?

Um den Prozess der Produktentwicklung beispielhaft zu analysieren, haben wir ein Stellvertreter-Produkt aus dem Textilbereich ausgewählt, das wir in einer Testphase überarbeiten.

Anschließend weiten wir die gewonnenen Erkenntnisse auf die Entwicklung und Überarbeitung weiterer Produkte aus. Oberstes Gebot aller Anpassungen beim Produktdesign ist dabei immer die gleichbleibend hohe Qualität.



## Prinzip des Circular Designs

Ein Rohstoff (Supply) durchläuft einen Herstellungsprozess (Manufacturing) und wird mit anderen Teilen zusammengesetzt (Assembly).

Das daraus resultierende Produkt wird verkauft (Retail) und anschließend genutzt (Use).

Ab hier setzt der zirkuläre Kreislauf ein: Während der Nutzungsdauer kann das Produkt vom Nutzer selbst instand gehalten und/oder repariert werden (Repair/Maintain), vom Handel zurückgenommen und als gebraucht weiterverkauft werden (Reuse/Redistribute), vom Hersteller erneuert werden (Remanufacture) oder in seine Bestandteile zerlegt und recycelt werden (Recycle). Im Idealfall besteht die Möglichkeit, das Ursprungsmaterial wieder dem natürlichen Kreislauf zuzuführen (Regrow).



## Standort

38.518 m<sup>2</sup>

gesamte Nutzfläche

2.700 m<sup>2</sup>

Photovoltaikanlage

72

zusätzliche Fahrradstellplätze

272

Fahrradstellplätze insgesamt

### Bauprojekte mit Fertigstellung 2023

9.860 m<sup>2</sup>

Erweiterung des Hauptsitzes

(energieeffizientes Gebäude)

1.890 m<sup>2</sup>

Neubau in ressourcenschonender

Holzbauweise

50.270 m<sup>2</sup>

gesamte Nutzfläche 2023

Seit 2019 besteht der Riese & Müller Standort in Mühlthal bei Darmstadt. Der Campus vereint ein Produktions-, Lager- und Verwaltungsgebäude, ein Hochregallager-Gebäude sowie drei weitere Grundstücke mit Platz zur Erweiterung.

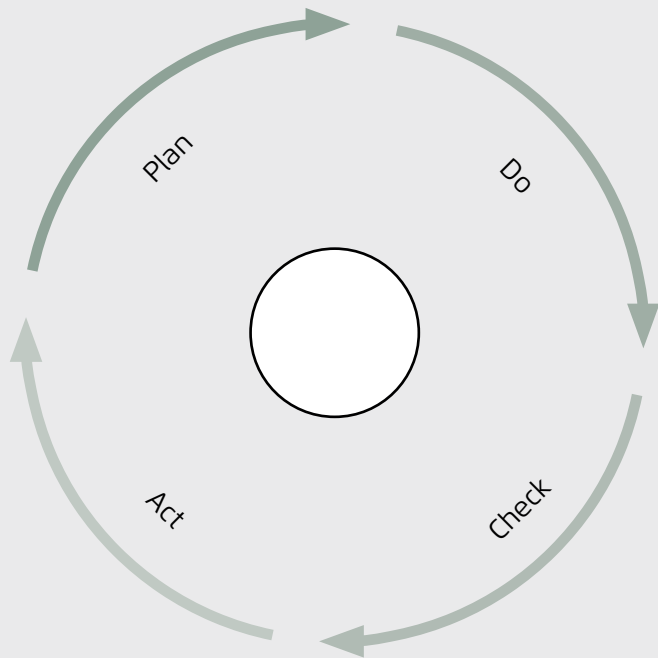
2023 nehmen wir zwei weitere Gebäude in Betrieb: einen Anbau, der mit einer überdachten Fußgängerbrücke an den Hauptsitz angebunden ist, mit weiterer Produktionsfläche und rund 100 hochwertig ausgestatteten und ergonomischen Büroarbeitsplätzen.

Außerdem die Räumlichkeiten des Projekts „Häuser am Berg“. Der Neubau in ressourcenschonender Holzbauweise stellt in unmittelbarer Nähe des Hauptsitzes ca. 1.900 m<sup>2</sup> mehr Begegnungsfläche für unsere Mitarbeiter\*innen zur Verfügung. Großzügige, helle Räume bieten neuen Platz für Meetings und Kurse jeder Art, ein Bistro bietet Speisen und Getränke in Bio-Qualität an.

#### Arbeitskleidung von Schöffel Pro

Bei der Anschaffung einer neuen Arbeitsjacke haben wir uns für das Modell „Einheizer“ von Schöffel Pro entschieden. Neben der guten Wärmeleistung, der Funktionalität und der hohen Verarbeitungsqualität der OEKO-TEX® zertifizierten Jacke sprechen auch die Mitgliedschaft in der Fair Wear-Organisation und gelebte Nachhaltigkeit für Schöffel Pro als Partner. Sukzessive stellen wir auch alle weitere Arbeitskleidung, also die vollständige Oberbekleidung, T-Shirts, Arbeitshosen und Jeans, unserer Mitarbeiter\*innen am Standort auf Schöffel Pro Produkte um, sobald die Restbestände der vorherigen Hersteller aufgebraucht sind.

# Umweltmanagementsystem



ISO 14001 ist die internationale Norm für das Umweltmanagementsystem eines Unternehmens. Sie betrachtet alle Umweltaspekte, die im Zusammenhang mit unternehmerischer Tätigkeit relevant sind: Energieverbrauch, Abfallmanagement, den Umgang mit Gefahrstoffen sowie die Ausbildung und Sensibilisierung der Mitarbeitenden.

Derzeit prüfen wir interne Prozesse und Systeme vorbereitend, um uns planmäßig im Herbst 2023 nach ISO 14001 zertifizieren zu lassen. Unser Ziel ist es, das Umweltmanagement an unserem Standort in Mühlthal auf ein genormtes, industrieweit nachvollziehbares Level zu bringen.

Mit Re-Audits durch eine unabhängige Kontrollstelle wird in der Folge geprüft, ob die Standards eingehalten werden. Diese externe Überprüfung ist uns besonders im Hinblick auf unsere Ziele zum Ressourcenschutz wichtig.



# Mitarbeitende

754

Mitarbeitende

170

Frauen

584

Männer

38 Jahre

Altersdurchschnitt

54

Nationalitäten

27 %

Frauen in Führungspositionen,  
davon 38 % mit Familie

11

Auszubildende

2

Dual Studierende

12

Werkstudierende

Seit der Gründung 1993 hat sich Riese & Müller kontinuierlich weiterentwickelt. Die Lust auf Veränderung, das dynamische Arbeitsumfeld und die Offenheit für Neues möchten wir in die Zukunft tragen. Das schaffen wir nur mit Mitarbeitenden, die sich gemeinsam mit uns entwickeln möchten: Menschen, die neuen Rollen und Herausforderungen mit großer Offenheit begegnen. Menschen, die Verantwortung für zunehmend komplexe Themen übernehmen. Genauso wie Menschen, die nach einigen Jahren im Job erst einmal andere Prioritäten setzen, weil sie mehr Zeit für die Familie oder für gesellschaftliches Engagement brauchen. Wir kennen viele dieser Beispiele und sie zeigen: Entwicklung kann vieles bedeuten und heißt nicht einfach nur höher, schneller, weiter.

Deshalb setzt Riese & Müller bei der Entwicklung seiner Mitarbeitenden auf ein ganzheitliches Verständnis – und auf eine Unternehmenskultur, in der gemeinschaftliches Weiterkommen und persönlicher Erfolg Hand in Hand gehen.

Wir freuen uns, dass wir im vergangenen Jahr weitere engagierte Frauen für Führungspositionen in unserem Unternehmen gewinnen konnten. Ihr Anteil hat sich im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt (vormals 15 %).

Die Grundlagen dieses Entwicklungsverständnisses stammen aus dem Workbook „Unterwegs mit Riese & Müller“, das mit konkreten Fragen und Hilfestellungen zur persönlichen und beruflichen Entwicklung im Unternehmen anregt.

# Workshops und Veranstaltungen

## **Anti-Diskriminierungsworkshop**

In drei Schulungsterminen werden Führungskräfte für Ungleichheiten, den Umgang mit Privilegien und kommunikative Lösungswege sensibilisiert.

## **Ausbildung zum/zur kollegialen Berater\*in**

Schulung für Mitarbeitende als Erstkontakt für Kolleg\*innen, die Hilfe in herausfordernden Lebenssituationen suchen (z. B. bei Themen wie Ängsten, Sorgen, Sucht, Stress oder Trauer).

## **Austausch unter Frauen in Führungspositionen**

Der Termin dient als kollegialer Erfahrungsaustausch unter externer Moderation.

## **Besuch auf dem Sonnenhof für Auszubildende**

Der Sonnenhof ist ein landwirtschaftlicher Betrieb und Teil der drei anerkannten Werkstätten für Menschen mit Behinderung (WfbM) der Stiftung Nieder-Ramstädter Diakonie.

## **Besuch des Fabiennesteigs für Auszubildende**

Der 800 Meter lange Erlebnispfad ist nach dem Sturm benannt, der im Sommer 2018 starke Schäden im Wald hinterlassen hat.

## **Frühstücksworkshops**

Bei diesen regelmäßigen Zusammentreffen tauschen sich Mitarbeitende in lockerer Atmosphäre zu einem aktuellen Thema aus.

## **Trauerworkshop**

Die Schulung hilft unserem People & Culture Team, Mitarbeitende besser zu begleiten, die in ihrem Umfeld einen Verlust erfahren haben.

## **Vortrag**

### **„Gesunder Umgang mit negativen Nachrichten“**

Die Journalistin und Bestseller-Autorin Ronja von Wurmb-Seibel referierte zum Thema und stellte sich den Fragen der Mitarbeitenden.

## **Suchtprävention**

Im Workshop des Caritas-Suchthilfezentrums gewinnen die Teilnehmer\*innen einen Überblick über die Problematik und lernen Ansprechpartner\*innen und Institutionen kennen, um Hilfe vermitteln zu können.

## **Buchclub kompakt**

Das Weiterbildungsangebot für alle Mitarbeitenden nimmt ein Buch in den Fokus. Die Teilnehmenden tauschen sich über die Inhalte aus, mit dem Ziel sie auf den eigenen Arbeitsalltag anzuwenden.

In den vergangenen beiden Jahren haben wir für den Bereich Learning & Development in unserer Abteilung People & Culture viele neue Kolleg\*innen gewonnen. Wir freuen uns über Sozialpädagoginnen und eine Psychologin im Team. Mit ihrer täglichen Ansprechbarkeit und Präsenz, ihrem Fachwissen und zahlreichen Angeboten begleiten und unterstützen sie Mitarbeitende bei akuten Schwierigkeiten, aber auch bei der Entwicklung von Resilienz.



# Branchen- und Unternehmensverbände

## Verbände

### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

#### BIKEBRAINPOOL

Bike Charta – der Corporate Social Responsibility Aktionsplan

### Bundesdeutscher Arbeitskreis für umweltbewusstes

#### Management e. V. (B.A.U.M.)

Einhaltung des Lieferkettengesetzes

### Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e. V. (BNW)

Ökologische und soziale Transformation der Wirtschaft

### Business & Human Rights Centre

Einhaltung des Lieferkettengesetzes

### Entrepreneurs For Future

Wirtschaftsunternehmen für mehr Klimaschutz

### Initiative nachhaltiges Wirtschaften

Initiative des Landes Hessen zur Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen in Unternehmen

### Material Compliance Hochschule Darmstadt

Material Compliance gemäß REACH

### Nachhaltig zusammen!

Aufruf Unternehmen zusammen für Nachhaltigkeit

### Shift Cycling Culture

Cycling Industry Climate Commitment

### UN Global Compact / UN Women

Women's Empowerment Principles (WEPs)

### Federation of the Sporting Goods Industry (WFSGI)

### Zukunft Fahrrad e.V.

### Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV)

Konformität mit Pariser Klimaziel

Wir engagieren uns aktiv in führenden Branchenverbänden und beken-  
nen uns zu zahlreichen Initiativen der Bikeindustrie, um die Verkehrs-  
wende und eine neue, verantwortungsvolle Form des Wirtschaftens  
voranzubringen. Bewusst unterstützen wir dabei einen facettenreichen  
Mix aus Interessengemeinschaften, denn auch die Themen, die uns  
bewegen, sind vielfältig.

Mit unserem Engagement wollen wir der Bikebranche eine gemein-  
same, starke Stimme geben. Um unseren Anliegen Gehör zu verschaffen,  
bedarf es einer professionellen Repräsentation auf Augenhöhe mit  
Vertreter\*innen aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft.

Dabei ist unser Anspruch stets: Wer wirklich etwas verändern will,  
muss aktiv dabei sein.

Daher übernehmen wir persönlich Verantwortung – wie unsere  
Geschäftsführerin Dr. Sandra Wolf, die sich als Vorständin im BNW für ein  
neues Wirtschaftsdenken einsetzt.

Wir sind Teil von Arbeitsgruppen – um zum Beispiel ein gemeinsa-  
mes Commitment zu erstellen, das alle Unterzeichnenden zu Transparenz  
in der Lieferkette und Müllvermeidung verpflichtet.

Und wir schieben Ideen und Konzepte an – beispielsweise einen  
Gesetzentwurf zur Neuregulierung von S-Pedelecs.









# Ausblick 2023

Viele Initiativen haben sich 2022 gebildet – in der Branche und an wichtigen Schnittstellen: Wir kommen voran.

Dennoch war das Jahr auch von Rückschritten geprägt, vor allem aufgrund von gestörten Lieferketten, geringen Umsetzungsgeschwindigkeiten oder komplexeren Zusammenhängen. Wir gehen davon aus, dass wir 2023 einerseits wieder mehr Fahrt aufnehmen können, andererseits bestimmte Prozesse aber festigen und vertiefen oder nochmal neu denken müssen.

Gerade tiefgreifende Prozessveränderungen wie Circular Design oder Material Compliance verändern unser Denken und Handeln, benötigen aber neben Fachkenntnis auch Zeit. Wir sehen großes Potenzial für alle Bereiche der Nachhaltigkeit bei den Materialien und werden diesen Pfad in den Mittelpunkt stellen.

Wichtige gemeinsame Effekte sehen wir ebenfalls bei den Audits bei unseren Lieferanten weltweit. In Vorbereitung auf das Lieferkettengesetz gehen wir noch tiefer in einzelne Bereiche und forcieren die Dokumentation, auch in Hinblick auf die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) – beide Initiativen unterstützen wir, sowohl mit unserer Stimme im Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft als auch in den Branchenverbänden.

Wir werden aber auch wieder einen Blick auf die Nutzung unserer Produkte werfen und uns hier vor allem noch stärker für eine weltweite Mobilitätswende und sinnvolle politische Entscheidungen einsetzen. Denn Transformation gelingt nur, wenn die Rahmenbedingungen gut sind und es Menschen einfach gemacht wird, auf das Auto zu verzichten und auf das Rad umzusteigen.



## Quellenverzeichnis

[1] Zu den Bruttoemissionen wird der Gasverbrauch hinzugerechnet, Riese & Müller bezieht bereits zertifiziertes Ökogas von dem Energieanbieter ENTEGA.

[2] Ökostrom an sich fließt als klimaneutral in die Berechnung ein.

[3] Bei dem Wert „Brennstoff und energiebezogene Emissionen“ wird die dafür bereitgestellte Infrastruktur von zugekauftem Strom, Gas und der Rohstoffförderung unserer Fuhrpark-Treibstoffe berechnet. Da unser Erdgas komplett klimaneutral ist, werden hier die Emissionen der Gas-Infrastruktur abgezogen.

[4] Die Containerteilladungen (auch LCL-Ladung genannt) von unserem Logistikpartner Kühne & Nagel sind klimaneutral. Dadurch können hier bei den Nettoemissionen 71 t CO<sub>2</sub>e abgezogen werden.

[5] Stiftung myclimate; „Klimabooklet“; 2020

[www.myclimate.org/fileadmin/user\\_upload/myclimate\\_Klimabooklet\\_2020\\_CH.pdf](http://www.myclimate.org/fileadmin/user_upload/myclimate_Klimabooklet_2020_CH.pdf)

[6] Bundesamt für Wirtschaft & Ausfuhrkontrolle; „Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz im Überblick“; Februar 2023

[www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick\\_node.html;jsessionid=ASA1C-3FAACBF41DB3968309F52594463.intranet231](http://www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick_node.html;jsessionid=ASA1C-3FAACBF41DB3968309F52594463.intranet231)

[7] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)

[www.sfmta.com/bicycle-ridership-data](http://www.sfmta.com/bicycle-ridership-data)

[8] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)

[www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2018/04/pedaling\\_forward\\_booklet\\_final\\_web\\_version.pdf](http://www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2018/04/pedaling_forward_booklet_final_web_version.pdf)

[9] City and County of San Francisco

[sf.gov/information/san-francisco-bicycle-strategy](http://sf.gov/information/san-francisco-bicycle-strategy)

[10] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)

[www.sfmta.com/bicycle-ridership-data](http://www.sfmta.com/bicycle-ridership-data)

[11] Le bilan du Plan vélo (2015-2020)

[www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225](http://www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225)

[12] Ville de Paris: Plan Vélo 2021–2026

[cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf](http://cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf)

[13] „Ville de Paris: Paris 100 % cyclable“

[cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf](http://cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf)

[14] Kommune Kopenhagen

[www.kk.dk/sites/default/files/2022-08/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavn%202121.pdf](http://www.kk.dk/sites/default/files/2022-08/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavn%202121.pdf)

[15] cargobike.jetzt / Arne Behrensen

[www.cargobike.jetzt/lastenrad-kinder](http://www.cargobike.jetzt/lastenrad-kinder)

[16] 6-By Nogletal – Zahlen der sechs größten Städte Dänemarks

[www.aarhus.dk/demokrati/kommunens-oekonomi/6-by-noegletal](http://www.aarhus.dk/demokrati/kommunens-oekonomi/6-by-noegletal)

[17] Studie: Öffentlicher Verkehr in europäischen Städten – ein Vergleich (2011) / Zukunft Mobilität

[www.zukunft-mobilitaet.net/6404/analyse/oeffentlicher-verkehr-in-europa-staedte-vergleich](http://www.zukunft-mobilitaet.net/6404/analyse/oeffentlicher-verkehr-in-europa-staedte-vergleich)

[18] Kommune Kopenhagen

[www.kk.dk/sites/default/files/2022-02/6-by\\_N%C3%B8gletal\\_2021.pdf](http://www.kk.dk/sites/default/files/2022-02/6-by_N%C3%B8gletal_2021.pdf)

[19] Europäischen Kommission Gemeinsame Forschungsstelle/Joint Research Centre

[rmis.jrc.ec.europa.eu/uploads/library/jrc125390\\_sustainability\\_profile\\_bauxite\\_\\_aluminium\\_online.pdf](http://rmis.jrc.ec.europa.eu/uploads/library/jrc125390_sustainability_profile_bauxite__aluminium_online.pdf)

[20] Norsk Hydro ASA

[www.hydro.com/de-DE/aluminium/uber-aluminium/der-lebenszyklus-von-aluminium](http://www.hydro.com/de-DE/aluminium/uber-aluminium/der-lebenszyklus-von-aluminium)

[21] Die Aluminium Stewardship Initiative betrachtet wirtschaftsethische, ökologische und soziale Aspekte entlang der gesamten Aluminium-Wertschöpfungskette, um stetige Verbesserungen zu erzielen.

[22] Norsk Hydro ASA

[www.hydro.com/de-DE/sustainability/our-approach/governance/sustainability-partnerships/aluminium-stewardship-initiative-asi/](http://www.hydro.com/de-DE/sustainability/our-approach/governance/sustainability-partnerships/aluminium-stewardship-initiative-asi/)

## Impressum

Herausgeber  
Riese & Müller GmbH  
Am Alten Graben 2  
64367 Mühltal  
Deutschland  
+49 6151 36686-0

Team Verantwortung / Sustainability  
und Verantwortungsbericht  
Alexander Eilhauer  
Michael Frank  
Violetta Gabriel  
Tim Longerich  
Jörg Matheis  
Hannah Müßener  
Moritz Oberhofer  
Volker Weinmann  
Benjamin Wenz  
Julia Werling  
Dr. Sandra Wolf

Fotografie  
Lars Schneider



Website: [r-m.de](http://r-m.de)

Facebook: [facebook.com/rieseundmueller](https://facebook.com/rieseundmueller)

Instagram: [instagram.com/riesemuller](https://instagram.com/riesemuller)

Twitter: [@riesemuller](https://twitter.com/riesemuller)

LinkedIn: [www.linkedin.com/company/riesemuller](https://www.linkedin.com/company/riesemuller)

Podcasts: [r-m-unplugged.podigee.io](https://r-m-unplugged.podigee.io)

**RIESE & MÜLLER**