



**Vernetzt  
handeln.  
Gemeinsam  
wirken.**

Nachhaltigkeits-  
bericht 2025





# Inhalt

|                |          |
|----------------|----------|
| <b>Vorwort</b> | <b>4</b> |
|----------------|----------|

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| <b>1 Über Uns</b>                         |    |
| 1.1 Lease a Bike im Überblick             | 8  |
| 1.2 Warum Vernetzung zentral ist          | 10 |
| 1.3 Nachhaltigkeit in unserem Unternehmen | 13 |
| 1.4 Einordnung dieses Berichts            | 14 |

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| <b>2 Unser Umfeld: Mobilität im Wandel</b>              |    |
| 2.1 Entwicklungen im Mobilitätsverhalten                | 16 |
| 2.2 Dienstradleasing im Kontext betrieblicher Mobilität | 18 |
| 2.3 Chancen und Grenzen des Modells                     | 20 |

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| <b>3 Was für uns wesentlich ist</b>                   |    |
| 3.1 Wesentlichkeitsanalyse                            | 23 |
| 3.2 Vorgehen und Methodik                             | 24 |
| 3.3 Wer einbezogen wurde                              | 25 |
| 3.4 Unsere wesentlichen Themen                        | 26 |
| 3.5 Warum diese Themen für Lease a Bike relevant sind | 27 |
| 3.6 Verbindung zum Geschäftsmodell                    | 28 |
| 3.7 Beitrag zu den Sustainable Development Goals      | 29 |

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| <b>4 Strategische Umsetzung von Nachhaltigkeit</b> |    |
| 4.1 Nachhaltigkeitsverständnis                     | 31 |
| 4.2 Unser Anspruch                                 | 32 |
| 4.3 Handlungsfelder                                | 32 |
| 4.4 Drei strategische Hebel                        | 33 |

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| <b>5 Unsere Mittel und Instrumente</b> |    |
| 5.1 Netzwerk und Kooperationen         | 38 |
| 5.2 Kommunikation                      | 40 |
| 5.3 Vertrieb                           | 41 |

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| <b>6 Unser Fundament</b>                                    |    |
| 6.1 Internes Nachhaltigkeitsmanagement                      | 43 |
| 6.2 Nachhaltigkeit als Führungsaufgabe                      | 44 |
| 6.3 Richtlinien, Prozesse und verantwortungsvolle Steuerung | 45 |
| 6.4 Umweltmanagement                                        | 46 |
| 6.5 Verantwortung in der Wertschöpfungskette                | 50 |
| 6.6 Unser Miteinander                                       | 51 |

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| <b>7 Entwicklungen und Ausblick</b> |    |
| 7.1 Wo wir heute stehen             | 58 |
| 7.2 Was wir als Nächstes angehen    | 61 |
| 7.3 Ausblick                        | 63 |

|                  |           |
|------------------|-----------|
| <b>Impressum</b> | <b>64</b> |
|------------------|-----------|



# Vorwort

# Vernetzt handeln. Gemeinsam wirken.

Fortschritt entsteht dort, wo Menschen, Unternehmen und Partner zusammenarbeiten, Erfahrungen teilen und Lösungen gemeinsam weiterentwickeln. So entsteht ein wertvolles und tragfähiges Netzwerk.

Unser Netzwerk bedeutet uns viel. Vor allem hat sich im Jahr 2025 aber gezeigt, dass die Bedeutung unseres Netzwerks in Zukunft immer wichtiger werden wird, wenn es um Nachhaltigkeit geht.

## **Nachhaltigkeit bei Lease a Bike: Drei Hebel, ein Fundament**

Im Berichtsjahr 2025 haben wir uns intensiv mit nachhaltigen Themen beschäftigt und diese in unserer Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Darin machen wir drei Hebel für unseren Beitrag zur Mobilitätswende aus, die unser Handeln steuern und vorantreiben:

### **Drei Hebel, ein Fundament:**

#### **Hebel 1**

Radfahren für alle zugänglich machen – für mehr Reichweite und Wirkung.

#### **Hebel 2**

Den Übergang zu CO<sub>2</sub>-armer Mobilität anführen – für weniger Verkehrsemissionen.

#### **Hebel 3**

Zirkularität über den Fahrradlebenszyklus fördern – für geringeren ökologischen Fußabdruck.

#### **Fundament**

Intern leben, was wir extern versprechen – für eine zukunftsfähige Organisation.

## **Unser Fundament**

Unser Fundament für eine zukunftsfähige Organisation ist die Schaffung eines Arbeitsumfeldes, in dem Menschen sich sicher, einbezogen und unterstützt fühlen und in dem Vielfalt in den Teams aktiv gefördert wird. Aber auch der Aufbau klarer Steuerungskennzahlen zur Messung unseres Beitrages zur Nachhaltigkeit, die konsequente Ableitung von Zielen und Maßnahmen, sowie die interne Sensibilisierung für unseren Nachhaltigkeitsbeitrag und die Umsetzung eines internen Nachhaltigkeitsprogrammes bilden die strategische Grundlage unseres Handelns.

## **Unsere Mittel und Instrumente**

Unsere Mittel und Instrumente für die Umsetzung sind Kooperationen mit unseren wichtigsten Stakeholdern (verbundene Unternehmen, Hersteller, Arbeitgebende, Dienstradnutzende, Fachhandel, Verbände), Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung, Aufklärung und Beeinflussung von Nutzenden und gezielte Vertriebsaktivitäten zur Schaffung von Anreizen.



## Unsere Haltung

Unsere Haltung ist dabei klar: Wir verstehen Verantwortung als Teil unseres unternehmerischen Handelns. Wir können die Fahrradherstellung nicht direkt steuern. Wir können die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt beim Rohstoffabbau in Lateinamerika nicht verhindern. Aber wir können Transparenz aufbauen, Anforderungen an Partnerschaften schreiben und unsere Hebel dort ansetzen, wo sie wirklich greifen.

In diesem Kontext gewinnt unser Netzwerk immer mehr an Bedeutung. Nicht nur, um voneinander zu lernen und uns von den Strategien unserer Partner inspirieren zu lassen, sondern vor allem um Transparenz zu schaffen. Da wir selbst nicht produzieren, lagern oder transportieren, wollen wir zur vollständigen Erfassung unserer Daten (Scope 3) immer tiefer in unser Partnernetzwerk eintauchen. Da wir diese Daten nicht selbst erfassen können, sind wir hier auf verlässliche Kommunikation und klare Rahmenbedingungen angewiesen.

Entscheidungen treffen wir mit Blick auf ihre Auswirkungen – im täglichen Geschäft ebenso wie in unserer stetigen Weiterentwicklung. Dabei geht es uns nicht um einzelne Maßnahmen, sondern um ein Zusammenspiel von Prozessen, Partnerschaften und kontinuierlichem Lernen.

Gleichzeitig bewegen wir uns in einem Umfeld, das sich rasant verändert. Die grundsätzlichen Anforderungen und Erwartungen an Mobilität, an Unternehmen und an Transparenz entwickeln sich weiter – und mit ihnen auch unsere Aufgaben. Wir greifen die aktuellen Veränderungen auf, ordnen sie ein und beziehen sie in unsere Arbeit mit ein. Unser Netzwerk hilft uns dabei, unterschiedliche Perspektiven zusammenzubringen und daraus tragfähige Lösungen zu entwickeln.

### Transparenz als Qualitätsmerkmal

Die Berichterstattung erfolgte nach dem VSME-Standard. Zur Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit und Plausibilität wurde der Bericht extern durch die Treuhand Weser-Ems Unternehmensberatung GmbH & Co. KG validiert. Lücken und offene Punkte sind transparent gekennzeichnet.

**Unser Anspruch:** Lieber ehrlich unvollständig als vollständig unehrlich.



# Grußwort der Geschäftsführung

2025 war für Lease a Bike ein Jahr der Grundlagenarbeit. Wir haben zum ersten Mal alle wesentlichen Kennzahlen systematisch erhoben. Wir haben eine strukturierte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt und sechs Themen identifiziert, die für unser Geschäftsmodell wirklich zählen. Wir haben ISO 14001 und ISO 9001 (re-) zertifiziert, EcoVadis Bronze erhalten und die Datenbasis gelegt, auf der wir 2026 erstmals wissenschaftsbasierte Klimaziele formulieren werden.

Das ist kein schnelles Aufholen. Das ist ein bewusster Einstieg. Wir berichten jetzt, weil wir etwas zu berichten haben – und weil Transparenz für uns kein Zugeständnis an externe Anforderungen ist. Sie ist ein Qualitätsmerkmal.

## Was uns antreibt

Der Fachkräftemangel, steigende Nachhaltigkeitsanforderungen in Ausschreibungen, CSRD-Erwartungen von Großkunden wie Volkswagen oder Audi, die Nachfrage nach messbaren ESG-Belegen – das sind keine Trends, die kommen und gehen. Das sind strukturelle Veränderungen des Markts, in dem wir agieren. Lease a Bike positioniert sich nicht als Reaktion auf diese Veränderungen. Wir positionieren uns als Teil von ihnen.

Dabei ist das Netzwerk unser wichtigstes Instrument. Was wir allein nicht können, können wir gemeinsam. Das gilt auch für die Herausforderungen, die wir noch nicht gelöst haben. Die Lieferkettentransparenz, die wir aufbauen wollen. Das lässt sich nicht im Alleingang angehen. Wir alle benötigen dieses Netzwerk.

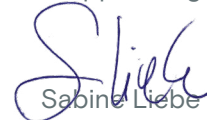
## Unser Versprechen

Wir versprechen nicht, dass wir alles richtig machen. Wir versprechen, dass wir hinschauen, messen, berichten und lernen. Dass wir das, was wir nach außen kommunizieren, auch intern leben. Dass wir die Ziele, die wir 2026 setzen werden, mit der Datenbasis unterlegen, die wir 2025 gelegt haben. Und dass wir uns an dem messen lassen, was in diesem Bericht steht.

## Was 2025 konkret passiert ist:

- ✓ **Erstmalige vollständige Erfassung von Scope 1+2:** 104,26 tCO<sub>2</sub>e
- ✓ **Scope-3-Erfassung ausgebaut** von 2 auf 5 von 15 Kategorien
- ✓ **ISO 14001:2015 und ISO 9001:2015** erfolgreich (re-)zertifiziert
- ✓ **EcoVadis Bronze – Top 35 % der Branche** (Oktober 2025)
- ✓ **Gebrauchtradleasing geplant** und vorbereitet – Start Mai 2026
- ✓ **DEI-Team gegründet** – offiziell vorgestellt Mai 2026
- ✓ **22 Fahrräder gespendet** an gemeinnützige Organisationen

Cloppenburg, 2025

  
Sabine Liebe

  
Christian Wölbern

**Geschäftsführung, Lease a Bike**  
(Lease a Bike Deutschland GmbH)

# 1 Über Uns



# 1 Über Uns

Lease a Bike ist mehr als eine Plattform für Dienstradleasing. Wir sind ein Knotenpunkt – verbunden mit Arbeitgebenden, Arbeitnehmenden, Fachhandel, Leasinggesellschaften, Versicherungen und einem internationalen Konzernverbund. Diese Vernetzung ist kein Nebenaspekt unseres Geschäfts. Sie ist das Geschäft.

Dieses Kapitel beschreibt, wer wir sind, wie unser Modell funktioniert, warum Vernetzung für uns konstitutiv ist – und wie wir Nachhaltigkeit in diesem Kontext verstehen.

B1

## 1.1 Lease a Bike im Überblick

Lease a Bike ist eine Dienstradleasing-Marke innerhalb der Bike Mobility Services B.V. (BMS) in Deutschland.

Wir sind weder Fahrradhersteller noch Leasinggesellschaft – wir sind der Intermediär, der beides zusammenbringt und den gesamten Prozess von der Vertragsgestaltung bis zur Fahrradrückgabe koordiniert.

### Das Unternehmen im Überblick

|                                          |                                                                                               |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Unternehmensname:</b>                 | Lease a Bike Deutschland GmbH                                                                 |
| <b>Rechtsform:</b>                       | GmbH                                                                                          |
| <b>Handelsregisternr.:</b>               | HRB 213430                                                                                    |
| <b>NACE-Code:</b>                        | 66.19.0 – Sonstige mit Finanzdienstleistungen verbundene Tätigkeiten                          |
| <b>Hauptsitz:</b>                        | Mühlenstraße 28, Cloppenburg, Niedersachsen<br>(Breitengrad 52.8475645, Längengrad 8.0426094) |
| <b>Gründungsjahr /<br/>Marktpresenz:</b> | Enge Fachhandelszusammenarbeit seit 2015                                                      |
| <b>Muttergesellschaft:</b>               | Bike Mobility Services B.V. (BMS), Niederlande                                                |
| <b>Anteilseigner BMS:</b>                | Pon Holdings B.V. + Volkswagen Financial Services (VWFS)                                      |

### Was wir tun: Dienstradleasing im Kern

Dienstradleasing via Entgeltumwandlung ist ein steuerlich gefördertes Modell, das Arbeitnehmenden ermöglicht, ein hochwertiges Fahrrad oder E-Bike über ihr Bruttogehalt zu finanzieren. Die monatliche Leasingrate wird aus dem Bruttolohn entnommen – Steuer- und Sozialabgabensparnis machen das Rad 30-40 % günstiger als ein Barkauf.

Für Arbeitgebende bedeutet das: ein modernes, messbares Benefit ohne nennenswerten Personalaufwand. Für Arbeitnehmende: Zugang zu Fahrrädern und E-Bikes, die andernfalls außer Reichweite wären. Für die Gesellschaft: mehr Fahrräder auf der Straße, weniger Autos – und damit weniger CO<sub>2</sub>, Stau und Lärm.



# Zahlen & Fakten

## Lease a Bike 2025



### Unternehmen

| Kennzahl                                | Wert 2025                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Umsatz 2025                             | 65.993.327 €<br>(2024: 56.441.941 €)                                                                                                                                                                                                                            |
| Bilanzsumme 2025                        | 50.629.940 €<br>(2024: 35.779.085 €)                                                                                                                                                                                                                            |
| Mitarbeitende (Jahresende)              | 114 Personen · 104,16 FTE<br>(2024: 103 Personen 93,44 FTE)                                                                                                                                                                                                     |
| Standorte                               | 2 Mietbüros, 49661 Cloppenburg, Deutschland <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mühlenstraße 28 (Hauptsitz)<br/>(Breitengrad 52.8475645, Längengrad 8.0426094)</li> <li>• Lange Straße 46-48<br/>(Breitengrad 52.8456977, Längengrad 8.0409381)</li> </ul> |
| Marktpräsenz Fachhandel                 | Seit 2015 eng vernetzt                                                                                                                                                                                                                                          |
| Mitarbeitendepotenzial von Lease a Bike | > 1 Mio.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Fahrradspenden 2025                     | 22 Räder (Diakonie, Andreaswerk, McDonald's Kinderhilfe)                                                                                                                                                                                                        |
| Gebrauchtradleasing                     | Gestartet Mai 2026                                                                                                                                                                                                                                              |
| ISO 14001:2015                          | Zertifiziert seit 18.03.2025; TÜV Süd                                                                                                                                                                                                                           |
| ISO 9001:2015                           | Zertifiziert seit 21.03.2025; TÜV Süd                                                                                                                                                                                                                           |
| EcoVadis                                | Bronze – Top 35 % der Branche (Oktober 2025)                                                                                                                                                                                                                    |
| SOC 2                                   | Plattform-Datenschutzertifizierung                                                                                                                                                                                                                              |

### Reichweite

### Zertifikate & Ratings

C1

## 1.2 Warum Vernetzung zentral ist

Verantwortungsvolles Handeln als Unternehmen ist für uns kein isoliertes Ziel, das nur intern erreicht werden kann. Es ist das Ergebnis von funktionierenden Beziehungen, abgestimmten Prozessen und gemeinsamer Verantwortung. Veränderungen können nur dort entstehen, wo Akteure miteinander verbunden sind und gemeinsam handeln.

Wenn Arbeitnehmende aus München ein E-Bike online konfigurieren, hat im Hintergrund längst ein Vertriebsteam aus Cloppenburg den Arbeitgebenden beraten, eine Leasinggesellschaft den Finanzrahmen freigegeben, ein Fachhandel das Rad geordert und eine Versicherung das Risiko abgesichert. Was der Nutzende am Ende erlebt, ist ein nahtloser Prozess – weil viele Akteure ihn nahtlos gemacht haben. Diese Koordinationsleistung ist unsichtbar, wenn sie funktioniert. Und genau darin liegt unsere Kernkompetenz.

## Lease a Bike als Knotenpunkt – Das Netzwerk im Überblick

Das folgende Diagramm zeigt, welche Akteursgruppen Lease a Bike verbindet und wie die Beziehungen verlaufen:





## Vernetzung in drei Dimensionen

Vernetzung verstehen wir als ein Zusammenspiel aus drei ineinandergreifenden Dimensionen:

### ✓ Strukturen

Wir schaffen Verbindungen zwischen Akteuren, die ohne unsere Schnittstellen oft nicht direkt miteinander interagieren würden. So entsteht ein Zugang zu Fahrradmobilität, der niedrigschwellig und praktikabel ist.

### ✓ Organisation

Wir reduzieren Komplexität, indem wir Prozesse strukturieren, Abläufe vereinfachen und digitale Lösungen einsetzen. So entsteht ein System, in dem Zusammenarbeit effizient und transparent ist.

### ✓ Wirkung

Wenn unterschiedliche Akteure koordiniert zusammenarbeiten, entstehen Hebeleffekte, die weit über Einzelbeiträge hinausgehen. Nachhaltige Mobilitätslösungen lassen sich so nicht nur umsetzen, sondern skalieren.

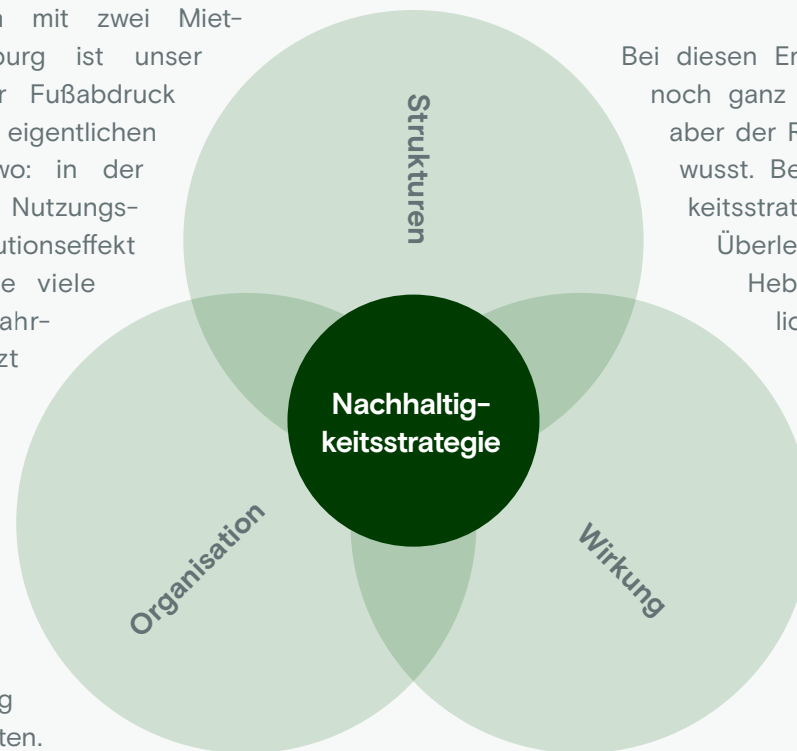
## Vernetzung als Voraussetzung für Nachhaltigkeitswirkung

Die wesentlichen Nachhaltigkeitseffekte unseres Geschäfts entstehen im Netzwerk – nicht im eigenen Betrieb. Als digitales Dienstleistungsunternehmen mit zwei Mietbüros in Cloppenburg ist unser direkter ökologischer Fußabdruck überschaubar. Unsere eigentlichen Hebel liegt anderswo: in der Lieferkette, in der Nutzungsphase, im Substitutionseffekt – in der Frage, wie viele Autofahrten durch Fahrradfahrten ersetzt werden.

Deshalb ist Vernetzung für uns auch Zukunftsstrategie: Je transparenter und enger unser Netzwerk, desto mehr Wirkung können wir entfalten. Insbesondere der Ausbau der Lieferkettentransparenz – durch den Dialog mit Fahrradherstellern,

den Aufbau einer Lieferantenbewertung und zukünftige Product Carbon Footprints – ist ohne Netzwerk nicht möglich.

Bei diesen Erhebungen stehen wir noch ganz am Anfang, sind uns aber der Relevanz durchaus bewusst. Bei unserer Nachhaltigkeitsstrategie und all unseren Überlegungen zu unseren Hebeln, sehen wir deutlichen Handlungsbedarf, unser gesamtes Netzwerk zu mehr Transparenz zu bemühen.



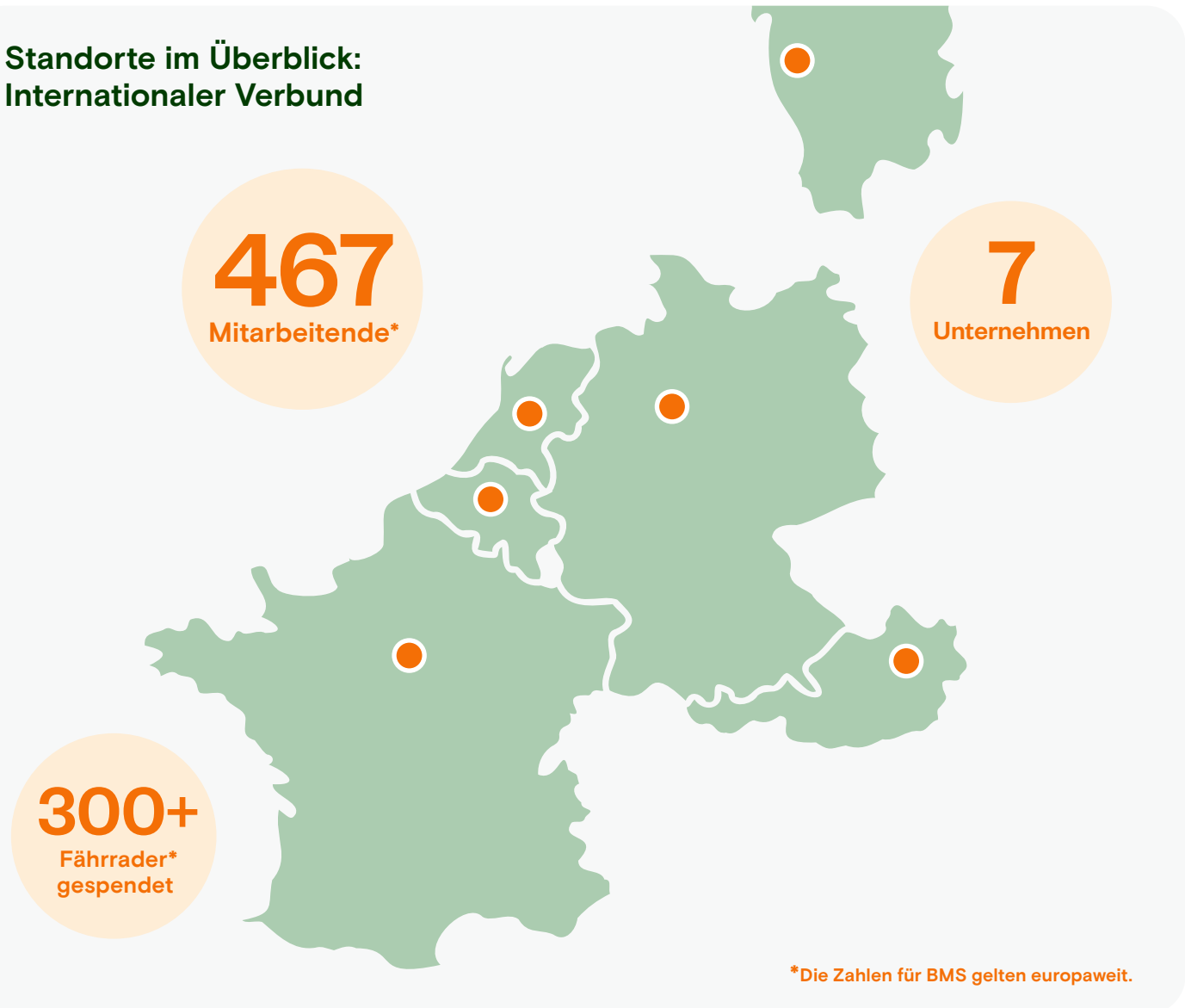


## Internationaler Verbund: BMS und der PON-Konzern

Als Marke der Bike Mobility Services B.V. (BMS) sind wir Teil eines internationalen Verbunds – einem gemeinsamen Unternehmen von Pon Holdings B.V. und Volkswagen Financial Services (VWFS). Schwestergesellschaften wie Lease a Bike Niederlande, Lease a Bike Belgien, Lease a Bike Österreich, Lease a Bike Schweden und Lease a Bike Frankreich sowie weitere BMS-Marken wie BusinessBike (DE), Finance a Bike (NL), B2Bike (BE) und movelo Pool Solutions teilen Erfahrungen, Innovationen und Herausforderungen. Was in einem Markt funktioniert, hilft auch in anderen.

Dieser Verbund bietet uns mehr als Synergien: Er schafft Strukturen für Governance und Compliance (PON Code of Conduct, Whistleblower-Programm), für gemeinsame Nachhaltigkeitsstrategie (monatliche CSR-Ambassadors-Calls, jährlicher Live-Workshop) und für geteilte IT-Infrastruktur. Die Rückendeckung des Konzerns ermöglicht uns, uns auf das Kerngeschäft zu konzentrieren – während fundamentale Infrastruktur stabil gehalten wird.

## Standorte im Überblick: Internationaler Verbund





B2

### 1.3 Nachhaltigkeit in unserem Unternehmen

Nachhaltigkeit ist bei Lease a Bike kein Kommunikationsthema, das neben dem Kerngeschäft hergeführt wird. Sie ist im Kerngeschäft selbst angelegt.

#### Wirkung des Angebots

Der größte Nachhaltigkeitsbeitrag von Lease a Bike liegt außerhalb des eigenen Betriebs: in der gesellschaftlichen Wirkung des Modells.

Jede Fahrt mit dem Dienstrad statt im Auto bedeutet weniger CO<sub>2</sub>, weniger Stau, weniger Feinstaub. Jede Inspektion, die die Nutzungsdauer verlängert, ist Kreislaufwirtschaft. Jede Spende eines Rückgabefahrrads ist soziale Teilhabe. Die Entgeltumwandlung macht Hochwerträder erschwinglich, die andernfalls außer Reichweite wären. Diese Wirkungen entstehen nicht trotz, sondern durch das Geschäftsmodell. Damit ist Nachhaltigkeit bei uns keine Zusatzverantwortung – sie ist Geschäftslogik.

#### Wirkung des Angebots

- Jedes ersetzte Auto = messbare Klimawirkung
- Gesundheitsförderung durch Alltagsbewegung
- Fahrräder auch für einkommensschwächere Mitarbeitende

#### Verantwortung für Prozesse

- Eigene Emissionen (Scope 1+2: 104 tCO<sub>2</sub>e)
- Lieferkette transparent machen
- EcoVadis Bronze, ISO 14001 & 9001
- Sozialstandards in der Partnerauswahl

#### Nachhaltigkeit als Gestaltungsauftrag

- Gebrauchtradleasing: Kreislauf schließen
- DEI-Team: intern vorleben
- THG-Ziele 2026 definieren (SBTi-Orientierung)
- Lieferkettentransparenz schrittweise aufbauen

#### Verantwortung für Prozesse und Organisation

Als Teil einer globalen Lieferkette tragen wir auch Verantwortung für das, was wir nicht direkt steuern. In der Fahrradindustrie existieren strukturelle Risiken: beim Lithiumabbau für E-Bike-Akkus, bei der Komponentenproduktion in Asien, bei Sozialstandards in Risikoregionen. Wir haben keine konkreten Erkenntnisse zu Vorfällen in unserer Lieferkette – aber wir nehmen diese Risiken ernst und bauen schrittweise Transparenz auf. Intern setzen wir auf messbare Grundlagen: ISO 14001:2015 für systematisches Umweltmanagement, EcoVadis Bronze als externer Branchenver-

gleich, Scope-1+2-Tracking und der schrittweise Aufbau der Scope-3-Erfassung. 2025 konnten wir viele Kennzahlen erstmals systematisch erfassen, analysieren und darüber berichten.

#### Nachhaltigkeit als Gestaltungsauftrag

Wir verstehen Nachhaltigkeit nicht als Zustand, den man erreicht und dann hält. Sie ist ein kontinuierlicher Gestaltungsauftrag – intern wie im Netzwerk. Viele Projekte, Prozesse und Neuerungen, die 2026 umgesetzt werden, wurden 2025 geplant und aktiv angestoßen. Das Gebrauchtradleasing (gestartet Mai 2026) ist der bislang konkreteste Beweis:

Hier schließt sich der Kreislauf in der Praxis. Das DEI-Team (Diversity, Equity and Inclusion) zeigt ebenfalls seit Mai 2026, dass wir intern vorleben, was wir nach außen kommunizieren. Und die angekündigten Science Based Targets (2026) machen aus Absicht messbare Verantwortung.

Dabei ist das Netzwerk nicht nur Kontext, sondern Instrument: Je enger die Zusammenarbeit mit Herstellern, Handel und Partnerunternehmen, desto größer die Möglichkeit, Nachhaltigkeit in die gesamte Wertschöpfungskette zu tragen – über Lieferantenbewertungen, PCF-Dialoge und gemeinsame Standards.



B1

Vorwort

Über Uns

Mobilität

Wesentliches

Strategie

Instrumente

Fundament

Ausblick

lease  
a bike

## 1.4 Einordnung dieses Berichts

Dieser Bericht im VSME-Format ist freiwillig erstellt und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit – aber auf Ehrlichkeit. Was wir tun, benennen wir. Was wir noch nicht tun (können), benennen wir ebenfalls.

### Berichtsrahmen: VSME Option B

Der Bericht orientiert sich am Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs – einem praxisnah entwickelten Nachhaltigkeitsberichtsstandard für kleine und mittelgroße Unternehmen. Wir berichten nach Option B (Basismodul + Comprehensive-Modul), dem erweiterten Rahmen des VSME-Standards.

### Unser Berichtsansatz:

Pragmatisch, entwicklungsorientiert 2025 ist unser Basisjahr. Es handelt sich um unseren zweiten Nachhaltigkeitsbericht nach dem VSME-Standard, daher weisen wir für die meisten Kennzahlen Vorjahresvergleichswerte aus 2024 aus. So lassen sich Entwicklungen im Zeitverlauf transparent nachvollziehen. Dort, wo einzelne Vorjahresdaten dennoch fehlen – weil eine Kennzahl erstmals in diesem Jahr erhoben wurde – weisen wir das transparent aus. Die dargestellten Kennzahlen beziehen sich auf das Berichtsjahr 2025. Inhaltliche Ergänzungen und Aktualisierungen sind bis zum Redaktionsschluss eingeflossen.

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Basismodul (B)</b>          | Allgemeine Angaben und Richtlinien, Praktiken für eine nachhaltigere Wirtschaft, Umweltkennzahlen (Energie-, Wasser- und Ressourcenverbrauch, Emissionen Umweltverschmutzung & Biodiversität), Grundlegende Kennzahlen zur Belegschaft, Arbeitssicherheit, Vergütung und Schulungen, Angaben zu Korruptionsfällen und Verurteilungen. |
| <b>Comprehensive-Modul (C)</b> | Strategische Ausrichtung und Klimatransformationspläne darstellen, Nennung der THG-Reduktionsziele, Einschätzung von klimabedingten Risiken, Erweiterte Angaben zur Belegschaft, Leitungsorganen und Menschenrechtspolitik, Nennung potenzieller Menschenrechtsvorfälle & Einnahmen aus kontroversen Sektoren aufzeigen.              |
| <b>Berichtsoption</b>          | VSME Option B: Basis + Comprehensive (freiwillig)                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Berichtsjahr</b>            | 01.01.2025–31.12.2025 (Redaktionsschluss: 14.08.2026)                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

„ Wir ordnen unsere Verantwortung ein, machen Fortschritte sichtbar und benennen, wo wir weiter daran arbeiten. “

– Lease a Bike, Leitgedanke Nachhaltigkeitsbericht 2025

### Vernetzt – in Zahlen

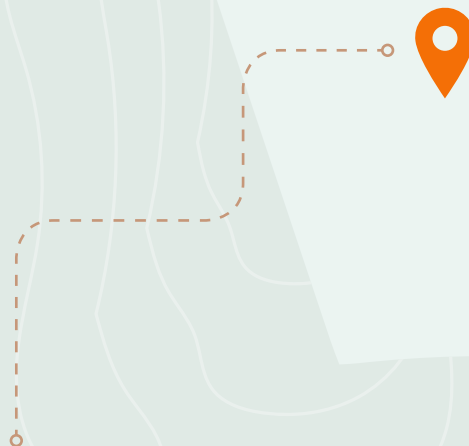
- ✓ 10+ direkte Partnertypen im Netzwerk (Leasinggesellschaften, Versicherungen, Händler, Arbeitgeber, Nutzende, PON-Konzern, Schwestergesellschaften, Gebrauchtrad-Partner, VWFS, PON-Marken)
- ✓ 5 Länder im internationalen CSR-Ambassadors-Netzwerk: DE, AT, SE, BE, NL
- ✓ 1 Mio. Mitarbeitende, die alleine von LaB Deutschland Zugriff auf Dienstradleasing haben

Was haben wir im Berichtsjahr 2025 geleistet? Was fehlt noch? Und was ist als Nächstes geplant?

Lease a Bike ist ein Knotenpunkt in einem lebendigen Netzwerk. Vernetzung ist nicht nur unser Geschäftsmodell – sie ist unser wichtigstes Instrument für Nachhaltigkeitswirkung.

Je transparenter, enger und belastbarer dieses Netzwerk wird, desto größer ist unsere Möglichkeit, die Mobilitätswende aktiv mitzugestalten.

Kapitel 2 zeigt, in welchem Umfeld wir das tun.



## **2** Unser Umfeld: Mobilität im Wandel



## 2. Unser Umfeld: Mobilität im Wandel

### Mobilität ist (in) Bewegung

In Deutschland verändern sich Pendelmuster, Erwartungen von Arbeitgebenden und gesellschaftliche Ansprüche an zukunftsfähige Fortbewegung – schneller als je zuvor. In diesem Kontext agiert Lease a Bike: Welche Trends treiben diesen Wandel? Welche Rolle spielt Dienstradleasing in der betrieblichen Mobilität? Und wo liegen die Grenzen des Modells, denen wir uns ehrlich stellen müssen?

Das Verständnis dieses Umfelds ist die Grundlage dafür, dass wir unsere strategischen Hebel richtig setzen – und unsere Wirkung dort entfalten, wo sie tatsächlich zählt.

### 2.1 Entwicklungen im Mobilitätsverhalten

Berufliche Mobilität ist ein intensiv diskutiertes Thema – und das zu Recht. In Deutschland gehen rund 42 % der Verkehrsleistung auf Wege zur Arbeit oder Ausbildung sowie auf geschäftliche Fahrten zurück, mit steigender Tendenz (Quelle: PwC Future Mobility Lab, <https://imo.unisg.ch/de/fml-studie-berufliche-mobilitaet>, 26. März 2025). Damit machen beruflich bedingte Wege einen wesentlichen Anteil des Gesamtverkehrs und der Gesamtemissionen im Alltagsverkehr aus. Das Potenzial, Wege und Emissionen einzusparen, ist entsprechend hoch.

#### Strukturwandel im Pendeln

Homeoffice und hybride Arbeitsmodelle haben die Pendelmuster merklich verändert. Gleichzeitig bleibt der Weg zur Arbeit für viele Beschäftigte eine tägliche Realität – und eine Entscheidung, die, wenn es die Tätig-

keit zulässt, immer häufiger bewusst getroffen wird. Rund die Hälfte aller Autofahrten in Deutschland sind kürzer als fünf Kilometer. Diese Distanz ist mit dem Fahrrad in 15-20 Minuten zurückzulegen – bei vielen Witterungsbedingungen, ohne Parkplatzstress und mit messbarem Gesundheitsnutzen. Bei hohem Verkehrsaufkommen in Städten ist es oftmals sogar schneller mit dem Rad als mit dem Auto zu fahren – insbesondere mit einem E-Rad. (Quelle: PwC Future Mobility Lab, März 2025)





Die Studie „Berufliche Mobilität neu gestalten“ (PwC / Future Mobility Lab) befragte 618 Arbeitgebende und 1.810 Arbeitnehmende in Deutschland. Zentrale Treiber einer Veränderung im Mobilitätsangebot: Reduktion von Emissionen und Steigerung der Arbeitgebendenattraktivität.

**Die Studie zeigt:** Arbeitgebende, die ihren Mitarbeitenden Mobilitätsangebote bereitstellen, die auch privat genutzt werden können, nehmen Einfluss auf die gesamtgesellschaftliche Mobilität – nicht nur auf den Arbeitsweg.

### Die unterschätzte Alternative

Das Fahrrad – und insbesondere das E-Bike – gewährt eine neue Relevanz im Alltagsverkehr. Der technologische Wandel hat dabei eine entscheidende Rolle gespielt: E-Bikes erweitern die effektive Pendeldistanz deutlich und machen das Fahrrad auch für Menschen attraktiv, die bisher topografische oder physische Hürden umgehen mussten.

## Gut für Menschen. Gut für Städte. Gut fürs Klima.



### Gesundheitsförderung

Regelmäßiges Radfahren ist eine der wirksamsten Formen niedrigschwelliger Bewegungsförderung – messbarer Effekt auf Herz-Kreislauf-Gesundheit, Stressabbau und Krankheitstage.



### Urbane Entlastung

Weniger Autos bedeuten weniger Stau, weniger Lärm, weniger Feinstaub und weniger Flächenverbrauch – Effekte, die in Unternehmensbilanzen nicht auftauchen, aber in Städten täglich spürbar sind.



### Klimawirkung

Das Fahrrad verursacht in der Nutzung keine direkten Emissionen; im Vergleich zum Pkw (ø 143–157 g CO<sub>2</sub>/km) oder Bus (ca. 108 g CO<sub>2</sub>/km) ist die Einsparung je Fahrt erheblich.

(Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.71B (10/2025) <https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/366/bilder/dateien/VTV%202024%20PV%20Abb%20PDF.pdf>)

### Neue Erwartungen an betriebliche Mobilität

Die PwC-Studie zeigt: Arbeitgebende stehen zunehmend im Wettbewerb um Fachkräfte – und Mobilitätsangebote sind ein relevanter Differenzierungsfaktor. Gleichzeitig steigen externe Anforderungen: CSRD, LkSG und freiwillige Nachhaltigkeitszertifizierungen erhöhen Erwartungen und Anforderungen an Unternehmen, ihre Mobilitätsstrategie nicht nur zu benennen, sondern zu belegen.

Das Dienstradleasing ist in diesem Kontext keine Nische mehr. Es ist ein erprobtes, steuerlich gerahmtes und skalierbares Instrument – das auf den richtigen Megatrend einzahlt: Mobilität zukunftsfähig gestalten, ohne auf individuelle Flexibilität zu verzichten.



B2

C1

## 2.2 Dienstradleasing im Kontext betrieblicher Mobilität

Dienstradleasing ist nicht nur ein steuerlich attraktiver Benefit. Es ist ein systemischer Hebel für Mobilitätswandel – genau an der Schnittstelle, wo Arbeitgebende und Arbeitnehmende täglich entscheiden.

### Das Modell: Zugang, Anreiz, Wirkung

Das Grundprinzip des Dienstradleasings über Entgeltumwandlung ist so schlicht wie wirkungsvoll: Die monatliche Leasingrate wird aus dem Brutto Gehalt entnommen. Steuer- und Sozialabgabenersparnis machen hochwertige Fahrräder für viele Arbeitnehmende erschwinglich, die sich ein solches Rad andernfalls nicht oder nicht sofort gekauft hätten. Je nach Fahrrad und persönlicher Steuersituation beträgt die Ersparnis 30 bis 40% gegenüber einem Barkauf. Das ist nicht trivial: Ein hochwertiges E-Bike kostet zwischen 2.000 und 6.000 Euro. Ohne Leasingmodell wäre dieser Kauf für viele Menschen

keine realistische Option. Das Leasing ändert das Kalkül grundlegend – und damit, was Menschen bereit sind, auszuprobieren.

### Vom Zugang zur Nutzung: Warum einfacher Zugang allein nicht reicht

Die eigentliche Wirkung entsteht nicht im Vertragsabschluss, sondern auf der Straße. Ein geleastes Fahrrad, das selten genutzt wird, hat einen negativen Klimaeffekt, da die Herstellung an sich bereits Umweltauswirkungen verursacht. Der Zugang zum Rad hat aber auch seine Grenzen: Wenn mehr oder höherwertige Fahrräder geleast als gebraucht werden, zahlt das Leasingmodell auf Materialismus ein.

Deshalb ist unser Ansatz nicht nur auf Zugang ausgerichtet, sondern auf Aktivierung: Wir begleiten Arbeitgebende bei der Programmeinführung, stellen Kommunikationsmaterial bereit, erklären steuerliche Vorteile und schaffen Anreize, die das Rad zur selbstverständlichen Wahl machen.

### • Begleitung der Einführung:

Wir erklären die steuerlichen Rahmenbedingungen (§ 3 Nr. 37 EStG), helfen bei der internen Kommunikation und stellen die digitale Infrastruktur bereit.

### • Produkterfahrung durch die eigene Nutzung:

Alle 114 Mitarbeitenden von Lease a Bike können selbst kostenfrei ein Dienstrad leasen – wer das Produkt kennt, überzeugt glaubwürdiger.

### • Bike-to-Work-Kampagnen:

Wir fördern den Alltagsradeinsatz über interne und externe Aktionen aktiv.





## Dienstradleasing als Benefit: Ein Markt in Bewegung

Das Dienstrad hat sich in den letzten Jahren von einem Nischenprodukt zu einem etablierten Bestandteil des betrieblichen Benefits-Portfolios entwickelt. Der Markt wächst – und er verändert sich: Gebrauchtradelasting (gestartet Mai 2026) öffnet das Modell für neue Zielgruppen und stellt die Kreislauflogik in den Vordergrund. Lastenräder erschließen neue Nutzungsfälle für Handwerk und Gewerbe. Und der öffentliche Dienst entdeckt Dienstradleasing als Instrument, das Nachhaltigkeitsziele und Arbeitgeberattraktivität gleichzeitig adressiert.



## Wertschöpfungskette: Unser Einflussgrad

Unser Einfluss auf die Wirkung des Modells variiert stark je nach Position in der Wertschöpfungskette. Die folgende Grafik macht diesen Einflussgrad transparent:

## Nachhaltigkeit in unserem Einflussbereich

Dort, wo wir direkten Einfluss haben – Leasingabwicklung, Nutzungsphase, Service & Wartung – gestalten wir aktiv. In vorgelagerten Stufen (Rohstoff, Herstellung) sind unsere Möglichkeiten begrenzt. Wir arbeiten daran, diesen Einfluss über Lieferantenbewertung und den Dialog mit Herstellern schrittweise zu erhöhen.

| Akteur                | Konkreter Vorteil                                                                         | Nachhaltigkeitsdimension                          |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Arbeitnehmende        | 30–40 % Ersparnis vs. Barkauf durch Entgeltwandlung; Zugang zu hochwertigen Rädern        | Soziale Teilhabe; Gesundheitsförderung            |
| Arbeitgebende         | Senkung von Lohnnebenkosten; kein HR-Aufwand; Argument in Ausschreibungen (ISO, CSRD)     | Arbeitgebendenattraktivität; Nachhaltigkeitsziele |
| Fachhandel            | Neue Kundengruppe; wiederkehrende Inspektionstermine; Planungssicherheit                  | Qualität in der Nutzungsphase                     |
| Leasinggesellschaft   | Stabiles Portfolio mit niedrigem Ausfallrisiko                                            | Finanzielle Grundlage des Modells                 |
| Gesellschaft & Umwelt | Weniger Autofahrten = weniger CO <sub>2</sub> , Stau, Lärm, Feinstaub; gesündere Menschen | Klimaschutz; Lebensqualität in Städten            |



C1

## 2.3 Chancen und Grenzen des Modells

Dienstradleasing ist kein Allheilmittel – und wir würden uns damit keinen Gefallen tun, es so darzustellen. Die Wirkung des Modells hängt von Nutzung, Infrastruktur, individuellen Gegebenheiten und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Eine ehrliche Einordnung stärkt die Glaubwürdigkeit und hilft uns, unsere Energie dort zu konzentrieren, wo der Hebel wirklich greift.



### Konkreter Vorteil

Strukturell **höherer Zugang zu hochwertigen Fahrrädern** durch Entgeltumwandlung (30–40 % Ersparnis)

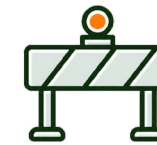
**Pendelwege:** Rund die Hälfte aller Autofahrten in Deutschland sind kürzer als 5 km – ideal für Fahrräder geeignet

Arbeitgebende können **Mobilitätswandel aktiv mitgestalten** – Dienstrad als sichtbares Nachhaltigkeits-Statement

**Kreislaufwirtschaft durch Leasingmodell** strukturell angelegt: Wartung, Rückgabe, Zweitnutzung

**Gesundheitsförderung als Nebeneffekt:** Regelmäßiges Radfahren reduziert Krankheits-tage und Gesundheitskosten

**Arbeitgebendenattraktivität:** Dienstrad als modernen, messbaren Benefit – relevant im Kampf um Fachkräfte



### Grenzen & Einschränkungen

**Wirkung hängt von tatsächlicher Nutzung ab** – ein geleastes Rad, das im Keller steht, hat sogar einen negativen Effekt

**Reichweite begrenzt:** Ohne Radinfrastruktur und geeignete Strecken bleibt das Potenzial teilweise ungenutzt

**Soziale Reichweite:** Geringverdienende profitieren strukturell weniger – Gebrauchtrad-leasing adressiert dies schrittweise

**Lieferkette:** Nachhaltigkeitsrisiken (Rohstoffe, Herstellung) liegen jenseits direkter Steuerbarkeit

**Klimawirkung schwer quantifizierbar:** Substitutionsgrad (wie viele Fahrten ersetzen wirklich das Auto?) methodisch anspruchsvoll

**Steuerrisiko:** Geschäftsmodell hängt am Steuerprivileg § 3 Nr. 37 EStG – regulatorische Änderungen wären ein Risiko



### Kontextabhängige Wirkung: Was wir wissen und was nicht

Die Klimawirkung von Dienstradleasing ist real – aber methodisch schwer vollständig zu beziffern. Der entscheidende Faktor ist der Substitutionseffekt: Wie viele Fahrten, die bisher mit dem Auto zurückgelegt wurden, werden nun mit dem Fahrrad gemacht? Und in welchem Maß substituiert das Fahrrad tatsächlich das Auto – oder zusätzliche Gehwege?

Was wir wissen: Ein E-Bike, das eine Autofahrt über 10 km ersetzt, spart je nach Fahrzeugtyp 1,5–2,5 kg CO<sub>2</sub>. Die Quantifizierung dieser Wirkung ist ein Thema, das wir für künftige Berichtsjahre weiterentwickeln wollen.

Was wir noch nicht wissen: Den genauen Substitutionsgrad – wie viele unserer Nutzenden wirklich das Auto durch das Rad ersetzen, und in welchen Kontexten. Das bleibt methodisch komplex und ist Gegenstand unserer laufenden Arbeit.

### Das Steuerprivileg: Risiko und Rahmenbedingung

Das Geschäftsmodell von Lease a Bike basiert maßgeblich auf dem Steuerprivileg für Dienstradleasing gemäß § 3 Nr. 37 EStG. Dieses Privileg macht das Leasing für Arbeitnehmende finanziell attraktiv – und ist gleichzeitig ein regulatorisches Risiko. Änderungen in der Gesetzgebung könnten die wirtschaftliche Grundlage des Modells verändern.

Unsere Antwort darauf ist Portfolio-diversifizierung: Gebrauchtradleasing, Lastenräder und neue Kundensegmente (z. B. öffentlicher Dienst, soziale Einrichtungen) erweitern die Basis.

### Unsere Haltung zu Grenzen des Modells

Wir nennen diese Grenzen nicht, weil wir müssen. Wir nennen sie, weil Glaubwürdigkeit genau hier entsteht: Durch realistische Einordnung, was ein Modell leisten kann – und was nicht. Nachhaltigkeit als Qualitätsmerkmal eines Unternehmens bedeutet auch, transparent zu sein, wo Hebel noch nicht vollständig greifen.

### Was das für unsere Strategie bedeutet

Die Mobilitätswende geschieht – aber nicht automatisch. Sie braucht Akteure, die Zugang schaffen, Anreize setzen und Nutzung aktivieren. Lease a Bike nimmt genau diese Rolle ein: nicht als passiver Plattformbetreiber, sondern als aktiver Gestalter nachhaltiger Mobilität. Kapitel 3 zeigt, welche Themen dabei wesentlich sind – und Kapitel 4, wo wir unsere drei strategischen Hebel ansetzen.

### 3 Was für uns wesentlich ist





## 3. Was für uns wesentlich ist

### Was sollen wir tun?

Diese Frage steht am Anfang jeder ernsthaften Nachhaltigkeitsstrategie. Unsere Antwort basiert nicht auf Intuition, sondern auf einer strukturierten Analyse: Wir haben systematisch untersucht, wo unser Unternehmen wirklich Einfluss hat – und wo andere von unserem Handeln betroffen sind.

Die Ergebnisse sind die Grundlage für alles, was in den folgenden Kapiteln folgt. Sie bestimmen, wo wir unsere Hebel ansetzen, welche Mittel und Instrumente wir einsetzen – und was unser Fundament als Organisation ausmacht.

#### Sechs wesentliche Themen – auf einen Blick:

- 1 Unternehmensführung & Governance · Relevanz: Hoch
- 2 Energie & Klima · Relevanz: Hoch
- 3 Umweltverschmutzung · Relevanz: Mittel
- 4 Kreislaufwirtschaft · Relevanz: Hoch
- 5 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette · Relevanz: Mittel
- 6 Betroffene Gemeinschaften · Relevanz: Hoch

### 3.1 Warum wir eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt haben

Lease a Bike steht im Schnittpunkt vieler Beziehungen: zwischen Arbeitgebenden und Arbeitnehmenden, Herstellern und Händlern, Leasinggesellschaften und Versicherungen, zwischen Konzernstruktur und lokalem Handeln in Cloppenburg. Aus einzelnen Handlungen entsteht gemeinsame Wirkung.

Die Wesentlichkeitsanalyse ist das Werkzeug, mit dem wir aus dieser Vielfalt an Verbindungen Klarheit gewinnen: Wo liegt unsere Verantwortung? Welche Auswirkungen haben wir – direkt und indirekt? Und wo können wir gemeinsam mit unseren Partnern die größte positive Wirkung erzielen?

#### Drei Funktionen unserer Wesentlichkeitsanalyse:



**1. Sie schafft Fokus –**  
zwingt uns,  
wesentliche Themen  
herauszuarbeiten.



**2. Sie ermöglicht Priorisierung –**  
nicht alle  
Themen sind  
gleich relevant.



**3. Bildet das Fundament unserer Strategie:**  
Die sechs wesentlichen  
Themen sind der direkte  
Ausgangspunkt für unsere  
drei Haupthebel.



### 3.2 Vorgehen und Methodik

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde durch unser Nachhaltigkeitsmanagement durchgeführt und anschließend durch die Geschäftsführung validiert.

Als methodische Grundlage dient das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit – angepasst an den Kontext eines mittelständischen Dienstleistungsunternehmens.

#### Quellen und Grundlagen:

**Extern:** Lebenszyklusanalysen, Marktstatistiken, wissenschaftliche Studien, CSR-Risk-Check

**Intern:** Stakeholderanalyse, Organisationsbeschreibung, Wettbewerbsanalyse, Mitarbeitendenumfrage 2025

#### Doppelte Wesentlichkeit: zwei Blickwinkel, ein vollständiges Bild

##### Wesentlichkeit der Auswirkungen (Inside-out):

Welche positiven und negativen Wirkungen hat unser Geschäftsmodell auf Mensch und Umwelt – entlang der gesamten Wertschöpfungskette vom Rohstoffabbau bis zum End-of-Life des Fahrrads?

##### Finanzielle Wesentlichkeit (Outside-in):

Welche Nachhaltigkeitsthemen beeinflussen unsere wirtschaftliche Performance – als Risiko oder als Chance?

Beide Dimensionen werden multipliziert – erreicht das Ergebnis mindestens den Wert 4, gilt das Thema als wesentlich. Chancen und Risiken wurden qualitativ eingestuft; ab einer mittlerer Relevanz fließen sie in die Strategie ein.

## Analyseablauf



### Schritt 1

#### Rahmenfestlegung

Identifikation relevanter Wertschöpfungsstufen, Länder, Materialien und Zeithorizonte (Fokus: 5–10 Jahre)

### Schritt 2

#### Themenableitung

Orientierung an European Sustainability Reporting Standards (ESRS), Konsolidierung zu Themenclustern

### Schritt 3

#### Identifikation

Auswirkungen, Risiken, Chancen und Trends entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Rohstoffabbau bis End-of-Life)

### Schritt 4

#### Bewertung

nach Nachhaltigkeitsimpact (1–3) × Eintrittswahrscheinlichkeit (1–3); Wesentlichkeitsschwelle: Wert ≥ 4

### Schritt 5

#### Zusammenführung

Zuordnung zu VSME-Themen und Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen (SDGs), Ableitung von Handlungsfeldern

### Schritt 6

#### Dokumentation und Validierung

durch die Geschäftsführung



### 3.3 Wer einbezogen wurde

Eine Wesentlichkeitsanalyse, die nur im eigenen Haus entsteht, greift zu kurz. Deshalb haben wir auf die Perspektiven derer gehört, mit denen wir täglich vernetzt sind.

#### Extern

- **Arbeitgebende (Kunden):** Steigende Nachfrage nach messbaren Nachhaltigkeitsnachweisen wie Evovadis, sowie ISO 9001, ISO 14001 und ISO 27001 als Vergabekriterien
- **Arbeitnehmende (Nutzende):** Transparenz, reibungslose Prozesse und das Vertrauen, dass das Produkt ethisch hält, was es verspricht
- **Fachhändler:** Schlanke, verlässliche Prozesse und klare Qualitätsstandards
- **Leasinggesellschaften und Versicherungen:** Stabile Vertragsqualität und belastbare Abwicklung
- **PON-Konzern:** Konzernweite Compliance- und Datenschutzanforderungen sowie gemeinsame Nachhaltigkeitsinitiativen
- **Öffentlichkeit & Behörden:** Erwartung, dass die ökologische Positionierung von Lease a Bike auch im eigenen Handeln Substanz hat

#### Intern

- **Geschäftsführung:** Strategische Einordnung, Ressourcenverantwortung und abschließende Validierung der Ergebnisse
- **Mitarbeitende:** Einbezug über die Mitarbeitendenumfrage 2025 – Fokus auf faire Arbeitsbedingungen, sinnvolle Prozesse und ein Unternehmen, das die Werte, die es nach außen kommuniziert, auch intern lebt
- **Nachhaltigkeitsmanagement:** Koordination, Recherche, Dokumentation und Zusammenführung aller Erkenntnisse





C1

### 3.4 Unsere wesentlichen Themen

Aus der Analyse ergeben sich sechs wesentliche Nachhaltigkeitsthemen für Lease a Bike.

| Wesentliches Thema                               | Lokalisation              | Inhalt                                                       | Relevanz | Strategie           |
|--------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------|----------|---------------------|
| <b>1 Unternehmensführung &amp; Governance</b>    | Intern/<br>Konzern        | Strategie, Compliance, Risikomanagement, Werte               | Hoch     | Fundament           |
| <b>2 Energie &amp; Klima</b>                     | Lieferkette, Nutzung      | Emissionen im Lebenszyklus; Positiveffekte durch Modal Shift | Hoch     | Hebel 2             |
| <b>3 Umweltverschmutzung</b>                     | Lieferkette, Nutzung      | Chem. Rohstoffabbau; Reduktion durch Radnutzung              | Mittel   | Mittel: Kooperation |
| <b>4 Kreislaufwirtschaft</b>                     | Nutzung, End-of-Life      | Nutzungsdauerverlängerung, Gebrauchtradleasing, Recycling    | Hoch     | Hebel 3             |
| <b>5 Arbeitskräfte &amp; Wertschöpfungskette</b> | Rohstoffabbau, Produktion | Sozialstandards in Risikoländern der Lieferkette             | Mittel   | Mittel: Kooperation |
| <b>6 Betroffene Gemeinschaften</b>               | Nutzung                   | Gesundheit, Mobilität, Lärm- und Luftreduktion               | Hoch     | Hebel 1             |



C1

### 3.5 Warum diese Themen für Lease a Bike relevant sind

Die sechs wesentlichen Themen sind kein abstraktes Konstrukt. Sie ergeben sich unmittelbar daraus, wie wir aufgestellt sind – mit wem wir zusammenarbeiten, wo in der Wertschöpfungskette wir stehen und welche Wirkungen daraus entstehen.

#### Unternehmensführung & Governance

Verlässliche Kooperation braucht Vertrauen. Vertrauen entsteht durch klare Strukturen, transparente Prozesse und nachvollziehbares Handeln. Als Teil des PON-Konzerns agieren wir in einem definierten Rahmen aus Compliance-Anforderungen, Datenschutzstandards und Arbeitsschutztrainings. Ergänzend haben wir eigene Strukturen aufgebaut: Managementsysteme nach ISO 9001 und ISO 14001 (erfolgreich rezertifiziert 2026), ein konzernweites Whistleblower-Programm, einen Code of Conduct und eine interne Compliance-Hotline.

#### Energie & Klima

Als Dienstleistungsunternehmen ist unser eigener CO<sub>2</sub>-Fußabdruck überschaubar. Die eigentliche Klimarelevanz liegt in der Wertschöpfungskette und bei unseren Nutzenden: energieintensive Fahrradherstellung, E-Bike-Strommix und das Potenzial, Autofahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Wir tracken Scope-1- und Scope-2-Emissionen und bauen das Scope-3-Reporting schrittweise aus.

Dieses Thema begründet Hebel 2 – den Übergang zu CO<sub>2</sub>-armer Mobilität – als einen unserer drei zentralen strategischen Hebel.

#### Umweltverschmutzung

Bei der Rohstoffgewinnung für Rahmen, Akkus und Reifen entstehen Umweltbelastungen, auf die wir begrenzten direkten Einfluss haben. Wir nehmen diese Zusammenhänge bewusst wahr und adressieren sie im Aufbau unserer Lieferantengewertung. Gleichzeitig leisten wir durch die Förderung des Fahrradfahrens einen positiven Beitrag:

Jede substituierte PKW-Fahrt bedeutet weniger Feinstaub, weniger Lärm und bessere Luft.

#### Kreislaufwirtschaft

Das Leasing-Modell ist strukturell ein Kreislaufmodell. Fahrräder bleiben im Umlauf, werden regelmäßig gewartet und können nach Ablauf der Leasingzeit weiterverwendet werden. Mit dem Start des Gebrauchtradleasings im Mai 2026 haben wir diesen Ansatz konsequent weiterentwickelt. Kreislaufwirtschaft ist als Hebel 3 verankert: Zirkularität über den Fahrradlebenszyklus fördern.

#### Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

In der globalen Lieferkette für Fahrradkomponenten – von der Rohstoffgewinnung in Lateinamerika bis zur Produktion in Asien – sind Risiken für Arbeitsrechte strukturell bekannt. Wir haben keine konkreten Erkenntnisse zu Vorfällen in unserer direkten Lieferkette, müssen aber davon ausgehen, dass diese Risiken auch uns betreffen. Mehr Transparenz zu schaffen ist unser erklärtes Ziel.

#### Betroffene Gemeinschaften

Jede Fahrt mit dem Dienstrad statt im Auto verändert das Leben der Fahrernden und das Umfeld, durch das sie fahren. Weniger Lärm, sauberere Luft, mehr Bewegung, gesündere Menschen. Studien belegen klare Gesundheitsvorteile. Dieses Thema ist das direkte Spiegelbild von Hebel 1 unserer Strategie: Radfahren für alle zugänglich machen.





C1

### 3.6 Verbindung zum Geschäftsmodell

Die wesentlichen Themen sind kein Anhang zu unserem Geschäftsmodell – sie sind in ihm verankert.

| Was wir tun                               | Wesentliches Thema                         | Verbindung Nachhaltigkeitsstrategie             |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Vermittlung von Leasingverträgen          | Energie & Klima, Betroffene Gemeinschaften | Hebel 1 (Zugang) + Hebel 2 (Mobilitätswende)    |
| Serviceabwicklung, Wartung & Inspektion   | Kreislaufwirtschaft                        | Hebel 3: Nutzungsdauer verlängering             |
| Gebrauchtradleasing (ab Mai 2026)         | Kreislaufwirtschaft                        | Hebel 3: Zweites Leben je Fahrrad               |
| Lieferantenbewertung                      | Arbeitskräfte, Umweltverschmutzung         | Mittel: Kooperationen & Lieferkettentransparenz |
| Digitale Plattform & Datenschutz (SOC 2)  | Unternehmensführung & Governance           | Fundament: Governance-Strukturen                |
| Mitarbeitendenentwicklung, DEI & Benefits | Unternehmensführung & Governance           | Fundament: Inklusives Arbeitsumfeld             |



C1

### 3.7 Beitrag zu den Sustainable Development Goals

Die wesentlichen Themen von Lease a Bike zählen auf vier der 17 globalen Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen ein.

| SDG    | Titel                                     | Beitrag von Lease a Bike                                                                                   |
|--------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SDG 3  | <b>Gesundheit und Wohlbefinden</b>        | Förderung körperlicher Aktivität, Reduktion von Luftschadstoffbelastung<br>→ <b>Hebel 1</b>                |
| SDG 11 | <b>Nachhaltige Städte und Gemeinden</b>   | Klimafreundliche Alltagsmobilität, Lärmreduktion, lebenswertere Stadtentwicklung<br>→ <b>Hebel 2</b>       |
| SDG 12 | <b>Nachhaltiger Konsum und Produktion</b> | Gebrauchtradleasing, Nutzungsdauerverlängerung, zirkuläre Produktionsmuster<br>→ <b>Hebel 3</b>            |
| SDG 13 | <b>Klimaschutz</b>                        | Jede substituierte PKW-Fahrt reduziert Treibhausgasemissionen – direktester Klimahebel<br>→ <b>Hebel 2</b> |



## **4 Strategische Umsetzung von Nachhaltigkeit**



C2

## 4. Wie wir Nachhaltigkeit strategisch angehen

### Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

Was bedeutet Nachhaltigkeit für ein Unternehmen, das keine Fahrräder herstellt, keine Lager betreibt und keine Lieferkette im klassischen Sinne steuert?

Diese Frage hat uns beschäftigt – und die Antwort darauf ist unsere Nachhaltigkeitsstrategie. Wir haben sie nicht entwickelt, weil wir müssen. Wir haben sie entwickelt, weil uns die Wesentlichkeitsanalyse gezeigt hat, wo unsere wirkliche Hebelwirkung liegt.

B2

### 4.1 Unser Nachhaltigkeitsverständnis

Nachhaltigkeit ist bei Lease a Bike kein Kommunikationsthema, das neben dem Kerngeschäft hergeführt wird. Sie ist im Kerngeschäft selbst angelegt.

Jedes Dienstrad, das regelmäßige Autofahrten ersetzt, ist Klimaschutz. Jede Inspektion, die die Nutzungsdauer verlängert, ist Kreislaufwirtschaft. Jede Spende eines Rückgabefahrrads ist soziale Teilhabe. Diese Wirkungen entstehen nicht trotz, sondern durch das Geschäftsmodell. Unser Nachhaltigkeitsverständnis hat drei Dimensionen:

- **Wirkung nach außen:** Unser Geschäftsmodell trägt zur Mobilitätswende bei – das ist kein Nebeneffekt, das ist der Kern unseres Angebots.
- **Verantwortung in der Lieferkette:** Wir sind Teil einer globalen Wertschöpfungskette mit ökologischen und sozialen Auswirkungen, die wir nicht ignorieren können.
- **Glaubwürdigkeit von innen:** Wer andere zur nachhaltigen Mobilität bewegen will, muss selbst danach handeln. Das Dienstrad kostenlos für alle 114 Mitarbeitenden ist der konkreteste Beweis.





## 4.2 Unser Anspruch

Wir wollen in diesem Bericht keine Hochglanz-Nachhaltigkeit verkaufen. Was wir tun, benennen wir. Was wir noch nicht tun, benennen wir ebenfalls – mit dem Ausblick, wie und wann wir es tun werden. Unsere Einflussgrenzen sind real: Als Plattform-unternehmen können wir die Fahrradherstellung nicht direkt gestalten, den Rohstoffabbau nicht steuern und den Strommix unserer Nutzenden nicht bestimmen. Aber wir können Transparenz aufbauen, Anforderungen in Kooperationsverträge schreiben und dort Wirkung entfalten, wo unser Einfluss real ist.

### Unsere Haltung zur Unvollständigkeit

Viele Kennzahlen werden 2025 erstmalig erhoben. Scope-3-Kategorien werden schrittweise ausgebaut. Die Treibhausgas-minderungsquote (THG-Quote) wird 2026 gesetzt.

B2

## 4.3 Von den wesentlichen Themen zu strategischen Hebeln

Die Wesentlichkeitsanalyse hat uns sechs relevante Themen gegeben. Unsere Antwort: keine parallelen Handlungsfelder, sondern eine Wirklogik.

Die sechs Themen verdichten sich auf drei Haupthebel – drei strategische Stoßrichtungen, in denen unser Geschäftsmodell und unser Nachhaltigkeitsbeitrag direkt zusammenkommen.

**Wesentliche Themen**

1. Energie & Klima
2. Kreislaufwirtschaft
3. Betroffene Gemeinschaften
4. Governance
5. Umwelt & Arbeitskräfte
6. Lieferkette

**Drei Haupthebel**

Hebel 1: Zugang  
Hebel 2: CO<sub>2</sub>-arme Mobilität  
Hebel 3: Zirkularität

**Mittel & Fundament**

- Kooperationen
- Kommunikation
  - Vertrieb
- Governance & Mitarbeitende
- Umweltmanagement

C1 B2



#### 4.4 Unsere drei Hebel

Die drei Hebel sind keine abstrakten Ziele. Sie sind die strategische Formalisierung dessen, was unser Geschäftsmodell ohnehin leistet – und was wir bewusst stärken wollen.

##### Hebel 1: Radfahren für alle zugänglich machen

» Mehr Reichweite  
und Wirkung

Gesundheit  
durch Bewegung

Bezahlbare,  
inklusive Mobilität

Neue Zielgruppen  
erschließen

##### Hebel 2: Übergang zu CO<sub>2</sub>- armer Mobilität

» Weniger  
Verkehrsemissionen

Pendelwege  
ersetzen

Lastenradnutzung  
ausbauen

Neue Arbeitgebende  
gewinnen

##### Hebel 3: Zirkularität über den Fahrradlebenszyklus

» Geringerer ökologischer  
Fußabdruck

Gesundheit  
durch Bewegung

Bezahlbare,  
inklusive Mobilität

Neue Zielgruppen  
erschließen



#### 4.4.1 Hebel 1: Radfahren für mehr Menschen zugänglich machen

→ Für mehr Reichweite & Wirkung

Ein Fahrrad entfaltet seinen positiven Klimaeffekt erst dann, wenn es regelmäßig Autofahrten ersetzt. Deshalb wollen wir ein Ökosystem mitgestalten, das Radfahren im Alltag attraktiv, zugänglich und selbstverständlich macht. Wir verbinden Arbeitgebenden, Arbeitnehmende und Handel und schaffen gezielte Anreize für eine intensive Nutzung.

- **Förderung der Gesundheit** von Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit durch Bewegung an der frischen Luft
- Angebot bezahlbarer, inklusiver und leicht zugänglicher **Mobilitätslösungen für Gemeinden und gemeinnützige Organisationen**

- Den Anteil ersetzter **Pendelwege durch Radverkehr erhöhen**
- **Neue Zielgruppen** für das Fahrradleasing erschließen
- Durch Information und Kommunikation das **Mobilitätsverhalten aktiv beeinflussen**

Jede zusätzliche Fahrt mit dem Fahrrad zahlt direkt auf unsere strategische Wirkung ein: weniger Emissionen, mehr Bewegung, mehr Lebensqualität.





#### 4.4.2 Hebel 2: Den Übergang zu CO<sub>2</sub>-armer Mobilität voranbringen

→ Für weniger Verkehrsemissionen

Als Plattform zwischen Arbeitgebenden und Arbeitnehmenden sind wir in einer einzigartigen Position: Wir können den Wechsel vom Auto aufs Rad systemisch ermöglichen – nicht als einmalige Entscheidung, sondern als neue Alltagsroutine. Das ist unser größter Klimahebel.

Das Fahrrad ist die wirksamste klimafreundliche Alternative für Kurzstrecken. Nach Daten des Umweltbundesamts verursacht das Fahrrad praktisch keine direkten Emissionen, während Busse ca. 108 g CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer ausstoßen, Bahnen ca. 63 g und der durchschnittliche Pkw 143–157 g. Rund die Hälfte aller Autofahrten in Deutschland ist kürzer als fünf Kilometer – genau dort setzt unser Geschäftsmodell an.

- **Anteil der durch Radverkehr ersetzten Pendelwege erhöhen** – und so Emissionen vermeiden, bevor sie entstehen.
- Den **Ausbau der Lastenradnutzung im innerstädtischen Kontext fördern** – als Alternative zum Transporter für die letzte Meile
- **Neue Zielgruppen und Arbeitgebenden für das Dienstradleasing gewinnen**, auch außerhalb klassischer Büroarbeitsplätze

Jede substituierte PKW-Fahrt zählt – für das Klima, für die Luft in unseren Städten und für die Gesundheit der Fahrenden.



### 4.4.3 Hebel 3: Zirkularität über den Fahrradlebenszyklus fördern

→ Für einen geringeren ökologischen  
Fußabdruck je Fahrrad

Ein geringer ökologischer Fußabdruck pro Fahrrad entsteht vor allem durch lange und intensive Nutzung. Deshalb fördern wir gemeinsam mit unseren Partnern eine zirkuläre Wertschöpfung – vom ersten Einsatz bis zum Ende des Produktlebens.

- **Ausbau des Angebots an Fahrradmodellen mit Nachhaltigkeitsmerkmalen** (nachhaltige Materialien, energieeffiziente Herstellung, reparierbare Konstruktion)
- **Erhöhung der Nutzungsdauer durch regelmäßige Inspektion und Wartungsangebote**, die Verschleiß frühzeitig erkennen, Schäden verhindern und die optimale Funktion aller Komponenten sicherstellen
- **Ausbau von Gebrauchtrad- und Zweitnutzungsmodellen** (Gebrauchtradleasing gestartet Mai 2026)

- **Stärkung der zirkulären Wertschöpfungskette** durch Reparatur, Aufbereitung und Verwertung am Lebensende der Fahrräder

So entsteht ein Kreislauf, der Ressourcen schont und gleichzeitig wirtschaftlichen Mehrwert für alle Beteiligten schafft.

#### Strategie auf einen Blick:

##### Drei Hebel, eine Richtung

Radfahren für alle zugänglich machen. Den Übergang zu CO<sub>2</sub>-armer Mobilität anführen. Zirkularität über den Fahrradlebenszyklus fördern. Drei Hebel, drei strategische Stoßrichtungen – und ein Fundament, das sicherstellt, dass wir das intern leben, was wir extern versprechen. Unsere Mittel: Kooperationen, Kommunikation und Vertrieb. Unser Maßstab: messbare Wirkung.

# 5 Unsere Mittel und Instrumente





## 5. Unsere Mittel und Instrumente: Wie wir die Hebel einsetzen

Die drei Haupthebel aus Kapitel 4 beschreiben, wo wir Wirkung entfalten wollen. Dieses Kapitel beschreibt, womit. Die Hebel wirken nicht von selbst – sie brauchen gezielte Instrumente, die unser Netzwerk aktivieren, Reichweite schaffen und Nachhaltigkeit in die Breite tragen. Vernetzung ist dabei kein eigenständiges Ziel, sondern das zentrale Instrument.

### Unsere Mittel und Instrumente: Was sie leisten

Kooperationen aktivieren das Netzwerk und verankern Nachhaltigkeit in Partnerbeziehungen. Kommunikation erzeugt Bewusstsein und Nutzung. Vertrieb skaliert die Wirkung, indem mehr Menschen Zugang erhalten. Alle drei wirken zusammen – keines funktioniert allein. Das ist keine Strategie-Rhetorik: Es ist die operative Logik des Modells.

#### C1

### 5.1 Unser Netzwerk und unsere Kooperationen

Lease a Bike agiert als Knotenpunkt in einem lebendigen Geflecht von Beziehungen. Hinter jedem Leasingvertrag stehen viele Akteure: die Personalabteilung, die das Programm einführt, der Handel, der das Rad

persönlich übergibt, die Leasinggesellschaft, die den Vertrag finanziert, und die Versicherung, die Sicherheit gibt. Das Netzwerk ist keine Kulisse – es ist das Produkt.

Wie das Netzwerk im Alltag funktioniert:

#### Der Weg eines Fahrrads





## Die Kernpartner von Lease a Bike

### Leasinggesellschaften:

#### Grenke und DML

Grenke und Digital Mobility Leasing (DML) sind die finanzielle Grundlage jedes Leasingvorgangs. Die Zusammenarbeit ist eng und auf Verlässlichkeit aufgebaut: Genehmigungsprozesse, Konditionen, Vertragsmanagement müssen reibungslos ineinandergreifen. Wir arbeiten laufend daran, Prozesse zu vereinfachen und digitaler zu machen.

### Allianz: Das Sicherheitsnetz

Die Allianz stellt Schutzpakete bereit (Diebstahl, Verschleiß, Schaden), die Arbeitnehmenden die Sicherheit geben, sich auf ihr Rad einzulassen, ohne finanzielles Risiko selbst zu tragen.

### Fahrradfachhandel: Das Service-Gesicht

Unser Handelsnetzwerk ist dezentral, divers und lokal verankert. Der Handel ist die einzige Akteur, dem die Nutzenden persönlich begegnen – deshalb investieren wir in Schulungen, klare Prozesse und regelmäßige Bewertungen. Qualität vor Quantität.

### Gebrauchtradleasing: movelo, UpWay und ReBike

Mit dem Start des Gebrauchtradleasings im Mai 2026 erweitert sich unser Partnernetzwerk. Movelo ist als Konzernpartner ein besonders enger Kooperationspartner. Mit UpWay und ReBike sind wir ab 2026 im wöchentlichen Austausch. Diese drei Partner sind entscheidend dafür, dass zurückgegebene Leasingräder echte Gebrauchangebote werden und der Kreislauf sich schließt.

„ Wenn Arbeitgebende Dienstradleasing erstmals einführen, sind häufig verschiedene Bereiche im Unternehmen gefordert, die zuvor nur wenige Berührungspunkte miteinander hatten. Unsere Aufgabe ist es, diese Schnittstellen zusammenzuführen und den gesamten Einführungsprozess so einfach und reibungslos wie möglich zu gestalten. Dafür ist eine enge und gut abgestimmte Zusammenarbeit auch innerhalb unseres eigenen Netzwerks entscheidend. “

– Tobias Bärlein, Vertrieb, Lease a Bike

### Vernetzung im internationalen

#### Verbund: BMS International

Lease a Bike ist eine Marke der Bike Mobility Services B.V. (BMS) – einem gemeinsamen Unternehmen von Pon Holdings B.V. und Volkswagen Financial Services (VWFS). BusinessBike, Finance a Bike, B2Bike und movelo Pool Solutions sind Geschwister unter einem Dach: Was in einem Markt funktioniert, hilft auch in anderen.

- **CSR-Austausch:** Monatliche CSR-Ambassadors-Calls mit DE, AT, SE, BE, NL und BusinessBike; jährlicher Live-Workshop; gemeinsamer BMS-Nachhaltigkeitsbericht
- **DEI-Roundtable:** Halbjährlicher Austausch, gemeinsames Maturitätsmodell; unterschiedliche Anforderungen aus produzierendem Gewerbe und Dienstleistung inspirierten sich gegenseitig
- **Partnermanagement:** Monatlich operativ, quartalsweise KPI-Review, jährlich Live-Workshop
- **VWFS:** Gemeinsame Marketingaktivitäten, Mobilitätskonzepte, Events; Ärmelsponsoring Eintracht Braunschweig



B2

## 5.2 Kommunikation

Nachhaltige Mobilität entsteht nicht durch Infrastruktur allein. Sie entsteht, wenn Menschen verstehen, warum die Wahl des Fahrrads die bessere ist. Kommunikation ist für uns deshalb kein Marketing-Instrument, sondern ein Wirkungshebel.

### Nutzende aktivieren und informieren

Wir klären Nutzende auf, sensibilisieren für die Auswirkungen ihrer Mobilitätsentscheidungen und beeinflussen aktiv das Verhalten: Fahrrad statt Auto ist kein Verzicht – sondern eine bessere Option.

- **CO<sub>2</sub>-Rechner** ([lease-a-bike.de/co2-rechner](https://lease-a-bike.de/co2-rechner)): Arbeitnehmende berechnen, wie viel CO<sub>2</sub> sie durch das Dienstrad im Vergleich zum Auto einsparen. Aus einer abstrakten Klimawirkung wird eine persönliche Zahl.

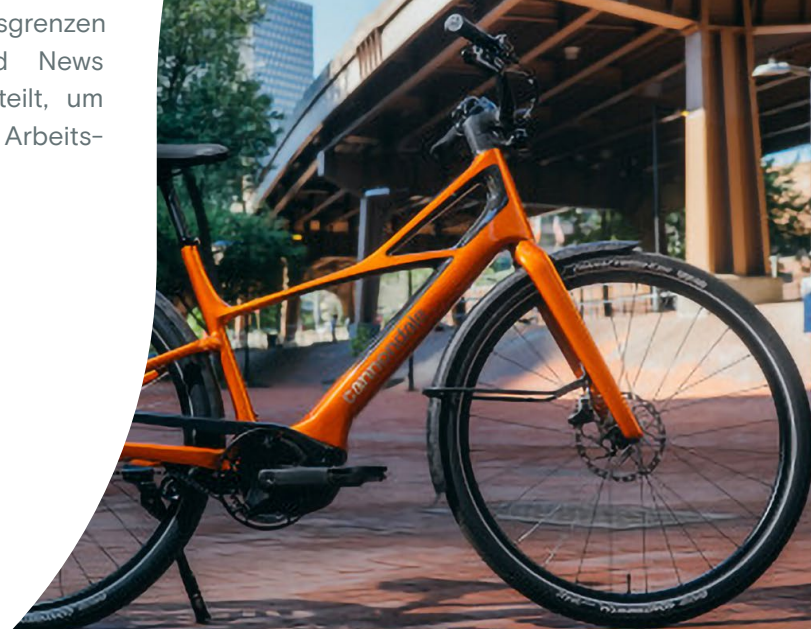
- **Pendler-Check** ([lease-a-bike.de/leasing-rechner](https://lease-a-bike.de/leasing-rechner)): Direkte Gegenüberstellung von Spritkosten und Stromkosten – für alle, die wissen wollen, was der Umstieg aufs Rad finanziell bedeutet.
- **Bike to Work Days**: Einmal jährlich stattfindende Aktionswoche, in der Lease a Bike 25 Cent pro von Mitarbeitenden gefahrenem Kilometer spendet. Die Initiative verbindet Gesundheitsförderung mit gesellschaftlichem Engagement.
- ([lease-a-bike.de/bike-to-work](https://lease-a-bike.de/bike-to-work))

### Arbeitgebende begleiten

Unternehmen, die Dienstradleasing einführen, brauchen mehr als eine Plattform. Wir erklären die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen (§ 3 Nr. 37 EStG), helfen bei der Programmgestaltung und unterstützen die interne Kommunikation an Mitarbeitende.

### Intranet und interner Austausch

Intern stärkt unser 2025 neu aufgesetztes Intranet die Vernetzung: Mitarbeitende werden transparent über Unternehmenskennzahlen informiert, Community-Aktionen zu Urlaubszielen und Bücher- & Serienempfehlungen schaffen Gesprächsanlässe über Abteilungsgrenzen hinweg, und Good News werden bewusst geteilt, um ein positiv geprägtes Arbeitsklima zu fördern.





### 5.3 Vertrieb

Vertrieb ist unser direktester Weg, um die Reichweite der drei Haupthebel zu vergrößern. Alle neuen Arbeitgebenden, die wir gewinnen, vergrößern die Zahl der Menschen, denen wir nachhaltigen Zugang zu Fahrradmobilität ermöglichen.

#### Neue Zielgruppen und Kundensegmente

Bislang liegt der Fokus auf klassischen Unternehmen mit Festangestellten. Wir erschließen gezielt neue Segmente: öffentlicher Dienst, soziale Einrichtungen, Handwerksbetriebe. Das Gebrauchtradleasing öffnet das Modell für Unternehmen und Arbeitnehmende, für die ein Neuradleasing bislang wirtschaftlich weniger attraktiv war.

#### Qualität vor Volumen

Arbeitgebende, die ein Dienstradprogramm gut einführen und aktiv kommunizieren, erzeugen mehr Nachhaltigkeitswirkung als zehn Arbeitgebende, die das Programm als reinen HR-Benefit verwalten. Deshalb investieren wir in Begleitung und Beratung – nicht nur in Abschlusszahlen.

#### Vertrieb als Nachhaltigkeitsinstrument



##### Neue Arbeitgebende

erhöhen die Reichweite von Hebel 1 (Zugang) und Hebel 2 (CO<sub>2</sub>-arme Mobilität).



##### Neue Zielgruppen

(Gebrauchtrrad, öffentlicher Dienst) erschließen soziale Teilhabe und Kreislaufwirtschaft.



##### Qualitätsorientierter Vertrieb

sichert, dass das Potenzial jedes Vertrags auch tatsächlich genutzt wird.



## 6 Unser Fundament



## 6. Unser Fundament: Für eine zukunftsfähige Organisation

**Unsere externe Wirkung beginnt intern.**

Wer glaubwürdig nach außen für nachhaltige Mobilität eintreten will, muss intern klar aufgestellt sein: mit klaren Verantwortlichkeiten, verlässlichen Systemen, nachvollziehbaren Entscheidungsprozessen und einem Arbeitsumfeld, das die Werte lebt, die es nach außen kommuniziert.



B2 C2

### 6.1 Internes Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit bei Lease a Bike hat eine klare Heimat in der Organisationsstruktur. Die Verantwortung ist auf zwei Ebenen verteilt.

#### Geschäftsführung: Strategische Verantwortung

Die Geschäftsführung trägt die übergeordnete Verantwortung für die Nachhaltigkeitsstrategie. Sie validiert die Wesentlichkeitsanalyse, genehmigt strategische Ziele und stellt sicher, dass Nachhaltigkeit in unternehmerischen Entscheidungen berücksichtigt wird. Die Geschäftsführung ist paritätisch besetzt: eine Frau und ein Mann.

#### Stabsstelle Operational Excellence & CSR: Operative Verantwortung

Die operative Verantwortung liegt bei der Stabsstelle Operational Excellence & CSR unter der Leitung von Ruth Bröring, direkt der Geschäftsführung unterstellt.

- Koordination und Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse
- Aufbau und Pflege des Umweltmanagementsystems (ISO 14001)
- Erhebung, Berechnung und Dokumentation aller Nachhaltigkeitskennzahlen
- Erstellung des jährlichen Nachhaltigkeitsberichts (VSME)
- Koordination der internen und internationalen CSR-Austauschformate
- Begleitung externer Ratings (EcoVadis) und Zertifizierungen
- Koordination von Maßnahmen zur Erarbeitung und Umsetzung einer realistischen Nachhaltigkeitsstrategie



### Internationale Einbettung:

#### CSR-Ambassadors

Sönke Sanders vertritt Lease a Bike Deutschland im internationalen CSR-Ambassadors-Netzwerk der BMS-Gruppe. Monatlicher Austausch mit DE, AT, SE, BE, NL und BusinessBike – institutioneller Bestandteil der CSR-Arbeit. Dieses Netzwerk entwickelt gemeinsame Nachhaltigkeitsstrategien, koordiniert länderübergreifende Projekte und erarbeitet den BMS-Konzern-Nachhaltigkeitsbericht gemeinsam.

#### Weitere Verantwortungsstrukturen

Abteilungsverantwortliche in HR, Buchhaltung, Lieferantenmanagement und Büromanagement tragen zur Datenerhebung bei. Die interne Compliance-Stelle ist verantwortlich für Ethikfragen, Interessenkonflikte und Verstöße gegen den Code of Conduct. Das Whistleblower-Programm des PON-Konzerns bildet die externe Ergänzung.

B2

## 6.2 Nachhaltigkeit als Führungsaufgabe

Nachhaltigkeit ist nicht nur eine Stabsstelle, die nebenbei Berichte schreibt. Sie ist als Querschnittsaufgabe in Prozesse, Systeme und Entscheidungsstrukturen eingebettet.

### Wesentlichkeitsanalyse als Entscheidungsgrundlage

Die Wesentlichkeitsanalyse 2025 ist das strategische Fundament: Durchgeführt durch das CSR-Management, validiert durch die Geschäftsführung. Die sechs wesentlichen Themen und die drei Haupthebel sind die Grundlage für alle Ziele, Maßnahmen und Investitionen.

### Stakeholder-Einbindung

Intern werden Geschäftsführung, Mitarbeitende und Fachbereiche einbezogen. Extern fließen die Perspektiven von Arbeitgebenden, Arbeitnehmenden, Handel, Leasinggesellschaften, dem PON-Konzern und der Öffentlichkeit ein.

### Nachhaltigkeit als Marktfaktor

ISO 9001, ISO 14001, ISO 27001 und EcoVadis-Ratings werden in immer mehr Ausschreibungen gefordert. Lease a Bike positioniert sich als Unternehmen, das selbst nach den Standards operiert, die es von Partnern erwartet. EcoVadis Bronze (Top 35 % der Branche, Oktober 2025), ISO 14001 und ISO 9001 sind die externen Belege.





C8

C9

B12

## 6.3 Richtlinien, Prozesse und verantwortungsvolle Steuerung

Verlässliche Unternehmensführung braucht einen klaren Ordnungsrahmen.

### PON Code of Conduct

Der PON Code of Conduct ist die konzernweite Verhaltensgrundlage, verbindlich für alle Mitarbeitenden. Er regelt integrires Geschäftsgebaren, Anti-Korruption, Diskriminierungsfreiheit, Unfallverhütung, Umgang mit Interessenkonflikten und den Schutz von Stakeholder-Rechten. Im Berichtsjahr 2025 wurden keine Verstöße bekannt, die zu förmlichen Verfahren geführt hätten.

### Unternehmenswerte

Fünf Werte prägen das Handeln: **Power** (mit Energie handeln), **Mut** (aussprechen und dazu stehen), **Freude** (mit Leidenschaft), **Zusammenarbeit** (gemeinsam mehr erreichen), **Verantwortung** (übernehmen – intern und extern).

Das ist Grundlage für Entscheidungen, Partnerauswahl und eine positive Fehlerkultur. Unsere Mitarbeitendenumfrage zeigt, dass über 90 % der Mitarbeitenden diese Werte bekannt sind und über 85 % auch zustimmen, dass unsere Werte alle so gelebt werden.

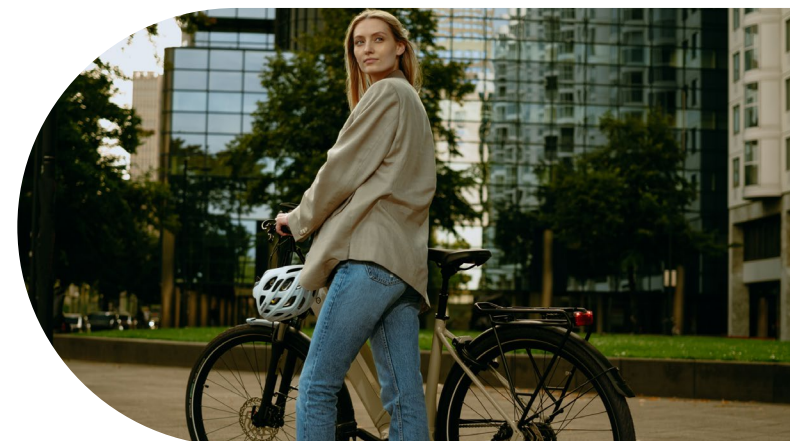
### Beschwerdemanagement

Mitarbeitende können über vier Kanäle Beschwerden einbringen:

- Teamleitung (informell)
- HR-Abteilung (formal)
- interne Compliance-Stelle
- anonymes Whistleblower-Programm des PON-Konzerns

### Datenschutz und IT-Sicherheit

Die digitale Plattform ist nach SOC 2 und ISO27001 zertifiziert. DSGVO und IT-Sicherheitsstandards werden in enger Abstimmung mit dem PON-Konzern umgesetzt.



| Kennzahl                               | Wert 2025          | 2024                  |
|----------------------------------------|--------------------|-----------------------|
| <b>COMPLIANCE &amp; GOVERNANCE</b>     |                    |                       |
| Verurteilungen (Korruption/Bestechung) | 0                  | 0                     |
| Geldbußen (Korruption/Bestechung)      | 0 EUR              | 0 EUR                 |
| Einnahmen umstrittene Waffen           | 0 EUR              | 0 EUR                 |
| Einnahmen Tabakproduktion              | 0 EUR              | 0 EUR                 |
| Einnahmen fossile Brennstoffe          | 0 EUR              | 0 EUR                 |
| EU-Referenzbenchmark-Ausschluss        | Nein               | Nein                  |
| <b>LEITUNGSORGAN</b>                   |                    |                       |
| Anteil Frauen in Leitungsorganen       | 50 %<br>(1 Person) | 0 %<br>(keine Person) |
| Anteil Männer in Leitungsorganen       | 50 %<br>(1 Person) | 100 %<br>(2 Personen) |

B3

C3

B6

B7



## 6.4 Umweltmanagement

Ein wirksames Klimamanagement erfordert klare Strukturen, anerkannte Standards und eine belastbare Datengrundlage. Vor dem Hintergrund steigender regulatorischer Anforderungen und wachsender Erwartungen von Stakeholdern steuert Lease a Bike seine Umwelt- und Klimathemen systematisch über ein zertifiziertes Managementsystem sowie externe Bewertungen.

Die ISO 14001:2015-Zertifizierung bestätigt die Implementierung eines kontinuierlich verbesserten Umweltmanagementsystems, während das EcoVadis-Rating eine externe Einordnung der Nachhaltigkeitsleistung im Branchenvergleich ermöglicht.

Als Dienstleistungsunternehmen mit zwei Mietbüros in Cloppenburg ist unser direkter ökologischer Fußabdruck vergleichsweise gering. Unsere eigentliche Klimarelevanz liegt in der Wertschöpfungskette und der Nutzung. Trotzdem steuern wir unsere betrieblichen Umweltauswirkungen systematisch.

Erkannte Hebel zu benennen ist der erste Schritt. Maßnahmen umzusetzen der zweite. Hier zeigen wir, was wir 2025 getan haben – und was als nächstes kommt.

### ISO 14001:2015 – Umweltmanagementsystem

Seit dem 18. März 2025 ist Lease a Bike nach ISO 14001:2015 zertifiziert, gültig bis 18. März 2028.

TÜV Süd hat die Zertifizierung angenommen und bescheinigt ein erfolgreich etabliertes Umweltmanagementsystem mit Fokus auf kontinuierliche Verbesserung. Das Folgeaudit wurde bereits bestanden. Das UMS umfasst halbjährliche intern Audits, ein jährliches Management Review und die Dokumentation aller umweltrelevanten Ziele und Maßnahmen.

### EcoVadis Bronze – Top 35 %

Im Oktober 2025 haben wir das EcoVadis Bronze-Rating erhalten. EcoVadis bewertet Unternehmen in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nach-

haltige Beschaffung – und vergleicht branchenintern. Bronze = Top 35 % der Branche. Der Verifizierungslink ([recognition.ecovadis.com](https://recognition.ecovadis.com)) ist öffentlich einsehbar.

### Messung und Datenerhebung: GHG Protocol & UL360

Als methodische Grundlage dient der GHG Protocol Corporate Standard – der international meistgenutzte Standard für Unternehmens-CO<sub>2</sub>-Bilanzen. Die Datenerhebung erfolgt über UL360, das Verbrauchs- und Aktivitätsdaten aus Stromrechnungen, Tankbelegen und Kilometerabrechnungen zusammenführt.

### Fuhrpark und Mobilität

Die schrittweise Elektrifizierung unseres Fuhrparks ist unser direktester Scope-1-Hebel.

Weniger Verbrenner bedeutet weniger direkte Emissionen – und setzt ein intern glaubwürdiges Zeichen: Wer Dienstradleasing verkauft, sollte selbst klimabewusst unterwegs sein. Nahezu alle Mitarbeitenden können kostenlos ein Dienstrad über unser eigenes Angebot leasen.



Das ist gleichzeitig Gesundheitsförderung und – mit Blick auf Scope 3 Kategorie 7 – eine direkte Klimamaßnahme.

### Energie und Gebäude

An unseren Standorten beziehen wir, soweit im Rahmen der Mietverhältnisse möglich, Strom aus erneuerbaren Quellen.

Da wir keine eigenen Gebäude betreiben, sind unsere Möglichkeiten bei der Gebäudeinfrastruktur strukturell begrenzt. Wir setzen dennoch Maßnahmen um: energieeffiziente Geräte, Bewusstsein im Alltag, Zeitschaltuhren.

### Kooperation mit Planted

Neben unseren Reduktionsmaßnahmen investieren wir über Planted in zertifizierte Klimaschutzprojekte, die CO<sub>2</sub> binden und Ökosysteme stärken – darunter Aufforstungsprojekte in Deutschland und international. Unser digitaler Firmenwald ist öffentlich einsehbar.

### Homeoffice und flexible Arbeitszeit

Hybrides Arbeiten und flexible Arbeitszeiten sind gelebter Standard. Sie reduzieren das tägliche Pendeln und damit direkt unsere größte erfasste Scope-3-Kategorie.

### Emissionen: Scope 1 & 2

Im Berichtsjahr 2025 haben wir unseren Energieverbrauch und unsere direkten THG-Emissionen vollständig erfasst. Als methodische Grundlage dient der GHG Protocol Corporate Standard – der international meistgenutzte Standard für Unternehmens-CO<sub>2</sub>-Bilanzen.

Die Datenerhebung und Berechnung erfolgte über die Software UL360, das Verbrauchs- und Aktivitätsdaten aus Stromrechnungen, Tankbelegen und Kilometerabrechnungen zusammenführt.



| Kennzahl                                                                                                                               | Wert 2025                         | 2024                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>ENERGIE</b>                                                                                                                         |                                   |                                   |
| Gesamtenergieverbrauch                                                                                                                 | 380,31 MWh                        | 392,32 MWh                        |
| aus <b>erneuerbaren</b> Quellen                                                                                                        | 20,90 MWh (5%)                    | 20,60 MWh (5%)                    |
| aus <b>nicht</b> erneuerbaren Quellen                                                                                                  | 359,41 MWh                        | 371,72 MWh                        |
| davon <b>extern</b> geladener Strom<br>(nicht nachweislich aus erneuerbaren Quellen, daher konservativ als nicht erneuerbar angesetzt) | 80,95 MWh                         | 28,80 MWh                         |
| <b>THG-EMISSIONEN SCOPE 1 &amp; 2</b>                                                                                                  |                                   |                                   |
| Scope-1-Emissionen ( <b>Fuhrpark</b> )                                                                                                 | 66,90 tCO <sub>2</sub> e          | 99 tCO <sub>2</sub> e             |
| Scope-2-Emissionen ( <b>Strom</b> )                                                                                                    | 37,36 tCO <sub>2</sub> e          | 17 tCO <sub>2</sub> e             |
| Scope 1+2 <b>gesamt standortbasiert</b>                                                                                                | 104,26 tCO <sub>2</sub> e         | 116 tCO <sub>2</sub> e            |
| <b>THG-Intensität</b><br>(Scope 1+2 / Umsatz)                                                                                          | 0,00158 tCO <sub>2</sub> e / TEUR | 0,00268 tCO <sub>2</sub> e / TEUR |



## Scope-3-Emissionen

Scope-3-Emissionen umfassen alle indirekten Treibhausgasemissionen außerhalb der eigenen Betriebsgrenzen – in der Lieferkette, durch die Nutzung unserer Produkte oder durch unsere Mitarbeitenden. Für Lease a Bike sind sie wesentlich relevanter als Scope 1 und 2.

Im Berichtsjahr 2025 haben wir fünf von 15 möglichen Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol systematisch erfasst – im Vorjahr waren es erst zwei. Die Auswahl orientiert sich am GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Standard: Wir haben jene Kategorien gewählt, die für unser Geschäftsmodell signifikant und mit vertretbarem Aufwand messbar sind.

Die Erfassung von Scope-3-Emissionen ist kein einmaliges Projekt, sondern ein kontinuierlicher Prozess, den wir Jahr für Jahr vorantreiben. Von 2 erfassten Kategorien im Vorjahr auf 5 im Berichtsjahr 2025 – das ist mehr als eine Verdopplung.

Unser Ziel: mindestens zwei weitere Kategorien pro Jahr, bis wir ein vollständiges Bild unserer Wertschöpfungskette abbilden können.

Wir sind uns bewusst, dass zwei Kategorien mit voraussichtlich sehr hoher Relevanz noch nicht erfasst sind: Kategorie 1 (Fahrradherstellung) und Kategorie 11 (Strombedarf in der E-Bike-Nutzungsphase). Beide stehen auf unserem Erfassungsplan für 2026.

Diese beiden Kategorien ließen sich zwar auf Basis von Annahmen schätzen – belastbare Werte entstehen jedoch erst im direkten Dialog mit unseren Herstellerpartnern. Deshalb suchen wir den direkten Austausch: Wir wollen gemeinsam mit Fahrradherstellern auf belastbare Product Carbon Footprints (PCF) für die von uns geleasten Modelle hinarbeiten. Ein produktbezogener PCF würde uns erstmals erlauben, die Herstellungsemissionen unserer Fahrräder nicht zu schätzen, sondern auf Basis tatsächlicher

Herstellerdaten auszuweisen. Das ist ambitioniert – verlässliche PCF-Daten sind in der Fahrradindustrie noch nicht flächendeckend verfügbar – aber es ist der Weg, den wir für 2026 und darüber hinaus verfolgen wollen. Die methodische Grundlage bildet weiterhin der GHG Protocol Corporate Value Chain Standard.



### SCOPE-3-EMISSIONEN (ERFASST)

#### Wert 2025

Kategorie 7 (Mitarbeitendenpendeln)  
**ca. 74 tCO<sub>2</sub>e**

Kategorien 2, 3, 5, 6 (Kapital, Energie, Abfall, Reisen): **ca. 38 tCO<sub>2</sub>e**

Scope-3 gesamt erfasst **ca. 112 tCO<sub>2</sub>e**  
5 von 15 Kategorien

#### 2024

Kategorie 7 wurde in 2024 noch nicht **erfasst**

Kategorien 5 + 6: **19t**  
Kategorien 2 + 3 wurden 2024 noch nicht erfasst.

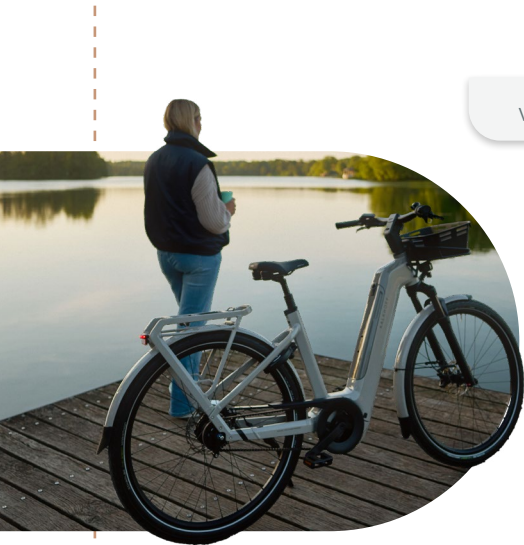
### NOCH NICHT ERFASST

Kategorie 1  
(Fahrradherstellung)

in Planung für 2026

Kategorie 11  
(E-Bike-Strombedarf Nutzungsphase)

in Planung für 2026



### Transparenzhinweis: THG-Reduktionsziele

Für das Berichtsjahr 2025 wurden noch keine quantitativen THG-Reduktionsziele definiert. Das ist eine bewusste Entscheidung: Bevor wir Ziele setzen, wollen wir eine belastbare Datenbasis. Mit der vollständigen Scope-1+2-Bilanzierung und dem Start der Scope-3-Erfassung haben wir 2025 diese Grundlage gelegt. Quantitative Ziele werden wir 2026 definieren – orientiert an den Grundsätzen der Science Based Targets (SBTi).

### Weitere Umweltkennzahlen

Ein verantwortungsvolles Umweltmanagement umfasst nicht nur die Steuerung von Emissionen, sondern auch den bewussten Umgang mit

Ressourcen und die transparente Einordnung der eigenen Auswirkungen. Auf Basis unserer Wesentlichkeitsanalyse wissen wir, dass die Themen Abfall und Wasser an unseren Standorten nicht wesentlich sind. Viel relevanter sind sie hingegen in der vorgelagerten Lieferkette. Hier haben wir es aber nicht selbst in der Hand, wie die Aspekte bearbeitet werden. Deshalb sind wir auch hier auf die Zusammenarbeit unserer Partner angewiesen. Zukünftig möchten wir durch Lieferantenfragebögen und intensiveren Austausch die Transparenz erhöhen.

Da wir im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems sowieso unsere Verbräuche erfassen, möchten wir sie hier auch transparent berichten. Zudem wissen wir auch, dass interne Maßnahmen zu Abfall- und Wassermanagement als Signalwirkung nach innen wirken, sodass wir unser eigenes Nachhaltigkeitsmanagement intern glaubwürdiger leben können.

Die erstmalige systematische Erfassung von Abfallmengen schafft Transparenz über Stoffströme und Entsorgungswege und bildet

die Grundlage für künftige Reduktions- und Recyclingmaßnahmen. Ergänzend zeigt sich der Beitrag zur Kreislaufwirtschaft insbesondere im Geschäftsmodell selbst, das auf Lebensdauerverlängerung und Wiederverwendung abzielt. Der Wasserverbrauch bleibt aufgrund fehlender industrieller Prozesse gering, wird jedoch im Sinne eines ganzheitlichen Ressourcenverständnisses weiterhin beobachtet. Darüber hinaus werden Themen wie Biodiversität und

Luftemissionen bewusst adressiert, um die tatsächliche Reichweite des unternehmerischen Einflusses – vor allem auch entlang der Lieferkette – einzuordnen.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden sowohl die konkreten Kennzahlen zu Abfall- und Wasserverbräuchen als auch die Einordnung in übergeordnete Umweltaspekte wie Kreislaufwirtschaft, Biodiversität und Emissionen dargestellt.

| Kennzahl                                | Wert 2025                                                     | 2024                      |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------|
| ABFALL                                  |                                                               |                           |
| Gefährlicher Abfall, gesamt             | 0,007 t<br><small>Sonderentsorgung<br/>Elektroschrott</small> | 0 t                       |
| Nicht-Gefährlicher Abfall, gesamt       | 3,882 t                                                       | 4,635 t                   |
| Abfall Recycling / Wiederverwendung     | 1,559 t                                                       | für 2024<br>nicht erfasst |
| WASSER                                  |                                                               |                           |
| Wasserverbrauch, gesamt                 | ca. 165 m <sup>3</sup><br><small>Schätzwert</small>           | ca. 168 m <sup>3</sup>    |
| Wasserentnahme<br>in Knappheitsgebieten | 0 m <sup>3</sup>                                              | 0 m <sup>3</sup>          |



C7

## 6.5 Verantwortung in der Wertschöpfungskette

Unsere Wertschöpfungskette reicht über unsere Betriebsgrenzen weit hinaus. Bei der Rohstoffgewinnung für Rahmen, Akkus und Reifen entstehen ökologische und soziale Belastungen, auf die wir keinen direkten Einfluss haben. Diese Grenzen benennen wir klar.

### Was wir wissen – und was nicht

Externe Berichte zur Fahrradlieferkette legen nahe, dass auch in unserem Beschaffungsumfeld Risiken für Sozial- und Umweltstandards bestehen – insbesondere beim Lithiumabbau für E-Bike-Akkus in Südamerika, wo hoher Wasserverbrauch lokale Ökosysteme belastet, sowie bei der Komponentenfertigung in Asien, wo die Einhaltung von Arbeitsstandards nicht durchgängig gesichert ist. Konkrete Vorfälle in unserer direkten Lieferkette sind uns nicht bekannt.

### Was wir tun

- Aufbau einer systematischen **Lieferantenbewertung mit Nachhaltigkeitskriterien** (2026: erste Runde Selbstauskunftsbogen, EcoVadis-Abgleich)
- **Dialog mit Fahrradherstellern:** 2026 starten wir den Austausch, um auf belastbare Product Carbon Footprints (PCF) hinzu- arbeiten
- Schrittweise Einführung von **Nachhaltigkeitsmindestanforderungen in Neuverträgen**
- Im Rahmen der **Datenerhebung von Fahrradherstellern** wollen wir 2026 einen ersten Überblick zur **Transparenz entlang der Lieferkette** gewinnen

### Einflussgrad entlang der Wertschöpfungskette

- **Direkte Partner** (Handel, Leasinggesellschaft, Versicherungen): hoher Einfluss – Anforderungen definierbar
- **Fahrradhersteller:** mittlerer Einfluss – über Auswahlkriterien und Dialog
- **Rohstofflieferanten:** begrenzter Einfluss – über Transparenz- anforderungen schrittweise steigern





C5

C6

C7

B8

B9

B10

## 6.6 Unser Miteinander

Lease a Bike investiert in Mitarbeitende nicht primär, weil es Standard ist – sondern weil es unser Kernhebel ist. Als Dienstleistungsunternehmen entscheiden Motivation, Wissen und Wohlbefinden unserer Belegschaft direkt über Qualität und Kundenbindung.



In keinem anderen Bereich sind unsere Einflussmöglichkeiten so direkt wie bei unseren eigenen Mitarbeitenden. 114 Menschen arbeiten zum Jahresende 2025 bei Lease a Bike.

Dieses Kapitel zeigt, wie wir für gute Bedingungen sorgen, wie wir in Entwicklung investieren und was wir daraus lernen.

**Menschen sind keine Ressource. Sie sind der Grund, warum es funktioniert.**

Die Wesentlichkeitsanalyse hat das Handlungsfeld Mitarbeitende als höchst wesentlich eingestuft – sowohl in der Inside-Out- als auch in der Outside-In-Perspektive.

Die Begründung ist schlicht: Als Dienstleistungsunternehmen ohne Produktion, ohne Fuhrpark im großen Stil und ohne nennenswerte Liegenschaften sind unsere Mitarbeitenden unser wichtigster Hebel. Ihr Wissen, ihre Motivation und ihre Verbindung zu Kundinnen und Kunden sind das, was Lease a Bike von einer Plattform zu einem Partner macht.

Hinzu kommt: Wo wir in anderen Bereichen auf begrenzte Einflussmöglichkeiten stoßen – bei der vorgelagerten Lieferkette, bei der Gebäudeinfrastruktur, bei der Lieferkette der Fahrradhersteller –, haben wir bei unseren eigenen Mitarbeitenden umfassende Gestaltungshoheit. Das verpflichtet uns, diesen Spielraum auch wirklich zu nutzen.

Krankenquote 2025 –  
Lease a Bike vs. Deutschland

Lease a Bike 2,87 %

Deutschland 2024 5,4 – 5,9 %

Mehr als 50 % unter dem Bundesschnitt

Quelle: Destatis 2024

**„Halb so krank wie der Durchschnitt. Doppelt so mobil.“**

**Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden**

Gesundheit ist bei uns keine HR-Kennzahl, die einmal jährlich gemessen wird. Sie ist ein Kulturthema – und die Zahlen geben uns recht.

| Kennzahl                                                                | Wert 2025                                | 2024        |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------|
| <b>ARBEITSSICHERHEIT</b>                                                |                                          |             |
| Arbeitsunfälle (erfasst / gemeldet)                                     | 0                                        | 0           |
| Quote gemeldeter Arbeitsunfälle (pro 100 VZK)                           | 0                                        | 0           |
| Todesfälle durch arbeitsbedingte Verletzungen                           | 0                                        | 0           |
| <b>GESUNDHEIT &amp; WOHLBEFINDEN</b>                                    |                                          |             |
| Krankenquote                                                            | 2,87 %                                   | 2,74 %      |
| Krankenquote Deutschland (Vergleich)<br><small>Quelle: Destatis</small> | ca. 5,4-5,9 %                            | keine Daten |
| Differenz zum nationalen Durchschnitt                                   | -2,7 bis -3,2 Prozentpunkte              | keine Daten |
| Mitarbeitendenzufriedenheit (Skala 1-10)                                | 7,68 / 10<br><small>Umfrage 2025</small> | keine Daten |
| Zielwert Mitarbeitendenzufriedenheit                                    | 8,5 / 10<br><small>Ziel für 2026</small> |             |



## Für solche Zahlen machen wir einiges:

- **Hansefit Firmenfitness:** Alle Mitarbeitenden haben über Hansefit Zugang zu einem deutschlandweiten Netzwerk von Fitnessstudios und Wellnessangeboten.
  - **Hybrides Arbeiten und flexible Arbeitszeiten:** Gelebter Standard – nicht besonderer Benefit. Reduziert Pendelstress und – wie in Kapitel 5.2 erläutert – direkt unsere Scope-3-Emissionen (Kategorie 7).
  - **Regelmäßige Teamevents:** Vom Teamfrühstück einmal im Quartal, immer organisiert von einer anderen Abteilung bis zu kleineren Veranstaltungen – fördern Zusammenhalt und Wohlbefinden im hybriden Arbeitsalltag.
  - **Interner Cycling Club,** der für die Cycloclassics zusammen trainiert. Das führt zu mehr Nutzung vom eigenen (Dienst-)rad und Sicherheit/ Training für das erste Radrennen.
  - **Intranet und Mitarbeitenden-Mittwoch:** Unser 2025 neu aufgesetztes Intranet mit Einblick in den Arbeitsalltag stärkt die Vernetzung. Hier gibt es transparent aktuelle Unternehmenskennzahlen.
  - Das Intranet lebt vom aktiven **Austausch abseits des Tagesgeschäfts:** Community-Aktionen zu Urlaubszielen, Bücher- und Serienempfehlungen schaffen Gesprächsanlässe über Abteilungsgrenzen hinweg.
  - **„Good News“** – kleine und große Erfolge im Unternehmensalltag – werden bewusst geteilt, um ein positiv geprägtes Arbeitsklima zu fördern.
- Unser konkretes Ziel:** Die Mitarbeitendenzufriedenheit soll von aktuell 7,68/10 (Umfrageergebnis 2025) auf 8,5/10 gesteigert werden. Die Umfrageergebnisse fließen direkt in Maßnahmen ein, die wir gemeinsam mit den Teams entwickeln.

Das Ziel ist intern kommuniziert und wird im nächsten Berichtsjahr auf Fortschritt geprüft.

## Entwicklung, Schulung und Weiterbildung

Investitionen in Weiterbildung sind keine Kosten – sie sind die Rendite von morgen. Im Jahr 2025 haben wir insgesamt rund 1.989 Schulungsstunden in unsere Belegschaft investiert.

Die Schulungsstunden werden von Teamleitungen manuell erfasst. Datenqualität: 1 von 5. Wir können methodisch nicht vollständig sicherstellen, dass alle Einträge korrekt und vollständig sind. Unser Ziel für 2026: Schulungsstunden werden direkt im HR-System LOGA dokumentiert, um Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu verbessern.

Im Jahr 2025: **1.989 Schulungsstunden** gesamt.

**Themen:** Produktschulungen, Qualität & Nachhaltigkeit, Datenschutz & Compliance, digitale Tools, Kundenservice. TAM Akademie und konzernweites Talent-Management-Programm 2025 erstmals aktiv genutzt. Schulungsstunden werden ab 2026 im HR-System LOGA dokumentiert.

PON Learning Plattform: Angebot an fachlichen online- & Präsenzschulungen, die von PON zur Verfügung gestellt werden und die man zu verringerten Kosten buchen kann in Abstimmung mit der Teamleitung und kostenfreie Angebote zu zum Beispiel gesundheitlichen, sozialen und ökologischen Themen.

**„Fast 50 Arbeitstage Weiterbildung – in einem einzigen Jahr.“**  
**„Weil Stillstand keine Option ist.“**

### Schulungsstunden 2024 – gesamt & pro Person

**Weibliche MA** 20,4 h/ p.P.  
1.226 h gesamt | 60 Personen

**Männliche MA** 14,1 h/ p.P.  
763 h gesamt | 54 Personen

**1.989**  
Std. gesamt

Das entspricht knapp 50 Arbeitstagen Weiterbildung – über das gesamte Team.

Datenqualität: 1/5 (manuelle Erfassung)



**Ausgeglichen an  
der Spitze.  
Weil Kompetenz kein  
Geschlecht kennt.**

### Diversity, Equity & Inclusion (DEI)

Wir wollen ein Unternehmen sein, in dem sich alle Menschen willkommen fühlen – unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Alter oder Hintergrund.

Die paritätische Geschäftsführung (50/50) und die ausgeglichene Führungsebene (8 Frauen/ 8 Männer) sind Ergebnis einer Unternehmenskultur, die Kompetenz vor Geschlecht stellt.

Im Mai 2026 haben wir ein dreiköpfiges Team für Diversity, Equity and Inclusion (DEI) ins Leben gerufen – Mitarbeitende aus verschiedenen Abteilungen, die das Thema intern vorantreiben. Ihr Fokus liegt auf der Sensibilisierung für inklusive Sprache, faire Kommunikations- und Konfliktkultur sowie Recruiting-Prozesse mit DEI-Blick. Wir sehen das DEI-Team als dauerhaften institutionellen Bestandteil – nicht als Einmalprojekt. Die ersten konkreten Maßnahmen werden im Nachhaltigkeitsbericht 2026 vorgestellt.

### Vielfalt in Bewegung: Unser DEI-Jahr 2025

Der Startschuss fiel Anfang 2025: Benedikt, Strategic Brand Manager bei uns, übernahm die Rolle als DEI-Ambassador. Mit dem Maturity Model unseres Mutterkonzerns Pon als Kompass analysierte er den Status quo bei Lease a Bike Deutschland. Dafür sprach er mit Stakeholdern aus verschiedenen Unternehmensbereichen und tauschte sich mit anderen OpCos im Pon.Bike-Verbund aus. So entstand ein klares Bild: Wo stehen wir? Und wo wollen wir hin?

Ein Ergebnis daraus: Wir setzen in unserer Markenkommunikation auf inklusive Sprache aber ohne dabei unnötige Hürden aufzubauen. Deshalb ist es unser Anliegen, Inklusive Sprache fest mit einfacher Lesbarkeit zu verbinden. Wir greifen bevorzugt auf ohnehin inklusive Begriffe wie „Mitarbeitende“, „Führungskräfte“ oder „Team“ zurück und nutzen das Gender-Sternchen als Ausnahme.

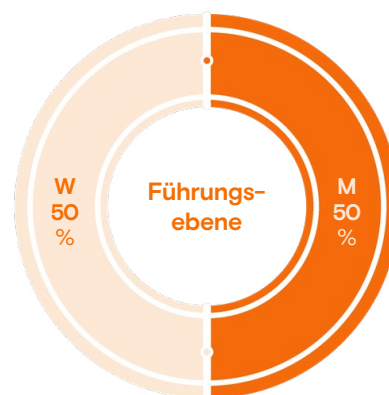
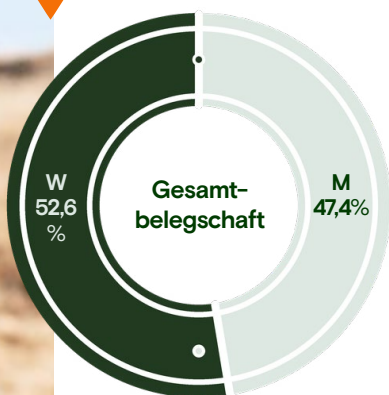
Uns wurde schnell klar: Diversität ist der Kern von DEI. Also mussten wir sie auch bei uns selbst leben. Wir stellten ein Team aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen zusammen, interdisziplinär, mit verschiedenen Blickwinkeln. Sönke, Werkstudent im Bereich CSR, und Tabea, Projektmanagerin und -koordinatorin, verstärkten das Team.

Gemeinsam haben wir uns 2025 gefragt: Wie schaffen wir Awareness für DEI? Wo begegnen uns diese Themen im Alltag? Und mit welchen Initiativen vermitteln wir Wissen im Unternehmen? Im engen Austausch mit Human Resources haben wir dafür zunächst die Kompetenzbereiche von HR, DEI und Compliance, als Basis für unsere interne Kommunikation klar abgegrenzt.

Für 2026 setzen wir den Fokus auf Wissensvermittlung und Kommunikation: Deshalb planen wir ein regelmäßiges DEI-Format für unser Intranet und die Einrichtung einer digitalen Postbox, um Anliegen unserer Kolleg\*innen diskret entgegennehmen zu können. Das Verständnis von DEI bei Pon gibt uns Orientierung, zusammengefasst unter dem Motto „Belonging at Pon“. Unsere Leitfrage: Wie machen wir daraus „Belonging at Lease a Bike Deutschland“?



**Drei Perspektiven, ein Ziel:** Benedikt (Strategic Brand Manager), Tabea (Projektmanagerin und -koordinatorin) und Sönke (Werkstudent CSR) bilden unser DEI-Team bei Lease a Bike Deutschland.



### Belegschaftskennzahlen im Überblick

Zum Jahresende 2025 beschäftigt Lease a Bike 114 Mitarbeitende in Deutschland – alle an den zwei Standorten Cloppenburg.

Die Daten werden über LOGA erfasst und umfassen alle Personen, einschließlich Auszubildende, Werkstudierende, Personen in Elternzeit und Langzeitkranke.

Alle Daten beziehen sich auf den Berichtsstichtag 2025.

Wir beschäftigen weder Selbstständige, die ausschließlich für Lease a Bike tätig sind, noch Leiharbeitende.

Das ist eine bewusste Entscheidung: Stabile Beschäftigungsverhältnisse sind die Grundlage für eine starke Unternehmenskultur.

| Kennzahl                          | Wert 2025                                              | 2024                     |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>BELEGSCHAFT GESAMT</b>         |                                                        |                          |
| Mitarbeitende gesamt (Kopfzahl)   | 114 <small>Jahresende 2025</small>                     | 103                      |
| Vollzeitäquivalente (FTE)         | 104,16                                                 | 93,44                    |
| davon weiblich                    | 60 (52,6 %)                                            | 55,3 (57%)               |
| davon männlich                    | 54 (47,4 %)                                            | 46 (44,7%)               |
| Mit unbefristetem Vertrag         | 99 (86,8 %)                                            | k. A.                    |
| Mit befristetem Vertrag           | 15 (13,2 %)                                            | k. A.                    |
| Selbstständige / Leiharbeitende   | 0 <small>bewusste Entscheidung</small>                 | 0                        |
| <b>SCHULUNG &amp; ENTWICKLUNG</b> |                                                        |                          |
| Ø Schulungsstunden / männl. MA    | 14,13 <small>Std.</small>                              | k. A.                    |
| Ø Schulungsstunden / weibl. MA    | 20,44 <small>Std. Analyse geplant 2026</small>         | k. A.                    |
| Schulungsstunden gesamt           | 1.989 <small>h Datenqualität 1/5; ab 2026 LOGA</small> | k. A.                    |
| <b>DIVERSITÄT &amp; FÜHRUNG</b>   |                                                        |                          |
| Frauen auf Führungsebene          | 8                                                      | Frauen 6 von 14 (42,86%) |
| Männer auf Führungsebene          | 8 <small>Parität 1:1</small>                           | Männer 8 von 14 (57,14%) |
| Anteil Frauen in Leitungsorganen  | 50 %<br>(1 Person)                                     | 0 %<br>(keine Person)    |
| Anteil Männer in Leitungsorganen  | 50 %<br>(1 Person)                                     | 100%<br>(2 Personen)     |
| <b>ARBEITSBEDINGUNGEN</b>         |                                                        |                          |
| Mindestlohnkonformität            | Ja <small>- alle über Mindestlohn</small>              | Ja                       |
| Fluktuation                       | 15 % <small>Schlüter-Formel; branchentypisch</small>   | 11,1 %                   |
| Vergütungslücke nach Geschlecht   | Nicht erfasst<br><small>Ab 2026 geplant</small>        | Nicht erfasst            |

## Arbeitsbedingungen: Vergütung und Tarifbindung

Alle Mitarbeitenden von Lease a Bike erhalten ein Gehalt, das über dem gesetzlichen Mindestlohn liegt. Diese Anforderung ist im Mitarbeitendenhandbuch und im PON-Konzern Code of Conduct verankert. Es sind keine Fälle eines Verstoßes gegen die Mindestlohnregelung bekannt. Ein Tarifvertrag besteht nicht; der Anteil tarifgebundener Mitarbeitender beträgt 0 %.

2025 haben wir ein internes Job-grading-System eingeführt, das als Grundlage dient, um unsere Vergütungsstrukturen systematisch zu validieren und langfristig für mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei Gehältern zu sorgen – über Funktionen und Hierarchieebenen hinweg.

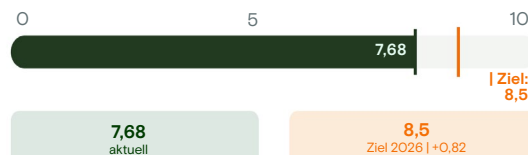
## Fluktuation

Im Berichtsjahr 2025 lag unsere Fluktuationsrate bei 15 %. Unser Unternehmen zeichnet sich durch einen jungen Altersdurchschnitt aus. Viele unserer Mitarbeitenden entwickeln sich sowohl persönlich als auch beruflich weiter und verfolgen dabei teilweise neue Perspektiven außerhalb unseres Unternehmens. Diese Dynamik spiegelt sich entsprechend in einer etwas höheren Fluktuation wider.

Berechnet wurde diese nach der Schlüterformel, welche sich aus Anzahl der Abgänge geteilt durch die Summe aus Mitarbeitendenzahl zum 01.01.2025 und den Zugängen im Geschäftsjahr ergibt. Wir beobachten die Fluktuation aufmerksam und investieren aktiv in Maßnahmen zur Mitarbeitendenbindung: von flexiblen Arbeitszeitmodellen über Entwicklungsperspektiven bis hin zu einem lebendigen Unternehmensalltag mit regelmäßigen Events.

### Mitarbeiterzufriedenheit

Status und Ziel



## Vergütungslücke nach Geschlecht

Wir verstehen Gehaltstransparenz als Teil eines fairen Miteinanders. Die Vergütungslücke nach Geschlecht ist im VSME-Standard als optionale Angabe vorgesehen.

Die Vergütungslücke nach Geschlecht haben wir im Berichtsjahr 2025 noch nicht systematisch erfasst – die dafür notwendigen HR-seitigen Auswertungsprozesse wurden erst im Lauf des Jahres aufgesetzt. Ab 2026 wird der Wert regelmäßig erhoben und im Folgejahresbericht ausgewiesen.





## Menschenrechte & Vorfälle

Im Berichtsjahr 2025 wurden bei Lease a Bike **keine bestätigten Vorfälle in einer der genannten Kategorien** registriert. Aus der Lieferkette und von betroffenen Gemeinschaften sind uns ebenfalls keine Vorfälle bekannt. Wir sind uns bewusst, dass in der vorgelagerten Lieferkette strukturelle Risiken bestehen können, die in externen Branchenberichten dokumentiert sind. Wir adressieren dies über das wachsende Lieferantenmanagement.

### Das Dienstrad als Brücke: Mitarbeitende erleben, was sie vermitteln

Die meisten unserer **114 Mitarbeitenden** können über unser eigenes Angebot kostenfrei **ein Dienstrad leasen**.

Das ist gleichzeitig **Gesundheitsförderung, Klima-maßnahme** (Scope 3 Kat. 7: ca. 74 tCO<sub>2</sub>e Pendelemissionen) **und Qualitätsmerkmal**: Wer selbst auf dem Rad sitzt, berät besser.



## Menschenrechtliche Sorgfalt im Überblick

| Thema                         | CoC-Abdeckung | Vorfälle 2025 | Anmerkung                                                    |
|-------------------------------|---------------|---------------|--------------------------------------------------------------|
| Diskriminierung               | Ja            | 0             | Explizit im CoC                                              |
| Unfallverhütung               | Ja            | 0             | Explizit im CoC                                              |
| Kinderarbeit                  | Ja            | 0             | Explizit im CoC                                              |
| Zwangsarbeit                  | Ja            | 0             | Explizit im CoC                                              |
| Menschenhandel                | Nein          | 0             | Risiko marginal (alle MA in DE)                              |
| Sonstige Menschenrechtsthemen | Nein          | 0             | Risiko marginal (alle MA in DE)                              |
| Sonstige Vorfälle             | Nein          | 0             | Keine weiteren bekannt                                       |
| Vorfälle in Lieferkette       | 0 bekannt     | 0             | Strukturelle Risiken in Branche bekannt; kein Direktnachweis |

# 7 Entwicklung und Ausblick





## 7. Entwicklungen und Ausblick

### Mit Rückenwind in die Zukunft.

Nachhaltigkeit ist kein Zustand, den man erreicht und dann hält. Es ist ein Prozess. Dieser Abschnitt zieht eine ehrliche Bilanz: Was haben wir im Berichtsjahr 2025 geleistet und gemessen? Was fehlt noch? Und was planen wir konkret für die nächsten Jahre?

2025 ist für Lease a Bike das Basisjahr – das erste, in dem wir alle wesentlichen Nachhaltigkeitskennzahlen systematisch erfasst und berichtet haben. Dieser Bericht ist kein Abschlussbericht. Er ist ein Zwischenstand mit klarer Richtung.



### 7.1 Wo wir heute stehen

Der folgende Überblick zeigt unsere Entwicklung: Was wurde erstmalig gemessen? Was ist ein echter Fortschritt? Und was haben wir bereits im Vorjahr erkannt, aber noch nicht vollständig erfasst?

#### Hinweis zur Vergleichbarkeit

Für viele Kennzahlen liegen 2025 erstmalige systematische Werte vor. Für einen Teil der Kennzahlen liegen

Vorjahreswerte aus 2024 vor. Der deutliche Anstieg der Scope-3-Emissionen auf ca. 112 tCO<sub>2</sub>e in 2025 ist dabei kein Rückschritt – er spiegelt die Erweiterung der erfassten Kategorien von 2 auf 5 wider. Für Kennzahlen, bei denen 2025 erstmalige systematische Werte vorliegen, wird ein vollständiger Jahresvergleich ab 2026 möglich sein.



## Nachhaltigkeitskennzahlen im Jahresvergleich



| Kennzahl                                               | 2024 (Vorjahr)  | 2025 (Berichtsjahr) | Einordnung                                                                                   |
|--------------------------------------------------------|-----------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>EMISSIONEN</b>                                      |                 |                     |                                                                                              |
| Standortbasierte Scope 1+2 (tCO <sub>2</sub> e)        | 116 tCo2e       | 104,26 tCo2e        | Basiswert gesetzt                                                                            |
| Scope-3-Kategorien erfasst                             | 2 von 15        | 5 von 15            | ↑ +3; Ziel: +2 / Jahr                                                                        |
| Scope-3 gesamt (tCO <sub>2</sub> e)                    | 19,56 tCo2e     | ~112 tCo2e          | - Erhöhung durch Erfassung von 3 weiteren Kategorien<br>- Verbesserung des Scope 3 Trackings |
| THG-Intensität für Scope 1&2 (tCO <sub>2</sub> e/TEUR) | 0,00268         | 0,00158             | Intensität verbessert                                                                        |
| <b>ENERGIE</b>                                         |                 |                     |                                                                                              |
| Gesamtenergieverbrauch (MWh)                           | 392,32          | 380,31              | Energieverbrauch verringert                                                                  |
| Anteil erneuerbarer Strom                              | 5 %             | 5 %                 | Ausbau angestrebt                                                                            |
| <b>KREISLAUF &amp; RESSOURCEN</b>                      |                 |                     |                                                                                              |
| Abfall gesamt (t)                                      | 4,635           | 3,889               | weniger Abfall in 2025                                                                       |
| Recyclingquote                                         | nicht erfasst   | ca. 40 %            | Verbesserungspotenzial erkannt                                                               |
| Gebrauchtradleasing                                    | nicht vorhanden | Planung 2025        | ↑ Launch Mai 2026                                                                            |
| <b>MITARBEITENDE</b>                                   |                 |                     |                                                                                              |
| Mitarbeitende gesamt                                   | 103             | 114                 | Stabil                                                                                       |
| Krankenquote (%)                                       | 2,74 %          | 2,87 %              | ↓ weit unter DE-Schnitt (5,4 %)                                                              |
| Schulungsstunden gesamt                                | k. A.           | 1.989 h             | Basiswert gesetzt                                                                            |
| Mitarbeitendenzufriedenheit                            | k. A.           | 7,68 / 10           | ↑ Ziel: 8,5 für 2026                                                                         |
| <b>GOVERNANCE</b>                                      |                 |                     |                                                                                              |
| Zertifikate                                            | k. A.           | ISO 14001, ISO 9001 | ↑ 2025 erstmals ISO zertifiziert                                                             |
| EcoVadis-Score                                         | nicht bewertet  | Bronze (Top 35 %)   | ↑ Erstbewertung                                                                              |
| Compliance-Vorfälle                                    | 0               | 0                   |                                                                                              |



## Was die Zahlen bedeuten

Die meisten „nicht erfasst“-Einträge sind das Ergebnis einer bewussten Entscheidung: Erst messen, dann berichten. 2025 ist das Jahr, in dem wir die Datenbasis gelegt haben – für alle Folgejahre.

- **Emissionen:** Ein höherer erfasster Scope-3-Wert ist kein Rückschritt. Er zeigt, dass wir transparent sind. Kategorie 7 (Pendeln, ca. 74 tCO<sub>2</sub>e) übersteigt unsere Scope-1+2-Emissionen – das ist eine Einladung zum Handeln, keine schlechte Nachricht.
- **Krankenquote:** 2,69 % ist der auffälligste Einzelwert der HR-Daten. Nicht weil wir ihn optimiert haben – er existierte schon. Sondern weil wir ihn jetzt messen und einordnen können.
- **Governance:** ISO 14001, ISO 9001 und EcoVadis Bronze erstmalig alle drei im selben Jahr – das ist eine starke Ausgangsbasis für alles, was folgt.

## Erreichte Grundlagen

Wir haben 2025 eine belastbare Messbasis aufgebaut. Scope 1 und 2 sind vollständig erfasst. Fünf von 15 Scope-3-Kategorien sind systematisch erhoben.

Alle HR-Pflichtdatenpunkte nach VSME liegen vor. Die Wesentlichkeitsanalyse ist durchgeführt und durch die Geschäftsführung validiert. Drei externe Zertifizierungen bestätigen unsere Nachhaltigkeitsleistung im Branchenvergleich.

## Was noch fehlt – eine ehrliche Bestandsaufnahme

Einige Themen konnten wir im Berichtsjahr 2025 noch nicht vollständig bearbeiten. Die wissenschaftsbasierte THG-Reduktionsziele nach dem Science Based Targets-Standard (SBTi) haben wir bewusst noch nicht definiert. Ziele, die nicht auf einer belastbaren Datenbasis stehen, sind keine Ziele – sie sind Schätzungen. Mit der vollständigen Scope-1+2-Bilanzierung und dem Start der Scope-3-Erfassung haben wir 2025 die Grundlage gelegt. Die Ziele folgen 2026. Unsere Scope-3-Erfassung umfasst bislang 5 von 15 Kategorien. Die zwei Kategorien mit voraussichtlich höchster Relevanz – Fahrradherstellung (Kategorie 1) und Strombedarf in der E-Bike-Nutzungsphase (Kategorie 11) – sind noch offen, weil wir dafür Daten unserer Herstellerpartner benötigen. Der Dialog mit Herstellern startet 2026.

Die Vergütungslücke nach Geschlecht haben wir 2025 noch nicht systematisch erfasst, weil die dafür notwendigen HR-seitigen Auswertungsprozesse erst im Laufe des Jahres aufgesetzt wurden. Ab 2026 wird der Wert regelmäßig erhoben und berichtet. Die Datenqualität bei Schulungsstunden ist mit 1 von 5 ausbaufähig – die manuelle Erfassung durch Teamleitungen ist fehleranfällig. Ab 2026 werden Schulungsstunden direkt im HR-System LOGA dokumentiert. Bei der Lieferkettentransparenz stehen wir am Anfang. Wir wissen, dass in der Fahrradindustrie strukturelle Risiken bestehen – beim Lithiumabbau, bei der Komponentenfertigung in Asien. Was wir noch nicht haben, ist ein systematisches Bild unserer eigenen Lieferkette. 2026 starten wir die erste strukturierte Lieferantenbefragung.





B2

## 7.2 Was wir als Nächstes angehen

Die folgenden Vorhaben sind keine Wunschliste. Sie sind das, was wir konkret tun wollen – mit Zeithorizont und Verbindung zur Strategie.



| Wann        | Was                                                            | Verbindung zur Strategie                                     |
|-------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 2026, 1. Hj | <b>Gebrauchtradleasing</b> gestartet (Mai 2026)                | Hebel 3: Kreislauf schließt sich im Netzwerk                 |
| 2026, 1. HJ | <b>DEI-Team offiziell</b> vorgestellt (Mai 2026)               | Fundament: Inklusives Arbeitsumfeld                          |
| 2026        | Erste Definierung von <b>THG-Reduktionsziele</b> (SBTi)        | Fundament: Messbarkeit. Von Datenbasis zu Zielen.            |
| 2026        | <b>Vergütungslücke</b> nach Geschlecht <b>erfasst</b>          | Gehaltstransparenz als Teil des Miteinanders                 |
| 2026        | Scope-3: <b>+2 neue Kategorien</b> (Kat. 1 + 11)               | Fahrradherstellung und E-Bike-Nutzung erschließen            |
| 2026        | <b>Schulungsstunden</b> im HR-System LOGA                      | Datenqualität steigern                                       |
| 2026        | <b>Lieferanten-Nachhaltigkeits-audit</b> (1. Runde)            | Transparenz: Selbstauskunftsbogen, EcoVadis-Abgleich         |
| 2026        | <b>PCF-Dialog</b> mit Fahrradherstellern                       | Scope-3-Kat. 1: produktbezogene CO <sub>2</sub> -Fußabdrücke |
| 2026        | Länderübergreifende <b>CSR-Projekte BMS</b> (3 Projekte)       | Netzwerk: gemeinsam mehr wirken als national allein          |
| 2027 +      | <b>SBTi-Ziele verifiziert</b> und veröffentlicht               | Wissenschaftsbasierte Klimaziele als externe Benchmark       |
| 2027 +      | <b>Scope-3-Erfassung</b> auf <b>10+ Kategorien</b> ausgebaut   | Systematischer Ausbau: mind. 2 Kategorien pro Jahr           |
| 2027 +      | <b>Gebrauchtradleasing vollständig</b> in Kreislauf integriert | Hebel 3: Verwertungskette von Rückgabe bis Wiederleasing     |
| 2027 +      | <b>Lieferkettentransparenz</b> Stufe 2: Mindestanforderungen   | Nachhaltigkeits-KPIs als Partnerauswahlkriterium             |
| 2030 +      | <b>EcoVadis Silver oder höher</b> (Ziel)                       | Kontinuierliche Verbesserung im Branchenvergleich            |



## Themen, die an Bedeutung gewinnen

Drei Entwicklungen beobachten wir besonders aufmerksam:



### 1. Regulatorischer Druck auf die gesamte Lieferkette

EUDR, PPWR, CSRD und LkSG verändern die Anforderungen unserer Kunden an uns – und unsere an unsere Partner. Großunternehmen wie Volkswagen und Audi müssen künftig über ihre gesamte Lieferkette berichten und werden das auch von ihren Dienstleistern erwarten. Lease a Bike investiert heute in Transparenz und Datenqualität, um morgen als verlässlicher Partner wahrgenommen zu werden – nicht als Problem in der Lieferkette.



### 2. Kreislaufwirtschaft als Marktchance

Mit dem Launch des Gebrauchtradleasings sind wir frühzeitig in einem Markt, der sich gerade erst entwickelt. Reparatur, Refurbishment und Zweitnutzung gewinnen an wirtschaftlicher Attraktivität – besonders bei E-Bikes mit Preisen von 3.000 bis 8.000 Euro. Wer diese Infrastruktur aufbaut, positioniert sich strategisch.



### 3. Die Positivwirkung wird quantifizierbarer

Bisher können wir die CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch substituierte Autofahrten nicht präzise messen. Das wird sich ändern: Nutzungsdaten, Fahrprofile und Branchenstandards werden es künftig ermöglichen, die gesellschaftliche Wirkung von Dienstradleasing besser zu beziffern. Wir investieren in die Datengrundlagen, um bei dieser Entwicklung vorne dabei zu sein.





B2

## 7.3 Ausblick

Dieser Bericht beschreibt einen Anfang, keinen Abschluss. 2025 ist das Jahr, in dem wir strukturiert gemessen, ehrlich eingeordnet und konkrete Vorhaben formuliert haben. Was jetzt folgt, ist Umsetzung – maßgeblich im Netzwerk.

### Was Nachhaltigkeit bei Lease a Bike ausmacht

Unser Geschäftsmodell erzeugt Nachhaltigkeitswirkung – nicht trotz, sondern durch das, was wir täglich tun. Jedes Dienstrad, das eine Autofahrt ersetzt, ist Klimaschutz. Jede Inspektion, die ein Fahrrad länger nutzbar macht, ist Kreislaufwirtschaft. Jedes Fahrrad, das wir an die Diakonie, das Andreaswerk oder die McDonald's Kinderhilfe spenden, ist soziale Teilhabe. Diese Wirkung ist real – und sie entsteht im Netzwerk.

Nachhaltigkeit von innen zu leben, bedeutet für uns konkret: Fast alle Mitarbeitende, die selbst ein Dienstrad nutzen können. Ein DEI-Team, das

2026 in die Arbeit geht. Ein Umweltmanagementsystem, das nicht im Regal steht, sondern jährlich geprüft wird. Und ein Bericht, der Lücken benennt statt verschweigt.

### Das Netzwerk als Zukunftsinstrument

Je transparenter, enger und belastbarer unser Netzwerk wird, desto größer ist unsere Möglichkeit, Nachhaltigkeit in die gesamte Wertschöpfungskette zu tragen. Der PCF-Dialog mit Fahrradherstellern, die systematische Lieferantenbewertung und die länderübergreifenden CSR-Projekte mit der BMS-Gruppe sind keine isolierten Maßnahmen. Sie sind Ausdruck desselben Gedankens: Wirkung entsteht nicht im Alleingang.

### Was wir versprechen

Diesen Bericht werden wir jährlich fortschreiben. Die Datenbasis wird tiefer. Die Ziele werden schärfer. Und wir werden uns an dem messen lassen, was wir hier geschrieben

haben. Das ist kein Marketingversprechen. Es ist unser Qualitätsmaßstab.

### Drei Vorhaben, die wir besonders hervorheben

**1. Gebrauchtrandleasing (Mai 2026):** Nicht nur ein neues Produkt. Es ist der Moment, in dem Hebel 3 (Zirkularität) vom strategischen Ziel zur gelebten Realität wird.

**2. Wissenschaftsbasierte THG-Ziele (2026):** Mit der Datenbasis von 2025 können wir erstmals Ziele setzen, die glaubwürdig sind – nicht geschätzt, sondern fundiert.

**3. Lieferkettentransparenz Stufe 1 (2026):** Der Einstieg in die systematische Bewertung unserer Lieferkette ist ein struktureller Schritt. Er eröffnet Wirkungsmöglichkeiten, die wir heute noch nicht vollständig abschätzen können.



### Vernetzt handeln. Gemeinsam wirken.

Fortschritt entsteht dort, wo Menschen, Unternehmen und Partner zusammenarbeiten, Erfahrungen teilen und Lösungen gemeinsam weiterentwickeln. Unser Netzwerk verbindet Mobilitätslösungen, Mitarbeitende, Fachhandel und Partner aus der Branche. So entstehen Symbiosen, die uns dabei helfen, unser Angebot so umzusetzen, dass es im Alltag funktioniert – und die wir auf Basis von Rückmeldungen kontinuierlich weiterentwickeln. Unser Anspruch bleibt: Vernetzt zu handeln und gemeinsam Wirkung zu entfalten.



## Impressum

Informationen über das Unternehmen Lease a Bike.

### Lease a Bike Deutschland GmbH

Geschäftsführer: Christian Wölbern und Sabine Liebe

Mühlenstraße 28

D - 49661 Cloppenburg

Telefon: +49 (0)4471 967 3333

E-Mail: [info@lease-a-bike.de](mailto:info@lease-a-bike.de)

Internet: [www.lease-a-bike.de](http://www.lease-a-bike.de)

Reg.-Gericht: Oldenburg HR B 150665

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gemäß § 27 a  
Umsatzsteuergesetz: DE118575708

### Bildnachweise:

Alle Fotos und Grafiken © Lease a Bike Deutschland GmbH

Ausgenommen davon sind die folgenden lizenzierten Aufnahmen:

- Foto S.5: Kara / stock.adobe.com – Bildnummer: 507810118  
(Veröffentlichungsjahr: 2022)
- Foto S.15: Tymoshchuk / stock.adobe.com – Bildnummer: 341674745  
(Veröffentlichungsjahr: 2020)
- Foto S.37: Kegfire / stock.adobe.com – Bildnummer: 380277279  
(Veröffentlichungsjahr: 2020)

Icons & Symbole KI-unterstützt visualisiert auf Seite: 4, 17, 19, 20, 23, 24, 25,  
33, 38, 41, 51, 52, 53, 54, 61





**Vernetzt  
handeln.  
Gemeinsam  
wirken.**

Nachhaltigkeits-  
bericht 2025

Lease a Bike Deutschland GmbH  
Mühlenstraße 28 | 49661 Cloppenburg  
Telefon: +49 (0)4471 967 3333  
[www.lease-a-bike.de](http://www.lease-a-bike.de)