



MÜLLER | DIE LILA LOGISTIK

2025

NACHHALTIGKEITSBERICHT

ZWEITAUSENDFÜNFUNDZWANZIG

INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINE INFORMATIONEN		S.3
[BP-1]	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	S.3
[BP-2]	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	S.3
[GOV-1]	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	S.5
[GOV-2]	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	S.9
[GOV-3]	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	S.10
[GOV-4]	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	S.11
[GOV-5]	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S.11
[SBM-1]	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	S.12
[SBM-2]	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S.19
[SBM-3]	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S.21
[IRO-1]	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S.26
[IRO-2]	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	S.31
UMWELTINFORMATIONEN		S.34
Angaben nach der Taxonomie-Verordnung		S.34
[E1]	Klimawandel	S.39
[E1-1]	Übergangsplan für den Klimaschutz	S.45
[E1-2]	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S.45
[E1-3]	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	S.46
[E1-4]	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S.49
[E1-5]	Kennzahlen: Energieverbrauch und Energiemix	S.52
[E1-6]	Kennzahlen: THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	S.54
[E2-1]	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S.62
[E2-2]	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S.62
[E2-3]	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S.64
[E2-4]	Kennzahlen: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	S.64
SOZIALINFORMATIONEN		S.66
[S1]	Arbeitskräfte des Unternehmens	S.66
[S1-1]	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	S.69
[S1-2]	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	S.71
[S1-3]	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	S.72
[S1-4]	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen sowie Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens. Bewertung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	S.73
[S1-5]	Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie dem Management wesentlicher Risiken und Chancen	S.76
[S1-6]	Kennzahlen: Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	S.76
[S1-8]	Kennzahlen: Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	S.78
[S1-10]	Kennzahlen: Angemessene Entlohnung	S.78
[S1-14]	Kennzahlen: Gesundheitsschutz und Sicherheit	S.79
[S1-16]	Kennzahlen: Vergütung (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	S.79
[S1-17]	Kennzahlen: Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	S.80

GOVERNANCE-INFORMATIONEN S.81

[G1]	Unternehmensführung	S.81
[G1-1]	Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur	S.82
[G1-2]	Management der Beziehungen zu Lieferanten	S.86

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Methodenänderung ESRS2 Rz.13	S.4
Tabelle 2	Überleitung HGB zu ESRS	S.4
Tabelle 3	Qualifikationsmatrix	S.5
Tabelle 4	Themen des Verwaltungsrats	S.10
Tabelle 5	Erklärung zur Sorgfaltspflicht nach ESRS 2 AR 10	S.11
Tabelle 6	SBM3-IRO entfallen	S.22
Tabelle 7	SBM3-IRO Übersicht	S.24
Tabelle 8	Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	S.31
Tabelle 9	Anteil des Umsatzes, der CapEx und OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)	S.37
Tabelle 10	Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, der mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden ist. Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)	S.37
Tabelle 11	Anteil der Investitionen (CapEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	S.38
Tabelle 12	Anteil der Betriebsausgaben (OpEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	S.38
Tabelle 13	Klima: Übergangsrisiken	S.41
Tabelle 14	E1 Klimawandel wesentliche IROs	S.43
Tabelle 15	Maßnahmen im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	S.46
Tabelle 16	Umweltziele 2025	S.50
Tabelle 17	Energieverbrauch und Energiemix (AR 34)	S.52
Tabelle 18	Nicht berücksichtigte Scope 3 Emissionen	S.58
Tabelle 19	THG-Emissionen (AR 48)	S.58
Tabelle 20	THG-Intensität (AR 54)	S.60
Tabelle 21	E2 Umweltverschmutzung wesentliche IROs	S.60
Tabelle 22	Maßnahmen im Zusammenhang mit Klimakonzepten	S.63
Tabelle 23	Kennzahlen Luftschadstoffe	S.65
Tabelle 24	S1 Arbeitskräfte des Unternehmens wesentliche IROs	S.66
Tabelle 25	Anzahl der Arbeitskräfte nach Geschlecht (AR 55, Tabelle 1)	S.77
Tabelle 26	Anzahl der Arbeitskräfte nach Ländern (AR 55, Tabelle 2)	S.77
Tabelle 27	Anzahl der Arbeitskräfte nach Vertragsart, aufgeschlüsselt nach Geschlecht (AR 55, Tabelle 3)	S.77
Tabelle 28	Mitarbeitendenfluktuation	S.78
Tabelle 29	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (AR 70, Tabelle 1)	S.78
Tabelle 30	Gesundheit und Arbeitsunfälle	S.79
Tabelle 31	Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen	S.80
Tabelle 32	G1 Unternehmensführung wesentliche IROs	S.81

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

[BP-1] Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die vorliegende Nachhaltigkeitserklärung wurde in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) auf konsolidierter Basis erstellt. Sie erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die nichtfinanziellen Berichtspflichten nach §§ 315b bis 315c HGB (nichtfinanzieller Konzernbericht). Der Konsolidierungskreis entspricht dem konsolidierten Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2025. Alle Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen aus dem Finanzbericht sind auch in der vorliegenden Nachhaltigkeitserklärung enthalten. Die Nachhaltigkeitserklärung umfasst somit alle in- und ausländischen Tochterunternehmen der Müller – Die Lila Logistik SE (im Folgenden als Lila Logistik oder Lila-Logistik-Gruppe bezeichnet). Ausgenommen sind die FM Logistics GmbH und die SBK Products & Fulfillment GmbH.

Die Erklärung umfasst die wesentlichen vor- und nachgelagerten Teile der Wertschöpfungskette. Der Fokus liegt auf den direkten Vertragspartnern (Tier 1). Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse, die erstmals im Geschäftsjahr 2024 durchgeführt wurde, wurden die Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) in Verbindung mit der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bewertet. Das Ergebnis zeigt, dass für uns als nichtproduzierendes Unternehmen sowohl die vorgelagerte als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette keine große Bedeutung haben. Eine Ausnahme sind die Beziehungen zu Leiharbeitsfirmen. Dies hat sich bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse in 2025 erneut bestätigt.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette umfasst im Wesentlichen:

- ▶ Einkauf von Transportdienstleistungen
- ▶ Einkauf von Verbrauchsmaterialien (z.B. Verpackungsmaterial)
- ▶ Einkauf von Investitionsgütern
- ▶ Erstellung von Gebäuden

Die nachgelagerte Wertschöpfungskette beschränkt sich auf Handelsware und Bücher. Diese werden in geringem Umfang gekauft und verkauft. Bücher gehen teilweise aus technischen Abwicklungsgründen kurzzeitig in unser Eigentum über. Im Rahmen der Ermittlung der Scope 3 Emissionen wurden die vorstehend genannten Themenfelder untersucht und bewertet.

In der Nachhaltigkeitserklärung wurden keine Informationen ausgelassen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder Innovationsergebnisse beziehen.

Unser Unternehmen macht keinen Gebrauch von der Möglichkeit, auf Angaben zu bevorstehenden Entwicklungen oder sich in Verhandlungsphasen befindlicher Angelegenheiten zu verzichten.

[BP-2] Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Angaben zu Schätzungen:

Die Ermittlung der Scope 3 Emissionen sowie der Mikroplastikerzeugung erfolgt seit dem Berichtsjahr 2024. Teilweise lagen nicht alle erforderlichen Kennzahlen vor. Daher musste auf Schätzungen oder Hochrechnungen zurückgegriffen werden, die nur eine begrenzte Genauigkeit aufweisen. Wo dies der Fall war, wird in den entsprechenden Kapiteln darauf hingewiesen und die verwendete Methodik erläutert. Wo es möglich ist, werden in den kommenden Berichtsjahren Maßnahmen ergriffen, um die Genauigkeit zu erhöhen.

Im Berichtsjahr 2025 wurde die Erfassung der Emissionen, die aus dem Pendeln der Mitarbeiter resultieren, mittels einer Umfrage konkretisiert und ein firmenbezogener Modalsplit ermittelt. Aus der besseren Datenbasis über das tatsächliche Pendelverhalten ergibt sich eine Reduzierung der Emissionen. Um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde der Vergleichswert 2024 anhand des neu ermittelten Modalsplits angepasst.

Zur Vereinheitlichung der Berichterstattung wurde weitgehend auf Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes (UBA) umgestellt. Im Zuge dessen wurden auch die Vorjahreswerte an die Faktoren angepasst.

Neben der Anpassung der Emissionsfaktoren führt auch die Verbesserung der Datenerhebung bei den Transporten bzw. den damit verbundenen Tonnenkilometern zu höheren Emissionen (Scope 3.4).

Die Auswirkungen (Differenz zum berichteten Wert des Vorjahrs) sowohl aus der Umstellung der Emissionsfaktoren (Scope 1, Scope 2, Scope 3.3, Scope 3.4 und Scope 3.7) als auch den geänderten Methoden (Scope 3.4 und 3.7) sind der nachstehenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1 Methodenänderung ESRS2 Rz.13

	Einheit	Berichteter Wert GJ 2024	Angepasster Wert GJ 2024	Differenz
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	6.433,35	6.649,16	3,35%
Scope-2-THG-Bruttoemissionen (standortbezogen)	t CO ₂ e	5.243,92	5.545,88	5,76%
Scope-2-THG-Bruttoemissionen (marktbezogen)	t CO ₂ e	1.423,27	1.384,16	-2,75%
Gesamte indirekte (Scope-3-)THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	30.884,13	30.502,68	-1,24%
Scope 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	t CO ₂ e	5.369,41	4.619,91	-13,96%
Scope 3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	t CO ₂ e	1.501,55	1.855,27	23,56%
Scope 3.4 Vorgelagerter Transport	t CO ₂ e	19.461,74	19.938,32	2,45%
Scope 3.7 Pendelnde Arbeitnehmer	t CO ₂ e	3.959,92	3.497,66	-11,67%

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften oder allgemein anerkannter Verlautbarungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung:

Die CSRD wurde zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht in deutsches Recht überführt. Daher wird dieser Bericht für das Geschäftsjahr 2025 erneut außerhalb des Lageberichtes veröffentlicht.

Zur Erfüllung der handelsrechtlichen Berichtspflichten werden die folgenden Angaben gemacht:

Es wurde davon ausgegangen, dass die europäischen Berichtspflichten in Deutschland zeitgerecht umgesetzt werden. Die Entsprechung der wesentlichen Belange nach §289c Absatz 2 HGB mit den wesentlichen Themen der Lila-Logistik-Gruppe bezogen auf die ESRS ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2 Überleitung HGB zu ESRS

HGB-Belange nach §289c	Überleitung auf ESRS-Themen
Umweltbelange	Klimawandel Umweltverschmutzung
Arbeitnehmerbelange	Arbeitskräfte im Unternehmen Unternehmensführung
Sozialbelange	nicht wesentlich
Achtung der Menschenrechte	Arbeitskräfte im Unternehmen
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	nicht wesentlich

„Sozialbelange“ und „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ sind für die Lila-Logistik-Gruppe laut doppelter Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS nicht wesentlich. Deshalb gibt das Unternehmen in diesem Bericht keine Konzepte zu diesen Belangen an.

Im Berichtszeitraum lagen keine wesentlichen Risiken aus der eigenen Geschäftstätigkeit sowie aus Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen vor, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte nach §289c HGB haben.

Ebenso lagen keine bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Sinne von § 289c Absatz 3 HGB vor.

Als Teil der Umweltinformationen sind in dieser Nachhaltigkeitserklärung die Angaben gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (EU-Taxonomie Verordnung) im Kapitel „Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)“ enthalten.

[GOV-1] Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Zusammensetzung des Geschäftsführenden Direktoriums und des Verwaltungsrats

Zum Stichtag am 31.12.2025 bestand das Geschäftsführende Direktorium aus zwei und der Verwaltungsrat aus fünf Personen. Herr Michael Müller ist sowohl Vorsitzender des Verwaltungsrats als auch Mitglied des Geschäftsführenden Direktoriums (GfD). Die vier weiteren Mitglieder des Verwaltungsrats sind nicht Teil der Geschäftsleitung der Müller – Die lila Logistik SE oder mit ihr verbundene Unternehmen.

Vertretung von Beschäftigten

Die Interessen der Mitarbeiter werden sowohl vom Verwaltungsrat als auch vom Geschäftsführenden Direktorium in seiner Gesamtheit vertreten. Dies umfasst sowohl die eigenen Arbeitskräfte als auch die Leiharbeitskräfte.

An einigen Standorten sind Betriebsräte bestellt. Darüber hinaus existieren ein Konzernbetriebsrat sowie der Betriebsrat der Müller – Die lila Logistik SE. Dem Verwaltungsrat selbst gehören keine Arbeitnehmervertreter an.

Der Betriebsrat wird auf Ebene der Müller – Die lila Logistik SE einmal jährlich konsultiert.

Entsprechend der Qualifikationsmatrix sind alle Mitglieder des Verwaltungsrats im Bereich des Personalwesens versiert.

Tabelle 3 Qualifikationsmatrix

		Per Klemm	Michael Müller	Christian Schorndorfer	Peer Schreiner	Christoph Schubert
Zugehörigkeitsdauer	Mitglied seit ¹	12.10.2004	02.03.2021	04.06.2025	04.06.2025	04.06.2014
	Unabhängigkeit ²			✓	✓	✓
Persönliche Eignung	Kein Overboarding ³	✓	✓	✓	✓	✓
	Geburtsdatum	20.11.1966	20.07.1966	23.09.1973	16.08.1965	07.01.1961
	Geschlecht	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich
Diversität	Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
	Führungserfahrung	✓	✓	✓	✓	✓
	Technologie		✓	✓	✓	
	Nachhaltigkeit	✓	✓	✓		✓
	Transformation	✓	✓	✓	✓	
	Einkauf / Produktion / Vertrieb / F&E	✓	✓	✓	✓	
	Finanzen	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzexperte ⁴					✓
	Risikomanagement	✓	✓		✓	✓
	Recht/ Compliance	✓	✓			✓
	Personal	✓	✓	✓	✓	✓
Fachliche Eignung	Geschäftsfeld- / Sektorvertrautheit		✓	✓	✓	✓

1) Ein Zeitpunkt vor dem 02.03.2021 impliziert die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der damaligen Müller - Die lila Logistik AG. Zu einem späteren Zeitpunkt handelt es sich um die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat in der umgewandelten Müller - Die lila Logistik SE.

2) Beurteilung i.S.d. Kodex Empfehlung C.7

3) Beurteilung i.S.d. Kodex Empfehlung C.4 und C.5

4) i.S.d. Kodex Empfehlung D.3 und § 100 Abs. 5 AktG

✓ Erfülltes Kriterium gemäß Selbsteinschätzung des Verwaltungsrats. Ein Kriterium gilt bei guten Kenntnissen als erfüllt. Die Einschätzung erfolgte auf Basis der bisherigen Qualifikationen, Tätigkeiten, Kenntnisse und Erfahrungen.

Erfahrungen und Kenntnisse

Die Erfahrungen und Kenntnisse der Mitglieder des Verwaltungsrats und des Geschäftsführenden Direktoriums sind in der vorstehenden Qualifikationsmatrix aufgeführt. Zusätzlich sind sie in den auf der Homepage veröffentlichten Lebensläufen einsehbar.

Herr Michael Müller hat jahrzehntelange Erfahrung im Bereich der Kontraktlogistik und des Transportwesens. Er verfügt über eine ausgeprägte Expertise, diese Dienstleistungen marktgerecht, effizient und ressourcenschonend durchzuführen.

Herr Christoph Schubert ist Wirtschaftsprüfer. Er besitzt umfassende Kenntnisse in den Themengebieten CSRD und ESRS, EU-Taxonomie sowie Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG).

Herr Per Klemm studierte Agrarwissenschaften. Seither ist er in diesem Bereich in führenden Positionen tätig. Er bringt das Verständnis zum Klimawandel und den daraus zu erwartenden Folgen für Mitteleuropa mit.

Herr Christian Schorndorfer verfügt über Vertriebs- und Marktkenntnisse zu nachhaltigen und innovativen Produkten durch den Aufbau der Division „Erneuerbare Energien“ innerhalb der Würth-Gruppe und als Vorstand Vertrieb und Marketing bei Dürr Dental.

Herr Peer Schreiner verfügt über umfangreiche Kenntnisse im Bereich des Managements von Lieferketten, insbesondere im Bereich des Transportwesens und in der energieintensiven Industrie.

Prozentuale Geschlechterverteilung

Im Geschäftsjahr 2025 waren wie im Vorjahr alle Führungspositionen zu 100 % mit Männern besetzt. Dies betraf den Verwaltungsrat, das Geschäftsführende Direktorium sowie das Management unterhalb des Geschäftsführenden Direktoriums. Die Zielgröße für den Frauenanteil sieht vor, dass bis zum 30.06.2027 mindestens eine Frau Mitglied im Verwaltungsrat sein soll. Für das Geschäftsführende Direktorium wurde eine Zielgröße von 0 % festgelegt. In der Führungsebene unter dem Geschäftsführenden Direktorium soll bis zum 30.06. 2027 mindestens eine Frau eine entsprechende Position wahrnehmen.

Die Müller – Die lila Logistik SE entscheidet über die Besetzung von Führungspositionen jedoch ausschließlich nach Maßgabe der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber. Dabei steht das Unternehmensinteresse im Vordergrund.

Neben der Maßgabe der Qualifikation wurden im Geschäftsjahr 2025 keine weiteren Aspekte der Vielfalt verfolgt und auch keine Daten dazu erhoben.

Anteil der unabhängigen Gremienmitglieder

Der Verwaltungsrat setzte sich zum 31.12.2024 aus drei Personen zusammen und wurde im Laufe des Geschäftsjahres 2025 auf fünf Personen erweitert. Herr Michael Müller ist zugleich CEO im Geschäftsführenden Direktorium. Die übrigen Verwaltungsratsmitglieder unterhalten keine Geschäftsbeziehung zu Unternehmen der Lila-Logistik-Gruppe und stehen in keinem sonstigen Abhängigkeitsverhältnis. Der geringe Umfang an gehaltenen Aktien der Verwaltungsräte begründet ebenfalls keine Abhängigkeit. Mit Ausnahme von Herrn Müller gelten alle Verwaltungsratsmitglieder als unabhängig. Auch Herr Per Klemm, der dem Verwaltungsrat mehr als 12 Jahre angehört, wird als unabhängig angesehen. Dies weicht von den Vorgaben des DCGK C.7 ab. Näheres ist der auf der Website veröffentlichten Entsprechenserklärung zu entnehmen. Somit waren 80% (4 von 5) der Gremienmitglieder unabhängig. Zum 31.12.2024 belief sich die Quote auf 67 % (2 von 3).

Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Der Verwaltungsrat in seiner Gesamtheit ist für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig.

Zuständigkeiten der Organe

Die Mitglieder verfügen über ein breit aufgestelltes Wissen im Bereich der nationalen und internationalen Wirtschaft sowie den Belangen der Kontraktlogistik. Der Prüfungsausschuss legt ein besonderes Augenmerk auf die Risiken und Chancen der Unternehmensgruppe. Der Vorsitz wird von einem Wirtschaftsprüfer wahrgenommen. Prinzipiell werden aufgrund der geringen Anzahl an Verwaltungsratsmitgliedern die Aufgaben vom gesamten Gremium wahrgenommen. Eine thematische Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern mit Ausnahme des Prüfungsausschusses wird dabei nicht praktiziert und auch nicht für erforderlich gehalten.

Der Verwaltungsrat ist das oberste Kontrollorgan. Er überwacht gemeinsam Auswirkungen, Risiken und Chancen. Seit Jahren sind bereits die Belange des Umweltschutzes und der Mitarbeiter im Risiko-Managementbericht integriert. Die entsprechenden Themen werden in den eingetübten Berichtskanälen im erweiterten Umfang fortgeführt.

Im Rahmen des monatlichen Risikoberichts melden die Geschäftsführer quantitative, operative Risiken für ihren Verantwortungsbereich an das zentrale Controlling. Einmal im Monat erhält das GfD einen aggregierten Risikobericht mit den relevanten Änderungen zum Vormonat. Einmal im Quartal wird ein umfangreicher Risikobericht mit allen originären Risiken erstellt. Im Geschäftsjahr 2025 beschäftigte sich der Verwaltungsrat mit der Fortschreibung der Wesentlichkeitsanalyse inkl. der damit verbundenen IROs und den Erkenntnissen der physischen Klimarisiken bezogen auf die eigenen Immobilien. Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Nachhaltigkeitsdaten in die bestehenden Berichtslinien zur wirtschaftlichen Entwicklung integriert. Auch die Risikoberichte der Verantwortungsbereiche der Geschäftsführer werden um Nachhaltigkeitsaspekte ergänzt. Nachhaltigkeitsdaten gemäß CSRD werden mindestens einmal jährlich im Rahmen der Abstimmung zum Nachhaltigkeitsbericht aggregiert an den Verwaltungsrat berichtet und zur Diskussion gestellt. Über die Fachabteilung Controlling werden dem Verwaltungsrat die Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus wurde mit der Einführung und Umsetzung des LkSG im Geschäftsjahr 2024 ein weiterer Kommunikationskanal hierfür geschaffen. Ebenso wurde eine Verantwortungsmatrix über alle Unternehmensbereiche erstellt und zwei Menschenrechtsbeauftragte bestellt. Über Sachverhalte aus dem Hinweisgeberportal sowie deren Bearbeitung durch das Compliance Gremium wird dem Verwaltungsrat einmal jährlich berichtet.

Der Verwaltungsrat hat als einzigen Ausschuss einen Prüfungsausschuss gebildet. Dieser befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und Bilanzierung. Alle weiteren Aufgaben und Verantwortlichkeiten nimmt der Verwaltungsrat gemeinsam wahr. Spezielle Kontrollen in Bezug auf das Management der IROs sind bislang nicht installiert. Sie erfolgen im Rahmen der üblichen Kontrollen des Controllings gemäß den bisherigen implementierten Verfahren.

Die Geschäftsordnung für den Verwaltungsrat und die Satzung der Gesellschaft regeln den Umfang der Berichterstattung an den Verwaltungsrat. Die Berichtspflichten der zweiten Ebene gegenüber dem GfD wurden von der Fachabteilungsleitung Controlling in Abstimmung mit dem GfD festgelegt. Die Umsetzung der Erweiterung der Berichtspflichten um CSRD-relevante Informationen wurde von 2025 auf das Geschäftsjahr 2026 verschoben.

Festlegung von Zielen bezüglich Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Geschäftsführende Direktorium nutzt Erkenntnisse und Berichte aus verschiedenen Bereichen. Dazu gehören Qualitäts- und Umweltmanagement (QM/UM), Immobilien und Nachhaltigkeit sowie das Personalwesen. Auf dieser Basis definiert das GfD Handlungsfelder. Im Einklang mit der Unternehmenspolitik entstehen Strategien zur Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe. Dabei erfolgt eine Abstimmung mit dem Verwaltungsrat. Aufgrund der Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse wurden noch keine überarbeiteten Ziele und Maßnahmenpläne mit den operativen Bereichen abgestimmt. Dies erfolgt sukzessive im Zuge der Erarbeitung des Transformationsplans, so dass ab dem Geschäftsjahr 2027 entsprechende Maßnahmenpläne vorliegen werden. Die Umsetzung wird über Kennzahlen im Berichtswesen erfasst und im regulären Reporting überwacht.

Das Geschäftsführende Direktorium berichtet dem Verwaltungsrat über die Zielerreichung und Wirksamkeit im Rahmen der turnusmäßigen Sitzungen.

Sicherstellung der Verfügbarkeit von Fähigkeiten und Fachwissen

Der Verwaltungsrat der Müller – Die lila Logistik SE entspricht bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung für die Wahl der Anteilseignervertreter sämtlichen gesetzlichen Vorgaben. Er erfüllt zudem sämtliche Empfehlungen des DCGK hinsichtlich der persönlichen Voraussetzungen für Verwaltungsratsmitglieder. Im Vordergrund steht dabei die fachliche und persönliche Kompetenz möglicher Kandidatinnen und Kandidaten. Dabei werden die unternehmensspezifischen Anforderungen besonders berücksichtigt. Ziel ist es, dass der Verwaltungsrat nach der Wahl der vorgeschlagenen Mitglieder insgesamt über alle erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt.

Mit den Mitgliedern des Verwaltungsrats werden die nachstehenden Themenfelder im Hinblick auf Nachhaltigkeit abgedeckt:

- ▶ Energieeffizienz
- ▶ Klimawandel und Anpassung an den Klimawandel
- ▶ Regulatorische Herausforderungen
- ▶ Soziales/Arbeitskräfte

Eigenes Fachwissen

Herr Michael Müller ist Mitglied im Beirat der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Dieser beschäftigt sich unter anderem mit allen Belangen der Nachhaltigkeit im Bereich der Logistik. Den Mitgliedern werden Handreichungen und Studien zu diesem Themenkomplex zur Verfügung stellt.

Die weiteren Verwaltungsratsmitglieder verfügen über eigenes Fachwissen im Bereich der Regulatorik, im Bereich des Klimawandels und der Klimafolgen sowie zu nachhaltigen und innovativen Produkten.

Fachwissen im Kontext der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen

Unser Geschäftsmodell der Kontraktlogistik ist im Hinblick auf die Nachhaltigkeit im Wesentlichen durch zwei Themenbereiche geprägt, zu denen GfD und Verwaltungsrat über eigenes Fachwissen verfügen.

- ▶ Möglichst nachhaltige Gebäude, in denen wir unsere Dienstleistungen erbringen und die weitgehend mit erneuerbaren Energien betrieben werden sollen.
- ▶ Nachhaltige Transporte zu und von unseren Terminals mittels möglichst CO₂-armer oder CO₂-freier Technologien sowie die Schaffung der hierfür erforderlichen Infrastruktur.

Diese Aspekte spiegeln sich in den identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen in den nachstehenden Bereichen der Wesentlichkeitsanalyse:

- ▶ E1 Klimaschutz / Treibhausgas-Emissionen
- ▶ E1 Anpassung an den Klimawandel
- ▶ E1 Energie
- ▶ E2 Verschmutzung der Luft
- ▶ E2 Mikroplastik

Des Weiteren wurden in der Wesentlichkeitsanalyse zu nachstehenden Themen wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert:

- ▶ S1 Arbeitsbedingungen der eigenen Mitarbeitenden (insbesondere Entlohnung, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Chancengleichheit, Aus- und Weiterbildung)
- ▶ G1 Verwaltung der Beziehung zu Lieferanten (insbesondere Leiharbeitsfirmen)
- ▶ G1 Unternehmenskultur

Dabei handelt es sich um klassische unternehmerische Fragestellungen. Zu diesen verfügt der Verwaltungsrat auch aus eigener unternehmerischer Tätigkeit über ein aktuelles Fachwissen.

[GOV-2] Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Der Verwaltungsrat beschäftigte sich im Jahr 2025 im Rahmen seiner Quartalsgespräche mit folgenden Themen:

- ▶ Dem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2024 und der Zielerreichung im Bereich Energieeinsparung und CO₂-Reduktion.
- ▶ Den Maßnahmenfeldern im Geschäftsmodell der Lila-Logistik-Gruppe, welche zur Erreichung der Klimaziele von Paris relevant sind.
- ▶ Den besonderen Herausforderungen im Transportwesen.
- ▶ Den Ergebnissen der überarbeiteten Wesentlichkeitsanalyse sowie der Analyse der physischen Klimarisiken und den sich daraus ergebenden Handlungsfeldern.

Regelkommunikation:

Mit der Erarbeitung des Transformationsplans im Geschäftsjahr 2026 soll parallel eine Weiterentwicklung des Berichtswesens im Hinblick auf Themen der Nachhaltigkeit erfolgen. Die Geschäftsführungsebene berät während der Erarbeitung des Transformationsplanes aus operativer Sicht. Sie bezieht Stellung zu wesentlichen Arbeitsergebnissen mit Bezug zur Abwicklung an den Standorten bzw. den Geschäftsfeldern. Daraus leiten sich voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2027 die Berichtspflichten der operativen Einheiten über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen ab. Ebenso berichtet die operative Geschäftsführungsebene über die konkret eingeleiteten Maßnahmen anhand von Kennzahlen im Zuge des internen Berichtswesens. Dies betrifft aktuell die Steigerung der Energieeffizienz, die Reduktion von Treibhausgasen und die Elektrifizierung des Transportwesens. Der Fortschritt wird einmal im Jahr berichtet.

Das Geschäftsführende Direktorium wird über die laufenden Erkenntnisse informiert. Es gibt die Leitlinien für Inhalt, Umgang und strategische Ausrichtung / Schwerpunkte vor. Daraus leitet das Geschäftsführende Direktorium Konzepte, Maßnahmen, und Ziele ab. Diese werden den operativen Einheiten vorgegeben und in das laufende interne Quartalsberichtswesen integriert. Darüber hinaus hält das Geschäftsführende Direktorium Kontakt zu den führenden Kunden. So stellt es sicher, dass die Strategie den Marktentwicklungen gerecht wird.

Der Verwaltungsrat wird mindestens einmal jährlich über den Arbeitsstand sowie im Zuge des Jahresabschlusses informiert. Er überwacht in diesem Rahmen die Entwicklung von Konzepten, die Definition von Zielen und die Wirksamkeit von Maßnahmen. Die Fragen der Nachhaltigkeit werden in dem Quartalstermin als gesonderter Tagesordnungspunkt behandelt.

Berücksichtigung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Verwaltungsrat und Geschäftsführendes Direktorium besprechen gegebenenfalls erforderliche Anpassungen, Fortschreibungen und Ergänzungen der Strategie. Dies geschieht nach Bedarf im Rahmen der turnusmäßigen Sitzungen. Bei größeren Transaktionen werden die Auswirkungen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit thematisiert und sorgfältig auf deren Auswirkung auf die Strategie abgewogen.

Potenzielle Risiken werden analog der bewährten Risikomatrix bewertet. Dabei werden Eintrittswahrscheinlichkeit sowie finanzielle und sonstige unternehmensrelevante Faktoren berücksichtigt. Auch im Bereich der Nachhaltigkeit gilt: Es dürfen keine Entscheidungen getroffen werden, die den Bestand des Unternehmens gefährden.

Wo immer sich Chancen ergeben, sollen diese genutzt werden. Voraussetzung ist, dass sie zur Ausrichtung des Unternehmens passen. Es wird der Grundsatz verfolgt, das Sinnvolle zum frühestmöglichen Zeitpunkt umzusetzen. Für das Geschäftsjahr wurden keine Kompromisse im Zusammenhang mit Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt oder für erforderlich gehalten.

Aktuelle Handlungsfelder

Mit dem Geschäftsjahr 2024 wurde der Nachhaltigkeitsbericht erstmals nach den Vorgaben der ESRS erstellt. Im Fokus des Verwaltungsrats und des Geschäftsführenden Direktoriums in 2025 standen neben dem aktuellen Status und den Veränderungen in der Regulatorik die Überarbeitung und Fortschreibung der IROs sowie die Erkenntnisse aus der Untersuchung zu den physischen Klimarisiken. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse wurden im Hinblick auf deren Relevanz für das Risikomanagement eingeordnet.

Für das Geschäftsjahr 2025 beschäftigte sich der Verwaltungsrat insbesondere mit den Eckwerten des zu erarbeitenden Transformationsplans, den bislang erreichten Nachhaltigkeitszielen sowie den folgenden Themen:

Tabelle 4 Themen des Verwaltungsrats

E1 KLIMASCHUTZ / TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Steigende gesetzliche Auflagen	Risiko Kostensteigerung
Erhöhter Preis für CO ₂ -Emissionen	Risiko Kostensteigerung
Steigende Elektromobilität bei Pendlern (Mitarbeiter)	Risiko Zusätzliche Investitionen
Zunahme an Hitzetagen	Risiko Kostensteigerung / geringere Produktivität
Zunahme an Starkregen	Risiko Kostensteigerung / Produktionsausfall
Kundenanforderungen durch erhöhte Ansprüche an Klimaschutz	Risiko Kostensteigerung
	Chance Gewinn von Aufträgen

E1 ENERGIE

Bereich Kontraktlogistik	Chance Optimierung von Verbräuchen
--------------------------	------------------------------------

E2 VERSCHMUTZUNG

Erhöhung der Grenzwerte für Feinstaub bei Verkehr und Heizung	Risiko Kostensteigerung
---	-------------------------

[GOV-3] Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die variablen Vergütungsbestandteile sind direkt an die Leistungskriterien des Konzernumsatzes und des Konzernergebnisses vor Steuern (Earnings before Taxes – EBT) gekoppelt. Dies incentiviert die Ausrichtung der Geschäftstätigkeit auf eine stetige Steigerung der Ertragskraft der Lila-Logistik-Gruppe. Gleichzeitig sichert es die strategische Ausrichtung der variablen Vergütung. Die Ziele sind für alle Geschäftsführenden Direktoren gleichermaßen maßgebend. Für die variable Vergütung werden hingegen keine nachhaltigkeitsbezogenen Leistungskriterien herangezogen. Klimabezogene Erwägungen werden ebenfalls aktuell nicht in die Vergütung der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane einbezogen.

Für die Festlegung des Vergütungssystems der Geschäftsführenden Direktoren ist der Verwaltungsrat zuständig. Die Genehmigung erfolgt durch die Hauptversammlung.

[GOV-4] Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Tabelle 5 Erklärung zur Sorgfaltspflicht nach ESRS 2 AR 10

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	[GOV-2] Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs-, und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
	[GOV-3] Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
	[SBM-3] Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	[GOV-2] Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs-, und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen
	[SBM-2] Interessen und Standpunkte der Interessenträger
	[IRO-1] Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
	[E1-2] Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
	[E2-1] Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	[S1-1] Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens
	[G1-1] Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur
	[IRO-1] Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	[SBM-3] Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell
	[E1-3] Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
	[S1-4] Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze.
	[E1-4] Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel
	[E1-5] Kennzahlen: Energieverbrauch und Energiemix
	[E1-6] Kennzahlen: THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen
	[E2-4] Kennzahlen: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	[S1-5] Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie dem Management wesentlicher Risiken und Chancen
	[S1-6] Kennzahlen: Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens
	[S1-8] Kennzahlen: Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog
	[S1-10] Kennzahlen: Angemessene Entlohnung
	[S1-14] Kennzahlen: Gesundheitsschutz und Sicherheit
	[S1-16] Kennzahlen: Vergütung (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)
[S1-17] Kennzahlen: Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	

[GOV-5] Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Als Hauptrisiken in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden identifiziert:

- ▶ Unvollständige oder unzutreffende Primärdaten
- ▶ Unklare Zuständigkeiten bei der Erfassung der Daten
- ▶ Fehlende Kontrollmöglichkeiten der gemeldeten Daten
- ▶ Mangelnde Verfügbarkeit von passenden Umrechnungsfaktoren
- ▶ Änderungen in der Regulatorik

Das Risikomanagement und die internen Kontrollen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung befinden sich im Zuge der Umstellung auf die ESRS-Berichterstattung aktuell noch im Aufbau. Künftig sollen sie alle relevanten Prozesse und Aktivitäten abdecken, die zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts beitragen. Im Berichtsjahr existierte noch kein übergreifendes formales Kontrollsystem für die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Eine systematische

Bewertung und Priorisierung der Risiken hierzu fanden noch nicht statt. Die jeweiligen Datenprozessverantwortlichen veranlassten und überwachten diese auf Basis individueller Risikoeinschätzungen.

Für die Erfassung der Primärdaten wurden für jeden Datenpunkt Beschreibungen zur Erhebung erstellt. Die Erfassung der Umweltkennzahlen erfolgt in zunehmendem Maße in Form einer Input-Output-Bilanz direkt in den Standorten. Einzelne Sachverhalte z.B. im Bereich der zentralen Beschaffung werden hingegen durch den zentralen Einkauf oder über das Controlling anhand der Sachkonten zur Verfügung gestellt. Die beteiligten Mitarbeiter sind entsprechend aufgeklärt und geschult. Mit der laufenden Erfassung an der Entstehungsquelle wird die Datenqualität erhöht. Standortvergleiche dienen der Plausibilisierung der Ergebnisse. Die Erfassung von S1-Primärdaten erfolgt durch die Personalverantwortlichen in Zusammenarbeit mit der zentralen Personalabteilung unter Nutzung zentraler Software. Die ausländischen Standorte verfügen über eigene Software-Systeme, so dass die Daten zum Jahresende konsolidiert werden.

Die Zentralabteilungen führen einen Plausibilitätscheck zur Jahresmitte und im Rahmen der Berichterstellung durch. Dadurch wird ein Vier-Augen-Prinzip praktiziert.

Für bestimmte Berechnungen und/oder bei regulatorischen Anpassungen werden bei Bedarf externe Dienstleister hinzugezogen.

Eine regelmäßige Berichterstattung an das Geschäftsführende Direktorium und den Verwaltungsrat zum Reifegrad des sich im Aufbau befindlichen internen Kontrollsystems (IKS) findet erstmals im Geschäftsjahr 2026 statt. Die geplante Einführung im Geschäftsjahr 2025 wurde aufgrund der Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse verschoben.

[SBM-1] Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Dienstleistungen unserer Unternehmensgruppe

Unser breites Leistungsspektrum steht für innovative Logistikdienstleistungen im Bereich der Kontraktlogistik. Im Vordergrund stehen hierbei individuelle kundenspezifische Lösungen. Dabei verknüpfen wir die Fachexpertise aus den Bereichen Operating, Transport und Real Estate zu einem ganzheitlichen Konzept. Gleichzeitig nutzen wir branchenübergreifendes Knowhow. Mit den Bereichen LILA OPERATING und LILA REAL ESTATE verfügen wir über ein breites Leistungsspektrum.

Unser Leistungsspektrum unter dem Titel LILA OPERATING stellt die Effizienzsteigerung in den Mittelpunkt der Betrachtung. Unser Geschäftsmodell basiert auf Beratung und Umsetzung aus einer Hand. Darauf bauen wir unser operatives Vorgehensmodell und Leistungsspektrum auf. Beim Leistungsspektrum LILA OPERATING setzen wir die konzipierten Lösungen in unseren Logistics Service Centern um.

Factory - Logistiklösungen in der Kontraktlogistik

- ▶ Inhouse-Kontraktlogistik / Werkslogistik
- ▶ Logistik Outsourcing (§ 613a BGB)
- ▶ Multi-/Dedicated-Customer-Lösungen
- ▶ Konsignations- und Lieferantenlager
- ▶ Lagerlogistik
- ▶ Bestandsmanagement
- ▶ Value Added Services
- ▶ Vormontagetätigkeiten
- ▶ Kommissionierung
- ▶ Dock- und Yard Management
- ▶ Behältermanagement

Im Bereich der Transportlogistik in Stuttgart und Umgebung bieten wir Lösungen an, die über konventionelle Ansätze hinausgehen. Neben der zeitgerechten Bereitstellung von Waren steht auch die Minimierung von Umweltauswirkungen zunehmend im Fokus. Als Dienstleister der Kontraktlogistik entwickeln wir innovative Transportkonzepte.

Dienstleistungsumfang im Bereich Transport:

- ▶ Regionaltransporte im Großraum Stuttgart/Ludwigsburg/Heilbronn
- ▶ Shuttle- und Werksverkehre
- ▶ Begegnungsverkehre / Nachtsprung
- ▶ Just-in-Time / Just-in-Sequenz (JIT / JIS-Transporte)
- ▶ Volumentransporte
- ▶ 3-Schicht-Betrieb
- ▶ 24/7 Notfallnummer

Die Logistikimmobilie ist der Mittelpunkt der Lieferkette und somit ein entscheidendes Asset. Das Segment LILA REAL ESTATE umfasst die Nutzung, Entwicklung und Vermietung eigener Logistikimmobilien an bestehenden Standorten der Lila-Logistik-Gruppe. Geeignete Immobilien in Produktions- und Standortnähe werden internen und externen Kunden angeboten. Sie dienen der Nutzung ihrer individuellen Produktions- und Dienstleistungsprozesse sowie für differenzierte Lagerungs- und Logistikfunktionen. Die erfolgreiche Entwicklung der Logistikimmobilien steht im Vordergrund. Dies umfasst Planung, Vermarktung und Umsetzung einer individuellen Nutzung der Immobilien.

Zielgruppen und Märkte

Unsere Märkte und Kundengruppen sind in die nachstehenden Branchen unterteilt:

- ▶ Automotive
- ▶ Electronics
- ▶ Consumer
- ▶ Industrial
- ▶ Medical & Pharma
- ▶ Books & Media
- ▶ E-Commerce
- ▶ Defense & Security

Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt dabei in Deutschland, ergänzt durch unsere Standorte in Tschechien und Polen. Im Berichtsjahr 2025 wurden die Aktivitäten um die Branche Defense & Security erweitert.

Anzahl der Beschäftigten

Zum Stichtag den 31.12.2025 waren in folgenden Ländern beschäftigt:

- ▶ Deutschland: 1.826 Mitarbeiter
- ▶ Polen: 173 Mitarbeiter
- ▶ Tschechien: 69 Mitarbeiter

Die vorstehend genannten Zahlen schließen Leiharbeitskräfte nicht mit ein.

Nachhaltigkeitsziele bezogen auf die verschiedenen Tätigkeitsfelder

Die Reduzierung unserer THG-Emissionen sowie der Luftverschmutzung sind für uns wesentliche Handlungsfelder. Diese beziehen sich direkt auf unsere Geschäftstätigkeit. Als wesentliche Quellen haben wir dabei den Transport per LKW sowie den Betrieb unserer Gebäude identifiziert.

Die Emissionen aus den direkten Logistikprozessen der Kontraktlogistik (ohne Gebäudebetrieb) hingegen sind aufgrund weitgehender Elektrifizierung und der Verwendung von Strom aus erneuerbaren Quellen bereits erheblich reduziert. Dies gilt sowohl für die deutschen als auch die ausländischen Standorte, die Unterschiede hierbei sind gering.

Zusätzlich sehen wir in der kontinuierlichen Steigerung der Energieeffizienz ein weiteres wichtiges Ziel. Sie betrifft Transporte, Beheizung und Stromverbrauch und leistet einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels. Durch die Erhöhung der Energieeffizienz werden die relativen THG-Emissionen indirekt reduziert.

Die Nachhaltigkeitsziele betreffen dabei sowohl den Transport als auch die Kontraktlogistik inkl. der Bewirtschaftung der Immobilien. Unterschiede bestehen lediglich bei den Maßnahmen und in der Umsetzungsgeschwindigkeit.

Bewertung der Nachhaltigkeitsziele

Die Emissionen (Scope 1 und 2) in unserem Geschäftsmodell gliedern sich hauptsächlich in die Bereiche Transport und Betrieb unserer Standorte/Immobilien.

Im Bereich des Transports zeigt sich, dass der Umstieg auf Elektromobilität mehrere Vorteile bietet. Er steigert die Energieeffizienz und trägt bei Verwendung von Strom aus erneuerbaren Quellen erheblich zur Reduktion der THG-Emissionen bei. Dank vergleichsweise kurzer Investitionsintervalle kann die Umstellung mittelfristig abgeschlossen werden. Durch Einsatz von Ersatzkraftstoffen wird die THG-Bilanz der LKW-Flotte mit Verbrennungsmotoren bis dahin übergangsweise verbessert.

Der Betrieb der Immobilien und insbesondere die Beheizung stellt die zweite große Emissionsquelle dar. Auch hier werden die Ziele der Energieeffizienzsteigerung sowie der Reduktion der THG-Emissionen verfolgt. Allerdings sind die Umsetzungszeiträume deutlich länger. Grund dafür sind längere Investitionszyklen und der hohe Anteil gemieteter Immobilien.

Ein Nebeneffekt der Maßnahmen und Ziele im Hinblick auf die Steigerung der Energieeffizienz, die Reduktion von THG-Emissionen und die verstärkte Elektrifizierung des Transports ist die Reduktion der Luftschadstoffe.

Auswirkung der Unternehmensstrategie auf Nachhaltigkeitsaspekte heute und morgen

Im Bereich LILA REAL ESTATE steht die energetische Ertüchtigung der bestehenden eigenen Immobilien im Mittelpunkt. Neu zu entwickelnde Immobilien sollen CO₂-neutral betrieben werden können. Die gleichen Maßgaben gelten dabei auch für Mietimmobilien – sowohl bei Neuanmietungen als auch bei bereits angemieteten Objekten. Dies wird durch eine angemessene Dämmung, angepasste Nutzungsprofile sowie moderne Anlagentechnik erreicht. Zudem werden zunehmend Energien aus regenerativen Quellen genutzt.

Im Bereich Transport läuft die Umstellung auf CO₂-arme Fahrzeuge bereits und wird weiter zunehmen. Hierbei sind CO₂-arme Ersatzkraftstoffe sowie Elektrofahrzeuge die wesentlichen Säulen. Dabei ist auf die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen zu achten.

Wasserstoff spielt aktuell im Transportbereich noch keine größere Rolle. Seine mögliche Bedeutung als zusätzliche Lösung ist weiter zu beobachten. Im Rahmen von Kooperationen mit Herstellern und Forschungseinrichtungen soll seine praktische Umsetzbarkeit getestet werden.

Neben den bereits definierten Zielen rückt zunehmend die Reduzierung der Luftschadstoffe in den Fokus. Diese sinken im Wesentlichen automatisch durch die Dekarbonisierung der Energieverbräuche. Aktuell werden noch keine konkreten Ziele vorgegeben. Vielmehr stand im Geschäftsjahr 2025 die Erfassung der Emissionen im Vordergrund, um daraus Ziele in den Folgejahren ableiten zu können.

Eine weitere Herausforderung stellt die Reduktion des Mikroplastiks aus Reifenabrieb dar. Hierfür stehen aktuell noch keine technischen Lösungen zur Verfügung. Daher konzentrieren sich die Maßnahmen aktuell auf eine optimierte Reifenauswahl und die Schulung der Fahrer.

Insbesondere aufgrund des anhaltenden Fachkräftemangels sind die Themen aus dem Kapitel S1 „Arbeitskräfte des Unternehmens“ weiterhin wichtig. Genauso wichtig schätzen wir die Unternehmenskultur aus dem Kapitel G1 „Unternehmensführung“ ein.

Beschreibung unseres Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette

Die Unternehmensgruppe bietet als international tätiger Logistikdienstleister alle relevanten Funktionen der Kontraktlogistik. Die Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik bilden den Kern der betrieblichen Tätigkeiten des Konzerns. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Bereich E-Commerce.

Das Unternehmen teilt sich in die Segmente LILA OPERATING und LILA REAL ESTATE auf.

Segment LILA OPERATING (Kontraktlogistik):

- Delivery: Transport, Home Delivery, E-Fulfillment & E-Commerce, Replenishment, Displays, Spare Parts, Reverse Logistics, Direct-Marketing, Retaillogistics, Fashion- & Lifestylelogistics, Shuttle
- Warehousing: Value Added Services, Handling, Quality Control, JIT/JIS, SMI, Production Logistics, Empties, Labeling, Ramp-up, X-Dock
- Assembling: Assembling, Pre-Assembling, Sequencing, Set-Building, Quality Control, Kitting, Filling & Mixing, Handling

Verortung in der Wertschöpfungskette

Im Hinblick auf die Wertschöpfungskette erbringen wir unsere Dienstleistung an zentralen Schnittstellen. Ein Schwerpunkt liegt zwischen den Zulieferern und den Erstausrüstern (OEMs), beispielsweise im Bereich Automotive. Unsere Vereinbarungen sind ausschließlich B2B-Verträge mit Industriekunden. Dabei können sowohl die Zulieferer als auch der OEM unsere Auftraggeber sein.

Ein weiteres Feld der Kontraktlogistik umfasst Dienstleistungen zwischen Herstellern und/oder Großhändlern sowie nachgelagerten Verteilzentren, regionalen, nationalen oder internationalen Logistikhubs oder Filialen. Auch hierbei handelt es sich um B2B-Verträge, wobei der Schwerpunkt auf Kunden aus dem Konsumgüterbereich liegt. Diese Dienstleistungen werden teilweise auch von Industriekunden in Anspruch genommen.

Zu diesem Bereich zählen auch unsere Aktivitäten im Bereich E-Commerce. Unsere Dienstleistung erfolgt dabei nachgelagert zur Produktion im Bereich der Verteillogistik. Eine Besonderheit in diesem Segment ist die größere Bedeutung von Versandverpackung und dem Einkauf von Transportdienstleistungen. Diese Faktoren spielen eine größere Rolle als in den anderen Formen der Kontraktlogistik.

Im Bereich Transport ergänzen wir unsere Kontraktlogistik-Dienstleistungen durch eigene Transportdienstleistungen für unsere Industriekunden. Dafür nutzen wir eine eigene Lkw-Flotte und kaufen Transportdienstleistungen von Drittanbietern zu. Diese Leistungen basieren auf mehrjährigen Kundenverträgen. Sie beinhalten eine feste Zuordnung der Routen und definierten Transportgüter. Der Umfang der Aktivität unterliegt dabei konjunkturellen und saisonalen Schwankungen. Dies führt zu einer entsprechenden Volatilität im Energieverbrauch und den daraus resultierenden Emissionen.

Segment LILA REAL ESTATE:

Das Segment LILA REAL ESTATE bietet die Nutzung, Vermietung und Entwicklung von Logistikimmobilien an.

Der Bereich der Immobilien umfasst Neubau, Umbau, Kauf oder Verkauf von Immobilien, sowie deren Instandhaltung und Betrieb. Bei Neu- und Umbauten übernimmt das Segment LILA REAL ESTATE die Bauherren- und Projektentwicklerfunktion. Dabei werden bei Bedarf Projektsteuerungsaufgaben sowie im begrenzten Umfang Planungsleistungen erbracht. Die eigentlichen Bauleistungen werden vollständig zugekauft. Daher konzentrieren sich die Aktivitäten auf den Kauf und Verkauf von Immobilien. Teilweise werden die Immobilien an Dritte untervermietet. Dies dient jedoch lediglich der Vermeidung von Leerständen und ist kein eigenständiges wirtschaftliches Ziel. Die Kostenstruktur besteht hauptsächlich aus den jährlichen Instandhaltungskosten und regelmäßigen Aufwendungen für Umbauten und Anpassungen der baulichen Infrastruktur. In Geschäftsjahren, in denen Immobilien gekauft und/oder gebaut werden, entstehen zusätzliche Kosten. Diese treten in unregelmäßigen Abständen auf und werden im Hinblick auf die damit verbundenen Emissionen gesondert betrachtet

Beschreibung unseres wesentlichen, für das Geschäftsmodell relevanten Inputs und Outputs

Die Lagergüter, die wir an unseren Standorten umschlagen, sind in der Regel zu keinem Zeitpunkt im Eigentum der Lila-Logistik-Gruppe.

Eine Besonderheit stellt im Bereich des E-Commerce ein Teilsegment der Buchlogistik dar. Bei einem geringen Anteil der umgeschlagenen Bücher erfolgt aus technischen Gründen bei der Zoll- und Kundenabwicklung ein Eigentumsübergang auf die Müller – Die Lila Logistik Fulfillment Solutions GmbH & Co. KG. Diese Bücher werden daher in der THG-Bilanz im Bereich Scope 3.1 erfasst.

Als Dienstleistungsunternehmen bestehen bei der Beschaffung von Ressourcen geringe Abhängigkeiten zu bestimmten Lieferanten. Die verwendeten Materialien und Dienstleistungen sind marktüblich und meist Standardprodukte. Daher kann grundsätzlich auf eine breite Auswahl an Anbietern und Lieferanten zurückgegriffen werden.

Die Dienstleistungen und bezogenen Güter stammen hauptsächlich aus Deutschland und der EU. Falls erforderlich wäre auch ein weltweiter Einkauf möglich. Bei der Energiebeschaffung unterliegen wir den geopolitischen Abhängigkeiten. Die zunehmende Elektrifizierung unserer Energieverbräuche sowie der steigende Anteil an erneuerbaren Energien in den europäischen Versorgungsnetzen reduzieren jedoch die Auswirkung möglicher Lieferengpässe. Durch den Aufbau eigener Energieerzeugungskapazitäten mittels Photovoltaik-Anlagen (PV) kann die Unabhängigkeit in begrenztem Umfang weiter erhöht werden.

Da keine direkten grundsätzlichen Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten bestehen, sind Störungen der Lieferketten lediglich temporär und in der Wirkung sehr begrenzt. Mit einer durchdachten Beschaffungsstrategie kann diesen Störungen ausreichend begegnet werden. Trotzdem streben wir langjährige Partnerschaften mit unseren Lieferanten an. Dadurch entstehen gegenseitige Synergien und Optimierungspotenziale, die zugleich die Liefersicherheit erhöhen.

Von überragender Bedeutung ist die Personalfindung, -bindung und -entwicklung. Angesichts des anhaltenden Fachkräftemangels betrifft dies sowohl den eigenen Personalstamm als auch die Leiharbeitskräfte.

Als nicht produzierendes Unternehmen beschränkt sich der Zufluss an materiellen Ressourcen im Wesentlichen auf:

Bereich Transport

1. Kraftstoffe/Energie für Mobilität
2. Transportdienstleistungen durch Dritte
3. Investitionsgüter in Form von Lkws und Trailer sowie deren Unterhalt

Der Bezug von Kraftstoff erfolgt über regionale Tankstellen und Händler unserer Wahl. Diese werden in der Regel aus überregionalen Raffinerien versorgt. Eine Abhängigkeit der Raffinerien besteht vor allem dann, wenn die Versorgung über Pipelines direkt aus dem Förderland erfolgt. Zusätzlich wird dem Kraftstoff aktuell ein gewisser Anteil aus Biokraftstoff beigemischt. Dieser stammt aus nachwachsenden Ausgangsprodukten.

Eine weitere Besonderheit ist der Ersatzkraftstoff HVO100. Er wird aus pflanzlichen Ölen oder Reststoffen (z.B. Speiseöle und Fette) produziert. Diese fallen hauptsächlich in der Lebensmittelindustrie an. Dementsprechend ist dieser Kraftstoff aktuell nur begrenzt verfügbar.

Wir beziehen in der Regel unsere Lkws per Leasing von den führenden europäischen Herstellern. Dabei sind wir nicht auf eine bestimmte Marke festgelegt. Die Auswahl erfolgt nach wirtschaftlichen, qualitativen oder umwelt-technischen Kriterien sowie aufgrund der aktuellen Verfügbarkeit. Eine Besonderheit stellen batterieelektrische Lkws dar. Die Auswahl geeigneter Fahrzeuge ist aktuell noch stark eingeschränkt. Zudem besteht eine hohe Abhängigkeit vom chinesischen Markt bei Batterien und deren Vorprodukten.

Nach Ablauf der Leasingdauer werden die Fahrzeuge entweder an den Leasinggeber zurückgegeben oder aus dem Leasingvertrag übernommen.

Bereich Kontraktlogistik

Der überwiegende Teil unseres Outputs besteht aus logistischen Dienstleistungen. Diese werden in kleinerem Umfang durch Handelsware ergänzt und unter Verwendung von Verpackungsmaterialien versendet.

Unsere Dienstleistungen erfolgen entweder zwischen Zulieferer und Produzent oder zwischen Produzenten und Endkunde. Am eigentlichen Entstehungsprozess der Produkte sind wir in der Regel nicht beteiligt. Eine Ausnahme bilden vereinzelte Vormontage- oder Montageprozesse.

Als Dienstleistungsunternehmen ist die Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiter ein wesentlicher Bestandteil im Wertentstehungsprozess. Gerade bei der Neuaquise von Kunden sowie bei saisonal schwankenden Dienstleistungen stellt die Zusammenarbeit mit Leiharbeitsfirmen einen wichtigen Qualitätsfaktor dar.

Der Bereich Automatisierung und Digitalisierung erfordert umfangreiche Planungs- und Entwicklungsprozesse. Um Prozesse schlank und die Zusammenarbeit qualitativ hochwertig zu gestalten, arbeiten wir in diesem Bereich mit einer begrenzten Anzahl von Dienstleistern zusammen.

Der wesentliche Input im Bereich der Kontraktlogistik besteht aus:

1. Anmietung von Gebäuden
2. Bezug von Energie
3. Investitionsgüter wie Lagertechnik, Automatisierungstechnik, Flurförderfahrzeuge, IT-Hardware einschließlich deren Betrieb.

Insbesondere im Teilbereich E-Commerce

4. Transportdienstleistungen durch Dritte
5. Verpackungsmaterial
6. Handelsware in begrenztem Umfang

Energie wird im Wesentlichen in Form von Strom bezogen, wobei mehrjährige Lieferverträge in der Regel mit europäischen Versorgern angestrebt werden. Die Lieferung erfolgt über die regionalen Netze.

Investitionsgüter wie Regaltechnik, Fördertechnik und Automatisierungstechnik werden von europäischen Herstellern oder Händlern bezogen. Dabei handelt es sich meist um Standardprodukte, die an unsere betriebstechnischen Notwendigkeiten angepasst werden. Grundsätzlich besteht keine Abhängigkeit von einzelnen Anbietern, sofern die Anlagenart frei wählbar ist. Bei bestimmten Automatisierungslösungen gibt es jedoch nur wenige oder sogar nur einen Anbieter. Da wir die Systeme frei wählen können, ergibt sich daraus keine direkte Abhängigkeit bei der Beschaffung, jedoch im begrenzten Umfang bei der Ersatzteilversorgung.

In der Regel werden die Investitionsgüter bis zum Ende des Lebenszyklus verwendet und anschließend recycelt. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Metalle, in begrenztem Umfang auch um Kunststoffe (z.B. Behälter). Erfolgt der Rückbau vor dem eigentlichen Ende des Lebenszyklus, werden einzelne Teile zur Wiederverwendung verkauft. Sie werden dort bis zum Lebenszyklusende anderweitig verwendet, bevor sie recycelt werden.

Verpackungsmaterialien werden national oder EU-weit eingekauft. Meist handelt es sich um Standardprodukte. Lieferengpässe entstehen in der Regel nur durch Rohstoffknappheit, insbesondere bei Holz oder Erdöl. Dies führt zu Preisschwankungen, stellt jedoch die grundsätzliche Lieferfähigkeit nicht infrage. Grundsätzlich stehen immer mehrere Lieferquellen zur Verfügung, sodass jederzeit bei lokalen Lieferstörungen reagiert werden kann.

Die eingesetzten Verpackungen sind in der Regel Einwegverpackungen. Beim Empfänger werden sie meist in einer hohen Quote recycelt, zum Teil jedoch in der Müllverbrennung thermisch verwertet. Eine Wiederverwertung der Verpackung ist aktuell nicht üblich. Die Recyclingquote variiert je nach Zielland und Material. Bei Kunststoff liegt sie unterhalb der von Pappe und Papier.

Bereich Immobilien

1. Kauf, Bau und Umbau von Betriebsgebäuden
2. Instandhaltung der Gebäude
3. Betrieb von Gebäuden

Die vorgelagerte Lieferkette bei Baustoffen und Bauprodukten ist komplex. Neben dem Energieverbrauch umfasst sie viele verschiedene Materialien und Rohstoffe. Dazu gehören mineralische Ausgangsprodukte, nachwachsende Rohstoffe, Metalle, aber auch Kunststoffe. Eine weitere Besonderheit liegt in der Kombination aus Vorfertigung und Verarbeitung vor Ort. Dadurch entstehen projektspezifische Varianzen in der Lieferkette. Trotz dieser Unterschiede wird der überwiegende Massenanteil regional bis national und teilweise EU-weit bezogen. Grundsätzlich besteht eine breite Auswahl an möglichen Lieferanten. Die Verwendung von Recyclingmaterialien nimmt bei allen Vorprodukten zu. Die Wiederverwendung von Bauteilen erreicht aktuell keinen nennenswerten Umfang.

Ein Teil des Geschäftsmodells ist die Veräußerung gebauter und/oder gekaufter Immobilien. Nach einer gewissen Haltedauer werden diese bei geeigneter Marktlage an Investoren und institutionelle Anleger veräußert. Der Output besteht somit aus dem Gebäude selbst und dessen Nutzung.

Am Ende des Lebenszyklus erfolgt in der Regel der vollständige Rückbau. In Deutschland ist die Recyclingquote im Baubereich hoch. Trotzdem machen Gebäudeabbruch und Erdaushub einen erheblichen Teil der deponierten Mengen aus. Das liegt an den hohen Massenanteilen, die bei einem Gebäudeabbruch entstehen.

Für den Betrieb der Gebäude beziehen wir Erdgas über regionale Versorgungsnetzbetreiber und europäische Versorger.

Beim Einsatz von Fernwärme liegt der Unterschied in der verwendeten Primärenergie. Hierbei stammt die Wärme von regionalen Abwärmelieferanten, beispielsweise aus der Stromerzeugung. Insofern besteht eine Abhängigkeit vom Versorgungsnetzbetreiber und von der Beschaffung der Primärenergie, wie etwa Kohle.

[SBM-2] Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Unsere wichtigsten Interessenträger sind:

- ▶ Kunden
- ▶ Aktionäre
- ▶ Banken
- ▶ Verwaltungsrat
- ▶ Mitarbeiter
- ▶ Kommunen / Gemeinden

Die Stakeholder teilen sich in zwei Kategorien auf. Zur ersten Gruppe gehören die Nutzer des Nachhaltigkeitsberichts, wie Kunden, Aktionäre und Banken. Die zweite Gruppe umfasst betroffene Stakeholder, wie Mitarbeiter sowie Kommunen und Gemeinden. Je nach Sachverhalt kann eine Gruppe auch beiden Kategorien zugerechnet werden.

Die Sicht unserer Stakeholder ist für uns eine wichtige Informationsquelle. Sie fließt in die Einschätzung, Erarbeitung und Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS ein. Zusätzlich wird sie in der Regelkommunikation abgefragt und einbezogen.

Die Kommunikation zwischen unserem Unternehmen und den Aktionären erfolgt nach den einschlägigen Regeln. Wir legen großen Wert auf eine Hauptversammlung in Präsenz. So erhalten wir persönliches und direktes Feedback.

Als mittelständisch geprägtes Unternehmen pflegen wir eine direkte Kommunikation mit unseren Kunden. Die enge Verzahnung auf der Prozessebene ermöglicht einen ständigen Austausch. Dieser findet zwischen der jeweiligen Standortleitung, den Bereichs- und Fachverantwortlichen sowie den jeweiligen Geschäftsleitungen statt. In einigen Kundenbeziehungen werden zusätzlich regelmäßige, teilweise jährliche Audits durchgeführt.

Der Verwaltungsrat tritt regelmäßig zusammen. Er wird über alle wesentlichen operativen Sachverhalte, geplanten Investitionen und Entwicklungen informiert. Gleichzeitig bringt er seine Expertise in alle wesentlichen Geschäftsprozesse ein.

Mit den führenden Banken besteht ein regelmäßiger Austausch, der insbesondere bei anstehenden Großinvestitionen intensiviert wird.

Besonders an den großen Standorten stehen wir regelmäßig mit den Gemeinden im Austausch. Gespräche mit den Bürgermeistern dienen dazu, über Entwicklungen zu berichten, aber auch mögliche Störfelder zu identifizieren.

Soweit in Standorten Betriebsräte eingerichtet sind, besteht auch hier eine Regelkommunikation. Diese reicht bis zum Betriebsrat auf Konzernebene. Trotz der Unternehmensgröße besteht eine flache Hierarchie. Mitarbeiter können ihre Anliegen vortragen. Bei Bedarf kann eine Hierarchiestufe übersprungen werden. Darüber hinaus unterhalten wir ein anonymes Meldeportal (digital und analog). Meldungen können nach transparenten Regeln bis zum Verwaltungsrat weitergeleitet werden. Die Interessen der Mitarbeitenden sind in der Grundsatzklärung, unserem Verhaltenskodex und in der Lila Verfassung verankert. Die Lila Verfassung wurde von der Geschäftsleitung persönlich an alle Standorte gebracht. Jeder neue Mitarbeiter erhält sie bei der Einstellung mit einer entsprechenden Erläuterung. Ein zentraler Baustein der Lila Verfassung ist die Erwartung, dass Mitarbeiter sich über das Tagesgeschäft hinaus mit Verbesserungsvorschlägen und Ideen in das Unternehmen einbringen. Dies geschieht über die Arbeitnehmersvertretung und/oder die Führungskräfte. So wird die kontinuierliche Verbesserung unseres Unternehmens gefördert und die Interessen der Mitarbeitenden in unser Geschäftsmodell eingebunden.

Aktuelle Entwicklungen veröffentlichen wir auf unserer Homepage und in sozialen Medien. Das hierüber eingehende Feedback wird regelmäßig überprüft.

Die Vielzahl der Gesprächs- und Austauschformate dient dazu, eine unabhängige Außensicht zu erhalten. Diese wird mit der eigenen Einschätzung verglichen. Eine solche Außensicht ermöglicht zwar keine exakten Einschätzungen zu den einzelnen Sachverhalten und die Ergebnisse weisen eine gewisse Streuung auf. Dennoch können so einzelne Aspekte identifiziert und einer genaueren Betrachtung unterzogen werden.

Mit den Betriebsräten finden regelmäßige Konsultationen statt. In dringenden Fällen erfolgen kurzfristige Abstimmungen. Der Konzern-Betriebsrat und der SE-Betriebsrat werden halbjährlich in die Regelkommunikation eingebunden. Die Interessen der Belegschaft werden nach Abwägung mit weiteren Unternehmensbedürfnissen berücksichtigt.

Insbesondere die Hinweise unserer Kunden fließen in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess ein. Der Bereich OPEX (Operative Exzellenz) untersucht dahingehende Vorschläge auf Umsetzbarkeit und setzt sie in möglichst kurzen Zeiträumen um.

Erkenntnisse aus Audits mit den Kunden werden ebenfalls im Bereich OPEX bearbeitet. Dabei übernimmt das Qualitäts- und Umweltmanagement die federführende Rolle und sorgt für eine möglichst zeitnahe Umsetzung.

Kundenhinweise, die sich auf das Geschäftsmodell oder die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit mit den Kunden beziehen, werden im Bereich Business Development aufgegriffen und bearbeitet. Daraus entstehen Schwerpunktentwicklungen. In der Vergangenheit haben sich daraus auch strategische Kooperationen mit wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen ergeben.

Hinweise aus dem Meldeportal werden entsprechend der festgelegten Prozesse analysiert. Falls solche als Verstöße erkannt werden, wird umgehend Abhilfe geschaffen. Das Feedback zu Qualifizierungsangeboten durch die Mitarbeiter wird in den Fortbildungsprogrammen berücksichtigt und die Didaktik zielgerichtet angepasst.

In den Gemeinden sind wir regelmäßig mit Sozialprojekten und Charity-Veranstaltungen präsent. Über diesen Kanal erhalten wir zusätzliches Feedback. Hinweise von Kommunalvertretern zu möglichen Beeinträchtigungen der Allgemeinheit durch unsere wirtschaftliche Aktivität nehmen wir ernst. Solche Anliegen werden unverzüglich und mit hoher Priorität geprüft. Falls erforderlich, sorgen wir für Abhilfe.

Mit der Einführung der Nachhaltigkeitsberichterstattung nach ESRS wurde eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Sie ergänzt das übliche Verfahren zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde für jede Auswirkung geprüft, ob sie mit dem Geschäftsmodell oder der Strategie zusammenhängt.

Im Zuge der Fortschreibung der Wesentlichkeitsanalyse in 2025 wurde die Interessensvertretung der Mitarbeitenden eingebunden. Des Weiteren besteht eine Regelkommunikation des Konzernbetriebsrates und des SE-Betriebsrates. Der Bereich HR koordiniert die Maßnahmen mit den Arbeitnehmervertretern und der Geschäftsleitung. Falls erforderlich, werden Maßnahmen zur Abhilfe definiert.

Darüber hinaus wurden bei der Fortschreibung die Interessen der Kunden und der Lieferanten über die Fachabteilungen in den Prozess eingebracht.

Die aus der Fortschreibung der Wesentlichkeitsanalyse resultierenden Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie anderweitige Ergebnisse wurden mit dem GfD und dem Verwaltungsrat besprochen und fließen in die Weiterentwicklung von Strategie und Geschäftsmodell ein.

Information der Leitungs- und Aufsichtsorgane zu Standpunkten der Interessenträger

Das Geschäftsführende Direktorium und der Verwaltungsrat werden einmal jährlich von der gebildeten Arbeitsgruppe über die aktualisierte Wesentlichkeitsanalyse informiert. Die Standpunkte relevanter Interessenträger, insbesondere der Arbeitnehmervertreter und Betriebsräte, fließen in die jährliche Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse ein. Zusätzlich bestehen direkte Kommunikationskanäle zwischen dem Geschäftsführenden Direktorium und den Interessenträgern, wie Kunden, den Betriebsräten und den Bürgermeistern. Als mittelständisch geprägtes Unternehmen sehen wir gerade in der Nähe zu den Interessenträgern einen Wettbewerbsvorteil.

[SBM-3] Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Änderungen der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum.

Im Geschäftsjahr 2025 erfolgte die Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse unter Hinzuziehung der Vertreter der Stakeholder in Form des Betriebsrats für die Belange der Mitarbeiter, des zentralen Einkaufs für die Themen der Lieferkette und des Vertriebs für die Kundensicht. Dabei wurden die neu veröffentlichten Hinweise der EFRAG zum Umgang mit vermeintlichen positiven Auswirkungen, welche im Wesentlichen jedoch Maßnahmen gegen negative Auswirkungen oder die reine Einhaltung regulatorischer Vorgaben darstellen, berücksichtigt. Auswirkungen, die sich auf ähnliche oder gleiche Sachverhalte beziehen, wurden für eine bessere Übersichtlichkeit aggregiert. Ebenso wurde mit gleich oder ähnlich gelagerten Risiken und Chancen verfahren. Hierbei wurde darauf geachtet, dass die Spezifität der jeweiligen Auswirkung, des Risikos oder der Chance nicht verloren geht. Teilweise wurden Schwellenwerte angepasst. Genauer hierzu ist dem Kapitel IRO-1 zu entnehmen.

Durch die Hinzuziehung der Vertreter der Stakeholder ergaben sich Modifikationen bei der Bewertung, jedoch keine substantiellen Veränderungen. Die in diesem Zuge entfallene bzw. aggregierten IROs sind der Tabelle 6 zu entnehmen.

Identifizierte wesentliche IROs:

Die Tabelle 7 zeigt die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Diese wurden in unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert und als wesentlich eingestuft.

Insgesamt sind zehn ESRS-Unterthemen für die Lila-Logistik-Gruppe im Sinne der ESRS wesentlich. Sie stammen aus den Bereichen Klimawandel, Umweltverschmutzung, Arbeitskräfte des Unternehmens und Unternehmensführung. Jedes wesentliche ESRS-Thema wird in den folgenden Tabellen dargestellt. Dort ist ersichtlich, auf welche Unterthemen sich unsere wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen, z.B. Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Energie.

Tatsächliche Auswirkungen werden ohne Zusatz angegeben, potenzielle Auswirkungen würden entsprechend gekennzeichnet. Derzeit wurden keine potenziellen Auswirkungen identifiziert.

Tabelle 6 SBM3-IRO entfallen

alte IRO-Nr.	I-/I+	weggefallende IROs aus Bericht 2024	Aggregation	Begründung
24	I-	Verbrennung fossiler Brennstoffe am Standort im Bereich der Heizung und Sprinklerpumpen: Ermittlung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	keine Aggregation	Räumlicher Umfang bei der Auswirkung in der Wesentlichkeitsanalyse geändert, da keine globale Wirkung der eigens verbrannten Kraftstoffe vorliegt. Das Ausmaß der Brennstoffe am Standort wurde auf 3 gesenkt (von 4), da der Fuhrpark sehr viel höhere Schadstoffemissionen verursacht (z.B. 40 Tonnen Feinstaub im Vergleich zu 5 bei den Standorten). Somit wird dieser Tatsache auch Rechnung getragen.
25	I-	Verbrennung fossiler Brennstoffe in der Lieferkette und den Anlieferungen: Ermittlung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	Luftverschmutzung durch Scope 3 Aktivitäten (Verbrennung von Brennstoffen in der Lieferkette, Abfallverbrennung):	nahezu keine Abfallverbrennung (Verbrennung von Restmüll in Höhe von 5 %) und räumlicher Umfang bei der Auswirkung in der Wesentlichkeitsanalyse geändert, da keine globale Wirkung der Abfallverbrennung oder Brennstoffe in der Lieferkette vorliegen.
27	I-	Abfallverbrennung: Ermittlung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	Ermittlung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	
38	I+	Gesundheit und Sicherheit: Zufriedenheit der Belegschaft durch Nutzung zusätzlicher Vorteile für Mitarbeitende: Beitrag zur Stressreduzierung, Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden, Attraktivität für Beschäftigte	Sicherung von Arbeitsplätzen und Bindung von Mitarbeitenden: Stärkung von Stabilität, sozialer Absicherung und Gesundheit der Mitarbeitenden	Vor dem Hintergrund der Marktsituation in Bezug auf konjunkturelle Schwankungen und technologische Umwälzungen bewerten wir Themen wie Stabilität und Sicherheit nicht mehr als wesentlich positiv.
31	I-	Angemessene Entlohnung: Unfaire und unangemessene Entlohnung Potenziell: Zu geringe Bezahlung, die für Mitarbeiter nicht ausreicht, führt zu Personalverlust und sozialem Unfrieden im Unternehmen.	keine Aggregation	Aufgrund der Entlohnungspolitik von LILA in den vergangenen Jahren und der durchgeführten Gehaltsanpassungen in 2024/2025 und der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung hat sich LILA im Vergleich zum Markt besser positioniert, so dass LILA im jeweiligen Arbeitsmarkt angemessen vergütet und die Verfügbarkeit von Arbeitskräften konjunkturell bedingt steigt.
35	I-	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit: Allgemeine Ungleichheit in der Bezahlung von Mitarbeitenden: Ungleichheit und fehlende Wertschätzung für Mitarbeitende führt zum Verlust von qualifizierten Mitarbeitern und beeinträchtigt den Betriebsfrieden.	keine Aggregation	Interne Analysen haben ergeben, dass das interne Gender Pay Gap entgegen der Erwartung moderat ausfällt. Durch LILA Eingruppierungen pro Stelle ist – in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat– die Gleichbehandlung pro Stelle/Gehalt verbessert worden.

alte IRO-Nr.	C/R	weggefallende IROs aus Bericht 2024	Aggregation	Begründung
8	R	Kundenanforderungen durch erhöhte Ansprüche an den Klimaschutz: Kostensteigerung für laufende Projekte und Investitionskosten	Steigende Kundenanforderungen nach Klimaschutz, ausgelöst durch gesellschaftliche Entwicklung: Kostensteigerung für laufende Projekte und Investitionssteigerung und ggf. Imageschaden durch Untätigkeit	Im Rahmen der SQL-Bearbeitung wurde festgestellt, dass es Stand heute kein relevantes Vergabekriterium darstellt und es wenige Kundenanforderungen hierzu gibt. Auch das Schadensausmaß wird mit einer 3 bewertet, da die finanziellen Auswirkungen bei einem Eintritt aktuell als nicht gravierend gesehen werden.
9	R	Gesellschaftliche Forderung nach Klimaschutz: Imageschaden bei mangelndem Engagement im Bereich Klimaschutz		
10	R	Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Quellen: Höhere Kosten für die Umstellung auf Ökostrom		
19	R	Steigende gesetzliche Auflagen in Bezug auf Energieeffizienz (z.B. EnEFG): Kostensteigerung durch die Einführung auf Aufrechterhaltung von Managementsystemen	keine Aggregation	Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit wurde heruntergesetzt, da zum jetzigen Zeitpunkt von keiner großen Steigerung der gesetzlichen Auflagen in Bezug auf die Energieeffizienz auszugehen ist.
22	C	Steigende gesetzliche Auflagen in Bezug auf Energieeffizienz (z.B. EnEFG): Förderung der Energiewende, Senkung bzw. Dämpfung der Energiekosten	keine Aggregation	Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit wurde heruntergesetzt, da zum jetzigen Zeitpunkt von keiner großen Steigerung der gesetzlichen Auflagen in Bezug auf die Energieeffizienz auszugehen ist.
30	R	Gesetzliche Einschränkung der Produktion und Nutzung von Kunststofffolien, Umreifungsbändern): Kostensteigerung	Ökol. Entwicklung: Mikroplastik in allen Lebewesen, Menschen nehmen 5g pro Woche zu sich: Gesetzliche Einschränkung der Produktion und Nutzung von Kunststofffolien, Umreifungsbändern)	Der Kunststoffgipfel zeigte keine Bestrebungen aktuelle Reduktionen/ Einschränkungen voranzubringen. Die Problematik der Kunststofffolien ist nicht bedeutend, da nur geringe Mengen im Einsatz sind.
39	R	Arbeitszeit, Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben: Steigende Ansprüche der Mitarbeitenden an die Arbeitsbedingungen (z.B. Arbeitsumfang, Arbeitszeiten, Gleitzeitmodelle etc.) Verlust von qualifizierten Mitarbeitern im Wettbewerb um die Fachkräfte bei unattraktivem Arbeitsumfeld: Fachkräftemangel, Verlust von Mitarbeitenden	Steigender Anspruch der Mitarbeitenden an das Unternehmen und die Arbeitsbedingungen: Fachkräftemangel, Bedarf an vielseitigen Lösungen für Mitarbeitende	Im Branchenvergleich keine besonders vulnerable Position im Wettbewerb (Mitbewerber gleichermaßen betroffen), aktuell keine größeren Probleme oder direkte Kosten daraus erkennbar
40	R	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, Gesundheitsschutz und Sicherheit: Fachkräftemangel unter anderem aufgrund vermeintlich niedriger Attraktivität logistiknaher Berufsbilder, Stellenbesetzungsprobleme besonders in schwer zu automatisierbaren Bereichen, Überlastung von Mitarbeitern aufgrund Risiko nicht besetzter Stellen, unvollständige Auslastung in Folge von Personalmangel, Auslagerung von Tätigkeiten: Stellenbesetzungsprobleme, Überlastung von aktuellen Mitarbeitenden, nicht vollständige Auslastung von Kapazitäten		
42	R	Angemessene Entlohnung, Tarifverhandlungen: Steigerung der Mindest- und Tariflöhne. Mittelfristiger Trend der Lohnanhebung der unteren Gehaltsklassen: Überproportionale Steigerung im unteren Lohnsegment	Steigende gesetzliche Anforderungen (Mindestlohn, Arbeitszeitgesetz, Arbeitsschutz): Steigende Personal-, Beschaffungs- und Betriebskosten mit Risiken für Geschäftsmodell, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze	Das Ausmaß wird als nicht besonders hoch bewertet, da alle Mitarbeitende bereits über Mindestlohn verdienen.

Die folgenden Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden als wesentlich identifiziert:

Tabelle 7 SBM3-IRO Übersicht

NR.	I+ / I-	GESCHÄFTSTÄTIGKEIT SOWIE DIE POSITIVEN/NEGATIVEN AUSWIRKUNGEN	ESRS	Seite
11	I-	Hohe Energieverbräuche durch den Gebäudebetrieb (z.B. Heizung): Folge: CO ₂ -Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels [*]	E1	43
12	I-	Hohe Kraftstoffverbräuche durch eigene Transport-Aktivitäten und die PKW-Flotte: Folge: CO ₂ -Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels [*]	E1	43
13	I-	Entstehung von Emissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, z.B. Beschaffung von Verpackungsmaterial, Produkten und Investitionsgütern sowie beim Pendeln der Mitarbeiter: Folge: CO ₂ -Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	E1	43
14	I-	Entstehung von Emissionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette, z.B. beim Transport durch Dritte, Abfallentsorgung: Folge: CO ₂ -Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	E1	43
15	I-	Nutzung des Fuhrparks mit konventionellen Verbrennungsantrieben: Folge: Emittierung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	E2	60
16	I-	Reifen- und Fahrbahnabrieb im Bereich der LKW- und PKW-Flotte: Folge: Mikroplastikeinträge in die Umwelt, Schädigung von Mensch und Natur	E2	60
17	I-	Arbeitsorganisation und Beschäftigungsbedingungen (saisonale Schwankungen, körperliche Arbeit, kundenorientierte Arbeitszeiten): Beeinträchtigung von physischer und psychischer Gesundheit, Wohlbefinden und Vereinbarkeit von Familie und Beruf der Mitarbeitenden [*]	S1	66
18	I+	Mitbestimmung und interne Kommunikation: Stärkung von Beteiligungsrechten und Chancengleichheit sowie des Betriebsklimas durch Mitbestimmung und verlässliche Informationsflüsse [*]	S1	66
19	I+	Faire transparente Vergütungsstruktur mit Orientierung am Tariflohn: Förderung von Gerechtigkeit, Chancengleichheit und Wertschätzung, wodurch Arbeitsplatzattraktivität, Mitarbeiterzufriedenheit und soziale Sicherheit gestärkt werden [*]	S1	66
110	I+	Aus- und Weiterbildung: Angebot von Ausbildungsplätzen, Weiterqualifizierung ist ein wichtiger Punkt bei der Qualitätssicherung und Kundenzufriedenheit ^{**}	S1	66
111	I+	Gutes, enges Verhältnis zu Leiharbeitsunternehmen, langfristige Verträge: Planungssicherheit, Stabilität für Leiharbeitskräfte	G1	81
NR.	C / R	EXTERNES THEMA FÜR DAS UNTERNEHMEN SOWIE ART DER FINANZIELLEN EFFEKTE	ESRS	Seite
C/R 1	R	Steigende gesetzliche Auflagen in Bezug auf Emissionen (z.B. Schadstoffklassen bei KFZ, „Verbrennerverbot“, höhere Kosten bei der Herstellung von Anlagegütern): Steigerung der laufenden Kosten für CO ₂ -Zertifikate (für Energiebezug) und den Bezug von Gas und Diesel	E1	43
C/R 2	R	Erhöhter Preis für den externen Energiebezug (z.B. Emissionshandel, hohe Energiepreise): Steigerung der laufenden Kosten für CO ₂ -Zertifikate (für Energiebezug) [*]	E1	43
C/R 3	C	Steigende Kundenanforderungen nach Klimaschutz, ausgelöst durch gesellschaftliche Entwicklung: Gewinnung von Aufträgen durch nachhaltige Dienstleistungen und Imageverbesserung durch Klimaschutz [*]	E1	43
C/R 4	C	Elektrifizierung sämtlicher Unternehmensprozesse: Effizienzsteigerung der eingesetzten Energien durch moderne Technik (Strommotor vs. Verbrennungsmotor und Vermeidung von CO ₂ -Abgaben ^{**}	E1	43
C/R 5	C	Geschäftstätigkeiten werden erweitert auf den Umschlag/Handling von Bauteilen wie z.B. Akkus für Elektromobilität: Neues Geschäftsfeld im Bereich Ermöglichung der Elektromobilität ^{**}	E1	43
C/R 6	C	Steigende Elektromobilität bei Pendlern und Dienstreisen: Reduktion des CO ₂ -Footprints und Beitrag zur Erreichung der Klimaziele	E1	43
C/R 7	R	Steigende Elektromobilität bei Pendlern (Mitarbeiter): Investitions- und Organisationsaufwände für Ladestationen für Dienstwagenfahrer und Mitarbeiterladen am Arbeitsplatz	E1	43
C/R 8	R	Zunahme an Hitze (mehr Hitzetage, höhere Temperaturen), Waldbrände, Niedrigwasser in den Flüssen: Gesteigerte Kosten für Hitzeschutz im Gebäude und in KFZ, höhere Kosten für Klimatisierung, Beeinträchtigung der Produktivität der MA	E1	43
C/R 9	R	Zunahme an Starkregen, Überschwemmungen: Auswirkung auf Logistik und andere Fahrten, gesteigerte Investitionskosten für Hochwasserschutz an Gebäuden, Kosten bei Beschädigungen, wenn Abwässer nicht abgeleitet werden können, Kosten für Betriebsausfälle bei eingeschränkter Erreichbarkeit.	E1	43
C/R 10	C	Automatisierung im Bereich Kontraktlogistik: Senkt Gesamtenergieverbräuche durch komprimierte Lagerung und geringere Gebäudetemperaturen	E1	43
C/R 11	R	Erhöhung der Grenzwerte für Feinstaub bei Heizungen, dem Verkehr im Allgemeinen aber auch bei E-Mobilität: Kostensteigerung Fuhrpark, Haustechnik für Investitionen und/oder Abgaben	E2	60
C/R 12	C	Steigende regulatorische und gesellschaftliche Anforderungen an Arbeitsbedingungen: Hohe und schnelle Anpassungsfähigkeit an Herausforderungen und Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber für Mitarbeitende durch inhabergeführte Unternehmensstrukturen. Hohe Attraktivität durch Automatisierung sowie kontinuierliche Investitionen [*]	S1	66

C/R 13	R	Angemessene Entlohnung, Tarifverhandlungen: Steigerung der Mindest- und Tariflöhne: Gefahr der Abwanderung von Produktion und somit potenzieller Kunden aufgrund Steigerung der Personalkosten und Verteuerung von eingekauften Produkten und Dienstleistungen führt zu steigendem Wettbewerbsdruck**	S1	66
C/R 14	C	Unternehmenskultur relevant für Bewerber und Mitarbeitende: Mehr Bewerbungen und niedrigere Fluktuation aufgrund guter Unternehmenskultur	G1	81
C/R 15	R	Unternehmenskultur relevant für Bewerber und Mitarbeitende: Kündigungen und damit Verstärkung von Fachkräftemangel bei schlechter Unternehmenskultur	G1	81

Abk.: pos. Auswirkung (I+)/ neg. Auswirkung (I-); Chance (C)/ Risiko (R)

* Die Risiken/Chancen und Auswirkungen wurden aggregiert. Dadurch hat sich eine Neuformulierung ergeben. Inhaltlich haben sich zum letzten Jahr jedoch keine Änderungen bei diesen IROs ergeben.

** Diese IROs wurden im Rahmen der erneuten Betrachtung umformuliert, ohne aggregiert zu werden.

*** Diese neuen IROs für 2025 entstanden durch das Herabsenken der Schwelle für wesentliche IROs.

Definition unternehmensspezifischer Kennzahlen:

Unser Unternehmen betreibt aktuell keine Anlagen, die unter die PRTR-Verordnung Verordnung (EG) Nr. 166/2006 fallen. Folglich sind die einschlägigen Datenpunkte gem. ESRS nicht zu berichten.

Allerdings wurde das Thema Luftverschmutzung aufgrund seiner Auswirkungen als wesentlich identifiziert:

- ▶ Verbrennung fossiler Kraftstoffe für den Fuhrpark
- ▶ Betrieb von Heizungen für die Standorte

Folglich werden für diese Auswirkungen die nachstehend aufgeführten unternehmensspezifischen Kennzahlen im Bereich Luftschadstoffe berichtet:

- ▶ Schwefeldioxid (SO₂)
- ▶ Stickoxid (NO_x)
- ▶ Feinstaub (PM₁₀)

Unser Geschäftsmodell erfordert in Teilen den Einsatz von Schichtmodellen und abweichenden Arbeitszeitmodellen. Im Rahmen der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat wurde jedoch abweichend zum Vorjahr geschlussfolgert, dass die Schichtarbeit keinen wesentlichen Einfluss im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen darstellt. Dies begründet sich zum einen darin, dass es Beschäftigtengruppen gibt, die aus persönlichen oder finanziellen Gründen eine Schichtarbeit suchen und dass mit der Schichtarbeit auch Ausgleichsmodelle verbunden sind. Damit entfällt auch die Notwendigkeit hierfür eine unternehmensspezifische Kennzahl zu berichten.

[IRO-1] Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse für die Lila-Logistik-Gruppe wurde erstmals in 2024 erarbeitet und im Berichtsjahr 2025 aktualisiert. Hierbei wurde die Materiality Assessment Implementation Guidance (IG 1) der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) als Grundlage genutzt. Das Verfahren umfasst im Wesentlichen drei Schritte.

1. Verstehen des Kontexts
2. Identifizierung der möglichen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte
3. Bewertung und Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte

Verstehen des Kontexts

Im Rahmen eines Workshops wurden Geschäftsaktivitäten, Geschäftsbeziehungen, Standorte und Stakeholder der Lila-Logistik-Gruppe analysiert. Ziel war es, mögliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Sozial und Governance zu ermitteln. Die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette wurde ebenfalls betrachtet. Der Fokus lag jedoch auf der eigenen Geschäftstätigkeit, da die Beeinflussbarkeit und die Abhängigkeiten von spezifischen Produkten und Dienstleistungen gering sind.

Innerhalb des Termins wurden standortübergreifende Informationen und Sichtweisen berücksichtigt. Dabei wurde der Termin mit unterschiedlichen Stabstellen durchgeführt, die eine umfassende Kenntnis über die unterschiedlichen Standorte aufweisen.

Identifizierung der möglichen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte

Die Ermittlung tatsächlicher und potenzieller Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgte unter Beteiligung der relevanten Fachabteilungen und mit externer Beratungsunterstützung. Vorrangig waren die zentralen Fachbereiche QM/UM, HR, Controlling und zentraler Einkauf involviert. Diese verfügen durch regelmäßige Vor-Ort-Besuche und betriebsinterne Auditierungsprozesse über ein aktuelles Gesamtlagebild der einzelnen Unternehmungen in der Unternehmensgruppe. Gleichzeitig haben sie ein grundlegendes Verständnis über die CSRD-Belange und Zielsetzungen.

Zudem wurden die Sichtweisen aller Standorte einbezogen. Grundlage dafür war die Einbindung der Stabstellen im Kontextworkshop sowie die Einarbeitung fachkundiger Personen in die vorherigen Arbeitsdokumente. Durch die Beteiligung der verschiedenen Vertreterinnen und Vertreter wurde sichergestellt, dass auch potenzielle Risiken und Chancen aus Abhängigkeiten von natürlichen, personellen und sozialen Ressourcen vollständig identifiziert wurden.

Als Quellen für diesen Prozess wurden folgende Informationen ebenfalls herangezogen:

- ▶ CSR-Risikocheck (Branche: Transport & Lagerung, Land: Deutschland)
- ▶ Verhaltenskodex der Lila-Logistik-Gruppe
- ▶ Anfrage beim internen Datenschutzbeauftragten bzgl. bekannter Datenschutzvorfälle
- ▶ EcoVadis-Rating
- ▶ Informationen aus der ISO 14001 (Abfallzahlen, Bewertung der Umweltaspekte)

Das Ergebnis dieses Prozesses war die Themenliste (Long-List) mit zugehörigen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie diente als Grundlage für die Wesentlichkeitsanalyse.

Stakeholder-Einbindung

Für die Stakeholder-Einbindung wurde folgendes Vorgehen angewandt:

- ▶ Ermittlung der relevanten Stakeholdergruppen im Rahmen des Kick-Off anhand ihres Einflusses auf das Unternehmen und Interesses am Unternehmen
- ▶ Identifikation und Festlegung konkreter Ansprechpartner
- ▶ Information der Stakeholder durch ein Anschreiben sowie einer Kurzeinführung in den Sachverhalt
- ▶ Durchführung einer Umfrage per Microsoft Forms

Als relevante Stakeholder wurden Eigentümer/Aktionäre, Banken, der Verwaltungsrat, Mitarbeitende und Kunden identifiziert und befragt. In der Umfrage bewerteten sie die Wesentlichkeit verschiedener Themen und Unterthemen gemäß der Themenliste des ESRS 1 AR16. Ziel der Umfrage war es, ein umfassendes Bild zur Bewertung der Nachhaltigkeitsthemen aus Sicht der Stakeholder mit Blick auf die Lila-Logistik-Gruppe zu erhalten. Dadurch wird ein detailliertes Bild zwischen interner Sicht und externer Sicht gewonnen. Das erleichtert die Interpretation eventueller Abweichungen. Von der Option, bei stark abweichenden Ergebnissen bei dem Stakeholder eine Nachbefragung durchzuführen, wurde abgesehen.

Eine direkte Einbindung betroffener Stakeholder erfolgte im Rahmen der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse in 2025 für die Bereiche Kunden, Mitarbeiter und Lieferanten nicht, sondern indirekt über die Beteiligung der Fachabteilungen zentraler Einkauf und Vertrieb sowie Vertreter des Betriebsrats. Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften zu den Themen Umweltverschmutzung, Wasser- und Meeresressourcen sowie Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft wurden nicht durchgeführt. Stattdessen wurden die Befragungsergebnisse und die Abweichungen zu den internen Einschätzungen mit internen Stakeholdervertretern, einschließlich der operativen Geschäftsführung diskutiert. Zur Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden weiterführende Daten für die Verifizierung der Wesentlichkeitsanalyse erhoben.

Bewertung und Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte

Im Rahmen mehrerer Workshops wurden die zuvor identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen auf ihre Wesentlichkeit bewertet. An den Terminen nahmen ebenfalls Vertreter der relevanten Fachabteilungen teil.

Bei der Bewertung der potenziellen und tatsächlichen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden verschiedene Faktoren berücksichtigt. Dazu zählen Geschäftsbereiche, Geschäftsbeziehungen, Sektoren sowie die geografische Lage der Standorte und deren spezifische Bedingungen. Dies gewährleistete, dass sowohl Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Unternehmensführung als auch auf Umweltaspekte einbezogen und bewertet wurden. Zu den Umweltaspekten gehören Klima, Umweltverschmutzung, Wasser- und Meeresressourcen, Biodiversität und Ressourcenströme. Einzugsgebiete von Flüssen wurden als wichtige Kriterien bei der Standortbewertung berücksichtigt. Zudem wurde der Fachbereich Route als Hauptmittelpunkt von Mikroplastik in die Analyse aufgenommen, um potenzielle Auswirkungen in diesem Bereich zu identifizieren.

Inside-Out-Bewertung (Materielle Auswirkungen)

Die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten wurden anhand der Art der Auswirkung (positiv/negativ), des Entstehungsorts (Standort/Wertschöpfungskette), des Zustands (tatsächlich/potenziell), der Verbindung zum Geschäftsmodell (Lagerei, Route, Immobilien) und des Zeithorizonts (kurz-, mittel-, langfristig) charakterisiert.

Die Bewertung umfasste das quantitative Ausmaß, den räumlichen Umfang und die Irreversibilität für negative Auswirkungen, das Ausmaß und den Umfang für positive Auswirkungen. Zusätzlich wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit bei potenziellen Auswirkungen berücksichtigt. Tatsächliche Auswirkungen erhielten den Maximalwert der Eintrittswahrscheinlichkeit. Auswirkungen auf Menschenrechte wurden prioritär behandelt.

Die Kriterien wurden additiv bewertet. Das quantitative Ausmaß, der räumliche Umfang und die Irreversibilität konnten jeweils 1 bis 5 Punkte erreichen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wurde mit -2 bis 2 Punkten bewertet.

Eine negative Auswirkung gilt als wesentlich, wenn sie den Schwellenwert 12 von 17 möglichen Punkten erzielt. Da positive Auswirkungen maximal 12 Punkte erreichen können, gilt für diese nun ein Schwellenwert von 9 (im Vorjahr 12). Damit wird gewährleistet, dass negative und positive Auswirkungen annähernd in gleichem Maße berücksichtigt werden. Im Zuge der Überarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse in 2025 wurden positive Auswirkungen dahingehend überprüft, ob es sich um Maßnahmen gegen negative Auswirkungen oder die reine Einhaltung regulatorischer Vorgaben handelt und bei Bestätigung aus der Liste der wesentlichen IROs folgerichtig entfernt.

Outside-In-Bewertung (Finanzielle Auswirkungen)

Die Risiken und Chancen wurden hinsichtlich ihrer finanziellen Effekte auf das Unternehmen und die Wertschöpfungskette bewertet. Alle zeitlichen Dimensionen wurden berücksichtigt: kurzfristig, mittelfristig und langfristig. Zudem flossen akute und potenzielle Risiken und Chancen sowie sämtliche Kapitalarten in die Analyse ein.

Die Bewertung erfolgte qualitativ anhand des Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Die zugewiesenen Zahlenwerte wurden summiert: quantitatives Ausmaß (1 bis 5) plus Eintrittswahrscheinlichkeit (1 bis 5). Der Maximalwert beträgt somit 10. Anschließend wurden die Werte in einer Wesentlichkeitsmatrix zusammengeführt. Ein Thema gilt als wesentlich, wenn der Gesamtwert den Schwellenwert von 7 (Vorjahr 8) erreicht. Damit wird gewährleistet, dass der Schwellenwert mit dem bereits eingeführten Risikomanagement synchronisiert ist. Eine Berechnung des finanziellen Risikos in Geldbeträgen erfolgte im Berichtszeitraum jedoch noch nicht.

Verifizierung der Wesentlichkeitsanalyse

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Jahr 2024 in zwei Verifizierungsterminen nochmals auf Richtigkeit geprüft und ggf. angepasst. Die aktualisierte Analyse stellte die Grundlage für einen Informationstermin dar. Dort wurden die Ergebnisse den operativen Verantwortlichen erläutert und auf Übereinstimmung aus der Sicht der operativ Verantwortlichen geprüft. Besonders diskutiert wurden Themenfelder, die knapp unterhalb des Grenzwertes bewertet wurden. Inhalt und Ergebnis der Besprechung wurden dokumentiert und abschließend von den operativen Geschäftsführern freigegeben. In 2025 wurden die IROs unter Hinzuziehung und Berücksichtigung der Stakeholderinteressen durch entsprechende Vertreter, weiter verdichtet und konkretisiert. Diese bilden nunmehr die Grundlage für die weitere Ausrichtung des Unternehmens.

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den jeweiligen Kapiteln den zugehörigen Konzepten, Zielen und Maßnahmen zugeordnet.

Einbeziehung des Prozesses zur Ermittlung, Bewertung und zum Management von Auswirkungen und Risiken in das allgemeine Risikomanagementverfahren und Managementverfahren

Aktuell sind die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen noch nicht in das allgemeine Risikomanagementverfahren integriert. Aufgrund der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse wurde die Einführung eines entsprechenden Managementprozesses entgegen der letztjährigen Ankündigung auf das Jahr 2026 verschoben. Dieser umfasst die Identifikation, Bewertung sowie Steuerung von Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen.

Die Ermittlung, Bewertung und jährliche Aktualisierung erfolgten durch den Nachhaltigkeitsbeauftragten sowie eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe. Sie analysiert spezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen, die vom Risikomanagement-Team hinsichtlich Wahrscheinlichkeit und Schwere bewertet werden.

Strategieentwicklung und Maßnahmenplanung erfolgen auf Basis der Risikobewertung durch das Geschäftsführende Direktorium. Es wird dabei durch Fachabteilungen unterstützt, die spezifische Maßnahmen entwickeln. Die Umsetzung wird von einem Projektmanager koordiniert. Interne Revision und externe Prüfstellen kontrollieren die Wirksamkeit.

Eine regelmäßige Berichterstattung – sowohl intern als extern – und jährliche Feedback-Schleifen stellen sicher, dass der Prozess kontinuierlich verbessert wird.

Berücksichtigung klima- und biodiversitätsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen E1-IRO-1

Ermittlung von physischen Klimarisiken

Die Ermittlung und Bewertung der klimabedingten physischen Risiken im eigenen Betrieb erfolgte in den nachfolgenden Schritten einer Klimarisikoanalyse:

1. Festlegung der Untersuchungsobjekte in den Kategorien Temperatur, Wind, Wasser und Feststoffe nach TCFD
2. Bestimmung der Systemelemente
3. Klärung der Zeithorizonte und des zu verwendenden Szenarios RCP 8.5, das von hohen Emissionen ausgeht
4. Bestimmung der potenziell relevanten Klimagefahren (Screening)
Grundlage: Zur Bewertung wurde die Klimawirkungs- und Risikoanalyse des Umweltbundesamtes (KWRA) herangezogen. Die Analyse liegt aktuell in der zweiten Fassung vor und wird alle sechs Jahre aktualisiert. Dadurch ist sichergestellt, dass die Erkenntnisse auf dem jeweils aktuellen Stand der Wissenschaft sind.
Die darin untersuchten Cluster und Handlungsfelder wurden auf diejenigen eingegrenzt, die für die Lila-Logistik-Gruppe relevant sind.
5. Zusammenstellung der verfügbaren Informationen zu Klimagefahren
6. Identifizierung und Bewertung der physischen Klimarisiken

RCP8.5: Bei Betrachtungen bis 2050 gibt es noch deutliche Überschneidungen bei den Klimaszenarien. Vor diesem Hintergrund wurde für die erste Klimarisikoanalyse ausschließlich das pessimistische RCP8.5-Szenario berücksichtigt. Damit wird dem Vorsorgeprinzip Rechnung getragen und der Aufwand reduziert.

Nach Festlegung des Szenarios wird für jede Klimagefahr geprüft, ob sie im ungünstigsten Fall eine negative Auswirkung auf eines oder mehrere Systemelemente des Untersuchungsobjekts (Standorte) haben könnte. Das Ergebnis dieses Arbeitsschritts ist eine Zusammenstellung der Klimagefahren, die im Eintrittsfall am Untersuchungsobjekt Schaden verursachen können.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden zusätzlich die eigenen und die von uns langfristig angemieteten Immobilien im Hinblick auf die physischen Klimarisiken tiefergehend untersucht. Dabei flossen neben den Standortkoordinaten und den jeweiligen Baujahren auch gebäudespezifische Konstruktionsmerkmale in die Bewertung ein. Standorte, die uns durch den jeweiligen Kunden kostenfrei zur Verfügung gestellt werden, blieben außerhalb der Betrachtung. Über diese wird von uns keine operative Kontrolle ausgeübt.

Da die Standorte unserer Kunden in regionaler Nähe zu unseren eigenen Standorten liegen, ergeben sich die vergleichbaren Risiken.

Unsere eigene Wertschöpfungskette hängt nicht von bestimmten Lieferanten ab. Diese befinden sich überwiegend in Deutschland und haben häufig eine regionale Nähe zu unseren eigenen Standorten.

Für unser Geschäftsmodell ist der ungehinderte Transport von als auch zu unseren Standorten entscheidend. Klimabedingte physische Risiken, die den freien Transport behindern, sind daher relevant.

Zusammenhang der definierten Zeithorizonte mit der erwarteten Lebensdauer der Vermögenswerte, Planungshorizont und Kapitalallokationsplänen:

Die Kundenverträge haben in der Regel eine Laufzeit von fünf bis zehn Jahren. Daher werden Standortentscheidungen für gemietete Objekte sowie wesentliche Investitionen in Automatisierungstechniken innerhalb dieses Zeitraums betrachtet.

Beim Kauf und/oder der Entwicklung neuer Immobilien gilt hingegen ein Betrachtungszeitraum von mindestens 20 Jahren. Dies entspricht den Bilanzierungsregeln der LCA-Methodik der DGNB. Zudem deckt sich dieser Zeitraum mit dem Bezugshorizont der Klimawirkungs- und Risikoanalyse des Umweltbundesamts zur Mitte des Jahrhunderts.

Somit werden die Zeiträume wie folgt definiert:

- ▶ kurzfristig = gegenwärtig
- ▶ mittelfristig = 5 Jahre
- ▶ langfristig = zukünftig 2050 (bzw. bis zum 50. Jahr nach der Erstellung der Gebäude)

Ermittlung von Übergangsrisiken und -chancen

Die Ermittlung und Bewertung der klimabedingten Übergangsrisiken erfolgten in den nachfolgenden Schritten:

1. Festlegung der Untersuchungsobjekte in den Kategorien Politik und Recht, Technologie, Markt und Ansehen nach TCFD
2. Bestimmung der Systemelemente
3. Klärung der Zeithorizonte und des zu verwendenden Szenario RCP1.9, welches die Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5°C annimmt
4. Bestimmung der potenziell relevanten Übergangsrisiken (Screening)
5. Zusammenstellung der verfügbaren Informationen zu Übergangsrisiken
6. Identifizierung und Bewertung der Übergangsrisiken

Kurz- mittel- und langfristige Übergangsereignisse wurden für die Bereiche Politik und Recht, Technologie, Markt sowie Ansehen ermittelt und die Chancen und Risiken betrachtet. Zusätzlich wurden auch Unterpunkte zu den Themen Energieeffizienz, CO₂-Reduktion, Umgang mit Wasser, Umwelt, Abfall und Biodiversität untersucht. Jeder Bereich wurde mit gering (1) mittel (2) oder hoch (3) bewertet. Die Ergebnisse wurden in einer Matrix abgetragen und zeigen die Schwerpunktthemen und größten Übergangsrisiken.

Zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit, des Ausmaßes und der Dauer der Übergangsereignisse wurde die Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland des Umweltbundesamts genutzt. Die darin für die Cluster Infrastruktur und Wirtschaft genannten Einschätzungen sind für die Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der Lila-Logistik-Gruppe verwendbar.

Für die Ermittlung von Übergangsrisiken und Chancen wurde das RCP1.9-Szenario herangezogen. Dieses Szenario steht im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris und zielt darauf ab, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen.

Als Zeithorizont wurde die Mitte des Jahrhunderts gewählt. Ein längerer Zeitraum bringt keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für die Bewertung der relevanten Vermögenswerte und des Geschäftsmodells.

Die quantitative finanzielle Bewertung der physischen und der Übergangsrisiken erfolgt erstmals im Jahr 2026. Ebenso ist für das Jahr 2026 die Erstellung eines Transformationsplan geplant. In diesem Zuge wird dann bei Bedarf die langfristige Finanzplanung angepasst.

E4-IRO-1 Biodiversität:

Bisher wurde keine umfassende Ermittlung und Bewertung der Abhängigkeiten von biologischer Vielfalt und Ökosystemen durchgeführt. Dies betrifft sowohl deren Leistungen an den Standorten als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Gleiches gilt für Übergangsrisiken, physische Risiken sowie Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen.

Systemische Risiken wurden bislang nicht betrachtet.

Für die Bewertung des Bereichs Biodiversität wurden die Standorte und deren Lage betrachtet: Zwei unserer Standorte befinden sich in einem Schutzgebiet bzw. Naturpark. 17 Standorte (Vorjahr 15) liegen in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität. Vier Standorte (Vorjahr zwei) sind weder in einem Schutzgebiet noch in der Nähe solcher Gebiete. Eine Entfernung von 500 Metern wird als „Nähe“ definiert.

Als Gebiet mit schutzbedürftiger Biodiversität werden verstanden:

- ▶ Naturschutzgebiete
- ▶ Landschaftsschutzgebiete
- ▶ Biosphärenreservate
- ▶ Naturparks
- ▶ Nationale Naturmonumente
- ▶ FFH-Gebiete
- ▶ Vogelschutzgebiete.

Für die Standorte in Deutschland wurde die Karte von BFN (<https://geodienste.bfn.de/schutzgebiete>) verwendet. Die Standorte in Polen und Tschechien wurden auf vergleichbare Weise mithilfe des Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT) untersucht.

Die Standorte, die sich in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität befinden, liegen grundsätzlich in ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebieten. Als Auswirkung wurde u. a. Lichtverschmutzung identifiziert und bewertet. Diese wurde jedoch nicht als wesentlich eingestuft. Bereits teilweise umgesetzte Abhilfemaßnahmen, wie der Umbau des Beleuchtungssystems, minimieren die Lichtverschmutzung.

Gewerbe- und Industriegebiete werden im Zuge ihrer Ausweisung und Erschließung in der Regel durch die öffentliche Hand einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung unterzogen. Dabei erfolgt eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Interessen und Schutzgütern. Eventuelle Eingriffe werden durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Dadurch sollte das erschlossene Bauland und die spätere Bebauung keinen weiteren schädlichen Einfluss auf die Biodiversität haben. Die Bebauung selbst unterliegt einem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren. In diesem wird geprüft, ob sie den Auflagen des Bebauungsplans entspricht. Eine Konsultation betroffener Gemeinschaften zur Nutzung gemeinsamer Ressourcen und Ökosysteme wurde nicht durchgeführt.

[IRO-2] In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Die gemäß ESRS 2 IRO-2 geforderte Liste der Angabepflichten einschließlich Seitenzahl befindet sich auf S. 1.

Tabelle 8 Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

ESRS-Nummer	Inhalt Allgemeine Angaben	Absatz	Seitenzahl
ESRS 2 GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Absatz 21 Buchstabe d	6
ESRS 2 GOV-2	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	Absatz 21 Buchstabe e	6
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Absatz 30	11
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak	Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv	nicht wesentlich

Umweltinformationen

ESRS E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050	Absatz 14	44
ESRS E1-1	Unternehmen, die von den Paris- abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	Absatz 16 Buchstabe g	nicht wesentlich
ESRS E1-4	THG-Emissionsreduktionsziele	Absatz 34	49
ESRS E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Absatz 38	52
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Absatz 37	52
ESRS E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Absätze 40 bis 43	53
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Absatz 44	54
ESRS E1-6	Intensität der THG- Bruttoemissionen	Absätze 53 bis 55	58
ESRS E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO2-Zertifikate	Absatz 56	Nicht wesentlich
ESRS E1-9	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken	Absatz 66	Übergangsbestimmung
ESRS E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischen Risiko	Absatz 66 Buchstabe a	Übergangsbestimmung
ESRS E1-9	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichen physischen Risiken befinden	Absatz 66 Buchstabe c	Übergangsbestimmung
ESRS E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen	Absatz 67 Buchstabe c	Übergangsbestimmung
ESRS E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	Absatz 69	Übergangsbestimmung
ESRS E2-4	Menge jedes in Anhang II der E- PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstoff-Freisetzungs - und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Absatz 28	nicht wesentlich
ESRS E3-1	Wasser- und Meeresressourcen	Absatz 9	nicht wesentlich
ESRS E3-1	Spezielles Konzept	Absatz 13	nicht wesentlich
ESRS E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere	Absatz 14	nicht wesentlich
ESRS E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Absatz 28 Buchstabe c	nicht wesentlich
ESRS E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Absatz 29	nicht wesentlich
ESRS 2 IRO-1-E4		Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	nicht wesentlich
ESRS 2 IRO-1-E4		Absatz 16 Buchstabe b	nicht wesentlich
ESRS 2 IRO-1-E4		Absatz 16 Buchstabe c	nicht wesentlich
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Absatz 24 Buchstabe b	nicht wesentlich
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Absatz 24 Buchstabe c	nicht wesentlich
ESRS E4-2	Konzepte zur Bekämpfung der Entwaldung	Absatz 24 Buchstabe d	nicht wesentlich
ESRS E5-5	Nicht recycelte Abfälle	Absatz 37 Buchstabe d	nicht wesentlich
ESRS E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle	Absatz 39	nicht wesentlich

Soziale Informationen

ESRS 2 SBM3 – S1	Risiko von Zwangsarbeit	Absatz 14 Buchstabe f	69
ESRS 2 SBM3 – S1	Risiko von Kinderarbeit	Absatz 14 Buchstabe g	69
ESRS S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Absatz 20	69
ESRS S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Absatz 21	69
ESRS S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Absatz 22	69
ESRS S1-1	Konzept oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	Absatz 23	75
ESRS S1-3	Bearbeitung von Beschwerden	Absatz 32 Buchstabe c	72
ESRS S1-14	Zahl der Todesfälle sowie Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Absatz 88 Buchstaben b und c	79
ESRS S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Absatz 88 Buchstabe e	Übergangsbestimmung
ESRS S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Absatz 97 Buchstabe a	79
ESRS S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Absatz 97 Buchstabe b	79
ESRS S1-17	Fälle von Diskriminierung	Absatz 103 Buchstabe a	80
ESRS S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Absatz 104 Buchstabe a	80
ESRS 2 SBM3 – S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Absatz 11	Nicht wesentlich
ESRS S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Absatz 17	Nicht wesentlich
ESRS S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Absatz 18	Nicht wesentlich
ESRS S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Absatz 19	Nicht wesentlich
ESRS S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	Absatz 19	Nicht wesentlich
ESRS S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Absatz 36	Nicht wesentlich
ESRS S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Absatz 16	Nicht wesentlich
ESRS S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Absatz 17	Nicht wesentlich
ESRS S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Absatz 36	Nicht wesentlich
ESRS S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Absatz 16	Nicht wesentlich
ESRS S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Absatz 17	Nicht wesentlich
ESRS S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Absatz 35	Nicht wesentlich

Governance Informationen

ESRS G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Absatz 10 Buchstabe b	Nicht wesentlich
ESRS G1-1	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Absatz 10 Buchstabe d	73
ESRS G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Absatz 24 Buchstabe a	Nicht wesentlich
ESRS G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Absatz 24 Buchstabe b	Nicht wesentlich

Die Ableitung der relevanten Datenpunkte erfolgte in Workshops. Grundlage war die List of ESRS-Datapoints (IG 3) der EFRAG. Zusätzlich wurde die Arbeitshilfe ID 177 der EFRAG genutzt. Die Wesentlichkeit der Angaben wurde berücksichtigt. Auf dieser Basis wurden die zu veröffentlichenden Informationen bestimmt. Von den regulatorisch eingeräumten Übergangsbestimmungen wurde Gebrauch gemacht.

UMWELTINFORMATIONEN

Angaben nach der Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) ist das zentrale Element der Europäischen Kommission, um Kapitalströme in eine nachhaltige Wirtschaft zu lenken. Sie ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der Klimaneutralität in der EU bis zum Jahr 2050. Zudem dient sie als transparentes Klassifizierungssystem, das im Einklang mit den EU-Zielen steht.

Bislang stehen die nachstehenden Umweltziele gem. Artikel 9 der Verordnung (EU) 2020/852 im Mittelpunkt der Betrachtung:

- ▶ Klimaschutz
- ▶ Anpassung an den Klimawandel
- ▶ Nachhaltige Nutzung sowie Schutz der Wasser- und Meeresressourcen
- ▶ Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- ▶ Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- ▶ Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme

Im Hinblick auf die sechs Umweltziele wurden die wirtschaftlichen Aktivitäten der Lila-Logistik-Gruppe für das Geschäftsjahr 2025 bezüglich deren Taxonomiefähigkeit und -konformität untersucht. Die Ergebnisse wurden mit den entsprechenden Kennzahlen aus dem Geschäftsjahr 2024 verglichen. Wir haben von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, die Berichterstattung nach den Vorgaben, die bis zum 31.12.2025 galten, vorzunehmen. Das heißt etwaige Änderungen, die an der EU-Taxonomieverordnung durch die Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 vorgenommen wurden, sind noch nicht berücksichtigt.

Die Taxonomiefähigkeit einer Wirtschaftsaktivität ist gegeben, wenn sie in den Delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie aufgeführt ist. Dazu gehören Anhang 1 und 2 der Verordnung 2021/2139, Anhang 1 und 2 der Verordnung 2023/2485 sowie Anhang 1 bis 4 der Verordnung 2023/2486. Zusätzlich muss die Aktivität zur potenziellen Erreichung mindestens eines der oben genannten Umweltziele beitragen.

Die Taxonomiekonformität ist gegeben, wenn die folgenden drei Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

- ▶ Die in den Delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie (Anhang 1 und 2 2021/2139; Anhang 1 und 2 2023/2485; Anhang 1 bis 4 2023/2486) aufgeführten technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel erfüllt sind.
- ▶ Eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen ist. Diese wird in den Delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie (Anhang 1 und 2 2021/2139; Anhang 1 und 2 2023/2485; Anhang 1 bis 4 2023/2486) mittels der Do-No-Significant-Harm-(DNSH)-Kriterien der EU-Taxonomie definiert.
- ▶ Ein Mindestschutz (Minimum Safeguards) von Menschen- und Verbraucherrechten, Anti-Korruption, Steuerwesen und fairem Wettbewerb sichergestellt ist.

Tätigkeiten, die noch nicht durch die EU-Taxonomie abgedeckt sind und gemäß Taxonomie als nicht relevant gelten, werden den Delegierten Rechtsakten folgend pauschal als nicht taxonomiefähig ausgewiesen. Dies umfasst weite Teile der Tätigkeiten der Lila-Logistik-Gruppe. Insbesondere betrifft es die in den Logistikzentren erbrachten Logistikdienstleistungen. Diese sind der wirtschaftlichen Aktivität Lagerei zuzuordnen. Obwohl sie nicht von der EU-Taxonomie abgedeckt sind, können sie dennoch mit den Umweltzielen der EU im Einklang stehen.

Die Wirtschaftsaktivitäten der Lila-Logistik-Gruppe haben wir mit Vertretern der Geschäftsbereiche auf ihre Relevanz für die EU-Taxonomiefähigkeit überprüft. Anschließend wurden sie einzelnen Aktivitäten zugeordnet. In einem zweiten Schritt wurden die identifizierten Aktivitäten anhand der technischen Bewertungskriterien auf ihre Taxonomiekonformität überprüft. Basierend auf den Ergebnissen wurden die Kennzahlen (Umsatz, CapEx und OpEx) aus der Finanzbuchhaltung ermittelt. Dies erfolgte durch das Konzern-Controlling.

Die identifizierten Umsätze, Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) wurden jeweils nur einer Aktivität oder einem Umweltziel zugeordnet. So konnten Doppelzählungen vermieden werden.

Es wurden folgende taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten im Sinne der EU-Taxonomie identifiziert:

6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr

Im Geschäftsbereich „Route“ werden Transportdienstleistungen mit eigenen und/oder geleaseten LKW erbracht. Teilweise erfolgt der Transport unter Nutzung von Subunternehmern. Dies geschieht entweder im direkten Auftrag unserer Kunden oder als Teil eines umfassenderen Dienstleistungsvertrages. Transportaufträge werden über Sachkonten gesondert erfasst und über alle operativen Gesellschaften hinweg konsolidiert. Diese Leistungen werden der wirtschaftlichen Aktivität Transport zugeordnet. Die Dienstleistung umfasst den reinen Transport sowie ggf. die Ver- und Entladung. Vor- und/oder nachgelagerte Dienstleistungen werden dieser wirtschaftlichen Aktivität nicht zugeordnet. Der Umsatz des Geschäftsbereichs „Route“ wird vollständig dieser Wirtschaftsaktivität zugerechnet. Weitere Wirtschaftsaktivitäten wurden hierbei nicht identifiziert.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Der Geschäftsbereich „Real Estate“ beschäftigt sich mit der Entwicklung und dem Bau von Immobilien (Greenfield) sowie dem Kauf und der Sanierung bestehender Gebäude (Brownfield). Diese Immobilien dienen überwiegend dem Eigenbedarf oder werden zur Gewinnerzielung planmäßig verkauft. Dieser Wirtschaftsaktivität werden alle Umsätze aus Immobilien im eigenen Besitz zugerechnet.

7.6 Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien

Am Standort Blaufelden betreibt das Unternehmen eine PV-Anlage, welche zu 100 % in das öffentliche Netz einsteigt. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden dieser Wirtschaftsaktivität zugeordnet.

Aktivitäten, deren Umsatzerlöse als nicht taxonomiefähig einzustufen sind, wurden in einem weiteren Schritt untersucht. Ziel war die Überprüfung, ob einzelne Investitionen oder Betriebsausgaben innerhalb dieser Aktivitäten als taxonomiefähig klassifiziert werden können.

Dabei wurden folgende weitere Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie identifiziert:

- ▶ Firmenfahrzeuge für Mitarbeiter (6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und (leichten) Nutzfahrzeugen)
- ▶ Installationen von elektrischen Ladevorrichtungen (7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)

In einem ersten Schritt wurden die identifizierten Wirtschaftstätigkeiten anhand der technischen Bewertungskriterien der delegierten Verordnungen untersucht. Ziel war die Feststellung, ob diese einen wesentlichen Beitrag zu einem der Umweltziele leisten. Dabei wurden ausschließlich Wirtschaftstätigkeiten identifiziert, die für das Ziel „Klimaschutz“ relevant sind.

Im nächsten Schritt wurde geprüft, ob die Erreichung der weiteren fünf Umweltziele signifikant beeinträchtigt wird (Do-No-Significant-Harm).

Der dritte Schritt umfasste die Prüfung der Mindestschutz-Anforderungen (Minimum Safeguards). Im Fokus standen die Themen Menschenrechte, Anti-Korruption, Fairer Wettbewerb und Steuern. Die Müller – Die lila Logistik SE orientiert sich dabei am sechsstufigen Due Diligence Prozess gemäß den OECD-Guidelines for Multinational Enterprises. Diese sind mit den UN Guiding Principles on Business and Human Rights konform. Mit dem Compliance Management System der Müller – Die lila Logistik SE werden alle sechs Schritte des Due Diligence Prozesses abgedeckt. Somit kann von einer Erfüllung der Minimum Safeguards ausgegangen werden.

Prüfung auf Ebene der Wirtschaftstätigkeiten

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit **6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr** leisten wir durch den Einsatz von E-LKW einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Die mit diesen Fahrzeugen erzielten Umsätze wurden daher als konform klassifiziert, sowie die damit verbundenen Investitionen.

Die sich im Besitz der Müller – Die lila Logistik SE befindlichen Immobilien erfüllen nicht die Kriterien für einen wesentlichen Beitrag. Daher wurden die unter der Wirtschaftstätigkeit **7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden** ausgewiesenen Umsätze entsprechend als nicht konform klassifiziert.

Die Einspeisung des durch die PV-Anlage produzierten Stroms fällt unter die Wirtschaftsaktivität **7.6. Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien**. Diese Umsätze sind taxonomiekonform.

Investitionen in den Fuhrpark wurden der Wirtschaftstätigkeit **6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und (leichten) Nutzfahrzeugen** zugerechnet. Sie sind als konform klassifiziert, wenn eine Konformitätsbescheinigung des Herstellers vorliegt.

Für Investitionen in Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit **7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen** konnte der Konformitätsnachweis nicht erbracht werden, da die Hersteller die erforderlichen Nachweise nicht vorlegen konnten.

Die gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung geforderten Kennzahlen haben wir auf Grundlage der folgenden Finanzdaten ermittelt:

Umsatz

- ▶ Der Nenner der Umsatz-Kennzahl umfasst den Konzernumsatz gemäß IAS 1 82 8(a).
- ▶ Der konsolidierte Umsatz (2025: 250 Mio. Euro bzw. 2024: 249 Mio. Euro) kann mit dem Konzernabschluss abgestimmt werden.
- ▶ Weitergehende Informationen können dem Konzernanhang unter Umsatzerlöse (C.1.) entnommen werden.

Investitionen (CapEx)

- ▶ Der Nenner der CapEx-Kennzahl umfasst grundsätzlich Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Nutzungsrechte nach IAS 38, IAS 16 sowie IFRS 16.
- ▶ Die Investitionen (2025: 44 Mio. Euro bzw. 2024: 27 Mio. Euro) können mit dem Konzernabschluss abgestimmt werden.
- ▶ Weitergehende Informationen können dem Konzernanhang unter langfristige Vermögenswerte (E.1.) entnommen werden.

Betriebsausgaben (OpEx)

- ▶ Der Nenner der OpEx-Kennzahl umfasst grundsätzlich Aufwendungen für nicht kapitalisierte Forschungs- und Entwicklungskosten, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Anmietung sowie Wartung und Reparatur.
- ▶ Aufwendungen für nicht kapitalisierten Forschungs- und Entwicklungskosten lagen in den Geschäftsjahren 2024 und 2025 nicht vor.

Für das Geschäftsjahr 2025 ergeben sich folgende Kennzahlen:

Tabelle 9 Anteil des Umsatzes, der CapEx und OpEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)

KPI	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen														
	Insgesamt	Anteil taxonomiefähiger Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomiekonforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr 2024	Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr 2024
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
	T€	%	T€	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	T€	%
Umsatz	250.478	22,5	901	0,4	0,4	-	-	-	-	-	0,1	-	-	144	0,1
CapEx	44.085	65,9	1.055	2,4	2,4	-	-	-	-	-	0,5	-	-	793	3,0
OpEx	4.772	49,6	16	0,3	0,3	-	-	-	-	-	0,2	-	-	2	0,0

Tabelle 10 Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, der mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden ist. Offenlegung für das Jahr 2025 (zusammenfassende KPI)

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten											Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
		Taxonomiefähiger KPI Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes	Taxonomiekonformer KPI Geldwert des Umsatzes	Taxonomiekonformer KPI Anteil des taxonomiekonformen Umsatzes	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
		%	T€	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	22,2	748	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	1,3
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,1	153	0,1	0,1	-	-	-	-	-	E	-	100,0
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe der Konformität nach Ziel					0,4	-	-	-	-	-			
KPI-Gesamtwert		22,5	901	0,4									1,6
Umsatz													

Tabelle 11 Anteil der Investitionen (CapEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI Anteil der taxonomiefähigen CapEx	Taxonomiekonformer KPI Geldwert der CapEx	Taxonomiekonformer KPI Anteil der taxonomiekonformen CapEx	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								Ermöglichte Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	(6)	(7)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
		%	T€	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	1,7	281	0,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	37,0	
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	3,3	568	1,3	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	38,5	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	E	-	-	-	
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,5	206	0,5	0,5	-	-	-	-	-	E	-	-	100,0	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	60,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Summe der Konformität nach Ziel					2,4	-	-	-	-	-					
KPI-Gesamtwert		65,9	1.055	2,4										3,6	
CapEx															

Tabelle 12 Anteil der Betriebsausgaben (OpEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind

Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomiefähiger KPI Anteil der taxonomiefähigen OpEx	Taxonomiekonformer KPI Geldwert der OpEx	Taxonomiekonformer KPI Anteil der taxonomiekonformen OpEx	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								Ermöglichte Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Taxonomiekonformer Anteil der taxonomiefähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	(6)	(7)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
		%	T€	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	2,0	5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	5,8	
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	18,8	1	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	E	-	-	-	
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,2	10	0,2	0,2	-	-	-	-	-	E	-	-	100,0	
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	27,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Summe der Konformität nach Ziel					0,3	-	-	-	-	-					
KPI-Gesamtwert		49,6	16	0,3										0,7	
OpEx															

[E1] Klimawandel

ESRS 2 SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Im Jahr 2024 erfolgte erstmals die Durchführung einer Resilienzanalyse im Zuge der Erarbeitung der Wesentlichkeitsanalyse. Im Jahr 2025 erfolgte eine vertiefende Untersuchung unserer eigenen sowie der langfristig angemieteten Immobilien.

Die Resilienzanalyse umfasst sowohl kurz-, mittel- als auch langfristige Risiken unter Einschluss sämtlicher Geschäftsbereiche. Ebenso wurden keine wesentlichen physischen Risiken oder Übergangsrisiken ausgeschlossen.

Von der Untersuchung ausgenommen wurden Standorte, die uns von Kunden zur Verfügung gestellt werden. Hier haben wir keine operative Kontrolle über Standortwahl und Risikominimierung.

Neben der Betrachtung von internen Prozessen wurde auch die Wertschöpfungskette betrachtet. Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette wurde jedoch keine detaillierte Analyse vorgenommen, da das Geschäftsmodell keine spezifischen Abhängigkeiten zu einzelnen Zulieferern aufweist. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette wurden exemplarisch die drei umsatzstärksten Standorte der Kunden untersucht. Diese gleichen den Standorten der Lila-Logistik-Gruppe.

Durchführung der Resilienzanalyse in 2024 und Fortschreibung in 2025

Für die Beurteilung der Risiken wurden die folgenden Klimaszenarien berücksichtigt:

- ▶ physische Klimarisiken wurden anhand des RCP8.5-Szenarios ermittelt.
- ▶ Übergangsrisiken wurden nach dem RCP1.9-Szenario ermittelt.

Kritische Annahmen:

Für den Übergang zu einer CO₂-armen und resilienten Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Geschäftsmodells haben wir folgende kritische Annahmen getroffen:

1. Makroökonomische Trends Wirtschaftswachstum:
Wir gehen davon aus, dass Investitionen in grüne Technologien und nachhaltige Praktiken das Unternehmenswachstum fördern. Dadurch können wir unsere Marktposition bei den relevanten Zielgruppen ausbauen. Kurzfristig können höhere Kosten durch den Übergang entstehen. Langfristig werden diese durch Einsparungen, z.B. bei der CO₂-Bepreisung oder Klimafolgekosten, kompensiert.
2. Energieverbrauch und -mix – Reduzierung Energieverbrauch:
Effizienzsteigerungen sowie der Umstieg auf regenerative Technologien senken den Energieverbrauch weiter. Dadurch werden CO₂-Emissionen reduziert und Energiekosten eingespart. Aufgrund der weitgehenden Elektrifizierung unseres Geschäftsmodells kann auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergiemix wird sowohl allgemein als auch unternehmensspezifisch weiter signifikant steigen.
3. Technologien:
Der Übergang erfordert die frühzeitige Erprobung neuer Technologien und deren Einführung in den Regelbetrieb. Zudem wird ein Energiemanagement eingeführt. Unser Unternehmen muss sukzessive alle wesentlichen Prozesse dekarbonisieren und die entsprechende Infrastruktur hierfür schaffen.

Betrachtete Zeithorizonte:

Im Falle von Kauf und/oder Entwicklung neuer Immobilien ist ein Betrachtungszeitraum von mindestens 20 Jahren vorgesehen. Dies entspricht den Bilanzierungsregeln der Life Cycle Assessment-Methodik (LCA) der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). Die Dekarbonisierung soll in Deutschland bis 2045 und in der EU bis 2050 erfolgen. Deshalb wird für die Klimarisiko- und Resilienzanalyse das Jahr 2050 als Zeithorizont gewählt. Damit wird ein Zeitraum von 25 Jahren betrachtet. Bei Standortwahl für eigene Immobilien wird zudem ein Zeitraum von 50 Jahren ab dem Zeitpunkt der Errichtung betrachtet.

Zusammengefasste Ergebnisse der Resilienzanalyse sowie der Szenarioanalyse:

In Übereinstimmung mit der Klimawirkungs- und Risikoanalyse (KWRA) des Umweltbundesamts (UBA) ist festzustellen, dass die Auswirkungen von physischen Klimarisiken auf die Infrastruktur in Deutschland gering sind. Dies deckt sich mit unserer eigenen Beobachtung, dass insbesondere im straßengebundenen Transport nur kurzfristige Störungen aufgrund von Extremwetterereignissen bestehen.

Daher konzentriert sich unsere Untersuchung auf die von uns genutzten Gebäude und die damit verbundenen Geschäftsprozesse. Dem wurde in 2025 dahingehend Rechnung getragen, dass die eigenen und die langfristig gemieteten Immobilien einer eingehenderen Untersuchung unter Einbeziehung der Standortkoordinaten, der Baujahre und der gebäudespezifischen Konstruktionsmerkmale unterzogen wurden.

Physische Risiken:

Resilienz im Hinblick auf Hitzestress, steigende Temperaturen, Waldbrände und Niedrigwasser in den Flüssen:

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Investitionen zur Anpassung von Gebäuden und Haustechnik während der geplanten Nutzungsdauer im Rahmen der regulären Instandhaltung erfolgen können. Es ist mit weiter steigenden Betriebskosten zu rechnen, wobei der aus den Klimarisiken resultierende Anteil eher moderat sein wird, da wir in der Regel keine Kühltürme betreiben.

Resilienz im Hinblick auf Starkregen, Hochwasser und Überschwemmung:

Neben der Gefahr von Hochwasser wurden Starkregenereignisse untersucht. Dabei erweisen sich Logistikgebäude als eher resistent, da diese meist nicht unterkellert sind und mit der Hauptnutzfläche in der Regel über dem umliegenden Gelände liegen. Lediglich an einem Standort besteht eine eingeschränkte Erreichbarkeit bei extremem Hochwasser. Für diesen besteht ein entsprechendes Notfallkonzept.

Es bestätigte sich, dass die relevanten physischen Klimarisiken im Bereich von Hitzewellen, (Winter-) Sturm/Hagel und Hochwasser/Starkregen zu sehen sind.

Ebenso zeigt sich, dass die meisten Risiken sich erst jenseits der Gebäudehaltbarkeit von 50 Jahren, des Nutzungszeitraums von 20 Jahren bei Logistikimmobilien oder der Laufzeit der Mietverträge von 10 Jahren realisieren, so dass sich aus den physischen Klimarisiken keine direkten Auswirkungen auf unser Geschäftsmodell ergeben.

Überschwemmungen und Stürme können auch Produktionsstätten unserer Kunden betreffen. Beispielsweise könnten Fabriken in Flussnähe durch Hochwasser beschädigt werden. Dies erschwert die Steuerung der Warenströme und erhöht die Komplexität der Lieferketten. Hieraus erwachsen für die Lila-Logistik-Gruppe neue und/oder zusätzliche Marktchancen. Mit umfassenden Dienstleistungsangeboten können wir den neuen Anforderungen und der steigenden Komplexität in der Lieferkette unserer Kunden begegnen. So lässt sich unsere Marktstellung weiter ausbauen.

Übergangsrisiken:

Neben den direkten physischen Auswirkungen auf unsere Standorte und Gebäude ergeben sich auch Übergangsrisiken. Diese können aus den Bereichen Politik und Recht, Technologie, Markt sowie Ansehen resultieren.

Tabelle 13 Klima: Übergangsrisiken

Übergangsrisiko	Energieeffizienz	CO ₂ -Reduktion	Umgang mit Wasser
Politik und Regulatorik	3	3	1
Technologie	3	3	1
Markt	2	3	1
Ansehen und Reputation	2	3	1
Gesamt	10	12	4
	83%	100%	33%
geringes Risiko	1		
mittleres Risiko	2		
hohes Risiko	3		

Politik und Recht:

Es wird davon ausgegangen, dass Unternehmen aufgrund der Regulatorik und/oder Marktzwängen mittelfristig wissenschaftsbasierte Transformationspläne zur CO₂-Reduktion im Einklang mit den Klimazielen von Paris (RCP1.9-Szenario) entwickeln müssen. Hieraus resultieren entsprechende finanzielle Aufwendungen sowie eine mögliche Einschränkung unternehmerischer Entscheidungen.

Für das Geschäftsmodell der Lila-Logistik-Gruppe ergeben sich kurz- bis mittelfristig entsprechende Herausforderungen im Transportbereich, sowie mittel- bis langfristig für den Betrieb der Immobilien. Die CO₂-Bepreisung wird weiter zunehmen und der Zertifikatehandel auf den Verkehr sowie die fossilen Heizenergien ausgeweitet.

Technologie:

Um den Übergang zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft zu bewältigen, sind in den kommenden Jahren in unserem Unternehmen Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Im Bereich des Transports umfasst dies die Verwendung von Ersatzkraftstoffen sowie eine zunehmende Elektrifizierung der LKW-Flotte einhergehend mit der Schaffung von Ladeinfrastruktur.

Die Wertschöpfungsprozesse innerhalb der Standorte sind bereits heute weitgehend elektrifiziert und als wenig energieintensiv zu bezeichnen, so dass die Erfüllung der Klimaziele im Wesentlichen von der Verfügbarkeit von Strom aus regenerativen Quellen abhängt. Dies wird unterstützt durch die Errichtung eigener PV-Anlagen in angemessenem Umfang.

Die eigenen Standorte wurden auf ihre Sanierungswürdigkeit und -fähigkeit untersucht. Für die drei großen Standorte ist eine energetische Sanierung sinnvoll und langfristig umzusetzen (zehn Jahre). Vorrangig wird die Heiztechnik ausgetauscht und schrittweise punktuell die Gebäudehülle ertüchtigt. Bei gemieteten Immobilien ist mit steigenden Mieten aufgrund von Sanierungsmaßnahmen oder steigenden Gestehungskosten zu rechnen, denen jedoch Einsparungen bei den Nebenkosten gegenüberstehen.

Das Geschäftsmodell der Logistik wird durch den Klimawandel nicht infrage gestellt. Alle für ein Gelingen der Transformation erforderlichen Technologien sind bereits heute marktverfügbar, so dass die Herausforderung in der wirtschaftlichen Umsetzung liegt. Dadurch ergibt sich jedoch kein besonderes Risiko.

Markt:

Weltweite Lieferbeziehungen werden durch Extremwetterereignisse und zum Teil gestörte Lieferketten zunehmend unsicherer. Dies führt zu komplexeren Lieferketten und einem erhöhten Bedarf an logistischer Dienstleistung. Zudem wächst der Bedarf an Lagerkapazitäten. Damit steigen auch die Anforderungen an die Integration unserer Dienstleistungen in die Lieferkette unserer Kunden. Müller – Die lila Logistik SE verfügt an allen eigenen Standorten über umfangreiche Reservegrundstücke. Diese können bei Bedarf zu hochwertigen Logistikimmobilien entwickelt werden. Dem identifizierten Risiko steht damit eine große unternehmerische Chance gegenüber. Dies unterstützt das Geschäftsmodell der Lila-Logistik-Gruppe und eröffnet neue vertriebliche Chancen für ein weiteres quantitatives und qualitatives Wachstum.

Ansehen:

Auch wenn unser Geschäftsmodell nicht direkt vom Endkunden wahrgenommen wird, erreichen uns die veränderten Anforderungen über unsere Auftraggeber. Nachhaltige Dienstleistungen sind aktuell teurer als herkömmliche Lösungen. Daher liegt die Nachfrage unter dem möglichen Angebot. Kurz- bis mittelfristig wird jedoch erwartet, dass nachhaltige Lösungen zur einzigen marktfähigen Option werden. Der richtige Zeitpunkt der Umstellung birgt somit ein wirtschaftliches Risiko.

Der Transportsektor hat in den letzten Jahren seine nationalen Reduktionsziele verfehlt. Der daraus resultierende Reputationsschaden stellt ein potenzielles Risiko etwa bei der Gewinnung von Facharbeitskräften dar.

Im Bereich der Finanzierung insbesondere bei Immobilieninvestitionen werden verstärkt Nachhaltigkeitskriterien zur Bewertung herangezogen und die Konditionen daran angepasst.

Gesamtergebnis:

Aus der Resilienzanalyse und den Klimaszenarien ergibt sich keine Notwendigkeit zur umfassenden Anpassung des Geschäftsmodells, weder kurz-, mittel- oder langfristig. Für alle durchgeführten wirtschaftlichen Aktivitäten stehen ausreichend alternative Technologien zur Verfügung. Auch vor dem Hintergrund des Klimawandels bleibt die Logistik eine systemrelevante wirtschaftliche Aktivität. Klimafolgen und gesellschaftliche Anpassungen können zudem neue Betätigungsfelder und Marktchancen eröffnen.

Potenziale sehen wir insbesondere in der weiter steigenden Komplexität der weltweiten Warenströme und arbeitsteiligen Produktionen. Zudem wächst der Bedarf an Resilienz in der Wertschöpfungskette unserer Industriekunden. Dies lässt sich durch den Einsatz von Automatisierungs- und Digitalisierungstechnologien verbessern.

Bereiche mit Unsicherheiten in der Analyse:

Die Resilienzanalyse basiert auf Klimarisiken, die einer entsprechenden Unschärfe unterliegen. Diese hängt sowohl von weiteren wissenschaftlichen Erkenntnissen als auch von der Umsetzung internationaler Klimainitiativen ab. Daher werden die Klimarisiken künftig regelmäßig (jährlich) sowie anlassbezogen aktualisiert.

Berücksichtigung von potenziell betroffenen Vermögenswerten:

Strategie: Im Rahmen der finanziellen Bewertung der Klimarisiken wird ein entsprechender Finanzplan erstellt. Dessen Erstellung wird aufgrund der aktuell unklaren politischen Rahmenbedingungen auf das Jahr 2027 verschoben.

Investitionsentscheidungen: Bei Standortentscheidungen und Investitionen in Anlagentechnik mit einer Nutzungsdauer von mehr als zehn Jahren wird die Resilienz in die Investitionsentscheidung einbezogen. Bei der Standortsuche werden daher die Überschwemmungsrisiken künftig eingehend im Vorfeld untersucht.

Laufende und geplante Klimaschutzmaßnahmen:

- ▶ Beim Thema Hitzestress werden bei eigenen Neubauten sowie bei Instandhaltungsmaßnahmen an eigenen Standorten aktualisierte Klimamodelle für die Auslegung der Gebäudetechnik herangezogen.
- ▶ Für kurzfristige Entscheidungen sind die Förderbedingungen und die damit verbundenen Ausbaupläne der öffentlichen Hand entscheidende Faktoren für eine schnelle Umsetzung. Eine uneinheitliche und fluktuierende Förderkulisse wirkt hingegen als Investitionsbremse und stellt ein Risiko in den Kalkulationen dar.

Umwelt – Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Energie

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurden die nachstehenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Tabelle 14 E1 Klimawandel wesentliche IROs

NR.	Geschäftstätigkeiten/ Geschäftsbereiche, die das Thema (besonders stark) beeinflussen	Positive/ Negative Auswirkungen auf die Gesellschaft/ die Umwelt durch Geschäftstätigkeiten	Positiv / Negativ	Zeithorizont	Standort / Wert- schöpfungskette
11	Energieverbräuche durch den Gebäudebetrieb und die Prozesse vor Ort im Unternehmen	CO2-Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	Negativ	aktuell	OO
12	Kraftstoffverbräuche durch eigene Transport-Aktivitäten und die PKW-Flotte	CO2-Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	Negativ	aktuell	OO
13	Entstehung von Emissionen in der Wertschöpfungskette vorgelagert - z.B. Beschaffung, Pendeln der Mitarbeiter	CO2-Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	Negativ	aktuell	UVC
14	Entstehung von Emissionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette - z.B. Transport durch Dritte, Abfallentsorgung	CO2-Ausstoß, Verstärkung des Klimawandels	Negativ	aktuell	DVC

Nr.	Externe Themen für das Unternehmen	Art der finanziellen Effekte (Geschäftstätigkeit, Umsatz, Finanzlage, Liquidität, Kapitalzugang, Vermögenswerte)	Risiko / Chance	Zeithorizont	Standort / Wert- schöpfungskette
C/R 1	Steigende gesetzliche Auflagen in Bezug auf Emissionen (z.B. Schadstoffklassen bei KFZ, „Verbrennerverbot“, höhere Kosten bei der Herstellung von Anlagegütern)	Steigerung der laufenden Kosten für Logistik, Personal, Technik etc.	Risiko	langfristig	OO+VC
C/R 2	Erhöhter Preis für den externen Energiebezug (z.B. Emissionshandel, hohe Energiepreise)	Steigerung der laufenden Kosten für CO2-Zertifikate (für Energiebezug) und den Bezug von Gas und Diesel	Risiko	langfristig	OO+VC
C/R 3	Steigende Kundenanforderungen nach Klimaschutz, ausgelöst durch gesellschaftliche Entwicklung	Gewinn von Aufträgen und Imageverbesserung durch Klimaschutz	Chance	mittelfristig	OO
C/R 4	Elektrifizierung sämtlicher Unternehmensprozesse	Effizienzsteigerung der eingesetzten Energien durch moderne Technik (Strommotor vs. Verbrennungsmotor) und Vermeidung von CO2-Abgaben	Chance	langfristig	OO
C/R 5	Geschäftstätigkeiten werden erweitert auf den Umschlag/ Handling von Bauteilen und Akkus für Elektromobilität	Neues Geschäftsfeld, Ermöglichung der Elektromobilität	Chance	mittelfristig	OO
C/R 6	Steigende Elektromobilität bei Pendlern und Dienstreisen	Reduktion des CO2-Footprints und Erreichung der Klimaziele	Chance	mittelfristig	OO
C/R 7	Steigende Elektromobilität bei Pendlern (Mitarbeiter)	Investitions- und Organisationsaufwände für Ladestationen für Dienstwagenfahrer und Mitarbeiterladen am Arbeitsplatz	Risiko	mittelfristig	OO
C/R 8	Zunahme an Hitze (mehr Hitzetage, höhere Temperaturen), Waldbrände, Niedrigwasser in den Flüssen	Gesteigerte Kosten für Hitzeschutz im Gebäude und in KFZ, höhere Kosten für Klimatisierung, Reduktion der Arbeitsleistung von MA	Risiko	mittelfristig	OO
C/R 9	Zunahme an Starkregen, Überschwemmungen	Auswirkung auf Logistik und andere Fahrten, gesteigerte Investitionskosten für Hochwasserschutz (z.B. Benningen, Bünde, Dormagen), Kosten bei Beschädigungen und Betriebsausfälle, wenn Abwässer nicht abgeleitet werden können	Risiko	langfristig	OO
C/R 10	Automatisierung im Bereich Kontraktlogistik	Senkt Gesamtenergieverbräuche durch komprimierte Lagerung und geringere Gebäudetemperaturen	Chance	langfristig	OO

OO = Eigener Betrieb, VC = Wertschöpfungskette, DVC = nachgelagerte Wertschöpfungskette, UVC vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die Transformation zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft ist für alle Unternehmen eine große Herausforderung. In unserer Kernwertschöpfung, der Kontraktlogistik, sind jedoch bereits alle wesentlichen Prozesse elektrifiziert. Durch die Produktion und den Bezug von Strom aus regenerativen Quellen ist der erste Schritt in Richtung CO₂-freie Wirtschaft bereits gemacht. Dies mindert bereits heute die Risiken aus E1 Klimaschutz.

Unsere wirtschaftlichen Aktivitäten im Bereich Transport sind energieintensiv. Durch THG-Emissionen tragen sie zum Klimawandel bei. Daher stehen sie im Fokus unserer zu erarbeitenden Reduktionspläne. Diese sollen die Fortführung dieser gesellschaftspolitisch wichtigen wirtschaftlichen Tätigkeit im Einklang mit den Pariser Klimazielen sichern.

Das Geschäftsfeld des Transports ist seit Jahren durch umfangreiche Praxistests mit wissenschaftlicher Begleitung und enger Kunden-Kooperation geprägt. Aktuell zeichnet sich in diesem Segment der Durchbruch bei batterieelektrischen Systemen ab. Wir treiben diese Entwicklung weiter voran. Auch dies mindert die Risiken aus E1 Klimaschutz.

Im Geschäftsfeld LILA REAL ESTATE verstärken wir unsere Anstrengungen für nachhaltige Gebäudeentwicklung und Nutzung. Aufgrund langer Investitions- und Nutzungszyklen wird die Umstellung hier am längsten dauern. Deswegen haben wir uns auch in diesem Bereich personell verstärkt. Im Zuge von Neuansmietungen und/oder Mietvertragsverlängerungen wird der Aspekt des CO₂-neutralen oder zumindest CO₂-armen Betriebs der jeweiligen Immobilie betrachtet.

Die identifizierten IROs lassen sich zusammenfassen in die Notwendigkeit des effizienten Umgangs mit Energie sowie die aus der Art der verwendeten Energien resultierenden Herausforderungen. Diese wirken sich durch die Regulatorik und damit einhergehende Kostensteigerungen aus. Des Weiteren zeichnen sich daneben Aufgaben im Bereich der Klimaanpassung ab, welche jedoch vorrangig mittel- bis langfristig wirken bzw. sich bemerkbar machen.

Insgesamt kann jedoch festgestellt werden, dass alle für einen CO₂-neutralen Betrieb im Rahmen unseres Geschäftsmodells erforderlichen Technologien bekannt und prinzipiell auf dem Markt mit zunehmender Breite verfügbar sind. Eine grundlegende Anpassung des Geschäftsmodells ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

Erwartete künftige finanzielle Auswirkungen:

Bezogen auf die Risiken und Chancen im Bereich E1 Klimaschutz sehen wir, dass die CO₂-Bepreisung kontinuierlich steigt. Dem gegenüber stehen Effekte aus der Effizienzsteigerung sowie dem Umstieg auf erneuerbare Energien.

Im Fuhrpark sind Investitionen erforderlich. Die Austauschintervalle liegen hierbei zwischen drei und fünf Jahren. Höhere Investitionen werden durch günstigere Betriebskosten teilweise ausgeglichen. Die Stückkosten liegen jedoch – abhängig vom konkreten Anforderungsprofil – etwas über denen konventioneller Dienstleistungen. Zudem werden nachhaltige Lösungen aktuell noch nicht in der Breite nachgefragt.

Im Bereich Immobilien gestaltet sich die Umstellung auf nachhaltige Lösungen langwieriger. Die Langfristigkeit der Investitionen macht den Wandel besonders herausfordernd. Zudem sind geeignete Flächen weiterhin knapp, was die Nettokaltmieten steigen lässt. Dieser Anstieg wird durch notwendige energetische Sanierung von Bestandsimmobilien weiter verstärkt. Dem stehen Einsparungen bei den Betriebskosten gegenüber, die jedoch die höheren Mietkosten aktuell nicht kompensieren können.

[E1-1] Übergangsplan für den Klimaschutz

Im Geschäftsjahr 2024 wurde das Geschäftsmodell erstmals umfassend auf Auswirkungen, Risiken und Chancen untersucht. Grundlage waren die Wesentlichkeitsanalyse und die Resilienzanalyse. Aus den Ergebnissen wird bis zum 31.12.2026 ein Transformationsplan abgeleitet. Dieser soll sich an wissenschaftlich basierten Klimazielen orientieren und die Klimaneutralität bis 2050 als Ziel haben.

[E1-2] Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Im Hinblick auf den Klimaschutz, die Anpassung an den Klimawandel sowie die Energie wurde das nachstehend beschriebene Konzept erstellt.

Die wichtigsten Inhalte des Konzeptes sind:

- ▶ Die Eindämmung des Klimawandels durch Senkung klimaschädlicher THG-Emissionen,
- ▶ die Anpassung an den Klimawandel (Hitze und Extremwetterereignisse),
- ▶ die Senkung der Energieverbräuche (als Mittel zur CO₂-Reduzierung in den nicht dekarbonisierten Bereichen und zur Unterstützung des Umstiegs auf erneuerbare Quellen).

Das Konzept verfolgt die nachstehenden allgemeinen Ziele:

- ▶ Eindämmung des Klimawandels (Klimaschutz)
- ▶ Anpassung an den Klimawandel
- ▶ Senkung der Energieverbräuche (Energieeffizienz)
- ▶ Einsatz erneuerbarer Energien

Ein regelmäßiger Überwachungsprozess wird implementiert, um sicherzustellen, dass das Konzept effektiv umgesetzt wird. Folgende Instrumente setzen wir dafür ein:

- ▶ Datenerhebungen im Zuge von ISO 14001-Umweltaudits und der Nachhaltigkeitsberichterstattung
- ▶ Aktives Umweltmanagementsystem und regelmäßige Überwachung der Umweltbelastung (Input-Output-Bilanzen, THG-Bilanz), um die aktuellen Emissionen zu tracken und diese zukünftig zu verringern
- ▶ Förderung präventiver Kontrollen (z.B. „Matrix Risikomanagement“), um Notsituationen und deren Auswirkungen auf Menschen und Umwelt vorzubeugen
- ▶ Einholen von Feedback von Interessensgruppen

Als nichtproduzierendes Unternehmen ist die Lieferkette von untergeordneter Bedeutung. Die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette wird daher nicht durch das Konzept/die Qualitäts- und Umweltpolitik abgedeckt.

Die Umweltpolitik ist an allen Standorten implementiert. Der Fokus liegt auf Standorten, die entweder hohe Umweltauswirkungen haben oder selbst von hohen Auswirkungen betroffen sind. Dies betrifft alle operativ tätigen Standorte in Deutschland, Polen und Tschechien. Dazu gehören Logistikdienstleistungen mit Schwerpunkt Kontraktlogistik sowie die zugehörigen Transportdienstleistungen.

Bei Standorten, die uns von unseren Kunden einschließlich der erforderlichen Energie kostenfrei zur Verfügung gestellt werden, haben wir keinen Einfluss auf die Strombeschaffung oder die Art der Beheizung. Daher bleiben diese Aspekte dort unberücksichtigt. Dennoch wird mit unseren Kunden auch dort an Verbesserungen gearbeitet.

Die Geschäftsführung trägt auf oberster Ebene die Verantwortung für die Umsetzung des Konzeptes. Die operative Umsetzung erfolgt durch die Niederlassungsleiter und die Qualitäts- und Umweltbeauftragten. Ihr Ziel ist die Überwachung täglicher Abläufe und die sichere Integration des Konzepts in allen Unternehmensbereichen.

Unser Konzept orientiert sich an:

- ▶ den durch die Bundesregierung und die Europäische Union beschlossenen Vorgaben
- ▶ den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen
- ▶ den nationalen und internationalen Umwelt- und Nachhaltigkeitsvorschriften und
- ▶ branchenübergreifenden Best Practices.

Wir sind zertifiziert nach Umweltnorm ISO 14001 (aktuelle Version) und verpflichten uns zur Einhaltung der entsprechenden Normvorgaben.

Die interessierten Parteien sowie deren Erfordernisse und Erwartungen wurden im Rahmen der Qualitäts- und Umweltzertifizierung ermittelt. Dabei wurden auch Maßnahmen zur Erfüllung dieser Erwartungen festgelegt. Eine Stakeholderbefragung wurde durchgeführt, um die wichtigsten Stakeholder aktiv einzubinden.

„Die Qualitäts- und Umwelt-/Energiepolitik“ der Lila-Logistik-Gruppe wird intern durch Veröffentlichung und Aushänge bekannt gemacht. Eine externe Veröffentlichung erfolgt nicht. Stakeholder erhalten eine Information nur auf Anfrage und bei berechtigtem Interesse.

[E1-3] Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten

Hier werden die wichtigsten Maßnahmen aufgelistet, die zur Umsetzung des Umweltkonzepts gefasst wurden. Aktuell weisen wir nach keine Gesamt-THG-Reduktion aus, die direkt aus den Maßnahmen resultiert. Mit der Erarbeitung des Transformationsplanes wird dies erstmals für das Berichtsjahr 2027 angestrebt.

Die erwarteten Ergebnisse gem. nachfolgender Tabelle lassen sich nicht fundiert auf einzelne Maßnahmen herunterbrechen. Zudem kann der Beitrag der einzelnen Dekarbonisierungshebel nicht plausibel den einzelnen Maßnahmen und Zielen zugeordnet werden. Die unten stehenden Maßnahmen tragen zur Umsetzung der Umweltpolitik und des damit verbundenen Umweltkonzepts bei, indem sie die Reduktion der THG-Emissionen um insgesamt 2,5%/a zum Basisjahr 2023 (siehe Kapitel E1-4) vorantreiben sollen.

Tabelle 15 Maßnahmen im Zusammenhang mit den Klimakzepten

Ergriffene Maßnahme	Umfang	Ziel der Maßnahme und Zeithorizont	Fortschritt 2025
Umstellung Pkw-Flotte auf Elektromobilität (Hybrid, Batterieelektrisch oder Brennstoffzelle) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Dienstfahrzeuge eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 (EU-weites Verbrennerverbot) soll die Umstellung erfolgen	in Arbeit: Bestand an E-PKW zum 31.12.2025: 49 (= 60% der Gesamtflotte)
Umstellung der Lkw-Flotte auf Elektromobilität (Hybrid, Batterieelektrisch oder Brennstoffzelle) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden im Rahmen ihrer Anbindung durch Lkw-Verkehre	Bis 2035 soll 50 % der Transportleistung (alternativ 50 % der Fahrzeuge) umgestellt werden.	in Arbeit: Bestand an E-LKW zum 31.12.2025: 4 (= 6,45% der Gesamtflotte)
Umstellung der verbleibenden Lkw-Flotte auf Refuels oder andere regenerativ erzeugte Brennstoffe Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden im Rahmen ihrer Anbindung durch Lkw-Verkehre	Bis 2035 soll 50 % der Transportleistung (alternativ 50 % der Fahrzeuge bzw. der restliche Fahrzeugbestand) mit regenerativ erzeugten Kraftstoffen betrieben werden	Maßnahme abgeschlossen Anzahl mit HVO betriebene LKW zum 31.12.2025: 40 (= 61,50% der Gesamtflotte)

Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Pkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2026 soll jeder eigene oder gemietete Standort in Deutschland mit einem Ladepunkt (11kW AC) ausgestattet sein.	In Arbeit: 7 von 24 Standorten haben einen Ladepunkt (29%) Anzahl Ladepunkte zum 31.12.2025: „AC Langsam“: 34 gesamt (Besigheim: 18, Benningen: 1, Blaufelden: 6, Bünde: 1, Herne: 2, Zwenkau: 2, Marbach: 4) „DC Schnell“: 5 in Besigheim (3 Säulen)
Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Pkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 soll ein Drittel der baurechtlich geforderten Mitarbeiterparkplätzen mit Ladepunkten (11kW AC) ausgestattet sein.	In Arbeit: Stand 31.12.2025 haben anteilig 21% der baurechtlich geforderten Mitarbeiterparkplätze einen Ladepunkt.
Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Lkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 soll an den Standorten mit eigener Lkw-Flotte eine Schnellladeinfrastruktur bis 400KW (1 Ladepunkt je 12 E-LKW) installiert werden.	In Arbeit: 4 Schnell-Ladepunkte für LKW in Besigheim
Umstellung auf Ökostrom Dekarbonisierungshebel: Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge, Transport und Lagerei eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	Bis 2026 soll an allen Standorten mit eigenverantwortlichem Strombezug zu 100 % Ökostrom genutzt werden.	Maßnahme abgeschlossen: seit 2025 Einkauf von 100% „grünem“ Strom (eigener Einkauf)
Erzeugung von Strom aus regenerativen Quellen (PV-Anlage) Dekarbonisierungshebel: Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge, Transport, Lagerei und Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	An den Standorten Blaufelden, Terminal 3 sowie allen künftig neu gebauten eigenen Standorten soll die Grundlast bzw. 25 % des Gebäudeverbrauchs bis 2035 über eigene PV am Standort produziert werden. Alternativ kann der PV-Strom via PPA-Vereinbarung beschafft werden.	In Arbeit: Status PV-Einsatz zum 31.12.2025: T3 Besigheim 250 kwp, Inbetriebnahme für 2026 geplant; Blaufelden 550 kwp
Umstellung der Gebäudeheizung und Kühlung auf regenerative Technologien (Strom, Biomasse, Biogas) Dekarbonisierungshebel: Nutzung erneuerbarer Energien	Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	An allen eigenen sowie direkt gemieteten Standorten sollen bis 2045 die Heiz- und Kühlenergie zu 100 % aus regenerativen Quellen stammen.	Maßnahme abgeschlossen: seit 2025 Einkauf von 100% „grünem“ Strom (eigener Einkauf)
Programm zur Verminderung von Ressourcenverbrauch: Energieeinsparung Strom (z.B. LED-Beleuchtung, Energieeinsparung bei Neuanschaffung...) Dekarbonisierungshebel: Energie-/Materialeffizienz	Lagerei und Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	Bei allen Ersatzbeschaffungen soll der Stromverbrauch um mindestens 10 % reduziert werden. Bezogen auf den Gesamtverbrauch soll damit pro Jahr eine Reduzierung zwischen 1 % und 2 % erzielt werden.	In Arbeit: Dokumentiert im „Aktionsplan Umwelt/Energie“ Reduzierung des Strom-Gesamtverbauchs um 3,68%
Programm zur Verminderung von Ressourcenverbrauch: Energieeinsparung Heizung/ Kühlung (z.B. angemessene Raumtemperatur, Wärmerückgewinnung, Lüftungsverhalten, Schnellauftore...) Dekarbonisierungshebel: Energie-/Materialeffizienz	Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	Unabhängig von Sanierungsmaßnahmen soll der Energieverbrauch/ m ² beheizter Fläche durch technische Optimierung und organisatorische Maßnahmen bis 2030 um insgesamt 10 % gesenkt werden. Das entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 2 % pro Jahr.	In Arbeit: Maßnahmen sind dokumentiert im „Aktionsplan Umwelt/Energie“ Steigerung 2025: 4,92%
Programm zur Verminderung von Ressourcenverbrauch: Energieeinsparung Benzin/ Diesel/LNG (z.B. effiziente Reifen, Routenplanung, Fahrerschulung...) Dekarbonisierungshebel: Energie-/Materialeffizienz	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG- Footprint sinkt)	Beim Betrieb der verbleibenden Lkw-Flotte mit Verbrennungsmotor soll bei Modellwechsel sowie durch technische und organisatorische Optimierung eine Reduktion des Verbrauchs von 2 % jährlich, bezogen auf den Verbrauch von Liter Diesel/ gefahrener Km, erreicht werden.	In Arbeit: Maßnahmen sind dokumentiert im „Aktionsplan Umwelt/Energie“ Reduktion des Verbrauch Liter Diesel/ gefahrener Km : 0,30%

Die beschriebenen Maßnahmen werden im Zuge der regulären Instandhaltungsmaßnahmen und/oder innerhalb der Austauschintervalle der Fahrzeuge umgesetzt und budgetiert. Eine gesonderte Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist derzeit nicht vorgesehen.

Mit der Erstellung eines Transformationsplans im Einklang mit den Klimazielen von Paris wird auch die Finanzplanung langfristig darauf abgestimmt.

Grundsätzlich ist aus den beschriebenen Maßnahmen ein Anstieg der Prozesskosten zu erwarten. Die Umsetzungsgeschwindigkeit hängt davon ab, inwieweit der Markt nachhaltigere Lösungen nachfragt und annimmt.

Die Maßnahmen sind alle unseren Dekarbonisierungshebeln zuordenbar. Bei der Erstellung unseres Konzeptes und der Maßnahmenauswahl orientieren wir uns an den Grundprinzipien der Effizienz, Konsistenz und Suffizienz.

Im Rahmen der Effizienzkonzepte streben wir sowohl aus Nachhaltigkeitsüberlegungen als auch aus wirtschaftlichen Gründen eine kontinuierliche Effizienzsteigerung an. Prozesse sollen mit weniger Aufwand umgesetzt werden. Dadurch wird der Umstieg auf regenerative Energiequellen erleichtert, die aktuell und mittelfristig nicht in ausreichendem Maße verfügbar sind.

Mit dem Prinzip der Konsistenz elektrifizieren wir alle wesentlichen Prozesse. Gleichzeitig steigern wir den Anteil an Strom aus regenerativen Quellen. Sämtliche Prozesse sind mit den heute bekannten Technologien vollständig und ohne Qualitätsverlust elektrisch darstellbar. Dafür ist es notwendig, die erforderliche Infrastruktur an unseren Standorten bereitzustellen. Dazu gehören PV-Anlagen und Ladeinfrastruktur. Wo eine Umstellung noch nicht möglich ist oder nicht in der gewünschten Geschwindigkeit erfolgen kann, verwenden wir Ersatzkraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen.

Im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wenden wir das Prinzip der Suffizienz an. Alle Prozessschritte und damit verbundenen Energieverbräuche werden auf ihren Umfang und ihre grundsätzliche Notwendigkeit hinterfragt. Ebenso nutzen wir Methoden, die ohne Energieeinsatz auskommen, wie Nachtauskühlung, natürliche Lüftung oder Adiabatik.

Signifikante CapEx-Beträge für entsprechende Maßnahmen liegen mit der im Geschäftsjahr errichteten LKW-Ladeinfrastruktur und dem Bau einer PV-Anlage vor. Die Beträge sind im Kapitel „Angaben nach der Taxonomieverordnung“ im taxonomiekonformen CapEx der Tätigkeit Güterbeförderung im Straßenverkehr erfasst. Außerdem sind sie in den zugegangenen Nutzungsrechten im Konzernanhang unter E. Erläuterungen zur Konzernbilanz, Unterpunkt 1. Langfristige Vermögenswerte enthalten.

[E1-4] Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Ziele zur Reduktion der THG-Emissionen sowie der Energieverbräuche

Im Rahmen der Stakeholderbefragung wurden die Themen Reduzierung der THG-Emissionen und Reduzierung der Energieverbräuche als wesentlich erkannt. Diese wurden daher in der Formulierung der Ziele berücksichtigt. Eine explizite Einbindung der Stakeholder bei der Festlegung der Ausgestaltung und Höhe der Ziele hat jedoch nicht stattgefunden.

Die Ziele wurden vom zentralen Umweltmanagement in Anlehnung an die Zielvorgaben des übergeordneten Konzepts vorgeschlagen und im Management-Review formell verabschiedet. Sie sollen zur Erfüllung des Konzepts beitragen. Da aktuell noch kein Transformationsplan vorliegt, der an die Klimaziele von Paris angepasst ist, handelt es sich um eine Fortführung bestehender Reduktionsziele.

Die Formulierungen der vier definierten Ziele sind „relativ“. Sie basieren auf Verhältnisgrößen.

Kontraktlogistik (eigene und gemietete Standorte)

Ziel 1: Reduzierung der relativen CO₂-Emissionen Scope 1 und 2 (kg CO₂/m² Bruttogeschossfläche) um 2,5 %/a im Vergleich zum Basisjahr. Dies betrifft vor allem die Emissionen aus dem Gebäudebetrieb sowie den operativen Tätigkeiten an den Standorten. Die Reduktion erfolgt überwiegend durch die Dekarbonisierungshebel Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien.

Ziel 2: Reduzierung des relativen Energieverbrauchs (kWh/m² Bruttogeschossfläche) um 2%/a im Vergleich zum Basisjahr. Dies betrifft vor allem die Energieverbräuche aus dem Gebäudebetrieb sowie den operativen Tätigkeiten an den Standorten. Die Reduktion erfolgt überwiegend durch den Dekarbonisierungshebel Energieeffizienz.

Transport (eigener Fuhrpark)

Ziel 3: Reduzierung der relativen CO₂-Emissionen Scope 1 und 2 (kg CO₂/100km gefahren von der eigenen Fahrzeugflotte) um 2,5 %/a im Vergleich zum Basisjahr. Dies betrifft ausschließlich direkte Emissionen aus dem Fahrbetrieb. Bei einer Umstellung von Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebe kann es zu einer Verschiebung der Emissionen von Scope 1 zu Scope 2 kommen. Dies tritt auf, wenn nicht vollständig Strom aus erneuerbaren Quellen zur Verfügung steht. Die Reduktion erfolgt überwiegend durch die Dekarbonisierungshebel Umstellungen auf CO₂-arme Kraftstoffe (Brennstoffwechsel) und Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Quellen (Nutzung erneuerbarer Energien).

Ziel 4: Reduzierung des relativen Energieverbrauchs (kWh/100km gefahren von der eigenen Fahrzeugflotte) um 2%/a im Vergleich zum Basisjahr. Die Energieeinsparung resultiert aus der effizienteren Antriebstechnik, Schulung der Fahrer und Reifenwahl. Die Reduktion erfolgt überwiegend durch den Dekarbonisierungshebel Energieeffizienz.

Für 2025 gilt weiterhin das Jahr 2023 als Basisjahr. Im Zuge der Ermittlung der Emissionen erfolgte die Umstellung auf Emissionsfaktoren des UBA. Die Werte für 2024 wurden aufgrund der Methodenänderung rückwirkend angepasst. Im Laufe des Berichtsjahres kam mit Castrop-Rauxel ein weiterer Standort hinzu und beim Standort Dormagen vergrößerte sich die Mietfläche.

Tabelle 16 Umweltziele 2025

	Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4
Basisjahr	2023			
Relativer Startwert	15,92 kg CO₂e/m²	80,91 kWh/m²	49,16 kg CO₂e/100km	207,92 kWh/100km
Start-/Basiswert	5.909.408 kg CO ₂ e	30.039.976 kWh	4.229.901 kg CO ₂ e	17.890.096 kWh
Scope 1	54,03%	51,15%	99,92%	99,95%
Scope 2 (Marktbezogen)	45,97%	48,85%	0,08%	0,05%
Vorjahr	2024			
Vorjahreswert relativ	11,63 kg CO₂e/m²	74,37 kWh/m²	48,82 kg CO₂e/100km	210,87 kWh/100km
Veränderung	-4,29 kg CO₂e/m² -26,95%	-6,54 kWh/m² -8,08%	-0,34 kg CO₂e/100km -0,69%	2,95 kWh/100km 1,42%
Vorjahreswert absolut	4.768.589 kg CO ₂ e	30.500.981 kWh	3.264.733 kg CO ₂ e	14.101.750 kWh
Veränderung	-1.140.819 kg CO ₂ e	461.005 kWh	-965.168 kg CO ₂ e	-3.788.346 kWh
Ist	2025			
Istwert relativ	12,23 kg CO₂e/m²	75,49 kWh/m²	40,47 kg CO₂e/100km	199,16 kWh/100km
Veränderung	-3,69 kg CO₂e/m² -23,16%	-5,43 kWh/m² -6,71%	-8,69 kg CO₂e/100km -17,69%	-8,76 kWh/100km -4,21%
Istwert absolut	5.176.980 kg CO ₂ e	31.953.298 kWh	2.611.191 kg CO ₂ e	12.851.584 kWh
Veränderung	-732.428 kg CO ₂ e	1.913.322 kWh	-1.618.710 kg CO ₂ e	-5.038.511 kWh
Zieljahr	2030			
Zielwert relativ	13,13 kg CO₂e/m²	69,58 kWh/m²	40,56 kg CO₂e/100km	178,81 kWh/100km
Zielwert Reduktion	-2,79 kg CO₂e/m² -17,5%(-2,5%/a)	-11,33 kWh/m² -14%(-2%/a)	-8,60 kg CO₂e/100km -17,5%(-2,5%/a)	-29,11 kWh/100km -14%(-2%/a)
Zielwert absolut	4.875.262 kg CO ₂ e	25.834.379 kWh	3.489.668 kg CO ₂ e	15.385.483 kWh
Veränderung	-1.034.146 kg CO ₂ e	-4.205.597 kWh	-740.233 kg CO ₂ e	-2.504.613 kWh

Erläuterungen zur Zielerreichung:

Ziel 1: Der Hauptanteil der Reduktion im Vergleich zum Basisjahr wurde durch die Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Quellen erreicht und zu einem geringeren Anteil durch teilweise Umstellung auf regenerative Quellen bei der Heizung. Die leichte Erhöhung von 2024 auf 2025 wurde durch den kälteren Winter und damit höhere Heizverbräuche verursacht, welche die Einsparungsbemühungen in diesem Bereich überkompensierten. Insgesamt sind die Einsparungen dennoch erheblich größer als im Reduktionspfad für dieses Zeitintervall zum Basisjahr geplant. Während die relative Emission bereits unter dem Zielwert für 2030 liegt, liegt der absolute Wert noch über dem Zielwert, was sich aus dem Zuwachs bei der bewirtschafteten Fläche erklärt.

Ziel 2: Die Reduktion des Energieverbrauchs im Vergleich zum Basisjahr wurde im Wesentlichen durch die Umstellung auf LED-Beleuchtung und zu einem kleineren Teil durch effizientere Anlagentechnik bei Neuanschaffungen erreicht. Wie beim Ziel 1 bereits erläutert, führt der härtere Winter zu einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt sind die Einsparungen bei den relativen Verbräuchen dennoch erheblich größer als im Reduktionspfad für dieses Zeitintervall zum Basisjahr geplant. Die weitere Reduktion in diesem Bereich bleibt schwierig, da diese in der Regel nur durch entsprechende Investitionen in die Anlagentechnik realisiert werden können. Auch beim Ziel 2 macht sich beim absoluten Energieverbrauch der Flächenzuwachs in 2025 bemerkbar.

Ziel 3: Die deutliche Reduzierung der Werte zum Basisjahr 2023 resultiert hauptsächlich aus der Ausweitung der Nutzung von HVO-Diesel sowie der weiteren Elektrifizierung des Fuhrparks im Bereich des Transports mit der eigenen LKW-Flotte. Insgesamt konnten die relativen Emissionen beim Transport in 2025 bereits auf das für 2030 geplante Niveau gedrückt werden. Eine weitere Reduktion wird mittelfristig nur durch den kontinuierlichen Umstieg und Ausbau der E-Mobilität erreicht werden können und von der weiteren Verfügbarkeit von HVO100 als Brückentechnologie zu wirtschaftlichen Konditionen abhängen.

Ziel 4: Die erzielte Reduktion ist bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf die Modernisierung des Fuhrparks, im Wesentlichen jedoch auf den Wechsel auf die effizienteren Elektroantriebe zurückzuführen. Die Reduktion liegt leicht besser als geplant, was auch die Herausforderung im Transportsektor verdeutlicht, da aktuell nur die E-Mobilität zu wesentlichen Einsparungen beim relativen Energieverbrauch führen kann.

Die für 2024 neu definierten jährlichen Ziele bleiben bis Ende des Geschäftsjahres 2026 unverändert. Ende 2026 sollen sie dann in einem gesamtheitlichen Transformationsplan aufgehen.

Nachfolgend sind die Methoden zur Festlegung der Ziele und die dafür zugrunde gelegten Annahmen aufgeführt.

- ▶ Ziel 1 und Ziel 3: Umstieg auf erneuerbare Energien zusätzlich zu den geplanten Effizienzgewinnen
- ▶ Ziel 2 und Ziel 4: Effizienzgewinne durch technologischen Fortschritt und Verhaltensänderung

Die Ziele entsprechen dem allgemeinen Stand der Wissenschaft. Sie sind mit vorhandener und erprobter Technologie umsetzbar.

Die Erfassung und Berechnung der CO₂-Emissionen und Energieverbräuche erfolgt über die Rechnungen der Versorger und Lieferanten. Diese werden in CO₂-Äquivalente bzw. Intensitäten umgerechnet.

Bislang wurden für Scope 3 Emissionen noch keine Ziele festgelegt. Dies soll im Zuge der Erarbeitung des Transformationsplanes erstmals für das Geschäftsjahr 2027 erfolgen.

Die definierten Ziele sind kurzfristig angelegt. Sie dienen dazu, die Zeit bis zur Erarbeitung eines umfassenden Transformationsplans zu überbrücken. Dieser hat das Ziel, bis 2045 in Deutschland und bis 2050 EU-weit Netto-Null-Emission zu erreichen. Die Ziele sind grundsätzlich geeignet, das Gesamtziel zu unterstützen. Sie stehen im Einklang mit dem Stand der Wissenschaft in Bezug auf die grundsätzliche Ausrichtung. Allerdings sind sie noch nicht wissenschaftlich fundiert („science based“) im engeren Sinne. Deshalb lassen sie sich derzeit noch nicht plausibel rechnerisch mit der Begrenzung der Erderwärmung in Einklang bringen.

Die getrennten Ziele für die Kontraktlogistik und den Transport berücksichtigen bereits heute sowohl die politischen Rahmenbedingungen als auch die Anforderungen der Kunden. Für den Transportsektor sah die Vorgängerregierung im Einklang mit EU-Vorgaben ein weitgehendes „Verbrennerverbot“ für neu zugelassene Fahrzeuge ab 2035 vor, welches nun aktuell wieder in der Diskussion ist. Dieses Verbot wird durch verschärfte Abgasnormen und eine Erhöhung der CO₂-Abgaben regulatorisch flankiert. Im Gegensatz dazu erfordert die Umrüstung der Immobilien (Kontraktlogistik) aufgrund der längeren Investitionszyklen einen längeren Zeitraum. Ein schneller Umbau des Immobilienbestandes ist nicht sinnvoll. Zum einen kann sich die Immobilienwirtschaft einen schnellen Umbau nicht leisten. Zum anderen widerspricht ein vorgezogenes Nutzungsende ansonsten funktionstüchtiger Gebäude dem Gedanken der Nachhaltigkeit.

Insofern wird sich das Emissions-Reduktionsziel im Bereich Transport exponentiell entwickeln. Der Emissions-Reduktionspfad bei den Immobilien (Kontraktlogistik) lässt eine lineare Verringerung erwarten.

[E1-5] Kennzahlen: Energieverbrauch und Energiemix

Energieverbrauch

Die Berechnung der Energieverbräuche basiert stets auf Aktivitätsdaten. Diese umfassen Verbrauchsangaben zu den Standortaktivitäten, die in der Input-Output-Bilanz erfasst werden. Priorisierte Datenquellen sind Abrechnungen, beispielsweise für Strom, Gas oder Kraftstoffe. Falls keine Rechnungen vorliegen, werden die Daten aus Datenerfassungstools entnommen oder von Verbrauchszählern abgelesen. Die in der Input-Output-Bilanz erfassten Energieverbräuche werden im Energiecockpit zusammengefasst. Dort wird der Gesamtenergieverbrauch abgebildet.

Die Lila Logistik erfasst den Energieverbrauch an allen Standorten, an denen sie operative Kontrolle über die bezogenen Energien hat. Damit folgt die Gruppe dem operativen Kontrollansatz zur Bilanzierung. Die Müller – Die lila Logistik SE betreibt 18 Standorte (Vorjahr 17) einschließlich zwei Außenlager, die in die Bilanzierung der Verbräuche einbezogen sind. Darüber hinaus hat die Müller – Die lila Logistik SE vier Standorte, bei denen nur PKW-Verbräuche und Sprinklerdiesel bilanziert wurde. Dabei handelt es sich um Kundenstandorte, wo keine operative Kontrolle stattfindet.

Der Großteil der Verbräuche von Strom, Heizenergie und Kraftstoff wurde gemessen. Fehlende Einzeldaten wurden an wenigen Stellen auf Basis der Vorjahreswerte oder veränderter Gegebenheiten hochgerechnet.

Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen

Nur am Standort Blaufelden wird durch eine PV-Anlage Strom erzeugt. Die gesamte erzeugte Menge wird in das öffentliche Netz eingespeist. Der erzeugte Strom wird mittels Zähler erfasst.

Die Messung der Kennzahl wurde nicht von einer externen Qualitätssicherungsstelle validiert.

Tabelle 17 Energieverbrauch und Energiemix (AR 34)

		2024 [MWh]	2025 [MWh]	Veränderung in %
Energieverbrauch und Energiemix				
1	Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnisse	0,00	0,00	-
2	Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen	12.841,31	10.621,19	-17,29%
3	Brennstoffverbrauch aus Erdgas	15.119,79	16.377,00	8,31%
4	Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	498,56	657,18	31,82%
5	Verbrauch aus erworbener und erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen	5.536,93	5.767,90	4,17%
6	Gesamtverbrauch fossiler Quellen (Summe der Zeilen 1-5)	33.996,60	33.423,27	-1,69%
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	76,31%	74,60%	-
7	Verbrauch aus nuklearen Quellen	192,75	150,21	-22,07%
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	0,43%	0,34%	-
8	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	1.923,37	2.967,08	54,26%
9	Verbrauch aus erworbener und erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	8.439,31	8.264,32	-2,07%
10	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	0,00	0,00	-
11	Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen (Summe der Zeilen 8-10)	10.362,68	11.231,40	8,38%
	Anteil erneuerbarer Quellen	23,26%	25,07%	-
	Erzeugung von nicht erneuerbarer Energie	0,00	0,00	-
	Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen	548,03	544,73	-0,60%
	Gesamtverbrauch (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)	44.552,03	44.804,88	0,57%

Hinweis zu Tabelle 17: Der Vorjahreswert in Zeile 5 wurde rückwirkend angepasst, da seinerzeit geschätzte Werte nun durch abgerechnete Werte ersetzt werden konnten.

Die wesentlichen Veränderungen im Energieverbrauch und Energiemix ergeben sich aus folgenden Effekten:

- Zeile 2: Die Reduktion wurde durch den Ersatz von Brennstoffen aus fossilen Quellen durch solche aus erneuerbaren Quellen erreicht.
- Zeile 3: Signifikant ist der gestiegene Verbrauch bei Erdgas, der den Einsparungsbemühungen entgegenläuft. Dies ist jedoch im Wesentlichen den meteorologischen Gegebenheiten in 2025 geschuldet. Vergleichsrechnungen haben gezeigt, dass die Verbrauchserhöhung unter den zu erwartenden wetterbedingten Effekten bleibt. Dementsprechend ergäbe sich um den Wettereffekt bereinigt eigentlich auch in diesem Bereich eine Einsparung, was die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen bestätigt.
- Zeile 4: Der Hauptgrund für den Anstieg des Brennstoffverbrauchs aus sonstigen fossilen Quellen ist, dass das LNG-betriebene Fahrzeug im Jahr 2025 auf längeren Touren eingesetzt wurde.
- Zeile 8: Der starke Anstieg des Brennstoffverbrauchs aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse (wie Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas und Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen), ist überwiegend das Ergebnis der verstärkten Nutzung von HVO-Diesel.

Der Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren beträgt 44.804,88 MWh (Vorjahr 44.552,03 MWh). Die Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren belaufen sich auf 250.477 T€ (Vorjahr 248.735 T€). Die Energieintensität (Gesamtenergieverbrauch je Nettoumsatzerlöse) im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren beträgt 0,178878 MWh/T€ (Vorjahr 0,179114 MWh/T€).

Die folgenden klimaintensiven Sektoren wurden bei der Bestimmung der Energieintensität berücksichtigt:

- ▶ 49.41 Güterbeförderung im Straßenverkehr
- ▶ 52.10 Lagerei
- ▶ 52.29.1 Spedition
- ▶ 68.10 Kauf und Verkauf von eigenen Grundstücken, Gebäuden und Wohnungen
- ▶ 68.20 Vermietung, Verpachtung von eigenen oder geleasteten Grundstücken, Gebäuden und Wohnungen

Die für die Berechnung der Energieintensität herangezogenen Nettoumsatzerlöse entsprechen den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlösen (näheres im Anhang C.1.).

[E1-6] Kennzahlen: THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

Definition und Grundprinzipien der Berichterstattung

Die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen erfolgt nach der Methodik und den Prinzipien des Greenhouse Gas (GHG) Protocol Standard. Dies ist der international führende Standard zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen. Diese werden in CO₂-Äquivalenten bilanziert.

Bei Lila Logistik werden die Treibhausgasemissionen in drei Scopes unterteilt:

- Scope 1: Erfasst werden die Emissionen aus der Verbrennung von Energieträgern zur Wärmeerzeugung, aus Kraftstoffverbräuchen, aus Kältemittelverlusten sowie aus Notstromaggregaten. Hierbei werden die direkten Emissionen (ohne Vorkette) vom Unternehmen ausgewiesen.
- Scope 2: Berücksichtigt werden Emissionen aus dem Verbrauch von Strom und Fernwärme sowie aus dem Betrieb von Elektroautos und E-Lkw. Bei der Bilanzierung von Strom und Fernwärme verfolgt Lila Logistik sowohl den markt- als auch den standortbezogenen Ansatz.
- Scope 3: Hierbei handelt es sich um sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, die nicht an eigenen oder direkt kontrollierbaren Quellen entstehen. Bei Lila Logistik wurden folgende wesentliche Scope 3 Emissionsquellen identifiziert: 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen, 3.2 Investitionsgüter, 3.3 Brennstoff- und energiebezogene Emissionen, 3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb sowie 3.7 Pendelnde Arbeitnehmer.

Die Messung der Kennzahl wurde nicht von einer externen Qualitätssicherungsstelle validiert.

Organisationsgrenzen

Der Berechnung der Treibhausgasemissionen liegt der operative Kontrollansatz zugrunde.

Berichterstattungsgrenze

Bei Lila Logistik werden unter Scope 3 alle wesentlichen Emissionsquellen berichtet, die nicht in Scope 1 oder 2 enthalten sind. Die Bilanzierung der THG-Emissionen basiert auf dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004, dem Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard 2011 und dem Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions (2013) des GHG Protocol. Die Berichterstattung erfolgt auf Basis der darin enthaltenen Pflichtangaben. Sie umfasst keine optionalen Berechnungen.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Unternehmensgruppe um einen Standort erweitert. Weitere vier, bereits bestehende Standorte wurden erstmals mit ihren PKW- und Sprinklerdieselverbräuchen in der Berichterstattung berücksichtigt.

Methodik für Scope 1 und Scope 2

Die Berechnung der THG-Emissionen basiert stets auf Aktivitätsdaten. Diese werden mit geeigneten Emissionsfaktoren multipliziert, um die THG-Emissionen der jeweiligen Emissionsquelle zu bestimmen.

Verbräuche

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Nachhaltigkeitsklärung liegen die Nebenkosten-Endabrechnungen für einige gemietete Standorte noch nicht vor. An Standorten ohne geeignete Messeinrichtungen ist eine alternative Kontrolle über die Messwerte nicht oder nur teilweise im Jahr möglich. Die Hochrechnung erfolgt daher auf Basis der Erfahrungswerte des vorausgegangen Abrechnungsjahres. In der Vergangenheit zeigten sich nach Vorlage der Endabrechnung nur geringe Abweichungen zu den angenommenen Werten.

An einigen Standorten der Lila Logistik können direkte Treibhausgasemissionen durch Leckagen von Klimaanlage entstehen. Der Kältemittelverbrauch wird anhand der Kältemittelnachfüllmengen ermittelt und im Wartungs-

protokoll dokumentiert. Da das Kältemittel nicht jedes Jahr nachgefüllt wird, kann die tatsächlich verbrauchte Menge erst im Folgejahr berücksichtigt werden. Dies kann zu Ungenauigkeiten bei der Berechnung der Kältemittel-Emissionen führen.

Emissionsfaktoren

Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen aus Rechnungen von Energieversorgern, Emissionsreporten von Herstellern sowie öffentlich zugänglichen Quellen. Dabei wurde für das Geschäftsjahr 2025 überwiegend auf Emissionsfaktoren des UBA zurückgegriffen. Wo solche nicht verfügbar waren, wurden Faktoren des GEMIS (Globales Emissions-Modell Integrierter Systeme) und DEFRA (britisches Ministerium für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten) verwendet. Mit Ausnahme der Fernwärme an einem Standort sind in den Emissionsfaktoren (CO₂e) keine Emissionen der Vorkette enthalten.

Die Vorjahreswerte wurden an die neuen UBA-Faktoren angepasst – was zu einer Steigerung der ausgewiesenen Gesamt-THG-Emissionen um ca. 5% im Vergleich zu den im Vorjahr genutzten Faktoren und den im letztjährigen Bericht veröffentlichten Emissionen geführt hat (ESRS 2 BP-2). Für die interne Steuerung wird nur dann der standortbezogene Ansatz angewandt, wenn keine Rechnungen vorliegen. Dies stellt sicher, dass die Emissionen so wahrheitsgetreu wie möglich berechnet werden.

Methodik Scope 3

Das Screening und die Scope 3-Wesentlichkeitsanalyse wurden mit Daten aus 2023 durchgeführt. Grundlage waren die Empfehlungen des GHG Protocol Standards und der CSRD. Zunächst wurden alle Scope 3 Kategorien ausgeschlossen, die für die Lila-Logistik-Gruppe nicht relevant sind. Danach wurden die Aktivitätsdaten für wesentliche Emissionsquellen ermittelt. Im Corporate-Carbon-Footprint-Tool wurden die Emissionen von 2025 anhand geeigneter Berechnungsmethoden und recherchierter Emissionsfaktoren berechnet. In diesem Zusammenhang wurden auch die Vorjahreswerte (bis auf Scope 3.2) angepasst, sowohl wegen der Umstellung auf UBA-Faktoren (Scope 3.3, 3.4, 3.7) als auch wegen einer Faktoränderung (Scope 3.1) und wegen einer Änderung/Verbesserung der Methodik (Scope 3.4, 3.7).

Im Scope 3 wurden keine Emissionen anhand von Primärdaten von Lieferanten oder anderen Partnern in der Wertschöpfungskette berechnet. Dies entspricht wie im Vorjahr einem Anteil von 0 % der Scope 3 Emissionen.

Zur Ermittlung der Scope 3 Emissionen wurde überwiegend Schätzungen, Hochrechnungen und Herleitungen auf Basis von Finanzzahlen genutzt. Dies geschah, wenn die erforderlichen Aktivitätsdaten nicht in der ausreichenden Genauigkeit vorlagen. Dazu wurden die relevanten Aktivitätsdaten an den betroffenen Standorten teilweise direkt erfasst.

Im Folgenden werden sowohl die Annahmen und Berechnungsmethoden sowie die Emissionsquellen der wesentlichen Scope 3 Kategorien näher beschrieben.

3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen:

Hier wurden die Emissionen aus der Herstellung von eingekauften Gütern erfasst, die an unseren Standorten oder im Zuge unserer Dienstleistung genutzt werden. In der Regel wurde die Durchschnittsdaten-Methode angewandt. Beim Verpackungsmaterial kam zusätzlich ein kostenbasierter Ansatz zum Einsatz. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen von DEFRA 2025, BAFA 2025, dem Umweltbundesamt 2022/2024 und der Base Empreinte von ADEME (Frankreich).

Der Großteil der Güter befindet sich zu keinem Zeitpunkt im Eigentum der Lila-Logistik-Gruppe. Eine Ausnahme bildet der Standort Blaufelden, an dem ein kleiner Teil der gelagerten Güter aus technischen Gründen kurzzeitig in unser Eigentum übergeht. Die daraus resultierenden Emissionen werden erfasst. Die Berechnung erfolgte auf Basis einer Datenbankabfrage der Bestellungen mit den Stückzahlen. Diese wurden mit dem Durchschnittsgewicht multipliziert.

Die Emissionen aus Verpackungsmaterialien, die für die Erbringung unserer Dienstleistungen benötigt werden, wurden anhand von Lieferantenrückmeldungen und Finanzdaten ermittelt. Die Werte wurden in Tonnen je Materialart hochgerechnet und anschließend umgerechnet.

Arbeitskleidung wie Schuhe, Handschuhe und Kleidung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird ebenfalls in Scope 3 berücksichtigt.

3.2 Investitionsgüter:

Die Nutzfahrzeuge, Möbel, Neubau, Generalsanierung und Umbau von eigenen Gebäuden wurden hier betrachtet. Bei Fahrzeugen und Möbeln wurde die Durchschnittsdaten-Methode angewendet. Falls keine andere Möglichkeit bestand, wurde bei Möbeln auch ein kostenbasierter Ansatz genutzt. Die Emissionen aus Neubau, Generalsanierung und Umbau von eigenen Gebäuden wurden ausschließlich mit der kostenbasierten Methode errechnet. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen von BEIS/DEFRA 2025, dem Umweltbundesamt 2024 und aus der Base Empreinte von ADEME (Frankreich).

Zur praktikablen Ermittlung der Emissionen werden Kauf, Neubau und Generalsanierung von Gebäuden getrennt erfasst. Falls bei Neubauten eine Zertifizierung (z.B. DGNB) vorliegt, werden die berechneten Emissionen nach LCA angesetzt.

In allen anderen Fällen erfolgt die Berechnung über entsprechende CO₂/€-Faktoren, bezogen auf die Kostengruppen KG300, KG400 und KG500 nach DIN 276. Bei der Ermittlung der wesentlichen Scope 3 Emissionen wurden die Emissionen für Gebäude anhand des finanziellen Aufwands eingeschätzt. Dienstleister konnten keine CO₂-Nachweise bereitstellen, da dies branchenweit nicht üblich ist. Die damit verbunden Emissionen sind daher nur ein grober Anhaltspunkt.

Bei der Erstellung, dem Kauf oder der Anmietung neuer Gebäude zeigt sich ein Branchentrend zur Zertifizierung, etwa nach dem Regelwerk des DGNB. In solchen Fällen stehen für Bau und Betrieb entsprechende LCA-Daten zur Verfügung. Im Geschäftsjahr standen jedoch keine LCA zur Verfügung, so dass die Ermittlung über die Gesteuerungskosten erfolgen musste. Für Bestandsgebäude ist eine Nachweisführung nicht mit akzeptablem Aufwand möglich und auch nicht vorgesehen.

Die gekauften Fahrzeuge wurden gemäß der Zuganglisten der Konzerngesellschaften erfasst und den entsprechenden Anlagenklassen zugeordnet. Berücksichtigt wurden Pkw, Lkw sowie sonstige Transportmittel und Flurförderzeuge.

Für die Lieferung von Möbeln besteht eine Rahmenvereinbarung mit einem Dienstleister. Diese regelt eine standortübergreifend verbindliche Produktauswahl. Die jeweiligen Standorte bestellen die benötigten Möbel unterjährig auf dieser Basis. Berechnungsgrundlage waren die Stückzahlen je Möbelart gemäß vorliegenden Rechnungen.

3.3 Brennstoff- und energiebezogene Emissionen:

Die vorhandenen Brennstoff- und Energiedaten aus den Scope 1 und 2 wurden mit den recherchierten Emissionsfaktoren multipliziert, um die Vorkettenemissionen der jeweiligen Energieträger aus Scope 3 zu berechnen. Es wurde die Durchschnittsdaten-Methode angewandt. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen überwiegend vom UBA.

3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb:

Der Transport von Waren durch Fremdfirmen wurde berücksichtigt. Die Anlieferung der Ware an unseren Standorten wird durch unsere Kunden direkt veranlasst und bezahlt. Dementsprechend sind diese Transporte nicht Teil unserer wirtschaftlichen Aktivität.

In allen anderen Fällen, in denen die Lila-Logistik-Gruppe eine Logistikdienstleistung erbringt und dafür vergütet wird, gehört die Dienstleistung zur wirtschaftlichen Aktivität und wird in Scope 1 oder 2 bilanziert. Die Berechnung erfolgt mit der Distanzbasierten-Methode. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen vom Umweltbundesamt 2024.

Für Scope 3 Emissionen aus Fremdtransporten sind in den Systemen nicht immer die exakten Frachtgewichte oder Entfernungen hinterlegt. Diese Angaben sind bei den Abrechnungsmodellen mit den Dienstleistern nicht immer erforderlich. Die Daten sind somit zumindest teilweise geschätzt und haben eine mittlere Genauigkeit. Die Berechnung der Scope 3 Emissionen erfolgt über Tonnenkilometer.

Entweder wird das exakte Frachtgewicht mit einer durchschnittlichen Entfernung erfasst oder die exakte Entfernung mit einem durchschnittlichen Frachtgewicht bestimmt. Die durchschnittlichen Entfernungen werden über eine repräsentative Auswahl an Transportrelationen berechnet. Das durchschnittliche Frachtgewicht wird anhand einer repräsentativen Auswahl an Transportaufträgen ermittelt. Transporte, für die der Dienstleister eine von einer unabhängigen Stelle geprüfte CO₂-Bilanz vorlegt, sollen vorrangig als Nachweis dienen. Im Geschäftsjahr 2025 standen keine derartigen Zertifikate zur Verfügung.

Bei der Ermittlung der Tonnenkilometer wurden Leerfahrten nicht berücksichtigt. Ebenso wurde weiterhin für alle Transporte ausschließlich von dieselbetriebenen LKW > 33 to ausgegangen, obwohl in geringem Umfang auch Luft-, Schienen- und Seetransport erfolgte.

3.7 Pendelnde Arbeitnehmer:

Hier wurden die Arbeitswege der eigenen Mitarbeiter betrachtet. Für die deutschen Standorte wurde die Entfernung zwischen der im HR-System hinterlegten Arbeitsstätte und der bekannten Heimatadresse jedes Mitarbeiters berechnet. Diese Daten dienten als Grundlage für die Berechnung der Emissionen. Die streckenbasierte Methode wurde angewendet und durch die Durchschnittsdaten-Methode ergänzt. Abweichend zum letzten Berichtsjahr wurden für das aktuelle Berichtsjahr durchgängig auf aktuelle Emissionsfaktoren des UBA umgestellt. Die Werte aus 2024 wurden angepasst und dabei die Erkenntnisse aus den Umfragen zum Modalsplit sowie die Effekte aus den geänderten Emissionsfaktoren berücksichtigt.

Für die Standorte in Polen und Tschechien wurde der in Deutschland ermittelte Durchschnittswert pro Beschäftigten genutzt und anhand der Beschäftigtenzahl hochgerechnet.

Bezüglich der Anzahl der Arbeitstage wird grundsätzlich von 215 Tagen ausgegangen, um Veränderungen, welche aus rein kalendarischen Effekten resultieren, zu vermeiden. Homeoffice wird dabei weder bei den zugrundeliegenden Arbeitstagen noch im Hinblick auf die damit verbundenen Emissionen berücksichtigt. Ebenso erfolgte die Ermittlung über die Anzahl der Beschäftigten ohne Berücksichtigung von eventuell reduzierenden Aspekten aus Teilzeit-Arbeitsverhältnissen.

In einer repräsentativen Umfrage wurde im Geschäftsjahr 2025 an allen deutschen und europäischen Standorten das Pendelverhalten der Mitarbeiter erfragt. Dabei wurden alle relevanten Verkehrsmittel sowie der Grad deren Nutzung berücksichtigt und ein umfassendes Lagebild in Form eines Modalsplit erstellt.

Nicht erfasste Emissionen:

Die aus der Berechnung ausgeschlossenen Scope 3 Kategorien und deren Gründe werden im Folgenden beschrieben.

Tabelle 18 Nicht berücksichtigte Scope 3 Emissionen

Scope 3 Kategorien, die aus der Berechnung ausgeschlossen wurden	Begründung für den Ausschluss
3.5 Abfallaufkommen in Betrieben	Geschätzte Quantität sehr gering (< 1 %)
3.6 Geschäftsreisen	Geschätzte Quantität sehr gering (< 1 %)
3.8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Bereits in Scope 1 und 2 erfasst
3.9 Nachgelagerter Transport	Nur sehr ungenaue Berechnung möglich
3.10 Verarbeitung verkaufter Produkte	Es werden in der Regel keine physischen Produkte verkauft.
3.11 Verwendung verkaufter Produkte	Nur sehr ungenaue Berechnung möglich
3.12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Geschätzte Quantität sehr gering (< 1 %)
3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Energieverbräuche vermieteter Flächen sind in Scope 1 und 2 bereits erfasst
3.14 Franchises	Unternehmen betreibt kein Franchise-Modell
3.15 Investitionen	Tochterunternehmen/Kapitalbeteiligungen sind in den Organisationsgrenzen enthalten und daher in Scope 1 und 2 ausgewiesen

THG-Kennzahlen

Tabelle 19 THG-Emissionen (AR 48)

	Basisjahr 2023	Vorjahr 2024	Aktuell 2025	Veränderung in % (zum Vorjahr)	Etappenziele / Zieljahre			Jährlich % des Ziels / Basisjahr
					2025	2030	2050	
Scope 1 THG-Bruttoemissionen								
Scope 1 THG- Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	7.419,45	6.649,16	6.320,03	-4,95%	7.048,48	6.121,05	-	2,50%
Prozentsatz der Scope-1- Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	-	-	-	-	-	-	-	-
Scope 2 THG-Bruttoemissionen								
Standortbezogene (location- based) Scope-2- THG- Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	5.215,63	5.545,88	5.567,12	0,38%	-	-	-	-
Marktbezogene (market- based) Scope 2- THG- Bruttoemissionen (t CO ₂ e)	2.719,86	1.384,16	1.468,14	6,07%	2.583,86	2.243,88	-	2,50%
Signifikante Scope-3- THG-Bruttoemissionen								
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (t CO ₂ e)		30.502,68	33.212,52	8,88%	-	-	-	-
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen (t CO ₂ e)		4.619,91	3.972,52	-14,01%	-	-	-	-
2 Investitionsgüter (t CO ₂ e)		591,51	686,90	16,13%	-	-	-	-
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten) (t CO ₂ e)		1.855,27	1.783,70	-3,86%	-	-	-	-
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb (t CO ₂ e)		19.938,32	23.587,31	18,30%	-	-	-	-
7 Pendelnde Arbeitnehmer (t CO ₂ e)		3.497,66	3.182,09	-9,02%	-	-	-	-
Gesamtemissionen								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (t CO ₂ e)		42.697,72	45.099,67	5,63%	-	-	-	-
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (t CO ₂ e)		38.536,00	41.000,69	6,40%	-	-	-	-

Für die Werte im Bereich Scope 1, 2 und 3 mit Ausnahme von Scope 3.2 wurden die Zahlen aus 2024 rückwirkend angepasst, da die Emissionsfaktoren und/oder die Methodik geändert wurde. Näheres zu den sich daraus ergebenden Differenzen ist dem Kapitel BP-2 zu entnehmen.

- Scope 1: Für das Berichtsjahr 2025 gilt 2023 als Basisjahr. Die Scope 1 THG-Emissionen sind 2025 im Vergleich zum Basisjahr um 14,82% und zum Vorjahr um 4,95% gesunken. Hauptgründe sind die weitere Umstellung von Dieseltugmaschinen auf E-Lkw und der vermehrte Einsatz von HVO100-Dieseltugmaschinen.
- Scope 2: Bei den marktbezogenen Scope 2 THG-Emissionen wurde eine Reduktion zum Basisjahr von 46,02 % erreicht. Dies ist vor allem auf die Umstellung auf Ökostrom an mehreren Standorten zurückzuführen. Zum Vorjahr hat sich jedoch eine Erhöhung um 6,07% ergeben, was dem insgesamt gestiegenen Verbrauch von PKW-Strom und Fernwärme geschuldet ist.
- Scope 3: Lila Logistik berichtet die Scope 3 THG-Emissionen seit dem Jahr 2024, weshalb für das Jahr 2023 keine Vergleichswerte vorliegen.

Die Einsparungen bei den erworbenen Waren und Dienstleistungen (3.1) sind im Vergleich zum Vorjahr nur teilweise einem verbesserten Einkaufsverhalten zuzurechnen. Die Werte sind aufgrund von Schwankungen zwischen den Jahren, was Umfang und Zusammensetzung der Warengruppen angeht, in stärkerem Maße volatil. Auch kann aufgrund von mangelnder Marktverfügbarkeit die Emission in diesem Bereich nur bedingt gesteuert werden. Insofern stellt die Reduktion eine Momentaufnahme dar, die noch keine Aussage über den langfristigen Trend zulässt.

Die Steigerung bei den Investitionsgütern (3.2) ist die direkte Folge der aktuell höheren Investitionstätigkeit im Unternehmen. Dieser wirtschaftlich positive Effekt ist aktuell aufgrund der rein ausgabenbasierten Ermittlung noch mit einer unvermeidbaren Steigerung der Emissionen verbunden, wenngleich es sich teilweise um Investitionen handelt, welche zur Emissionsreduktion in Scope 1 und 2 unerlässlich sind und somit langfristig zumindest teilweise kompensiert werden.

Die Reduktion im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie 3.3 ist direkt auf den Ersatz fossiler durch regenerative Energien und Brennstoffe zurückzuführen. Dieser Effekt wird planmäßig fortgesetzt werden.

In 2025 ergibt sich für die Transporte durch Dritte (Scope 3.4) bei leicht gesunkenen Kosten eine Steigerung von ca. 18% bei den Tonnenkilometern und somit den daraus resultierenden Emissionen. Die Steigerung resultiert sowohl aus einer Änderung bei der Auftragszusammensetzung, aber auch aus der Verbesserung der Datenerhebung. Aufgrund der Umstellung der Emissionsfaktoren auf die Werte des UBA als einheitliche Datenquelle ergibt sich eine weitere Erhöhung der CO₂-Emissionen um ca. 2%. Insgesamt handelt es sich um einen einmaligen Effekt, der dazu dient die Ausgangsbasis genauer zu definieren. Aktuell arbeiten wir jedoch noch daran die Datenbasis durch Nutzung digitaler Systeme noch besser zu erfassen, um Reduktionsmaßnahmen passgenauer ergreifen zu können.

Aus der besseren Datenbasis beim Pendeln der Arbeitnehmer (Scope 3.7) ergab sich nach Anpassung der Vorjahreszahl und unter Berücksichtigung der Veränderungen bei Belegschaft und der durchschnittlichen Entfernung und bereinigt um die Erkenntnisse beim Modalsplit eine Gesamteinsparung von ca. 9%. Durch die ergriffenen Methodenverbesserung verfügen wir nunmehr über eine gute Datengrundlage, um Verbesserungsmaßnahmen planen und umsetzen zu können.

Zusätzlich zu den oben genannten THG-Emissionen wurden im Berichtsjahr 763,77t biogene CO₂-Emissionen im Scope 1 berechnet. Die Zahl für 2024 wurde nachträglich auf 495,10t korrigiert. Die Erhöhung der Zahl zum Bericht 2024 ist darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahr 2024 ein falscher Faktor zur Berechnung der biogenen Emissionen herangezogen wurde. Biogene Emissionen in Scope 2 und 3 konnten im Berichtsjahr nicht ermittelt werden.

Der eingekaufte erneuerbare Strom kommt beinahe vollständig aus gebündelten Vertragsinstrumenten. Nur ein kleiner Teil stammt aus ungebündelten Vertragsinstrumenten. An Standorten mit eigenem Ökostrombezug über einen Rahmenvertrag sind die Vertragsinstrumente vollständig gebündelt. An Standorten, an denen der Vermieter Ökostrom kauft, jedoch kein direkter Vertrag der Lila-Logistik-Gruppe mit dem Energieversorger besteht, sind die Vertragsinstrumente nicht gebündelt. Der Anteil des erneuerbaren Stroms am Gesamtverbrauch der Scope 2 THG-Emissionen, der über gebündelte Vertragsinstrumente abgedeckt ist, beträgt 56,16% (Vorjahr 54,84%), was 7.964,32 MWh (Vorjahr 8.280,62 MWh) entspricht. Der Anteil aus ungebündelten Vertragsinstrumenten liegt bei 0,96% bzw. 136,01 MWh (Vorjahr 1,05 % 158,69 MWh).

Die Lila Logistik speiste 544,73 MWh (Vorjahr 548,03 MWh) erneuerbaren Strom aus einer PV-Anlage in das öffentliche Netz ein.

Die Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren betragen 250,477 T€ (Vorjahr 248.735 T€).

Tabelle 20 THG-Intensität (AR 54)

	Vorjahr 2024 in tCO ₂ /T€	2025 in tCO ₂ /T€
Intensität der Treibhausgasemissionen (THG-Gesamtemissionen (standortbezogene (location-based)) je Nettoumsatzerlöse)	0,17	0,18
Intensität der Treibhausgasemissionen (THG-Gesamtemissionen (marktbezogene (market-based)) je Nettoumsatzerlöse)	0,15	0,16

Die für die Berechnung der Treibhausgasintensität herangezogenen Nettoumsatzerlöse entsprechen den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlösen (näheres im Anhang C.1.)

[E2] Umweltverschmutzung

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurden die nachstehenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Tabelle 21 E2 Umweltverschmutzung wesentliche IROs

Nr.	Geschäftstätigkeiten/ Geschäftsbereiche, die das Thema (besonders stark) beeinflussen	Positive/ Negative Auswirkungen auf die Gesellschaft / die Umwelt durch Geschäftstätigkeiten	Positiv / Negativ	Zeit- horizont	Standort / Wert- schöpfungs- kette
15	Nutzung des Fuhrparks mit konventionellen Verbrennungsantrieben	Emittierung von Luftschadstoffen und Feinstaub, Schädigung von Mensch und Natur	Negativ	aktuell	OO
16	Reifen- und Fahrbahnabrieb im Bereich der LKW- und PKW-Flotte	Mikroplastik-Einträge in die Umwelt	Negativ	aktuell	OO
Nr.	Externe Themen für das Unternehmen	Art des finanziellen Effekts (Geschäftstätigkeit, Umsatz, Finanzlage, Liquidität, Kapitalzugang, Vermögenswerte)	Risiko / Chance	Zeit- horizont	Standort / Wert- schöpfungs- kette
C/R 11	Erhöhung der Grenzwerte für Feinstaub auch bei E-Mobilität und bei Ölheizungen	Kostensteigerung bei Neuanschaffung im Bereich Fuhrpark und Haustechnik	Risiko	langfristig	OO

OO = Eigener Betrieb, VC = Wertschöpfungskette, DVC = nachgelagerte Wertschöpfungskette, UVC vorgelagerte Wertschöpfungskette

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Hinblick auf die Umweltverschmutzung im Wesentlichen zwei Themenkomplexe in unserem Geschäftsmodell identifiziert.

- ▶ Die Luftverschmutzung, welche im Bereich Transport durch Verbrennung von Kraftstoffen sowie im Bereich Real Estate durch den Betrieb von konventionellen Heizungsanlagen in unseren eigenen Immobilien als auch den gemieteten verursacht wird.
- ▶ Der Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt, welcher zum weit überwiegenden Teil aus dem Reifenabrieb unserer LKW-Flotte und in geringerem Umfang aus unserem PKW-Fuhrpark resultiert.

Im Bereich Transport ist festzustellen, dass die im Kapitel E1 beschriebenen Maßnahmen der Energieeinsparung und CO₂-Reduktion gleichzeitig einen Beitrag zur Reduktion der Emission von Luftschadstoffen leisten.

Eine Ausnahme bildet dabei der kurzfristige Einsatz von HVO100-Kraftstoffen, welcher aufgrund des Verbrennungsvorgangs auch weiterhin lokal Schadstoffemissionen verursacht. Dementsprechend stellt der langfristige Umstieg auf Elektromobilität für die Schadstoffemission die bessere Alternative dar.

Auch nach dem Umstieg auf die Elektromobilität bleibt jedoch der Eintrag von Feinstaub aufgrund des Bremsvorgangs als Emissionsquelle erhalten, wenngleich in erheblich geringerem Umfang im Vergleich zur Verbrennung von Dieselmotoren.

Für die Problematik des Eintrags von Mikroplastik in die Umwelt sind aktuell noch keine durchgreifenden technischen Innovationen erkennbar, so dass aktuell vorrangig die Quellen und der Umfang erfasst werden.

Im Geschäftsfeld LILA REAL ESTATE verstärken wir unsere Anstrengungen für nachhaltige Gebäudeentwicklung und Nutzung. Bei der Neuanmietung oder der Verlängerung von Mietverhältnissen achten wir auf die daraus resultierenden Emissionen.

Erwartete künftige finanzielle Effekte:

Da der Kundenfokus hauptsächlich auf den CO₂-Emissionen liegt, ist der Einsatz von Ersatzkraftstoffen auf vielen Relationen die wirtschaftlichere Alternative. Dadurch wird der Umstieg auf Elektromobilität im LKW-Bereich aufgrund der höheren Stückkosten gebremst. Demzufolge fällt die Reduktion der Luftschadstoffe geringer aus als die Reduktion der CO₂-Emissionen. Mit der Verschärfung der Abgasnorm soll dem vom Gesetzgeber entgegenge wirkt werden, was den Einsatz von Verbrennerfahrzeugen weiter verteuert und dem Umstieg auf Elektromobilität im Gegenzug wirtschaftlicher macht.

Im Bereich Immobilien gestaltet sich die Umstellung auf nachhaltige Lösungen erheblich schwieriger. Die Langfristigkeit der Investitionen macht den Wandel besonders herausfordernd. Zudem sind geeignete Flächen weiterhin knapp, was die Nettokaltmieten steigen lässt. Der Anstieg wird durch notwendige energetische Sanierung von Bestandsimmobilien weiter verstärkt. Dem stehen Einsparungen bei den Betriebskosten gegenüber, die jedoch die höheren Mietkosten aktuell nicht kompensieren können.

Das potenzielle Ausmaß der finanziellen Effekte im Bereich E2 Mikroplastik ist aktuell nicht absehbar. Aktuell werden diese Emissionen nicht mit Abgaben belegt und sind derzeit vom Gesetzgeber nicht avisiert.

[E2-1] Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Im Hinblick auf Umweltverschmutzung wurde die bestehende Umweltpolitik diesbezüglich detailliert.

Die wichtigsten Inhalte und gleichzeitig Gegenstand des Konzeptes sind:

- ▶ Die Reduzierung von Luftverschmutzung sowie Feinstaub im Bereich der Beheizung der von uns genutzten Immobilien, beim Bezug von Strom aus nicht erneuerbaren Quellen, bei der Nutzung von LKW mit konventionellen Verbrennungsmotoren (zum Schutz der Umwelt und zur Verbesserung der Lebensgrundlagen) (betr. die in Tabelle 23 genannten Schadstoffe Stickstoffoxide NO_x , Feinstaub PM_{10} , Schwefeldioxid SO_2).
- ▶ Die Betrachtung und Analyse des Mikroplastikeintrags in die Umwelt aus Reifenabrieb der eigenen LKW- und PKW-Flotte (zum Schutz der Umwelt und zur Verbesserung der Lebensgrundlagen)

Das Konzept bezieht sich auf die folgenden Auswirkungen, Risiken und Chancen, die in der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich bewertet wurden:

- ▶ Verschmutzung der Luft
- ▶ Emission von Mikroplastik in den Boden, die Luft und Ableitung in das Abwasser. Mikroplastik aus Reifenabrieb wurde zwar als wesentlicher IRO identifiziert, jedoch kann aufgrund fehlender technischer Lösungen kein konkretes Konzept entwickelt oder umgesetzt werden.

Bezüglich Anwendungsbereich, Verantwortung für die Umsetzung, Überwachungsprozess und Berücksichtigung und Verfügbarkeit des Konzepts für Interessenträger gelten die oben genannten Ausführungen zu E1-2 auch für E2-1.

[E2-2] Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Die meisten in Tabelle 15 aus Kapitel E1-3 gelisteten Maßnahmen zahlen ebenfalls auf die Reduzierung der Luftverschmutzung ein. Sie tragen zur Umsetzung der Umweltpolitik und des damit verbundenen Umweltkonzepts bei, indem sie die Reduktion von Luftschadstoffen (siehe Kapitel E2-3) vorantreiben.

Tabelle 22 Maßnahmen im Zusammenhang mit Klimakonzepten

Ergriffene Maßnahme	Umfang	Ziel der Maßnahme und Zeithorizont	Fortschritt 2025
Umstellung Pkw-Flotte auf Elektromobilität (Hybrid, Batterieelektrisch oder Brennstoffzelle) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Dienstfahrzeuge eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 (EU-weites Verbrennerverbot) soll die Umstellung erfolgen	in Arbeit: Bestand an E-PKW zum 31.12.2025: 49 (= 60% der Gesamtflotte)
Umstellung der Lkw-Flotte auf Elektromobilität (Hybrid, Batterieelektrisch oder Brennstoffzelle) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden im Rahmen ihrer Anbindung durch Lkw-Verkehr	Bis 2035 soll 50 % der Transportleistung (alternativ 50 % der Fahrzeuge) umgestellt werden.	in Arbeit: Bestand an E-LKW zum 31.12.2025: 4 (= 6,45% der Gesamtflotte)
Umstellung der verbleibenden Lkw-Flotte auf Refuels oder andere regenerativ erzeugte Brennstoffe Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden im Rahmen ihrer Anbindung durch Lkw-Verkehr	Bis 2035 soll 50 % der Transportleistung (alternativ 50 % der Fahrzeuge bzw. der restliche Fahrzeugbestand) mit regenerativ erzeugten Kraftstoffen betrieben werden	Maßnahme abgeschlossen Anzahl mit HVO betriebene LKW zum 31.12.2025: 40 (= 61,50% der Gesamtflotte)
Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Pkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2026 soll jeder eigene oder gemietete Standort in Deutschland mit einem Ladepunkt (11kW AC) ausgestattet sein.	In Arbeit: 7 von 24 Standorten haben einen Ladepunkt (29%) Anzahl Ladepunkte zum 31.12.2025: „AC Langsam“: 34 gesamt (Besigheim: 18, Benningen: 1, Blaufelden: 6, Bünde: 1, Herne: 2, Zwenkau: 2, Marbach: 4) „DC Schnell“: 5 in Besigheim (3 Säulen)
Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Pkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 soll ein Drittel der baurechtlich geforderten Mitarbeiterparkplätzen mit Ladepunkten (11kW AC) ausgestattet sein.	In Arbeit: Stand 31.12.2025 haben anteilig 21% der baurechtlich geforderten Mitarbeiterparkplätze einen Ladepunkt.
Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Lkw) Dekarbonisierungshebel: Brennstoffwechsel und Nutzung erneuerbarer Energien	Dienstfahrzeuge und Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Mitarbeitende	Bis 2035 soll an den Standorten mit eigener Lkw-Flotte eine Schnellladeinfrastruktur bis 400KW (1 Ladepunkt je 12 E-LKW) installiert werden.	In Arbeit: 4 Schnell-Ladepunkte für LKW in Besigheim
Umstellung der Gebäudeheizung und Kühlung auf regenerative Technologien (Strom, Biomasse, Biogas) Dekarbonisierungshebel: Nutzung erneuerbarer Energien	Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG-Footprint sinkt)	An allen eigenen sowie direkt gemieteten Standorten sollen bis 2045 die Heiz- und Kühlenergie zu 100 % aus regenerativen Quellen stammen.	Maßnahme abgeschlossen: seit 2025 Einkauf von 100% „grünem“ Strom (eigener Einkauf)
Programm zur Verminderung von Ressourcenverbrauch: Energieeinsparung Heizung/Kühlung (z.B. angemessene Raumtemperatur, Wärmerückgewinnung, Lüftungsverhalten, Schnellauftore...) Dekarbonisierungshebel: Energie-/Materialeffizienz	Immobilien eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG-Footprint sinkt)	Unabhängig von Sanierungsmaßnahmen soll der Energieverbrauch/m ² beheizter Fläche durch technische Optimierung und organisatorische Maßnahmen bis 2030 um insgesamt 10 % gesenkt werden. Das entspricht einer durchschnittlichen Reduktion von 2 % pro Jahr.	In Arbeit: Maßnahmen sind dokumentiert im „Aktionsplan Umwelt/Energie“ Steigerung 2025: 4,92%
Programm zur Verminderung von Ressourcenverbrauch: Energieeinsparung Benzin/Diesel/LNG (z.B. effiziente Reifen, Routenplanung, Fahrerschulung...) Dekarbonisierungshebel: Energie-/Materialeffizienz	Transport eigenes Unternehmen Stakeholder: Kunden (deren THG-Footprint sinkt)	Beim Betrieb der verbleibenden Lkw-Flotte mit Verbrennungsmotor soll bei Modellwechsel sowie durch technische und organisatorische Optimierung eine Reduktion des Verbrauchs von 2 % jährlich, bezogen auf den Verbrauch von Liter Diesel/gefahrener Km, erreicht werden.	In Arbeit: Maßnahmen sind dokumentiert im „Aktionsplan Umwelt/Energie“ Reduktion des Verbrauch Liter Diesel/gefahrener Km : 0,30%

Die Angaben zu erwarteten Ergebnissen und erforderlichen Finanzmitteln für eingeführte Maßnahmen sind aktuell noch nicht möglich. Die Lila Logistik arbeitet an der Umsetzung und ermittelt parallel die voraussichtlichen Auswirkungen und Kosten. Konkrete Maßnahmen zur Reduzierung von Mikroplastik sind derzeit noch nicht definiert, da es noch keine technologisch wirksamen Lösungen zur Vermeidung gibt.

[E2-3] Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Lila Logistik hat bisher keine konzernweiten Ziele im Bereich der Umweltverschmutzung festgelegt. Das Unternehmen analysiert zwar seit 2023 seine Kennzahlen, aber eine Wirksamkeitskontrolle findet derzeit noch nicht statt.

[E2-4] Kennzahlen: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

Methodik Allgemein

Lila Logistik ermittelt die Emissionen von Luftschadstoffen und Mikroplastik. Zur Quantifizierung der Emissionen werden auch indirekte Methoden genutzt. Diese kommen zum Einsatz, wenn direkte Messungen technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind. In solchen Fällen greifen wir auf modellbasierte Berechnungen und Schätzungen zurück. Diese basieren auf branchenüblichen Emissionsfaktoren und Betriebsparametern. Die Methodenauswahl wird sorgfältig geprüft und dokumentiert. Dies gilt besonders, wenn mögliche Abweichungen innerhalb akzeptabler Grenzen liegen.

Durch diese Vorgehensweise stellen wir sicher, dass unsere Umweltberichterstattung sowohl den regulatorischen Anforderungen entspricht als auch unseren eigenen Nachhaltigkeitszielen gerecht wird.

Luftverschmutzung

Methodik und signifikante Annahmen:

Luftschadstoffe entstehen durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe an den Standorten. Dies betrifft vor allem die Heizung, Sprinklerpumpen und den Fuhrpark mit konventionellen Verbrennungsantrieben. Die identifizierten Luftschadstoffe sind Stickstoffoxide (NO_x), Feinstaub (PM10) und Schwefeldioxid (SO_2).

Die Mengen der oben genannten Luftschadstoffe werden anhand der Energieverbräuche und geeigneter Emissionsfaktoren berechnet.

Die Lila Logistik berücksichtigt bei der Berechnung der Luftschadstoffe alle Standorte, an denen Heizenergie und Energie für Sprinklerdiesel verbraucht wird. Auch Standorte mit Lkw-Transportgeschäft oder Firmen-Pkws werden einbezogen. Grundlage ist der operative Kontrollansatz.

Die Messung der Kennzahl wurde nicht von einer externen Qualitätssicherungsstelle validiert.

Für das Berichtsjahr 2025 wird wie im Vorjahr der Ausstoß von Stickstoffoxiden (NO_x), Schwefeldioxid (SO_2) und Feinstaub (PM10) berechnet. Die Emissionen stammen aus Heizungsanlagen, Sprinklerpumpen und dem Fuhrpark. Eine direkte Messung der verursachten Luftschadstoffe war nicht möglich. Stattdessen haben wir die Luftschadstoffe anhand der verbrannten Energiemenge berechnet. Dies betrifft Heizungsanlagen, Sprinklerpumpen und Fahrzeuge mit konventionellen Verbrennungsantrieben. Für LNG fehlten Emissionsfaktoren und belastbare Daten.

Daher wurden die Emissionsfaktoren von Erdgas für Stickstoffoxide (NO_x) und Feinstaub (PM10) verwendet. Dadurch wurden Lücken in der Berechnung vermieden.

Die Energieverbräuche von Heizungsanlage, Sprinklerpumpen und dem Fuhrpark mit konventionellen Verbrennungsantrieben wurden den Input-Output-Bilanzen der Standorte entnommen. Zusätzlich wurden die Werte aus

dem zusammengefassten Energiecockpit übernommen. Die verantwortlichen Mitarbeiter erfassten Daten primär anhand von Rechnungen. Alternativ wurden die Daten aus Systemen wie dem Fleet-Management-System verwendet. Alle Werte wurden im Energiecockpit zusammengefasst und für die Berechnung der Luftverschmutzung verwendet.

Die Emissionsfaktoren stammen aus den Datenbanken GEMIS 5.1 (2023) und ProBas (2023). Zusätzlich wurden das Datenblatt (Abgasemissionen) des Herstellers SCANIA (2021) sowie die UBA-Studie (2025) genutzt.

Kennzahlen:

Im Jahr 2025 wurden folgende Schadstoffe emittiert.

Tabelle 23 Kennzahlen Luftschadstoffe

Kennzahl im Bereich Verschmutzung der Luft	Menge der Schadstoffe 2024	Menge der Schadstoffe 2025
Stickstoffoxide (NO _x)	45,30 t	36,37 t
Feinstaub (PM10)	4,21 t	3,33 t
Schwefeldioxid (SO ₂)	0,53 t	0,52 t

Die Reduzierung der Schadstoffmengen 2025 zum Vorjahr begründet sich hauptsächlich in der weiteren Elektrifizierung des Fuhrparks.

Mikroplastik

Methoden und signifikante Annahmen:

Bei Lila Logistik entstehen durch Lkw- und Pkw-Verkehr Mikroplastikemissionen. Diese resultieren aus Reifen- und Fahrabrieb. Berücksichtigt wurden die Gesellschaft Route mit eigenen und geleasteten Lkws, sowie alle wesentlichen Standorte mit Firmen-Pkw.

Eine Messung dieser Emissionen ist aktuell nicht möglich. Daher werden öffentlich zugängliche Studien als Grundlage genutzt. Die Emissionen hängen stark von Fahrleistung, Fahrzeug- und Reifentypen sowie transportierten Frachtgewichten ab. Dadurch unterliegen die ermittelten Daten einer nicht näher bestimmbarer Ungenauigkeit.

In Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten und Dienstleistern untersuchen wir aktuell die Möglichkeiten, diese Emissionen bezogen auf unseren eigenen Fuhrpark messbar zu machen.

Die Berechnung von Mikroplastik basiert auf der gefahrenen Kilometer-Laufleistung von Lkw und Pkw. Diese entspricht den in der Input-Output-Bilanz erfassten Kilometern des eigenen Fuhrparks. Für die Erfassung der Kilometerzahlen werden vorrangig Rechnungen genutzt. Wenn keine Rechnungen vorliegen, stammen die Daten aus Systemen wie dem Fleet-Management-System. Die erfassten Kilometerzahlen werden nach Gewichtsklassen gruppiert und mit den jeweiligen Emissionsfaktoren multipliziert. Das Endergebnis gibt die Mikroplastikmenge in Kilogramm an.

Die Messung des Parameters wurde nicht von einer externen Qualitätssicherungsstelle validiert.

Die Emissionsfaktoren stammen aus der Publikation der Conference of European Directors of Roads (CEDR) von 2023: "Call 2016 Water Quality Final Programme Report - Environmentally Sustainable Roads: Surface- and Groundwater Quality". Diese basieren auf Studien und geben Durchschnittswerte wieder. Für Lkw wurden nur zwei unterschiedliche Gewichtskategorien berücksichtigt.

Kennzahl:

Bei Lila Logistik entsteht Reifenabrieb durch Lkw-Transport und durch die Nutzung von Pkws. Im Jahr 2025 wurden insgesamt 4.845 kg (Vorjahr 5.311 kg) Mikroplastik emittiert. Die Reduktion wurde im Wesentlichen

aufgrund einer geringeren Laufleistung des LKW-Transports erreicht.

SOZIALINFORMATIONEN

[S1] Arbeitskräfte des Unternehmens

Im Zuge einer Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2025 mit ausgewählten Vertretern der Belegschaft wurden die nachstehenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Tabelle 24 S1 Arbeitskräfte des Unternehmens wesentliche IROs

Nr.	Geschäftstätigkeiten/ Geschäftsbereiche, die das Thema (besonders stark) beeinflussen	Positive/ Negative Auswirkungen auf die Gesellschaft / die Umwelt durch Geschäftstätigkeiten	Positiv / Negativ		Zeithorizont	Standort / Wert- schöpfungs- kette
17	Arbeitsorganisation und Beschäftigungsbedingungen (saisonale Schwankungen, körperliche Arbeit, kundenorientierte Arbeitszeiten)	Beeinträchtigung von physischer und psychischer Gesundheit, Wohlbefinden und Vereinbarkeit von Familie und Beruf der Mitarbeitenden	Negativ		aktuell	00
18	Mitbestimmung und interne Kommunikation	Stärkung von Beteiligungsrechten und Chancengleichheit durch Mitbestimmung und verlässliche Informationsflüsse	Positiv		aktuell	00
19	Faire transparente Vergütungsstruktur mit Orientierung am Tariflohn	Förderung von Gerechtigkeit, Chancengleichheit und Wertschätzung, wodurch Arbeitsplatzattraktivität, Mitarbeiterzufriedenheit und soziale Sicherheit gestärkt werden	Positiv		aktuell	00
110	Aus- und Weiterbildung	Angebot von Ausbildungsplätzen, Weiterqualifizierung ist ein wichtiger Punkt bei der Qualitätssicherung und Kundenzufriedenheit	Positiv		mittelfristig	00
Nr.	Externe Themen für das Unternehmen	Art des finanziellen Effekts (Geschäftstätigkeit, Umsatz, Finanzlage, Liquidität, Kapitalzugang, Vermögenswerte)	Risiko / Chance		Zeithorizont	Standort / Wert- schöpfungs- kette
C/R 12	Steigende regulatorische und gesellschaftliche Anforderungen an Arbeitsbedingungen	Anpassungsfähigkeit an Herausforderungen und Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber für Mitarbeitende durch inhabergeführte Unternehmensstrukturen und Automatisierung sowie kontinuierliche Investitionen	Chance		langfristig	00
C/R 13	Angemessene Entlohnung, Tarifverhandlungen: Steigerung der Mindest- und Tariflöhne	Gefahr der Abwanderung von Produktion und somit potenzieller Kunden aufgrund Steigerung der Personalkosten und Verteuerung von eingekauften Produkten und Dienstleistungen	Risiko		langfristig	00

00 = Eigener Betrieb, VC = Wertschöpfungskette, DVC = nachgelagerte Wertschöpfungskette, UVC = vorgelagerte Wertschöpfungskette (UVC)

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit den Arbeitskräften unseres Unternehmens stellen meist auch Risiken für das Geschäftsmodell und die Strategie dar. Dies gilt insbesondere für uns als Dienstleister, da Dienstleistung von qualifizierten, motivierten und gesunden Mitarbeitern direkt abhängt.

Die identifizierten Risiken und Chancen resultieren überwiegend aus den beschriebenen Auswirkungen und Abhängigkeiten von unseren Arbeitskräften.

Als nichtproduzierendes Unternehmen, das ausschließlich innerhalb der EU agiert, spielen Zwangs- und Kinderarbeit keine Rolle. Solche Praktiken würden zudem nicht geduldet.

Bei der Erarbeitung und Identifikation der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden alle Zentralfunktionen unserer Unternehmensgruppe einbezogen. Ebenso wurden im Rahmen der Stakeholderbefragung auch Mitarbeitervertreter befragt. Durch die Validierung der operativen Geschäftsführung wurden sämtliche Geschäftsbereiche, Standortinteressen und Spezifika in Deutschland, Tschechien und Polen berücksichtigt. Daneben wurde geprüft, ob das seit 2022 bestehende Beschwerdeportal weitere Aspekte und Indizien geliefert hat. Auf diese Weise haben wir sichergestellt, dass die gemachten Angaben repräsentativ für unsere gesamte Unternehmensgruppe sind.

Arbeitsorganisation und Beschäftigungsbedingungen:

Insbesondere in den gewerblichen Bereichen der Müller – Die lila Logistik können die Arbeitsorganisation und die Beschäftigungsbedingungen eine negative Auswirkung auf unsere Belegschaft haben. Arbeits- und Zeitmodelle können zu erhöhtem Stress, Schlafstörungen sowie langfristigen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit und der Gesundheit führen. Gewerbliche Mitarbeiter sind überwiegend von den vorstehenden Auswirkungen betroffen. Schweres körperliches Arbeiten, wie z.B. Heben von großen Lasten kann über einen längeren Zeitraum zu dauerhaften Einschränkungen führen und somit ggf. die physische Gesundheit unserer gewerblichen Mitarbeiter belasten.

Mitbestimmung und Interne Kommunikation:

Durch aktive Einbindung und Beteiligung unserer Belegschaft durch die Zusammenarbeit mit Mitarbeitervertretern und Betriebsräten sehen wir die Chance das Engagement und Commitment unserer Belegschaft zu stärken und entsprechende positive wie negative Einflüsse auf unsere Mitarbeiter zu erkennen. Durch die aktive Beteiligung der Belegschaft und die entsprechende Kommunikation können wir ein Arbeitsumfeld schaffen, in dem jeder Mitarbeiter gleiche Chancen und Möglichkeiten hat und unsere Belegschaft über Veränderungen im Unternehmen und bei unseren Kunden informieren.

Die positive Auswirkung betrifft Angestellte in Voll- und Teilzeit sowie Auszubildende, Praktikanten und Werkstudenten sowie Leiharbeitnehmer.

Faire und angemessene Vergütung

In Zusammenarbeit mit den Mitarbeitervertretern und den Betriebsräten wird darauf geachtet, den Anliegen der Mitarbeitenden Rechnung zu tragen. Dies betrifft Gerechtigkeit und Gleichbehandlung bei der Bezahlung und den Arbeitsbedingungen.

Insbesondere in den Ballungsräumen konkurrieren wir mit anderen Arbeitgebern um Fachkräfte. Teilweise stehen wir dabei auch im Wettbewerb mit unseren eigenen Kunden, wenn es darum geht Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden. Daher ist die Bezahlung angemessener und fairer Löhne Teil der Unternehmensstrategie.

Die Zahlung angemessener Löhne wurde als positive Auswirkung identifiziert. Durch diese Vorgehensweise können wir unsere Attraktivität als Arbeitgeber sowie die Zufriedenheit unserer Belegschaft steigern. Durch diesen Ansatz haben wir weiterhin die Chance auf qualifizierte und motivierte Mitarbeiter zurückzugreifen.

Eine angemessene und faire Vergütung wirkt sich positiv aus auf Angestellte in Voll- und Teilzeit sowie Auszubildende, Praktikanten und Werkstudenten. Zudem sind nicht angestellte Beschäftigte wie Leiharbeiter betroffen. Durch unsere Auswahl und Überwachung von zuverlässigen Partnern und Dienstleistern versuchen wir auch dieser Beschäftigungsgruppe Zugang zu einer fairen und angemessenen Vergütung zu ermöglichen.

Als langfristiges Risiko haben wir identifiziert, dass die vor allem in Deutschland zunehmende überdurchschnittliche Steigerung von Mindest- und Tarifgehältern langfristig die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kunden im internationalen Vergleich reduzieren könnte. Als mögliche Folge sehen wir eine Verlagerung von Produktionsstandorten unserer Kunden in das Ausland oder den Verlust von potenziellen Kunden. Des Weiteren sehen wir langfristig den Preisanstieg von selbst eingekauften Dienstleistungen und Produkten, welche auch wiederum unsere (Personal-) Kosten steigern kann. Dies führt wieder zum Kostenanstieg unsererseits, welchen wir an unsere Kunden weitergeben müssen. Somit kann dies zu einer Verstärkung der Abwanderung führen. Wir beobachten diese Entwicklung genau und überprüfen daher ständig unsere Vergütungs- und Gehaltspolitik, so dass wir weiterhin in Verbindung mit weiteren Maßnahmen, wie u. a. erhöhte Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung, unsere Kostenentwicklung sowie die Preise und Qualität unserer Produkte sicherstellen.

Aus- und Weiterbildung:

Im zunehmenden Wettbewerb um qualifizierte und motivierte Mitarbeiter setzt LILA schon immer auf eine eigene Aus- und Weiterbildung. So bietet LILA unter anderem an mehreren Standorten in Deutschland entsprechende Ausbildungs- und DH-Studiumpätze an, um seinen eigenen Nachwuchs auszubilden. Des Weiteren ergeben sich für unsere Mitarbeiter durch die Investition in Aus- und Weiterbildung dadurch neue Kompetenzfelder und Karriereöglichkeiten.

Unser Fokus liegt insbesondere auf der Ausbildung unserer Nachwuchskräfte und Führungskräfte. Des Weiteren bilden wir Teile unserer Belegschaft – insbesondere in den Bereichen Operational Excellence, Digitalisierung und Automatisierung – verstärkt weiter, um den zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden. Nicht angestellte Beschäftigte wie Leiharbeiter liegen zurzeit nicht im Fokus unserer Aktivitäten, da diese insbesondere in der Regel bei einfachen und Hilfstätigkeiten eingesetzt werden.

Zusammenfassung zu den Arbeitsbedingungen im Unternehmen und mögliche Effekte

Als Erkenntnis aus den identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren eigenen Beschäftigten ergeben sich mehrere übergeordnete Zielsetzungen wie die Reduzierung von Fehlzeiten durch Krankheit oder Unfällen, die Reduzierung von Fluktuation und die Erhöhung der durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit. Zudem streben wir ein ausgewogenes Altersverhältnis im Unternehmen an, fördern die Schulung und Qualifikation der Mitarbeiter und betonen die Vorbildfunktion der Führungskräfte. Eine gleiche Entlohnung für gleiche Arbeit ist ebenfalls ein entscheidender Faktor. Diese Aspekte bieten Chancen für eine positive Entwicklung unseres Unternehmens, bergen jedoch auch Risiko bei Nichterreichung. Ein motiviertes Team ist die Grundlage für die Zuverlässigkeit und die Qualität unserer Dienstleistungen. Es strahlt gleichermaßen auf Lieferanten und Kunden aus.

Die Themen der eigenen Arbeitskräfte stehen seit jeher im Fokus unserer unternehmerischen Aktivitäten und strategischen Ausrichtung. Daher sind hierzu keine grundlegenden Anpassungen erforderlich, sondern vielmehr eine kontinuierliche Weiterentwicklung im Einklang mit den allgemeinen gesellschaftlichen und konjunkturellen Entwicklungen.

Im Hinblick auf die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich S1 Arbeitskräfte des Unternehmens und deren Arbeitsbedingungen rechnen wir mit folgenden Effekten:

Durch die hohe Investitionsquote, die mit der Automatisierung und Digitalisierung einhergeht, werden körperliche Belastungen reduziert und damit einhergehend Fehlzeiten vermindert.

Die mit der Automatisierung verbundene Optimierung der Prozesse schafft Möglichkeiten der Qualifizierung der Mitarbeiter. Mit steigender Produktivität entstehen Spielräume für eine angemessene Vergütung. Das wirkt ebenfalls dem Fachkräftemangel und der Fluktuation entgegen.

Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung zahlen in bedeutendem Maße auf die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich S1 Arbeitskräfte des Unternehmens und deren Arbeitsbedingungen ein. In der Regel handelt es sich um einzelne Großmaßnahmen, die jeweils mit einem konkreten Kundenvertrag in Zusammenhang stehen und als Einzelprojekt finanziert werden. In der Regel amortisieren sich diese Vorhaben innerhalb der Nutzungsdauer.

[S1-1] Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Bereich Soziales wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren Arbeitskräften identifiziert.

Das Sozial- und Personalkonzept gilt unternehmensweit für alle eigenen Mitarbeiter der gesamten Unternehmensgruppe. Ziel ist die kontinuierliche Verbesserung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen. Dies soll den nachhaltigen Unternehmenserfolg garantieren.

Unser Sozial- und Personalkonzept beschäftigt sich im Schwerpunkt mit den folgenden Punkten. Es ist im Code of Conduct festgehalten:

- ▶ Einhaltung und Umsetzung der im Code of Conduct verabschiedeten Geschäftspraktiken, insbesondere für die eigene Belegschaft
- ▶ Selbstverpflichtungen zu Menschenrechten, Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit gemäß dem Code of Conduct
- ▶ Sicherstellung von Arbeitnehmerrechten, insbesondere die Versammlungs-, Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit, einschließlich der Tariffreiheit
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen und fairen Entlohnung

Mit dem Code of Conduct möchten wir sicherstellen, dass wir faire Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeitenden schaffen. Das Geschäftsführende Direktorium ist für die Umsetzung verantwortlich. Es wird bei der operativen Umsetzung durch den Personalbereich und das Compliance-Gremium der Unternehmensgruppe unterstützt. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben wird das unternehmensweit eingeführte Hinweisgeber-Portal genutzt. Dieses System ermöglicht es, Verstöße zu melden und so die Einhaltung des Code of Conduct zu überwachen. Die Vorgehensweise wurde vom Compliance-Gremium und dem Personalbereich der Unternehmensgruppe entwickelt. Sowohl Mitarbeitende als auch Externe wie Lieferanten und Geschäftspartner können auf den Code of Conduct zugreifen. Durch den öffentlichen Zugang erhalten sie Einsicht in die darin enthaltenen Selbstverpflichtungen.

Menschenrechte, Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit

In unserem Code of Conduct und unserer Grundsatzerklärung zu den Menschenrechten haben wir uns unternehmensweit den folgenden international gültigen Grundwerten verpflichtet:

- ▶ Der internationalen Charta der Menschenrechte (OHCHR)
- ▶ Den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs)
- ▶ Der Erklärung der internationalen Arbeitsorganisationen (ILO) über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit
- ▶ Den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC)
- ▶ Den Leitsätzen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) für multinationale Unternehmen.

Zur Beseitigung von Diskriminierung und Belästigung sowie zur Förderung der Chancengleichheit nutzt das Unternehmen unterschiedliche Instrumente. Ein übergreifendes Konzept wurde aus Ressourcengründen bislang nicht entwickelt. Die Müller – Die lila Logistik SE hat einen Meldekanal implementiert. Hier können Verstöße gegen Menschenrechte gemeldet werden. Auf dieser Basis lassen sich Abhilfemaßnahmen im Fall von Menschenrechtsverletzungen einleiten. Die Lila Logistik ist keine politischen Verpflichtungen in Bezug auf Inklusion oder sonstige Förderungsmaßnahmen eingegangen. Für die Wahrnehmung und Einhaltung unserer menschenrechtsbezogenen Sorgfaltspflichten haben wir klare Verantwortlichkeiten definiert.

Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Verpflichtungen liegt beim Menschenrechtsbeauftragten. Führungskräfte und Mitarbeiter des Personalbereichs, die an Einstellungsprozessen beteiligt sind, werden in Trainings zur diskriminierungsfreien und chancengleichen Personalauswahl geschult. Die Personalauswahl basiert auf einer

kompetenzbasierten Auswahlentscheidung. Bewertet werden fachliche Fähigkeiten, Methoden- und Sozialkompetenz sowie Leistungspotenzial. Diskriminierende Kriterien wie ethnische Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht bzw. Geschlechtsidentität, sexuelle Orientierung, Behinderung, Alter, Religion, politische Meinung oder nationale und soziale Herkunft fließen nicht in die Entscheidungsfindung ein. Bei der Personalplanung wird geprüft, ob Stellen auch in Teilzeitmodellen besetzt werden können. Dadurch soll die Chancengleichheit gefördert werden. Das Hinweisgeber-Portal bietet Bewerbern und eigenen Mitarbeitenden die Möglichkeit, Diskriminierung oder Belästigung im Auswahlprozess oder im Arbeitsalltag zu melden. Jede Meldung wird durch das Compliance-Gremium geprüft. Es wird untersucht, ob eine Diskriminierung oder ein Verstoß gegen unseren Grundsatz der Chancengleichheit vorliegt. Falls Verstöße bestätigt werden, ergreift die Personalabteilung gezielte Maßnahmen. Diese reichen von Sensibilisierungsschulungen über Disziplinarmaßnahmen bis hin zur Beendigung der Zusammenarbeit mit dem Verursacher.

Arbeitnehmerrechte, Versammlungs-, Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit

Die Müller – Die lila Logistik SE betrachtet die Versammlungs- und Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit als wesentlichen Grundstein ihrer Personalpolitik. Dieser Grundsatz ist verbindlich im Code of Conduct für alle Mitarbeiter der Unternehmensgruppe verankert. Durch diesen Ansatz können wir wesentliche Auswirkungen auf unsere Belegschaft nachhaltig verbessern. Ziel ist es, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, in der unsere Mitarbeitenden hochwertige Kontraktlogistikdienstleistungen erbringen können. Die Zusammenarbeit mit gewählten Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften soll zur Schaffung attraktiver Arbeitsbedingungen beitragen. Dazu gehören Haustarifverträge, Arbeitszeitregelungen und Einsatzbedingungen. Die Wahrung der Arbeitnehmerrechte bildet die Basis unseres täglichen Handelns. Wir streben damit an, unseren Mitarbeitern und Bewerbern einen sicheren und attraktiven Arbeitsplatz zu bieten. Ein intensiver Dialog mit den gewählten Vertretern unserer Belegschaft liefert wertvolle Rückmeldungen zur Auswirkung unternehmerischer Entscheidungen. Diese Erkenntnisse fließen in die kontinuierliche Anpassung unserer Personalpolitik ein.

Gemeinsam mit unseren Betriebsräten und mit Gewerkschaften überwachen wir die Einhaltung der im Code of Conduct verankerten Arbeitnehmerrechte. Der zentrale Personalbereich der Müller – Die lila Logistik SE fungiert als interner Ansprechpartner für diese Themen. Das Konzept wurde vom Personalbereich unter Einbindung des Geschäftsführenden Direktoriums entwickelt. Die Inhalte sind für die Belegschaft zugänglich. Sie werden über den internen Code of Conduct, Betriebsvereinbarungen, Richtlinien und (Haus-)Tarifverträge veröffentlicht.

Die Belegschaft wird über entsprechende Vereinbarungen durch interne Mitarbeiterversammlungen, Bekanntmachungen und Veröffentlichungen informiert.

Angemessene und faire Entlohnung

Im Logistikkbereich wird es zunehmend schwieriger, qualifizierte Mitarbeitende zu binden und zu rekrutieren. Gleichzeitig ist es entscheidend, die Dienstleistungen für Kunden sicherzustellen

Wir haben uns daher – unter anderem im Code of Conduct – verpflichtet, eine angemessene und faire Entlohnung für die gesamte Belegschaft an allen Standorten sicherzustellen. Zur Einhaltung dieses Ziels werden regelmäßig die gesetzlichen Mindestlöhne in den jeweiligen Gesellschaften und Ländern der gesamten Unternehmensgruppe überprüft. So wird sichergestellt, dass das gesetzte Mindestniveau erreicht wird. An mehreren Standorten der Unternehmensgruppe werden (Haus-)Tarifverträge abgeschlossen. Diese wirken direkt auf unsere Belegschaft und garantieren eine angemessene und faire Entlohnung, auch unter Betrachtung der jeweiligen Marktlage. Zudem stehen wir in intensivem Dialog mit den gewählten Vertretern der Belegschaft. Gemeinsam werden Lohnniveaus und Vergütungsmodelle verhandelt und verabschiedet.

Der zentrale Personalbereich der Unternehmensgruppe überwacht diesen Prozess. Er steht zudem im direkten Austausch mit den Gewerkschaften und Betriebsräten, welche die Einhaltung der getroffenen Vereinbarungen überwachen.

Zukunftsfähige Arbeitsorganisation und sicher und gesunde Beschäftigungsbedingungen

Lila Logistik setzt sich dafür ein, das Risiko bzw. die negative Auswirkung eines unsicheren Arbeitsplatzes zu minimieren. Ein unsicherer Arbeitsplatz kann zu hohen Fehlzeiten, Arbeitsunfällen und den daraus resultierenden Folgekosten führen. Wir möchten dem entgegenwirken und unseren Mitarbeitenden einen sicheren und gesunden Arbeitsplatz bieten.

Die Logistikbranche ist geprägt von Schichtarbeit und schnellen Schicht- und Einsatzwechseln sowie von hohem körperlichem Einsatz bei einem großen Teil der Belegschaft. In enger Abstimmung mit den Betriebsräten wird versucht, Mehrbelastungsspitzen zu verteilen und Mitarbeitende zu entlasten. An einigen Standorten wurden hierfür entsprechende Ampel-Modelle eingeführt. Diese helfen, Belastungen besser zu steuern. In unseren zentralen Servicebereichen arbeiten wir mit Gleitzeitmodellen. Sie ermöglichen unseren Mitarbeitenden, Arbeitszeiten flexibler zu gestalten und so die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern. Des Weiteren legt die LILA Logistik Wert auf hohe Arbeitsschutzstandards und versucht durch die ständige Überwachung der Unfall- und Ausfallzeiten seiner Belegschaft Rückschlüsse über die Belastung der Arbeitsplätze und deren Auswirkung auf die jeweiligen Mitarbeitergruppen zu erhalten.

Die Einhaltung von gesetzlichen Arbeitsschutz- und Arbeitsrechtsvorgaben ist eine zentrale Säule unseres Konzepts. Um die gesetzlichen Anforderungen sicherzustellen, setzen wir auf regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen, Gefährdungsbeurteilungen und den Einsatz von Betriebsärzten. Zusätzlich erfolgt die Überwachung von Arbeitszeitverstößen, um die gesetzten Anforderungen sicherzustellen.

Dieser Ansatz gilt für alle Mitarbeitenden der gesamten Unternehmensgruppe sowie für die bei uns eingesetzten Zeitarbeitnehmer. Für die Überwachung und Einhaltung der gesetzlichen Arbeitsschutzvorgaben ist der zentrale Bereich Qualitäts- und Umweltmanagement zuständig. Zusätzlich tragen die direkten disziplinarischen Vorgesetzten der jeweiligen Mitarbeiter sowie die bestellten Fachkräfte für Arbeitsschutz zur Einhaltung bei. Zum aktuellen Zeitpunkt bestehen die genannten Verfahren nur als jeweilige Einzelmaßnahmen. Ein durchgehendes Konzept oder Managementsystem zur Verhütung von Arbeitsunfällen muss noch entwickelt werden. Des Weiteren besteht noch kein spezifisches übergreifendes Konzept zur Aus- und Weiterbildung. Dieses durchgehende Konzept muss ebenfalls noch entwickelt werden.

[S1-2] Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Bei Müller – Die lila Logistik SE wird die Belegschaft aktiv in Entscheidungsprozesse einbezogen. Dies geschieht entweder direkt oder durch gewählte Vertreter, wie den SE-Betriebsrat, Konzernbetriebsrat und/oder lokale Betriebsräte. Besonders für mitbestimmungsrechtliche Vorgänge ist diese Einbindung relevant. Dazu zählen Verhandlungen von Vergütungsvereinbarungen, die Neugestaltung von Arbeitszeit- und Schichtmodellen sowie Betriebs- und Organisationsänderungen.

Die rechtmäßigen Vertreter wie der Betriebsrat, Konzernbetriebsrat oder SE Betriebsrat werden in die Prozesse eingebunden. Mitarbeiter, die nicht durch den Betriebsrat vertreten werden, werden anlassbezogen beteiligt. Bei der Auswahl der einzubindenden Mitarbeitenden legt Lila Logistik besonderen Wert auf erforderliche Qualifikationen und Fachwissen, um sicherzustellen, dass das Verfahren effektiv durchgeführt wird.

Die Belegschaft oder ihre gewählten Vertreter werden in der Regel bereits in der Planungsphase von Maßnahmen einbezogen. Dadurch können frühzeitig Perspektiven der Mitarbeitenden berücksichtigt und die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Belegschaft analysiert werden. Der Fokus liegt darauf, mögliche Konsequenzen zu erfassen, Folgen zu bewerten und Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Ziel ist es, potenziell negative Auswirkungen zu minimieren. Die Beteiligung der Mitarbeitenden erfolgt anlassbezogen. Je nach Art und Relevanz der Maßnahmen geschieht das durch Information, Anhörung und/oder Mitbestimmung. Die Betriebsräte werden regelmäßig in festgelegte Termine eingebunden. Dazu gehören wöchentliche oder monatliche Gespräche. In diesen Beteiligungsverfahren werden gemeinsame Entscheidungen getroffen und verabschiedet. Vereinbarungen, wie neue Vergütungsregelungen, werden schriftlich dokumentiert. Der SE-Betriebsrat wird mindestens zweimal pro Jahr konsultiert.

Die Personalleitung der Unternehmensgruppe stellt sicher, dass die betroffene Belegschaft oder ihre Vertreter angemessen in das Verfahren eingebunden werden. Sie gewährleistet zudem, dass die im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse in die Entscheidungsfindung einfließen und angemessen berücksichtigt werden.

Die Müller – Die lila Logistik SE hat keine globalen Rahmenvereinbarungen oder sonstige Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretern zur Achtung der Menschenrechte geschlossen. Das Unternehmen sieht sich jedoch durch seine Selbstverpflichtung in Bezug auf Initiativen Dritter verpflichtet, darunter die Internationale Charta der Menschenrechte (OHCHR). Diese Selbstverpflichtung stellt sicher, dass Menschenrechtsprinzipien nachhaltig im Unternehmen verankert sind.

Wir führen regelmäßig Besprechungen mit unseren Betriebsräten durch, um die Wirksamkeit der Zusammenarbeit zu bewerten. In diesen Gesprächen erhalten wir direktes Feedback zur Qualität der Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmervertretungen. Die Bewertung erfolgt anlassbezogen und wird nicht strukturiert erhoben oder verwertet.

[S1-3] Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Wenn wesentliche negative Auswirkungen auf unsere Belegschaft identifiziert werden, erfolgt eine umfassende Analyse. Die Geschäftsführung und der Personalbereich bewerten die Bedürfnisse der Mitarbeiter und mögliche Gegenmaßnahmen. Dadurch möchten wir negativen Effekten wie hoher Mitarbeiterfluktuation oder sozialem Unfrieden im Unternehmen entgegenwirken.

Zur Bearbeitung dieser Themen nutzen wir verschiedene Formate. Dazu gehören Mitarbeitergespräche, Workshops und der „LILA Tisch“. Zusätzlich findet ein Austausch mit internen Experten zu den jeweiligen Fachthemen statt. Die enge Abstimmung mit Arbeitnehmervertretern stellt sicher, dass die Anliegen der Belegschaft gezielt berücksichtigt werden. Die Beratungen mit gewählten Mitarbeitervertretern erfolgen in der Regel in persönlichen Gesprächen. Im Anschluss werden gemeinsame Vorgehensweisen und Maßnahmen definiert. Die Umsetzung wird kontinuierlich überwacht, um eine nachhaltige Verbesserung sicherzustellen.

Im Berichtsjahr gab es keine konkreten Hinweise oder neuen Erkenntnisse, die zusätzliche Abhilfemaßnahmen erforderlich machten. Sollten Abhilfemaßnahmen notwendig werden, erfolgt die Umsetzung nach einem festgelegten Verfahren. Die Umsetzungsüberwachung erfolgt u. a. durch Projektpläne, Maßnahmen- und Aktivitätskatalogen. Diese werden von den jeweiligen Umsetzungsbeauftragten geführt. Teilweise wird die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen durch Befragungen interner Experten und gewählter Belegschaftsvertreter bewertet. Mitarbeitende können ihre Anliegen und Beschwerden über verschiedene Kanäle an das Unternehmen herantragen und prüfen lassen. Hierzu zählen das unternehmenseigene Hinweisgeberportal, die Vertreter der Personalabteilung sowie die Betriebsräte. Auch der direkte Vorgesetzte steht als Ansprechpartner und Vermittler zwischen Unternehmen und Mitarbeitenden zur Verfügung. Zusätzlich können unsere Mitarbeitenden über das betriebliche Vorschlagswesen Ideen, Optimierungs- und Verbesserungsvorschläge einreichen. Diese werden von geschulten Mitarbeitenden geprüft und bei Eignung umgesetzt. Zur Sicherstellung eines effektiven Umgangs mit gemeldeten Anliegen und Problemen bestehen verschiedene Maßnahmen. Dazu gehören Schulungs- und Aufklärungsprogramme, die Überwachung der Einhaltung von Arbeitsvorschriften sowie die Zusammenarbeit mit lokalen Behörden.

Mitarbeitende werden regelmäßig durch Schulungen und Compliance-Sensibilisierungstrainings informiert. Sie werden ermutigt, die entsprechenden Meldekanäle aktiv zu nutzen. Wir überprüfen, ob unsere Belegschaft diesen Strukturen und Verfahren vertraut. Dazu werden die eingehenden Meldungen im System erfasst und ausgewertet. Die steigende Anzahl der Meldungen in den letzten Jahren lässt vermuten, dass die Mitarbeitenden das System nutzen und seiner Wirksamkeit vertrauen. Wir sehen aber die Chance durch erneute Durchführung von Schulungen in Bezug auf Compliance und den Code of Conduct die Awareness in der Belegschaft zu steigern. Aus diesem Grund gehen wir in 2026 von einem weiteren Anstieg der Meldungen aus, da wir davon ausgehen,

dass eine höhere Sensibilität der Belegschaft verbunden mit dem bestehenden Vertrauen in das System die Hemmschwelle zur Nutzung des Hinweisgeberkanals reduziert. Des Weiteren geben die Betriebsräte auf unregelmäßiger Basis Rückmeldung, ob die negativen Auswirkungen auf unsere Belegschaft erneut bewertet werden müssen.

Müller – Die lila Logistik SE verfügt über ein Konzept zum Schutz Hinweisgebern. Dieses schützt Einzelpersonen vor Vergeltungsmaßnahmen, wenn sie Meldungen im Rahmen des Hinweisgeberprozesses abgeben.

Die von der Müller – Die lila Logistik SE eingesetzten Meldekanäle und Kontaktpunkte werden vom Unternehmen selbst betrieben und überwacht. Dabei nutzt das Unternehmen unter anderem auf dem Markt verfügbare Meldeportale. Diese leiten eingehende Meldungen oder Beschwerden an die interne Prüfstelle weiter, in der Regel an das Compliance-Gremium. Informationen zu den genannten Verfahren und Meldekanälen sind für alle Mitarbeitenden über das interne Informationssystem zugänglich. Dazu zählen auch die Kontaktdaten der jeweiligen Ansprechpartner. Regelmäßig wird über interne Veröffentlichungen, wie Aushänge am LILA Team-Board, über die verfügbaren Kanäle und deren Nutzungsmöglichkeiten informiert. Der Meldekanal wird einmal jährlich durch ausgewählte Testnutzer überprüft, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren und Optimierungen vorzunehmen. Die Einbeziehung der vorgesehenen Zielnutzer spielt eine zentrale Rolle bei der kontinuierlichen Verbesserung des Meldeprozesses. Dazu überprüft die Müller – Die lila Logistik SE regelmäßig die Wirksamkeit, Nutzerfreundlichkeit und Verständlichkeit des Systems durch ein standardisiertes Prüfverfahren. Hierbei werden Prüfer gezielt um ihr Feedback gebeten. Zusätzlich werden Mitarbeitende bzw. Hinweisgeber nach Abschluss der Fallbearbeitung befragt. So können wertvolle Erkenntnisse zur weiteren Optimierung des Systems gewonnen werden.

[S1-4] Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen sowie Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens. Bewertung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Unsere Sozial- und Personalkonzepte wurden aus den Erkenntnissen der Wesentlichkeitsanalyse abgeleitet. Sie sind durch verschiedene bereits durchgeführte Maßnahmen und/oder Initiativen im Berichtsjahr begleitet worden. Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Soziales wurden von einer internen Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit einer externen Unternehmensberatung bewertet. Falls erforderlich wurden auch unternehmensinterne Meinungsbildner und Vertreter eingebunden. So konnten Rückmeldungen und Einschätzungen zur Belegschaft eingeholt werden. Eine detaillierte Berichterstattung zu den operativen Ausgaben (OpEx) und Investitionsausgaben (CapEx) ist derzeit nicht möglich. Daher können die MDR-A-Angaben nicht vollständig erfüllt werden.

Code of Conduct: Im ersten Halbjahr des Jahres 2024 wurde der bisherige Code of Conduct überarbeitet. Es wurden weitere Regelungsinhalte aufgenommen und bestehende konkretisiert. Mit dieser Maßnahme wollte die Müller – Die lila Logistik SE zwei Ziele erreichen. Erstens sollte der gestiegenen Bedeutung eines Code of Conduct Rechnung getragen werden. Zweitens sollte eine Grundlage für die personalpolitischen Konzepte der gesamten Unternehmensgruppe geschaffen werden. Die im Code of Conduct genannten Selbstverpflichtungen sowie internen Vorgaben dienen der gesamten eigenen Belegschaft als Orientierungspunkte. Sie bilden die Grundlage für das gemeinsame Handeln und unsere Geschäftspraktiken. Durch die interne Veröffentlichung, die Schulung der Mitarbeitenden zum Code of Conduct und die Implementierung dieses Codes in Geschäftsbeziehungen zu unseren Lieferanten haben wir ein wichtiges Ziel erreicht. Unsere Belegschaft und Geschäftspartner kennen nun unseren Ansatz zur Versammlungs-, Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit, zur angemessenen und fairen Entlohnung, zur Einhaltung von Arbeitsschutz- und Arbeitszeitvorgaben, zum Gesundheits- und Arbeitsschutz sowie zur Chancengleichheit. Sie können daraus ableiten, dass wir uns als attraktiver und zukunftsfähiger Arbeitgeber aufstellen. Der Code of Conduct wird im internen Internet veröffentlicht und steht auch auf der Homepage des Unternehmens zur Einsicht zur Verfügung. Damit steht er allen Mitarbeitenden zur Verfügung. Zusätzlich ist er über unsere Homepage öffentlich zugänglich. So können ihn externe Interessenten einsehen. Die Schulungen zum Code of Conduct fanden für alle deutschen kaufmännischen Angestellten statt.

Wir erhoffen uns daraus eine erhöhte Identifikation mit unserem Unternehmen. Auch die Bindung an Lila Logistik soll so gestärkt werden. Damit wollen wir das Risiko im Wettbewerb um Fachkräfte und Talente in der Logistikbranche verringern. Für das Kalenderjahr 2026 sind weitere Schulungen und eine erneute Kommunikation unseres Code of Conduct geplant. Ziel ist es, die Bekanntheit innerhalb des Unternehmens zu steigern. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wurde durch Feedbackgespräche mit ausgewählten Mitarbeitern überprüft. Angefragt wurden die Bekanntheit des Code of Conduct, die entsprechenden Inhalte sowie unsere LILA Verfassung. Die Ergebnisse dieser Gespräche wurden dem Compliance-Gremium sowie dem Menschenrechtsbeauftragten der Müller – Die lila Logistik SE übermittelt. Des Weiteren wurden ausgewählte Betriebsräte über unsere Erkenntnisse informiert und diese gemeinsam diskutiert. Wie bewerten auf dieser Grundlage den Erfolg der Maßnahme.

Im Bereich Menschenrechte, Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit haben wir unsere Personalkonzepte weiterentwickelt. Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein zusätzlicher unternehmensweiter Meldekanal eingeführt. Dieser steht in Verbindung mit dem Lieferkettenschutzgesetz. Über den Kanal können Verstöße gegen Menschenrechte und vergleichbare Pflichten gemeldet werden. Der Meldekanal steht allen Beschäftigten der Lila Logistik zur Verfügung. Auch bei uns eingesetzte Leiharbeitnehmer haben Zugang. Darüber hinaus können auch externe Geschäftspartner, wie Lieferanten oder Kunden, diesen Meldekanal nutzen. So erhalten wir die Möglichkeit, Hinweise auf Verstöße gegen wichtige Menschenrechte zu erfassen. Dazu gehört die Vereinigungsfreiheit, die Chancengleichheit sowie der Schutz vor Diskriminierung. Im Anschluss können wir gezielt weitere Maßnahmen umsetzen, um die Einhaltung dieser Rechte sicherzustellen. Damit reduzieren wir bekannte Personalrisiken, wie den Verlust von Mitarbeitern durch unattraktive Arbeitsbedingungen. Zugleich erhalten wir die Chance, uns im Wettbewerb um Fachkräfte positiv zu positionieren. Im Berichtsjahr wurde der Meldekanal samt anschließendem Nachverfolgungsprozess durch eine ausgewählte Testperson in einem Testfall durchlaufen. Ziel war es, direktes Feedback zur Nutzbarkeit, Verständlichkeit und Transparenz des Prozesses zu erhalten. Das Testergebnis wurde dem Compliance-Gremium vorgestellt und bestätigt die Wirksamkeit dieser Maßnahme. Des Weiteren wurden Vertretern der Belegschaft unsere Meldekanäle, die dahinterliegenden Prozesse und Abläufe erklärt und auf anonymisierter Basis über eingehende Meldungen und Hinweise diskutiert, um weitere Rückmeldung von Seiten der Belegschaft zu erhalten.

Arbeitnehmerrechte, Versammlungs-, Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit

Ein zentraler Baustein unserer Personalkonzepte ist der enge Dialog mit den gewählten Vertretern unserer gesamten Belegschaft. Unter diesem Gesichtspunkt haben wir die in 2024 gestartete Bildung eines Konzernbetriebsrates für die gesamte eigene Belegschaft in Deutschland unterstützt und beratend weiterbegleitet. Durch den neu gebildeten Konzernbetriebsrat steht uns nun ein weiterer offener Dialogkanal zur Verfügung. Dieser ermöglicht den Austausch mit den gewählten Vertretern der deutschen Belegschaften, über die einzelnen Gesellschaften und Betriebe hinweg. Wir haben nun auch die Möglichkeit, bisher nicht mitbestimmte Gesellschaften durch den Konzernbetriebsrat rechtssicher in unsere Personalkonzepte einzubinden. Damit wurde eine deutschlandweit einheitliche Vorgehensweise zu bestimmten Themenbereichen implementiert. Aus unserer Sicht unterstützt dies die Gleichbehandlung aller deutschen Mitarbeiter. Zudem können negative Auswirkungen, wie zu geringe Vergütung, fehlende Gleichbehandlung, mangelnde Chancengleichheit oder ungünstige Arbeits- und Einsatzzeiten gezielter vermieden werden. Ebenso soll durch die Zusammenarbeit mit unseren Betriebsräten der Arbeitsschutz verbessert werden. Durch die Betriebsräte können wir außerdem bereits benannte Chancen und Risiken besser steuern. Dazu zählen etwa der Verlust qualifizierter Mitarbeiter, Stress und Schlafstörungen, eine dauerhafte Leistungsminderung oder die Belastung des Familienlebens. Die Gründung des Konzernbetriebsrat ist abgeschlossen. Diese Teilaktivität gilt daher als beendet. Die Zusammenarbeit mit dem Konzernbetriebsrat soll in 2026 weiter intensiv fortgeführt werden. Im Rahmen eines intensiven Dialoges mit dem Vorsitzenden und weiteren Mitgliedern des Konzernbetriebsrates hat die Personalleitung erörtert, ob die Einführung des Gremiums als gemeinsamer Erfolg bewertet werden kann. Sie sehen darin ein weiteres Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Belegschaft und Arbeitgeber.

Angemessene und faire Entlohnung

Wir betrachten eine angemessene und faire Entlohnung als wichtigen Zufriedenheitstreiber bei unserer Belegschaft. Zur Sicherstellung überprüfen wir einmal pro Kalenderjahr die Gehälter unserer eigenen Belegschaft. Dabei achten wir auch auf die Einhaltung einer Lohnuntergrenze, die mindestens dem jeweiligen nationalen Referenzwert des jeweiligen Landes entspricht, in dem die Lila-Logistik-Gruppe tätig ist. Im Berichtsjahr haben wir außerdem mit Betriebsräten und/oder Gewerkschaften Tarifverhandlungen aufgenommen und diese teilweise bereits auch erfolgreich abgeschlossen. Damit haben wir eine angemessene und faire Entlohnung unserer Belegschaft gezielt abgesichert. In Deutschland haben wir in allen nicht tarifgebundenen Gesellschaften eine Mitarbeiterbeteiligung an die jeweiligen Mitarbeiter ausbezahlt. Durch diese Mitarbeiterbeteiligung möchten wir unsere Belegschaft am wirtschaftlichen Erfolg der jeweiligen Gesellschaft teilhaben lassen.. Zur Verbesserung der angemessenen Entlohnung und Steigerung der Mitarbeiterbindung wurden zusätzliche Maßnahmen angeboten. Vergünstigungen wie Kantinenangebote, Sonderurlaube, Mitarbeiterevents, JobRad-Leasing, Arbeitsplatzbrillen und vergünstigte ÖPNV-Jobtickets werden grundsätzlich allen deutschen Mitarbeitenden gewährt. Wo möglich, profitieren auch Leiharbeitskräfte an unseren Standorten davon. Jedoch können Angebote wie Kantinenversorgung, Jobrad und Jobticket aktuell nicht flächendeckend überall angeboten werden. Mitarbeiter mit befristeten Arbeitsverträgen haben keinen Anspruch auf ein JobRad-Leasing, da die Leasingdauer i.d.R. den Beschäftigungszeitraum überschreitet.

Mit diesen Maßnahmen möchten wir die Attraktivität der Unternehmensgruppe steigern. So wollen wir bereits benannten Personalrisiken wie den Verlust qualifizierter Mitarbeiter oder Stellenbesetzungsprobleme, insbesondere in schwer zu automatisierenden Bereichen, reduzieren. Gleichzeitig sehen wir die Chance, attraktivere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Wir überprüfen und bewerten regelmäßig mit unseren Betriebsräten in einem gemeinsamen Dialog unsere Vergütungspolitik. So erhalten wir eine Rückmeldung aus unserer Belegschaft zu möglichen Anpassungen des Vergütungsniveaus. Des Weiteren erhält der Personalbereich im Rahmen der externen Rekrutierung Einblicke in das aktuelle Marktverhalten und die Vergütungspolitik anderer Wettbewerber im Bereich der Kontraktlogistik. Durch diese Mechanismen können wir erfolgreich bewerten, ob die durchgeführten Maßnahmen den gewünschten Erfolg bringen.

Sichere und gesunde Arbeitsplätze und Arbeitsumgebung

Im Berichtsjahr 2025 haben wir die bereits implementierten Maßnahmen weitergeführt. Dazu zählen Gefährdungsbeurteilungen, Arbeitsplatzbegehungen, ASA-Sitzungen, betriebsärztliche (Vorsorge-)Untersuchungen, Sicherheits-Rundgänge, Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) und regelmäßige Sicherheitsunterweisungen für unsere eigenen Mitarbeiter. Durch diese Aktivitäten möchten wir negative Auswirkungen eines unzureichenden Arbeits- und Gesundheitsschutzes reduzieren. So wollen wir dem Verlust qualifizierter Mitarbeiter und den daraus resultierenden Stellenbesetzungsproblemen durch unattraktive Arbeitsbedingungen entgegenwirken. Diese Maßnahmen sind dauerhaft implementiert und haben damit keinen konkreten Zeitbezug. Durch den engen Austausch mit externen Beratungsunternehmen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz erhalten wir regelmäßig Feedback. Diese Rückmeldungen helfen uns, unsere Maßnahmen und Konzepte weiter zu verbessern.

Aus- und Weiterbildung

Die bestehenden Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote wurden im Berichtsjahr gezielt ausgebaut und systematisch an die Anforderungen einer sich wandelnden Arbeitswelt – insbesondere Digitalisierung, Automatisierung und neue Kompetenzprofile in der Logistik – angepasst. Hierzu zählen ein gestärktes internes Schulungsprogramm, regelmäßige Unterweisungen an allen Standorten und die Weiterentwicklung der standortübergreifenden Qualifizierungsmaßnahmen, etwa über die Querqualifizierung, um Personalengpässe flexibel abzufedern und Kompetenzen bedarfsgerecht auszubauen. Im Bereich der Führungskräfteentwicklung wurde das 2025 eingeführte arbeitsrechtliche Schulungskonzept für die Niederlassungsleiter und weiterer operative Führungskräfte in Deutschland weiter implementiert, um Führungskräfte im sicheren Umgang mit personal- und arbeitsrechtlichen Fragestellungen zu stärken. Für die Nachwuchsgewinnung bestehen vielfältige Programme, darunter ein breites Spektrum an Ausbildungsberufen und dualen Studiengängen, ergänzt durch innerbetriebliche Unterrichtseinheiten, Einführungswochen sowie standortübergreifende Vernetzungsformate wie den „LILA-weiten Azubitag“.

Die Ausbildung wird bei LILA schwerpunktmäßig an den Standorten Besigheim und Blaufelden durchgeführt. Die Förderung berufsbegleitender Studiengänge bei deutschen Mitarbeitern unterstützt zudem die langfristige Bindung von Fach- und Führungskräften.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen zeigt sich unter anderem in der stabilen Ausbildungsquote, dem kontinuierlichen Interesse an berufsbegleitenden Qualifizierungen sowie der erfolgreichen Besetzung von Schlüsselpositionen durch intern entwickelte Talente. Die systematische Verankerung der Weiterbildungsprozesse im Personalbereich sowie deren enge Verzahnung mit der Standortorganisation stellen sicher, dass Trainingsbedarfe zeitnah identifiziert und umgesetzt werden können.

[S1-5] Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie dem Management wesentlicher Risiken und Chancen

Die Müller – Die lila Logistik SE hat bisher keine konkreten Ziele in Bezug auf ihre eigenen Mitarbeiter festgelegt. Das Unternehmen plant, in den kommenden Jahren zunächst weitere Erfahrungen mit den Berichterstattungspflichten zu sammeln. Gleichzeitig möchten wir die Entwicklung im derzeit dynamischen wirtschaftlichen Umfeld abwarten. Die daraus gewonnenen Erfahrungswerte helfen, später über die Einführung konkreter Ziele zu entscheiden. Unabhängig davon werden wir die genannten Konzepte und Maßnahmen weiterhin umsetzen. Zum aktuellen Zeitpunkt existieren allerdings keine festen Zielvorgaben, etwa zur Frauenquote, zur Arbeitsunfallquote oder zur Anzahl der Weiterbildungstage. Die in den folgenden Abschnitten genannten Kennzahlen zu unseren Arbeitskräften werden wir weiter erfassen. Wir bewerten regelmäßig, ob deren Entwicklung als Indikator für die Beurteilung unserer Maßnahmen geeignet ist. Die Wirksamkeit von unseren Konzepten und Maßnahmen bewerten wir u. a. in der Durchführung von einzelnen Mitarbeitergesprächen und Feedbackrunden, im Rahmen des regelmäßigen Austausches mit unseren Vertretern der Belegschaft und Statusberichten der jeweiligen Bereiche und Fachabteilungen.

Im Geschäftsjahr 2025 haben wir erstmalig in den Zielvereinbarungen aller operativen Niederlassungsleitungen die Gesundheitsquote unserer Belegschaft verbindlich festgelegt. Wir erhoffen uns davon einen positiven Effekt auf Gesundheitsschutz und -vorsorge. Ziel ist es, eine gesunde Arbeitsumgebung zu schaffen, die nachhaltig zur Stärkung der Gesundheit unserer Belegschaft beiträgt. Wir werden Anfang 2026 bewerten, ob die gesetzten Ziele zur Gesundheitsquote die gewünschten positiven Effekte erzielt haben. Dann entscheiden wir, ob dieser Aspekt als dauerhafter Baustein unseres Zielvorgabesystems bestehen bleibt. Für das Geschäftsjahr 2026 ist angedacht, das Reporting in Bezug auf wichtige (operative) Personalkennzahlen zu überarbeiten.

[S1-6] Kennzahlen: Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens

Wir legen großen Wert darauf, anfallende Arbeiten vorrangig mit eigenem Personal zu bewältigen. Der Einsatz von Zeitarbeitskräften und befristeten Beschäftigungsverhältnissen dient bei Lila Logistik ausschließlich der Abdeckung von Volumenspitzen. Dies wird an den jeweiligen Standorten individuell an die Anforderungen der operativen Abwicklung angepasst und geregelt.

Grundsätzlich ist es unser Ziel, unseren Mitarbeitenden eine langfristige Perspektive in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis zu bieten. Qualifizierte und motivierte Mitarbeitende werden daher, sofern möglich, nach einem befristeten Einsatz in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Auch der Einsatz von Abrufräften erfolgt zur Bewältigung von Auftragsspitzen. Hierbei werden stets die lokalen gesetzlichen Vorgaben eingehalten.

Die Anzahl der Beschäftigten wird zum 31.12. des jeweiligen Berichtsjahres nach Köpfen (Headcount) erfasst. Der Wert umfasst alle Mitarbeitenden mit einem zum Stichtag gültigen Arbeitsvertrag, inklusive Aushilfen, Auszubildende, Studierende und Abrufräfte. Nicht enthalten sind Geschäftsführer, Geschäftsführende Direktoren,

Leiharbeiter sowie Drittpersonal. Eine Berücksichtigung des dritten bzw. neutralen Geschlechts erfolgt in Polen und Tschechien nicht, da dort keine entsprechenden Daten vorliegen.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung haben wir uns entschieden, eine von der Lageberichterstattung abweichende Berechnungsmethode zur Ermittlung unserer Mitarbeiteranzahl zu nutzen, um Veränderungen in der Mitarbeiteranzahl im Jahresvergleich deutlicher darzustellen. Der Wert im Lagebericht bildet sich aus dem Durchschnitt der Quartale des Berichtszeitraums und bezieht Geschäftsführende Direktoren und Geschäftsführer mit ein, während Auszubildende und Studenten unberücksichtigt bleiben. Die entsprechenden Mitarbeiterzahlen sind im Kapitel 1.1.2 des zusammengefassten Lageberichts aufgeführt.

Tabelle 25 Anzahl der Arbeitskräfte nach Geschlecht (AR 55, Tabelle 1)

Geschlecht	Zahl der Arbeitnehmer (Personenzahl) 2024	Zahl der Arbeitnehmer (Personenzahl) 2025
Männlich	1.450	1.384
Weiblich	737	684
Divers	0	0
Keine Angaben	0	0
Gesamtzahl der Arbeitnehmer	2.187	2.068

Tabelle 26 Anzahl der Arbeitskräfte nach Ländern (AR 55, Tabelle 2)

Land	Zahl der Arbeitnehmer (Personenzahl)	
	31.12.2024	31.12.2025
Deutschland	1.921	1.826

Arbeitnehmerzahl nach Ländern, in denen das Unternehmen mindestens 50 Arbeitnehmer hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Arbeitnehmer des Unternehmens ausmachen

Tabelle 27 Anzahl der Arbeitskräfte nach Vertragsart, aufgeschlüsselt nach Geschlecht (AR 55, Tabelle 3)

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angaben	Insgesamt
ZAHL DER ARBEITNEHMENDEN (PERSONENZAH)					
2025	684	1.384	0		2.068
2024	737	1.450	0		2.187
ZAHL DER ARBEITNEHMENDEN MIT UNBEFRISTETEN ARBEITSVERTRÄGEN (PERSONENZAH)					
2025	514	962	0		1.476
2024	532	965	0		1.497
ZAHL DER ARBEITNEHMENDEN MIT BEFRISTETEN ARBEITSVERTRÄGEN (PERSONENZAH)					
2025	170	422	0		592
2024	205	485	0		690
ZAHL DER ABRUFKRÄFTE (PERSONENZAH)					
2025	1	4	0		5
2024	4	9	0		13

Die Anzahl der Beschäftigten, die im Berichtszeitraum ausgeschieden sind, umfasst alle Arbeitnehmenden, die das Unternehmen freiwillig verlassen haben. Ebenfalls einbezogen sind Austritte aufgrund von Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder eines Todesfalls.

Die Fluktuationsrate im Berichtszeitraum wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Fluktuationsrate (\%)} = (\text{Anzahl der Austritte} / \text{durchschnittlicher Personalbestand}) \times 100$$

Der durchschnittliche Personalbestand (Headcount) wird ermittelt, indem die Anzahl der Mitarbeitenden zum jeweiligen Monatsende über den gesamten Berichtszeitraum addiert und durch 12 geteilt wird.

Tabelle 28 Mitarbeitendenfluktuation

MITARBEITENDENFLUKTUATION	2024	2025
Anzahl der Arbeitnehmenden, die im Berichtszeitraum ausgeschieden sind	555	459
Quote der Mitarbeiterfluktuation im Berichtszeitraum	24,58%	21,85%

Für die Reduktion der Mitarbeitendenfluktuation sehen wir insbesondere zwei Hauptgründe. Durch die grundsätzliche Reduktion im der Gesamtanzahl der Mitarbeiter ist die Quote der unbefristeten Beschäftigten in Bezug zur Gesamtbelegschaft gesunken, da die Reduktion insbesondere durch die Reduktion von befristeten Arbeitsverhältnissen erfolgte. Festangestellte Beschäftigte haben eine geringer Fluktuationsquote, so dass diese Konstellation einen positiven Einfluss auf die Mitarbeiterfluktuation hatte. Ein weiterer Grund für die geringere Mitarbeiterfluktuation ist die allgemeine angespannte Arbeitsmarktlage und die grundsätzliche Bereitschaft von Arbeitnehmern in dieser Situation den aktuellen Arbeitgeber zu wechseln. Bei LILA konnten wir auch diesen Effekt wahrnehmen, so dass dies zu einer geringeren Wechselbereitschaft unserer Mitarbeiter beigetragen hat.

[S1-8] Kennzahlen: Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Tabelle 29 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (AR 70, Tabelle 1)

Tarifvertragliche Abdeckung		Sozialer Dialog
Abdeckungsquote	Länder Arbeitnehmer - EWR (für Länder mit > 50 Arbeitnehmern, die >10 % der Gesamtzahl ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR) (für Länder mit >50 Arbeitnehmern, die >10 % der Gesamtzahl ausmachen)
0-19%	Deutschland	
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%		Deutschland

Vorjahr 2024 Deutschland mit 20-39%

Die Daten werden zum Stichtag 31.12. ermittelt. Sie berücksichtigen alle zu diesem Zeitpunkt abgeschlossenen und/oder vertraglich vereinbarten (Haus-)Tarifverträge mit Gewerkschaften. Diese gelten jeweils für den Standort oder die Gesellschaft. Für die Berechnung der Kennzahl zur Vertretung am Arbeitsplatz wird der SE-Betriebsrat als gewählte Arbeitnehmervertretung als Referenz herangezogen.

Bei der Lila-Logistik-Gruppe fallen insgesamt 18% (2024: 18%) der Mitarbeitenden unter einen Tarifvertrag. 100 % (2024: 100%) der eigenen Belegschaft unterliegen der Zuständigkeit des SE-Betriebsrates.

Die Müller – Die lila Logistik SE hat einen SE-Betriebsrat (Betriebsrat einer Societas Europaea (SE)). Dieser vertritt die Interessen der Mitarbeitenden auf europäischer Unternehmensebene.

[S1-10] Kennzahlen: Angemessene Entlohnung

Alle angestellten Beschäftigten im Geschäftsjahr 2025 (2024: 100%) erhalten eine angemessene Entlohnung, die im Einklang mit den geltenden Referenzwerten steht. Müller–Die lila Logistik definiert als angemessene Entlohnung den jeweiligen nationalen Mindestlohn in dem entsprechenden Land, in welchem der jeweilige Beschäftigte angestellt ist.

[S1-14] Kennzahlen: Gesundheitsschutz und Sicherheit

Alle Mitarbeitenden sind vollständig in das Managementsystem eingebunden. Im Jahr 2025 beträgt die Abdeckung 100 % (2024: 100%). Wir definieren die jeweils in dem entsprechenden Staat geltenden gesetzlichen Regelungen und Mindestanforderungen als Arbeitsschutzmanagement-System.

Im Berichtsjahr 2025 sind keine Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen oder arbeitsbedingter Erkrankungen bekannt. Diese Angabe umfasst auch Leiharbeitnehmer, Freelancer und weiteres externes Personal, das an unseren Standorten eingesetzt wird. Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird unternehmensintern dokumentiert. Erfasst werden sämtliche Arbeitsunfälle, unabhängig davon, ob sie mit Ausfallzeiten verbunden sind oder nicht. Berücksichtigt werden alle Mitarbeitenden mit gültigem Arbeitsvertrag im Berichtszeitraum. Dazu zählen auch Aushilfen, Auszubildende und Studierende. Die Datengrundlage bildet der BFT-Report des zentralen Qualitätsmanagements (QM). Eine unternehmensweit einheitliche Definition des Begriffs „Arbeitsunfall“ wurde bereits in der Vergangenheit durch das zentrale QM festgelegt.

Die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird nach folgender Formel berechnet:

$$(\text{Anzahl meldepflichtiger Arbeitsunfälle} / \text{Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden im Berichtsjahr}) \times 1.000.000.$$

Zur Ermittlung der geleisteten Arbeitsstunden wurden alle in den Zeiterfassungssystemen erfassten Arbeitsstunden sowie bezahlte Abwesenheiten wie Urlaub, Arbeitsunfähigkeit und Mutterschutz einbezogen. Bei Mitarbeitenden mit pauschalen Arbeitszeitmodellen wird mit 40 Stunden pro Woche gerechnet.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden aufgrund der insgesamt wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere im Automobilsektor, weniger Materialien gehandelt und weniger Ware ein- und ausgelagert. Dies hat zur Folge, dass die Taktung und die Arbeitsbelastung deutlich reduziert wurde. Diese Veränderung der Rahmenbedingungen hat zur Folge, dass insgesamt weniger Arbeitsunfälle entstanden sind.

Tabelle 30 Gesundheit und Arbeitsunfälle

	Angestellte 2024	Fremdarbeitskräfte 2024	Angestellte 2025	Fremdarbeitskräfte 2025
Prozentualer Anteil an Arbeitnehmern, die vom Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt sind	100%	100%	100%	100%
Zahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen	0	0	0	0
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	111	1	77	4
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	25,35	2,05	18,80	11,59

[S1-16] Kennzahlen: Vergütung (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Das geschlechterspezifische Verdienstgefälle bei der Lila-Logistik-Gruppe liegt bei 15,38% (2024: 16,26%). Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmer (ohne diese Person) liegt bei 21,46 (2024: 20,3).

Die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen von weiblichen und männlichen Beschäftigten wird als Prozentsatz des Durchschnittseinkommens männlicher Beschäftigter berechnet.

Die Berechnung erfolgt auf Basis des Gesamtbruttoverdienstes laut Steuerbescheinigungen des jeweiligen Berichtsjahres. Zur Ermittlung des durchschnittlichen Stundenlohns wird der individuelle Gesamtbruttoverdienst durch die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden im entsprechenden Jahr dividiert. Zur Ermittlung der geleisteten Arbeitsstunden wurden alle in den Zeiterfassungssystemen erfassten Arbeitsstunden sowie bezahlte Abwesenheiten wie Urlaub, Arbeitsunfähigkeit und Mutterschutz einbezogen. Bei Mitarbeitenden mit pauschalen Arbeitszeitmodellen wird mit 40 Stunden pro Woche gerechnet.

Bei der Berechnung des Durchschnittseinkommens werden Geschäftsführer, Angestellte, Auszubildende und DHBW-Studenten berücksichtigt. Nicht berücksichtigt werden: das Geschäftsführende Direktorium, Aushilfen und Rentner sowie Werkstudenten. Ebenso bleiben Mitarbeiter unberücksichtigt, die im Berichtsjahr keine laufenden Bezüge erhalten haben (z.B. Langzeitkranke außerhalb der Entgeltfortzahlung). Zur Ermittlung der Leistungsstunden wurden alle erfassten Arbeitsstunden erfasst. Bei Mitarbeitenden mit pauschalen Arbeitszeitmodellen wird mit 40 Stunden pro Woche gerechnet. Bezahlte Abwesenheiten wie Urlaub, Arbeitsunfähigkeit und Mutterschutz fließen in die Berechnung ein.

Die jährliche Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person im Unternehmen basiert auf deren Steuerbescheinigung.

Der Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Mitarbeitenden, die im Laufe des Jahres 2025 einen gültigen Arbeitsvertrag besaßen (ohne die höchstbezahlte Person), wird auf Grundlage der Daten aus den HR-Systemen ermittelt.

[S1-17] Kennzahlen: Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Tabelle 31 Vorfälle, Beschwerden und Sanktionen

	2024	2025
Gesamtzahl der gemeldeten Fälle von Diskriminierung	6	7
Zahl der eingereichten Beschwerden	6	7
Gesamtzahl der wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den gemeldeten Fällen und eingereichten Beschwerden	0	0
Angabe der Anzahl schwerwiegender Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit der Belegschaft (im Berichtszeitraum), inklusive der im Folgenden genannten Vorfälle:	0	0
Anzahl der Vorfälle, die gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen verstoßen	0	0
Anzahl der Vorfälle, die gegen die Erklärung der IAO grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit verstoßen	0	0
Anzahl der Vorfälle, die gegen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen	0	0
Gesamtbetrag der Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den obenstehenden Vorfällen	0	0
Abgleich der Geldbeträge mit dem aussagekräftigsten in den Abschlüssen angegebenen Betrag	0	0

Im Berichtszeitraum wurden sämtliche Meldungen zu möglichen schwerwiegenden Vorfällen im Bereich der Menschenrechte innerhalb der Belegschaft geprüft. Schwerwiegende Vorfälle sind bestätigte Fälle, die nach eingehender Überprüfung verifiziert wurden.

Zur Bewertung möglicher Verstöße gegen die Leitprinzipien der Vereinten Nationen, die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) zu grundlegenden Prinzipien und Rechten bei der Arbeit sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen erfolgte eine umfassende Analyse aller eingegangenen Meldungen. Geprüft wurden sowohl Meldungen aus dem unternehmenseigenen Hinweisgeber-Portal als auch etwaige Hinweise von nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD. Grundlage der Bewertung bildete eine Checkliste mit Kriterien der UN, IAO und OECD.

Die Ergebnisse zeigten: Im Berichtszeitraum lagen keine bestätigten schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf die genannten Leitprinzipien vor.

GOVERNANCE-INFORMATIONEN

[G1] Unternehmensführung

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurden die nachstehenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Tabelle 32 G1 Unternehmensführung wesentliche IROs

Nr.	Geschäftstätigkeiten / Geschäftsbereiche, die das Thema (besonders stark) beeinflussen	Positive/ Negative Auswirkungen auf die Gesellschaft / die Umwelt durch Geschäftstätigkeiten	Positiv / Negativ	Zeithorizont	Standort / Wertschöpfungskette
I11	Gutes, enges Verhältnis zu Leiharbeitsunternehmen, langfristige Verträge	Planungssicherheit, Stabilität für Leiharbeitskräfte	Positiv	mittelfristig	OO + UVC
Nr.	Externe Themen für das Unternehmen	Art des finanziellen Effekts (Geschäftstätigkeit, Umsatz, Finanzlage, Liquidität, Kapitalzugang, Vermögenswerte)	Risiko / Chance	Zeithorizont	Standort / Wertschöpfungskette
C/R 14	Unternehmenskultur relevant für Bewerber:innen und Mitarbeitende	mehr Bewerbungen, niedrige Fluktuation bei guter Unternehmenskultur	Chance	mittelfristig	OO
C/R 15	Unternehmenskultur relevant für Bewerber:innen und Mitarbeitende	Kündigungen, Verstärkung von Fachkräftemangel bei schlechter Unternehmenskultur	Risiko	mittelfristig	OO

Eigener Betrieb (OO), Wertschöpfungskette (VC), nachgelagerte Wertschöpfungskette (DVC), vorgelagerte Wertschöpfungskette (UVC)

Die Wahrung und Verbesserung der Unternehmenskultur sowie deren Umsetzung im täglichen Arbeitsprozess stärken ebenfalls die Zufriedenheit der Mitarbeiter. Sie strahlt zudem auf Lieferanten und Kunden aus.

Von besonderer Wichtigkeit sind die guten Beziehungen zu den Leiharbeitsfirmen. Diese sind eine unverzichtbare Quelle, um Auslastungsspitzen abzufedern, Neuanläufe zu ermöglichen und dem Fachkräftemangel zu begegnen. Leiharbeitskräfte genießen den gleichen Stellenwert im Unternehmen wie die festangestellten Mitarbeiter. Dementsprechend stehen die guten Beziehungen zu den Leiharbeitsfirmen im direkten Zusammenhang mit der Strategie und dem Geschäftsmodell.

Die langfristige Zusammenarbeit schafft Planungssicherheit für unser Unternehmen und die Leiharbeitskräfte. Ebenso trägt sie zur Stabilität in der Lieferkette bei und erhöht die Lieferbereitschaft.

Durch die langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern bleibt unser Geschäftsmodell flexibel. So können wir auf Marktveränderungen angemessen reagieren.

Die Pflege der Unternehmenskultur sowie die Beziehung zu den Leiharbeitsfirmen sind wichtige Faktoren für Mitarbeitergewinnung, -bindung und -entwicklung. Personalkosten sind der größte Kostenfaktor und bleiben es auch in Zukunft. Dies rechtfertigt größere Anstrengungen in der Unternehmenskultur und ist eine Investition in die Zukunft.

Die Unternehmenskultur ist Teil unseres Selbstverständnisses und unserer Unternehmensstrategie. Offenheit, Transparenz und Respekt sind dabei die zentralen Werte. Sie sind sowohl für unsere Mitarbeiter als auch für Bewerber relevant. Wird die Unternehmenskultur nicht gelebt oder ist sie unangemessen, steigt die Fluktuation. Dies kann durch aktive oder stille Kündigungen den Fachkräftemangel verschärfen und die Produktivität belasten.

Unser in der Lila Verfassung festgelegtes Wertesystem bildet eine solide Basis. Durch dessen Umsetzung und Vorleben durch die Führungskräfte stärken wir unsere Position als Arbeitgebermarke. So können wir auf dem Arbeitsmarkt bestehen.

[G1-1] Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Unser Konzept vereint zwei zentrale Aspekte:

- ▶ Die Förderung und den Ausbau unserer Unternehmenskultur und
- ▶ die Verwaltung der Beziehungen zu unseren Lieferanten Es besteht aus den 4 Bausteinen:
- ▶ Das Prinzip LILA
- ▶ Die LILA Verfassung
- ▶ Die Grundsatzerklärung
- ▶ Der Verhaltenskodex.

Das Prinzip LILA steht für unser Selbstverständnis als Unternehmen und prägt unser gesamtes Geschäftsmodell. Zum 30-jährigen Firmenjubiläum wurde unser LILA-Spirit in der LILA-Verfassung formuliert und vom Geschäftsführenden Direktorium an alle Standorte gebracht.

Auf dieser Basis wurde im Zuge der Erarbeitung des LkSG eine Grundsatzvereinbarung erarbeitet. Der Verhaltenskodex für unsere Organisation (CoC) sowie für unsere Geschäftspartner (SCoC) wurde überarbeitet. Die Grundsatzerklärung und der CoC sind auf unserer Internetseite abrufbar.

Die genannten Dokumente bilden den Handlungsrahmen, in dem wir unsere Dienstleistung erbringen. Sie richten sich gleichermaßen nach innen wie nach außen. Wir sind überzeugt: Eine gelebte Unternehmenskultur wirkt sich direkt positiv auf die Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden aus. Sie erhöht die Qualität unserer Dienstleistung und hat Einfluss auf unsere Kunden und Lieferanten.

Die Inhalte und Zielstellungen der Dokumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

DAS PRINZIP LILA

Wir tragen Farbe im Namen. Lila entsteht durch die Kombination von Blau und Rot. So ergibt sich unser Erfolg als Logistikdienstleister durch das Zusammenwirken von Denken und Handeln – also Beratung und Umsetzung.

DIE LILA VERFASSUNG

Diese Verfassung beschreibt das Wertesystem für die Menschen in unserer Organisation. Unsere Werte sind beständig und zeitlos. Dazu zählen: Leistung und Leidenschaft, Team und Typen, Kundennutzen und Intelligenz, Fair-Trauen und Tempo sowie Stärke und Neugier.

GRUNDSATZERKLÄRUNG

Mit der Grundsatzerklärung bekennen wir uns zur Achtung der Menschenrechte – sowohl in unseren Unternehmen als auch bei unseren Lieferanten, soweit wir darauf Einfluss haben. Sie legt fest, wie wir unsere Sorgfaltspflichten umsetzen. Dazu gehören Risikoanalysen, geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen. Die Grundsatzerklärung definiert die Überwachung des Risikomanagement und die Zuständigkeiten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Verfahren zum Beschwerdemanagement.

VERHALTENSKODEX (CODE OF CONDUCT)

Mit fortschreitendem Wachstum sind auch die Anforderungen an unser Verhalten im täglichen Geschäftsverkehr gestiegen. Das gilt ebenso für den Umgang mit unseren Geschäftspartnern. Hinzu kommen neue nationale und internationale rechtliche Anforderungen.

Der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften in den Staaten, in denen wir tätig sind, wollen wir mit einheitlichen Standards gerecht werden. Der Verhaltenskodex ist ein wesentlicher Baustein unseres Verständnisses von Corporate Governance. Die Richtlinie beinhaltet alle Grundsätze und Maßnahmen, die auf ein regelkonformes Verhalten unserer gesetzlichen Vertreter und Mitarbeiter abzielen. Geteilte Werte sind für uns nicht nur intern, sondern auch bei der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern (Lieferanten und Kunden) von elementarer Bedeutung. Zentraler Bestandteil ist der CoC. Er wird aktiv verteilt, abgefragt und eingefordert.

Allgemeine Ziele

Mit unserem Konzept verfolgen wir mehrere Ziele. Nachfolgend sind die wichtigsten für die jeweiligen zentralen Aspekte aufgelistet.

Unternehmenskultur

Die geteilten Werte, Prinzipien und Verhaltensnormen sollen das Denken und Handeln jedes einzelnen im Unternehmen und das unserer Geschäftspartner leiten.

Wir als Unternehmen wollen die Rahmenbedingungen zur Verfügung stellen, um Motivation zu wecken und gemeinsam Bestleistungen zu erbringen (Leistung und Leidenschaft). Dabei ist uns das Miteinander im Team und dessen Vielfalt (Team und Typen) ebenso wichtig wie effiziente, kundenorientierte Lösungen (Kundennutzen und Intelligenz). Dazu gehören offene Kommunikation, Verlässlichkeit sowie der Fokus auf das Wesentliche, um Lösungen in optimalem Tempo zu entwickeln (Fair-Trauen und Tempo) und eine robuste und widerstandsfähige Organisation, die neugierig in die Zukunft blickt (Stärke und Neugier).

Beziehung zu unseren Lieferanten

Insbesondere im Bereich der Leiharbeit gilt für uns der Grundsatz: Leiharbeitskräfte sollen mit dem gleichen Respekt behandelt werden wie unsere Stammebelegschaft. Daher legen wir großen Wert auf eine langjährige Zusammenarbeit mit den entsprechenden Dienstleistern.

Gleiches gilt für systemisch relevante Geschäftspartner, etwa aus dem Bereich der Digitalisierung, Automatisierung oder Immobilienentwicklung.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Durch die gelebte Unternehmenskultur soll die Organisation für bestehende und zukünftige Mitarbeiter attraktiver werden. Gleichzeitig soll die Produktivität gesteigert und Raum für Weiterentwicklung geschaffen werden. Für unsere Kunden sollen optimale und innovative Lösungen zur vollsten Zufriedenheit umgesetzt werden. Damit soll die Außenwahrnehmung von LILA weiter gestärkt werden. Zudem werden durch regelkonformes Handeln rechtliche Risiken und Sanktionen minimiert. Eine gelebte Unternehmenskultur kann zu einer besseren Führung und Governance beitragen. Auch ethisches Verhalten wird dadurch gestärkt. So kann der langfristige Unternehmenserfolg unterstützt werden. Eine nicht gelebte Unternehmenskultur hätte entsprechend gegensätzliche Auswirkungen. Das würde sich negativ auf Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden, die Regeltreue und den langfristigen Unternehmenserfolg auswirken.

Gelebte Unternehmenskultur gilt nicht nur intern. Sie wird auch von Kunden und Lieferanten geteilt und weitergetragen. Basis ist der Verhaltenskodex. Er strahlt die gelebte Kultur aus dem Unternehmen hinaus in das Umfeld unserer Kunden und Lieferanten.

Überwachungsprozess der Konzepte und Umgang mit Verstößen

Die Grundlage bilden bestehende Audit- und Überwachungsprozesse im Unternehmen. In der Zusammenarbeit mit Kunden und Lieferanten ist der Verhaltenskodex das zentrale Dokument. Die operative Umsetzung erfolgt unter anderem durch den Einkauf (insbesondere beim Thema Korruption) und die Compliance-Abteilung. Ziel ist es, die täglichen Abläufe zu überwachen und sicherzustellen, dass die Konzepte in allen Bereichen des Unternehmens angewendet werden.

Die Überwachung selbst besteht aus verschiedensten Bausteinen. Der Verhaltenskodex wird an Geschäftspartner ausgegeben, unterschrieben zurückgefordert und archiviert. Wie im Kapitel Schulungsstrategie beschrieben, nehmen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen regelmäßig an Schulungen teil. Die Teilnahme wird dokumentiert und kontrolliert. Auch bei der Anstellung erhalten Mitarbeitende die Lila Verfassung und den Verhaltenskodex.

Das Unternehmen reagiert auf Regelverstöße der Mitarbeitenden mit einem klar definierten Disziplinarverfahren. Dieses sieht eine Untersuchung und angemessene Sanktionen vor. Bei der Bewertung solcher Fälle werden stets Informationen interner und externer Interessenträger berücksichtigt. Ziel ist eine faire Entscheidung. Transparente Kommunikation und die Einbindung relevanter Abteilungen sind entscheidend. Nur so lässt sich die Einhaltung der internen Regeln sicherstellen und das Vertrauen aller Beteiligten stärken. In regelmäßigen Mitarbeitergesprächen wird das Verhalten reflektiert und rückgemeldet. Die Beschwerdekanäle stehen auch den Beschäftigten unserer Lieferanten offen.

Interne Meldewege sind das Whistleblowing-System und das Compliance-Gremium. Externe Meldewege sind Regulierungsbehörden und externe Auditoren. Diese können Unregelmäßigkeiten aufdecken und berichten. Interne Untersuchungen werden in der Regel nach einer Meldung eingeleitet, um die Vorwürfe zu prüfen. Alle Schritte und Ergebnisse der Untersuchung werden dokumentiert. Diese umfassen Information an die Entscheider und Berichte an das Management. Diese Berichte fassen die Ergebnisse zusammen und werden an das obere Management oder das geschäftsführende Direktorium weitergeleitet. Außerdem finden regelmäßige Meetings statt, in denen solche Themen besprochen und Entscheidungen über das weitere Vorgehen getroffen werden. Anschließend werden Maßnahmen und Sanktionen eingeleitet. Bei internen Verstößen können Disziplinarmaßnahmen gegen die betroffenen Mitarbeiter ergriffen werden. Bei schwerwiegenden Fällen sind auch rechtliche Schritte möglich, sowohl gegen interne als auch externe Beteiligte. Diese Prozesse helfen sicherzustellen, dass rechtswidriges Verhalten erkannt, gemeldet und entsprechend behandelt wird.

Anwendungsbereich der Konzepte

Die Konzepte gelten unter anderem für:

- ▶ **Aktivitäten:** Alle geschäftlichen Aktivitäten, die wir ausüben.
- ▶ **Wertschöpfungskette:** Unsere Unternehmenskultur, die sich auch im Lila Verhaltenskodex widerspiegelt, ist nicht nur intern gültig. Sie schließt auch unsere Geschäftspartner mit ein. Daher haben wir den Schutz von Whistleblowern auch in unserer Wertschöpfungskette durch ein zusätzliches Beschwerdeportal ergänzt. Geschäftspartner werden insbesondere durch unseren zentralen Einkauf informiert. Dies geschieht im Rahmen des Bestellprozesses über unsere Einkaufsbedingungen. Für die Vermittlung der Unternehmenskultur an Leiharbeitsfirmen ist das Personalwesen zuständig. Es übernimmt auch die Schulung und Aufklärung der Leiharbeitskräfte.
- ▶ **Geografische Gebiete:** Unsere Vorgaben gelten für alle Standorte, unabhängig von der Lokalität. Dabei werden die jeweiligen nationalen arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.
- ▶ **Wichtigste Interessengruppen:** Unsere Unternehmenskultur und die geteilten Werte schließen unsere Mitarbeiter als zentrale Akteure, Kunden als auch Lieferanten mit ein.

Verantwortlichkeit auf oberster Ebene, Verweis auf Standards oder Initiativen Dritter, Verfügbarkeit der Konzepte für betroffene Interessenträger

Für weitere Informationen zur Verantwortlichkeit auf oberster Ebene, der Verfügbarkeit der Konzepte sowie der Standards und Initiativen Dritter verweisen wir auf die Seite 69 im Kapitel S1-1.

Berücksichtigung der Interessen der wichtigsten Interessenträger

Die Konzepte wurden unter Berücksichtigung der Interessen von relevanten Interessengruppen entwickelt. Hierzu zählen Mitarbeiter, Investoren und Aktionäre, Lieferanten und Partner. Um sicherzustellen, dass ihre Anliegen und Perspektiven angemessen berücksichtigt werden, wird ein transparenter Dialog aufrechterhalten. An der Erstellung der Konzepte selbst sind jedoch keine externen Interessenträger beteiligt.

Schulungsstrategie

Die Schulungsstrategie zur Unternehmenspolitik richtet sich an alle Mitarbeitenden. Besonderer Fokus liegt auf neuen Angestellten der Zentral- und Servicebereiche sowie auf Führungskräften.

Ziel ist es, sicherzustellen, dass alle Mitarbeitenden die Unternehmensrichtlinien verstehen und einhalten. Neue Mitarbeiter werden im Rahmen des Onboardings in verschiedenen Schulungen unterwiesen. Die Schulung umfasst Themen wie Verhaltensrichtlinien, Datenschutz, Ethik und Compliance. Des Weiteren finden für die Angestellten der Zentral- und Servicebereiche sowie für Führungskräfte in der Regel jährlich verpflichtende Online-Schulungen zu diesen Themen statt.

Förderung der Unternehmenskultur

Die Unternehmenskultur fördern wir durch regelmäßige Veranstaltungen, Workshops, Feedback-Sessions und Teambuilding-Aktivitäten. Auch ein gemeinsames Auftreten nach außen, z.B. durch Corporate Clothing, trägt dazu bei.

Führungskräfte leben die Kultur vor und agieren als Mentoren. Dies ist Gegenstand der Schulung. Die Weiterentwicklung der Kultur erfolgt durch Anerkennung und Belohnung von Verhaltensweisen, die unsere Werte widerspiegeln.

In regelmäßig durchgeführten Sozialprojekten wird der Zusammenhalt im Lila Team gepflegt. Dabei wird das Bewusstsein für die Verpflichtung und Rolle jedes Einzelnen als aktiver Teil der Unternehmenskultur gefördert. Über Aktionen an den Standorten wird unternehmensweit im Intranet berichtet.

Basis dieser Werte ist die gelebte und geschriebene Philosophie der LILA Verfassung.

Ein valides Verfahren zur Messung der Unternehmenskultur wurde bislang nicht etabliert. Daher existieren aktuell keine Maßnahmen im Bereich Unternehmenskultur. Vor deren Einführung müssten zunächst geeignete Kenngrößen definiert werden.

[G1-2] Management der Beziehungen zu Lieferanten

Um sicherzustellen, dass wir umfassende Informationen über unsere Lieferantenbeziehungen und deren Auswirkungen auf unsere Lieferkette haben, verfolgen wir einen strategischen Ansatz. Dieser basiert auf Transparenz, Risikomanagement und nachhaltigen Prinzipien.

a) Beziehungsmanagement und Risikobewertung:

Unsere Strategie beginnt mit einem ganzheitlichen Ansatz zur Verwaltung von Lieferantenbeziehungen. Dabei berücksichtigen wir verschiedene Risiken in unserer Lieferkette. Dazu zählen finanzielle, operationelle und nachhaltigkeitsbezogene Risiken. Das aktuelle Monitoring und regelmäßige Bewertungen sollen künftig durch eine neue Einkaufssoftware zentral erfolgen. So stellen wir sicher, dass unsere Lieferanten die festgelegten Standards erfüllen und unsere Werte in Bezug auf Ethik und Nachhaltigkeit teilen. Die für 2025 geplante Einführung der Software soll nun in 2026 erfolgen.

Wir wollen mit der neuen Einkaufs-Software künftig ein zentrales Steuerelement einführen, welches wichtige Schnittstellen in alle Unternehmensbereiche bildet. Daher ist die tiefgreifende und gute Auswahl Bedingung für den künftigen Erfolg. Aktuell steht die Endauswahl in einem Vorprojekt, um im Frühjahr 2026 mit einem Piloten am Standort Blaufelden zu starten. Anschließend erfolgt der Roll-Out auf weitere Standorte. Während der zentrale Einkauf für die allgemeinen Lieferantenbeziehungen verantwortlich ist, betreut das Personalwesen die Leiharbeitsfirmen direkt. So wird sichergestellt, dass Beschwerden oder eventuelle Fehlentwicklungen über die etablierten Kanäle der Stammebelegschaft schnell beim Personalwesen ankommen. In Abstimmung mit den Dienstleistern können so zügig geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Das Personalwesen steht dabei im engen Austausch mit den Standortverantwortlichen und - wo vorhanden - mit den gewählten Arbeitnehmervertretern.

b) Integration sozialer und ökologischer Kriterien bei der Lieferantenauswahl:

Ein zentraler Bestandteil unserer Strategie ist die Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien bei der Auswahl unserer Lieferanten. Wir legen Wert auf Partnerschaften mit Unternehmen, die ethische Arbeitspraktiken, soziale Verantwortung und Umweltbewusstsein fördern. Diese Anforderungen spiegeln sich in unseren Geschäftspraktiken und sollen die gesamte Lieferkette nachhaltiger gestalten. Mittels unserer neuen Einkaufssoftware werden wir zukünftig sicherstellen, dass unsere Lieferanten diese Kriterien kennen und einhalten. Damit fördern wir nicht nur eine verantwortungsvolle Lieferkette, sondern stärken auch langfristige, nachhaltige Partnerschaften.

Bei wesentlichen Investitionen ist die Anerkennung unseres CoC Voraussetzung für eine Beauftragung. Sofern ein Lieferant einen eigenen CoC etabliert hat, kann dieser nach Prüfung ebenfalls akzeptiert werden.

Bei der Beauftragung, z.B. im Rahmen von Bauinvestitionen, holen wir Vereinbarungen zur Einhaltung des Mindestlohns ein. Zudem wird ein Nachweis über die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen gefordert.

Ab einem Investitionsvolumen ab 20T€ erfolgt bei der Investitionsfreigabe, etwa für Flurförderzeuge und Dienstfahrzeuge, eine Nachhaltigkeitsprüfung. Dabei ist aus einer Liste von Nachhaltigkeitskriterien das jeweils relevanteste Kriterium auszuwählen. Zusätzlich ist die Zielerreichung zu dokumentieren. Über eine zusätzliche Abfrage können Angaben zum Nachhaltigkeitsengagement der Anbieter gemacht werden. Diese Informationen dienen bei Preisgleichheit als ein weiteres Argument für die Vergabeentscheidung.

PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT ÜBER EINEN GESONDERTEN NICHTFINANZIELLEN KONZERNBERICHT

An die Müller – Die lila Logistik SE, Besigheim

Prüfungsurteil

Wir haben den gesonderten „Nachhaltigkeitsbericht 2025“ der Müller – Die lila Logistik SE, Besigheim, (im Folgenden die „Gesellschaft“) zur Erfüllung der §§ 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB einschließlich der in dieser nichtfinanziellen Konzernberichterstattung enthaltenen Angaben zur Erfüllung der Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (nachfolgend „nichtfinanzielle Konzernberichterstattung“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte nichtfinanzielle Konzernberichterstattung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit §§ 315b und 315c HGB und den Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Hervorhebung eines Sachverhalts – Grundsätze zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung

Ohne unser Prüfungsurteil zu modifizieren, verweisen wir auf die Ausführungen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung, in denen die Grundsätze zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beschrieben werden. Danach hat die Gesellschaft die Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) in dem im Abschnitt „[BP-1] Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung“ der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung angegebenen Umfang angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Verwaltungsrats für die nichtfinanzielle Konzernberichterstattung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzernberichterstattung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung

Die einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die nichtfinanzielle Konzernberichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- ▶ erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.
- ▶ identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- ▶ würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- ▶ die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- ▶ die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- ▶ die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beurteilt.
- ▶ die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit

dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.

- ▶ analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung durchgeführt.
- ▶ Standortbesuche durchgeführt.
- ▶ die Darstellung der Informationen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung gewürdigt.
- ▶ den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung gewürdigt.

Haftungs- und Verwendungsbeschränkung

Dem Auftrag lagen die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ (nachfolgend „IDW AAB“) vom 1. Januar 2024 des Instituts für Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V. zugrunde.

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen.

Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Stuttgart, den 27. März 2026

RÖDL Audit GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Difflipp
Wirtschaftsprüfer

Dr. Maier
Wirtschaftsprüfer

AUSZEICHNUNGEN

1994	1995	1997	2007
Gold Quality Achievement Team Award	Silver Quality Achievement Team Award „Eco-Tour Italy“, Whirlpool	Europäischer Transportpreis, „Öko-Tour“	3. Platz Wettbewerb der Elektrolux
2008	2010	2011	2012
BSH Logistik Umweltpreis	General Motors (GM) Supplier of the Year 2010	Deutscher Nachhaltigkeitspreis; Deutschlands nachhaltigste Zukunftsstrategien (KMU) General Motors (GM) Supplier of the Year 2011	General Motors (GM) Supplier of the Year 2012
2013	2014	2015	2016
General Motors (GM) Supplier of the Year 2013	Deutscher Logistik-Preis General Motors (GM) Supplier of the Year 2014	General Motors (GM) Supplier of the Year 2015	General Motors (GM) Supplier of the Year 2016
2017	2019	2020	2023
General Motors (GM) Supplier of the Year 2017	FOCUS MONEY: Exzellente Beratung	FOCUS MONEY: Branchensieg und „Höchste Reputation“ für LILA LOGISTIK	AKJ-Kongress Automotive 2023 Tool Award

FINANZKALENDER

▶ Veröffentlichung Jahresabschluss 2025	31. März 2026
▶ Hauptversammlung 2026	30. Juni 2026
▶ Veröffentlichung Konzern-Halbjahresfinanzbericht 2026	14. August 2026

IMPRESSUM

Herausgeber

Müller – Die lila Logistik SE
 Ferdinand-Porsche-Straße 6
 74354 Besigheim-Ottmarsheim
 Deutschland
 Tel. +49 (0) 71 43 / 8 10 -0
 Fax +49 (0) 71 43 / 8 10 -199
info@lila-logistik.com

Investor Relations

Ansprechpartner: Oliver Streich
 Tel. +49 (0) 71 43 / 8 10 -125
 Fax +49 (0) 71 43 / 8 10 -599
investor@lila-logistik.com

Müller – Die lila Logistik SE im Internet

www.lila-logistik.com

DISCLAIMER

Dieser Bericht enthält zukunftsorientierte Aussagen. Dies sind Aussagen, die keine historischen Tatsachen darstellen, einschließlich Aussagen über Erwartungen und Ansichten des Managements. Sie beruhen auf gegenwärtigen Plänen, Einschätzungen und Prognosen. Anleger sollten sich nicht uneingeschränkt auf diese Aussagen verlassen, die im Kontext ihres Entstehungszeitraums zu sehen und zu beurteilen sind und immer Risiken und Ungewissheiten beinhalten. Die tatsächlich eintretenden Ereignisse können von den in diesem Bericht enthaltenen zukunftsorientierten Aussagen abweichen, u. U. sogar in erheblichem Maße. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die in diesem Bericht enthaltenen zukunftsorientierten Aussagen zu aktualisieren. Hiervon unberührt bleiben gesetzliche Informations- und Berichtspflichten. Der Begriff Mitarbeiter wird in vorliegendem Geschäftsbericht für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen gleichermaßen verwendet.





MÜLLER | DIE LILA LOGISTIK