

Nachhaltigkeitsbericht 2025

PAPP LOGISTICS. Trust Our Drive.

WWW.PAPP-LOGISTICS.COM

Verwurzelt. Wachsend. Europäisch.

Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Kunden stehen seit jeher im Mittelpunkt unseres Handelns. Ihr Vertrauen, ihre Anforderungen und ihr täglicher Anspruch an Verlässlichkeit prägen unser Unternehmen. Für sie organisieren wir komplexe Warenströme, sichern die Versorgung mit frischen Lebensmitteln und entwickeln Lösungen, die auch unter sich verändernden Bedingungen leistungsfähig bleiben. Nachhaltigkeit ist für uns deshalb kein separates Thema. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, unseren Kunden dauerhaft Qualität, Sicherheit und zukunftsfähige Logistiklösungen bieten zu können.

Seit 1906 hat sich unser Familienunternehmen immer wieder verändert und weiterentwickelt. Was geblieben ist, ist unser Anspruch, langfristig zu denken und Verantwortung für die nächste Generation zu übernehmen. Heute, 120 Jahre nach der Gründung, ist die Papp Logistics Gruppe auf die Organisation komplexer Warenströme im europäischen Lebensmitteleinzelhandel spezialisiert.

Unsere Strategie bis 2030 gibt uns eine klare Richtung: Wir verbinden Europa zuverlässig, innovativ und mit der Leidenschaft eines Familienunternehmens, das für die nächsten Generationen baut. Wir wollen wachsen, unsere europäische Präsenz ausbauen, unsere Unabhängigkeit stärken und zugleich ein wirtschaftlich gesundes, widerstandsfähiges Unternehmen bleiben. Organisches Wachstum und gezielte Akquisitionen innerhalb unseres Kompetenzbereichs bilden dafür die beiden wesentlichen Wachstumspfade.

Dieses Wachstum ist kein Selbstzweck. Es soll uns noch besser in die Lage versetzen, die Bedürfnisse unserer Kunden zu verstehen, gemeinsam mit ihnen innovative Lösungen zu entwickeln und ihnen als stabiler, leistungsfähiger Partner zur Seite zu stehen. Langfristiger wirtschaftlicher Erfolg und verantwortungsvolles Handeln gehören für uns untrennbar zusammen. Nachhaltigkeit ist daher ein strategischer Enabler unserer Entwicklung, ebenso wie Digitalisierung und KI, Qualität, eine starke Führungskultur und die konsequente Weiterentwicklung unserer Organisation.

Als Logistikunternehmen wissen wir zugleich, dass unsere Geschäftstätigkeit Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft hat. Unsere erste umfassende Treibhausgasbilanz macht diese Verantwortung transparent: Im Jahr 2025 entfielen 98 Prozent unserer bilanzierten Emissionen auf Scope 3, insbesondere auf die von uns organisierten Transporte. Genau dort liegt deshalb einer unserer größten Hebel für Veränderung.

Unser Ziel ist klar: Bis spätestens 2045 wollen wir über Scope 1, 2 und 3 hinweg Netto-Treibhausgasneutralität erreichen. Auf diesem Weg setzen wir unter anderem auf erneuerbare Energien, die Elektrifizierung unserer eigenen Flotte, den Ausbau von Ladeinfrastruktur sowie die Unterstützung unserer Transportunternehmen bei der Dekarbonisierung. Damit wollen wir nicht nur Emissionen reduzieren, sondern auch die Voraussetzungen für eine verlässliche und wettbewerbsfähige Logistik von morgen schaffen.

Nachhaltigkeit bedeutet für uns mehr als Klimaschutz. Unser Ansatz verbindet ökologische Verantwortung mit fairen Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit, der Entwicklung unserer Mitarbeitenden, verantwortungsvollen Partnerschaften und guter Unternehmensführung. Diese Themen bündeln wir in unseren drei Handlungsfeldern Future Drive, Fair Drive und Trust Drive.

Dabei wollen wir nicht behaupten, bereits auf jede Frage eine perfekte Antwort zu haben. Dieser Bericht ist unser erster Nachhaltigkeitsbericht und wurde freiwillig erstellt. Für uns ist er nicht nur eine Bestandsaufnahme, sondern vor allem ein Ausgangspunkt. Wir schaffen Transparenz darüber, wo wir heute stehen, welche Auswirkungen, Risiken und Chancen wir sehen und woran wir in den kommenden Jahren konkret arbeiten wollen.

Ein Familienunternehmen wird nicht daran gemessen, was es in einem einzelnen Jahr erreicht. Entscheidend ist, was es über Generationen aufbaut und weitergibt. Wir wollen wachsen, ohne unsere Wurzeln zu verlieren. Wir wollen innovativer werden, ohne unsere Werte aus den Augen zu verlieren. Und wir wollen gemeinsam mit unseren Kunden wirtschaftlichen Erfolg so gestalten, dass daraus langfristiger Wert für unsere Kunden, Mitarbeitenden, Partner und die nächste Generation entsteht.

Daran arbeiten wir gemeinsam.

Matthias Papp · Maximilian Papp
Geschäftsführende Gesellschafter, Papp Logistics Gruppe





Nachhaltigkeit bei Papp Logistics 5

Über uns 5
Unser Nachhaltigkeitsverständnis 9
Allgemeine Angaben 11

Future Drive 21

Klimawandel 21
Umweltverschmutzung 40

Fair Drive 46

Arbeitskräfte des Unternehmens 46
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 57
Nachbarschaften 61

Trust Drive 68

Unternehmensführung 68

Drive with us 74

Annex 74
Impressum & rechtliche Hinweise 94

Über uns



SBM-1-20

Die Papp Logistics Gruppe ist auf die **Organisation komplexer Warenströme im europäischen Lebensmitteleinzelhandel** spezialisiert. Als smart operierender Logistikdienstleister sind wir für unsere Kunden zuverlässiger Partner für alle Anforderungen. Mittels modularer System-Lösungen sowie einem hoch performanten Plattform-Management können sämtliche Servicebereiche abgedeckt werden.

Unsere **Geschäftsstrategie**, die sich auch auf Nachhaltigkeitsaspekte auswirkt, ist unter dem Motto „Trust our drive. Wir sind der Mittelstand der Zukunft“ gefasst. Wesentliche strategische Elemente sind:

- **Schlank und agil:** Durch unsere schlanke Struktur und methodisches Arbeiten können wir uns schnell und effizient an ständig wechselnde Anforderungen des Marktes anpassen. Wir setzen auf wertschaffende Digitalisierung und einen agilen Führungsstil, um auch weiterhin eine essentielle Rolle in der europaweiten Lebensmittelversorgung zu spielen.
- **Einflussreich vernetzt:** Wir leben von dem Vertrauen unserer Kunden in unsere Expertise. Unsere Kunden sind weltweit agierende Konzerne und Unternehmen entlang der gesamten Warenstromkette. Ihre Abläufe und Strukturen zu verstehen und hierfür zielgerichtet innovative Lösungen und Services zu designen, zu koordinieren und zu verantworten, ist, was wir am besten können.
- **Gemeinsam beständig:** Wir sind mit Herz und Seele Familienunternehmen und bauen auf unsere Werte. Integrität und Verantwortung sind für uns genauso selbstverständlich wie ein positives, von Vertrauen und Kommunikation geprägtes Arbeitsumfeld. Unser Erfolg ist die Summe der Leistung unserer Mitarbeitenden. Das ist unser Antrieb.

2025 beschäftigte die Papp Logistics Gruppe an insgesamt sieben Standorten in Deutschland, Österreich und Italien über 250 Mitarbeitende aus 15 Nationen.

S1-5-19[1]

Anzahl der Mitarbeitenden der Papp Logistics Gruppe

	Deutschland	Italien	Gesamt
Männlich	162	26	188
Weiblich	57	11	68
Gesamt	219	37	256

1 Stand 31.12.2025 – 2025 waren nur Frauen und Männer bei der Papp Logistics Gruppe tätig, niemand in der Belegschaft gab sich als divers/weitere an oder wollte keine Angaben machen.

Unsere Geschichte

Im Jahr 1906 gründet Balthasar Papp das Unternehmen, indem er aus einer bestehenden Spedition die Abteilung für Obst- und Gemüseverkehre kauft, und legt damit den Grundstein für die noch heute geltende Fokussierung auf Frische.

Innerhalb von vier Generationen schärft die Papp Logistics Gruppe ihr Profil durch zwei Kriege, mehrere Krisen, die Erschließung neuer Geschäftsfelder sowie kontinuierliches Wachstum stetig. 120 Jahre nach Gründung ist die **Papp Logistics Gruppe auf die systemische Organisation von Warenströmen spezialisiert** und ist direkter und indirekter Dienstleister des Lebensmitteleinzelhandels.

Durch kooperatives Handeln, flexibles und innovatives Denken und den Mut, neue Wege zu gehen, prägt die Papp Logistics Gruppe noch heute in der vierten Generation den Bereich **frische Lebensmittel im europäischen Lebensmitteleinzelhandel** und zeigt, wie ein mittelständisches Unternehmen digitale Geschäftsfelder nutzen und gestalten kann.

SBM-1-20

Unser Geschäftsmodell und die angebotenen Dienstleistungen umfassen die **Transportorganisation**, ebenso wie **Lagerbetrieb und -organisation, Handel** inkl. Warendisposition und Qualitätssicherung sowie zusätzliche **Dienstleistungen** wie Aufliegervermietung für Transportunternehmen oder Softwaredienstleistungen.

In Bezug auf die **Wertschöpfungskette** befindet sich die Papp Logistics Gruppe zwischen der Primärproduktion landwirtschaftlicher Produkte (Obst und Gemüse), der Lebensmittelindustrie, die Primärerzeugnisse weiterverarbeitet, Transportunternehmen und Dienstleistern aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette auf der einen Seite, und dem Lebensmitteleinzelhandel sowie weiteren Kunden wie Speditionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette auf der anderen Seite, die die Lebensmittel über regionale Verteilung und Filialen schließlich zu den Endkunden bringen.

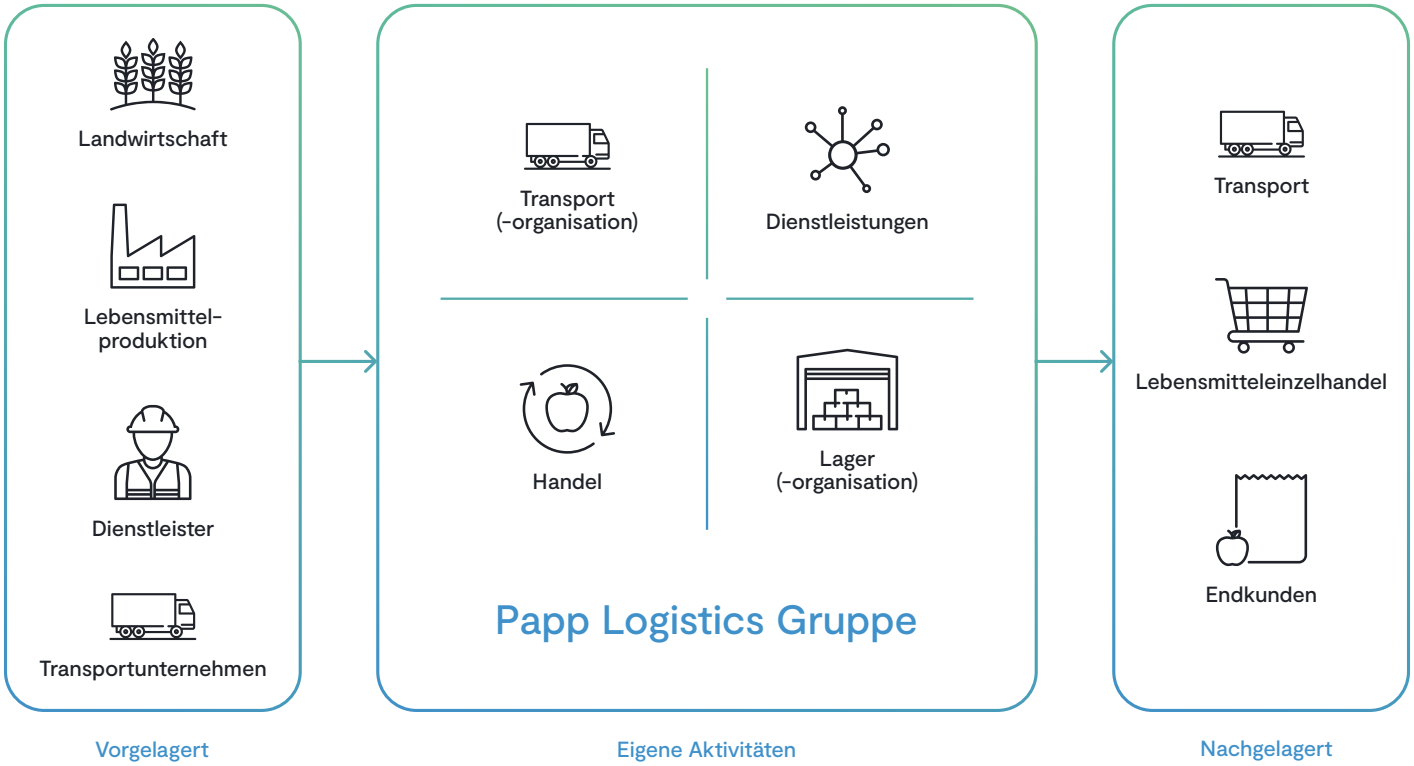
Wichtige **Wirtschaftsakteure** sind dementsprechend Landwirte, Lebensmittelhersteller und Auftraggeber von Transporten, die ihre Waren an das Unternehmen verkaufen bzw. Aufträge vergeben; aber auch Leergutdienstleister, Dienstleister zur Qualitätskontrolle, Personaldienstleister und Hersteller von Sattelzugmaschinen und Aufliegern und Softwareprodukten, die ihre Dienstleistungen und Produkte an die Papp Logistics Gruppe verkaufen, verleasen oder vermieten.

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette umfasst die Beziehung zu den wichtigsten Wirtschaftsakteuren Kunden, den Verkauf der Ware und Dienstleistung (Supply Chain Organisation). Dabei werden insbesondere Lebensmittel bis zum Kunden gebracht, Transporte durchgeführt, Lademittel zurückgegeben, SaaS-Dienstleistungen verkauft sowie schließlich gemietete und geleaste Sattelzugmaschinen und Auflieger zurückgegeben.

Die wichtigsten bedienten **Kundengruppen** sind der Lebensmitteleinzelhandel sowie Lebensmittelunternehmen, aber auch Lebensmittelgroßhändler sowie Spediteure.

Die Papp Logistics Gruppe ist dem **Sektor** „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (NACE Code 52.29) zugeordnet, relevante interne Aktivitäten umfassen auch den Bereich Verkehr / Straßentransport mit einem eigenen Lkw-Fuhrpark sowie Verkauf & Handel.

Papp Logistics Wertschöpfungskette



Unser Nachhaltigkeitsverständnis



Als mittelständisches Familienunternehmen berücksichtigen wir Nachhaltigkeitsaspekte in unserer Unternehmensstrategie sowie bei wesentlichen Geschäftsentscheidungen. Unser ESG-Verständnis verbindet ökologisches Wirtschaften (Environment), soziale Verantwortung (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance) mit einem langfristig tragfähigen Geschäftsmodell. Nachhaltiges Handeln bedeutet für uns, Auswirkungen, Risiken und Chancen vorausschauend zu berücksichtigen und Entscheidungen konsequent an **Zukunftsfähigkeit und Generationenverantwortung** auszurichten.

Future Drive beschreibt unseren Ansatz, Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte schrittweise in Strategie, Prozesse und operative Entscheidungen zu integrieren. Dabei betrachten wir Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen gleichermaßen und orientieren uns an den Erwartungen unserer Stakeholder sowie an den relevanten regulatorischen Anforderungen.

Unser ESG-Ansatz ist in drei Handlungsfelder gegliedert:

Future Drive

Wir adressieren klima- und umweltbezogene Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit und verfolgen das Ziel, Treibhausgas- sowie Luftschadstoffemissionen zu reduzieren.

Darüber hinaus prüfen wir Beiträge zur Elektrifizierung und Flexibilisierung des Energiesystems, um zusätzliche Emissionsminderungspotenziale zu erschließen.

Fair Drive

Wir übernehmen soziale Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitenden, externen Arbeitskräften, Geschäftspartnern und lokalen Gemeinschaften.

Faire Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie Qualifizierung verstehen wir als wesentliche Grundlagen für eine stabile und verantwortungsvolle Wertschöpfung.

Trust Drive

Wir stärken verantwortungsvolle Unternehmensführung durch Transparenz, Compliance und verlässliche Partnerschaften.

Gesetzliche und vertragliche Anforderungen setzen wir systematisch um und entwickeln unsere Strukturen kontinuierlich weiter, um auch künftigen Markt- und Stakeholder Anforderungen gerecht zu werden.

Wir setzen uns klare Rentabilitätsziele und arbeiten aktiv an der Weiterentwicklung unseres Geschäftsmodells, um auch ein wirtschaftlich verlässlicher Partner zu sein und sich in einer immer ändernden Welt das Überleben langfristig zu sichern.

Allgemeine Angaben



Grundlagen der Berichtserstellung, Sorgfaltspflicht & Risikomanagement

BP-1-4

Der **Nachhaltigkeitsbericht der Papp Logistics Gruppe 2025** wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Dabei ist der Konsolidierungskreis nicht exakt der gleiche wie für den Jahresabschluss 2025:

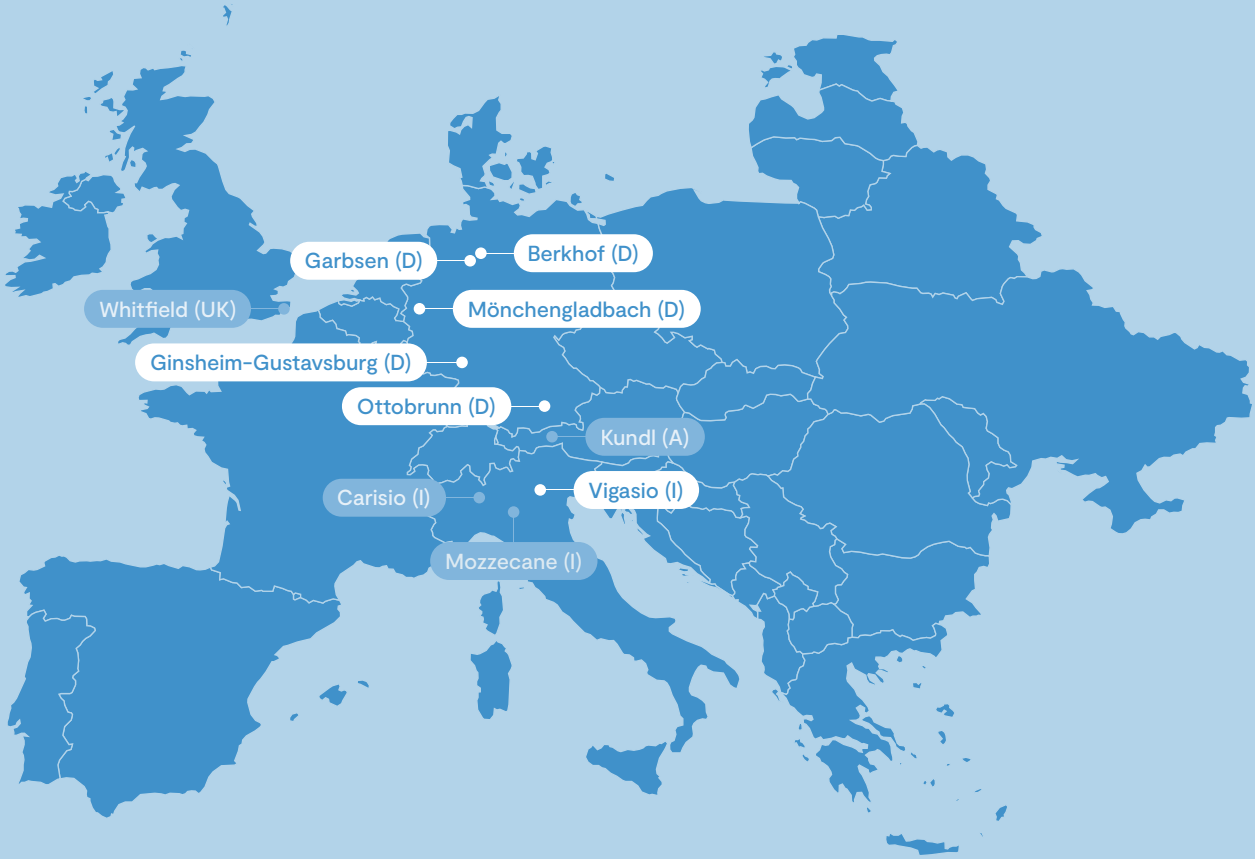
Er umfasst **Balth. Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG** als Mutterunternehmen und **Papp Logistics FP GmbH & Co. KG** [2] sowie **Macula Systems GmbH** und **Papp Logistics Srl.** als Tochterunternehmen.

Für das Geschäftsjahr 2025 wurde das Tochterunternehmen Papp Logistics Immobiliare 1 Srl. nicht mit in den Bericht einbezogen, da es in diesem Jahr neu gegründet wurde.

Außerdem wurden die Standorte Whitfield, Mozzecane und Carisio (alle 2026 neu gegründet) sowie Kundl, als Standort, der von einem Dienstleister betrieben wird, für 2025 nicht mit aufgenommen (siehe Karte, Standorte außerhalb der Berichtsgrenzen in blau).

Der vorliegende Bericht deckt die **wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette** der Balth. Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG, Papp Logistics FP GmbH & Co. KG, sowie Macula Systems GmbH und Papp Logistics Srl. ab.

2 2025 noch Papp Logistics GmbH & Co. KG



BP-1-5

Der Nachhaltigkeitsbericht 2025 orientiert sich an dem **Draft Simplified ESRS Standard 2025**, der am 3. Dezember 2025 von der EFRAG veröffentlicht wurde.

BP-1-6

Er wurde auf **freiwilliger Basis** erstellt. Wo die Erhebung von Informationen mit unverhältnismäßigem Aufwand oder Kosten verbunden ist oder es Gründe des Schutzes von Betriebsgeheimnissen verlangen, wurden Angaben ausgelassen, was an den entsprechenden Stellen vermerkt ist - immer mit Bezug zum „Fair Representation"-Prinzip. Nachdem es sich um den ersten Nachhaltigkeitsbericht der Papp Logistics Gruppe handelt, können **keine Vorjahreswerte zum Vergleich** herangezogen werden. Zukünftig streben wir an, Vergleichswerte zu veröffentlichen und den Konsolidierungskreis des Nachhaltigkeitsberichts dem des finanziellen Lageberichts anzugleichen.

Unter anderem wurden für die Wesentlichkeitsanalyse eigene **Zeithorizonte** definiert:

kurzfristig	innerhalb des nächsten Jahres
mittelfristig	innerhalb der nächsten 3 Jahre
langfristig	innerhalb der nächsten 5 Jahre

Abweichende eigene Zeithorizonte gelten für Klimarisiken und -chancen.

BP-2-8 | BP-2-9 | BP-2-10

Übergangsbestimmungen wurden nicht angewendet.



GOV-3-16

Die wesentlichen Aspekte und Schritte unseres Sorgfaltspflichtprozesses [3] sind in die bestehenden Nachhaltigkeits-, Compliance- und Managementprozesse der Papp Logistics Gruppe integriert. Das Verfahren zur Erfüllung der Nachhaltigkeits-Sorgfaltspflichten ist derzeit teilweise formalisiert und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Kernelemente der **Sorgfaltspflicht** finden sich wie folgt in den Angaben des Nachhaltigkeitsberichts wieder:

Verankerung in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	GOV-1, E1-4, E2-1, S1-1, S2-1, S3-1, G1-1
Einbindung betroffener Stakeholder (vor allem im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse)	SBM-2
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen auf Menschen und Umwelt	IRO-1, IRO-2
Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung negativer Auswirkungen	jeweilige themenspezifische Angaben zu Maßnahmen
Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen	jeweilige themenspezifische Angaben zu Maßnahmen, Zielen und deren Fortschritt in Kennzahlen

3 gemäß ESRS 1 AR 33

GDR-P-43

Die Papp Logistics Gruppe orientiert sich im internen und externen Verhaltenskodex an den entsprechenden **UN-Prinzipien**, der ILO-Erklärung sowie den OECD-Leitlinien, eine spezielle zusätzliche Menschenrechtsrichtlinie ist nicht implementiert. Der interne Verhaltenskodex deckt die Mitarbeitenden der Papp Logistics Gruppe ab, der externe Verhaltenskodex verpflichtet Geschäftspartner und deckt damit die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ab **(→ siehe S2-1-10 | S2-1-11)**.

GOV-4-18

Wir nutzen für das **Risikomanagement und interne Kontrollen in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung** hauptsächlich in unsere Berichterstattungssoftware eingebaute Funktionen: Relevante Risiken sind u.a. **Vollständigkeit und Datenintegrität**, die **Genauigkeit der Schätzergebnisse**, die **Verfügbarkeit der Daten** zu der vor- und der nachgelagerten Wertschöpfungskette und den **Zeitpunkt der Informationsverfügbarkeit**.

Zur Minderung der Risiken wird die Nachhaltigkeitsberichterstattung zentral durch die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR koordiniert, diese fragt alle quantitativen und qualitativen Datenpunkte innerhalb des Unternehmens ab oder trägt diese selbst ein. Bei jeder Eingabe findet eine **Kontrolle der Vollständigkeit, Plausibilität und Belegbarkeit** nach dem Vier-Augen-Prinzip statt. Alle Angaben werden von einer oder mehreren Mitarbeitenden der Abteilung Nachhaltigkeit / CSR geprüft. Soweit möglich, werden Belege und Dokumente in der Software hinterlegt, ansonsten Berechnungswege und Erläuterungen zu Schätzungen in Kommentaren nach dem Prinzip der Nachvollziehbarkeit gesichert. Bei allen Angaben wird die **Datenqualität** hinterlegt, wobei deren **Präferenz von gemessen → berechnet → geschätzt** (absteigend) festgelegt ist.

Sind Angaben bei Kontrolle nicht vollständig oder unzureichend, werden diese zu den entsprechenden Datenlieferanten zurückgesendet. An fehlenden Angaben, z.B. aufgrund von fehlender Datenverfügbarkeit, Messungen oder noch nicht ausgearbeiteten internen Verfahren, wird unter Koordination der Abteilung Nachhaltigkeit/ CSR gearbeitet, um die **Qualität des Nachhaltigkeitsberichts schrittweise zu verbessern**.

Organisation & Qualifikation

GOV-1-12

Das Mutterunternehmen der Papp Logistics Gruppe wird von **drei männlichen geschäftsführenden Gesellschaftern** geleitet (monistisches System), es gibt keine weiteren Verwaltungs- oder Aufsichtsorgane.

Anteil unabhängiger Vorstandsmitglieder	0 %
Geschlechterdiversität im Vorstand	0 %

Innerhalb der Geschäftsführung sind Matthias und Maximilian Papp für die Überwachung von nachhaltigkeitsbezogenen IROs übergeordnet zuständig und beziehen diese sowie mögliche Trade-Offs in die Geschäftsstrategie mit ein.

Es existiert keine formelle Vertretung von Beschäftigten und anderen Arbeitskräften (z.B. Betriebsrat, Gewerkschaften).

Für die Entwicklung von Strategien für wesentliche IROs ist die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR zuständig, die für Nachhaltigkeitsthemen inhaltlich fachlich qualifiziert ist: Sie nimmt an Schulungen teil und nutzt Weiterbildungsmöglichkeiten, Newsletter und den Zugang zu Austauschformaten zur Vernetzung, um **nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen**[4] zu erlangen und über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden zu bleiben. Sie gibt dieses Fachwissen in komprimierter Form an die Geschäftsführung weiter und berät die Unternehmensleitung.

Wir haben die organisatorische Verankerung des Themas Nachhaltigkeit in einer schriftlichen **Nachhaltigkeitsgovernance** festgelegt:

Die Geschäftsführung trägt die übergeordnete Verantwortung für die Überwachung der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele im Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Strategische Entscheidungen werden im **Lenkungskreis**, bestehend aus der CSR-Abteilung und der Geschäftsführung, getroffen.

Die zentrale Abteilung Nachhaltigkeit/CSR, koordiniert von Ottobrunn aus alle Nachhaltigkeitsthemen, insb. die Erstellung eines jährlichen Nachhaltigkeitsberichts. In diesem Rahmen misst sie die Fortschritte zur Erreichung der jeweiligen Ziele und ist in regelmäßigem Austausch mit einzelnen Fachabteilungen, diese berichten regelmäßig über Fortschritte bei der Maßnahmenumsetzung. Die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR berichtet die Ergebnisse regelmäßig an die Geschäftsführung.

4 Das nachhaltigkeitsbezogene Fachwissen der Geschäftsführung und Abteilung Nachhaltigkeit/ CSR war insbesondere die Basis für die Wesentlichkeitsanalyse, aber auch die laufende Arbeit an Nachhaltigkeitsaspekten und der Nachhaltigkeitsberichterstattung über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Unternehmens.

Zur Umsetzung von Nachhaltigkeitsprojekten, die das ganze Unternehmen betreffen, wurde ein **Kernteam Nachhaltigkeit** gebildet, das das Thema Nachhaltigkeit in die Breite des Unternehmens tragen und dessen Akzeptanz erhöhen soll:

- Dies besteht aus jeweils (mindestens) einer Person aus den zentralen Abteilungen Finanzbuchhaltung / Controlling, Personal (HR), Facility- und Fuhrparkmanagement, Transportunternehmer-Management und optional IT, Betriebsleitung bzw. Nachhaltigkeitsbeauftragten pro Standort, Speditionsleitung, sowie dem CSR-Team.
- Die Betriebsleiter können je einen Nachhaltigkeitsbeauftragten pro Standort ernennen, der alle Themen der Nachhaltigkeit (insbesondere die Datenerhebung vor Ort) unterstützt, und ebenfalls Teil des Kernteams ist.

Schließlich werden **alle Mitarbeitenden** in regelmäßigen Abständen über einen Newsletter zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Nachhaltigkeit bei Papp Logistics informiert; um tiefergehendes Wissen zu CSR-Themen zu vermitteln, werden in unregelmäßigen Abständen Veranstaltungen organisiert, die die Möglichkeit zum gegenseitigen Austausch und zum Einbringen von Verbesserungsvorschlägen bieten.

Lenkungskreis

Geschäftsführung &
Nachhaltigkeit / CSR

für strategische Entscheidungen



Kernteam Nachhaltigkeit

Vertretungen der Standorte, HR, Facility Management,
Fuhrpark, Controlling & Nachhaltigkeit / CSR

um zu gestalten und umzusetzen



Alle Mitarbeitenden

**werden informiert, sensibilisiert
und können sich einbringen**



Stakeholder & Wesentlichkeitsanalyse

SBM-2-22

Unsere **wichtigsten Interessensträger** (Stakeholder) sind Kunden im Lebensmitteleinzelhandel, Transportunternehmen und Personaldienstleister, aber auch eigene Mitarbeitende (Wichtigkeit A). Mit diesen besteht ein regelmäßiger Austausch, insbesondere auch durch die Kommunikation im operativen Geschäft / Vertrieb, durch eine eigene Abteilung Transportunternehmer-Management, im Lagerbereich durch die Lagerleitung mit Personaldienstleistern und regelmäßige Mitarbeitergespräche, an denen die Personalabteilung teilnimmt.

Weitere wichtige Interessensträger sind Geschäftspartner, Kapitalgeber (Banken, Versicherungen) und lokale Gemeinschaften bzw. Gemeinden (Wichtigkeit B), mit denen ein regelmäßiger Austausch auf Management-Ebene besteht.

Die **Interessen und Standpunkte dieser Interessensträger**[5] werden laufend bei der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und der Geschäftsstrategie berücksichtigt. Dies dient dazu, Kunden und eigene Mitarbeitende zu halten sowie den laufenden Betrieb, die Zusammenarbeit mit Dienstleistern und Geschäftspartnern und die Beziehungen zu Gemeinden zu sichern. Darüber hinaus soll dadurch die Finanzierung sichergestellt werden. Insbesondere die Interessen wichtiger Kunden beeinflussen die Ausrichtung des Geschäftsmodells unmittelbar.

2024 hat die Papp Logistics Gruppe erstmals eine **doppelte Wesentlichkeitsanalyse** durchgeführt, bei der positive und negative Auswirkungen, Risiken und Chancen nach Einfluss auf Unternehmenswerte (finanzielle Wesentlichkeit) und Einfluss auf Mensch & Umwelt (impact Wesentlichkeit) bewertet wurden. Seitdem wird diese regelmäßig aktualisiert.

Im Rahmen dieses Prozesses wurde zudem auch jeweils mindestens ein Vertreter der A&B Stakeholder direkt mit einbezogen. Dabei fallen Kunden im Lebensmitteleinzelhandel, Geschäftspartner und Kapitalgeber in die Kategorie „Nutzer der Nachhaltigkeitserklärung“, Transportunternehmen, Personaldienstleister, eigene Mitarbeitende und Gemeinden in die Kategorie „Betroffene Interessensträger“.

IRO-1-35 | SBM-3-25 bis SBM-3-31

Eine detaillierte Beschreibung der Methodik der Wesentlichkeitsanalyse findet sich im Annex **(→ siehe Beschreibung Wesentlichkeitsanalyse)**, dort findet sich auch weitergehende Information zu finanziellen Effekten in der IRO-Liste **(→ siehe IRO-Liste)**.

SBM-3-24

Wesentliche Auswirkungen der Papp Logistics Gruppe ergeben sich insbesondere aus den organisierten Transporten mit Lkw und Lagerbetrieb: Das betrifft die Aspekte bzw. Unterthemen Energie, Klimaschutz im eigenen Betrieb sowie Transport und Logistik und Luftverschmutzung sowie Mikroplastikemissionen durch Reifenabrieb im Umweltbereich. Finanzielle Risiken und Chancen bestehen vor allem bei Anpassung an den Klimawandel, Energie und Klimaschutz in Transport und Logistik.

Im sozialen Bereich sind die eigenen Mitarbeitenden in Arbeitsbedingungen, Arbeitszeit & Vereinbarkeit von Beruf & Privatleben, Gesundheitsschutz & Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Gleichbehandlung & Chancengleichheit betroffen, in fast allen diesen Aspekten ergeben sich auch finanzielle Chancen und Risiken auf das Geschäftsmodell der Papp Logistics Gruppe.

5 Die Geschäftsführung wurde während des Einbezugs der Interessensträger im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse im Herbst 2024 regelmäßig im Lenkungskreis über deren Standpunkte und Interessen informiert, außerdem flossen diese in die Bewertung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen ein, die von der Unternehmensleitung Anfang 2026 erneut bestätigt wurde.



*Die Größe der Aspekte spiegelt ihre Relevanz aus Sicht wichtiger Stakeholder wieder.

Future Drive

Klimawandel

- 1 Klimaschutz – Transport & Logistik
- 2 Klimaschutz – eigener Betrieb
- 3 Energie
- 4 Anpassung an den Klimawandel

Umweltverschmutzung

- 5 Luftverschmutzung
- 6 Mikroplastik

Andere Themen

- 7 Wasser- und Meeresressourcen
- 8 Biologische Vielfalt & Ökosysteme
- 9 Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft

Fair Drive

Arbeitskräfte des Unternehmens

- 10 Arbeitszeit & Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben
- 11 Arbeitsbedingungen
- 12 Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz
- 13 Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Arbeitskräfte in der Werkschöpfungskette

- 14 Arbeitsbedingungen in der Lieferkette
- 15 Gleichbehandlung und Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte

Nachbarschaften

- 16 Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr
- 17 Lokale Wirtschaft

Andere Themen

- 18 Verbraucher & Endnutzer

Trust Drive

Unternehmensführung

- 19 Unternehmensführung & -kultur
- 20 Korruption und Bestechung
- 21 Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken

Wir sind uns der Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen in der Lieferkette bewusst, daraus ergeben sich auch finanzielle Chancen und Risiken ebenso wie durch Gleichbehandlung, Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte. Durch die Papp Logistics Gruppe sind lokale Gemeinschaften lokal von Lkw-Verkehr betroffen, auf der anderen Seite ergeben sich durch die lokale Wirtschaft finanzielle Chancen & Risiken für das Unternehmen.

Im Bereich Governance bestehen finanzielle Chancen und Risiken im Lieferantenmanagement & Zahlungspraktiken, Unternehmensführung & -kultur sowie Korruption und Bestechung. In allen Aspekten (bis auf Korruption und Bestechung) hat die Papp Logistics Gruppe auch wesentliche Auswirkungen.

Diese Aspekte sind jeweils in der **Wesentlichkeitsmatrix** dargestellt, unwesentliche Aspekte in grau im Quadranten unten links. Eine Beschreibung der IROs findet sich in den jeweiligen thematischen Kapiteln, die vollständige detaillierte **IRO-Liste** auch im Annex **(→ siehe IRO-Liste)**.

SBM-3-33 | IRO-2-37 | GDR-PATM-39 | GDR-PATM-2-40 | GDR-P-42 | GDR-A-45 | GDR-M-48 | GDR-M-49 | GDR-T-51

Die Themen Wasser- und Meeresressourcen (E3), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5) sowie Verbraucher und Endnutzer (S4) sind für die Papp Logistics Gruppe nicht wesentlich.

Der Umgang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen spielt eine wichtige Rolle für die entwickelte Nachhaltigkeitsstrategie. Entsprechende Konzepte / Policies, qualitative und quantitative Ziele [6] und Maßnahmen, die zur Zielerreichung beitragen, sowie Informationen zu deren (Nicht-) Existenz finden sich ebenfalls in den jeweiligen thematischen Kapiteln [7].

Ebenso finden sich die Einheit, Berechnungsmethode, Angaben zur Datenqualität, Quellen und Kontext bei den jeweiligen Kennzahlen in den thematischen Kapiteln bzw. wo zu umfangreich im Annex. Für eine vollständige Auflistung der **Angabepflichten**, siehe Annex **(→ Angabepflichten)**.

Alle Ziele wurden freiwillig auf Basis der identifizierten wesentlichen IROs und Aspekte definiert und beziehen mit der Geschäftsführung definierte **Konzepte** mit ein. **Ziele und Maßnahmen** wurden in gemeinsamen Workshops mit relevanten internen Stakeholdern und Einbezug der Geschäftsführung definiert und basieren auf dem Expertenwissen und praxisorientierten Annahmen der Teilnehmenden sowie Vergleichsinformationen aus dem Sektor. Dabei orientieren sich die gesetzten Umweltziele am aktuellen wissenschaftlichen Konsens.

GDR-A-46

Für wesentliche Schlüsselmaßnahmen im Bereich Klima- und Umweltschutz werden im Annex **(→ siehe Maßnahmenbeschreibung)** geplante finanziellen Ressourcen im Sinne wesentlicher OpEx- oder CapEx-Aufwendungen sowie Verantwortlichkeiten ausgewiesen.

6 Konzepte und Ziele gelten standardmäßig für die gesamte Papp Logistics Gruppe bzw. die jeweils wesentlichen Teile der Wertschöpfungskette und das Basisjahr 2025, Ausnahmen werden kenntlich gemacht.

7 Die verwendeten Zeithorizonte entsprechen den bereits erwähnten bis auf Klima (siehe E1). Für detailliertere Informationen zu Resilienz in Bezug auf Klima, siehe E1.

Klimawandel



Das Bild zeigt die Außenansicht des Standorts Vigasio und soll mit gelber Graslandschaft mögliche Auswirkungen des Klimawandels wie Trockenheit auf die Papp Logistics Gruppe symbolisieren.

E1-4-19

Wir haben den Klimawandel als wesentliches Nachhaltigkeitsthema identifiziert und verfolgen entsprechende Ziele und Maßnahmen zur **Reduktion unserer Treibhausgasemissionen**.

Unser Ziel ist es, bis spätestens **2045 Netto-Treibhausgasneutralität** zu erreichen. Hierfür bemühen wir uns, Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb und entlang unserer Wertschöpfungskette, insbesondere bei den durch uns organisierten Transporten, zu reduzieren. Gleichzeitig möchten wir Chancen, die sich aus der Transformation ergeben, nutzen, und unterstützen unsere Dienstleister auf dem Weg zur Dekarbonisierung.

Wir analysieren physische **Klimarisiken sowie -chancen** und berücksichtigen diese in unserem finanziellen Risikomanagement und Entscheidungsprozessen.

Durch **eigene Erzeugung erneuerbarer Energien, Elektrifizierung und Flexibilisierung** durch Optimierung unseres Stromverbrauchs und verbesserter Energieeffizienz möchten wir Emissionen senken. Hierzu bewerten wir geeignete Technologien, Prozesse und Maßnahmen, die einen Beitrag zur Dekarbonisierung unseres Unternehmens sowie des Energiesystems leisten können.

Klimaschutz

E1-8-29

Die Ermittlung und Bilanzierung unserer Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) für das Kalenderjahr 2025 erfolgte nach den Grundsätzen des **Greenhouse Gas Protocol (GHGP)** zur Erstellung des ersten **Corporate Carbon Footprints (CCF)** der Papp Logistics Gruppe inklusive Scope 3.

Unsere **Systemgrenzen (organisatorische Systemgrenzen)** der Erhebung der THG-Emissionen laut GHGP (nach dem Prinzip der **operativen Kontrolle**) entsprechen bis auf leichte Abweichungen den Systemgrenzen des Nachhaltigkeitsberichts: Macula Systems GmbH hatte 2025 keine wesentlichen Geschäftstätigkeiten und wurde daher ausgeschlossen.

Bezüglich der **operativen Systemgrenzen** wurde außerdem der Handel mit Obst und Gemüse unter Scope 3.1 „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ nicht mit in die Bilanzierung einbezogen (analog zum Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse), denn eine Berechnung der Emissionen ist aufgrund der Vertraulichkeit der erforderlichen Daten und der damit verbundenen Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnisse aktuell nicht möglich.

Darüber hinaus wäre die Erhebung der erforderlichen Daten mit einem unverhältnismäßig hohen zeitlichen und organisatorischen Aufwand verbunden gewesen. Abgesehen von diesen Abweichungen umfasst die Bilanz **alle direkten und indirekten wesentlichen Treibhausgasemissionen der Papp Logistics Gruppe** inklusive Scope 1,2,3 in Einklang mit der Wesentlichkeitsanalyse **(→ siehe IRO-Liste)**. **Scope 1 und 2 wurden vollständig bilanziert, relevante Scope-3-Kategorien**[8] sind im Folgenden gefettet dargestellt:

8 Die Auswahl und Bewertung der relevanten Scope-3-Kategorien erfolgte unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für die Geschäftstätigkeit der Papp Logistics Gruppe sowie der Höhe und erwarteten Relevanz der damit verbundenen Treibhausgasemissionen.

Was sind die Scopes nach GHGP?

Scope 1: Direkte Emissionen

Diese Kategorie umfasst alle Treibhausgas-Emissionen, die direkt aus Quellen entstehen, die ein Unternehmen besitzt oder kontrolliert. Hierzu zählen beispielsweise Emissionen aus eigenen Produktionsanlagen, Firmenfahrzeugen und anderen betrieblichen Prozessen, bei denen Treibhausgase direkt freigesetzt werden.

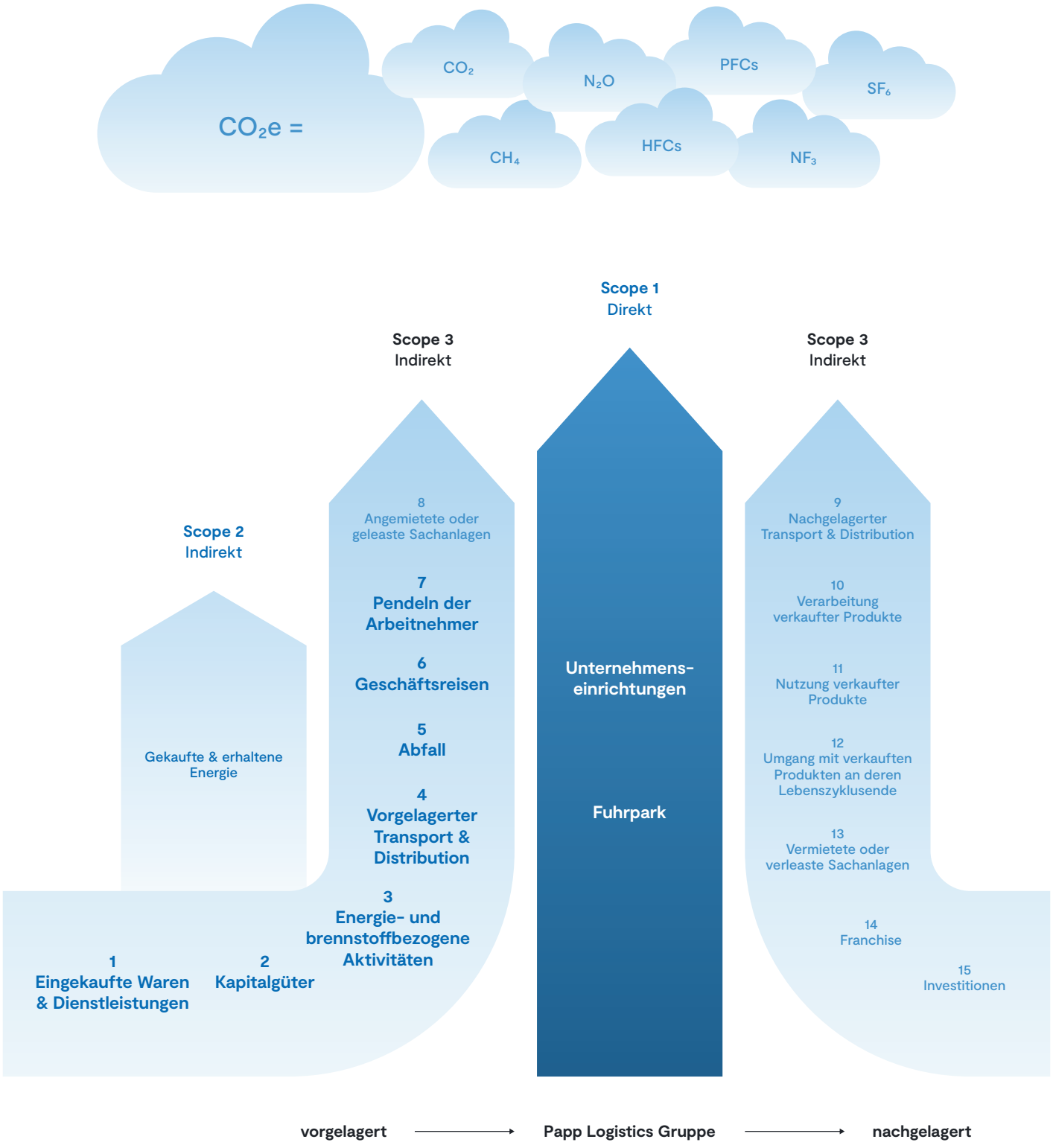
Scope 2: Indirekte Emissionen aus Energiebezug

Scope 2 betrifft die indirekten Emissionen, die durch die Erzeugung der Energie entstehen, die das Unternehmen kauft und verbraucht, wie zum Beispiel Strom, Fernwärme und Dampf. Diese Kategorie reflektiert die Umweltauswirkungen der Energieproduktion, die extern stattfindet, jedoch für die betrieblichen Aktivitäten des Unternehmens, genutzt wird.

Scope 3: Indirekte Emissionen aus der Wertschöpfungskette

Der umfangreichste der drei Scopes, Scope 3, bezieht sich auf alle übrigen indirekten Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Produkte oder Dienstleistungen des Unternehmens auftreten, jedoch außerhalb seiner direkten Kontrolle liegen. Dies schließt Emissionen ein, die durch eingekaufte Produkte und Dienstleistungen sowie Transporte, Abfälle, Geschäftsreisen oder dem Pendlerverkehr der Mitarbeitenden resultieren.

Bilanzierte Scopes nach dem Greenhouse Gas Protocol

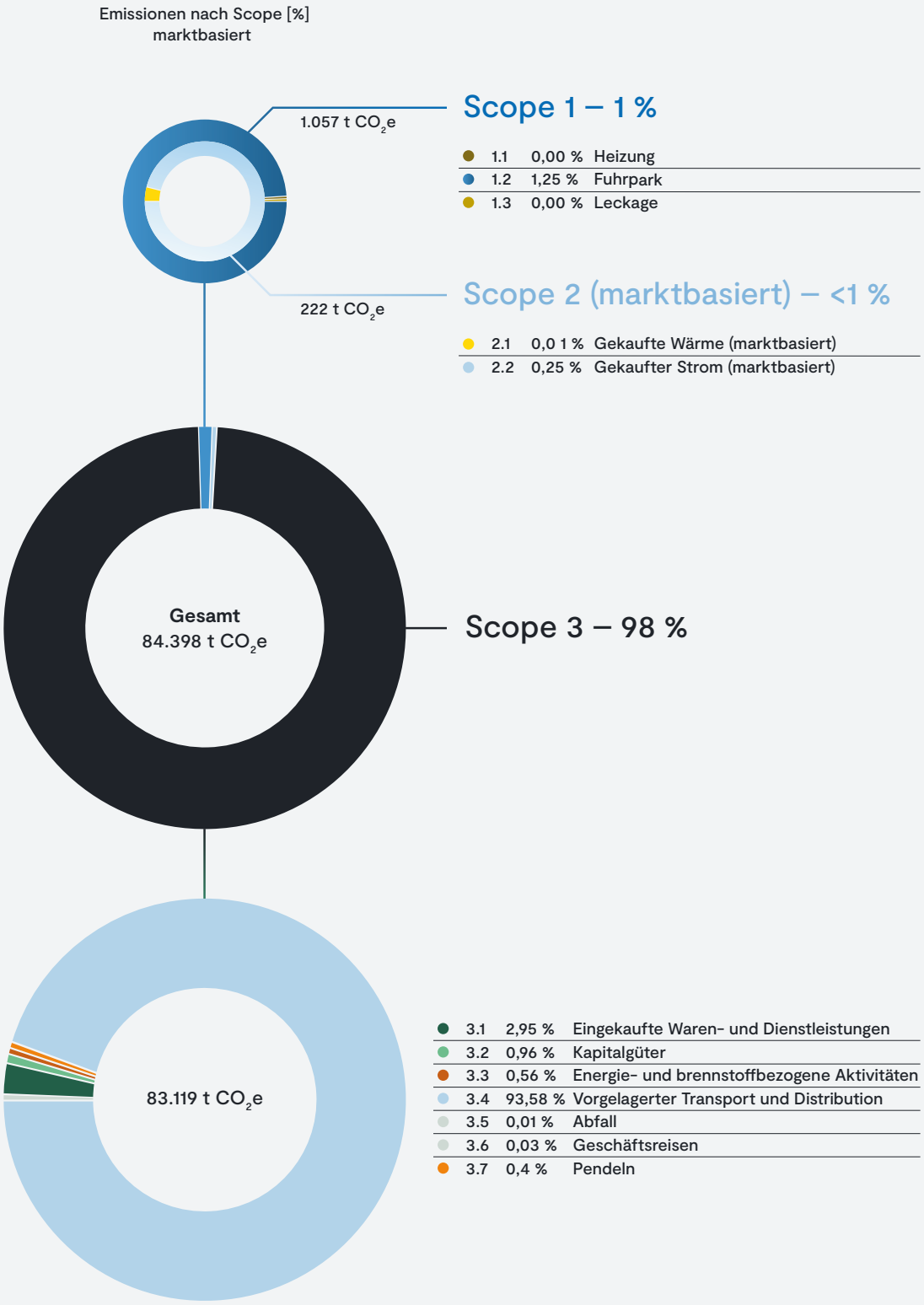


Die THG-Bilanz wurde in einer Softwarelösung mit einer Kombination aus ausgabenbasierten und aktivitätsbasierten Methoden erstellt. Die verwendeten Emissionsfaktoren, Berechnungsmethoden sowie die zugrunde liegenden Belege und Nachweise sind dort dokumentiert. Für eine detailliertere Beschreibung der Methodik zur Bilanzierung und ausgeschlossenen Scope-3 Kategorien mit Begründung, siehe Annex **(→ Beschreibung Methodik Klimaschutz)**.

Insgesamt hatte die Papp Logistics Gruppe 2025 einen Ausstoß von **84.398 t CO_2e über Scope 1,2 und 3** hinweg. Davon entfielen **98 % auf Scope 3** und insbesondere auf Scope 3.4 Vorgelagerter Transport und Distribution (93,58 %). Ein deutlich geringerer Teil (2 %) entfiel auf Scope 1 und Scope 2 (marktbasiert), mit dem **eigenen Fuhrpark** als größter Emissionsquelle.

Im Folgenden sind die einzelnen Kategorien im Detail aufgelistet:

THG-Emissionen 2025 (in t CO_2e)	
Scope 1	1.057
Scope 2	
marktbasiert	222
standortbasiert	2.046
Scope 3	
3.1 Eingekaufte Waren & Dienstleistungen	2.489
3.2 Kapitalgüter	806
3.3 Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten	469
3.4 Vorgelagerter Transport & Distribution	78.979
3.5 Abfall	6
3.6 Geschäftsreisen	29
3.7 Pendeln	341



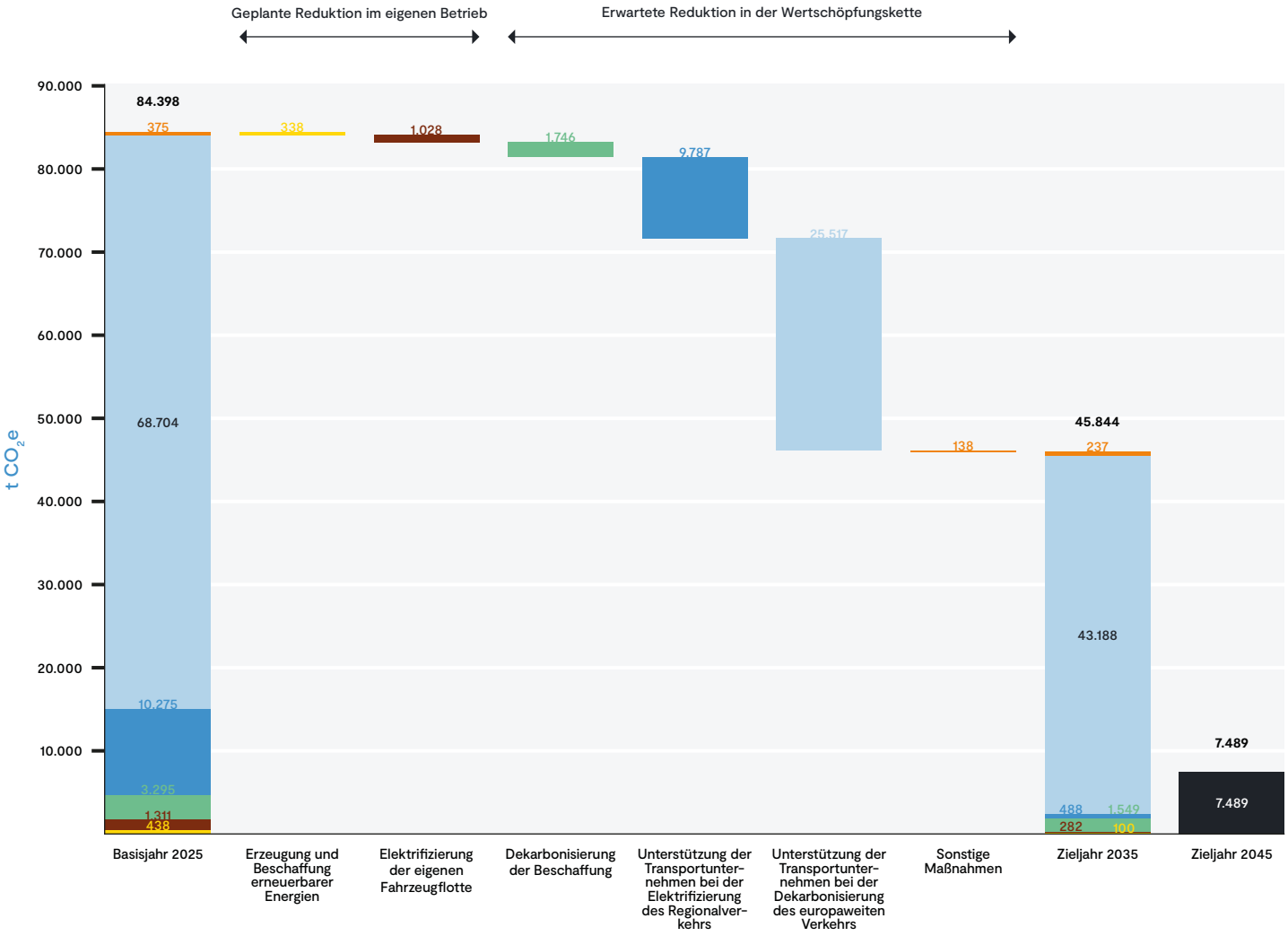
Ergebnisse Treibhausgasbilanz 2025

E1-1-11 | E1-6-22 | E1-6-23

Das Klimaziel der Papp Logistics Gruppe ist die Erreichung der **Treibhausgasneutralität bis 2045 über die Scopes 1, 2 und 3** hinweg, ausgehend vom Basisjahr 2025. Der Übergangsplan basiert auf der Identifikation der wesentlichen Treibhausgasemissionsquellen und definiert Dekarbonisierungshebel, konkrete Maßnahmen [9] sowie Zwischenziele zur schrittweisen Reduktion der Treibhausgasemissionen und wurde mit Unterstützung einer externen Beratung erarbeitet.

Grafisch dargestellt ergibt sich folgende geplante Emissionsreduktion:

Reduktionspfad nach Dekarbonisierungshebeln



9 Die wesentlichen Maßnahmen und Dekarbonisierungshebel zur Erreichung dieser Ziele, sind in E1-5-20 und E1-5-21 zu finden.

Die definierten Ziele für 2045 und Zwischenziele für 2035 in t CO_2e sind:

	Basisjahr 2025	Zwischenziel 2035	Reduktion bis 2035	Restemissionen in 2045	Reduktion bis 2045
Scope 1	1.057	581	-45 %	106	-90 %
Scope 2 (marktbasiert)	222	22	-90 %	0	-100 %
Scope 3	83.119	45.715	-45 %	8.312	-90 %
Gesamt	**84.398**	**46.318**		**8.418**	

Die Restemissionen in 2045 sollen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, sodass 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird.

Die Klimaziele orientieren sich an wissenschaftlichen Klimaszenarien sowie an den Grundprinzipien der Science Based Targets Initiative (SBTi). Sie sind darauf ausgerichtet, die Geschäftstätigkeit schrittweise mit dem **Ziel der Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C im Einklang mit dem Pariser Abkommen** auszurichten.

Der Übergangsplan wurde im Zeitraum 2025 bis 2026 unter maßgeblicher Beteiligung der Geschäftsführung erarbeitet und im Jahr 2026 verabschiedet, daher ist dessen Umsetzung zum Zeitpunkt der Berichterstattung gerade erst gestartet. Die **Fortschritte bei der Umsetzung des Übergangsplans** werden künftig regelmäßig anhand der definierten Zwischenziele, der Entwicklung der Treibhausgasemissionen sowie des Umsetzungsstands der wesentlichen Dekarbonisierungsmaßnahmen durch die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR überprüft und der Geschäftsführung berichtet.

Die Umsetzung der Dekarbonisierungsmaßnahmen erfordert unter anderem **Investitionen** in den Aufbau und die Erweiterung der erforderlichen Ladeinfrastruktur, in Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien und Batteriespeicher, sowie gegebenenfalls in weitere technische und infrastrukturelle Maßnahmen. Darüber hinaus können finanzielle Mittel zur Verbesserung der Datenqualität, für die Elektrifizierung des Eigenfuhrparks, sowie für Unterstützungsmaßnahmen für Transportunternehmen erforderlich sein, um deren Umstellung auf emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebstechnologien zu ermöglichen. Details zur Methodik der Potenzialanalyse und Annahmen bei Zielen, Dekarbonisierungshebeln und Finanzierung finden sich im Annex **(→ Beschreibung Methodik Klimaschutz)**.

Wir haben **keine potenziell gebundenen Treibhausgasemissionen** aus eigenen physischen Vermögenswerten identifiziert und sieht daher kein wesentliches Transitionsrisiko. Bei den beauftragten Transportunternehmen können grundsätzlich potenzielle gebundene Treibhausgasemissionen aus konventionell angetriebenen Fahrzeugflotten bestehen, die Papp Logistics Gruppe hat allerdings nur indirekten und begrenzten Einfluss auf deren Umstellung. Eine verzögerte Dekarbonisierung der Transportunternehmen kann die Reduktion der Scope-3-Emissionen und damit die Erreichung der Klimaziele beeinflussen. Diesem potenziellen Übergangsrisiko soll durch die Unterstützung der Transportunternehmen bei der Elektrifizierung und Dekarbonisierung ihrer Flotten begegnet werden.

E1-5-20 | E1-5-21

Wesentliche Maßnahmen zum Klimaschutz nach Dekarbonisierungshebel und erwarteter THG-Emissionsreduktion sind im Folgenden aufgegliedert:

Wesentlicher Aspekt (Handlungsfeld)	Dekarbonisierungshebel	Reduktion in t CO_2e	Maßnahmen
Klimaschutz im eigenen Betrieb (Energieversorgung & Gebäude)	**Erzeugung und Beschaffung erneuerbarer Energien**	338	– Ausbau der Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien an den eigenen Standorten und Integration von Batteriespeichersystemen
	Flexibilisierung & Steigerung der Energieeffizienz	Reduktion vollständig Erzeugung und Beschaffung erneuerbare Energien zugeordnet	– Implementierung eines Energiemanagementsystems
Klimaschutz in Logistik & Transport (Fuhrpark)	**Elektrifizierung der eigenen Fahrzeugflotte**	1.028	– Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw* – Elektrifizierung der firmeneigenen Lkw-Flotte
	Steigerung der Energieeffizienz der eigenen Fahrzeugflotte	Reduktion vollständig Elektrifizierung zugeordnet	
Klimaschutz im eigenen Betrieb (Beschaffung)	**Dekarbonisierung der Beschaffung**	1.746	– Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung
Klimaschutz in Logistik & Transport (Eingekaufte Transportdienstleistungen)	**Schaffung von technischen & infrastrukturellen Voraussetzungen für die Dekarbonisierung**	Keine direkte Reduktion, aber entscheidend für die (Messung der) Reduktion der anderen Hebel	– Verbesserung der Datenqualität, u.a. durch Primärdatenerfassung
	Unterstützung der Transportunternehmen bei der Elektrifizierung des Regionalverkehrs	9.787	– Internalisierung von Kurzstreckentransporten – Unterstützung bei der Elektrifizierung der Flotte von Transportunternehmen*
	Unterstützung der Transportunternehmen bei der Dekarbonisierung des europaweiten Verkehrs	25.517	– Schaffung finanzieller Anreize für Transportunternehmen * Maßnahme auch für diesen Hebel relevant

Insgesamt liegt die geplante und erwartete Reduktion durch die genannten Dekarbonisierungshebel inkl. sonstiger Maßnahmen bei 38.554 t CO_2e, sodass der Zielwert der Restemissionen für 2035 sogar leicht unterschritten wird (45.844 t CO_2e). Schlüsselmaßnahmen im Bereich Klimaschutz werden im Annex **(→ siehe Maßnahmenbeschreibung)** genauer erläutert und sind mit Verantwortlichkeiten und finanziellen Ressourcen hinterlegt. Wir haben für jede Maßnahme Meilensteine definiert und die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR überprüft Fortschritte bei der Umsetzung regelmäßig intern.

Die konkreten Reduktionsziele und Maßnahmen zur Zielerreichung sowie verknüpfte IROs sind im Folgenden zusammengefasst, dabei sind Maßnahmen, die sich 2025 bereits in der Umsetzung befanden, gefettet:

Klimaschutz im eigenen Betrieb & Energie – Gebäude & Beschaffung: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Durch die eigene Erzeugung **erneuerbarer Energien, Elektrifizierung, Flexibilisierung** und eine **höhere Energieeffizienz** wollen wir Emissionen senken.	Treibhausgasemissionen in Scope 2 um 90 % senken. Keine Netto-Treibhausgasemissionen in Scope 2 mehr.	2035 2045	●●○ Scope 2 (marktbasiert): 222 t CO_2e	**Implementierung eines Energiemanagementsystems** **Ausbau von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien** an den eigenen Standorten und Integration von Batteriespeichersystemen	E1-CT-01, E1-NA-1 E1-NA-2 E1-CT-02, E1-RT-03
Wir bemühen uns, **Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb und entlang unserer Wertschöpfungskette zu reduzieren**.	Treibhausgasemissionen in Scope 3 um 45 % senken. Keine Netto-Treibhausgasemissionen in Scope 3 mehr.	2035 2045	●○○ Scope 3.1 & Scope 3.2: 3.295 t CO_2e	Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung	E1-NA-6

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Klimaschutz in Transport & Logistik - Fuhrpark: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir bemühen uns, **Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb** und entlang unserer Wertschöpfungskette, insbesondere bei den **durch uns organisierten Transporten, zu reduzieren**.	Treibhausgasemissionen in Scope 1 & 2 um 45 % bzw. 90 % senken. Keine Netto-Treibhausgasemissionen in Scope 1 & 2 mehr.	2035 2045	●●○ Scope 1: 1.057 t CO_2e Scope 2 (marktbasiert): 222 t CO_2e	**Sukzessive Umstellung der Pkw-Flotte auf batterieelektrische Fahrzeuge** Elektrifizierung der firmeneigenen Lkw-Flotte Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw	E1-NA-7 E1-CT-04, E1-NA-9, E1-RT-10, E1-RT-08 E1-RT-01

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Klimaschutz in Transport & Logistik - Eingekaufte Transportdienstleistungen: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir bemühen uns, Treibhausgasemissionen entlang unserer Wertschöpfungskette, **insbesondere bei den durch uns organisierten Transporten**, zu reduzieren. Gleichzeitig möchten wir Chancen, die sich aus der Transformation ergeben, nutzen, und unterstützen unsere Dienstleister auf dem Weg zur Dekarbonisierung.	Treibhausgasemissionen in Scope 3 um 45 % senken. Keine Netto-Treibhausgasemissionen in Scope 3 mehr.	2035 2045	●○○ Scope 3.4: 78.979 t CO_2e	Unterstützung bei der Elektrifizierung der Flotte von Transportunternehmen Schaffung finanzieller Anreize für Transportunternehmen Internationalisierung von Kurzstreckentransporten Verbesserung der Datenqualität, u.a. durch Primärdatenerfassung	E1-NA-9, E1-NA-8, E1-RT-02 E1-CT-04, E1-CT-06, E1-RT-10, E1-RT-08, E1-RT-09

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Maßnahmen zur **Anpassung an den Klimawandel** waren zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch in der Erarbeitung, erforderliche Ressourcen für Klimaanpassungsmaßnahmen wurden noch nicht im Detail konkretisiert.

Anpassung an den Klimawandel & Klimarisikoanalyse

E1-2-14 | E1-2-15 | E1-2-16

Mit Unterstützung einer externen Beratung haben wir 2026 nach den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD), den Vorgaben des ESRS 2023 sowie den Empfehlungen für Unternehmen zur Durchführung einer robusten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse nach EU-Taxonomie des Umweltbundesamts eine **szenarienbasierte Klimarisikoanalyse** durchgeführt.

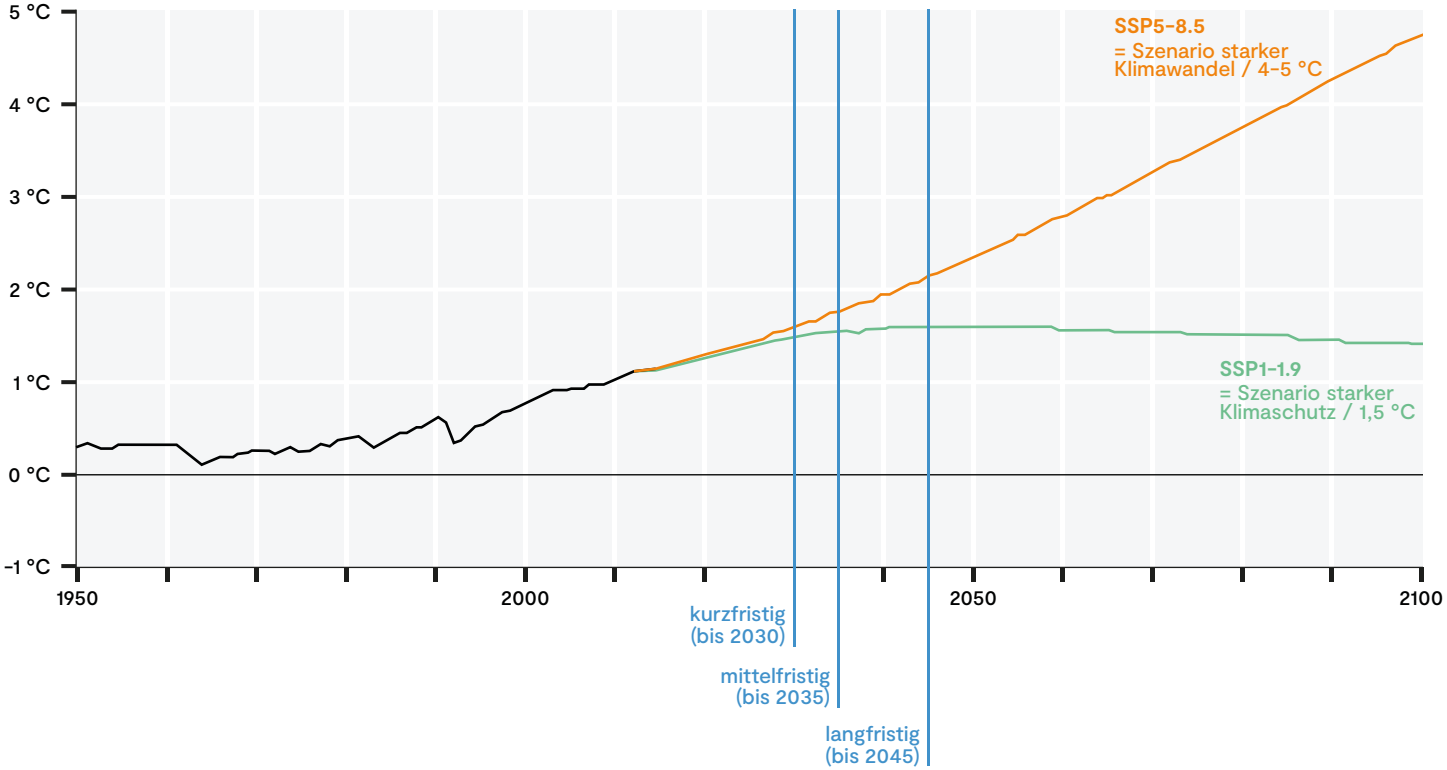
Anhand von Klimamodellen, Studien und wissenschaftlichen Quellen wurden Klimagefahren für die Unternehmensstandorte und für ausgewählte Dienstleistungen wie Transportrouten untersucht. **Physische und transitorische Klimarisiken und -chancen** wurden u.a. unter Einbezug der vorangegangenen Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Ob eine Klimagefahr tatsächlich ein Risiko darstellt, wurde über die Analyse der individuellen Exponiertheit und der Sensitivität im Rahmen von Klimawirkungsketten betrachtet. Die identifizierten Risiken und Chancen wurden hinsichtlich ihrer potenziellen finanziellen Effekte unter Einbezug von Exposition und Sensitivität bzw. Vulnerabilität bewertet.

Es wurden zwei Szenarien genutzt: Einmal als **„high-emission-Szenario“ SSP5-8.5 zur Analyse physischer Risiken und Chancen**, was starkem Klimawandel und einer globalen Erwärmung von 4-5 °C entspricht; und einmal zur Analyse **transitorischer Risiken und Chancen als „low-emission-Szenario“ SSP1-1.9**, was starkem Klimaschutz und einer maximalen globalen Erwärmung von 1,5 °C entspricht. Eine detaillierte Beschreibung der Methodik findet sich im Annex **(→ Beschreibung Methodik Klimarisikoanalyse)**.

Abweichend von den definierten Zeithorizonten des vorliegenden Berichts wurden für die Klimarisikoanalyse Zeithorizonte genutzt, die weiter in die Zukunft reichen, um auch längerfristigen Effekten des Klimawandels Rechnung zu tragen:

kurzfristig	bis 2030
mittelfristig	bis 2035
langfristig	bis 2045

Klimarisikoanalyse: Szenarien

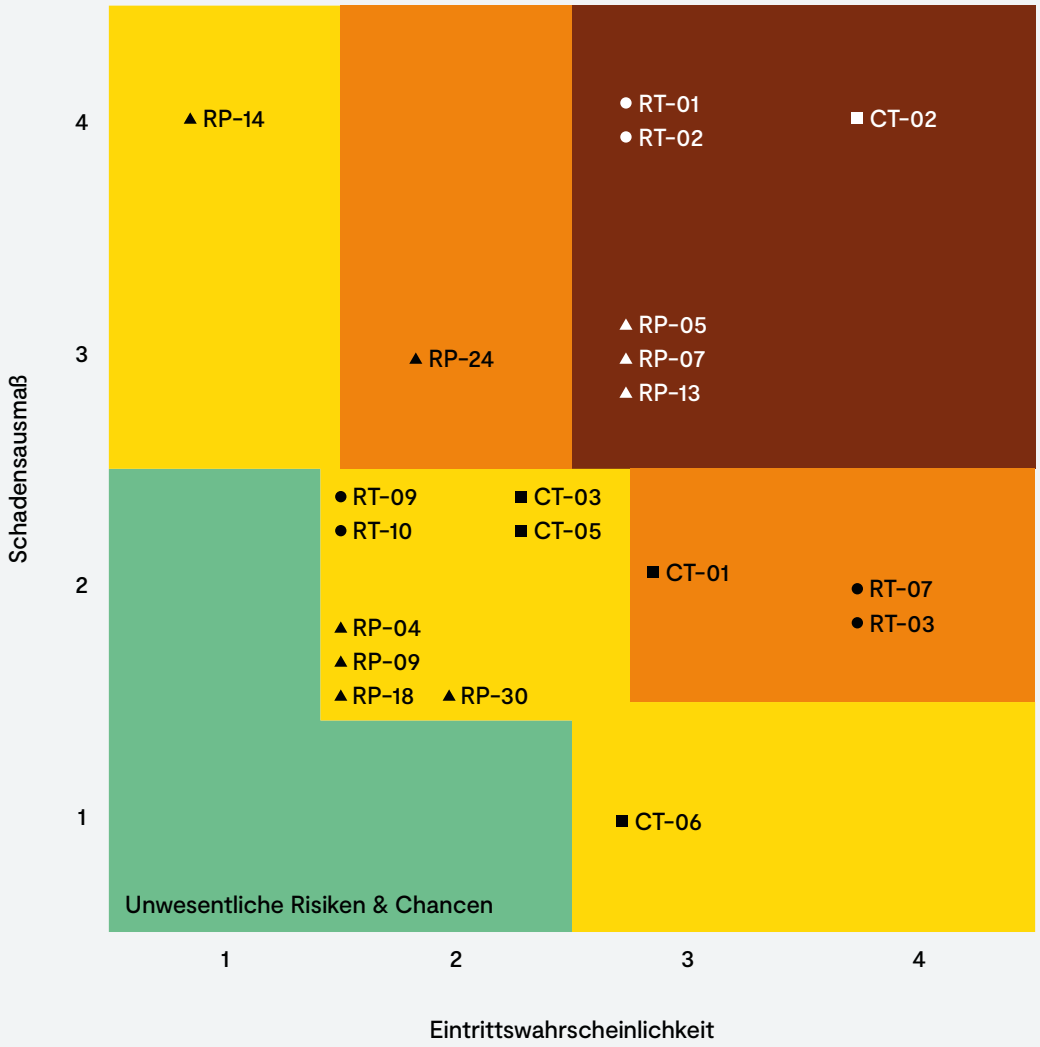


E1-2-15 | E1-3-18

Physische und transitorische Klimarisiken und -chancen[10] umfassen u.a. Schäden an Anlagen, steigende Betriebskosten oder Betriebsunterbrechungen. Die finanziellen Auswirkungen wesentlicher Risiken und Chancen wurden auf qualitativer und - sofern möglich - auf quantitativer Ebene z.B. in finanziellen Schadenskategorien bewertet und schließlich mit dem Risikomanagement des Unternehmens vereinheitlicht. Es ergeben sich wesentliche A- (braun/orange) und B-Risiken und Chancen (gelb) und unwesentliche C-Risiken und Chancen (grün), siehe Abbildung. Das Vorgehen war für physisch und transitorisch gleich, für die Einordnung und Bezug zur Wesentlichkeitsanalyse, siehe Annex **(→ IRO-Liste)**.

10 Die Analyse wurde auf Standortebene durchgeführt und auf das Gesamtunternehmen aggregiert, bestimmte Chancen und Risiken können für einzelne Standorte deutlich stärker / schwächer ausfallen.

Klimarisikoanalyse der Papp Logistics Gruppe



1,5 °C Szenario

Transitorische Risiken

- ● RT-01 Engpässe durch fehlende Ladeinfrastruktur
- ● RT-02 Hohe Kosten bei Umstellung auf E-Mobilität
- ● RT-03 Steigende Strompreise aufgrund ETS
- ● RT-07 Strenge Regulatorik & fehlende Planungssicherheit
- ● RT-09 Verpflichtungen durch Kunden
- ● RT-10 Konsolidierung durch ESG-Kriterien

Transitorische Chancen

- ■ CT-01 Energieeffizienzmaßnahmen & Energiemanagement
- ■ CT-02 Eigenproduktion und Speicherung erneuerbarer Energien & Aufbau Ladeinfrastruktur
- ■ CT-03 Regulatorische Chancen
- ■ CT-05 Verbesserte Finanzierungs- und Versicherungskonditionen
- ■ CT-06 Erfüllung von Kundenanforderungen

4-5 °C Szenario

Physische Risiken

- ▲ RP-04 Anstieg des Kühlenergiebedarfs
- ▲ RP-05 Beschädigung der Lagerware durch eingeschränkte Kühlleistung / Stromausfälle
- ▲ RP-07 Gefahr von Stromausfällen durch Hitze
- ▲ RP-09 Verlust der Kühlkette bei Hitzewellen
- ▲ RP-13 Gefahr von Stromausfällen durch Dürre
- ▲ RP-14 Waldbrände
- ▲ RP-18 Schäden durch Starkregen / Hochwasser
- ▲ RP-24 Beschädigung der Lagerware / Gebäude durch Sturm
- ▲ RP-30 Geschäftsverlagerung durch veränderte Anbauregionen

Die Klimarisikoanalyse hat ergeben, dass die Papp Logistics Gruppe insbesondere kurzfristig keine wesentlichen physischen A-Klimarisiken, jedoch B-Risiken hat. Mittel- und langfristig werden besonders relevant: Mögliche **Beschädigung der Lagerware** durch eingeschränkte Kühlleistung / Stromausfälle (RP-05), die Gefahr von **Stromausfällen** durch Hitze / Dürre (RP-07 & RP-13) sowie **Beschädigung der Lagerware bzw. Gebäude** durch Sturm (RP-24).

Transitorische Risiken umfassen (mit Relevanz v.a. mittelfristig) insbesondere **Engpässe durch fehlende Ladeinfrastruktur** (RT-01), **hohe Kosten bei Umstellung auf E-Mobilität** (RT-02), steigende Strompreise aufgrund ETS (RT-03), sowie strenge Regulatorik und **fehlende Planungssicherheit** (RT-07).

Wesentliche finanzielle Chancen, die sich aus der Transformation für die Papp Logistics Gruppe schon kurz-, aber auch mittel- und langfristig ergeben, sind vor allem die **Eigenproduktion und Speicherung erneuerbarer Energien** und **Aufbau von Ladeinfrastruktur** (CT-02), sowie Kostensenkungen durch **Energieeffizienzmaßnahmen & Energiemanagement** (CT-01).

Unsicherheit besteht insbesondere bei physischen Klimarisiken durch Unklarheit der genauen Auswirkungen abhängig vom tatsächlichen Effekt des Klimawandels, bei transitorischen Risiken ergeben sich Unsicherheiten vor allem durch fehlende Planungssicherheit bei Regulatorik und Ungewissheit, wie sich Märkte entwickeln und welche Anforderungen Kunden zukünftig stellen.

Bereits kurzfristig sollen **transitorische Chancen genutzt und Risiken vermieden werden, was im Rahmen der Erstellung des Übergangsplans** berücksichtigt wurde, beschlossene Maßnahmen, die auch zum Klimaschutz beitragen, sollen zeitnah umgesetzt werden. Durch kurze Entscheidungswege, fehlende „stranded assets“ und flexibles Reagieren auch auf kurzfristige Änderungen, sieht sich die Papp Logistics Gruppe gut gewappnet, um Geschäftsmodell und -strategie kurz- und mittelfristig entsprechend anzupassen.

Die Erarbeitung von Maßnahmen zur Anpassung an physische Klimarisiken stand zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch aus.

E1-11-38 | E1-11-39 | E1-11-40 | E1-11-41

Bei finanziellen Effekten von Klimawandel und Klimaschutz lässt sich für 2025 vor allem erkennen, dass die Summe der durch einen starken Klimawandel betroffenen Vermögenswerte bei Anlagen potenziell hoch ist, Chancen der Transformation ergeben sich insbesondere bei Eigenerzeugung von Erneuerbaren Energien, z.B. PV-Anlagen.

Finanzielle Effekte von physischen & transitorischen Klimarisiken & -chancen

	Transitorisch	Physisch
Durch Chancen betroffene Vermögenswerte	227.613 €	–
Durch Risiken betroffene Vermögenswerte	0 €	9.508.566 €
– davon Anteil durch Minderungs- und Anpassungsmaßnahmen adressierter Vermögenswerte	–	–

Bisher können nur die **betroffenen Vermögenswerte (CapEx) quantifiziert geschätzt werden**, betroffene Umsätze werden nicht ausgewiesen. Die Schätzung[11] beruht auf der Klimarisikoanalyse, die sich bei physischen Risiken auf ein 4-5 Grad Szenario bezieht und bei transitorischen Risiken und Chancen auf ein 1,5 Grad Szenario. Diese gehen mit Unsicherheiten über die tatsächlichen zukünftigen Entwicklungen einher. Die Werte stellen eine Einschätzung der **Nettorisiken zum Zeitpunkt der Klimarisikoanalyse dar, ohne geplante Maßnahmen**.

Der Anteil der durch spezielle Anpassungsmaßnahmen adressierter Vermögenswerte (CapEx) konnte zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht quantifiziert werden. Es wurden keine Vermögenswerte identifiziert, die durch transitorische Risiken betroffen sind, daher liegen keine potenziell gebundenen Treibhausgasemissionen aus eigenen physischen Vermögenswerten vor.

11 Zur Ausweisung von Vermögenswerten unter wesentlichem physischen Risiko sowie im Zusammenhang mit identifizierten klimabezogenen Chancen wurden Anschaffungswerte von wesentlich betroffenen eigenen Anlagen in 2025 ohne Abschreibung verwendet. Die Werte stellen die Exposition in einem kurzfristigen Zeithorizont (bis 2030) dar, um Unsicherheiten zu verringern. Effektiv ist die tatsächliche Betroffenheit unter Einbezug von Vulnerabilität und Eintrittswahrscheinlichkeit niedriger, da unter anderem schon Maßnahmen greifen, die nicht speziell als Klimaanpassungsmaßnahmen beschlossen wurden (z.B. abgeschlossene Versicherungen und bestehende bauliche Maßnahmen).

Energie

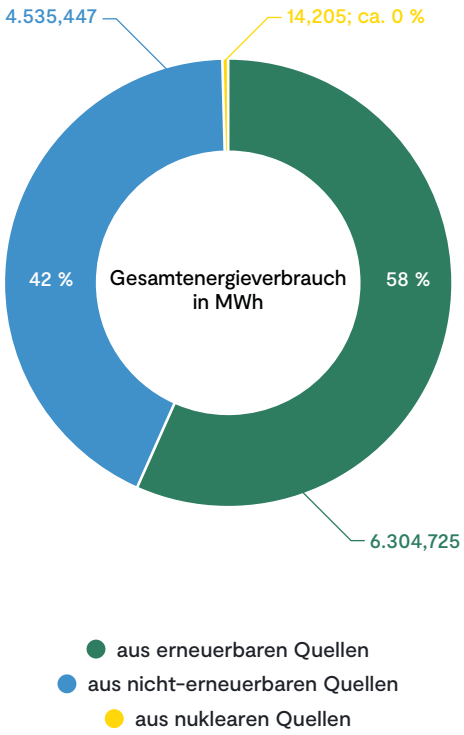
E1-7-25

2025 wies die Papp Logistics Gruppe **10.854,337 MWh an Gesamtenergieverbrauch** auf. Davon entfallen 6.762,832 MWh auf **Strom (62,31 %)**, 3.657,011 MWh auf **Diesel (34 %)**, 300,026 MWh auf **Benzin (2,76 %)** und 134,509 MWh auf **Fernwärme & Erdgas (1,24 %)**.

Im Ländervergleich machen mit 7.952,609 MWh den **Großteil die deutschen Standorte aus (73,27 %)**, während in **Italien** 2.901,772 MWh **(26,73 %)** des Gesamtenergieverbrauchs anfällt.

Davon kommt bei einer konservativen Berechnung[12] der Großteil aus erneuerbaren Quellen, unter anderem aus Ökostromtarifen, während ein geringerer Teil aus nicht-erneuerbaren Quellen stammt, der kleinste Anteil kommt aus nuklearen Quellen.

Energiemix aller Energieträger



12 Berechnung inkl. Umrechnungsfaktoren gemäß BAFA Merkblatt zum Gesamtendenergieverbrauchs inklusive Dienstwägen. Bei Stromverbrauch aus öffentlichen Ladevorgängen wurden nicht-erneuerbare Quellen angenommen. Erneuerbare Quellen inkludieren selbstverbrauchten Strom aus Eigenerzeugung.

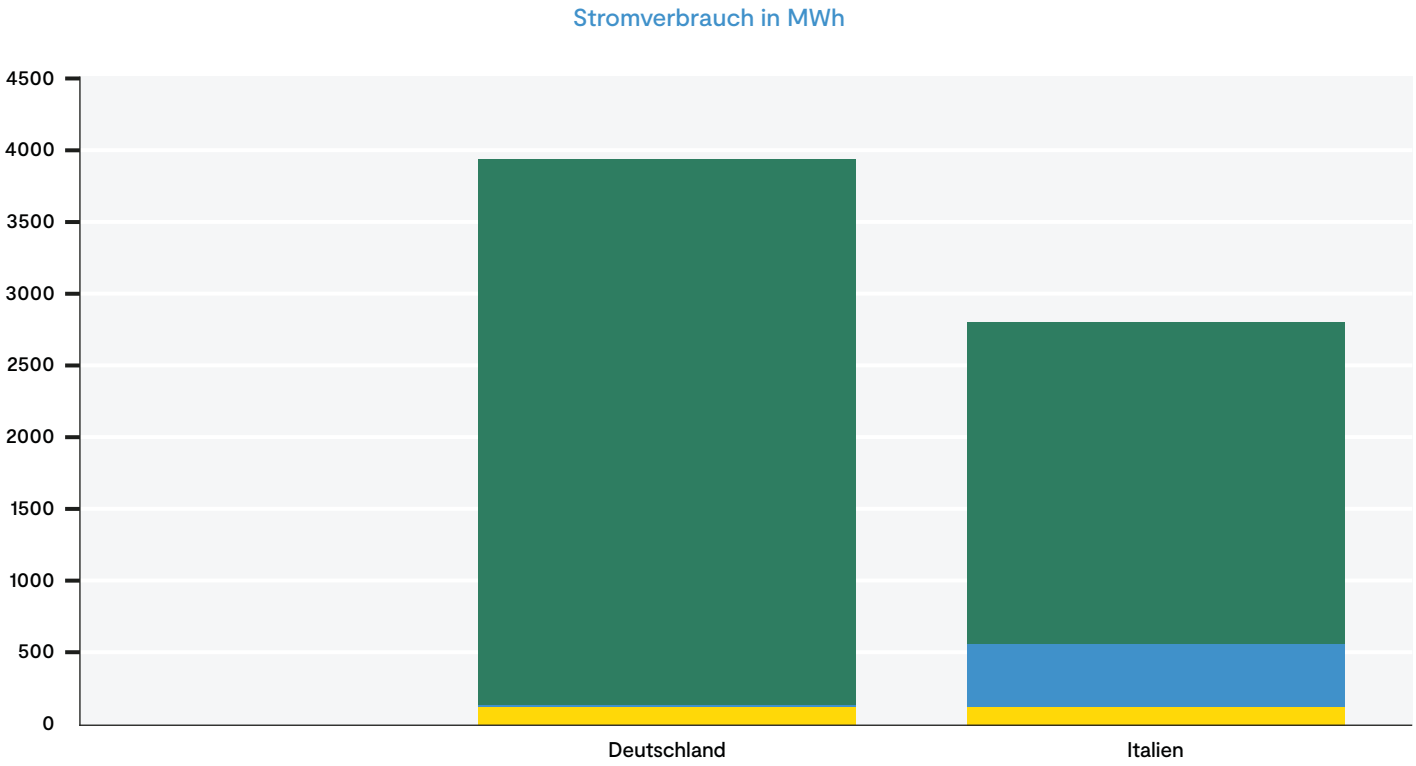
E1-7-26

Da die Papp Logistics Gruppe auch in klimaintensiven Sektoren wie Straßentransport (TRO) tätig ist, wird der **Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen** weiter aufgeschlüsselt:

Gesamtenergieverbrauch nach Energieträger

	Deutschland	Italien	Davon eingekaufte/erhaltene Energie aus fossilen Quellen
Gesamt in MWh	7.952,605	2.901,772	4.535,447
a) Stromverbrauch	3.960,445	2.802,387	443,902
b) Wärmeverbrauch	124,280	0	124,280
c) Brennstoffverbrauch	3.867,881	99,385	3.967,226
– aus Kohle & Kohleprodukten	0	0	0
– aus Erdgas	10,229	0	10,229
– aus Rohöl/Erdölprodukten	3.857,652	99,385	3.967,266
davon Diesel	3.562,767	94,244	3.657,011
davon Benzin	294,884	5,141	300,026
– aus sonstigen fossilen Quellen	0	0	0

Strommix nach Quelle



	Deutschland	Italien
Gekaufter/erhaltener Ökostrom	3.791,032	2.238,662
Gekaufter Strom nationaler Strommix	13,166	430,736
Eigenerzeugter & selbst verbrauchter Ökostrom	130,61	132,974

E1-7-27

Wir haben 2025 **289,24 MWh erneuerbaren Strom aus PV-Anlagen** produziert, es gibt keine Erzeugung nicht-erneuerbarer Energien. Davon wurden 263,584 MWh selbst verbraucht und nur 25,625 MWh eingespeist. Insgesamt wurde jedoch der Großteil des Stromverbrauchs durch Ökostromtarife [13] und teilweise erhaltenen PV-Strom gedeckt.

13 100 % Strom aus erneuerbaren Energien, wie Wind und Solar, entwertete Herkunftsnachweise aus zusätzlichen Anlagen (ab 2023) in Deutschland und Italien.

Umweltverschmutzung



E2-1-10

Luftschadstoffemissionen wurden im Rahmen unserer Wesentlichkeitsanalyse als relevantes Handlungsfeld identifiziert. Zudem arbeiten wir daran, Mikroplastikbelastungen durch Reifenabrieb bei Lkw zu reduzieren.

E2-3-12

In Bezug auf die wesentlichen Umweltthemen Luftverschmutzung und Mikroplastik[14] haben wir folgende **Ziele** definiert, die auf die Konzepte im Bereich Umwelt einzahlen und durch entsprechende Maßnahmen erreicht werden sollen:

- Unser Ziel ist es, die Emissionen von **relevanten Luftschadstoffen** durch unseren eigenen Fuhrpark und externe Transportunternehmen **bis 2035 um 45 %** zu senken.
- Ab **2045** soll es über die gesamte Papp Logistics Gruppe hinweg keine Netto-**Emissionen von relevanten Luftschadstoffen** mehr geben.
- Unser Ziel ist es, bis Ende 2035 für 100 % der internen und 10 % der externen Lkw-Fahrer **Anreize zu schaffen, um die durch Reifenabrieb verursachten Mikroplastikemissionen zu reduzieren**.
- Unser Ziel ist es, bis **Ende 2035 in unserer eigenen Flotte zu 100 % energieeffiziente Reifen der Klasse A** nutzen, um die durch Reifenabrieb verursachten Mikroplastikemissionen zu reduzieren.

E2-2-11

In 2025 gab es keine Maßnahmen, die speziell die Senkung wesentlicher Umweltverschmutzungen betrafen. In der Umsetzung war zum Zeitpunkt der Berichtserstellung die Maßnahme, **Anreize für ökologische Fahrweise im Eigenfuhrpark** (vor allem in Mönchengladbach) zu schaffen. Damit soll der Reifenabrieb des Lkw-Fuhrparks um geschätzt 20 % gesenkt werden, ebenso wird die Luftverschmutzung verringert.

Geplant sind bis 2027 die freiwillige Inklusion von **Kriterien zum Umweltschutz in Beschaffungsrichtlinien**, sowie bis 2035:

- ausschließliche Nutzung von **Reifen der EU-Energieeffizienzklasse A** im Eigenfuhrpark → Senkung des Reifenabriebs um geschätzt 10 %
- Vollständige **Elektrifizierung der vorhandenen eigenen Fahrzeugflotte** → Senkung von Luftverschmutzungsemissionen um 100 %
- Unterstützung der Transportunternehmen bei der **Elektrifizierung des Regionalverkehrs & Dekarbonisierung des europaweiten Verkehrs** → Senkung der Luftverschmutzungsemissionen um geschätzt 45 %, da angenommen wird, dass die Dekarbonisierung bei vorrangiger Elektrifizierung entsprechend auch die Luftverschmutzungsemissionen senkt

Schlüsselmaßnahmen im Bereich Umweltschutz werden im Annex **(→ siehe Maßnahmenbeschreibung)** genauer erläutert und sind mit Verantwortlichkeiten und finanziellen Ressourcen hinterlegt. Wir haben für jede Maßnahme Meilensteine definiert und die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR überprüft Fortschritte bei der Umsetzung regelmäßig intern. Schätzungen werden auf S. 45 und im Annex **(→ siehe Beschreibung Methodik Umweltverschmutzung)** näher erläutert.

14 Beide Themen wurden als wesentlich identifiziert (→ siehe IRO-Liste), während für (besonders) besorgniserregende Stoffe, Bodenverschmutzung, Beeinträchtigung lebender Organismen und Nahrungsressourcen keine wesentlichen Auswirkungen, Chancen oder Risiken identifiziert wurden.

Luftverschmutzung: Ziele und Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Verringerung von Luftschadstoffemissionen ist ein relevantes Handlungsfeld für uns.	Emissionen von relevanten Luftschadstoffen durch – unseren eigenen Fuhrpark um 45 % – und die externer Transportunternehmen um 45 % senken.	2035	●○○ ●○○	Elektrifizierung der eigenen Flotte Dekarbonisierung von externen Transportunternehmen	E2-NA1
	Keine Netto-Emissionen von relevanten Luftschadstoffen mehr.	2045	Luftschadstoffemissionen: 35.400 kg		

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Mikroplastik: Ziele und Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir arbeiten daran, **Mikroplastikbelastungen durch Reifenabrieb** bei Lkw zu reduzieren.	In unserer eigenen Flotte zu 100 % energieeffiziente Reifen der Klasse A nutzen.	2035	●○○	Nutzung von Reifen der Energieeffizienzklasse A im Eigenfuhrpark	E2-NA2
	Für 100 % der internen und 10 % der externen Lkw-Fahrer Anreize zur Reduktion von Reifenabrieb schaffen	2035	●○○	Anreize im Eigenfuhrpark umsetzen	(E2-NA1, E1-NA9)

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

E2-4-14

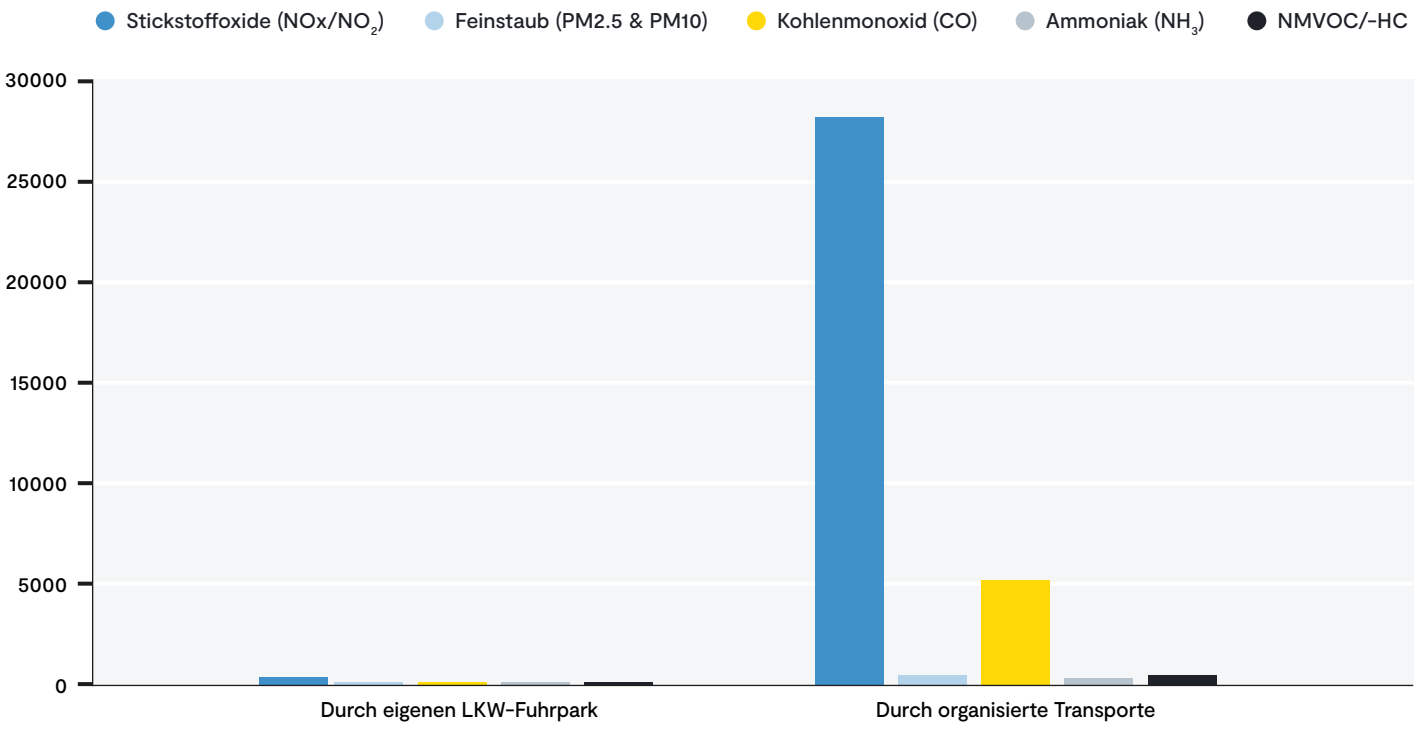
2025 hat die **Papp Logistics Gruppe insgesamt 35.400 kg Luftschadstoffe** emittiert:
In Scope 1 (eigene Aktivitäten, analog zur THG-Bilanz) 2025 **durch den eigenen Lkw-Fuhrpark 473 kg** Luftschadstoffe emittiert, in Scope 3 (Wertschöpfungskette, analog zur THG-Bilanz) **durch organisierte Transporte insgesamt 34.927 kg**.

Davon entfielen folgende Mengen auf wesentliche Luftschadstoffe:

Luftschadstoffemissionen gesamt

	in kg
Stickstoffoxide (NOx/NO_2)	28.644
Feinstaub (PM2.5 & PM10)	532
Kohlenmonoxid (CO)	5.304
Ammoniak (NH_3)	394
NMVOC /-HC	526
Gesamt	35.400

Luftschadstoffemissionen nach Quelle



Luftschadstoffemissionen in kg

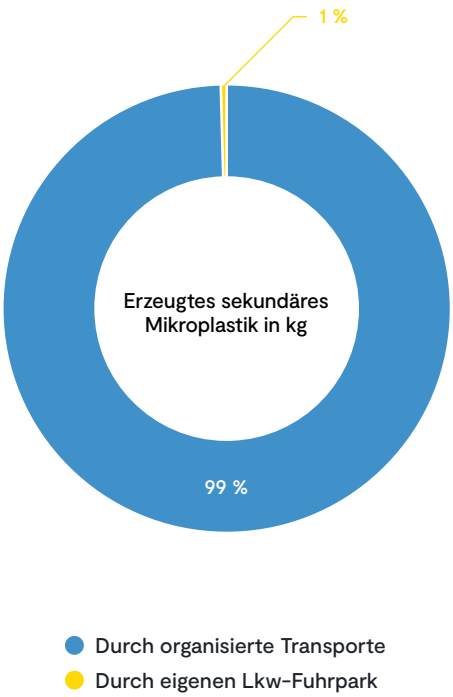
E2-4-15

Reifenabrieb

Die Papp Logistics Gruppe hat für das Jahr 2025 kein primäres Mikroplastik produziert, jedoch wurden durch Reifenabrieb von Lkw im eigenen Fuhrpark sowie durch organisierte Transporte insgesamt **3.406 kg sekundäres Mikroplastik** (TRWP) erzeugt:

- durch eigene Aktivitäten (Scope 1, analog zu Luftverschmutzung): 32 kg
- durch organisierte Transporte (Scope 3, analog zu Luftverschmutzung): 3.374 kg

Eine Beschreibung der Methodik zur Schätzung findet sich zusammengefasst mit Luftverschmutzung im Annex **(→ siehe Beschreibung Methodik Umweltverschmutzung)**.



Arbeitskräfte des Unternehmens



S1-1-9 | S1-4-17

Für uns sind Arbeitsbedingungen sowie Arbeitszeit und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Gleichbehandlung & Chancengleichheit der Mitarbeitenden wesentliche Themen[15].

15 (→ siehe IRO-Liste) für weitere arbeitsbezogene Rechte wurden keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen identifiziert.

Soziale Verantwortung für unsere Mitarbeitenden

S1-1-9 | S1-4-17

Zwar bestehen derzeit noch keine übergreifenden eigenständigen Richtlinien, Konzepte oder Ziele, die alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen für unsere Mitarbeitenden abdecken. Doch relevante soziale Themen werden häufig schon durch bestehende Maßnahmen, Prozesse und Kennzahlen[16] gesteuert.

Sofern nicht ausdrücklich eine bestimmte Beschäftigtengruppe genannt ist, beziehen sich Maßnahmen auf die gesamte eigene Belegschaft. Für einzelne Maßnahmen können aufgrund ihrer Zielsetzung bestimmte Beschäftigtengruppen im Fokus stehen.

Maßnahmen und Richtlinien werden vor allem über die Personalabteilung und das Papp-Intranet an die Belegschaft kommuniziert.

16 Verweise auf jeweilige IROs in S1 sind grau dargestellt.



S1-1-10

Die Papp Logistics Gruppe verfügt über einen internen Verhaltenskodex, in dem ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass **Menschenhandel, Zwangsarbeit, Pflichtarbeit sowie Kinderarbeit im Unternehmen nicht toleriert werden**. Der Verhaltenskodex wird neuen Mitarbeitenden im Rahmen des Onboarding-Prozesses zur Verfügung gestellt und ist zusätzlich über interne Kommunikationskanäle jederzeit zugänglich. Er dient als Grundlage für die Vermittlung unserer Erwartungen an ein verantwortungsvolles und rechtskonformes Verhalten und wird von der Personalabteilung für die eigene Belegschaft jederzeit beachtet.

S1-16-42

2025 gab es **keine bestätigten Diskriminierungs- und Belästigungsvorfälle** [17], sowie keine Menschenrechtsverletzungen mit Mitarbeiterbeteiligung. Es wurden keine Strafzahlungen aufgrund von Beschwerden durch Mitarbeitende und Menschenrechtsverletzungen geleistet.

17 Durch interne Kanäle (interne Meldestelle, Personalabteilung und sonstige) wurden für das Jahr 2025 keine entsprechenden Fälle bekannt, die sich nach internen Ermittlungen bestätigten.

S1-2-12

Wir gewinnen Einblicke in die Perspektive und Bedürfnisse unserer Beschäftigten insbesondere durch regelmäßige Mitarbeitendengespräche, Führungskräftemeetings sowie den direkten Austausch zwischen Beschäftigten und Führungskräften. Über diese bestehenden **Kommunikations- und Feedbackprozesse** werden auch von bestimmten Auswirkungen besonders betroffene Mitarbeitende berücksichtigt und gehört.

Ein gesondertes, systematisches Verfahren zur gezielten Erfassung der Perspektiven einzelner vulnerabler oder marginalisierter Beschäftigungsgruppen [18] besteht derzeit nicht. Sofern im Rahmen der bestehenden Prozesse entsprechende spezifische Bedürfnisse oder Auswirkungen erkennbar werden, fließen diese in die weitere Entscheidungsfindung und die Entwicklung geeigneter Maßnahmen ein.

S1-2-13

Den **Beschäftigten stehen verschiedene Kanäle zur Verfügung, um Anliegen, Bedenken oder Bedürfnisse direkt an das Unternehmen heranzutragen**.

Hierzu zählen insbesondere regelmäßige Mitarbeitergespräche, die Personalabteilung sowie der direkte Austausch mit Führungskräften. Darüber hinaus existiert eine interne Meldestelle, über die Beschäftigte Hinweise und Beschwerden einreichen können. Damit verfügt das Unternehmen über einen formalisierten Melde- bzw. Beschwerdekanal, über den insbesondere auch mögliche Verstöße oder Bedenken vertraulich an die zuständige Stellen herangetragen oder bearbeitet werden können. Die eingehenden Meldungen werden entsprechend den hierfür vorgesehen **→ internen Prozessen** geprüft und bearbeitet.

S1-2-14

Derzeit existiert kein formalisierter Prozess zur Abhilfe bei wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Belegschaft. Bei auftretenden Problemen oder Hinweisen auf negative Auswirkungen können sich Mitarbeitende direkt an die Personalabteilung wenden. Diese prüft die Sachverhalte und leitet bei Bedarf und Wunsch geeignete Maßnahmen zur Klärung und Behebung der Probleme ein.

18 Beispielsweise Frauen, Migrantinnen und Migranten oder Menschen mit Behinderungen.

S1-3-15

Die Papp Logistics Gruppe hat 2025 zahlreiche Maßnahmen [19] umgesetzt, die wesentlichen identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen begegnen:

- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz [20]: Mitarbeitende erhalten eine Erstunterweisung sowie regelmäßige bzw. anlassbezogene **Arbeitssicherheitsschulungen**, um sie über relevante Gefährdungen, Schutzmaßnahmen und Verhaltensanforderungen zu informieren.
- Fachkräftemangel und Personalgewinnung: Zur Gewinnung, Entwicklung und Qualifizierung von Mitarbeitenden werden **interne Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote**, sowie Möglichkeiten zur **internen Umschulung** angeboten.
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Die **Förderung von Weiterbildung und beruflicher Entwicklung** unterstützt Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Unternehmens.
- Darüber hinaus wird durch die Ausbildung eigener Nachwuchskräfte [21] und die Förderung des Wissenstransfers langfristig Know-how im Unternehmen aufgebaut und weiterentwickelt. Es werden **Ausbildungsplätze und duale Studienmöglichkeiten** angeboten sowie **Partnerschaften mit Bildungseinrichtungen** aufgebaut bzw. genutzt.
- Mitarbeitergesundheit: Einführung von **Sportangeboten** (u.a. Fitnessraum, Kooperationen) für Mitarbeitende in Deutschland.

Arbeitskräfte des Unternehmens: Maßnahmen

Status	Maßnahmen	Relevante IROs
∞	**Arbeitssicherheitsschulungen**	S1-NA4
∞	**Interne Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote & Umschulungen**	S1-C1, S1-R2
∞	**Förderung von Weiterbildung und beruflicher Entwicklung**	S1-C2, S1-PA5
∞	**Ausbildung, duales Studium & Partnerschaften mit Bildungseinrichtungen**	S1-C3
✓	**Einführung von Sportangeboten für Mitarbeitende**	S1-PA1

19 Die Maßnahmen richten sich grundsätzlich an die gesamte eigene Belegschaft, soweit sie für die jeweilige Beschäftigtengruppe relevant sind. Für einzelne Maßnahmen können aufgrund gesetzlicher, arbeitsplatzbezogener oder tätigkeitsbezogener Anforderungen spezifische Beschäftigtengruppen im Fokus stehen.

20 **S1-3-16:** Die Wirksamkeit der Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird insbesondere durch die Teilnahme an verpflichtenden Erstunterweisungen und Arbeitssicherheitsschulungen sowie die Auswertung von Arbeitsunfällen und sicherheitsrelevanten Vorfällen überwacht.

21 Diese Maßnahmen richten sich insbesondere an Auszubildende, Studierende und potenzielle Nachwuchskräfte und tragen dazu bei, langfristig qualifizierte Fachkräfte und unternehmensspezifisches Know-how aufzubauen.

Faire Beschäftigung

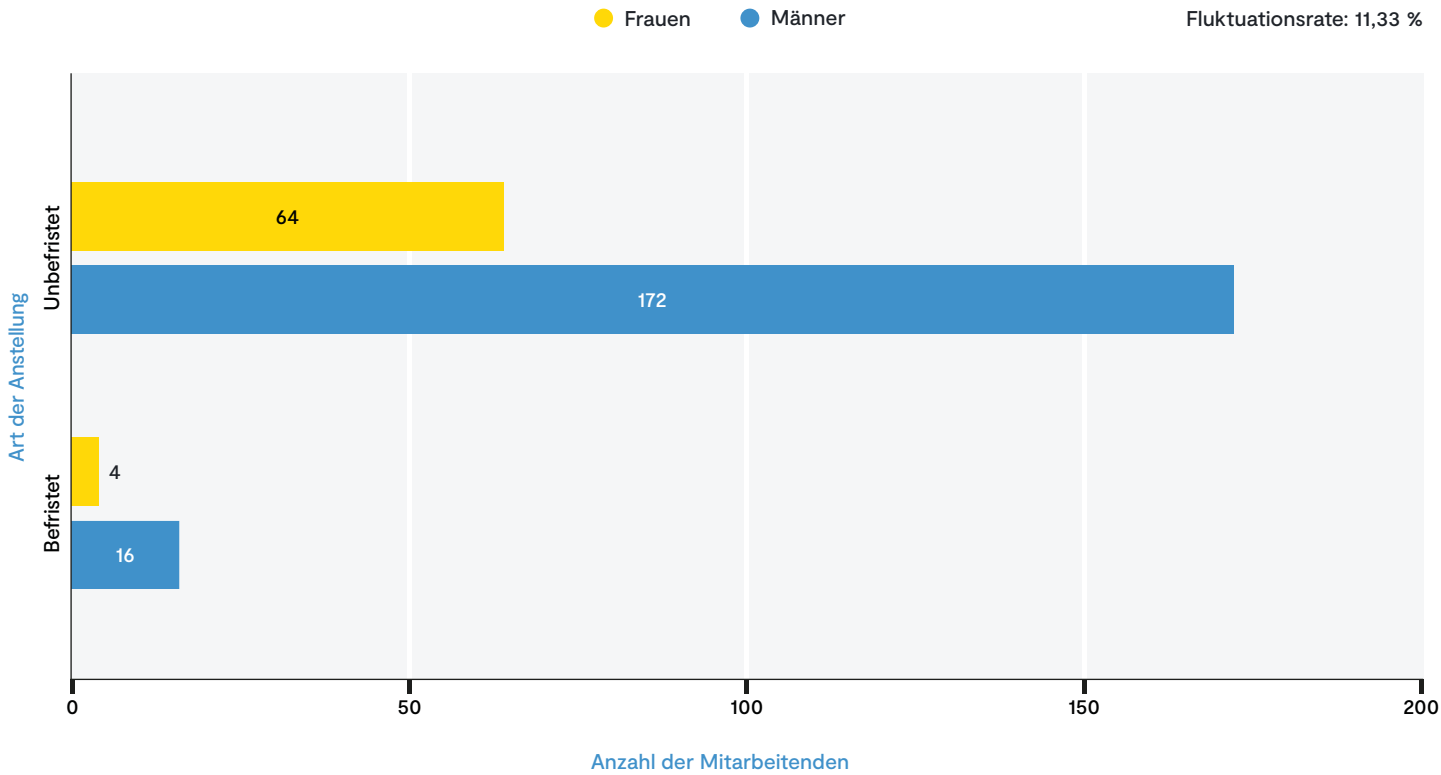
S1-5-19

2025 waren von insgesamt 256 Mitarbeitenden der Papp Logistics Gruppe [22] 236 unbefristet und nur 20 Mitarbeitende befristet angestellt. Die Fluktuationsrate lag bei 11,33 %. Durch meist **feste Arbeitsverträge bietet die Papp Logistics Gruppe langfristige Sicherheit** (→ IRO S1-PA2).

S1-6-21

Im Jahr 2025 gab es keine nicht angestellten Mitarbeitenden (u.a. keine Arbeitnehmerüberlassung).

Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden



22 Stichtag 31.12.2025

S1-7-23 & S1-7-24

Im Jahr 2025 waren 14,45 % der Mitarbeitenden durch Tarifverträge abgedeckt. Die tarifvertragliche Abdeckung betrug in Italien 100 % durch den nationalen CCNL (Commercio, Terziario, Distribuzione e Servizi), während in Deutschland keine Mitarbeitenden tarifvertraglich abgedeckt waren. Eine Vertretung der Beschäftigten durch eine Arbeitnehmervertretung bestand 2025 nicht.

S1-9-28

Die Vergütung erfolgt mindestens entsprechend den jeweils geltenden gesetzlichen und tariflichen Vorgaben und war angemessen [23].

S1-10-30

Für die Beschäftigten gelten die jeweiligen gesetzlichen Sozialversicherungssysteme in Deutschland und Italien.

23 Zur Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung werden insbesondere die jeweils geltenden gesetzlichen Mindestlohnbestimmungen sowie länderspezifische und regionale Vergütungsniveaus berücksichtigt. Um regionale Unterschiede sowie tätigkeits- und berufsspezifische Vergütungsniveaus zu berücksichtigen, kann der Entgeltatlas der Bundesagentur für Arbeit herangezogen werden. In Italien wird der Branchentarifvertrag / CCNL eingehalten, der u.a. auch eine angemessene Vergütung umfasst.

Chancengleichheit & Diversität

Personalentscheidungen erfolgen nach Eignung, Qualifikation und den jeweiligen Stellenanforderungen (→ IRO S1-PA4).

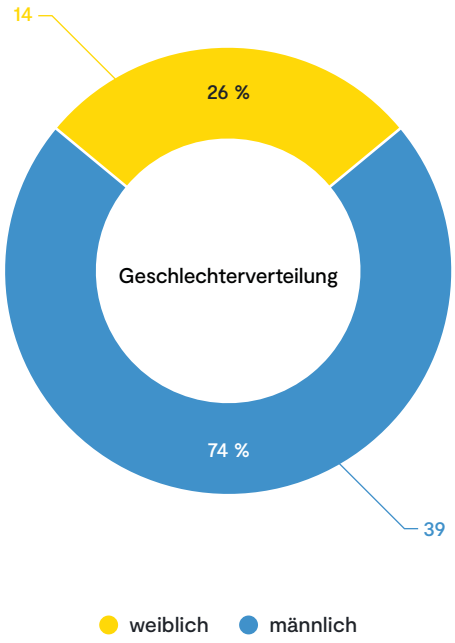
S1-11-32

Der Anteil der **Beschäftigten mit Behinderungen** betrug 2025 0,39 %.

S1-8-26

Von 53 Mitarbeitenden im **Top Management**, was Teamleitungen bis Geschäftsführung umfasst, sind 26,42 % Frauen und 73,58 % Männer. Die Führungskräfteauswahl wird auf Basis von Eignung und Qualifikation, unabhängig vom Geschlecht, getroffen.

Geschlechterverteilung in der obersten Führungsebene



S1-15-40

Der unbereinigte Gender Pay Gap von 0,53 % und eine angemessenen Gesamtvergütungsquote[24] zeigen unsere Bemühungen in Zahlen[25] (→ IRO S1-PA3).

Was ist der Unterschied zwischen dem bereinigten und unbereinigten Gender Pay Gap?

Der unbereinigte Gender Pay Gap zeigt die durchschnittliche Lohnlücke zwischen Frauen und Männern, während der bereinigte Gender Pay Gap die Differenz bei vergleichbarer Qualifikation, Position und Erfahrung darstellt.

4,52

Jährliche Gesamtvergütungsquote

0,53 %

Gender Pay Gap (unbereinigt)

Kennzahlen und Vergütung

S1-14-38

Alle Beschäftigten haben Anspruch auf die jeweils geltenden gesetzlichen Regelungen zu **Elternzeit, Familien- und Pflegefreistellungen** (→ IRO S1-PA1).

S1-12-34

Wir bemühen uns, unsere Mitarbeitenden mit **Weiterbildungsangeboten und Leistungs- und Karriereentwicklungsgesprächen** zu fördern.

4,1h

pro MA/Jahr
Durchschnittliche Schulungsstunden

39,45 %

Anteil Beschäftigter mit Leistungs- und Karriereentwicklungsgesprächen

Schulungen & Weiterentwicklung

24 Verhältnis der höchstvergüteten Person zum Durchschnitt aller Mitarbeitenden.

25 Für die Ermittlung und Zusammenstellung der quantitativen Angaben zur eigenen Belegschaft wurden die in einer HR-Software sowie aus den jeweiligen Payroll-Systemen erfassten Personaldaten herangezogen. Die quantitativen Kennzahlen wurden auf Basis der zum jeweiligen Berichtszeitpunkt verfügbaren Daten mit Stand vom 31.12.2025 ermittelt. Soweit erforderlich, wurden die Angaben nach Ländern und relevanten Beschäftigtengruppen differenziert.

Arbeitssicherheit

S1-13-36

Alle Beschäftigten unterliegen den geltenden gesetzlichen Anforderungen des **Arbeits- und Gesundheitsschutzes**. Wir wollen Arbeitsunfälle vermeiden und evaluieren alle dennoch auftretenden Fälle, um das Risiko für unsere Mitarbeitenden, aber auch andere externe Arbeitskräfte, insbesondere an unseren Lagerstandorten, weiter zu minimieren.

Arbeitssicherheit

	Mitarbeitende	Andere, die an Unternehmensstandorten arbeiten
Todesfälle		
Todesfälle durch meldepflichtige Arbeitsunfälle	0	0
Todesfälle durch meldepflichtige arbeitsbedingte Erkrankungen	0	
Arbeitsunfälle & Ausfalltage		
Anzahl meldepflichtiger Arbeitsunfälle	8	2
Rate meldepflichtiger Arbeitsunfälle	0,001 %	
Anzahl verlorener Arbeitstage durch meldepflichtige Arbeitsunfälle	68	
Anzahl verlorener Arbeitstage durch meldepflichtige arbeitsbedingte Erkrankungen	0	

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette



S2-1-9

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern kommunizieren wir Erwartungen zu Menschenrechten, Arbeitsstandards und Compliance über unseren Verhaltenskodex. Bei der Auswahl und Zusammenarbeit mit Dienstleistern streben wir an, soziale Kriterien berücksichtigen und externe Arbeitskräfte nach vergleichbaren Grundsätzen wie unsere eigenen Mitarbeitenden zu behandeln.

Ein wesentliches Handlungsfeld ist die Förderung von **Gesundheit und Sicherheit** sowie die Vermeidung von Arbeitsunfällen. Dies gilt insbesondere für externe Arbeitskräfte an unseren Lagerstandorten, bei denen klare Standards und geeignete Schutzmaßnahmen eine hohe Priorität haben.

Darüber hinaus setzen wir uns für **faire Vergütung im Rahmen von Personaldienstleistungen und für verlässliche Arbeitsbedingungen externer Arbeitskräfte** ein. Unsere Lagerstandorte entwickeln wir kontinuierlich weiter, unter anderem durch verbesserte Warte- und Aufenthaltsbereiche.

Die **Qualifizierung** unserer Lieferanten und Partner möchten wir durch digitale Schulungsangebote fördern. Damit wollen wir Kompetenzen entlang der Wertschöpfungskette stärken und schaffen die Grundlage für eine kontinuierliche Verbesserung der Zusammenarbeit sowie der Nachhaltigkeitsleistung.

S2-1-10 | S2-1-11

Der **externe Verhaltenskodex** der Papp Logistics Gruppe beschreibt die Anforderungen und Erwartungen an Geschäftspartner hinsichtlich verantwortungsvoller Geschäftspraktiken sowie in den Bereichen Umwelt, Menschenrechte, Arbeitsstandards und Compliance. Die Anerkennung und Einhaltung des Verhaltenskodex ist Bestandteil der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern der Papp Logistics Gruppe. Die jeweils aktuelle Fassung des Verhaltenskodex für Geschäftspartner ist auf der **→ Unternehmenswebsite** öffentlich zugänglich und wird in Risikobereichen bei Vertragsbeginn zusätzlich unterzeichnet.

Er verpflichtet alle Dienstleister zu **Null-Toleranz gegenüber Menschenhandel, Kinderarbeit sowie Zwangs- oder Pflichtarbeit**.

S2-3-18

Im Berichtszeitraum wurden **keine Menschenrechtsvorfälle** im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette festgestellt.

S2-2-13 | S2-2-14 | S2-2-15

Wir gewinnen Erkenntnisse über die Perspektiven von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette insbesondere über das **öffentlich zugängliche Hinweisgebersystem**[26] und **Dienstleisteraudits**. Die Erkenntnisse werden bei der Bewertung von Risiken und Auswirkungen sowie bei der Ableitung geeigneter Maßnahmen berücksichtigt.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden zudem jeweils ein Transportunternehmen und ein Personaldienstleister als betroffene Stakeholder einbezogen **(→ SBM-2-22)**. Eine gesonderte systematische Erfassung der Perspektiven besonders vulnerabler oder marginalisierter Gruppen erfolgt derzeit nicht.

S2-4-19 | S2-3-16 | S2-3-17

Die wesentlichen Themen **Gleichbehandlung und Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte** umfassen als relevante Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette insbesondere Lkw-Fahrer und externe Lagermitarbeitende in unseren eigenen Lägern **(→ SBM-2-22)**. Die entsprechenden IROs wurden bei der Festlegung von **Zielen** und Maßnahmen berücksichtigt:

- Unser Ziel ist es, die **Anzahl der Arbeitsunfälle** von internen und externen Arbeitskräften an den eigenen Lagerstandorten **bis 2030 auf 0** zu senken.
- Unser Ziel ist es, ab 2026 bei allen neuen Lagerstandorten im Eigentum eine **Fahrerlounge mit Ruhe- und Waschmöglichkeiten** anzubieten.

Damit sind die Ziele insbesondere auf die Minderung negativer Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ausgerichtet. Die Zielerreichung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden durch die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR anhand der Fortschrittsmessung und regelmäßigen Neubewertung überprüft.

26 Über das Hinweisgebersystem können Beschwerden, Anliegen und Hinweise direkt an die Papp Logistics Gruppe gerichtet werden. Eingehende Meldungen werden nach einem **→ definierten Verfahren** bearbeitet und nachverfolgt. Bei wesentlichen negativen Auswirkungen werden geeignete Abhilfemaßnahmen im Einzelfall geprüft und umgesetzt. Die Koordination erfolgt durch die Compliance-Ansprechpartnerinnen.

Arbeitsbedingungen in der Lieferkette: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir übernehmen Verantwortung für **faire und menschenwürdige Arbeitsbedingungen entlang unserer Wertschöpfungskette**, fördern Gesundheit und Sicherheit für externe Arbeitskräfte und entwickeln unsere Standorte kontinuierlich weiter.	Die **Anzahl der Arbeitsunfälle** interner und externer Arbeitskräfte an unseren eigenen Lagerstandorten **auf 0 senken**.	2030	●●○ Anzahl Arbeitsunfälle intern: 8 Anzahl Arbeitsunfälle extern: 2	Zugang zu Schulungssoftware anbieten	S2-R1
	Bei allen neuen Lagerstandorten in Eigentum eine **Fahrerlounge mit Ruh- und Waschmöglichkeit** anbieten.	Ab 2026	●○○	Sammlung Best Practices für Fahrerlounges Verbesserung bestehender Wartebereiche Vorgaben für Neubauten	S2-C1

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Die Ziele werden mit verschiedenen **Maßnahmen** adressiert: In Umsetzung ist die Maßnahme, relevanten Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette **Zugang zu einer Schulungssoftware** anzubieten und so Qualifikationen zu verbessern und Arbeitsunfälle zu vermindern.

Geplant ist zudem, **bestehende Warte- und Aufenthaltsbereiche schrittweise zu verbessern**. Als Orientierung dienen bereits umgesetzte Lösungen, beispielsweise am Standort Vigasio, mit Ruhezonen, Waschmöglichkeiten, Zugang zu Snacks und einer Küche sowie der Bereitstellung von Obst und Gemüse. Darüber hinaus sollen **Best Practices für Fahrerlounges** gesammelt und Erfahrungen mit anderen Speditionen ausgetauscht werden.

Für den **Neubau von Lagerstandorten sollen entsprechende Anforderungen** künftig in die interne Standard-Baubeschreibung aufgenommen werden. Dadurch sollen angemessene Aufenthalts- und Versorgungsmöglichkeiten für Lkw-Fahrer bereits bei der Planung neuer Standorte berücksichtigt werden.

Nachbarschaften



S3-1-7

Unser Ziel ist es, Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner zu minimieren und zugleich einen positiven Beitrag zur regionalen Entwicklung zu leisten. Durch die Schaffung von Arbeitsplätzen, insbesondere an unseren Lagerstandorten, leisten wir einen Beitrag zur lokalen Wertschöpfung. Ergänzend engagieren wir uns vor Ort, beispielsweise durch Sponsoring, und fördern damit die gesellschaftliche Einbindung unserer Standorte.



S3-1-7

Wir verstehen unter betroffenen Gemeinschaften [27] vor allem Nachbarschaften unserer Lagerstandorte, die durch **Lkw-Verkehr lokal betroffen** sind, für die sich aber auch Chancen in der **lokalen Wirtschaft** ergeben.

Die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf lokale Gemeinschaften werden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse und relevanter Managementprozesse berücksichtigt.

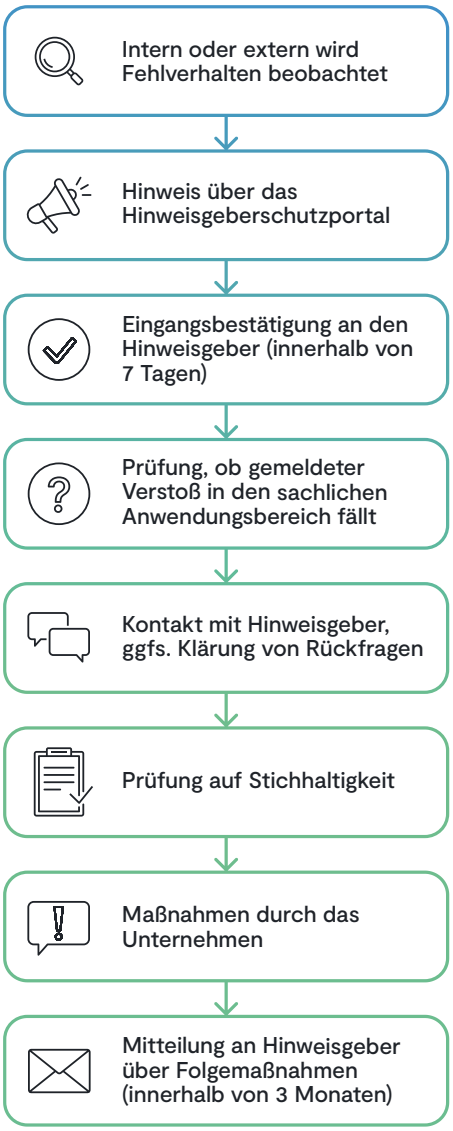
27 **(→ Siehe IRO-Liste im Annex)** Für die Aspekte Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften & Rechte indigener Völker sowie ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften wurden keine wesentlichen Auswirkungen oder Chancen, Risiken identifiziert. Entsprechend bestehen keine spezifischen Richtlinienbestimmungen zur Vermeidung und zum Umgang mit Auswirkungen auf indigene Völker. Gleichwohl stützt sich der Verhaltenskodex der Papp Logistics Gruppe auf relevante internationale Übereinkommen und Standards, darunter die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die internationalen Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie den Global Compact der Vereinten Nationen.

S3-2-10

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden **Gemeindevertreter als Repräsentanten für die betroffene Nachbarschaft befragt** (→ SBM-2-22). Abgesehen davon besteht kein formalisierter Prozess zur direkten Einbindung betroffener Gemeinschaften, der Austausch erfolgt vielmehr anlassbezogen und im Rahmen der bestehenden betrieblichen Strukturen und Kommunikationswege. Die dabei gewonnenen Rückmeldungen können bei Entscheidungen und Maßnahmen zum Umgang mit tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen auf Nachbarschaften berücksichtigt werden. Ein spezifischer Prozess zur systematischen Erfassung der Perspektiven besonders vulnerabler oder marginalisierter betroffener Gemeinschaften besteht derzeit nicht.

S3-2-12

Die Papp Logistics Gruppe verfügt über eine **interne Meldestelle** [28], die auch externen Personen zur Meldung von Hinweisen offensteht. Über diesen Meldekanal können betroffene Gemeinschaften ihre Anliegen oder Bedenken direkt an die Papp Logistics Gruppe herantragen. Die eingehenden Meldungen werden entsprechend den hierfür vorgesehen internen Prozessen (siehe Abbildung rechts) geprüft und bearbeitet.



28 Alle Meldungen werden vertraulich behandelt und können auf Wunsch anonym abgegeben werden. Die Wirksamkeit des Meldekanals wird durch die interne Meldestelle im Rahmen der Bearbeitung und Nachverfolgung eingehender Hinweise überprüft.

S3-2-13

Im Berichtsjahr wurden keine Fälle festgestellt, in denen Maßnahmen zur Wiedergutmachung oder Abhilfe für wesentliche negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften erforderlich waren und bisher wurden auch keine entsprechenden Prozesse festgelegt. Sollten Fälle auftreten, wird die Kooperation mit den betroffenen Nachbarschaften gesucht.

S3-3-16

Im Berichtszeitraum wurden bei der Papp Logistics Gruppe **keine Menschenrechtsvorfälle im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften** festgestellt. Entsprechend waren keine spezifischen Maßnahmen zur Behebung solcher Vorfälle erforderlich.

S3-4-17

Zur Umsetzung des Konzepts haben wir folgende **Ziele** festgelegt:

- Ziel ist es, die **Lärmbelastung und Luftverschmutzung an allen eigenen Lagerstandorten bis Ende 2030 zu reduzieren**. Hierzu sollen während der Standzeiten an den Rampen alle Kühlauflieger elektrisch mit Energie versorgt und alle Sattelzugmaschinen ausgeschaltet werden.
- Ziel ist es, bis **Ende 2028 eine unternehmensweite Sponsoringstrategie** zu entwickeln, schriftlich zu dokumentieren und durch die Geschäftsführung verabschieden zu lassen. Damit sollen die Arbeitgeberattraktivität gesteigert und die lokale Sichtbarkeit des Unternehmens erhöht werden.
- Ziel ist es, bis Ende 2027 ein schriftlich dokumentiertes und von der Geschäftsführung verabschiedetes **Mobilitätskonzept für die Mitarbeitenden** zu entwickeln. Dieses soll die Nutzung emissionsarmer Mobilitätsangebote unterstützen und die Erreichbarkeit der Standorte verbessern.

Damit sind die Ziele insbesondere auf die **Minderung negativer Auswirkungen** auf lokale Gemeinschaften, die Stärkung der lokalen Einbindung sowie die Verbesserung der Standorterreichbarkeit und lokalen Beschäftigungsmöglichkeiten ausgerichtet.

S3-3-14

Wir planen die Umsetzung verschiedener **Maßnahmen**, um die wesentliche IROs zu adressieren und die genannten Ziele zu erreichen:

Geplant ist, dass an eigenen Lagerstandorten die **infrastrukturellen Voraussetzungen** geschaffen werden, um **Auflieger während der Be- und Entladezeiten elektrisch mit Strom** zu versorgen und dadurch den Einsatz dieselbetriebener Kühlaggregate zu vermeiden, die mit Lärm- und Luftverschmutzung einhergehen. Ergänzend soll ein entsprechender **Prozess etabliert und beauftragten Transportunternehmen kommuniziert** werden.

Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir übernehmen soziale Verantwortung, indem wir **Belastungen für lokale Gemeinschaften minimieren.**	Lärmbelästigung und Luftverschmutzung an allen eigenen Lagerstandorten reduzieren, indem in der Standzeit an den Rampen alle Kühlauflieger elektrisch geladen werden und alle Sattelzugmaschinen den Motor ausschalten.	2030	●○○	Infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen, Prozess zum Auflieger-laden aufsetzen & informieren	S3-NA3, S3-NA1

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Im Bereich lokale Wirtschaft und Beschäftigung soll das wesentliche Risiko einer unzureichenden ÖPNV-Anbindung einzelner Standorte und der damit verbundenen erschwerten Gewinnung von Mitarbeitenden durch die **Entwicklung eines standortbezogenen Mobilitätskonzepts bis 2027** adressiert werden. Darüber hinaus soll die lokale Sichtbarkeit und der Zugang zu lokalen Arbeitskräften durch die **Entwicklung einer zielgerichteten Sponsoringstrategie bis 2028** gestärkt werden.

Lokale Wirtschaft: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Wir übernehmen soziale Verantwortung, indem wir Arbeitsplätze schaffen sowie durch unser Engagement vor Ort einen **positiven Beitrag zur regionalen Entwicklung** leisten.	Entwicklung und Verabschiedung einer unternehmensweiten **Sponsoringstrategie**	2028	●○○	Entwicklung einer zielgerichteten Sponsoring-strategie	S3-C1
	Entwicklung und Verabschiedung eines unternehmensweiten **Mobilitätskonzepts**.	2027	●○○	Konzept pro Standort (inkl. Maßnahmen) **Bike-Leasing für Mitarbeitende an allen deutschen Standorten**	S3-R1

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird anhand der Fortschrittsmessung und regelmäßigen Neubewertung durch die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR überprüft.

Bereits umgesetzt wurden **Bike-Leasing-Angebote für Mitarbeitende** und zahlreiche Sponsoring-Initiativen, bei denen sich die Papp Logistics Gruppe engagiert:

Engagement



Festival Hohe Tauern

Wir sind Sponsor beim Festival Hohe Tauern.



Sponsorship

Wir sind stolzer Sponsor des VfB Ginsheim.



Die Tafel

Regelmäßig unterstützen wir die Tafeln im Großraum München und im Rhein-Main Gebiet sowie am Niederrhein



Feuerwehr

Wir sind förderndes Mitglied bei der Feuerwehr Ottobrunn und Ginsheim.



Kultursommer Ginsheim

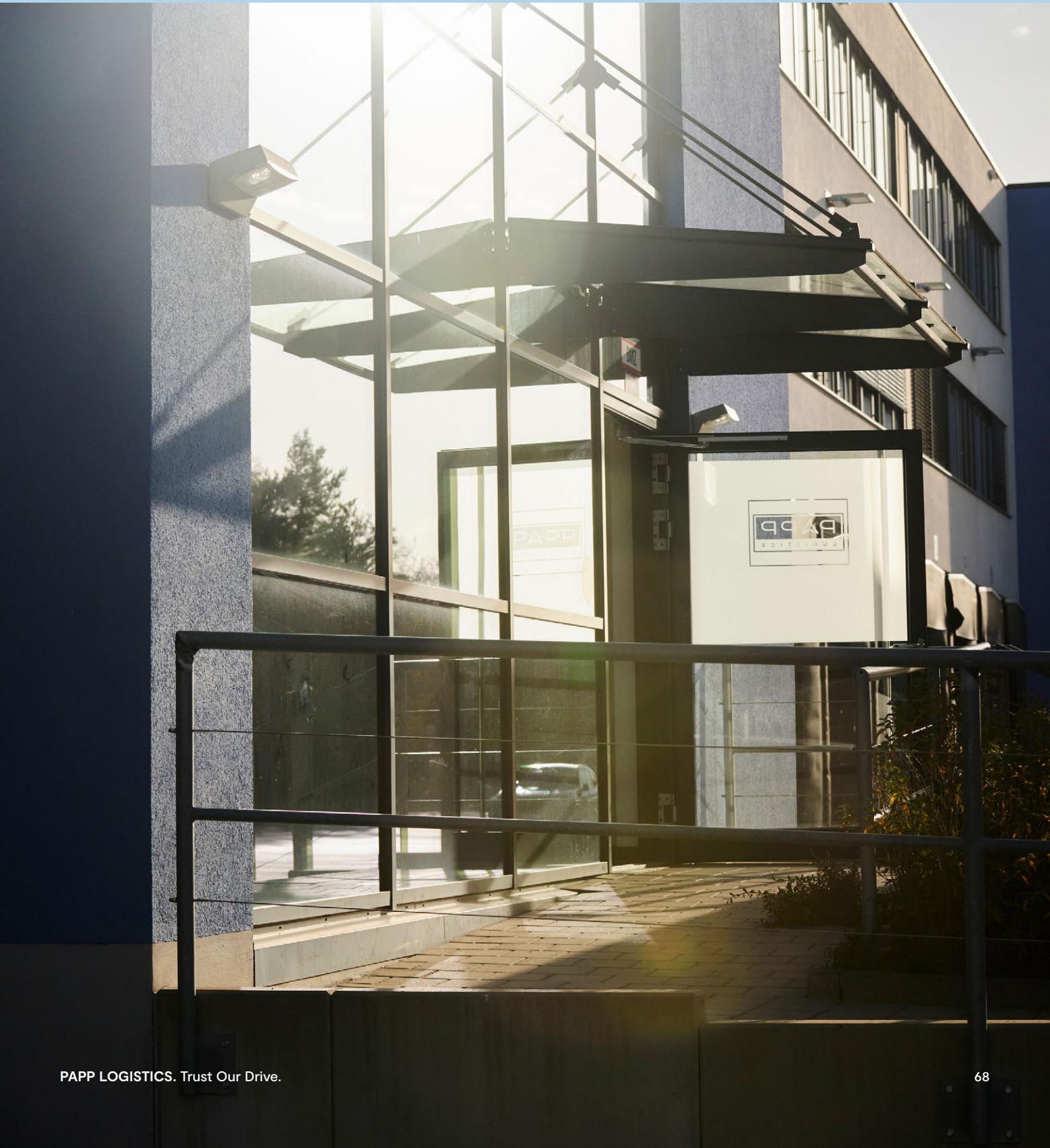
Wir unterstützen das Kulturangebot (Kultursommer) in Ginsheim.



Freunde der Pinakothek der Moderne E.V.

Wir sind Mitglied beim Verein PIN. Freunde der Pinakothek der Moderne e.V.

Unternehmensführung



G1-1-5

Verantwortungsvolle Unternehmensführung bildet die Grundlage unseres ESG-Ansatzes. Unsere Governance-Strukturen sind auf klare Verantwortlichkeiten, kurze Entscheidungswege und eine offene Zusammenarbeit ausgerichtet. Kundenorientierung, Gestaltungsspielräume für unsere Mitarbeitenden und hohe Anpassungsfähigkeit ermöglichen es uns, auf Veränderungen im Markt und in der Regulierung flexibel zu reagieren. Qualität, Effizienz und Sicherheit bleiben dabei zentrale Steuerungsgrößen.

Integrität, Transparenz und Rechtskonformität sind verbindliche Prinzipien unseres Handelns. Korruption und Bestechung tolerieren wir in keiner Form. Unser wirtschaftlicher Erfolg basiert auf der Qualität unserer Leistungen, dem Vertrauen unserer Geschäftspartner und einer verlässlichen, regelkonformen Zusammenarbeit.

Im **Lieferantenmanagement** setzen wir auf langfristige, faire und belastbare Partnerschaften. Gemeinsam mit Dienstleistern und Transportunternehmen arbeiten wir daran, Nachhaltigkeitsanforderungen entlang der Wertschöpfungskette stärker zu verankern und die ESG-Leistung unserer Partner schrittweise weiterzuentwickeln.

G1-1-6

Die Papp Logistics Gruppe verfolgt eine **Null-Toleranz-Politik gegenüber allen Formen von Bestechung, Korruption, Erpressung und Unterschlagung**. Dies ist sowohl im internen als auch externen Verhaltenskodex festgeschrieben.

Im Rahmen einer Compliance-Risikoanalyse wurden Bereiche identifiziert, die einem erhöhten Korruptions- und Bestechungsrisiko ausgesetzt sein können. Dazu gehören insbesondere Funktionen mit direktem Kontakt zu Transportunternehmen und Kunden, aber auch anderen relevanten Lieferanten.



G1-3-9

Die wesentlichen Themen **Unternehmensführung & -kultur, Korruption & Bestechung, und Lieferantenmanagement** wurden bei der Festlegung von Zielen und Maßnahmen berücksichtigt:

- Unser Ziel ist es, die Abteilungs- und Betriebsleitungen bis Ende 2027 stärker in die Umsetzung der Geschäftsstrategie einzubinden und im Rahmen mindestens einer gemeinsamen Veranstaltung ein **Strategiedokument pro Abteilung** zu erstellen.
- Unser Ziel ist es, weiterhin **keine bestätigten Korruptions- oder Bestechungsfälle** innerhalb der Papp Logistics Gruppe zu haben.
- Unser Ziel ist es, ab 2027 die Beziehungen zu allen festen Transportunternehmen und wichtigen Partnern durch einen **jährlichen Austausch** zu stärken.

Die Ziele sind insbesondere auf die Stärkung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung, die Prävention von Korruption und Bestechung sowie die langfristige Gestaltung von Geschäftsbeziehungen ausgerichtet. Die Zielerreichung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden durch die Abteilung Nachhaltigkeit / CSR anhand einer Fortschrittsmessung und regelmäßigen Neubewertung, ggf. mit neuen KPIs ab 2026, überprüft.

G1-2-7

Zur Zielerreichung planen wir verschiedene **Maßnahmen**, die die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen adressieren:

- Zur Stärkung der Kommunikation und Einbindung der Abteilungen in die Geschäftsstrategie sollen **Unterstrategien für die einzelnen Abteilungen** entwickelt und mit der übergeordneten Geschäftsstrategie verknüpft werden.

Unternehmensführung & -kultur: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Verantwortungsvolle Unternehmensführung bildet die Grundlage unseres ESG-Ansatzes.	Einbindung der Abteilungs- und Betriebsleitungen in die Umsetzung der Geschäftsstrategie	2027	●○○	Unterstrategien pro Abteilung entwickeln	G1-NA2

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↺ Aktualisiert

- Die **jährliche Compliance-Schulung** soll künftig über eine **Software** durchgeführt werden, um die Teilnahmequote zu erhöhen. Dabei werden unter anderem die Inhalte des internen Verhaltenskodex vermittelt.
- Der **interne und externe Verhaltenskodex** werden regelmäßig **weiterentwickelt** und an veränderte Anforderungen angepasst.

Korruption und Bestechung: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Korruption und Bestechung tolerieren wir in keiner Form.	Weiterhin keine bestätigten Korruptions- oder Bestechungsfälle innerhalb der Papp Logistics Gruppe.	∞	●●● Bestätigte Korruptions- oder Bestechungsfälle: 0	**Weiterentwicklung des internen und externen Verhaltenskodex** **Jährlich Compliance-Schulung mittels Software**	G1-R1

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↻ Aktualisiert

- Darüber hinaus soll der **jährliche Austausch mit den Transportunternehmen** fortgeführt werden, um den Aufbau langfristiger Partnerschaften zu unterstützen.

Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken: Ziele & Maßnahmen

Konzept zum Unterthema	Ziel	Zielhorizont	Status	Maßnahmen	Relevante IROs
Im Lieferantenmanagement setzen wir auf **langfristige, faire und belastbare Partnerschaften.**	Stärkung der Beziehung zu allen festen Transportunternehmern und wichtigen Partnern durch einen jährlichen Austausch.	Ab 2027	∞	**Jährlicher Austausch mit festen Transportunternehmen**	G1-PA2

∞ Fortlaufend ●○○ Gestartet ●●○ In Bearbeitung ●●● Erreicht ✓ Abgeschlossen ↻ Aktualisiert

G1-2-8

Ein standardisierter **Prozess zur Berücksichtigung von ESG-Kriterien bei der Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten und Dienstleistern** besteht derzeit noch nicht, ist aber u.a. auch im Rahmen des Klima-Transformationsplans in Evaluierung. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Verbesserung der ESG- und Klimaschutzleistung beauftragter Transportunternehmen.

In Bezug auf die Prävention von Korruption und Bestechung führt die Papp Logistics Gruppe jährlich **verpflichtende Schulungen zur Korruptions- und Bestechungsprävention** für alle Mitarbeitenden, einschließlich besonders gefährdeter Funktionen und Rollen, durch.

G1-4-11

Im Berichtsjahr gab es bei der Papp Logistics Gruppe **keine Verurteilungen wegen Korruptions- oder Bestechungsverstößen** und keine entsprechenden Bußgeldzahlungen.

G1-5-13 | G1-5-14

In 2025 wurden insgesamt 6.554,87 € finanzielle indirekte politische Zuwendungen in Form von **Mitgliedschaftsbeiträgen von Handelskammern und Verbänden** getätigt. Die Verbände vertreten Positionen für den Mittelstand in Spedition und Logistik in Deutschland und Italien und setzen sich somit für eine pragmatische und umsetzungsorientierte Regulatorik ein. Die Papp Logistics Gruppe selbst war 2025 nicht im Lobbying aktiv, sondern unterstützt die Verbände nur indirekt mit (teilweise Pflicht-)Mitgliedschaftsbeiträgen und nimmt an Informationsveranstaltungen teil.

Annex

Prüfbeleg Umsetzungspläne

Prüfbescheinigung

KOMPETENT. FAIR. UNABHÄNGIG.

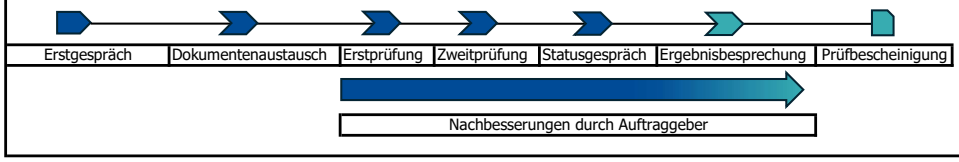
Die VEA Beratungs-GmbH bestätigt hiermit den abgeschlossenen Prüfauftrag des Umsetzungsplans der Balth. Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG für zukunftsbezogene Umwelt- und Klimaziele gemäß der EmpCo-Richtlinie (Empowering Consumers for Green Transition).

Der Prüfprozess des Umsetzungsplans umfasst die Prüfkriterien: Zielsetzung, Maßnahmenplanung, Zeitplan, Verantwortlichkeiten, Ressourcen, Monitoring und Realisierbarkeit.
Hierbei erfolgt der Abgleich öffentlicher allegmeiner Umweltaussagen sowie die Stichprobenprüfung von Nachweisdokumenten.

Die unternehmensspezifische Prüfung umfasste hier: die Website, den Umsetzungsplan (S. 21-45), Bestandteile der THG-Bilanz und die Maßnahmen- sowie Meilensteinplanung.

Nach dem Durchlaufen des Prüf- und Anpassungsprozesses erfüllen diese Dokumente die EmpCo-Anforderungen.
Die Aussagen und Maßnahmenpläne wurden nachvollziehbar aufbereitet.

Übersicht Prüfprozess



Prüfkriterien	Status
klar & objektiv	erfüllt
öffentlich einsehbare und überprüfbare Verpflichtungen	erfüllt
detaillierter Umsetzungsplan	erfüllt
realistischer Umsetzunsplan	erfüllt
messbare und zeitgebundene Ziele	erfüllt
relevante Elemente zur Unterstützung	erfüllt
Zuweisung von Ressourcen (Zeit, Verantwortlichkeiten, Investitionsmittel)	erfüllt

Prüfungsbestandteile

Dokumentenbezeichnung Stichtag und Version 29.10.2026

1. Nachhaltigkeitsbericht, S. 21-45 + Maßnahmenübersicht S. 91-93

2. Interne Datenbasis: Klima- und Umwelt-Maßnahmen- und Umsetzungsplanung (Abgleich Daten mit Nachhaltigkeitsbericht)

3. Interne Datenbasis: Vollständigkeitsprüfung und Datenkonsistenz der THG-Bilanz & Methodik Green House Gas Protocol

4. Öffentliche allgemeine Umweltaussagen: Website https://papp-logistics.de/

Diese Prüfbescheinigung hat ab Ausstellung eine Gültigkeit von 12 Monaten.
Für die fortlaufende Gültigkeit ist eine Revalidierung innerhalb dieses Zeitraums notwendig.

In dem Prüfprozess eingebunden waren:

Auftraggeber:	Abteilung Nachhaltigkeit der Balth. Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG
Unabhängiger Sachverständiger:	Abteilung Nachhaltigkeit der VEA Beratungs-GmbH

Hannover, den 29.10.2026



Angabepflichten

Im Folgenden sind gemäß ESRS Draft 2025 die Angabepflichten (Disclosure Requirements) mit Seitenzahl aufgeführt.

Kapitel	Angabenpflicht	Seitenzahl
ESRS 2	BP-1	12–13
ESRS 2	BP-2	13
ESRS 2	GOV-1	16–17
ESRS 2	GOV-3	14
ESRS 2	GOV-4	15
ESRS 2	SBM-1	6–8
ESRS 2	SBM-2	18
ESRS 2	SBM-3	18–20
ESRS 2	IRO-1	18
ESRS 2	IRO-2	20
E1	E1-1	27–28
E1	E1-2	32–35
E1	E1-3	33–35
E1	E1-4	22
E1	E1-5	29–31
E1	E1-6	27–28
E1	E1-7	37–39
E1	E1-8	23–26
E1	E1-11	36

Kapitel	Angabenpflicht	Seitenzahl
E2	E2-1	41
E2	E2-2	42-43
E2	E2-3	42
E2	E2-4	44-45
S1	S1-1	47-49
S1	S1-2	50
S1	S1-3	51
S1	S1-4	47-48
S1	S1-5	6, 52
S1	S1-6	52
S1	S1-7	53
S1	S1-8	54
S1	S1-9	53
S1	S1-10	53
S1	S1-11	54
S1	S1-12	55
S1	S1-13	56
S1	S1-14	55
S1	S1-15	55
S1	S1-16	49
S2	S2-1	58-59
S2	S2-2	59
S2	S2-3	59-60
S2	S2-4	59-60

Kapitel	Angabenpflicht	Seitenzahl
S3	S3-1	62–63
S3	S3-2	64–65
S3	S3-3	65–67
S3	S3-4	65
G1	G1-1	69–70
G1	G1-2	71–73
G1	G1-3	71
G1	G1-4	73
G1	G1-5	73

IRO-Liste

Im Folgenden sind die wesentlichen Impacts (negative Auswirkungen = NA, positive Auswirkungen = PA), Risiken (=R) und Opportunities (Chancen = C) nach der Wesentlichkeitsanalyse 2025 aufgeführt.

Klimarisiken und -chancen sind weiter in physisch (physische Risiken = RP) und transitorisch (transitorische Risiken = RT, transitorische Chancen = CT) aufgeteilt und haben abweichende Zeithorizonte. Zudem sind durch die Klimarisikoanalyse 2026 neu hinzugekommene Chancen und Risiken noch nicht vollständig mit der Wesentlichkeitsbewertung vereinheitlicht. Es ist geplant, diese im Rahmen der Anpassung der Wesentlichkeitsanalyse für 2026 mitaufzunehmen und analog zu bewerten. IROs, bei denen aufgrund der Klimarisikoanalyse 2026 oder internen Veränderungen eine Anpassung der Bewertung absehbar ist, sind grau markiert.

Nr.	Aspekt	IRO	IRO-Typ	Nur bei Auswirkungen: tatsächlich oder potenziell	Zeithorizont	Position in der Wertschöpfungs-kette	Bewertung Impact Wesentlichkeit	Bewertung Finanzielle Wesentlichkeit
E1-RT-07	Anpassung an den Klimawandel	Strenge Regulatorik & fehlende Planungssicherheit	Transitorisches Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
E1-RP-24, E1-RP-18	Anpassung an den Klimawandel	Risiko durch Klimawandel: Auswirkung-ensteigender Temperaturen / extremer Wetterereignisse auf Betriebsgelände	Physisches Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		0,6
E1-RP-16-17, E1-RP-20-22, E1-RP-25-28	Anpassung an den Klimawandel	Infrastrukturrisiko	Physisches Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
E1-CT03	Anpassung an den Klimawandel	Regulatorische Chancen	Transitorische Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
E1-RP-30	Anpassung an den Klimawandel	Geschäftsverlagerung durch veränderte Anbauregionen	Physisches Risiko		langfristig	Vorgelagert		1,2
E1-CT-02	Energie	Eigenproduktion und Speicherung erneuerbarer Energien & Aufbau Ladeinfrastruktur	Transitorische Chance		langfristig	Eigener Betrieb		1,2
E1-NA-1	Energie	Stromverbrauch im Betrieb	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	9	
E1-CT-01	Energie	Energieeffizienzmaßnahmen & Energiemanagement	Transitorische Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		0,8
E1-NA-2	Klimaschutz - eigener Betrieb	Klimaschädliche (CO_2-) Emissionen durch Kühlläger	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	9	
E1-NA-3	Klimaschutz - eigener Betrieb	Betrieb von der Verpackungsma-schine und Verpackungsmaterial in der vorgelagerten Lieferkette	Negative Auswirkung	potenziell	bereits heute	Vorgelagert	6	
E1-NA-4	Klimaschutz - eigener Betrieb	Klimaschädliche (CO_2-) Emissionen durch Standorterweiterung	Negative Auswirkung	potenziell	bereits heute	Vorgelagert	7	

Nr.	Aspekt	IRO	IRO-Typ	Nur bei Auswirkungen: tatsächlich oder potenziell	Zeithorizont	Position in der Wertschöpfungskette	Bewertung Impact Wesentlichkeit	Bewertung Finanzielle Wesentlichkeit
E1-NA-5	Klimaschutz – eigener Betrieb	Klimaschädliche (CO_2-) Emissionen durch Geschäftsreisen	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
E1-NA-6	Klimaschutz – eigener Betrieb	Klimaschädliche (CO_2-) Emissionen durch Bürobetrieb	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
E1-NA-7	Klimaschutz – eigener Betrieb	Mitarbeitermobilität (Pendeln)	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
E1-NA-8	Klimaschutz – Transport & Logistik	Einsatz von Kühlaggregaten in Lkws	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Vorgelagert	6	
E1-CT-04	Klimaschutz – Transport & Logistik	Erschließung neuer Geschäftsfelder: grüner/ klimaneutraler Transport und Umstieg auf Bahnverkehr	Transitorische Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
E1-NA-9	Klimaschutz – Transport & Logistik	Klimaschädliche (CO_2-) Emissionen durch Lkw, Transportlogistik	Negative Auswirkungen	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	9	
E1-RT-10, E1-RT-08	Klimaschutz – Transport & Logistik	Finanzielles Risiko durch Nichtnutzung von Green Logistik	Transitorisches Risiko		mittelfristig	Eigener Betrieb		0,8
E1-RT-02	Klimaschutz – Transport & Logistik	Hohe Kosten bei Umstellung auf E-Mobilität	Transitorisches Risiko		langfristig	Vorgelagert		1,2
durch Klimarisikoanalyse ab 2026 zusätzlich relevante Klimarisiken & -chancen:								
E1-CT-05	Klimaschutz – eigener Betrieb	Verbesserte Finanzierungs- und Versicherungskonditionen	Transitorische Chance					
E1-CT-06	Klimaschutz – Transport & Logistik	Erfüllung von Kundenanforderungen	Transitorische Chance					
E1-RT-01	Klimaschutz – Transport & Logistik	Engpässe durch fehlende Ladeinfrastruktur	Transitorisches Risiko					
E1-RT-03	Energie	Steigende Strompreise aufgrund ETS	Transitorisches Risiko					
E1-RT-09	Klimaschutz – Transport & Logistik	Verpflichtungen durch Kunden	Transitorisches Risiko					
E1-RP-04	Klimaschutz – eigener Betrieb	Anstieg des Kühlenergiebedarfs	Physisches Risiko					
E1-RP-05	Klimaschutz – eigener Betrieb	Beschädigung der Lagerware durch eingeschränkte Kühlleistung / Stromausfälle	Physisches Risiko					
E1-RP-07	Klimaschutz – eigener Betrieb	Gefahr von Stromausfällen durch Hitze	Physisches Risiko					
E1-RP-09	Klimaschutz – Transport & Logistik	Verlust der Kühlkette bei Hitzewellen	Physisches Risiko					
E1-RP-13	Klimaschutz – eigener Betrieb	Gefahr von Stromausfällen durch Dürre	Physisches Risiko					
E1-RP-14	Klimaschutz – eigener Betrieb	Waldbrände	Physisches Risiko					

Nr.	Aspekt	IRO	IRO-Typ	Nur bei Auswirkungen: tatsächlich oder potenziell	Zeithorizont	Position in der Wertschöpfungs-kette	Bewertung Impact Wesentlichkeit	Bewertung Finanzielle Wesentlichkeit
E2-NA1	Luftverschmutzung	Emissionen von Luftschadstoffen durch eigene Flotte & Transportdienstleister	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	8	
E2-R1	Luftverschmutzung	Regulatorische Unsicherheiten bspw. Taxonomie-Konformität	Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
E2-NA2	Mikroplastik	Mikroplastikbelastung: Reifenabrieb bei Lkw	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	8	
G1-R1	Korruption und Bestechung	Compliance-Risiko (Korruption, Beste-chung, Betrug) - bis zu Vertragsverlust	Risiko		langfristig	Eigener Betrieb		0,6
G1-R2	Korruption und Bestechung	Reputationsrisiko (bis zu Kundenverlust)	Risiko		langfristig	Eigener Betrieb		0,6
G1-PA1	Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken	Faire Zahlungspraktiken mit Lieferanten	Positive Auswirkung	potenziell	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
G1-C1	Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken	Papp als zuverlässiger und fairer Geschäftspartner	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
G1-PA2	Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken	Aufbau langfristiger Partnerschaften mit zuverlässigen Lieferanten: feste Transportunternehmen	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
G1-R3	Lieferantenmanagement und Zahlungspraktiken	Abwandern von Transportunternehmen	Risiko		mittelfristig	Eigener Betrieb		0,8
G1-NA1	Unternehmensführung & -kultur	Kapazitätsengpässe bei Entscheidungen, strukturelle Anpassungen notwendig	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
G1-NA2	Unternehmensführung & -kultur	Fehlende Prozessuale und kommunikative Weiterentwicklung	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
G1-C2	Unternehmensführung & -kultur	Diversifiziertes Geschäftsfeld Portfolio	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
G1-C3	Unternehmensführung & -kultur	Anpassungsfähigkeit & Veränderungsgeschwindigkeit	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
S1-PA1	Arbeitsbedingungen	Familienfreundliche Arbeitsbedingungen und Unterstützung, Benefits für Familien	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
S1-R1	Arbeitsbedingungen	Fluktuation und Schwierigkeiten in Personalgewinnung durch unattraktive Arbeitsbedingungen: Nachtschicht & Wochenende	Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		0,6
S1-R2	Arbeitsbedingungen	Risiko durch Fachkräftemangel	Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		0,6
S1-PA2	Arbeitsbedingungen	Feste Arbeitsverträge für langfristige Sicherheit	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	8	
S1-PA3	Arbeitsbedingungen	Angemessene Entlohnung: Fairer Lohn / Gleicher Lohn für gleiche Arbeit	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
S1-NA1	Arbeitszeit & Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	Eingeschränkte Flexibilität bei Arbeitszeitgestaltung	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
S1-R3	Arbeitszeit & Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	Arbeitskräftemangel durch unattraktive Arbeitszeiten	Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		0,6

Nr.	Aspekt	IRO	IRO-Typ	Nur bei Auswirkungen: tatsächlich oder potenziell	Zeithorizont	Position in der Wertschöpfungs-kette	Bewertung Impact Wesentlichkeit	Bewertung Finanzielle Wesentlichkeit
S1-NA2	Arbeitszeit & Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	Arbeitszeiten in Lägern: Belastung durch Nacht-, Wochenend-, Feiertagsarbeit	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	10	
S1-NA3	Belastung durch Arbeits-zeiten in Disposition: Überstunden, Rufbereitschaft	Arbeitszeiten in Lägern: Belastung durch Nacht-, Wochenend-, Feiertagsarbeit	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
S1-NA4	Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz	Belastung durch Stress & hohe Arbeitsanforderungen	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	7	
S1-C1	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Interne Umschulungen gegen Fachkräftemangel	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
S1-C2	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Papp Akademie für Weiterbildung	Chance		mittelfristig	Eigener Betrieb		1,2
S1-C3	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Aufbau von Know-how im Unter-nehmen: Ausbildungsplätze und Duales Studium / Partnerschaften	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
S1-PA4	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Förderung von Diversität und Inklusion im Unternehmen: Mitarbeitende mit unterschiedlichen Herkünften	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
S1-PA5	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Attraktive und transparente Weiter-bildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten	Positive Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
S2-NA1	Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Arbeitszeiten: Nachtarbeit, Feiertagsarbeit	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	vorgelagert	10	
S2-R1	Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Arbeitsunfälle	Risiko	tatsächlich	bereits heute	vorgelagert		0,8
S2-R2	Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Reputationsrisiko: Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette	Risiko	tatsächlich	bereits heute	vorgelagert		0,8
S2-C1	Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Verbesserung der Wartebereiche bei eigenen Lägern als (Reputations-) Chance	Chance		bereits heute	Eigener Betrieb		1,2
S2-NA2	Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	vorgelagert	8	
S2-R3	Gleichbehandlung und Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte	(Reputations-)Risiko bei Verletzung des CoC für Lieferanten	Risiko		bereits heute	vorgelagert		0,8
S2-C2	Gleichbehandlung und Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte	Qualifikationsverbesserung bei Lieferanten	Chance		mittelfristig	vorgelagert		0,8
S2-R4	Gleichbehandlung und Chancengleichheit & weitere arbeitsbezogene Rechte	Qualifikationsrisiko: regulatorisches Wissen, z.B. bei Fahrern	Risiko		bereits heute	vorgelagert		0,8
S3-NA1	Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr	Lärmbelastung für die Gemeinden	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
S3-NA2	Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr	Infrastrukturbeschädigung	Negative Auswirkung	potenziell	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
S3-NA3	Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr	Verschlechterung der Luftqualität für Anwohner	Negative Auswirkung	tatsächlich	bereits heute	Eigener Betrieb	6	

Nr.	Aspekt	IRO	IRO-Typ	Nur bei Auswirkungen: tatsächlich oder potenziell	Zeithorizont	Position in der Wertschöpfungs-kette	Bewertung Impact Wesentlichkeit	Bewertung Finanzielle Wesentlichkeit
S3-NA4	Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr	Auswirkungen auf die Lebensqualität in Gemeinden: Müllentsorgung, Hygiene durch Fahrer	Negative Auswirkung	potenziell	bereits heute	Vorgelagert	6	
S3-NA5	Lokale Betroffenheit durch Lkw-Verkehr	Öffentliche Parkplätze: „Wildparken“ von Lkw	Negative Auswirkung	potenziell	bereits heute	Eigener Betrieb	6	
S3-R1	Lokale Wirtschaft	Schlechte öffentliche Anbindung macht Mitarbeiterfindung schwer	Risiko		bereits heute	Eigener Betrieb		0,6
S3-C1	Lokale Wirtschaft	Sichtbarkeit des Unternehmens: Potenzieller Zugang zu lokalen Fachkräften	Chance		bereits heute			

Beschreibung Methodik Wesentlichkeitsanalyse

IRO-1-35

Das Verfahren zur Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Papp Logistics Gruppe basiert auf einer Kombination aus qualitativen und quantitativen Methoden und berücksichtigt sowohl die kurz- als auch langfristigen Auswirkungen auf das Unternehmen und seine Stakeholder.

Hierbei werden alle IROs detailliert bewertet, anschließend werden die Auswirkungen aufgrund ihrer Ursachen zu „Aspekten“ gruppiert. Ein Aspekt wird als wesentlich eingestuft, sobald er einen wesentlichen IRO enthält.

Die erste Wesentlichkeitsanalyse wurde im September bis November 2024 durchgeführt und umfasste Bewertungen in einem internen Workshop sowie Interviews mit relevanten externen Stakeholdern. Die Bewertung basiert auf dem Fachwissen interner Experten sowie praxisorientierten und detaillierten Annahmen, auch im Vergleich mit wesentlichen Themen innerhalb des Sektors.

Teilweise wurde der Input relevanter interner Stakeholder, die beim Workshop nicht anwesend sein konnten, im Nachgang ergänzt. Schließlich wurde die Wesentlichkeitsanalyse im November bis Dezember 2024 von der Geschäftsführung erstmals final beschlossen und im Januar 2026 aktualisiert.

Durch jährliche Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse durch die Abteilung Nachhaltigkeit/CSR und der Geschäftsführung wird die Genauigkeit und Aktualität der Bewertungen sichergestellt und gewährleistet, dass sie sowohl die internen Prioritäten des Unternehmens als auch die Erwartungen der Stakeholder widerspiegeln.

Im Detail:

<u>Bewertung der Wesentlichkeit negativer Auswirkungen:</u>

1. Identifikation der Auswirkungen

- Erfassung aller tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf Menschen und die Umwelt hat, einschließlich der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette.

2. Bewertungskriterien

- Ausmaß: Die Größe oder Intensität einer Auswirkung wird auf einer Skala von 1 (gering) bis 4 (hoch) bewertet.
- Umfang: Die Reichweite oder das Spektrum der Auswirkung wird ebenfalls auf einer Skala von 1 bis 4 bewertet.
- Unabänderlichkeit: Die Möglichkeit, die Auswirkung rückgängig zu machen oder zu mildern, wird bewertet. Eine höhere Bewertung (näher an 4) bedeutet hier, dass die Auswirkung schwer oder nicht umkehrbar ist.

3. Summierung

- Die Bewertungen für Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit werden addiert, um eine Gesamtbewertung der Schwere jeder negativen Auswirkung zu erhalten.

4. Bestimmung des Schwellwerts

- Der Schwellwert aller Auswirkungen wird nach der Berechnung ermittelt. Dabei wird der Median aller berechneten Auswirkungen herangezogen. Alle Auswirkungen über dem Schwellwert gelten als wesentlich.
- Bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse 2025 wurde für die Impact-Wesentlichkeit der als Median berechnete Schwellenwert von 5,5 verwendet.

<u>Bewertung der Wesentlichkeit positiver Auswirkungen:</u>

1. Identifikation der Auswirkungen

- Sammlung aller tatsächlichen oder potenziellen positiven Auswirkungen, die das Unternehmen auf Menschen und die Umwelt hat.

2. Bewertungskriterien

- Ausmaß und Umfang: Die Bewertung erfolgt analog zu den negativen Auswirkungen.
- Wahrscheinlichkeit: Die Wahrscheinlichkeit, dass die potenziellen positiven Auswirkungen eintreten, wird auf einer Skala von 0,2 (unwahrscheinlich) bis 0,8 (sehr wahrscheinlich) bewertet.

3. Summierung

- Die Summe aus der Bewertung von Ausmaß und Umfang.

4. Bestimmung des Schwellwerts

- Der Schwellwert aller Auswirkungen wird nach der Berechnung ermittelt. Dabei wird der Median aller berechneten Auswirkungen herangezogen. Alle Auswirkungen über den Schwellwert gelten als wesentlich.
- Bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse 2025 wurde für die Impact-Wesentlichkeit der als Median berechnete Schwellenwert von 5,5 verwendet

Bewertung der Wesentlichkeit finanzieller Chancen & Risiken:

1. Identifikation der Chancen & Risiken

- Erfassung aller finanziellen Chancen & Risiken, die Nachhaltigkeitsaspekte auf das Unternehmen haben.

2. Bewertungskriterien

- Schadensausmaß: wird in Kategorien von 1 (minimal) bis 4 (sehr hoch), die mit quantitativen Werten hinterlegt sind, bewertet.
- Wahrscheinlichkeit: wird von 0,2 (sehr unwahrscheinlich) bis 0,8 (wahrscheinlich) bewertet.

3. Summierung

- Die Bewertungen für Ausmaß und Wahrscheinlichkeit werden multipliziert, um eine Gesamtbewertung zu erhalten.

4. Bestimmung des Schwellenwertes

- Der Schwellwert aller Chancen & Risiken wird nach der Berechnung ermittelt. Dabei wird der Median aller berechneten Chancen & Risiken herangezogen. Alle Chancen & Risiken über dem Schwellwert gelten als wesentlich.
- Bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse 2025 für die finanzielle Wesentlichkeit wurde abweichend ein Schwellenwert von 0,6 festgelegt, um das Gesamtbild der finanziellen Wesentlichkeit mit den Anpassungen von 2025 nicht zu verzerren (gemäß „Fair Representation"-Prinzip)."

Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells wurden spezifische Tätigkeiten innerhalb der Organisation sowie Geschäftsbeziehungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette analysiert. Dies umfasst die Identifikation individueller Akteure in der Wertschöpfungskette und die Zuordnung ihrer Auswirkungen auf das Unternehmen und die Umwelt. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf geografische Gegebenheiten und andere Faktoren gelegt, die zu einem erhöhten Risiko nachteiliger Auswirkungen führen könnten.

Durch die Klimarisikoanalyse im Jahr 2026 wurden zusätzliche Risiken & Chancen identifiziert, die noch nicht in der vorliegenden IRO-Liste enthalten sind; es ist geplant, diese bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse für das Jahr 2026 mitaufzunehmen und einheitlich zu bewerten.

Das Verfahren schließt ein Sorgfaltspflichtverfahren ein, das auf den Prinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den OECD-Leitsätzen basiert, um sicherzustellen, dass die negativen Auswirkungen angemessen bewertet und adressiert werden.

Bei der Bewertung potenzieller negativer Auswirkungen auf die Menschenrechte wird dem Schweregrad der Auswirkungen Vorrang vor ihrer Wahrscheinlichkeit gegeben.

Der Workshop im September 2024 beinhaltete die Teilnahme interner Experten, die als Interessenvertreter auftraten und dazu beitrugen, die Sorgfaltspflichten des Unternehmens zu berücksichtigen.

Externe Stakeholder wurden auf Basis der Ergebnisse vom Workshop im Oktober-November 2024 im Rahmen von Interviews und der Funktion Stakeholderdialog in einer Softwarelösung konsolidiert. Dabei wurden Stakeholdergruppen gebildet und stellvertretend je mindestens ein Interview pro A&B Stakeholdergruppe (Kunden LEH, Personaldienstleister, Transportunternehmen, Geschäftspartner, Kapitalgeber, Gemeinden) geführt (siehe auch SBM-2).

SBM-3-25

Für die Wesentlichkeitsanalyse wurde das Ausmaß in quantitativen Kategorien bewertet, bis auf E1 Klimawandel (siehe E1-11) liegt keine detailliertere monetäre Quantifizierung der Risiken & Chancen vor. Weitere Informationen zur quantitativen Kategorisierung und qualitative Angaben sind den jeweiligen Kapiteln sowie der IRO-Liste zu entnehmen.

SBM-3-28

Die Unsicherheit bei einer Quantifizierung der restlichen wesentlichen Risiken & Chancen wäre so hoch, dass die quantitative Information nicht nützlich wäre.

SBM-3-31

Bei den identifizierten finanziellen Chancen & Risiken bis auf Klimawandel (E1-11) wäre die Erhebung finanzieller Kennzahlen nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich bzw. es fehlen Informationen zur Quantifizierbarkeit; zudem wären die Ergebnisse aufgrund von Unsicherheiten nur begrenzt nützlich.

Beschreibung Methodik Klimaschutz

Bei der **THG-Bilanzierung / CCF** wurde wie folgt vorgegangen:

Relevante Scope 3-Kategorien wurden im Rahmen eines gemeinsamen Workshops mit internen Stakeholdern unter Moderation einer externen Beratung identifiziert. Dabei waren relevante Faktoren die Relevanz aus Unternehmenssicht (interne und externe Stakeholder, strategische Zielsetzung, Einfluss) sowie Höhe der Emissionen.

Die Scope-3 Kategorien wurden wie folgt bewertet:

Scope 3-Kategorie	**Name**	**Bewertung** / Begründung bei Ausschluss
Scope 3.1	**Eingekaufte Waren und Dienstleistungen**	**Wesentlichkeit**
Scope 3.2	**Kapitalgüter**	**Mittlere Wesentlichkeit**
Scope 3.3	**Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten**	**Wesentlichkeit**
Scope 3.4	**Vorgelagerter Transport und Distribution**	**Hohe Wesentlichkeit**
Scope 3.5	**Abfall**	**Wesentlichkeit**
Scope 3.6	**Geschäftsreisen**	**Wesentlichkeit**
Scope 3.7	**Pendeln der Arbeitnehmer**	**Wesentlichkeit**
Scope 3.8	Angemietete oder geleaste Sachanlagen	Unwesentlich, passiert nur in geringem Umfang
Scope 3.9	Nachgelagerter Transport und Distribution	Mit Handelsgeschäft ausgeschlossen, ansonsten fällt kein nachgelagerter Transport an
Scope 3.10	Verarbeitung verkaufter Produkte	Nicht zutreffend
Scope 3.11	Nutzung verkaufter Produkte	Nicht zutreffend
Scope 3.12	Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	Mit Handelsgeschäft ausgeschlossen, ansonsten fällt kein End-of-Life Treatment an
Scope 3.13	Vermietete oder verleaste Sachanlegen	Unwesentlich, passiert nur in geringem Umfang
Scope 3.14	Franchise	Nicht zutreffend
Scope 3.15	Investitionen	Unwesentlich, kaum relevant

Für die Treibhausgasbilanzierung wurden in keinem Fall Emissionen direkt erfasst, sondern es wurden Emissionsfaktoren verwendet, hierbei war die Datenerfassung:

Scope 1	Activity-based
Scope 2	Activity-based
Scope 3.1	Spend-based
Scope 3.2	Spend-based
Scope 3.3	Activity-based
Scope 3.4	Activity-based (Modellierung nach ISO 14083)
Scope 3.5	Activity-based
Scope 3.6	Activity-based
Scope 3.7	Activity-based

Die verwendeten Emissionsfaktoren, Datenquellen und Annahmen sind im internen Bilanzierungstool dokumentiert.

Die Potenzialanalyse und Ziele, Dekarbonisierungshebel und Finanzierung basieren auf der im Folgenden beschriebenen Methodik und Annahmen.

Der Anwendungsbereich der **Treibhausgasreduktionsziele** entspricht dem Anwendungsbereich des Treibhausgasinventars. Die Ziele umfassen 100 % der erfassten Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen. Die Zielsetzungen beziehen sich auf die im Treibhausgasinventar berücksichtigten Treibhausgase.

Die Ableitung der Ziele erfolgte auf Basis der wesentlichen Treibhausgasemissionsquellen und der für die Geschäftstätigkeit der Papp Logistics Gruppe relevanten Dekarbonisierungspotenziale.

Eine wesentliche Annahme ist, dass emissionsarme und emissionsfreie Antriebstechnologien, insbesondere batterieelektrische Nutzfahrzeuge, technologisch weiterentwickelt und künftig in ausreichendem Umfang sowie zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen verfügbar sein werden.
Die Elektrifizierung der eigenen und der Flotten beauftragter Transportunternehmen setzt zudem einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur und ausreichende Netzanschlusskapazitäten voraus.

Die Reduktion der Scope-3-Emissionen hängt wesentlich von der Bereitschaft und Fähigkeit der beauftragten Transportunternehmen ab, ihre Flotten zu elektrifizieren und weitere Dekarbonisierungsmaßnahmen im europaweiten Verkehr umzusetzen. Neben der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge sind hierfür insbesondere geeignete Finanzierungsbedingungen und eine ausreichende Ladeinfrastruktur erforderlich.

Eine weitere wesentliche Voraussetzung ist die kontinuierliche Verbesserung der Qualität, Verfügbarkeit und Aktualität der Treibhausgasdaten, insbesondere entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Für die Berechnung der **Reduktionspotenziale bei den Dekarbonisierungshebeln** setzt sich die Reduktion aus dem Einsparpotenzial einzelner Maßnahmen sowie teilweise Annahmen und externen Effekten zusammen. Es werden u.a. folgende Annahmen pro Handlungsfeld verwendet:

- Fuhrpark: Reduktion der Vorkettenemissionen um ca. 75 % gegenüber Diesel/Benzin durch Elektrifizierung mit Ökostrom aus 100 % regenerativer Energien
- Pendeln:
  - Umstieg von motorisiertem Individualverkehr auf Rad bei Pendelweg<= 10 km bei Umsteigequote von 20 % bis 2035
  - Umstieg von motorisiertem Individualverkehr auf ÖPNV bei Pendelweg > 10 km <= 25 km bei Umsteigequote von 20 % bis 2035
  - Homeoffice – Reduktion der Pendeltage um ca. 1/5 (nur kaufmännisch): ca. 9 % Reduktion der THG-Emissionen im Bereich MA-Mobilität bis 2035
- Eingekaufte Transportdienstleistungen:
  - Elektrifizierung von 100 % der Regionalverkehre (Mönchengladbach, Berkhof, Ginsheim-Gustavsburg), sowie Lidl National bis 2035 unter der Annahme 100 % Ökostrom aus 100 % regenerativer Energien
  - Elektrifizierung der Kurz- und Mittelstrecken der festen Transportunternehmen bis 2035 unter der Annahme 100 % Ökostrom aus 100 % regenerativer Energien → Reduktion der WTW-Emissionen um ca. 95 % gegenüber Diesel/Benzin durch Elektrifizierung mit Ökostrom aus 100 % regenerativer Energien
  - 10 % bis 2045 Effizienzsteigerung durch z.B. Fahrertraining/Eco-Driving, Routen-/Tourenoptimierung, effiziente Motorentechnik, Verlagerung auf Schiene (rollende Landstraße)

- Beschaffung:
  - 25 % der Büromaschinen und Computer; der Möbel, andere gefertigte Waren, sowie Radio-, Fernseh- und Kommunikationsgeräte werden als Refurbished-/Recycled-/Mietprodukte bezogen (Annahme: -85 % Reduktion)
  - Für Dienstleistungen: Maßnahmen möglich, aber mutmaßlich nicht messbar und handhabbar, daher hier nur Berücksichtigung von externen Effekten

Außerdem wird von folgenden externen Effekten ausgegangen:

- Fuhrpark Vorkette: Zielpfad der Industrie in DE nach UBA (50 % bis 2050)
- Energieversorgung & Gebäude
  - Fernwärme: Entwicklung gemäß Ziel der Stadtwerke München
  - Vorkette: Zielpfad der Industrie in DE nach UBA
- Geschäftsreisen
  - Reduktionsziele durch SAF und effizientere Flugzeuge
  - Erhöhung Anteil BEV an Pkw-Bestand
  - Entwicklung Bahnverkehr nach UBA Prognosen
  - Entwicklung Strommix DE (E-Pkw)
- Pendeln
  - Erhöhung Anteil BEV an Pkw-Bestand
  - Entwicklung Bahnverkehr nach UBA Prognosen
  - Entwicklung Strommix DE (E-Pkw)
- Eingekaufte Transportdienstleistungen:
  - Emissionsgrenzwert, v.a. für nicht-feste Transportunternehmen
- Beschaffung: Zielpfad der Industrie in DE (nach UBA)

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen und die hierfür erforderlichen **Investitionen** können zudem durch die Verfügbarkeit öffentlicher Förderprogramme, die Entwicklung von Energie- und Technologiekosten, Finanzierungskonditionen sowie regulatorische und infrastrukturelle Rahmenbedingungen beeinflusst werden.

Die tatsächliche Emissionsentwicklung hängt darüber hinaus von der zukünftigen Geschäftsentwicklung ab. Die genannten Annahmen und Abhängigkeiten werden im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Übergangsplans berücksichtigt und bei wesentlichen Änderungen aktualisiert.

Beschreibung Klimarisikoanalyse

E1-2-15 | E1-2-16

Die Szenarienanalyse umfasst die gesamte Papp Logistics Gruppe. Dabei wurden alle relevanten Systemelemente inklusive Vermögenswerte der Papp Logistics Gruppe, die Klimagefahren gegenüber exponiert sind, identifiziert und mit einbezogen.

Die physischen Klimarisiken und -chancen wurden auf Basis wissenschaftlicher historischer Daten und Modelle bewertet, u.a. standortgenaue Daten für alle relevanten Klimagefahren aus meteoblue. Die Analyse umfasst akute Klimagefahren, wie Extremwetterereignisse, sowie chronische Klimagefahren, wie langfristigen Klimaveränderungen, für alle Klimagefahren gemäß EU-Taxonomie.

Die transitorischen Risiken und Chancen wurden gemäß TCFD-Systematik unter folgenden Annahmen bewertet:

- Betriebskosten lassen sich u.a. durch Ressourceneffizienz reduzieren bzw. steigen bei stagnierender Effizienz
- es ergeben sich Kosten-Vorteile durch den Umstieg auf erneuerbare Energien und Nachteile bei der Nutzung fossiler Energieträger
- durch Veränderungen der angebotenen Dienstleistungen hin zur Dekarbonisierung ergeben sich Wettbewerbsvorteile bzw. nicht-dekarbonisierte Dienstleistungen werden teurer
- in Märkten ergeben sich Vorteile aus der Diversifizierung von Aktivitäten und Erschließung neuer Absatzmöglichkeiten bzw. Nachteile bei nicht-dekarbonisiertem Angebot
- Vorteile aus gesteigerter Resilienz gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels

Die Klimarisikoanalyse hat ergeben, dass die Papp Logistics Gruppe insbesondere kurzfristig keine wesentlichen physischen A-Klimarisiken, jedoch B-Risiken hat. Mittel- und langfristig werden als A und B-Risiken relevant:

- RP-05: Beschädigung der Lagerware durch eingeschränkte Kühlleistung / Stromausfälle
- RP-07 & RP-13: Gefahr von Stromausfällen durch Hitze/ Dürre
- RP-24: Beschädigung der Lagerware / Gebäude durch Sturm
- RP-14: Waldbrände
- RP-04: Anstieg des Kühlenergiebedarfs
- RP-09: Verlust der Kühlkette bei Hitzewellen
- RP-18: Schäden durch Starkregen / Hochwasser
- RP-30: Geschäftsverlagerung durch veränderte Anbauregionen

Transitorische A und B Risiken umfassen (mit Relevanz v.a. mittelfristig):

- RT-01: Engpässe durch fehlende Ladeinfrastruktur
- RT-02: Hohe Kosten bei Umstellung auf E-Mobilität
- RT-03: Steigende Strompreise aufgrund ETS
- RT-07: Strenge Regulatorik & fehlende Planungssicherheit
- RT-09: Verpflichtungen durch Kunden
- RT-10: Konsolidierung durch ESG-Kriterien

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung stand die Erarbeitung von Maßnahmen zur Anpassung an physische Klimarisiken noch aus. Transitorische Risiken und -chancen wurden bei der Erstellung des Transformationsplans berücksichtigt.

Wesentliche Chancen, die sich aus der Transformation für die Papp Logistics Gruppe ergeben, sind (schon kurz- aber v.a. auch mittel- und langfristig):

- CT-02: Eigenproduktion und Speicherung erneuerbarer Energien & Aufbau Ladeinfrastruktur
- CT-01: Energieeffizienzmaßnahmen & Energiemanagement
- CT-03: Regulatorische Chancen
- CT-05: Verbesserte Finanzierungs- und Versicherungskonditionen
- CT-06: Erfüllung von Kundenanforderungen

Beschreibung Methodik Umweltverschmutzung

Zur Bilanzierung der Emissionen im Bereich Umweltverschmutzung wurde analog zu dem GHGP (Klimawandel) vorgegangen.

Scope 1 umfasst allerdings nur Lkw und keine Pkw, da im Bereich Eigenfuhrpark bei der Wesentlichkeitsanalyse nur die Emissionen durch Lkw als wesentlich bewertet wurden. Abweichend vom Umfang des CCF wurden zudem eingesparte Emissionen durch Nutzung der ROLA (rollenden Landstraße) nicht in Abzug gebracht.

Alle Berechnungen sind activity-based auf Basis der gefahrenen (t)km in Scope 1 und Scope 3.4.

Luftverschmutzung

Die erfassten Schadstoffe basieren auf relevanten Luftverschmutzungsemissionen aus der in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 166/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -Verbringungsregister, E- PRTR) aufgeführten Schadstoffe. Die Emissionen wurden ohne Vorkette (TTW) berechnet.

Bei EURO 6 Lkw haben insbesondere Stickstoffoxide (NOx/ NO_2), Feinstaub (PM2.5 & PM10) hohe Relevanz, während Ammoniak (NH_3) und NMVOC /-HC eine mittlere Relevanz und Kohlenmonoxid (CO) eine geringe Relevanz aufweisen.

Stickstoffoxide (NOx / NO_2), Feinstaub (PM2.5 & PM10) wurden gemäß Modellierung nach ISO14083 softwarebasiert berechnet und inkludieren neben den Emissionen der Sattelzugmaschine auch die Kühlauflieger.

Bei Ammoniak (NH_3), NMVOC /-HC und Kohlenmonoxid (CO) war eine softwarebasierte Berechnung nicht möglich, weshalb auf eine eigene Berechnung (ohne Kühlauflieger) zurückgegriffen wurde. Quelle für Emissionsfaktoren ist “SFC: Air Pollutant Emissions Methodology for the logistics sector”.

Mikroplastik

Als sekundäres Mikroplastik durch Reifenabrieb wurde TRWP (Tyre and Road Wear Particles) verwendet. Nachdem der tatsächliche Abrieb nicht gemessen werden kann und eine genaue Berechnung abhängig vom Reifentyp und Fahrverhalten ist, ist die Datenqualität niedriger als im Bereich Luftverschmutzung.

In einem analogen Vorgehen zu Luftverschmutzung wurde daher eine berechnete Schätzung auf Basis von Emissionsfaktoren der European Environmental Agency vorgenommen („EEA_1.A.3.b.vi-vii Road tyre and brake wear 2025.pdf“). Es wird daran gearbeitet, die Datenqualität schrittweise zu verbessern, u.a. durch verbesserte Erfassung der Bereifung, um Minderungen sichtbar zu machen.

Schätzungen

Die Reduktionspotenziale von Emissionen im Bereich Umweltverschmutzung beruhen wo angegeben auf Schätzungen:

- Die Schätzung des Reduktionspotenzials bei Mikroplastik (Anreize für ökologische Fahrweise -20 % & energieeffiziente Berreifung -10 %) beruhen auf der Präsentation des 13. Innovation Circle des CNA e.V. Cluster BahnTechnik | Logistik Initiative Bayern
- Die Schätzung des Reduktionspotenzials Senkung bei Luftverschmutzungsemissionen (Unterstützung der Transportunternehmen bei der Elektrifizierung des Regionalverkehrs & Dekarbonisierung des europaweiten Verkehrs -45 %) erfolgt analog zu Klimaschutz, da angenommen wird, dass die Dekarbonisierung bei vorrangiger Elektrifizierung entsprechend auch die Luftverschmutzungsemissionen senkt.

Maßnahmenbeschreibung (Klimawandel & Umweltverschmutzung)

Im Folgenden werden **Schlüsselmaßnahmen für Klima- und Umweltschutz** zur besseren Nachvollziehbarkeit der Umsetzungspläne detaillierter erläutert. Maßnahmen, die 2025 bereits umgesetzt waren oder mit deren Umsetzung gestartet wurde, sind **gefettet**.

Kennung Maßnahme	Maßnahmentitel	Maßnahmenbeschreibung	Hauptverantwortliche Abteilung	Zeithorizont[28]	Finanzierungsbedarf (CapEx/OpEx)[29]	Erwartete Reduktion (bis 2035)	Anzahl Meilensteine (erreicht / gesetzt)[30]	Bewertung Machbarkeit[31]
Maßnahmen Klimaschutz						**THG-Reduktion [t CO_2e]**		
ENE-5	**Ausbau der Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien** an den eigenen Standorten und Integration von Batteriespeichersystemen	Ausweitung von PV-Anlagen, wo am jeweiligen Standort möglich, ist geplant. Außerdem evaluieren wir Batteriespeichersysteme und prüfen deren Integration an den jeweiligen Standorten in Deutschland und Italien.	Facility Management, Betriebsleitung Italien	Bis 2030	Ca. 2,9 Mio. € (CapEx), 45.000 € (OpEx / a)	92	6 (0/6)	2
ENE-3	**Implementierung eines Energiemanagementsystems**	Erfassung, Analyse und Optimierung der Energieverbräuche, um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu reduzieren.	Nachhaltigkeit / CSR	Bis 2028	Ca. 10.000 € (CapEx), 75.000 € (OpEx / a)	Reduktion ENE-5 zugeordnet	4 (0/4)	3
FHR-3	Elektrifizierung der firmeneigenen Lkw-Flotte	Durch die vollständige Elektrifizierung des Eigenfuhrparks werden die THG-Emissionen gesenkt.	Eigenfuhrpark	Bis 2035	Ca. 3,2 Mio. € (CapEx), 148.000 € (OpEx / a)	812	6 (0/6)	3
FHR-4	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw	Aufbau von Ladeinfrastruktur in Deutschland und Italien, um E-LKW Ladungen intern und extern decken zu können.	Facility Management, Betriebsleitung Italien	Bis 2035	Ca. 5,1 Mio. € (CapEx), 113.000 € (OpEx / a)	Reduktion FHR-3 zugeordnet	5 (0/5)	2
BES-8	Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung	Durch die Inklusion von Klimaschutzkriterien in Beschaffungsrichtlinien je Beschaffungskategorie sollen THG-Emissionen im Einkauf gesenkt werden.	Nachhaltigkeit / CSR	Bis 2028	Nur interner Aufwand	32	4 (0/4)	3

28 Zeithorizont betrifft das Zieljahr, bis wann die Maßnahme vollständig umgesetzt werden soll

29 CapEx Gesamtkosten bis zum Zieljahr, OpEx jährlich

30 Der Umsetzungsstatus der Meilensteine bezieht sich auf das Berichtsjahr 2025

31 Machbarkeit bewertet nach technischer Reife, Infrastruktur und Abhängigkeiten, Wirtschaftlichkeit und organisatorische Umsetzbarkeit und Ressourcen: Hoch/einfach (3) Mittel (2) und Niedrig/schwer (1)

Kennung Maßnahme	Maßnahmentitel	Maßnahmenbeschreibung	Hauptverantwortliche Abteilung	Zeithorizont	Finanzierungsbedarf (CapEx/OpEx)	Erwartete Reduktion (bis 2035)	Anzahl Meilensteine (erreicht / gesetzt)	Bewertung Machbarkeit
Maßnahmen Klimaschutz						**THG-Reduktion [t CO_2e]**		
TRA-1	Verbesserung der Datenqualität, u.a. durch Primärdatenerfassung	Durch Vereinheitlichung der TMS und Integration von On-Board-Units wo möglich soll die Datenqualität bei der Erfassung von Scope 3.4-Emissionen verbessert werden.	Nachhaltigkeit / CSR	Bis 2030	Ca. 10.000€ (CapEx)	Keine direkte Reduktion	8 (0/8)	2
TRA-6	Internalisierung von Kurzstreckentransporten	Geeignete Touren können vom elektrifizierten Eigenfuhrpark übernommen werden, wodurch THG-Emissionen im Vergleich zu fremden Diesel-Lkw eingespart werden.	Eigenfuhrpark	Bis 2035	Ca. 3,5 Mio. € (CapEx), 148.000 € (OpEx / a)	979	3 (0/3)	2
TRA-10	Schaffung finanzieller Anreize für Transportunternehmen	Transportunternehmen werden durch verschiedene finanzielle Anreize dazu motiviert, den europaweiten Verkehr zu dekarbonisieren, u.a. durch günstige Ladekonditionen für E-LKW.	Transportunternehmer-Management & FTL	Bis 2035	Soll überwiegend kostenneutral erfolgen	25.517	6 (0/6)	2
TRA-4	Unterstützung bei der Elektrifizierung der Flotte von Transportunternehmen	Transportunternehmen werden durch ein Unterstützungsprogramm zur Elektrifizierung ihres Fuhrparks motiviert, u.a. durch günstige Ladekonditionen für E-LKW.	Betriebsleitungen	Bis 2035	Soll überwiegend kostenneutral erfolgen	8.808	5 (0/5)	2
FHR-1	**Sukzessive Umstellung der Pkw-Flotte auf batterieelektrische Fahrzeuge**	Durch die Anschaffung von elektrisch betriebenen Dienstfahrzeugen wird die Pkw-Dienstwagenflotte bis 2029 komplett auf elektrisch umgestellt.	PKW-Fuhrparkmanagement	Bis 2029	kostenneutral	211	1 (0/1)	3

Kennung Maßnahme	Maßnahmentitel	Maßnahmenbeschreibung	Hauptverantwortliche Abteilung	Zeithorizont	Finanzierungsbedarf (CapEx/OpEx)	Erwartete Reduktion (bis 2035)	Anzahl Meilensteine (erreicht / gesetzt)	Bewertung Machbarkeit
Maßnahmen Umweltverschmutzung						**Reduktion Luftschadstoffe / Mikroplastik**		
U-FHR-3	Elektrifizierung der firmeneigenen Lkw-Flotte	Durch die vollständige Elektrifizierung des Eigenfuhrparks wird auch die Luftverschmutzung analog zu den THG-Emissionen gesenkt.	Eigenfuhrpark	Bis 2035	Ca. 3,2 Mio. € (CapEx), 148.000 € (OpEx / a)	Senkung der Luftschadstoffemissionen im Eigenfuhrpark um 100% bis 2035	6 (0/6)	3
U-BES-8	Inklusion von Kriterien zum Umweltschutz in Beschaffungsrichtlinien	Freiwillige Maßnahme ohne verknüpfte wesentliche IROs, durch die Inklusion von Umweltschutzkriterien in Beschaffungsrichtlinien je Beschaffungskategorie soll der Umweltschutz im Einkauf berücksichtigt werden.	Nachhaltigkeit / CSR	Bis 2028	Nur interner Aufwand		4 (0/4)	3
U-TRA-10	Schaffung finanzieller Anreize für Transportunternehmen im europaweiten Verkehr	Transportunternehmen werden durch verschiedene finanzielle Anreize dazu motiviert, den europaweiten Verkehr zu dekarbonisieren, u.a. durch günstige Ladekonditionen für E-LKW. Bei vorwiegender Elektrifizierung werden analog zu Klimaschutz auch Luftschadstoffemissionen gesenkt.	Transportunternehmer-Management & FTL	Bis 2035	Soll überwiegend kostenneutral erfolgen	Senkung der Luftschadstoffemissionen durch organisierte Transporte um geschätzt 43% bis 2035	6 (0/6)	2
U-TRA-4	Unterstützung bei der Elektrifizierung der Flotte von Transportunternehmen im Regionalverkehr	Transportunternehmen werden durch ein Unterstützungsprogramm zur Elektrifizierung ihres Fuhrparks motiviert, u.a. durch günstige Ladekonditionen für E-LKW. Dadurch werden Luftschadstoffemissionen gesenkt.	Betriebsleitungen	Bis 2035	Soll überwiegend kostenneutral erfolgen	Senkung der Luftschadstoffemissionen durch organisierte Transporte um geschätzt 2% bis 2035	5 (0/5)	2
U-FHR-6	Anreize für ökologische Fahrweise schaffen	Durch direktes Feedback via App und teilweise finanzielle Anreize werden LKW-Fahrer für ökologisches Fahrverhalten motiviert, was den Reifenabrieb verringert.	Eigenfuhrpark	Bis 2035	10.400 € (OpEx / a)	Senkung des Reifenabriebs um geschätzt 20% bis 2035	5 (0/5)	3
U-FHR-10	Eigenfuhrpark: Nutzung von Reifen der Energieeffizienzklasse A	Durch Nutzung energieeffizienter Reifen im Eigenfuhrpark, insb. LKW, wird der Reifenabrieb verringert.	Eigenfuhrpark	Bis 2035	Evtl. anfallende Zusatzkosten werden durch Einsparungen kompensiert	Senkung des Reifenabriebs um geschätzt 10% bis 2035	3 (0/3)	3
U-ABF-1	**Spenden an Tafeln**	Freiwillige Maßnahme ohne verknüpfte wesentliche IROs, durch Spenden an die Tafeln sollen so weit wie möglich Lebensmittelabfälle vermieden und soziales Engagement gestärkt werden.	Qualitätssicherung	Fortlaufend	kostenneutral			3

Impressum

Herausgeber

Balthasar Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG
Finsinger Feld 5
85521 Ottobrunn

Vertretungsberechtigte Komplementärin:
Papp Gesellschaft mit beschränkter Haftung
(Geschäftsführer: Dr. Florian Papp, Matthias Papp, Maximilian Papp)

Handelsregister: HRA 49806
Registergericht: AG München
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gem. § 27 a UstG: DE 129725729

Redaktion

Abteilung Nachhaltigkeit / CSR
Sara Movahedian, Julia Hedrich

Kontakt

Telefon: +49 (89) 7204-0
Elektronische Kontaktaufnahme: https://papp-logistics.de/kontakt/

Layout und Gestaltung

Atelier Steffen Kehrle, München

Bildnachweise

Balthasar Papp Internationale Lebensmittellogistik GmbH & Co. KG
(sofern nicht anders ausgewiesen)

Fotografie

Tanja Kernweiss

Stand

Oktober 2026

Rechtliche Hinweise

Wir versuchen, alle Informationen im Nachhaltigkeitsbericht fehlerfrei und aktuell zu halten. Trotz sorgfältiger Prüfung können Fehler oder Abweichungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Inhalt dieses Dokuments ist urheberrechtlich geschützt. Es darf nur für persönliche, nicht aber für kommerzielle Zwecke heruntergeladen werden. Die Vervielfältigung von Informationen oder Daten, insbesondere die Verwendung von Texten, Textteilen oder Bildmaterial, bedarf unserer vorherigen Zustimmung.

PAPP
LOGISTICS

Trust Our Drive.