SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

Zukunftsgerichtet.

Nachhaltigkeitsbericht 2024/25

Über Schmitz Cargobull

Die Schmitz Cargobull AG ist der führende Hersteller von Sattelaufliegern für temperierte Fracht, General Cargo und Schüttgüter in Europa und Vorreiter bei digitalen Lösungen für Trailer Services und verbesserte Konnektivität. Rund 6.400 Beschäftigte haben im Geschäftsjahr 2024/25 rund 42.300 Fahrzeuge produziert und einen Umsatz von circa 2,2 Milliarden Euro erwirtschaftet. Das Unternehmen wurde 1892 im Münsterland gegründet und hat sich seitdem zum Vorreiter in der Trailer-Branche entwickelt. Kontinuierliche Innovationen, hohe Qualitätsstandards und eine klare Markenstrategie haben Schmitz Cargobull an die Spitze gebracht.

Mit einem umfassenden Paket an Services wie Finanzierung, Leasing und Mietkauf, Telematik-Lösungen, Ersatzteilversorgung, Reparatur- und Wartungsverträgen sowie der Gebrauchtfahrzeugvermarktung unterstützt Schmitz Cargobull seine Kunden bei der Optimierung der Total Cost of Ownership (TCO), der Dekarbonisierung des Transports, der digitalen Transformation und beim nachhaltigen Wirtschaften. Im Berichtsjahr verfügt das Unternehmen weltweit über zehn industrielle Fertigungsstätten. Zu den Absatzmärkten zählen alle europäischen Länder, der Nahe und Mittlere Osten, Nord-Amerika, China, Australien und Afrika. Als zuverlässiges, weitsichtiges Unternehmen hat Schmitz Cargobull die Nachhaltigkeit eng mit seinen Produkten und Prozessen verknüpft. Es leistet damit einen entscheidenden Beitrag für die wachsenden Herausforderung im Straßengüterverkehr, das steigende Transportvolumen mit einem wirksamen Klimaschutz in Einklang zu bringen.

circa

6.400

Mitarbeiter *

mehr als

42.300

produzierte Einheiten

10

Produktionsstandorte und weltweites Vertriebsnetzwerk

2.161

Mio. € Umsatz

circa

25 %

Marktanteil in Europa

39

Vertriebsniederlassungen weltweit

* Festangestellte und Leiharbeitnehmer im Geschäftsjahresdurchschnitt 2024/25

Inhalt

Freiwilliger Nachhaltigkeitsbericht in Anlehnung an den
European Sustainability Reporting Standard (ESRS)

2 Über Schmitz Cargobull

4 Erfolge & Auszeichnungen

6 Brief des Vorstands

7 Interview

8 ESRS 2 Allgemeine Angaben

19 ESRS E1 Klimawandel

33 ESRS E5 Ressourcen und Kreislaufwirtschaft

40 ESRS S1 Eigene Belegschaft

48 ESRS S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

51 ESRS G1 Unternehmensführung

53 Über den Bericht

Impressum

Alle Informationen wurden mit größter Sorgfalt bearbeitet, jedoch gilt: Satz- und Druckfehler sind vorbehalten.
Bei Personengruppen wird – stellvertretend für alle Geschlechter – überall die männliche Form verwendet, um eine bessere Lesbarkeit zu erreichen.

KONTAKTE

Schmitz Cargobull AG
Sustainability Management
Thomas Wissing de Freitas
Bahnhofstraße 22
48612 Horstmar
Telefon +49 (173) 6307293
Email Thomas.Wissingdefreitas@cargobull.com

Schmitz Cargobull AG
Marketing Communications & PR
Anna Stuhlmeier
Bahnhofstraße 22
48612 Horstmar
Telefon +49 (160) 96821832
Email Anna.Stuhlmeier@cargobull.com

BILDNACHWEIS Schmitz Cargobull, seazaa_koo - Fotolia, SEO Galaxy - Unsplash

Erfolge & Auszeichnungen

Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2025 in der Kategorie Mobilität und Logistik für die Automobilindustrie gewonnen

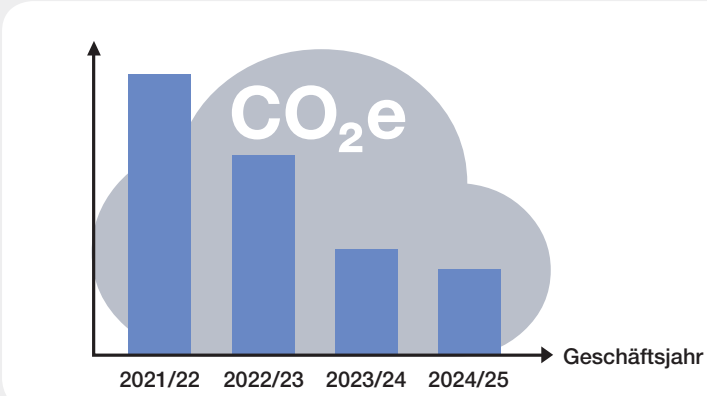
Netzwerk zur Abfallreduzierung an allen Standorten etabliert und die Menge an Mischabfällen gegenüber 2021/22 halbiert

Abfall reduzieren

Photovoltaikanlagen mit 725 kWp Leistung an mehreren Standorten installiert - weitere Anlagen mit 1.500 kWp in Planung

Alle großen Produktionsstandorte haben das Zertifikat Umweltmanagement ISO 14001 erhalten

Cold Chain Sustainability Award für vollelektrischen Kühlkofferauflieger S.KOe COOL



Scope 1- und Scope 2-Emissionen um 70 Prozent gegenüber 2021/22 reduziert

Schmitz Cargobull Türkei gewinnt Great Place-to-Work-Award Turkey und ist bester Arbeitgeber

Erstplatzierung beim „International Trailer Award 2025“ in der Kategorie Body für vollelektrische S.KOe COOL

Unsere Net-Zero-Ziele wurden von der SBTi validiert

SCIENCE BASED TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

Schmitz Cargobull als einer der besten Ausbildungsbetriebe geehrt und „Great Start“-Zertifizierung für die Ausbildung erhalten

Liebe Leserinnen und Leser,

mit großer Freude und Stolz präsentieren wir Ihnen den dritten freiwilligen Nachhaltigkeitsbericht von Schmitz Cargobull. Erstmalig ist der Bericht nach den europäischen Berichtsstandards ESRS aufgebaut. In den letzten zwei Jahren haben wir bedeutende Fortschritte in vielen Bereichen erzielt, die unsere Entschlossenheit und unser Engagement für eine nachhaltigere Zukunft unterstreichen. Die Transformation unseres Unternehmens hat Fahrt aufgenommen. Wir sehen positive Veränderungen sowohl in den für unser Geschäft vorgelagerten Industrien wie der Stahl-, Aluminium- und Chemieindustrie als auch nachgelagert bei unseren Kunden im Straßengüterverkehr. Schmitz Cargobull hat die eigene Infrastruktur kontinuierlich optimiert und dabei innovative Energiekonzepte umgesetzt. Die Reduzierung der absoluten Treibhausgasemissionen der Kategorien Scope 1 und 2 bis zum Geschäftsjahr 2029/30 um 90 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021/22 gehört zu den Meilensteinen auf unserem Weg zu mehr Nachhaltigkeit.

Wir sind stolz darauf, dass unser gesamtes Produktionsnetzwerk nach der international anerkannten Norm für Umweltmanagementsysteme ISO 14001 zertifiziert wurde. Wir haben zudem solide Fortschritte bei der Reduzierung und Trennung unserer Produktionsabfälle gemacht. Unsere SBTi-validierten Net-Zero Ziele stellen ein klares Bekenntnis zur Klimaneutralität bis 2045 über die gesamte Wertschöpfungskette dar.

Unsere Arbeit und unser Engagement bestätigen die zahlreichen Auszeichnungen, die wir im Laufe der Zeit erhalten haben. Darunter befindet sich der „Deutsche Nachhaltigkeitspreis Unternehmen 2025“ sowie verschiedene Produktpreise. Diese Anerkennungen sind der Dank für harte Arbeit und innovatives Denken unserer Teams. Marktwirtschaftliche Instrumente wie die CO_2-Bepreisung sehen wir als notwendige Anreize für klimafreundliches Wirtschaften. Andererseits erkennen wir jedoch auch die Herausforderungen, die solche Eingriffe in die Wirtschaft mit sich bringen. Die praktische Umsetzbarkeit, die Vermeidung von Doppelregulierungen sowie eine schlanke Bürokratie müssen immer im Fokus stehen.

Trotz der weltweiten Herausforderungen bleiben wir zukunftsorientiert gestimmt. Wir bei Schmitz Cargobull sind überzeugt, dass wir durch unser weiteres Engagement und unsere Innovationskraft einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft leisten können. Wir danken allen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Partnerinnen und Partnern sowie allen Kundinnen und Kunden für ihre Unterstützung und ihr Vertrauen. Gemeinsam werden wir unsere Ziele verfolgen und die Zukunft maßgeblich gestalten.

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand von Schmitz Cargobull

Den Blick immer nach vorn richten

Interview mit Vorstand Dr. Günter Schweitzer und Nachhaltigkeitsmanager Thomas Wissing de Freitas

Was sind Ihre Highlights bei den Nachhaltigkeits-Erfolgen?

Schweitzer: Wir haben Produkte auf den Markt gebracht, die einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Transformation unserer Branche leisten – unser vollelektrisches Kühlkoffer S.KOe COOL zum Beispiel, mit dem sich gekühlte Waren emissionsfrei transportieren lassen. Ein weiterer Meilenstein ist die Reduktion der Emissionen um 70 Prozent in Scope 1 und 2 seit Geschäftsjahr 2021/22. Unsere SBTi-validierten Net-Zero-Ziele gehört für mich auch dazu, sie ist unser klares Bekenntnis zu einer klimaneutralen Wirtschaft. Und schließlich der Deutsche Nachhaltigkeitspreis 2025 im Bereich Mobilität und Logistik. Das ist eine Anerkennung, die mich und unser gesamtes Team mit Stolz erfüllt.

Sie müssen die Nachhaltigkeitsthemen im Unternehmen verankern. Wo liegen die größten Herausforderungen?

Wissing de Freitas: Bei dem breiten Spektrum an Themen ist es wichtig, klare Prioritäten zu setzen und sich auf die wesentlichen Aspekte zu konzentrieren. Vor dem Hintergrund der politischen Großwetterlage, der regulatorischen Anforderungen und der auftretenden ökologisch-ökonomischen Zielkonflikte verliert die Nachhaltigkeit scheinbar an Stellenwert. Die aktuelle Herausforderung liegt darin, den Weg von Skepsis zu Zuversicht aufzuzeigen. Das gelingt, indem wir Kontext geben, Entwicklungen einordnen und den Menschen sichtbare Erfolge vor Augen führen. Nachhaltige Lösungen haben für uns meist ökonomische und ökologische Vorteile.

Was sind Ihre Ziele mit diesem dritten Nachhaltigkeitsbericht?

Wissing de Freitas: Die Berichtserstellung ist eine gute Gelegenheit, um den Status Quo zu erfassen. Während wir bisher nach GRI-Standard berichteten, erproben wir nun auf freiwilliger Basis den neuen EU-Standard für Nachhaltigkeitsberichterstattung. Das schlägt sich auch in der Berichtsstruktur nieder. Wir haben im Interesse verschiedener Stakeholder einen Mittelweg zwischen attraktiven Inhalten und Vorgaben des Standards gefunden. Es ist ein Vorteil, dass die Berichterstattungspflichten angepasst werden. Das wird sich auf zukünftige Berichte ganz konkret auswirken.

Wie ist Ihre Sicht auf die regulatorischen Entwicklungen?

Schweitzer: Firmen brauchen Leitplanken, entlang derer sie nachhaltig wirtschaften können. Die Leitplanken müssen so gut gemacht sein, dass die gewünschten Effekte effizient erzielt werden. In dieser Hinsicht sehen wir die EU-Verordnung VECTO für Trailer kritisch. Sie verlangt Zielvorgaben, durch die Auflieger weniger transport- und ressourceneffizient werden und bewirkt damit gegenteilige Effekte. Der Trailer emittiert – abgesehen vom Kühlgerät – keine CO_2-Emissionen. Transport- und Ressourceneffizienz sind seit jeher Teil der Produktphilosophie in der Trailer-Branche und müssen nicht herbeireguliert werden.

Glauben Sie beim Blick auf die aktuell mit Skepsis geführte Diskussion noch an die Transformation?

Schweitzer: Wir sollten den Blick nach vorn in die Zukunft richten. Es gibt für mich keinen Zweifel an der Transformation. Sie ist im vollen Gange. Unsere Lieferanten investieren Millionenbeträge in neue Anlagen für die Stahlherstellung oder Beschichtung. Viele Kunden elektrifizieren ihre Flotte. Man muss sie einfach machen lassen und unterstützen, statt ihnen pauschal mit Misstrauen zu begegnen.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

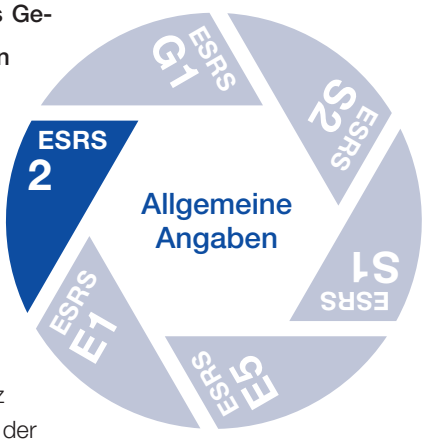
Wissing de Freitas: Jedes elektrifizierte Fahrzeug, jede installierte PV-Anlage, jeder vermiedene Arbeitsunfall erzielt einen konkreten Impact. Diese Erfolge müssen wir uns immer wieder vor Augen führen und sollten sie auch feiern.

Schweitzer: Weniger Regulatorik und bessere Anreize wären gut. Das motiviert Unternehmen, nachhaltige Entscheidungen aus Überzeugung zu treffen. Dazu zählt eine planbare CO_2-Bepreisung. Es ist wichtig, auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Die Erfolge sollten uns ermutigen, mit Zuversicht an der nachhaltigen Transformation festzuhalten.

Allgemeine Angaben

Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die allgemeinen Angaben bietet einen umfassenden Überblick zur Organisation, des Geschäftsmodells und dem Umfeld von Schmitz Cargobull. Besonders hervorzuheben sind unsere Investitionen in robuste und effiziente Trailer-Technologien, die Weiterentwicklung der Strategie vor dem Hintergrund der aktualisierten Wesentlichkeitsanalyse sowie dem erfolgreichen Roll-out des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001.



Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung (BP-1)

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht wurde auf freiwilliger Basis in Anlehnung an den europäischen Nachhaltigkeitsberichterstattungsstandard ESRS erstellt. Der Konsolidierungskreis ist derselbe wie für den Konzernabschluss. Dementsprechend umfassen die Verweise auf die eigene Geschäftstätigkeit alle Tochtergesellschaften, die im Konzernabschluss auf der Grundlage des Konzepts der Beherrschung voll konsolidiert wurden. Für weitere Informationen verweisen wir auf den Abschnitt „Über den Bericht“, S. 52.

Dieser Nachhaltigkeitsbericht umfasst neben den eigenen Aktivitäten auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette von Schmitz Cargobull. Die Wesentlichkeitsanalyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde für die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette erstellt. Die Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Bezug auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen decken in der Regel die gesamte Wertschöpfungskette ab.

Im Rahmen der freiwilligen Berichterstattung wurden nicht alle Datenpunkte der ESRS berichtet. Da zur Veröffentlichung des Berichts noch Veränderungen am Standard im Rahmen des EU-Omnibus-Verfahrens vorgenommen werden, wurde auf nicht vorhandene bzw. besonders aufwändig zu ermittelnde Datenpunkte verzichtet. Ein Index mit den aufgenommenen Datenpunkten befindet sich im Abschnitt „Über den Bericht“, S. 52.

Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen (BP-2)

In Bezug auf die Zeithorizonte, die für die Erstellung der Informationen im Nachhaltigkeitsbericht verwendet werden, folgt Schmitz Cargobull der Empfehlung der Zeithorizonte, wie in ESRS 1_6.4 beschrieben und passt diese nur an seine Geschäftsjahresstruktur (01.04.-31.03.) an. Demnach umfasst „kurzfristig“ den Berichtszeitraum nach dem aktuellen Berichtszeitraum, also die Geschäftsjahre 2025/26 und 2026/27. „Mittelfristig“ betrachtet die Zeitspanne bis Ende Geschäftsjahr 2029/30 und „langfristig“ heißt hier ab dem Jahr 2030 bis zum Ende des Geschäftsjahres 2034/35.

Die Begrenzung auf das zehnte Jahr nach dem aktuellen Berichtszeitraum wurde gewählt, um eine ausreichende Qualität der Vorhersagen und Projektionen zu gewährleisten. Zudem stimmt der langfristige Zeitraum mit der Definition des langfristigen Zeithorizonts überein, der in der Risikoberichterstattung von Schmitz Cargobull verwendet wird.

Aufgrund der erstmaligen Erstellung dieses Nachhaltigkeitsberichts gemäß den inhaltlichen Bestimmungen der ESRS wird nicht an allen Stellen über frühere Zeiträume berichtet. Wesentliche Veränderungen und Korrekturen im Vergleich zur vorherigen Berichterstattung wurden kenntlich gemacht.

Es wurden keine Angaben aufgrund anderer Berichterstattungsanforderungen aufgenommen. An bestimmten Stellen weisen wir auf weiterführende Dokumente und Informationen des Unternehmens hin.

Nachhaltigkeitsorganisation

Die Rolle der Leitungs- und Aufsichtsorgane (GOV-1)

Die Schmitz Cargobull AG und die von ihr i. S. d. § 17 AktG abhängigen Gesellschaften bilden den Schmitz Cargobull Konzern (nachfolgend Schmitz Cargobull). Die Schmitz Cargobull AG steuert den Konzern zentral und funktionsübergreifend. Sämtliche Schlüsselfunktionen werden von der Schmitz Cargobull AG gesellschaftsübergreifend besetzt. Der Schmitz Cargobull Konzern ist hierfür in Form einer Matrixorganisation strukturiert, mit den Produktionswerken auf der einen und den Vertriebs- und Service-Gesellschaften auf der anderen Seite. Die Festlegung der wesentlichen, zum Leistungserstellungsprozess entscheidenden Aktivitäten des Schmitz Cargobull Konzerns, wie Entwicklung und Strategiesetzung der jeweiligen Produktlinien, obliegt der Schmitz Cargobull AG bzw. deren Vorständen.

Der Vorstand leitet das Unternehmen, legt die Organisationsstruktur, Ziele und Strategie fest, einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie. Er bewertet systematisch ökologische und soziale Risiken sowie Auswirkungen der Geschäftstätigkeit. Er besteht aus fünf männlichen Mitgliedern.
Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand. Regelmäßig diskutieren sie Fortschritte bei der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsstrategie, Geschäftsentwicklung, Risikomanagement und Compliance. Zum Stichtag 01.04.2025 besteht er aus neun männlichen und drei weiblichen Mitgliedern. Die Arbeitnehmerseite ist durch sechs Mitglieder im Aufsichtsrat vertreten.

Fachlich führt der Vorstandsbereich „Operations“ den Nachhaltigkeitsbereich und verfügt über ein dementsprechendes Fachwissen. Im Aufsichtsrat sind Mitglieder mit nachhaltigkeitsbezogenen Fachkenntnissen, die sich regelmäßig mit Nachhaltigkeitsmanager und dem Vorstandsbereich Operations über die für Schmitz Cargobull wesentlichen Themen austauschen.

Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen (GOV-2)

Nachhaltigkeitsthemen werden bedarfsbezogen in den regelmäßigen Sitzungen von Vorstand und Aufsichtsrat einbezogen. Darüber hinaus finden dreimal jährlich Sitzungen mit dem interdisziplinären Nachhaltigkeitsteam und dem Vorstandsbereich „Operations“ statt. Bei der Überwachung der Strategie, bei Entscheidungen über größere Transaktionen und beim Risikomanagementverfahren finden sogenannte ESG-Checks statt, um Auswirkungen, Risiken und Chancen zu bewerten.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse einschließlich der damit verbundenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden dem Vorstand und dem Aufsichtsrat vorgelegt und von diesen behandelt. Die wesentlichen Themen sowie Auswirkungen, Risiken und Chancen werden in den Abschnitten „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell“ (SBM-3) themenspezifisch offengelegt.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-3)

Nachhaltigkeitsbezogene Anreizsysteme und Leistungskennzahlen sind Bestandteil der Vergütungsstruktur des Vorstands von Schmitz Cargobull und werden vom Aufsichtsrat genehmigt. Das Scope 1- und 2-Ziel ist Teil der Vergütungsstruktur sowie ein aus der Net-Zero-Strategie abgeleitetes Scope 3.11-Ziel. Damit werden besondere Anreize für die Dekarbonisierung der Gebäude- und Fahrzeuginfrastruktur im Produktionsnetzwerk sowie der Kühlkette gesetzt. Begründet wird dies mit einer konsistenten und messbaren Datengrundlage bei gleichzeitig hoher Bedeutung dieser Scope-Kategorien.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-4)

Die Anforderungen hinsichtlich der Sorgfaltspflicht im Bereich Nachhaltigkeit werden bei der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen berücksichtigt. Um Menschenrechts- und Umweltrisiken in der Geschäftstätigkeit zu identifizieren, zu verhindern oder zu minimieren, hat Schmitz Cargobull einen konzernweiten Risikomanagement- und Due-Diligence-Prozess eingerichtet. Gleichzeitig verfolgt Schmitz Cargobull sehr aufmerksam die Entwicklungen auf internationaler wie nationaler Ebene zu den Verständnissen der Begriffe, zur Bewertung von Risiken, Chancen und Auswirkungen sowie zur Ausgestaltung angemessener Sorgfaltspflichten. Bei der Umsetzung der Sorgfaltspflichten orientiert sich das Unterneh-

men an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und dem OECD-Leitfaden zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln. Mehr zu unserer Grundsatzerklärung und den Sorgfaltspflichten unter folgendem Link.

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-5)

Ein verantwortungsbewusster und angemessener Umgang mit Risiken und Chancen ist zentraler Bestandteil der Unternehmensführung von Schmitz Cargobull. Um Risiken und Chancen frühzeitig erkennen und bewerten zu können, setzen wir aufeinander abgestimmte Risikomanagement- und interne Kontrollsysteme ein, die insbesondere die Art und den Umfang der Geschäftstätigkeit sowie die möglichen Risiken berücksichtigen. Die Kontroll- und Qualitätssicherungsprozesse zur Erfassung von nachhaltigkeitsbezogenen Daten werden mit den Erfahrungen der noch neuen und freiwilligen Berichterstattung weiter ausgebaut.

Der Großteil der standortbezogenen Daten wird bereits systematisch und systemgestützt unter Berücksichtigung eines Vier-Augen-Prinzips erhoben. Darüber hinaus werden globale Daten über zentral gesteuerte Prozesse erhoben, die jeweils durch die Einbindung von Experten plausibilisiert werden. Dadurch wird im Erhebungs- und Berichtsprozess die Vollständigkeit und Integrität der Daten sowie die Genauigkeit der Schätzergebnisse auch für die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

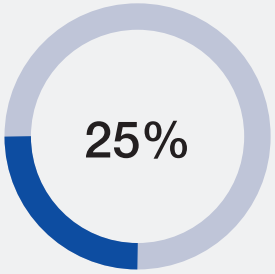
Strategie und Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)

Als Trailerhersteller und europäischer Marktführer ist Schmitz Cargobull elementarer Bestandteil der Logistikkette. Das Geschäftsmodell von Schmitz Cargobull umfasst die Produktion von Neufahrzeugen und Transportkältemaschinen sowie das Angebot von Dienstleistungen rund um diese Produkte. Die bedeutendsten Produkte von Schmitz Cargobull sind Sattelauflieger mit Koffer-, Planen- und Kipper-Aufbau sowie Transportkältemaschinen, Wechselsysteme und Container-Chassis. Die bedeutendsten Dienstleistungen umfassen Ersatzteil- und Wartungsservice, Finanzierung, Telematik-Services sowie Gebrauchtfahrzeughandel.

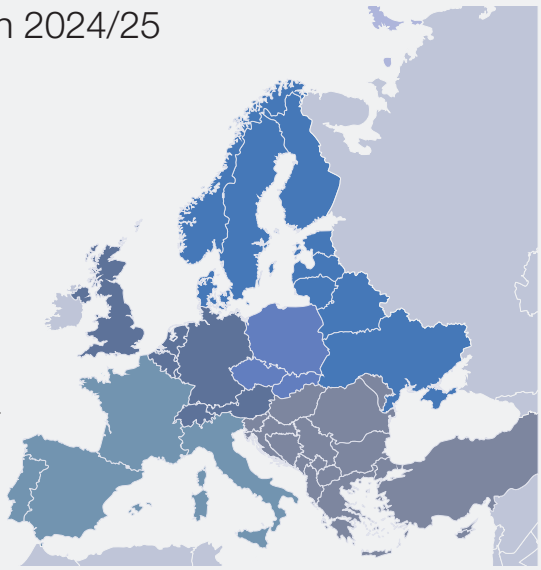
Der Hauptmarkt von Schmitz Cargobull befindet sich in Europa, wo das Unternehmen mit rund 25 Prozent Marktführer ist. Dabei lag der Marktanteil im Geschäftsjahr 2024/25 von isolierten Sattelkoffern für gekühlte Ware bei 48 Prozent, für Trockenfracht bei 17 Prozent, von Sattelcurtainsidern bei 29 Prozent und von Sattelkippern bei 18 Prozent.

Marktanteile in Europa und nach Regionen 2024/25



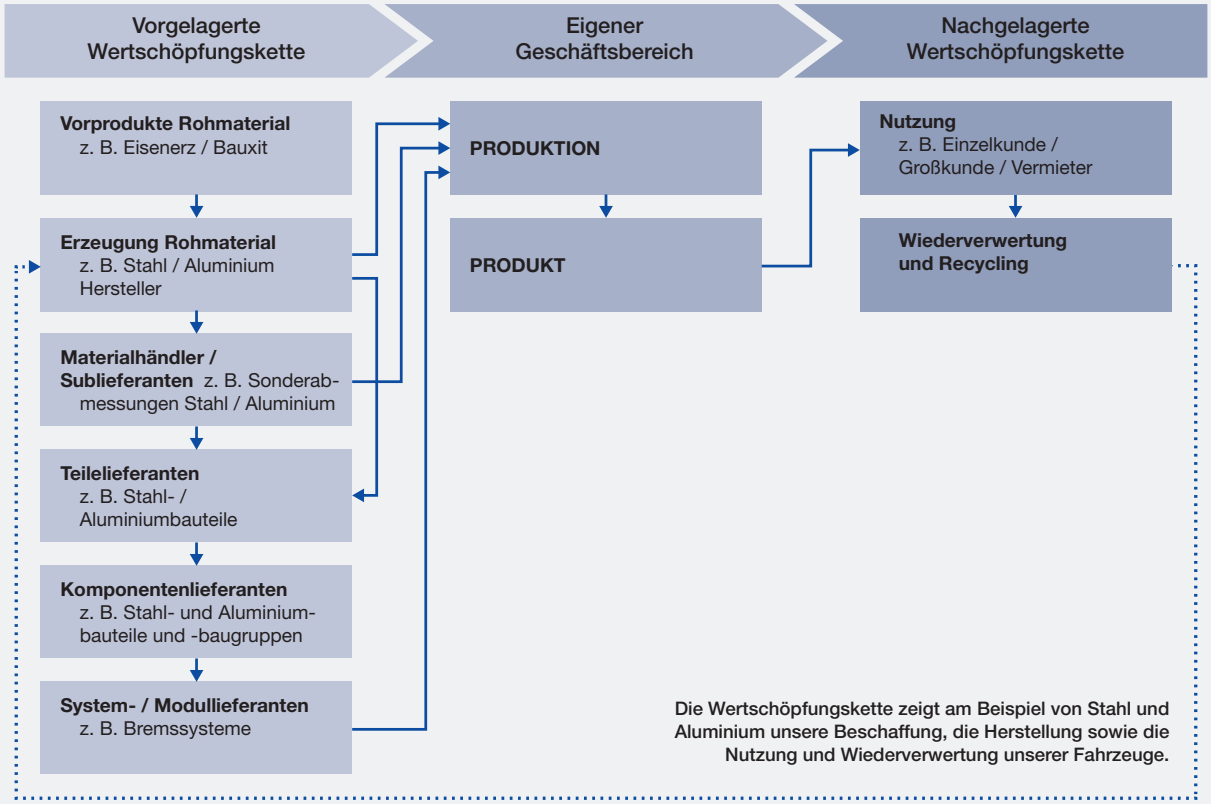
Gesamt-Europa

- **18 %** Süd-West-Europa
- **22 %** West-Europa
- **39 %** Nord-Ost-Europa
- **32 %** Vertriebspartner EWT
- **31 %** Zentral-Europa



Aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette bezieht Schmitz Cargobull Rohmaterial, Bauteile und Komponenten aus einem Beschaffungsnetzwerk mit langfristigen Lieferbeziehungen, das sich primär über Europa erstreckt. Als Vormaterial kommen primär Stahl, Aluminium und Erdölderivate sowie in geringerem Maße Gummi und Holz zum Einsatz.

Wertschöpfungskette



Die Wertschöpfungskette zeigt am Beispiel von Stahl und Aluminium unsere Beschaffung, die Herstellung sowie die Nutzung und Wiederverwertung unserer Fahrzeuge.

Schmitz Cargobull produziert Fahrzeuge und Kernkomponenten wie Langträger, Achsen, Transportkältemaschinen und Aufbauten an 10 Standorten. Ein zentraler Aspekt des Produktionsnetzwerks ist die Produktion in lokalen Märkten. Das modulare Design der Trailer ermöglicht eine zuverlässige Endmontage weltweit, wobei gleichzeitig der CO_2-Fußabdruck reduziert und die Kundenzufriedenheit gestärkt wird. Dieses adaptive Produktionsnetzwerk wurde in einer Benchmark-Studie der RWTH Aachen 2024 für seine effiziente und nachhaltige Betriebsführung ausgezeichnet. Zudem ist Schmitz Cargobull Vorreiter in der Digitalisierung: Das Unternehmen hat in eine Smart Factory im Werk Vreden und eine hochautomatisierte Achsfertigung im Werk Altenberge investiert, um sich in der Produktion zukunftsfähig aufzustellen.

Produktionsstandorte

Neben dem Kerngeschäft stärken wir mit unserer Investitionsstrategie unsere Position im Trailerbereich in Europa und bringen effiziente und emissionsarme Transportkältelösungen in den Weltmarkt.

Beteiligungen und Partnerschaften

USA
Partnerschaft mit Utility Trailer Manufacturer Company LLC / Kühlgeräte 625 / 655 MT erfüllen CARB ULETRU Emissionsstandard

Australien
Aktionär in Trailer Hersteller Freighter Group (ehem. MaxiTRANS (ATSG))

Südafrika
Beteiligung von Schmitz Cargobull an GRW, Hersteller für Tankauflieger und Schmitz Cargobull-Kühlfahrzeuge

Spanien
Schmitz Cargobull erwirbt Mehrheitsbeteiligung an Atlantis Global System (AGS), dem Telematikspezialisten für Kühllogistik

Belgien
GRW in Mehrheitsbeteiligung und Schmitz Cargobull übernahmen das Van Hool Trailer-Geschäft in Belgien

Österreich
Partnerschaft mit Berger Fahrzeugtechnik, Spezialist für leichte Sattelauflieger

Deutschland
Spin-off zwischen Greiwing Truck & Trailer Vermietgesellschaft und KUBIKx (Fahrzeugvermietung)

Polen
Schmitz Cargobull erwirbt Beteiligung an GT Trailers, Specialist für Volumenaufbauten und -anhängern

Im Geschäftsjahr 2024/25 waren weltweit durchschnittlich 6.400 Mitarbeiter für das Unternehmen tätig, davon 4.185 in Deutschland, 1.376 im übrigen Europa und 225 in sonstigen Regionen.

Unser Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen

Die 17 Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen (SDGs) decken alle drei Bereiche der nachhaltigen Entwicklung ab (ökologisch, ökonomisch, sozial) und sollen weltweit Orientierung für die Bewältigung der globalen Herausforderungen geben. Wir haben im Zuge der Entwicklung der Schmitz Cargobull Nachhaltigkeitsstrategie überprüft, dass wir zu folgenden SDGs bis 2030 wichtige Beiträge in unserer Branche leisten können:

… durch verantwortungsvolle Lieferketten und Wertschöpfung in vielen Ländern.

… durch nachhaltige Transportlösungen, die die Umweltbelastungen im Verkehr reduzieren.

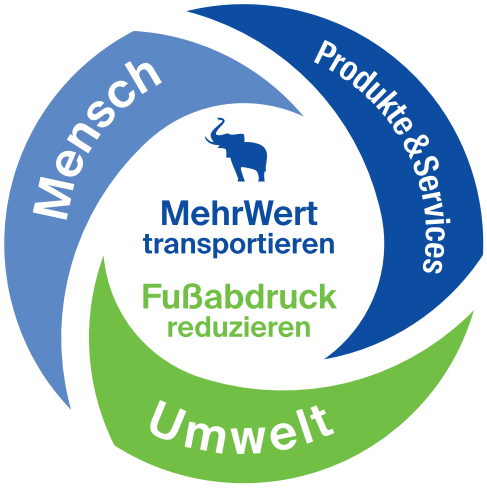
… durch Förderung der Kreislaufwirtschaft in Produkten und Produktion.

… durch Verfolgung ehrgeiziger Klimaziele im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen.

Nachhaltigkeit ist eine wichtige Säule für Schmitz Cargobull mit Fokus auf Ressourcenschonung, Langlebigkeit und Klimaschutz. Mit unserem 2023 veröffentlichten Nachhaltigkeitszielbild verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz und berücksichtigen sowohl die ökonomischen, die ökologischen als auch die sozialen Aspekte unseres unternehmerischen Handelns. Damit wollen wir einen Mehrwert für unsere Kunden schaffen und gleichzeitig unseren Fußabdruck über die gesamte Wertschöpfungskette reduzieren. Zuverlässig und innovativ ist unser Markenversprechen, das eng mit nachhaltigem Denken und Handeln verbunden ist. Dabei ist uns bewusst, dass es zu Zielkonflikten kommen kann, die wir sorgfältig abwägen müssen.

Neben dem Nachhaltigkeitszielbild haben wir unsere integrierte Managementsystempolitik veröffentlicht (siehe Nachhaltigkeitsbericht 2022/23, Seite 7).

Mit der Strategie 2030 hat sich Schmitz Cargobull anspruchsvolle wirtschaftliche Ziele gesetzt, die die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität des Unternehmens steigern sollen. Die Ziele der darunterliegenden Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei als essentieller Bestandteil zur Erreichung der Strategie 2030 betrachtet.



Die nachfolgend dargestellte Nachhaltigkeitsstrategie haben wir im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse und der Fortschritte weiterentwickelt. Unsere langfristigen Ziele haben wir an unsere Strategie 2030 angepasst und die Zieljahre auf Geschäftsjahr 2029/30 vorverlegt. Die Ambitionsniveaus haben wir dabei größtenteils beibehalten. Die aktualisierte Strategie wird nachfolgend kurz erklärt, Fortschritte werden in den themenspezifischen Kapiteln erläutert.

Produkte & Services

Nachhaltige Transportlösungen

2023/24 Eco-Portfolio definiert
2025/26 Roadmap für effiziente Transportlösungen

Kreislaufwirtschaft & Recycling

2025/26 Ökodesign-Prinzipien im Entwicklungsprozess unserer Produkte
2025/26 Roadmap zur Erhöhung des Anteils von Sekundärrohstoffen und der Recyclingfähigkeit von Primärrohstoffen

Umwelt

Energie

2025/26 Digitale Transparenz über den Energieverbrauch
2029/30 100 % aus nicht-fossiler Energie (Mobilität und Strom)

Klimaschutz*

2029/30 -90 % CO_2e (Scope 1+2)
2034/35 -35 % CO_2e (Scope 3)
2044/45 Net-Zero-Emissionen (Scope 1-3)

Ressourcen

2025/26 Gemischter Siedlungsabfall bei 8 %
2029/30 -20 % Abfall pro Trailer

* Für SBTi-konforme Zielformulierungen der Klimaziele vgl. Nachhaltigkeitsbericht 2024/25, S. 20

Mensch

Gesundheit & Sicherheit

2029/30 -75 % Arbeitsunfallhäufigkeit
2029/30 95 % Gesundheitsquote

Lieferkettenverantwortung

2023/24 Risikolieferanten identifiziert
2024/25 Erfüllung der Lieferkettensorgfaltsanforderungen

Nachhaltigkeitsbewusstsein

2023/24 Mitarbeiterengagement-Konzept zur Nachhaltigkeit
2024/25 Nachhaltigkeit in der Personalentwicklung integriert

Der Bereich Produkte & Services beschreibt zwei Kernbereiche, in denen Aktivitäten notwendig sind. Mit dem Handlungsfeld „Nachhaltige Transportlösungen“ wollen wir unseren Kunden helfen, ihren Fußabdruck durch effizienteren Transport zu verringern. Auf dem Gebiet „Kreislaufwirtschaft & Recycling“ gilt es, die Kreislaufwirtschafts- und Recyclingeigenschaften unserer Produkte zu verbessern. Das Ziel für eine Roadmap zur Erhöhung des Anteils von Sekundärrohstoffen und der Recyclingfähigkeit von Primärrohstoffen haben wir in dieses Handlungsfeld überführt.

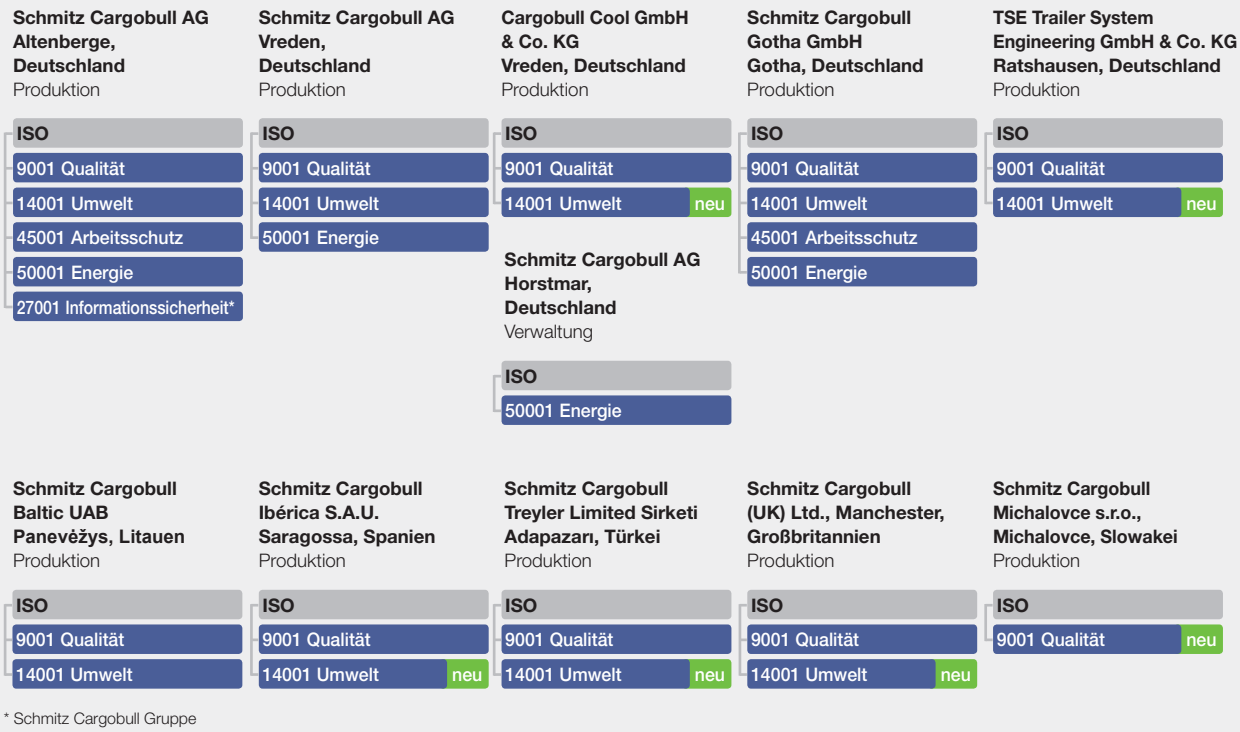
Der Bereich Umwelt umfasst drei Handlungsfelder. Ein zentrales Handlungsfeld ist der Klimaschutz. Im Rahmen unserer Net-Zero-Strategie haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt, die wir anhand unseres Übergangsplan auf Seite 20ff. erläutern. Zur effektiven Reduzierung der CO_2-Emissionen müssen wir uns mit der Energie beschäftigen, die wir für den Betrieb unserer Gebäude und Produktionsanlagen verbrauchen. Dabei bietet dieses Handlungsfeld enorme Einsparpotentiale, indem wir die Energieeffizienz und Energieautarkie erhöhen. Das macht uns unabhängiger von internationalen Energiemärkten. Aufgrund von Messschwierigkeiten haben wir statt eines globalen Energieeffizienzziels lokale Energieeffizienzziele auf Standortebene festgelegt. Als produzierendes Unternehmen mit hohem Wertschöpfungsanteil fallen in unserer Produktion viele Reststoffe an, die wir besser trennen und systematisch reduzieren wollen. Im Rahmen unserer ersten Erfahrungen hat sich die Reduktion des Abfalls als große Herausforderung herausgestellt, sodass wir unser Ambitionsniveau bei diesem Ziel absenken mussten.

Der Bereich Mensch unterteilt sich ebenfalls in drei Handlungsfelder. Ein großer Teil der Wertschöpfung zur Herstellung unserer Produkte findet in weltumspannenden Lieferketten statt. Sie reichen vom Ressourcenabbau über die mehrstufige Weiterverarbeitung zu Vormaterialien bis zur Anlieferung an unsere Werke. Als produzierendes Unternehmen tragen wir eine hohe Mitverantwortung für die Achtung der Menschenrechte in den Lieferketten und die Vermeidung von Umweltschäden. Gleichzeitig beeinflussen politische und ökologische Risiken die Stabilität dieser Lieferketten. Deshalb möchten wir im Rahmen der Lieferkettensorgfaltsanforderungen Lieferkettenrisiken identifizieren und vermeiden bzw. verringern. Unsere höchste Priorität genießen die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter. Die deutliche Reduzierung von Arbeitsunfällen ist ein zentraler Meilenstein unserer neuen Initiative „Together we work safe“. Gleichzeitig soll die Gesundheitsquote gezielt gefördert und auf 95 Prozent angehoben werden. Schließlich ist ein Kernbestandteil der Strategie der Aufbau von Nachhaltigkeitsbewusstsein bei uns im Unternehmen und bei unseren Partnern. Ohne die Sensibilisierung für das Thema kann Nachhaltigkeit nicht als inte-

gralen Bestandteil unseres Unternehmenszwecks verankert werden. Deshalb werden wir regelmäßig über diese Strategie kommunizieren, Möglichkeiten zur Teilnahme an Nachhaltigkeitsprogrammen bieten und Weiterbildungsangebote zur Verfügung stellen.

Schmitz Cargobull arbeitet mit standardisierten Managementsystemen, um eine hohe Prozessqualität und kontinuierliche Verbesserung sicherzustellen. Mittlerweile sind alle großen Standorte des Produktionsnetzwerks nach der Umweltmanagementnorm ISO 14001 zertifiziert.

Managementsysteme bei Schmitz Cargobull



* Schmitz Cargobull Gruppe

Die Abdeckungsquote lag - gemessen an der Mitarbeiterzahl - zum Ende des Geschäftsjahrs für die ISO 14001 bei 84,5 Prozent, für die ISO 45001 bei 38,9 Prozent und für die ISO 50001 bei 65,2 Prozent.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2)

Die Berücksichtigung der Standpunkte der Interessenträger erfolgt sowohl entlang der Wertschöpfungskette (horizontal) als auch entlang der Organisation (vertikal) im Kontext der genutzten Managementsysteme.

Horizontal bedeutet hierbei, dass Schmitz Cargobull die Erwartungen und Anliegen aller Beteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette einbezieht, von den Rohstofflieferanten über die Produktionsprozesse bis hin zu den Kunden. Dabei wird besonders Wert auf qualitativ hochwertige Produktionsmethoden gelegt, um den hohen Anforderungen gerecht zu werden. Schmitz Cargobull steuert seine Wertschöpfungskette, die mit der Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen für den Betrieb des Unternehmens verbunden ist, so, dass mögliche negative Auswirkungen in den Lieferketten vermieden werden. Wir pflegen einen intensiven Austausch mit unseren Lieferanten und setzen auf langfristige Beziehungen. Lieferkettenbeteiligte können bei Missständen jederzeit anonym Beschwerde bei unabhängigen Ombudspersonen einreichen.

Vertikal betrachtet Schmitz Cargobull die Standpunkte innerhalb der Organisation, beginnend bei den strategischen Entscheidungsträgern bis hin zu den operativen Ebenen. Dies umfasst die Einbindung von Mitarbeitern, Management und allen internen Stakeholdern in die Entscheidungsprozesse. Dies geschieht über die Arbeitnehmerbeteiligung im Aufsichtsrat, Konzern- und Werksbetriebsräte, Mitarbeiterversammlungen und Strategietage.

Beispiele für zentrale Anforderungen und wie wir die Stakeholder einbeziehen:

Lieferanten

Zuverlässige Geschäftsbeziehungen und faire Entlohnung

- Einbezogen z. B. über gemeinsame Projekte und den Supplier Code of Conduct

Kunden

Qualitativ hochwertige, sichere Produkte und zuverlässige Dienstleistungen

- Einbezogen z. B. über Vertriebsgespräche, Kooperationen, Befragungen und Messen
- Kundendialoge und Projekte zur Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeitsbezug

Eigentümer

Erfolgreiches Wirtschaften und Profitabilität

- Einbezogen z. B. über Steuerungsgespräche

Mitarbeiter

Attraktiver Arbeitgeber, Entwicklungsmöglichkeiten, hohe Standards in der Arbeitssicherheit

- Einbezogen z. B. über Mitarbeitervertretungen, Webcasts, Befragungen und Betriebsversammlungen
- Umfangreiche Kommunikation über Intranet, Aushänge und Veranstaltungen zu Nachhaltigkeitsthemen

Hochschulen und Forschungseinrichtungen

Kooperationsprojekte, Möglichkeit zu Bachelor- und Master-Arbeiten oder Promotionen sowie anderen praktischen Einsätzen

- Diverse Abschlussarbeiten mit Nachhaltigkeitsbezug

Wie Nachhaltigkeit und Digitalisierung zum Erfolg von Unternehmen führen können, damit beschäftigt sich das it´s OWL Forschungsprojekt DualStrat „Strategisches Management der Dualen Transformation“ in einem dreijährigen Förderprojekt seit 2024. Ob Material, Arbeitsbedingungen oder Recycling: Wertschöpfungsketten haben für Unternehmen ein großes Potential, nachhaltiger zu werden. Aufgrund der Komplexität der Wertschöpfungsketten ist ein erweiterter Managementansatz erforderlich, welcher im Zusammenspiel aus Industrie und Forschung entwickelt und erprobt wird. Schmitz Cargobull begleitet das Projekt zusammen mit drei weiteren Industriepartnern, dem Fraunhofer IEM, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und der Universität Paderborn.

DualStrat

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (SBM-3)

Um die Wesentlichkeit der Nachhaltigkeitsthemen im Sinne des ESRS-Standards zu bewerten, haben wir eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse, analog zum ESRS 1, Abschnitt 3, durchgeführt. Das Ergebnis ist eine detaillierte Übersicht unserer wesentlichen Auswirkungen auf Menschen und/oder Umwelt sowie der wesentlichen finanziellen Risiken und Chancen entlang der folgenden Themen und Unterthemen gemäß ESRS 1, AR16. Details zu den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse werden in den jeweiligen themenspezifischen Kapiteln berichtet.

STANDARD	THEMA	UNTERTHEMA	AUSWIRKUNGS-WESENTLICHKEIT	FINANZIELLE WESENTLICHKEIT
ESRS E1	**Klimawandel**			
		Anpassung an den Klimawandel	X	X
		Klimaschutz	X	X
		Energieverbrauch und -mix	X	X
ESRS E5	**Kreislaufwirtschaft**			
		Ressourcenzuflüsse	X	X
		Ressourcenabflüsse	X	X
		Abfälle	X	
ESRS S1	**Eigene Belegschaft**			
		Arbeitsbedingungen	X	
		Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	X	X
ESRS S2	**Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**			
		Menschenrechte	X	
ESRS G1	**Unternehmenspolitik**			
		Unternehmenskultur und -politik	X	
		Schutz von Hinweisgebern	X	
		Compliance	X	

Insbesondere die Bekämpfung und Anpassung an den Klimawandel haben Einfluss auf strategische Entscheidungen. Große Anteile der eingekauften Produkte der vorgelagerten Wertschöpfungsketten bestehen aus Stahl, Aluminium und Erdölderivaten und verursachen damit noch hohe Mengen an Treibhausgasemissionen. Damit gehen mittelfristig finanzielle Risiken aufgrund von steigenden CO_2-Preisen einher. Durch das aktive Einbeziehen von CO_2-Bepreisungsmechanismen, wie den CO_2-Emissionshandelssystemen (EU ETS 1 & 2) und dem CO_2-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM), werden erwartete Preissprünge und Lieferkettenveränderungen in den Beschaffungsstrategien berücksichtigt.

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist die Transformation zu einem emissionsfreien Warengüterverkehr in vollem Gange. Regulatorische Vorgaben wie die VECTO-Flottengrenzwerte für Trailer haben maßgeblichen Einfluss auf die Produktstrategien von Schmitz Cargobull. Mit unseren Produkten wollen wir einen entscheidenden Beitrag zu effizienterem und emissionsfreiem Gütertransport leisten. Mit unserem Eco-Portfolio sind wir hier langfristig richtig aufgestellt.

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

Die vorliegende Wesentlichkeitsanalyse wurde auf Basis der Erkenntnisse vergangener Wesentlichkeitsanalysen und der Nachhaltigkeitsstrategie erstellt und von unserem Wirtschaftsprüfer geprüft.

Das Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen für die Schmitz Cargobull AG basiert auf einer umfassenden Methodik, die in den folgenden Schritten erläutert wird:

- Festlegung des Umfangs: Zu Beginn der Analyse wurde der Konsolidierungskreis und die zugrunde liegende Wertschöpfungskette festgelegt, siehe hierzu Abschnitt „Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung (BP 1)“.
- Ermittlung von Auswirkungen und Risiken: Entlang der Wertschöpfungskette wurden im Rahmen eines Experten-Workshops indikative Auswirkungen, Risiken und Chancen erarbeitet und den Unter-(Unter-)Themen der ESRS zugeordnet.
- Konsultation von Interessenträgern: Je nach Thema wurden weitere Experten und Interessenträger zur Bewertung der Wesentlichkeit hinzugezogen. Dadurch wurde sichergestellt, dass verschiedene Perspektiven und Fachkenntnisse in die Bewertung einfließen.
- Priorisierung nach Schwere und Wahrscheinlichkeit: Anhand einer standardisierten ESG-Matrix wurden negative Auswirkungen nach ihrer relativen Schwere und Wahrscheinlichkeit priorisiert, während positive Auswirkungen nach ihrer relativen Größenordnung, ihrem Umfang und ihrer Wahrscheinlichkeit bewertet werden. Die finanzielle Wesentlichkeit wurde anhand der finanziellen Magnitude und der Eintrittswahrscheinlichkeit bestimmt.

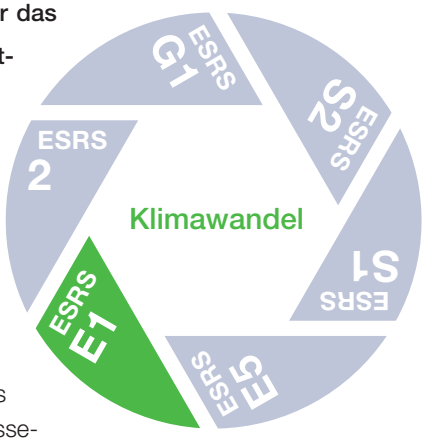
Bei der Bewertung werden verschiedene Input-Parameter berücksichtigt, die die Grundlage für die Entscheidung über die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte bilden, bspw. Anforderungen aus anderen Rahmenwerken wie SBTi und EcoVadis und Informationen vergangener Berichte.

Das Verfahren wird vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls angepasst, um den aktuellen Anforderungen und Erkenntnissen gerecht zu werden. Änderungen werden im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum dokumentiert.

Klimawandel

Strategie und Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Das Kapitel Klimawandel beschreibt unsere Herausforderungen und Bemühungen für das wohl wichtigste Thema unserer Zeit. Besonders hervorzuheben sind die von uns entwickelte Net-Zero-Strategie und die vielen unterschiedlichen Maßnahmen, die wir im eigenen Betrieb umgesetzt oder geplant haben. Zudem bieten wir unseren Kunden mit unserem Eco-Portfolio verschiedene nachhaltige und effiziente Transportlösungen für unterschiedliche Transportaufgaben.



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

Der Klimawandel ist eine der größten globalen Herausforderungen unserer Zeit. Vom Menschen verursachte Kohlendioxid- und andere THG-Emissionen sind für den zunehmenden Klimawandel und die globale Erwärmung wesentlich mitverantwortlich. Das globale Pariser Klimaabkommen der Vereinten Nationen stellt eine Verpflichtung der Völkergemeinschaft dar, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

Um dies zu erreichen, müssen die THG-Emissionen bis zum Jahr 2050 oder früher auf Net-Zero gesenkt werden. Net-Zero bedeutet, dass ein Unternehmen genauso viele Treibhausgase bindet, wie es freisetzt. Im Kontext von Klimaschutz für Unternehmen hat die Science Based Targets Initiative (SBTi) den Begriff erstmals definiert. Indem wir Net-Zero-Emissionen erreichen, bringen wir den globalen Kohlenstoffkreislauf wieder ins Gleichgewicht.

Der 7. Sachstandsbericht des Intergovernmental Panels on Climate Change (IPCC) von 2024 bestätigt nochmals, dass der Klimawandel bereits alle Regionen der Erde und über drei Milliarden Menschen betrifft. Wir sehen den Klimawandel als Faktor, der diverse Risiken verursacht, aber gleichzeitig auch zahlreiche Chancen bietet. Anpassung an den Klimawandel, Klimaschutz und Energie sind wesentliche Themen für unser Fahrzeugbauunternehmen.

Die Anpassung an den Klimawandel birgt vor allem Risiken für Schmitz Cargobull. Zu den mittel- bis langfristigen Risiken zählen physische Schäden an Infrastruktur und Vermögenswerten aufgrund von extremen Wetterereignissen sowie mögliche Unterbrechungen in den Lieferketten. Bezogen auf die europäisch geprägte Unternehmens- und Zuliefererstruktur sind es besonders Starkregen- und Hochwasserereignisse, die in der Vergangenheit bereits zu kurzen Produktionsunterbrechungen und Lieferengpässen geführt haben. Im Rahmen der Klimarisikoanalyse wurde kein Produktionsstandort von Schmitz Cargobull in einem Hochwasserrisikogebiet identifiziert und das Risiko von Produktionsunterbrechungen durch Starkregen wurde durch entsprechende Maßnahmen minimiert. Eine umfängliche Prüfung der physischen Klimarisiken in der Lieferkette wurde bisher nicht vorgenommen.

Negative Auswirkungen auf den Klimawandel hängen mit dem Geschäftsmodell von Schmitz Cargobull als Unternehmen für Transportlösungen im Straßengüterverkehr zusammen. So werden in den Produktionsprozessen sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Treibhausgase emittiert und Energie verwendet. Dazu zählt insbesondere die Herstellung von Produkten aus Stahl, Aluminium oder Erdölderivaten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und die Nutzung noch größtenteils fossiler Energieträger zur Kühlung und für den Transport von Gütern in der Nutzungsphase unserer Produkte.
Darüber hinaus identifizierte Schmitz Cargobull im Hinblick auf finanzielle Effekte die CO_2-Bepreisung in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als potenzielles wesentliches Risiko. Andererseits ergeben sich potenzielle wesentliche wirtschaftliche Chancen aus der Vermarktung von Produkten, die einen Beitrag für energieeffizientere Transporte leisten oder eine emissionsfreie Transportkühlung ermöglichen. Hier ist Schmitz Cargobull mit dem Eco-Portfolio Vorreiter in der Branche und bietet unter anderem als erster Hersteller einen serienreifen und typgenehmigten vollelektrischen Sattelkühlkoffer an.

Das EU-Parlament hat eine Verordnung zur CO_2-Zertifizierung für schwere Nutzfahrzeuge verabschiedet. Ziel ist es, die Markttransparenz hinsichtlich der CO_2-Emissionen und der Energieeffizienz der Fahrzeuge zu verbessern. Das Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) soll den Einfluss des Trailers auf den Verbrauch einer fiktiven, dieselbetriebenen Zugmaschine bewerten. Seit 2024 sind wir verpflichtet den CO_2-Effizienzwert in den Zulassungsdokumenten auszuweisen. Bis 2030 soll der Effizienzwert der Trailer im Vergleich zu einem Referenzwert aus dem Jahr 2025/26 um zehn Prozent gesenkt werden. Es besteht ein bedeutendes Übergangsrisiko, weil bei Zielverfehlungen sehr hohe Strafzahlungen drohen. Zur Senkung des Effizienzwertes je Fahrzeug müssen maßgebliche Veränderungen an Fahrzeugen vorgenommen werden, die die Transporteffizienz verringern. Wir halten dieses Instrument daher zur Erreichung der Klimaziele für ungeeignet, da die konstruktiven Veränderungen die eigentliche Transportaufgabe der Fahrzeuge beeinträchtigen und damit zu geringerer Transporteffizienz führen werden, weil zum Beispiel mehr Fahrzeuge für die gleiche Transportaufgabe eingesetzt werden müssen.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, im Geschäftsjahr 2044/45 Net-Zero-THG-Emissionen in der gesamten Wertschöpfungskette für die bedeutendsten Emissionskategorien zu erreichen. Der Übergangsplan ist ein zentraler Bestandteil der Klimastrategie, der den Wandel in Richtung Net-Zero vorgibt. Bei den gewählten Maßnahmen zur Umsetzung stehen Themen wie Energienutzung, Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Ökodesign von Produkten, Einsatz emissionsarmer Materialien und eine emissionsarme Logistik im Vordergrund.

Übergangsplan zum Klimaschutz (E1-1, E1-4)

Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie hat Schmitz Cargobull Klimaziele für die Scope-Kategorien 1 bis 3 entwickelt und damit einen Übergangsplan zum Klimaschutz erstellt. Die Ziele und der Übergangsplan wurden vom Vorstand und Aufsichtsrat genehmigt, im ersten Quartal 2025 in Kraft gesetzt und sind Bestandteil der Unternehmensstrategie.

Die wissenschaftlich fundierten Klimaziele im Übergangsplan wurden gemäß den Leitlinien, Kriterien und Empfehlungen des Corporate Net-Zero Standards Version v1.2 der Science Based Targets initiative (SBTi) festgelegt und von der SBTi offiziell validiert. Somit entsprechen die wissenschaftlich fundierten Ziele von Schmitz Cargobull den Anforderungen, die zur Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 °C notwendig sind. Im Einklang mit den SBTi Corporate Net-Zero Standards decken die Ziele zur Emissionsminderung der sieben Kyoto-Treibhausgase sowie alle relevanten Kategorien der Scopes ab, die durch den Corporate Standard des Greenhouse Gas (GHG) Protocol definiert sind. Schmitz Cargobull ist sich bewusst, dass sich mit dem neuen SBTi Corporate Net-Zero Standard v2.0 Veränderungen der Bilanzierungs- und Zielsetzungsparameter ergeben. Diese werden in kommenden Berichtsperioden berücksichtigt.

Die Scope-Kategorien 1, 2, 3.1, 3.4 und 3.11 sind durch die Klimaziele abgedeckt. Im Ziel für Scope 1 und 2 sind alle produktionsrelevanten Standorte und die Konzernzentrale enthalten, Vertriebsbüros und Werkstätten sind für diese Kategorien aufgrund ihrer geringen Bedeutung nicht berücksichtigt. Auch die Kategorien 3.2, 3.3, 3.5, 3.6, 3.8, 3.12 und 3.15 wurden mit einem Anteil von rund 2,5 Prozent für das Basisjahr berechnet, aber aufgrund ihrer mangelnden Signifikanz und/oder ihrer mangelnden Steuerbarkeit ausgenommen. Die Kategorien 3.9, 3.10, 3.13 und 3.14 sind für das Geschäftsmodell von Schmitz Cargobull nicht relevant. Zudem sind indirekte Emissionen aus der Nutzungsphase – also der Einfluss der gezogenen Einheit auf die direkten Emissionen der Zugmaschine – ausgenommen, da diese Emissionen nicht Teil des vorgeschriebenen Emissionsumfangs des Ziels gemäß SBTi sein dürfen. Die Ziele von Schmitz Cargobull sind absolute Emissionsreduktionsziele und es wurde der sektorübergreifende Pfad der SBTi verwendet.

Kurzfristige SBTi-Klimaziele:

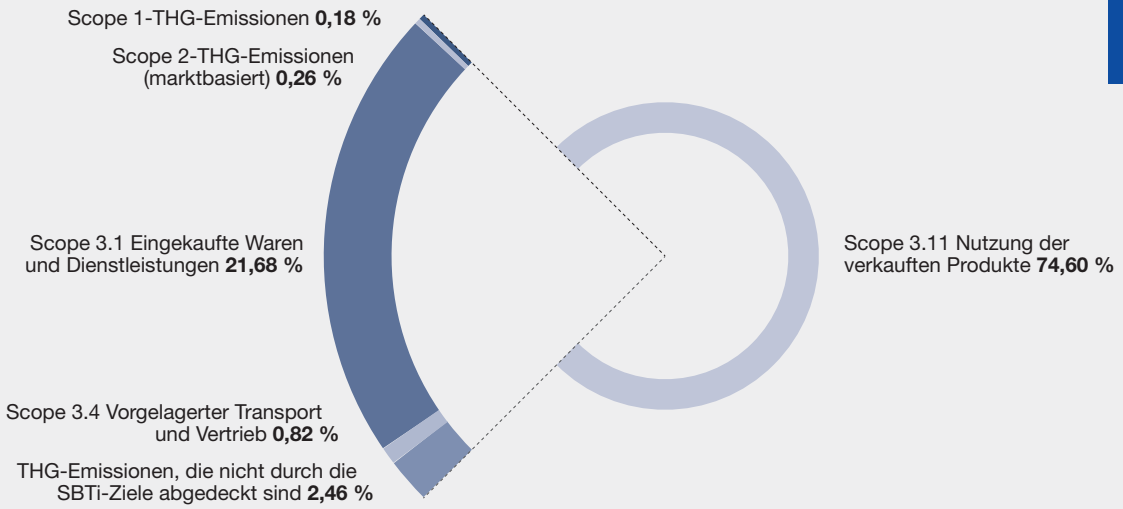
1. Schmitz Cargobull verpflichtet sich, die absoluten THG-Emissionen der Kategorien Scope 1 und 2 bis zum Geschäftsjahr 2029/30 um 90 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021 zu reduzieren.*
2. Schmitz Cargobull verpflichtet sich außerdem, die absoluten THG-Emissionen der Kategorie Scope 3 bis zum Geschäftsjahr 2034/35 um 35 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021/22 zu senken.*

Langfristige SBTi-Klimaziele:

1. Schmitz Cargobull verpflichtet sich, von Geschäftsjahr 2029/30 bis Geschäftsjahr 2044/45 eine Reduktion der absoluten THG-Emissionen der Kategorien Scope 1 und 2 um mindestens 90 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021 aufrechtzuerhalten.*
2. Schmitz Cargobull verpflichtet sich außerdem, die absoluten THG-Emissionen der Kategorie Scope 3 bis zum Geschäftsjahr 2044/45 um 90 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021/22 zu senken.*

* Die Zielgrenze umfasst landbezogene Emissionen und Entnahmen aus Bioenergie-Rohstoffen.

Die Aufteilung der Treibhausgas-Emissionen im Basisjahr 2021/22



Mit rund 75 Prozent hatten die direkten THG-Emissionen in der Nutzungsphase verkaufter Produkte (Scope 3.11) den größten Anteil an den Gesamt-THG-Emissionen im Basisjahr 2021/22. Darauf folgen die Anteile für zugekaufte Waren und Dienstleistungen (Scope 3.1) und den vorgelagerten Transport und Vertrieb (Scope 3.4). Die THG-Emissionen der Scope 1 und 2 machen weniger als 0,5 Prozent der Gesamt-THG-Emissionen aus. Rund 2,5 Prozent der Emissionen, die für das Basisjahr ermittelt wurden, entstammen aus anderen Scope-Kategorien und sind aufgrund ihrer mangelnden Bedeutung und/oder Steuerbarkeit nicht Teil der SBTi-Klimaziele von Schmitz Cargobull. Weitere Informationen zur Ermittlung und zur Entwicklung der THG-Emissionen befinden sich im Abschnitt „Kennzahlen und Ziele“.

SBTi-Net-Zero-Klimaziel: Gemäß der SBTi-Definition wird Net-Zero als die Erreichung einer absoluten Reduktion von mindestens 90 Prozent der Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg, also über alle abgedeckten Kategorien der Scopes 1, 2 und 3, sowie der permanenten Neutralisierung etwaiger verbleibender Emissionen definiert.

Daher lautet unser Net-Zero-Ziel wie folgt: Schmitz Cargobull verpflichtet sich, bis zum Geschäftsjahr 2044/45 Net-Zero-THG-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erreichen.

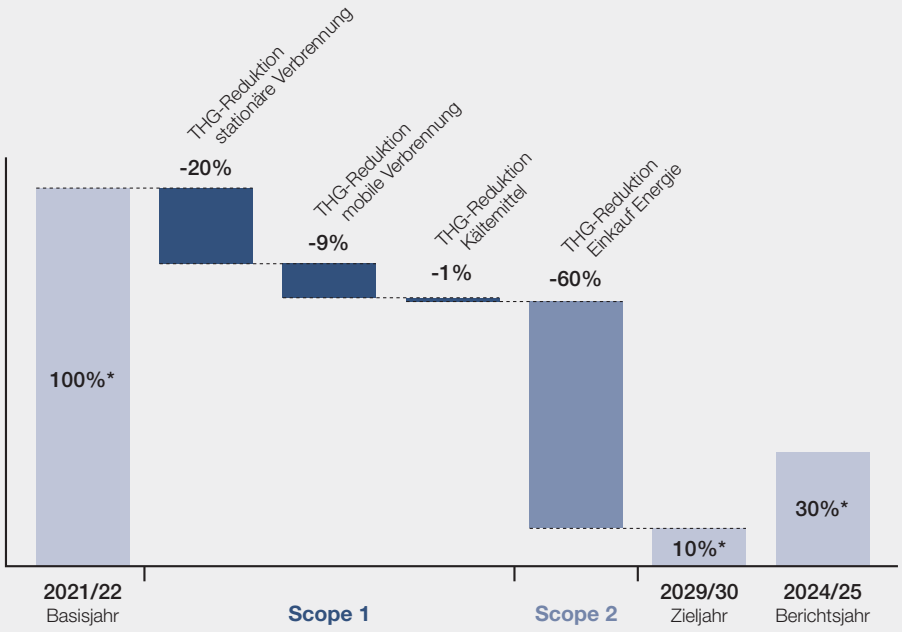
SCIENCE BASED TARGETS
DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

Im Übergangsplan auf Seite 22 (oben) wird der Reduktionspfad von Schmitz Cargobull zur Erreichung der SBTi-Klimaziele in Scope 1 und 2 dargestellt. Wir rechnen nicht mit einer wachstumsbedingten Steigerung der Emissionen im Zeitverlauf, deshalb ist dieser Effekt nicht separat dargestellt. Die wichtigsten Hebel zum Erreichen der Ziele sind die Steigerung der Energieeffizienz sowie die Umstellung auf erneuerbare Energien bei zugekauftem Strom, beim Heizen und bei der betrieblichen Fahrzeugflotte. Im Berichtsjahr 2024/25 lagen die Scope 1-2-THG Emissionen 70 Prozent unter den Emissionen des Basisjahrs.

Schmitz Cargobull investiert nicht mehr in Gebäuden, Anlagen und betriebliche Fahrzeuge, die auf der Nutzung fossiler Energie basieren. Dadurch vermeiden wir gebundene („locked-in“) Emissionen, die über einen langen Zeitraum anfallen. Damit sinken Risiken für finanzielle Auswirkungen, die durch steigende CO_2-Preise entstehen und das Unternehmen bleibt langfristig wettbewerbsfähig.

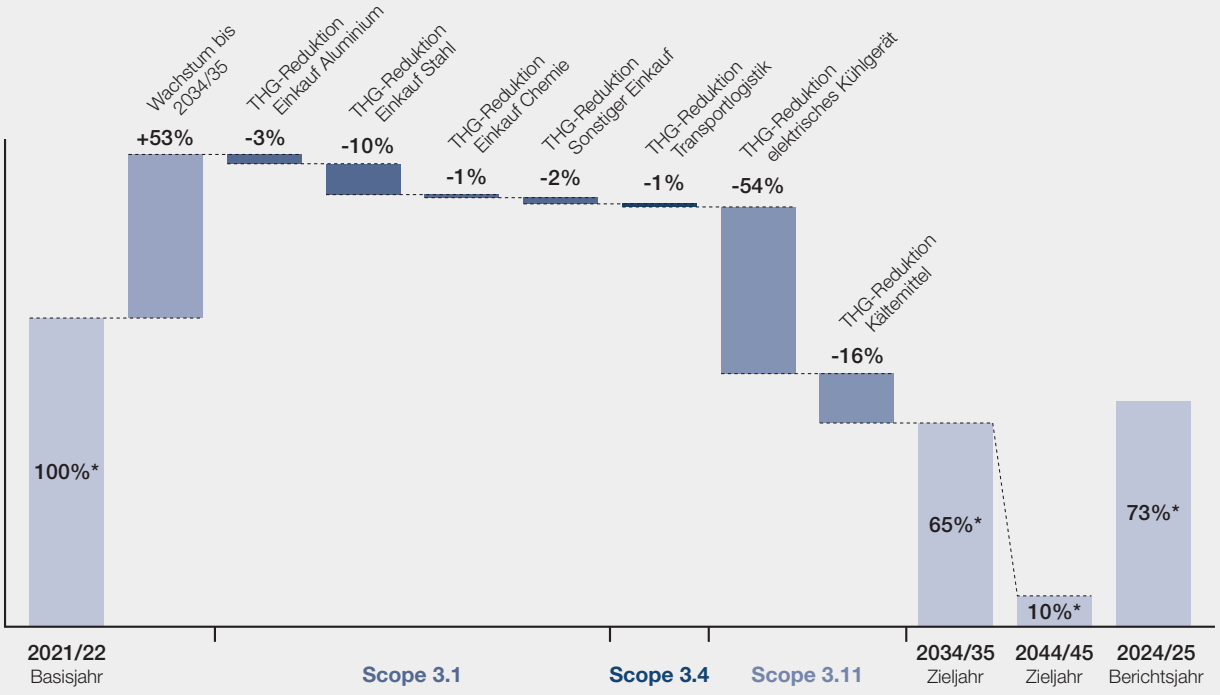
Der Weg zur Erreichung der SBTi-Klimaziele in Scope 3 ist separat im Übergangsplan auf Seite 22 (unten) dargestellt.

Übergangsplan zur Erreichung der Klimaziele in Scope 1 und 2



* Scope 1-2-THG-Emissionen (SBTi)

Übergangsplan zur Erreichung der Klimaziele in Scope 3



* Scope 3-THG-Emissionen (SBTi)

Anhand von Prognosen rechnen wir bis zum Geschäftsjahr 2034/35 mit einem Wachstum von rund 53 Prozent, das mit berücksichtigt wurde.

Im Bereich der vorgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3.1 + 3.4) sind die wesentlichen Hebel die Dekarbonisierung emissionsintensiver Vorprodukte aus Stahl, Aluminium und Erdölderivaten sowie die Umstellung auf eine emissionseffiziente Logistik. Schmitz Cargobull strebt hierbei eine strategische und CO_2-preisgesteuerte Dekarbonisierung der Lieferketten an.

Die bedeutendsten Hebel liegen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3.11). Dies umfasst die Verringerung der direkten Emissionen aus dem dieselbetriebenen Antrieb von Kühlgeräten sowie die Reduzierung der Kältemittelemissionen während der Nutzungsphase der Sattelkühlauflieger.

Da der Großteil der Kühlgeräte elektrisch wie dieselbetrieben funktioniert, handelt es sich bei den Emissionen aus dem Kühlgerätebetrieb nur bedingt um gebundene („locked-in“) Emissionen, die über einen langen Zeitraum anfallen. Die meisten Geräte verfügen über einen CEE-Stromanschluss, sodass ein elektrischer Betrieb grundsätzlich möglich ist. Neben der vollen Elektrifizierung der Kühltransporte im Nah- und Verteilerverkehr, sollen konventionell betriebene Kühlgeräte als elektrischer Nebenantrieb (ePTO, electric Power Take-Off) elektrische Energie aus der Batterie elektrischer Zugmaschinen beziehen können. Dies ermöglicht eine parallele Dekarbonisierung zusammen mit der Elektrifizierung der Zugfahrzeuge. Weitere Informationen zum ePTO-Kühlgerät finden sich unter den Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz.

Im Berichtsjahr 2024/25 lagen die Scope 3-THG-Emissionen 20 Prozent unter den Emissionen des Basisjahrs. Die Reduktion ist primär den niedrigeren produzierten Stückzahlen im vergangenen Geschäftsjahr geschuldet.

Für den Übergang zu einer dekarbonisierten Wertschöpfungskette sind wesentliche Betriebs- und Investitionsausgaben erforderlich, deren Höhe im Rahmen der freiwilligen Berichterstattung nicht im Detail ermittelt wurden.

Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel (E1-2)

Die nachfolgenden Konzepte dienen zur Steuerung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel.

Das Konzept zur Steuerung von Klimaschutz und transitorischen Risiken beinhaltet vier Schritte:

1. Jährliche Ermittlung der konzernweiten Treibhausgasemissionen durch Berechnung des Corporate Carbon Footprints
2. Bedarfsgerechte Ermittlung der produktbezogenen Treibhausgasemissionen durch Berechnung von Product Carbon Footprints nach GHG Protocol
3. Ableitung von Maßnahmen und Meilensteinen zur systematischen Emissionsreduzierung
4. Wirksamkeitsprüfung und Verbesserung im Rahmen der Treibhausgasbilanzierung

Das Konzept zur Steuerung von physischen Klimarisiken enthält drei wesentliche Schritte:

1. Screening bestehender und neuer Produktionsstandorte in Bezug auf physische Klimarisiken unter Berücksichtigung verschiedener IPCC-Szenarien und Zeithorizonte
2. Ableitung von Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduktion physischer Klimarisiken sowie deren Umsetzung
3. Wirksamkeitsprüfung und Verbesserung im Rahmen der regelmäßigen Klimarisikoanalyse

Über unsere integrierte Managementsystempolitik und die Energie- und Umweltmanagementsysteme werden im Wesentlichen die Dekarbonisierung der betrieblichen Scope 1- und Scope 2-Emissionen, der Energieträgerwechsel zu erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz gesteuert. Die Steuerung der Dekarbonisierung im Scope 3 erfolgt mithilfe von Ökodesign-, Einkaufs- und Logistikrichtlinien in der Produktentwicklung, der Beschaffung und dem Transportmanagement. Physische Klimarisiken werden im Rahmen der Risikomanagementrichtlinie abgedeckt.

Der Vorstand ist für die Klimaschutz- und Energieziele sowie die Resilienz des Unternehmens angesichts des Klimawandels verantwortlich. Für das Management der physischen Klimarisiken werden das Nachhaltigkeits- und Risikomanagement sowie Verantwortliche der betroffenen Standorte eingebunden.

Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel (E1-3)

Mithilfe zahlreicher Maßnahmen konnte Schmitz Cargobull seine Emissionen und Energieverbräuche in der Vergangenheit deutlich senken. Die wichtigsten umgesetzten und geplanten Maßnahmen werden nachfolgend entlang der Wertschöpfungskette dargestellt. Eine detaillierte Aufstellung der aufgewendeten und geplanten Mittel ist im Rahmen der freiwilligen Berichterstattung nicht erfolgt.

Maßnahmen der vorgelagerten Wertschöpfungskette

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette konnte durch die Treibhausgasbilanzierung erstmalig Transparenz über die bedeutendsten Emissions-Hotspots bei zugekauften Gütern und Dienstleistungen sowie beauftragten Transporten hergestellt werden. Für die Beschaffung von Produktionsmaterial wurde ein Simulationswerkzeug zur Berücksichtigung der CO_2-Bepreisung entwickelt, um steigende CO_2-Preise strategisch in der Beschaffung einzupreisen. Darüber hinaus bietet Schmitz Cargobull seinen Kunden bereits die Möglichkeit, Sattelkoffer mit einer CO_2-reduzierten Stahlaußendeckschicht zu bestellen.

Weiterhin arbeitet Schmitz Cargobull an neuen Verpackungskonzepten, um die Packdichte und die Stapelfähigkeit von Mehrwegladungsträgern zu erhöhen und damit Transportemissionen zu senken.

In Zusammenarbeit mit unseren Spediteuren wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um unsere Transportlogistik effizienter zu machen und die Dekarbonisierung in diesem Bereich voranzutreiben. Zu den Effizienzmaßnahmen gehören Frequenz- und Auslastungsoptimierungen diverser Touren und die Installation dezentraler Transportnetzwerke zur Verkürzung von Transportstrecken. Für den Nahverkehr im Umkreis von 150 bis 200 Kilometer werden erste E-Lkw eingesetzt. Beispiele hierfür sind die Umstellungen bei lokalen Rundläufen und Stahl-Coil-Lieferungen für das Werk in Vreden, wodurch im Vergleich zu vorher genutzten Diesel-Lkw signifikante Emissionseinsparungen erzielt werden. Des Weiteren nutzen einige unserer Spediteure hydriertes Pflanzenöl (HVO) als Ersatzkraftstoff für fossilen Diesel, um die CO_2-Emissionen kurzfristig in bestehenden Flotten zu senken. Beispiele hierfür sind diverse Touren für Stahl- und Achskomponenten für das Werk in Altenberge.

Maßnahmen im eigenen Betrieb

Im eigenen Betrieb hat Schmitz Cargobull zur Reduzierung der Scope 1 und 2-Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz und Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien eine Reihe von Klimaschutz- und Energiemaßnahmen umgesetzt.

Umgesetzte Maßnahmen Klimaschutz und Energie:

- Photovoltaik (PV)-Installationen für die Eigenerzeugung des steigenden Strombedarfs
  - Installation von 280 kWp in Vreden
  - Installation von 400 kWp in Saragossa
- Umstellung auf zertifizierten Grünstrom an den Standorten in Deutschland, Großbritannien und Litauen
- Energieaudits gemäß ISO 50001 oder nationaler Gesetzgebung
- Energiemesssysteme auf Unterverteilungs- und teilweise Anlagenebene an den größten Produktionsstandorten in Deutschland, Spanien und Litauen
- Transformationspläne für die Standorte Gotha und Panevėžys
- Wärmepumpeninstallationen in der neuen Montagelinie in Vreden und der Verwaltung in Gotha zur Reduktion der stationären Treibhausgasemissionen
- Umstellung von vier Staplern von Diesel- auf Elektroantrieb in Gotha zur Reduktion der mobilen Treibhausgasemissionen
- Umstellung auf LED-Beleuchtung in den Innen- und Außenbereichen diverser Standorte
- Aufbau einer ersten Ladeinfrastruktur für Pkw in Horstmar
- Druckluftwärmerückgewinnung für mehr Energieeffizienz am Standort Vreden
- Zeitschaltuhren an Druckluft-Kompressoren in Ratshausen und Manchester für mehr Energieeffizienz
- Installation von weiteren Schnelllauftoren in Manchester und Panevėžys zur Reduzierung des Wärmeverlustes im Winter
- Installation von Luftschleier-Anlagen in Saragossa für geringere Energieverluste bei geöffneten Toren
- Installation von Großvolumen-Niedriggeschwindigkeits-ventilatoren (HVLS) in Saragossa für einen Kühleffekt im Sommer und eine bessere Wärmeverteilung im Winter

Geplante Maßnahmen Klimaschutz und Energie:

- PV-Installationen für die Eigenerzeugung des steigenden Strombedarfs
  - Installation von 500 kWp in Vreden
  - Installation von 500 kWp in Panevėžys
  - Installation von 500 kWp in Gotha
  - Installation von 300 kWp in Saragossa
  - Installation von 150 kWp in Altenberge
- Erarbeitung eines Transformationsplans für den Standort Vreden
- Umstellung von Terminal-Zugmaschinen sowie mittelgroßen und großen Staplern auf Elektroantrieb
- Ausbau von Ladeinfrastruktur für Pkw, Zugmaschinen und Stapler
- Konzernweite Umstellung auf elektrische Dienst- und Flotten-Pkw
- Umstellung auf LED-Beleuchtung in Altenberge und Vreden

Installation von 500 kWp in Panevėžys

Durch die für 2025/26 geplante Erweiterung des Schmitz Cargobull Ausliefergeländes für Kühlauflieger und Kofferfahrzeuge am Standort Vreden um rund elf Hektar werden etwa 750 neue Fahrzeug-Stellplätze geschaffen. Durch die Erweiterung wird die Anzahl der externen Abstellflächen, die zurzeit im weiten Umkreis vom Schmitz Cargobull Werk für die Abstellung der Fahrzeuge bis zur Abholung angemietet werden müssen, von mehr als 20 auf 10 reduziert. Diese verbleibenden zehn Abstellflächen befinden sich im direkten Umkreis vom Schmitz Cargobull Werk maximal sechs Kilometer entfernt. Momentan müssen die Fahrzeuge bis zur Abholung durch die Kunden teilweise kilometerweit entfernt geparkt werden, da die Abstellkapazität am Auslieferungszentrum nicht ausreicht. Durch die zusätzlichen 750 Abstellflächen können die erforderlichen Transportkilometer um rund 200.000 Kilometer im Jahr reduziert werden, was einer Einsparung um etwa 80 Prozent entspricht. Die Verkehrsbelastung sinkt dadurch deutlich und auch die CO_2-Emissionen unserer innerbetrieblichen Transporte werden um ca. 80 Prozent reduziert, was eine Einsparung von etwa 150 Tonnen CO_2 pro Jahr bedeutet. Auch für den Standort Altenberge planen wir eine Erweiterung des Ausliefergeländes zur Reduzierung der Transporte von fertigen Sattelcurtainsidern.

Vor dem Hintergrund der physischen Klimarisiken wurden an Standorten mit Gefährdung durch Starkregenereignisse Maßnahmen zum Schutz umgesetzt.

Umgesetzte Maßnahmen physische Klimarisiken:

- Regelmäßige Prüfung und Wartung der Kanalsysteme und -schächte an allen Standorten
- Installation von zusätzlichen Abflusspunkten zur Ableitung von Regenwasserüberschüssen in Panevėžys und Vreden
- Einrichtung von Wassersperren in Altenberge

Maßnahmen der nachgelagerten Wertschöpfungskette

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette wurden durch zahlreiche Produktinnovationen Beiträge zu höherer Energieeffizienz des Gesamtzugs und zu geringeren Treibhausgasemissionen in der Nutzungsphase des Sattelaufliegers erzielt.

Aerodynamische EcoGeneration

Mit den aerodynamischen Curtainsider der EcoGeneration bietet Schmitz Cargobull seinen Kunden verschiedene Fahrzeuglösungen an, die den Luftwiderstand verringern und somit die Energieeffizienz verbessern und die Emissionen des Gesamtzugs reduzieren. Um die Fahrzeuge für die Kurier-, Express- und Paketbranche noch wirtschaftlicher und nachhaltiger zu gestalten, kann der Trockenfrachtkoffer S.BO PACE auch mit einem aerodynamischen EcoFIX-Kofferaufbau ausgestattet werden. Der Kofferaufbau besteht aus innovativen, stabilen STRUKTOPLAST-Paneelen. Dank der leichten, wabenförmigen Paneele wiegt jeder S.BO PACE Auflieger rund 700 Kilogramm weniger als vergleichbare Fahrzeuge in diesem Segment. Der leichte Aufbau erhöht die Nutzlast und die Energieeffizienz. Die aerodynamische Form reduziert zudem den Luftwiderstand, was Einsparungen von bis zu 3,5 Prozent beim Kraftstoffverbrauch und eine Reduzierung der indirekten CO_2-Emissionen bedeutet. Damit unterstützen wir den Energieverbrauch des Gesamtzuges.

Vollelektrischer Kühlsattel S.KOe COOL

Emissionsfrei und geräuscharm ist der vollelektrische Schmitz Cargobull Sattelkoffer S.KOe COOL mit der elektrischen Transportkältemaschine S.CU ep85 samt integrierter Leistungselektronik, Hochvolt-Batteriesystem und elektrischer Generator-Achse unterwegs. Die perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten sorgen für optimale Kühlkompetenz. Schmitz Cargobull hat als erster Trailer-Hersteller die elektrische Generatorachse des Sattelkoffers S.KOe COOL offiziell in seine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung aufgenommen und ist damit als Nutzfahrzeughersteller der Vorreiter in der Trailer-Branche.

1. EcoDuo Konzept: Eine Zugmaschine mit zwei Standard-Aufliegern **2.** Typgenehmigter, vollelektrischer Kühlauflieger **S.KOe COOL 3.** Leichtgewichtauflieger **BERGERecotrail®** 4. Diesel-Kühlgerät **ePTOready:** mit eTruck emissionsfrei **5. EcoGeneration:** Aerodynamische Curtainsider und Kofferaufbauten zur Reduzierung von Verbrauch und CO_2-Emissionen

Spezieller Kühlsattel für die City

Der zweiachsige, zwangsgelenkte und vollelektrische Sattelkühlkoffer S.KOe CITY für den innerstädtischen Verteilerverkehr erhöht die Flexibilität im Fuhrpark. Mit seiner vollelektrischen Ausstattung inklusive dem Kühlgerät S.CU ep85 und einer kurzen Aufbau-Variante bietet er eine nachhaltige, zuverlässige und wendige Transportlösung für den urbanen Lieferverkehr. Ideal ausgestattet für temperaturgeführte Transporte im Stadtverkehr trägt der S.KOe CITY zur Reduzierung von CO_2-Emissionen bei. Die FERROPLAST-Paneele gewährleisten beste Isolierung mit einem geringen k-Wert ab 0,295 W/m²K in Serienproduktion ab Werk.

Leichtbau-Sattelauflieger BERGERecotrail®

Schmitz Cargobull hat Anfang 2024 die Leichtbau-Sattelauflieger von BERGERecotrail® für hohe Nutzlastanwendungen ins Produktportfolio aufgenommen. Die neueste Entwicklung ist die Performance Generation. Diese neuen Leichtbau-Sattelauflieger sind in enger Kooperation mit Schmitz Cargobull entstanden und vereinen das sehr leichte und robuste Berger Leichtbau-Chassis mit einem hochfunktionalen Schmitz Cargobull-Aufbau. Der Einstieg in die neue Performance Generation beginnt mit einem Leergewicht ab 4,8 Tonnen und bietet je nach Ausstattung und Sattelzugmaschine eine maximale Nutzlast von 27,5 Tonnen, was bis zu 7,0 Prozent weniger Fahrten und 2,5 Liter weniger Treibstoff pro 100 Kilometer bedeutet.

Kältemaschine in Hybridbauweise

Die Schmitz Cargobull S.CU d80 ePTOready kann im Einsatz mit einem E-Lkw voll elektrisch betrieben werden. Die Hochvoltbatterie der E-Sattelzugmaschine versorgt die Transportkältemaschine über den ePTO mit elektrischer Energie. Die S.CU d80 ePTOready verfügt weiterhin über einen Diesel-Generator-Satz, der die Energiebereitstellung für die Kühlung übernimmt, falls die elektrische Energiezufuhr ausbleibt. Die Umschaltung von ePTO auf den Diesel-Generator-Betrieb als auch umgekehrt erfolgt automatisch durch die Steuerung der S.CU-Kältemaschine. Somit ist die ständige Verfügbarkeit der Schmitz Cargobull S.CU mit zwei unterschiedlichen Energiequellen im Fahrbetrieb sichergestellt. Für Kühllogistiker ist diese Lösung optimal, da sie maximale Flexibilität innerhalb eines gemischten Fuhrparks gewährleistet, unabhängig von der Antriebsart und dem Lkw-Hersteller. Zukünftig gibt es die ePTO-Funktionalität auch für die rein elektrischen Sattelkühlauflieger von Schmitz Cargobull. Dann ist als Rückfalloption eine zusätzliche Batterie im Auflieger.

Trailer-Telematik für alle Produkte

Alle Sattelauflieger stattet Schmitz Cargobull serienmäßig ab Werk mit der TrailerConnect® Telematik aus. Damit erhalten Kunden Echtzeit-Daten ihrer Flotte für mehr Transparenz und Effizienz im Fuhrpark und in der Supply Chain. Im TrailerConnect® Portal können diese Daten zentral – herstellerübergreifend – auf einer Plattform verwaltet werden. Damit leistet Schmitz Cargobull einen wichtigen Beitrag für effiziente und transparente Transportprozesse sowie geringe Stillstandszeiten der Sattelauflieger.

Umstellung auf klimafreundlicheres Kältemittel

Im Geschäftsjahr 2025/26 stellt Schmitz Cargobull seine Kühlgeräte vom Kältemittel R452a auf das Kältemittel R454a um. Damit reduziert sich das Erderwärmungspotenzial (GWP) je Kilogramm Kältemittel von 2.140 auf 237 Kilogramm CO_2e und damit um fast 90 Prozent. Damit sinken die THG-Emissionen aufgrund von Kältemittelverlusten bedeutend, während gleichzeitig eine hohe Betriebssicherheit für die Transportkältemaschinen sichergestellt wird.

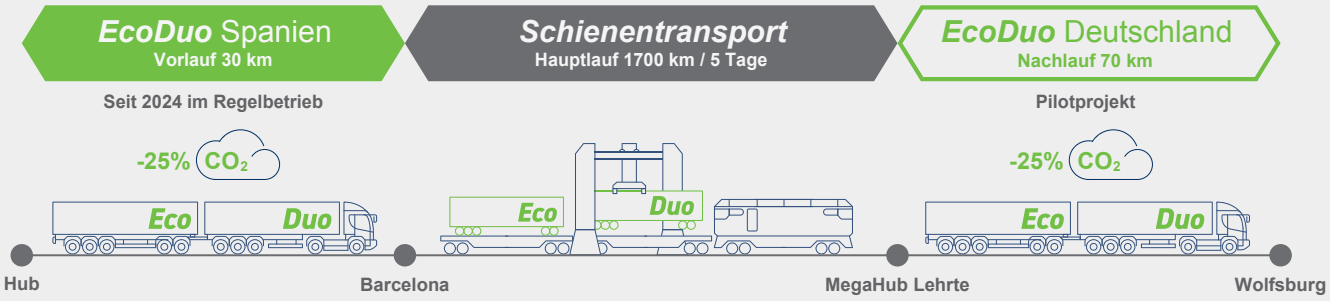
EcoDuo-Pilotprojekt

Die Treibhausgasemissionen im Straßengüterverkehr müssen kurzfristig gesenkt werden. Für das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, spielt der Kombinierte Verkehr (KV) eine entscheidende Rolle. Das in Deutschland seit 2017 zugelassene Lang-Lkw-Konzept ist aber aufgrund unterschiedlicher Anhängertypen nur eingeschränkt bahnverladbar.

Zusammen mit dem VDA sowie deutschen und spanischen Unternehmen hat Schmitz Cargobull deshalb in Deutschland ein Pilot-Projekt mit dem EcoDuo gestartet. Während der einjährigen Pilotphase wird der EcoDuo zwischen dem Volkswagen-Werk in Wolfsburg und dem 70 Kilometer entfernten MegaHub in Lehrte bei Hannover unterwegs sein.

Durch den EcoDuo-Einsatz wird kurzfristig eine Reduzierung der CO_2-Emissionen erreicht. Bei der Fahrzeugkombination EcoDuo werden zwei Standard-Auflieger mit einem sogenannten Dolly verbunden und mit nur einer Zugmaschine gefahren. Dadurch ergibt sich eine Gesamtlänge von 31,70 Metern. Das Gesamtgewicht dieser Fahrzeugkombination kann dabei maximal 44 Tonnen betragen und verteilt sich auf insgesamt zehn Achsen. Die Achslasten liegen dabei deutlich unter den höchstzulässigen Gewichten pro Achse. Dank der zwei Standard-Sattelanhänger ist das Bahnverladen auf Taschenwaggons ohne Einschränkungen möglich. Auch für den Umschlag im Bahnterminal braucht es keine neue Technik.

Die EcoDuo-Fahrzeugkombination ist in einigen EU-Mitgliedstaaten wie Spanien, Schweden, Finnland und Dänemark bereits im Einsatz, wo teilweise sogar Gesamtgewichte bis 72 Tonnen möglich sind. In diesen Ländern wurden durchweg positive Erfahrungen mit dem EcoDuo gemacht. Das Fahrzeugkonzept bedeutet eine signifikante Entlastung für die Umwelt und gleichzeitig auch eine Effizienzsteigerung für die Wirtschaft. Die CO_2-Emissionen pro Tonnenkilometer werden um rund 25 Prozent reduziert, ebenso der Gesamtverbrauch an Kraftstoff. Außerdem lässt sich die gesamte vorhandene Logistikinfrastruktur wie bisher nutzen.



Die Vorteile des EcoDuo-Konzepts im Überblick:

- Im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs kann der EcoDuo die CO_2-Emissionen um ein Viertel senken.
- Das EcoDuo-Konzept baut auf zwei Standard-Sattelauflieger auf, die uneingeschränkt auf Bahn oder Fähre verladbar sind.
- Mit dem EcoDuo lässt sich das Transportvolumen verdoppeln und die Effizienz steigern.
- Der EcoDuo hilft, den Fahrermangel zu mindern, da für die gleiche Transportmenge nur noch ein Kraftfahrer statt zwei Lkw-Fahrer benötigt wird.

Kennzahlen und Ziele

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)

Zur Produktion seiner Produkte sowie zum Betrieb von Immobilien und Fahrzeugflotten benötigt Schmitz Cargobull Energie in bedeutendem Umfang. Wir erfassen Energieverbräuche für alle konsolidierten Gesellschaften unter operativer Kontrolle mithilfe von Datenabfragen. Für einzelne Büros, vergleichbare Immobilien mit geringen Energieverbräuchen und kleine Fahrzeugflotten wurden zum Teil Extrapolierungen und Schätzungen vorgenommen. Zum Teil wurden Energieverbräuche auf Kalenderjahresbasis genutzt, wenn die Werte auf Geschäftsjahresbasis nicht verfügbar waren. Zur Unterteilung der Stromverbräuche in fossile, nukleare und erneuerbare Quellen wurde - analog zur Scope 1-2-Bilanzierung - der zugekaufte Strommix oder der Residualmix des jeweiligen Landes herangezogen.

Als produzierendes Unternehmen im Sektor Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (NACE-Code C29) ist Schmitz Cargobull gemäß der Definition der Delegierten Verordnung 2022/1288 der EU-Kommission in einem klimaintensiven Sektor tätig. Daher werden alle Tätigkeiten in die Berechnung des Gesamtenergieverbrauchs und der Nettoumsatzerlöse einbezogen. Die Energieintensität je produzierter Einheit wurde zur besseren Vergleichbarkeit hinzugezogen. Hierbei wurden lediglich Energieverbräuche im Zusammenhang mit der Produktion von Sattelaufliegern und Anhängern berücksichtigt.

In der nachfolgenden Tabelle ist der Energieverbrauch, der Energiemix und die Energieintensität dargestellt. Gegenüber dem letzten Berichtsjahr 2022/23 hat sich der Energiever-

Energie

2025/26 Digitale Transparenz über den Energieverbrauch

2029/30 100 % aus nicht-fossiler Energie (Mobilität und Strom)

Energieverbrauch, Energiemix und Energieintensität

ENERGIEVERBRAUCH (IN MWH)	2022/23	2024/25
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	0	0
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	20.822	25.430
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	25.180	27.228
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	0	0
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	17.348	13.650
Gesamtverbrauch fossiler Energie	**67.958**	**61.700**
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	77 %	75 %
Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	**2.270**	**566**
Anteil nuklearer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	3 %	1 %
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	0	0
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus erneuerbaren Quellen	17.696	20.189
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	54	302
Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	**17.750**	**20.491**
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	20 %	25 %
Gesamtenergieverbrauch	**87.978**	**82.758**

ENERGIEINTENSITÄT	2022/23	2024/25
Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (in Mio. €)	2.633	2.161
Energieintensität pro Nettoumsatzerlöse (in MWh/Mio. €)	**33,41**	**38,30**
Produzierte Einheiten	57.848	42.422
Energieintensität pro produzierter Einheit (in MWh/Einheit)	**1,52**	**1,95**

brauch um 6 Prozent verringert. Der Anteil fossiler Energie am Energiemix sank um 3,5 Prozent. Die Energieintensität stieg um 28 Prozent je Mio. Euro und je produzierter Einheit. Die positiven Veränderungen im Energieverbrauch sind hauptsächlich auf Verbesserungen in der Energieeffizienz zurückzuführen.

Von 20 auf 25 %

Erhöhung erneuerbarer Energien am Energiemix

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeitsberichterstattung verzichtet Schmitz Cargobull im Vergleich zum vorherigen Bericht auf die Offenlegung seiner Energieziele. Standort- und managementsystembezogen werden ambitionierte Energieziele weiter verfolgt, die zur Erreichung der Klimaziele im Scope 1 und 2 beitragen.

Treibhausgasemissionen und Klimaziele (E1-4, E1-6)

Die THG-Emissionen und Klimaziele von Schmitz Cargobull sind in der Tabelle dargestellt. Die Emissionen werden nach

THG-Emissionen und Klimaziele

THG-EMISSIONEN t CO_2e	RÜCKBLICKEND BASISJAHR = 2021/22	
Scope 1-THG-Emissionen		
Scope 1-THG-Bruttoemissionen exklusive biogener Emissionen	13.883	
Anteil der THG-Emissionen Scope 1 aus regulierten Emissionshandelssystemen	93,0 %	
Scope 2-THG-Emissionen		
Marktbasierte Scope 2-THG-Emissionen	20.845	
Standortbasierte Scope-2-THG-Emissionen	16.095	
Scope 1-2-THG-Emissionen im SBTi-Geltungsbereich (marktbasiert)	**34.728**	
Anteil der Scope 1-2-THG-Emissionen an den Gesamt-THG-Emissionen (in %)	0,5%	
Signifikante Scope 3-THG-Emissionen		
3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen	1.719.394	
3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	67.777	
3.11 Nutzung der verkauften Produkte	5.828.504	
Scope 3-THG-Emissionen im SBTi-Geltungsbereich	**7.615.675**	
Anteil der Scope 3-THG-Emissionen an den Gesamt-THG-Emissionen	99,5 %	
Gesamt-THG-Emissionen im SBTi-Geltungsbereich (marktbasiert)	**7.650.402**	
Anteil der THG-Emissionen, die nicht durch die SBTi-Ziele abgedeckt sind	2,5 %	
Biogene Emissionen		
Biogene CO_2-Emissionen aus stationärer und mobiler Verbrennung (Scope 1)	0	

GESAMT-THG-EMISSIONSINTENSITÄT	BASISJAHR = 2021/22	
Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (in Mio. €)	2.287	
Gesamt-THG-Emissionsintensität pro Nettoumsatzerlöse (in t CO_2e/Mio. €)	**3.345**	
Produzierte Einheiten	61.438	
Scope 1-2-THG-Emissionsintensität pro produzierter Einheit (in t CO_2e/Einheit)	**0,57**	

Klimaschutz

2029/30 -90 % CO_2 (Scope 1+2)
2034/35 -35 % CO_2 (Scope 3)
2044/45 Net-Zero-Emissionen (Scope 1-3)

Scope 1, 2 und 3 inklusive aller signifikanten Unterkategorien aufgeschlüsselt dargestellt. Gemäß den Ausführungen zum Klimaschutz im Abschnitt zum Übergangsplan wurden bestimmte Emissionskategorien nur im Basisjahr berichtet und dann aufgrund der Unwesentlichkeit in den nachfolgenden Perioden ausgelassen. Für die ausgeschlossenen Bestandteile der Bilanz findet eine jährliche Prüfung der Überschreitung der Signifikanzgrenze von 5 Prozent im Vergleich zu den Scope 1-2- und Scope-3-THG-Emissionen statt.
Wir berichten über die biogenen Emissionen, da wir diese Information für die Transparenz unserer zukünftig geplanten direkten Energieeinsätze bei Schmitz Cargobull für wesentlich erachten.

Da alle Tätigkeiten von Schmitz Cargobull gemäß der Definition der Delegierten Verordnung 2022/1288 der EU-Kommission einem klimaintensiven Sektor zugeordnet werden, wird auch die marktbezogene THG-Emissionsintensität pro Mio. Euro Nettoumsatz angegeben. Die THG-Emissionsintensität je produzierter Einheit wurde zur besseren Vergleichbarkeit

					KURZ- UND LANGFRISTIGE KLIMAZIELE		
	N-2 = 2022/23	N = 2024/25	VERÄNDERUNG N / N-2	VERÄNDERUNG N / Basisjahr	2029/30	2034/45	2044/45
	10.959	10.158	-7 %	-27 %			
	91,8 %	90,8 %					
	14.131	455	-97 %	-98 %			
	14.037	11.766	-16 %	-27 %			
	25.090	**10.613**	**-58 %**	**-70%**	**3.473**	**3.473**	**3.473**
	0,4%	0,2%					
	1.509.813	1.267.545	-16 %	-26 %			
	49.328	31.465	-36 %	-54 %			
	4.880.218	4.265.756	-13 %	-27 %			
	6.439.359	**5.564.765**	**-14 %**	**-27 %**	**n.a.**	**4.950.189**	**761.567**
	99,6 %	99,8 %					
	6.464.449	**5.575.378**	**-14 %**	**-27 %**	**n.a.**	**4.972.762**	**765.040**
	2,7 %	2,5 %					
	0	0	0 %	0 %			

	N-2 = 2022/23	N = 2024/25	VERÄNDERUNG N / N-2	VERÄNDERUNG N / Basisjahr
	2.633	2.163		
	2.455	**2.578**	**5 %**	**-23 %**
	57.848	42.422		
	0,43	**0,25**	**-42 %**	**-56 %**

hinzugezogen. Hierbei wurden lediglich THG-Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von Sattelaufliegern und Anhängern berücksichtigt.

Wie im Übergangsplan dargestellt, verfolgen wir anspruchsvolle und wissenschaftlich fundierte Klimaziele. Gegenüber dem Basisjahr konnten die Scope 1-2-THG-Emissionen im Berichtsjahr 2024/25 um 70 Prozent gesenkt werden. Die Scope 3-THG-Emissionen lagen um 27 Prozent niedriger, was primär auf die geringere produzierte Stückzahl und einer besseren Datenqualität zurückzuführen ist.

70 %

Senkung der 1-2-THG-Emissionen

Der Anteil der Primärdaten wird nur für die Emissionen aus Scope 3.1 und Scope 3.4 angegeben, da ausschließlich dort Primärdaten von Lieferanten und Dienstleistern zur Berechnung herangezogen werden. Primärdaten sind definiert als alle Emissionsdaten, die direkt von Lieferanten und Dienstleistern zur Verfügung gestellt wurden. Der Primärdatenanteil bei Scope 3.1 und Scope 3.4 im Berichtsjahr 2024/25 lag bei 4,1 Prozent.

Methoden und Schätzungen zur Ermittlung der THG-Emissionen sind im Kapitel „Über den Bericht“ auf Seite 53 aufgeführt.

Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Gutschriften (E1-7)

Die Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen sind entweder über naturbasierte oder durch technische Lösungen möglich. Nach der derzeitigen Net-Zero-Strategie und dem Übergangsplan von Schmitz Cargobull sind die Entnahme und die Speicherung von Treibhausgasen nicht unmittelbar Teil der Emissionsreduktion von Schmitz Cargobull.

Schmitz Cargobull hat sich ein Net-Zero-Ziel in Übereinstimmung mit dem SBTi Net-Zero Standard gesetzt. Maßnahmen zur Neutralisierung verbleibender Emissionen können somit nach einer Emissionsreduktion von 90 Prozent in den Scopes 1, 2 und 3 berücksichtigt werden. Akzeptierte Maßnahmen sind hochwertige CO_2-Kompensationen für den dauerhaften Abbau und die dauerhafte Speicherung von CO_2, wie im SBTi Net-Zero Standard beschrieben. Wir verwenden keine CO_2-Zertifikate zur Erreichung unserer Treibhausgasneutralität.

Interne CO_2-Bepreisung (E1-8)

Für Schmitz Cargobull sind interne CO_2-Preise ein wirksames Instrument, um Investitionen in nachhaltige Lösungen zu lenken. Wir wenden Schattenpreise bei relevanten Geschäftsentscheidungen in Bezug zu Infrastrukturinvestitionen und Unternehmensbeteiligungen an, um Risiken durch steigende CO_2-Preise zu antizipieren, abzumildern und um Anreize für Emissionsreduktionen zu schaffen. Diese Strategie geht Hand in Hand mit den Net-Zero-Zielen von Schmitz Cargobull. Wir verwenden keine interne CO_2-Kostenrechnung. Für das Schattenpreismodell wurde ein europäischer durchschnittlicher CO_2-Preis auf der Grundlage der unterschiedlichen Prognose für die Entwicklung der CO_2-Bepreisung im europäischen Emissionshandel für energieintensive Industrieanlagen (EU ETS 1) und für fossile Brennstoffe (EU ETS 2, ab 2027) genutzt.

Erwartete finanzielle Auswirkungen wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen (E1-9)

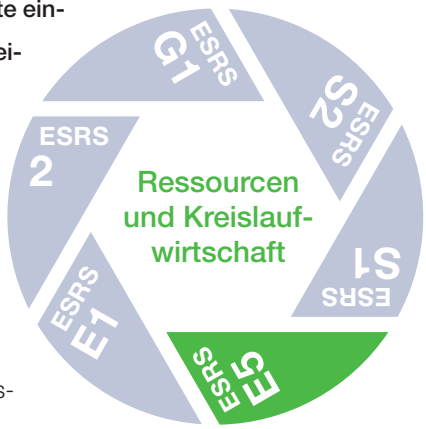
Eine genaue Abschätzung der finanziellen Auswirkungen wurde nicht vorgenommen. Es folgt lediglich eine qualitative Einschätzung. Bereits jetzt fließen erhebliche Investitionen in die Forschung und Entwicklung effizienter und klimafreundlicher Transportlösungen. Mit seinen elektrischen und emissionsarmen Kühlgeräten kann Schmitz Cargobull schärfste Emissionsstandards wie zum Beispiel den kalifornischen CARB ULETRU einhalten, womit sich Chancen in neuen und bestehenden Märkten ergeben. Mittel- und langfristig könnten die finanziellen Auswirkungen noch zunehmen.

Mit der VECTO-Verordnung werden die Fahrzeuge deutliche kon-struktive Veränderungen erfahren, um die VECTO-Zielvorgaben einzuhalten. Für den Trailer-Markt birgt dies erhebliche Risiken, da die Mehrkosten für Neufahrzeuge voraussichtlich zu einer deutlichen Kaufzurückhaltung ab 2030 führen wird. Die Auswirkungen physischer Risiken werden voraussichtlich in den Lieferketten weiter zunehmen, wenn es aufgrund von Extremwetterereignissen häufiger zu Lieferengpässen kommen sollte.

Ressourcen und Kreislaufwirtschaft

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

In diesem Kapitel erläutern wir, welche Ressourcen wir maßgeblich für unsere Produkte einsetzen und mit welchen Konzepten und Maßnahmen wir zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen. Highlights sind hierbei unsere robusten und reparaturfreundlichen Produkte sowie unsere Fortschritte im betrieblichen Abfallmanagement.



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

Ein wirkungsvoller Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen erfordert die Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Verbrauch begrenzter, natürlicher und fossiler Ressourcen sowie eine konsequente Weiterentwicklung zur Kreislaufwirtschaft.

Die Wesentlichkeitsanalyse von Schmitz Cargobull zeigt, dass Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sowohl Risiken als auch Chancen für das Unternehmen bergen. Ein Trailer wiegt im Schnitt zwischen fünf und acht Tonnen und wir produzieren über 40.000 Einheiten pro Jahr. Wir benötigen also viele Ressourcen zur Herstellung unserer Produkte. Negative Auswirkungen können in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette durch den Einsatz nicht-erneuerbarer und schlecht wiederverwertbarer Materialien entstehen. Da unsere Fahrzeuge größtenteils aus Wertstoffen wie Stahl, Aluminium und sortenreinen Kunststoffen bestehen, bewerten wir die finanziellen Risiken der Entsorgung als gering. Ein potenzielles Risiko ergibt sich aus der derzeit begrenzten Transparenz hinsichtlich des Lebenszyklusendes unserer Produkte und der unzureichenden Kenntnis über deren genauen Materialeigenschaften, wie im Kapitel „Ziele und Kennzahlen“ dargelegt.

Die hohe Zuverlässigkeit unserer Trailer und Aufbauten im Speditionsalltag hat einen hohen Stellenwert bei unseren Kunden. Das heißt, dass Aspekte wie Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und Wartungsfreundlichkeit wesentliche Eigenschaften unseres Produktdesigns sind. Unterstützt werden diese Eigenschaften durch umfangreiche Serviceleistungen in den Bereichen Ersatzteile, Wartung und Telematik. Zudem kaufen, warten und handeln wir gebrauchte Auflieger und Anhänger und erhalten damit den Wert dieser Fahrzeuge. Das bietet nicht nur einen höheren Wiederverkaufswert, sondern hat auch positive Umweltauswirkungen durch den verringerten Ressourcenverbrauch in der gesamten Wertschöpfungskette.

Mit Blick auf die Regulatorik spielt die geplante End-of-Life Vehicles Directive (ELVD) der EU eine mittel- bis langfristig bedeutende Rolle. Mit der Richtlinie sollen Hersteller von Aufliegern und Anhängern dazu verpflichtet werden, ab Beginn der 2030er Jahre finanzielle Verantwortung für die Verwertung bzw. Entsorgung von Altfahrzeugen zu übernehmen. Zu engmaschige gesetzliche Vorgaben bergen jedoch das Risiko zusätzlicher Bürokratiekosten. Gleichzeitig sehen wir Chancen, dass sich durch bessere Daten zum Lebensende unsere Produkte zusätzliche Geschäftsmöglichkeiten für Altfahrzeuge erschließen lassen.

Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-1)

Schmitz Cargobull arbeitet an dem Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft. Mit den Handlungsfeldern „Kreislaufwirtschaft und Recycling“ sowie „Ressourcen“ in unserer Nachhaltigkeitsstrategie adressieren wir die Ausrichtung der Zu- und Abflüsse von Ressourcen an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft.

In unseren Ökodesign-Prinzipien haben wir wesentliche Konzepte und Werkzeuge zur Verbesserung der Fußabdrücke unserer Produkte festgehalten. Das Rahmenwerk zur Verbesserung der Kreislaufwirtschaftseigenschaften bilden die neun R-Strategien, mit denen wir den Ressourcenverbrauch in der Designphase verringern („Narrow-the-Loop“), die Produktnutzungsdauer verlängern („Slow-the-Loop“) und Ressourcenkreisläufe schließen wollen („Close-the-Loop“).

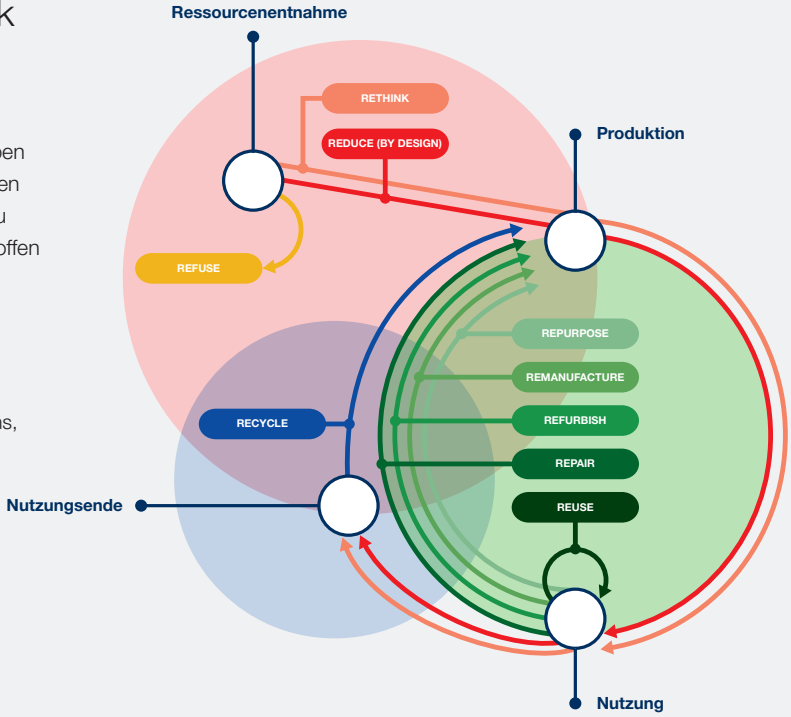
R-Strategien als Framework

Die R-Strategien umfassen das gesamte Leben eines Rohstoffs oder Produkts - beginnend mit der Ressourcenentnahme, über das Produktleben bis hin zum Lebensende. Alle R-Strategien haben das Ziel, den Verbrauch an Primärressourcen zu reduzieren und den Einsatz von Sekundärrohstoffen zu fördern. Die verschiedenen R-Strategien untergliedern sich in die folgenden 3 Phasen:

Narrow the Loop (Start of Design)
Reduzierung des Ressourcenverbrauchs, insb. der Primärrohstoffe

Slow the Loop (Product Life)
Verlängerung und Intensivierung der Produktnutzung, Werterhalt

Close the Loop (End of Life)
Kreislaufschließung, Reduktion der thermischen Verwertung



Quelle: Modell der R-Strategien - Normenrecherche Circular Economy - DIN iVm , und iVm engl. Original: Circularity | UNEP - UN Environment Programme)

Schmitz Cargobull hat sich zudem ambitionierte Ziele zur Abfallvermeidung und -trennung gesetzt, um die Umweltauswirkungen von produktionsbedingten Abfällen zu minimieren und Ressourcenkreisläufe zu schließen. Die Steuerung der Ziele erfolgt über unsere integrierte Managementsystempolitik und die Umweltmanagementsysteme. In einem internationalen Expertennetzwerk werden Standortbesuche organisiert, Standards entwickelt und Ideen zur Verbesserung des Abfallmanagements ausgetauscht. Der Vorstand von Schmitz Cargobull ist für die Erreichung der Ziele verantwortlich.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-2)

Mithilfe zahlreicher Maßnahmen konnte Schmitz Cargobull die Ressourcennutzung entlang des Lebenszyklus seiner Produkte verbessern und erste Ansätze zur Kreislaufwirtschaft umsetzen. Die wichtigsten umgesetzten und geplanten Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt. Eine detaillierte Aufstellung der aufgewendeten und geplanten Mittel ist im Rahmen der freiwilligen Berichterstattung nicht erfolgt.

Maßnahmen in Bezug auf unsere Produkte und Services

Von Schmitz Cargobull ist ein konzernweit gültiger Handlungsleitfaden für Ökodesign-Prinzipien verfasst worden. Diese Ökodesign-Prinzipien sind als besonders zu beachtendes Dokument fest im Lastenheft des Produktentstehungsprozesses integriert. Damit sollen wesentliche Umweltaspekte entlang des Produktlebenszyklus unter gegebenen und erwarteten Rahmenbedingungen verbessert werden.

Unsere Produkte stehen für Langlebigkeit und Werterhalt. Zum Beispiel setzen wir auf Verzinkung und geben auf verzinkte Chassis eine Garantie von zehn Jahren. Zink lässt sich sortenrein recyceln und moderne Feuerverzinkereien arbeiten kreislaufwirtschaftlich mit wenig Energie und wenig Emissionen. Mit der Umstellung auf Bandverzinkung vieler Chassis-Komponenten konnten darüber hinaus bedeutende Material- und Energieeinsparungen realisiert werden. Auch das Prinzip des modularen Baukastens erhöht die Reparaturfähigkeit und steigert den Werterhalt. Je länger unsere Trailer in Betrieb sind, umso weniger Ressourcen werden für den Bau von Neufahrzeugen verbraucht.

Modulare Bauweise des S.KO COOL mit verzinktem Chassis

Auch die Aufbauten unserer Fahrzeuge sind auf Materialeffizienz und Langlebigkeit ausgelegt. Das neue Rolltor von Schmitz Cargobull für den Trockenfrachter S.BO PACE ist das leichteste XL-zertifizierte Modell am Markt. Es ist dank vieler Gleichteile besonders leicht zu reparieren. Der Aufbau mit leichten STRUKTOPLAST-Paneele bringt im Vergleich zu herkömmlichen Plywood-Aufbauten rund 700 Kilogramm Gewichtseinsparung. Der Wabenkern besteht bereits anteilig aus Polyethylen (PE)-Rezyklaten. Außerdem arbeiten wir an Alternativen zu glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) als Außendeckschicht, um die Kreislaufeigenschaften des Aufbaus zu verbessern.

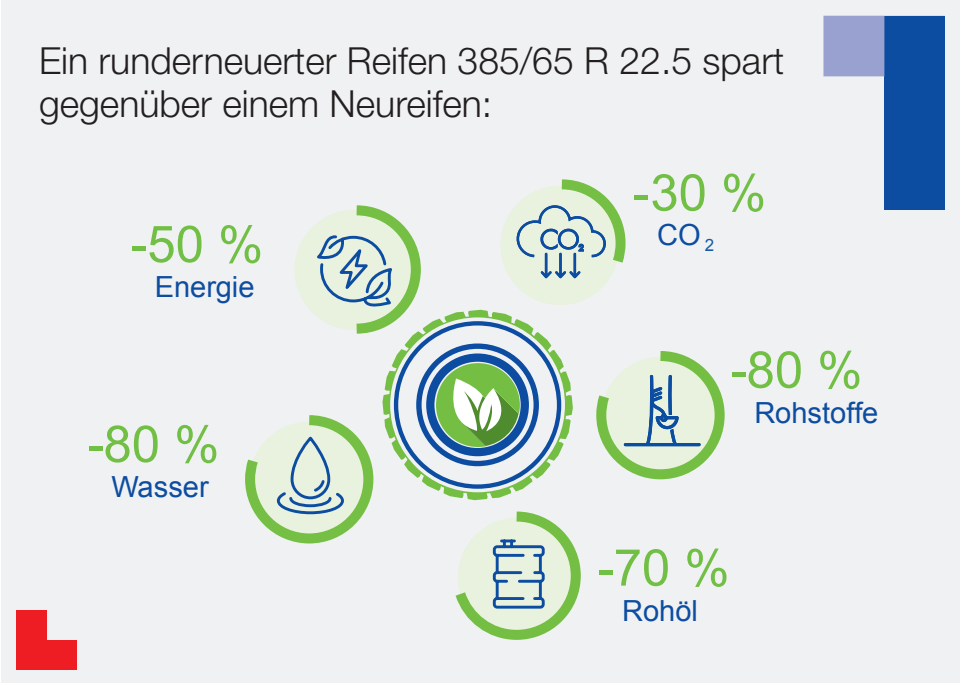
Während ein Großteil des Aufbaus unserer Sattelcurtainsider aus leicht zu verwertenden Werkstoffen wie Aluminium und Stahl bestehen, ist die Trailer-Plane aus PVC eine für die Kreislauffähigkeit unserer Fahrzeuge kritische Komponente. PVC ist zwar ein vielseitiger und häufig verwendeter Kunststoff, der aber auch sehr schwierig zu verwerten ist. In den letzten Jahren wurden erste PVC-Recyclingprogramme entwickelt, um die Umweltauswirkungen von PVC-Abfällen zu verringern. Diese Programme konzentrieren sich auf die Sammlung von PVC-Produkten und deren Trennung von anderen Abfallströmen zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum Recycling.

PVC kann zu neuen Produkten wie Rohren, Terrassendielen und Bodenbelägen recycelt werden, aber das Verfahren kann teuer und komplex sein, da spezielle Anlagen und Geräte benötigt werden. Bisher konnte keine betriebswirtschaftlich sinnvolle Alternative für PVC als Planenmaterial gefunden werden. Mit unserer neu entwickelten und nach Norm EN12642 XL zertifizierten Dachplane konnten wir jedoch Fortschritte in Bezug auf die Recyclingfähigkeit der enthaltenen Kunststoffe machen. Während in der Vergangenheit in rund ein Drittel unserer Dachplanen noch Aramid-Fasern eingeklebt waren, werden nun Gurte aus Polyester aufgenäht, die sich leichter vom PVC trennen lassen.

Im Bereich des Fahrwerks konnte Schmitz Cargobull bei der MRH4-Lenkerfeder (inklusive Achseinbindung) Gewichtseinsparungen erzielen, sodass Kunden mittlerweile ein zusätzliches Ladungsgewicht von über 100 Kilogramm zur Verfügung steht.

Des Weiteren bieten wir unseren Kunden Serviceverträge an, die die regelmäßige Wartung und verschleißbedingte Reparaturen von Trailern abdecken. Über ein proaktives Monitoring mit unserer Trailer-Telematik erfolgt eine Echtzeit-Überwachung der Trailer und der Kühlgeräte mit Auswertungen und frühzeitigen Benachrichtigungen bei kritischen Situationen sowie zum Wartungsbedarf. Damit wird die Straßenverkehrstauglichkeit, die Verfügbarkeit und die Langlebigkeit der Fahrzeuge sichergestellt.

Der Servicevertrag mit runderneuerten Reifen (Full Service Retread Tyres) bietet unseren Kunden zudem einen ressourcenschonenden Reifenservice. Diese verfügen aufgrund des geringeren Materialeinsatzes und der guten Laufeigenschaften über eine deutlich bessere Ökobilanz im Vergleich zu Neureifen.



Wer einen gebrauchten Trailer sucht, kann ein solches Fahrzeug in europaweit 37 Cargobull Trailer Stores kaufen. Alle Fahrzeuge sind sicherheits- und qualitätsgeprüft und können mit verschiedenen Zusatzleistungen erworben werden.

Auch bei Gebrauchtfahrzeugen profitieren Kunden von Finanzierungslösungen, Reparatur- und Wartungsverträgen sowie umfangreichen Servicedienstleistungen.

Maßnahmen in Bezug auf unser Abfallmanagement

Als produzierendes Unternehmen erzeugt Schmitz Cargobull bedeutende Mengen Abfall an seinen Produktionsstandorten. Im Rahmen der etablierten Umweltmanagementsysteme ergreift und plant Schmitz Cargobull zahlreiche Maßnahmen zur Abfallreduzierung und zur Schließung von Stoffkreisläufen. An allen Produktionsstandorten wurde ein einheitliches Sammel- und Trennsystem für Abfall etabliert. Regelmäßige Trainings für bessere Abfalltrennung und Aktionen sollen Mitarbeitende bei Schmitz Cargobull ressourcenschonende Verhaltensweisen näherbringen. Dazu haben wir im Rahmen der Teilnahme an der Europäischen Woche zur Abfallvermeidung zusätzlich einen Abfallreduktionswettbewerb durchgeführt.

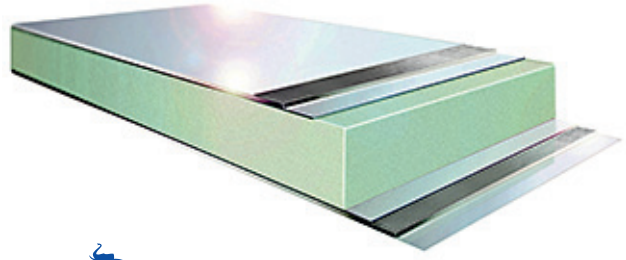
An zahlreichen Standorten hat Schmitz Cargobull Folien- und Papierpressen eingeführt, die den Aufwand bei Transport und Handling reduzieren. Darüber hinaus befinden sich aktuell Holzpressen in der Erprobung. Insbesondere an unseren Standorten zur Herstellung von Sattelkoffern werden große Mengen Klebstoff eingesetzt. Die Optimierung der Spülvorgänge bei Klebepistolen an den Standorten in Panevėžys (Litauen) und Vreden sowie der Umstieg von Einweg- zu Mehrweg-Kleberkartuschen in Saragossa (Spanien) haben zu bedeutenden Abfallreduzierungen geführt.

über
10.000
verkaufte Gebrauchtfahrzeuge jährlich

37
Depot-Standorte

69
Länder, in die wir exportieren

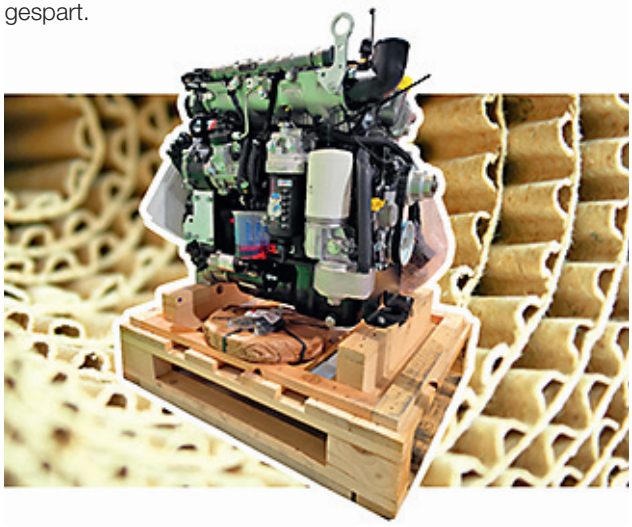
rund
1.000
Gebrauchtfahrzeuge im Angebot Link



FERROPLAST

Am Fertigungsstandort Vreden konnten wir die FERROPLAST-Produktionsreste von einer thermischen auf eine stoffliche Verwertung umstellen. Ein spezialisiertes Verwertungsunternehmen trennt die zwei Stahldeckschichten vom Polyurethan-Schaumkern und verarbeitet ihn mittels chemischem Recycling zu neuen Dämmplatten für den Hausbau weiter. Auch die Paneele ganzer Fahrzeuge konnten dieser Verwertung zugeführt werden, was uns wichtige Erkenntnisse zur Recyclingfähigkeit des Aufbaus unserer Sattelkoffer geliefert hat. Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden bereits knapp 190 Tonnen FERROPLAST stofflich verwertet.

Für die Anlieferung von Produktionsmaterial setzen wir größtenteils Mehrwegverpackungen ein und planen den Mehrweganteil zu steigern. Beispielsweise wurden durch diese Umstellung bei der Anlieferung der Kühlgeräte-Motoren rund 33,5 Tonnen Holz und rund 9,5 Tonnen Pappe pro Jahr eingespart.



Zur Erreichung unserer Nachhaltigkeitsziele sind eine ganze Reihe von weiteren Maßnahmen geplant, die von Produkt-, zu Lieferketten- bis hin zu Produktionsprozessänderungen reichen. Dabei stellen wir fest, dass mit den fortschreitenden Verbesserungen im Bereich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft die verbleibenden Maßnahmen komplexer werden. Nichtsdestotrotz arbeiten wir daran, diese Maßnahmen umzusetzen und unsere Ziele zu erreichen.

Kennzahlen und Ziele

Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-3)

Schmitz Cargobull verfolgt ehrgeizige Ziele im Bereich der Kreislaufwirtschaft und des Recyclings. Ein zentraler Bestandteil ist die in den Konzepten beschriebene Integration von Ökodesign-Prinzipien in den Entwicklungsprozess neuer Produkte. Während die Formulierung und formelle Integration der Prinzipien bereits abgeschlossen ist, streben wir nun die Sicherstellung der Anwendung im Prozess bis Ende des Geschäftsjahres 2025/26 an.

Vor dem Hintergrund der neun R-Strategien und der regulatorischen Rahmenbedingen arbeitet Schmitz Cargobull intensiv an einer Roadmap, um den Primärressourcenverbrauch deutlich zu verringern, und den Einsatz von Sekundärrohstoffen zu erhöhen.

Ressourcen

2025/26 Gemischter Siedlungsabfall bei 8 %
2029/30 -20 % Abfall pro Trailer

Kreislaufwirtschaft & Ressourcen

2025/26 Ökodesign-Prinzipien im Entwicklungsprozess unserer Produkte
2025/26 Roadmap zur Erhöhung des Anteils von Sekundärrohstoffen und der Recyclingfähigkeit von Primärrohstoffen

Im Bereich der Ressourcennutzung hat sich Schmitz Cargobull zum Ziel gesetzt, den Anteil der gemischten Siedlungsabfälle bis 2025/26 auf acht Prozent zu senken. Im Geschäftsjahr 2024/25 lag die Quote bei 15,5 Prozent und hat sich damit gegenüber dem Basisjahr 2021/22 fast halbiert. Trotz dieses beachtlichen Fortschritts liegen wir hier noch nicht auf Zielniveau.

Eine weitere langfristige Zielsetzung ist die Reduktion des Abfalls aus Logistik und Produktion pro Trailer um 20 Prozent bis zum Geschäftsjahr 2029/30. Mit rund 286 Kilogramm pro Trailer lag der Wert im Geschäftsjahr 2024/25 bereits 5,2 Prozent unter dem Ausgangswert vom Basisjahr 2021/22.

49,4 %

weniger gemischte Siedlungsabfälle und Recyclingquote um 8,6 Prozent erhöht.

5,2 %

weniger Abfall pro Trailer

Zuflüsse und Abflüsse von Ressourcen (E5-4, E5-5)

Nachfolgend werden die wesentlichen Ressourcenzuflüsse an unseren Lager- und Produktionsstandorten dargestellt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Produktionsmaterialien zur Herstellung von Sattelaufliegern und -anhängern sowie von Ersatzteilen. Für Ersatzteile werden Kartons, Folien und Paletten als Verpackungsmaterial verwendet. Die gewichtsanteilig bedeutendsten Materialklassen sind Stahl, Aluminium, Holz, Gummi, Kunststoffe und chemische Komponenten. Eine Unterteilung zwischen biologischen und nicht-biologischen Materialien, zwischen Sekundär- und Primärstoffen sowie nach Recyclingfähigkeit ist aufgrund mangelnder Datenlage noch nicht möglich. Zudem wurden Sachanlagen nicht berücksichtigt. Wasser wird als Ressource nicht explizit aufgeführt, da es in unseren Standorten nur in haushaltsähnlichen Anwendungen genutzt wird.

EINGESETZTE RESSOURCEN (in t)	2024/25
Gesamtgewicht der eingesetzten Ressourcen	**246.616,0**
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischen sowie biologischen Materialien	246.440,4
Gesamtgewicht der für Ersatzteile verwendeten Verpackungen	175,5

Abfall bezeichnet jedes Material, jeden Stoff oder Gegenstand, der einen Standort von Schmitz Cargobull zur Entsorgung oder Behandlung verlässt. Die bei Schmitz Cargobull anfallenden Abfallströme lassen sich wie folgt unterteilen:

- Logistik- und Produktionsabfälle:
  Abfälle aus der Produktion sowie aus logistischen Prozessen, wie Wareneingang und -ausgang und Lagerhaltung
- Haushaltsabfälle:
  Alle allgemeinen Abfälle, die in Bürobereichen, Gemeinschaftseinrichtungen und weiteren nicht produktionsbezogenen Bereichen eines Produktionsstandorts entstehen.
- Bauabfälle:
  Abfälle aus Projekten mit begrenzter Laufzeit, die im Zusammenhang mit Renovierungen, Erweiterungen und Abrissen stehen.

Abfalldaten werden auf Standortebene für alle Produktionsstätten und Logistikstandorte gesammelt. Abfalldaten für kleinere Bürostandorte werden noch nicht erfasst. Das Abfallaufkommen und die Zusammensetzung des Abfalls werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

ABFALLGEWICHT (in t)	N-2 = 2022/23	N = 2024/25
Gesamtabfall	**17.102,2**	**12.349,7**
Nicht gefährlicher Abfall	16.385,4	11.794,8
Gefährlicher Abfall	716,8	554,8
Nicht gefährlicher Abfall zur Rückgewinnung	**16.385,4**	**11.788,7**
Nicht gefährlicher Abfall, Vorbereitung zur Wiederverwendung	0,0	0,0
Nicht gefährlicher Abfall, Recycling	12.871,1	9.639,6
Nicht gefährlicher Abfall, andere Verwertungsverfahren	3.514,3	2.149,1
Gefährlicher Abfall zur Rückgewinnung	**716,8**	**553,9**
Gefährlicher Abfall, Vorbereitung zur Wiederverwendung	0,0	27,4
Gefährlicher Abfall, Recycling	48,0	30,1
Gefährlicher Abfall, andere Verwertungsverfahren	668,8	496,5
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	**0,0**	**6,1**
Nicht gefährlicher Abfall, Verbrennung	0,0	0,0
Nicht gefährlicher Abfall, Deponierung	0,0	0,0
Nicht gefährlicher Abfall, andere Arten der Beseitigung	0,0	6,1
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	**0,0**	**0,9**
Gefährlicher Abfall, Verbrennung	0,0	0,0
Gefährlicher Abfall, Deponierung	0,0	0,0
Gefährlicher Abfall, andere Arten der Beseitigung	0,0	0,9

ABFALLINTENSITÄT	BASISJAHR = 2021/22	N-2 = 2022/23	N = 2024/25	VERÄNDERUNG (N/N-2)	VERÄNDERUNG (N/BASISJAHR)
Recycelter Abfall (in t)	13.332,9	12.919,1	9.669,7		
Anteil recycelter Abfälle am Gesamtabfall	**72,1 %**	**75,5 %**	**78,3 %**	**3,7 %**	**8,6 %**
Gemischter Siedlungsabfall (in t)	5.544,6	4.118,8	1.919,1		
Anteil gemischter Siedlungsabfälle am Gesamtabfall	**30,7 %**	**24,1 %**	**15,5 %**	**-35,5 %**	**-49,4 %**
Produzierte Einheiten	60.422	57.122	42.353		
Abfall pro Trailer (kg/Einheit) *	**303,7**	**296,3**	**287,7**	**-2,9 %**	**-5,2 %**

* ohne Ratshausen (TSE)

Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5-6)

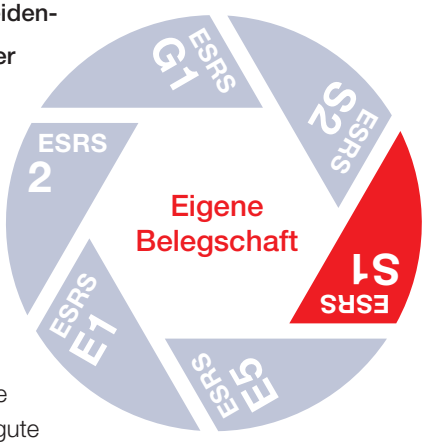
Eine genaue Abschätzung der finanziellen Auswirkungen wurde nicht vorgenommen. Es folgt lediglich eine qualitative Einschätzung. Kurzfristig könnten die finanziellen Auswirkungen durch die Einführung von Maßnahmen zur Optimierung der Ressourcennutzung und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft relativ gering sein. Kosten für Forschung und Entwicklung neuer Technologien sowie die Implementierung von Recycling- und Abfallmanagementsystemen könnten anfallen, werden aber nur umgesetzt, wenn diese durch Einsparungen bei der Materialbeschaffung und der Abfallentsorgung ausgeglichen werden.

Mittel- und langfristig könnten die finanziellen Auswirkungen deutlicher sichtbar werden. Neue Produktionsmethoden könnten die Materialkosten und die Abhängigkeit von Rohstoffen erheblich reduzieren. Gleichzeitig ist abzusehen, dass ab Anfang der 2030er Jahre die regulatorischen Anforderungen bezüglich der Kreislaufeigenschaften für in den Verkehr gebrachte Produkte steigen werden (Stichwort: ELVD).

Eigene Belegschaft

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

In einer sich ständig verändernden industriellen Landschaft ist es für uns von entscheidender Bedeutung, auf die Sicherheit, das Wohlbefinden und die Weiterentwicklung unserer Belegschaft zu achten. Besondere Highlights sind unsere ganzheitliche und auf den Menschen ausgerichtete Personalstrategie, die Teilnahme am Great Place to Work-Programm sowie unsere neuen Gesundheits- und Arbeitssicherheitsinitiative.



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

Schmitz Cargobull ist ein Produktionsunternehmen mit etwa 6.400 Mitarbeitern und Leiharbeitnehmern an verschiedenen internationalen Standorten. Das Unternehmen verfügt über verschiedene Möglichkeiten, soziale Aspekte für die Beschäftigten zu beeinflussen, steht jedoch auch vor Herausforderungen durch unterschiedliche arbeits- und sozialrechtliche Rahmenbedingungen in den jeweiligen Ländern.

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurden potenzielle positive und negative Auswirkungen bezüglich der Belegschaft identifiziert. Dabei wurden die Ergebnisse regelmäßig durchgeführter Risikoanalysen berücksichtigt, die Bestandteil des Managements von menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten sind. Mögliche positive Effekte sind unter anderem die Gestaltung angemessener Arbeitsbedingungen sowie die Förderung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit, die das Wohlbefinden und die Arbeitszufriedenheit der Mitarbeitenden unterstützt und zur Produktivität beiträgt.

Andererseits können herausfordernde Arbeitsbedingungen wie Unfall- und Krankheitsrisiken, unzureichend geregelte Arbeitszeiten, Belastung und Stress oder fehlende Arbeitsplatzsicherheit die Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten beeinträchtigen. Aspekte wie eine geringe Repräsentanz von Frauen, mögliche Lohnunterschiede sowie eine unzureichende Berücksichtigung von Diversitätsaspekten können die Chancengleichheit beeinflussen.

Die Konzepte und Maßnahmen von Schmitz Cargobull sind darauf ausgerichtet, positive Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens zu verstärken und mögliche negative Auswirkungen zu minimieren. Im Fokus stehen faire Arbeitsbedingungen, die Achtung der Rechte und Ansprüche von Mitarbeitern in Anlehnung an internationale Rahmenwerke und Konventionen. Aber auch flexible Arbeitszeitmodelle für eine gute Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Maßnahmen zur Gesundheitsförderung und Unfallprävention spielen eine entscheidende Rolle.

Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-1)

In unserer Grundsatzerklärung beschreiben wir die wesentlichen Aspekte zur Achtung von Menschenrechten und Umwelt sowie zur Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten. In diesem Zusammenhang sehen wir uns bei Schmitz Cargobull den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen verpflichtet. Diese Rahmenwerke umfassen die Anerkennung der Grundsätze der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen und der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation.

Unser Verhaltenskodex knüpft an die Grundsatzerklärung an und dient dazu, klare Richtlinien für das Verhalten und die ethischen Standards unserer Mitarbeiter festzulegen. Damit fördern wir eine Kultur der Integrität und Verantwortung im Unternehmen. Wir sorgen für Chancengerechtigkeit und fördern die Vielfalt im Unternehmen mit Mitarbeitern aus verschiedensten Nationen, die unabhängig von Geschlecht, Alter oder sexueller Orientierung in einem respektvollen Miteinander zusammenarbeiten.

Schmitz Cargobull prüft mindestens einmal im Jahr menschenrechtliche Risiken im eigenen Geschäftsbereich, um Gefahren für Mitarbeiter zu erkennen und gezielte Gegen-

maßnahmen zu entwickeln. Veränderungen, etwa durch neue Standorte, führen zu weiteren Prüfungen. Interne Fachleute sowie externe Indizes bewerten die Risiken je Standort. Ein Beschwerdesystem ermöglicht es Beschäftigten, Verstöße anonym zu melden. Für jede Meldung werden Abhilfemaßnahmen festgelegt und deren Umsetzung überwacht.

Die Personalstrategie steht unter dem Leitmotiv „Unsere Vision bist Du!“. Die strategische Personalplanung, die Talent-Akquise, das Onboarding, die operative Betreuung, die Personalentwicklung sowie die Begleitung des Offboardings und des Alumni-Managements verfolgen das Ziel, Mitarbeiter über den gesamten Prozess in den Mittelpunkt zu stellen. Durch die Teilnahme am Great Place to Work-Programm und die Nutzung der zugehörigen Werkzeuge sollen die Arbeitsbedingungen und die Arbeitgeberqualität langfristig verbessert werden. Darüber hinaus nutzen wir regelmäßig 360-Grad-Feedbacks, um eine offene Führungskultur im Unternehmen zu fördern.

Unser türkischer Standort wurde zum vierten Mal in Folge als Great Place to Work ausgezeichnet.

In unserer Verpflichtung zur Nachhaltigkeit spielen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz eine zentrale Rolle. Unser Ziel ist es, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, in der Unfälle und berufsbedingte Erkrankungen vollständig vermieden werden können. Der Grundstein hierfür ist unsere „Vision Null Unfälle“. Unsere Schlüsselprinzipien orientieren sich eng an den goldenen Regeln der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit. Dabei fokussieren wir uns auf vier Bereiche:

- Streben nach einer kooperativen Sicherheitskultur
- Implementierung konzernweiter Sicherheitsstandards
- Überarbeitetes Kennzahlensystem
- Zertifiziertes Managementsystem und Digitalisierung

Mit dem neu geschaffenen Expertennetzwerk für Arbeitssicherheit und der Initiative „Together we work safe.“ unter zentraler Führung werden Erfahrungen und Ideen standortübergreifend ausgetauscht und bereits erzielte Fortschritte ausgebaut.

Rollout der Initiative “Together we work safe.” im spanischen Werk in Saragossa

Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft und Behebung negativer Auswirkungen (S1-2, S1-3)

Eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretungen ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Der regelmäßige Dialog sowie strukturierte Beratungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmergremien erfolgen auf betrieblicher Ebene – etwa mit den lokalen Betriebsräten – sowie überbetrieblich in Abstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat und der Gewerkschaft. Mitglieder des deutschen Betriebsrats sowie Repräsentanten der IG Metall sind zudem im Aufsichtsrat der Schmitz Cargobull AG vertreten.

Die Arbeitnehmervertreter werden regelmäßig, zeitnah und detailliert über Unternehmensangelegenheiten wie beispielsweise der Unternehmensstrategie informiert. In Regionen ohne etablierte betriebliche Vertretungen oder für Beschäftigte ohne tarifvertragliche Regelungen stehen alternative Möglichkeiten für den sozialen Dialog sowie zum Austausch über Arbeitsbedingungen zur Verfügung. Dazu zählen Arbeitnehmerversammlungen oder Arbeitnehmerausschüsse, die als freiwillige und informelle Instrumente den Dialog mit dem Management ermöglichen.

Mitarbeiter sowie Interessengruppen wie Kunden, Lieferanten und Dienstleister von Schmitz Cargobull sowie alle anderen Personen, die vom wirtschaftlichen Handeln des Unternehmens betroffen sind, haben die Möglichkeit, potenzielles Fehlverhalten anonym über das Hinweisgebersystem (Link) zu melden. In der öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung zum Beschwerdeverfahren wird der Beschwerdeprozess sowie der Verzicht auf Vergeltungsmaßnahmen transparent erläutert. Fälle werden individuell betrachtet; dies schließt die Untersuchung, Überprüfung möglicher Maßnahmen sowie die Dokumentation ein.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-4)

Die nachfolgenden Ausführungen zu ausgewählten Maßnahmen bei Schmitz Cargobull verdeutlichen, auf welche Weise wir unsere Ziele im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz realisieren und wie wir im Wettbewerb um die besten Talente als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen werden wollen.

Maßnahmen in Bezug zu Gesundheitsschutz und Sicherheit

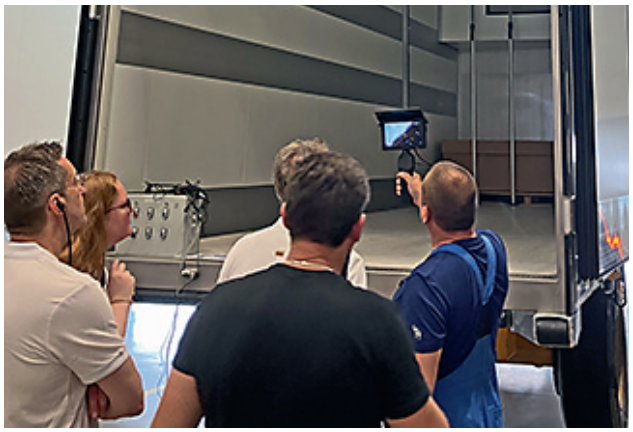
Zusammen mit der Initiative „Together we works safe.“ wurde auch ein neues digitales Meldeverfahren eingeführt. Damit können Sicherheitsvorkommnisse einfach gemeldet und bearbeitet werden, sodass Maßnahmen schnell eingeleitet und effektiver nachverfolgt werden.

Im neuen Teamleiter-Entwicklungsprogramm steht eine Sicherheitskultur im Mittelpunkt. Die Teamleiter lernen unter anderem das Team-Board kennen, das künftig genutzt wird, um Unfälle, unsichere Situationen und andere Probleme offen im Team zu besprechen. Neben Prozessen stehen auch individuelle und teambezogene Aspekte im Fokus, um gemeinsam Lösungen für mehr Sicherheit und Zusammenarbeit zu finden. Das Feedback zum Team-Board ist sehr positiv, weshalb es in allen Werken eingeführt wird.

Schulung am Teamboard

Im Werk Vreden wurde die Schmitz Cargobull-Unfallpyramide mit Fokus auf die Meldungen von Beinahe-Unfällen erprobt. Durch die stärkere Einbindung der Führungskräfte und die Sensibilisierung der Beschäftigten konnte die Anzahl der Meldungen deutlich gesteigert werden. Dabei geht es darum, unsichere Situationen frühzeitig im Team zu erkennen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.
Je nach Anzahl und Qualität der umgesetzten Verbesserungsmaßnahmen werden Punkte vergeben, die in das Ergebnis der individuellen Unfallpyramiden auf Teamleiterebene einfließen. Die besten Teams mit der geringsten Anzahl der gemeldeten Beinahe-Unfälle wurden auf der Betriebsversammlung mit Preisen ausgezeichnet. Auch dank dieser Tools konnte die Unfallquote im Werk Vreden erneut deutlich gesenkt werden. Die Unfallpyramide wird, wie auch das Team-Board, in digitalisierter Form in allen Werken implementiert.

Neben Schulungen und Methoden werden tagtäglich viele kleine Verbesserungen der Arbeitssicherheit in unseren Produktionswerken umgesetzt. Beispielsweise wurde in unserem Werk in Litauen ein Kamerasystem eingeführt, damit Mitarbeiter zur Qualitätsprüfung der Dachoberfläche nicht mehr in großer Höhe arbeiten müssen.



Die Gesundheit unserer Mitarbeitenden liegt uns sehr am Herzen und an allen großen Standorten haben wir ein Gesundheitsmanagement etabliert. Verschiedene Initiativen fördern die körperliche Fitness und das Gemeinschaftsgefühl. Mit einer subventionierten Firmenfitness-Mitgliedschaft haben Mitarbeiter Zugang zu tausenden Sport- und Gesundheitseinrichtungen in Deutschland. Bereits 1.250 Mitarbeiter nutzen das Dienstrad-Leasing und unterstützen damit nicht nur die Gesundheit und Mobilität, sondern auch die Umweltfreundlichkeit. Jährlich nehmen viele Mitarbeiter an verschiedenen Sportevents wie Staffelmarathon oder Firmenlauf teil. Und bei der Stadtradeln-Aktion treten die Standorte gegeneinander an. Weitere Angebote wie Gesundheitstage, Betriebssportgruppen, betriebliche Sozialberatung, schnelle Hilfe, Gesundheitsworkshops und individuelle Coachings runden das Gesundheitsmanagement an nationalen und internationalen Standorten ab.

Rund 30 engagierte Helferinnen und Helfer von Schmitz Cargobull und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) pflanzten Ende 2024 rund 1.000 Wildrosen und Efeupflanzen entlang einer 200 Meter langen Lärmschutzwand des Werks in Vreden. Innerhalb von nur zwei Stunden wurden die Pflanzarbeiten erfolgreich abgeschlossen. Die Zusammenarbeit zwischen den Teams von Schmitz Cargobull und dem NABU war von großer Motivation und Enthusiasmus geprägt.

Maßnahmen in Bezug auf weitere Arbeitsbedingungen

Im Rahmen unserer Personalstrategie stehen wir eng an der Seite unserer Mitarbeiter – vom Onboarding bis zum Offboarding und darüber hinaus. Alle neuen Mitarbeiter bei Schmitz Cargobull erhalten beispielsweise zum Start eine Welcome-Box mit verschiedenste Goodies von Schmitz Cargobull.

Schmitz Cargobull legt großen Wert auf die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Mitarbeiter und bietet verschiedene Programme, um das Potenzial jedes Einzelnen zu fördern. Initiativen für die Weiterentwicklung unserer Beschäftigten umfassen Trainingsprogramme für Berufseinsteiger, Führungskräfte oder Projektleiter. Außerdem sind unsere Potenzialprogramme für die Erkennung und Förderung von Mitarbeitern mit (Führungs-)Potenzial etabliert. Mit Blick auf die Nachhaltigkeitsstrategie haben wir interaktive Themenblöcke in alle Führungskräfteprogramme einfließen lassen. Das Trainingsmanagement erfolgt über das Learning-Management-System Cargobull Campus, das eine Vielzahl an Themen abdeckt.

Alle Mitarbeiter haben die Möglichkeit, im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP) Ideen einzureichen und mit ihren Teams von den erzielten Einsparungen zu pro-

fitieren. Dabei gibt es Sonderpreise zur Förderung von Ideen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit sowie des Abfall- und Energiemanagements. Über das KVP-System reichen unsere Mitarbeitenden jedes Jahr mehrere Hundert Ideen ein, was ihre hohe Bereitschaft zur Verbesserung der Arbeitsprozesse unterstreicht.

Wir sind stolz auf die langjährige Betriebszugehörigkeit unserer Mitarbeiter. Die Dienstjubiläen würdigen wir durch regelmäßige monatliche Ehrungen an den Standorten sowie durch eine jährliche Veranstaltung für Jubilare und Rentner. Bei regelmäßig organisierten Familientagen besteht die Möglichkeit, den Arbeitsplatz der Angehörigen vorzustellen.

Mit der Initiative „Smart Work“ verfolgt Schmitz Cargobull das Ziel, die Arbeitsumgebung an neue Anforderungen anzupassen. Das Unternehmen hat in die Ausstattung der Mitarbeitenden investiert. Mobiles Arbeiten zählt inzwischen für viele Beschäftigte zum Arbeitsalltag. Es wurde ein Raumkonzept entwickelt, das Kommunikation und gemeinsames Arbeiten fördern soll. Mitarbeitende erhalten zudem verschiedene zusätzliche Leistungen.

Wir bieten jungen Menschen 19 unterschiedliche Ausbildungswege an (⮆ Ausbildung und Duales Studium bei Schmitz Cargobull) und beschäftigen in Deutschland über 170 Auszubildende. Dabei werden unsere Auszubildenden für ihre überdurchschnittlichen Leistungen regelmäßig bei Besten-Ehrungen der Industrie- und Handelskammern ausgezeichnet. Zudem haben wir den „VR Innovation Award 2025“ in der Kategorie „Ausbildung und Nachwuchs“ für herausragende Nachwuchsarbeit und die Great Start-Auszeichnung als ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb erhalten.

Great Place To Work.
GREAT START
AUSGEZEICHNETER AUSBILDUNGSBETRIEB
OKT 24 – OKT 25 DE

Einblicke in den Azubi-Alltag erhält man auf Youtube (⮆ Ausbildung & Duales Studium bei Schmitz Cargobull), im Instagram-Kanal unserer Auszubildenden (⮆ Azubi Instagram) oder an den Ausbildungstagen an unseren Standorten.

Kennzahlen und Ziele

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen (S1-5)

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Arbeitsunfallhäufigkeit und die unfallbedingten Ausfalltage an unseren Produktionsstandorten bis zum Geschäftsjahr 2029/30 um 75 Prozent auf 9,2 zu reduzieren. Als Basis dient uns der Wert von 36,9 im Geschäftsjahr 2021/22.

Gesundheit & Sicherheit

2029/30 -75 % Arbeitsunfallhäufigkeit
2029/30 95 % Gesundheitsquote

Die Kennzahl zur Arbeitsunfallhäufigkeit (Lost Time Injury Frequency Rate = LTIFR) bildet das Verhältnis zwischen der Anzahl der Unfälle mit Arbeitszeitausfall und den im Unternehmen geleisteten Arbeitsstunden. Im Geschäftsjahr 2024/25 wurde die Arbeitsunfallhäufigkeit auf 27,2 gesenkt, was einer Reduktion von 26,2 Prozent im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021/22 entspricht. Damit haben wir unser Zwischenziel von minus 45 Prozent verfehlt. Dennoch sehen wir den kontinuierlichen Fortschritt und arbeiten mit den vorgestellten Initiativen und Maßnahmen daran, unsere Ziele zu erreichen.

26 %

Arbeitsunfallhäufigkeit reduziert

Neben der Verbesserung der Arbeitssicherheit wollen wir die Gesundheitsquote unserer Mitarbeiter bis zum Geschäftsjahr 2029/30 auf 95 Prozent erhöhen: Das bedeutet, dass die krankheits- und unfallbedingte Abwesenheit nicht mehr als fünf Prozent der Regelarbeitszeit betragen soll. Die Gesundheitsquote lag im Geschäftsjahr 2024/25 bei 92,4 Prozent, erfasst für 92,1% der Mitarbeiter.

Nachhaltigkeitsbewusstsein

2023/24 Mitarbeiterengagement-Konzept zur Nachhaltigkeit
2024/25 Nachhaltigkeit in der Personalentwicklung integriert

Zur Förderung des Nachhaltigkeitsbewusstseins haben wir uns zum Ziel gesetzt, Mitarbeiteraktionen für mehr Nachhaltigkeit zu fördern sowie Nachhaltigkeitsaspekte in die Personalentwicklung zu integrieren. Die Integration in unsere Führungskräfteentwicklung ist abgeschlossen, beim Mitarbeiterengagement sehen wir noch Verbesserungspotential. Erste Aktionen wie die Förderung von sozialen und ökologischen KVP-Ideen, das Stadtradeln und die Bepflanzung der Lärmschutzwand wurden gut angenommen, erreichen jedoch nicht alle Teile unserer Belegschaft.

Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens (S1-6)

Der Großteil unserer Mitarbeiter ist unbefristet angestellt. Insgesamt sind 86,8 Prozent unserer Mitarbeiter männlich und 13,2 Prozent weiblich. Obwohl wir die technische Möglichkeit etabliert haben, auch Stammdaten über Mitarbeiter anzulegen, die ihr Geschlecht mit nicht-binär angeben wollen, wurde diese Möglichkeit im Berichtszeitraum nicht genutzt.

ANGESTELLTE MITARBEITER 2024/25 nach Geschlecht und Arbeitsvertrag	MÄNNLICH	WEIBLICH	DIVERS	KEINE ANGABE	GESAMT
Unbefristet	4.930	742	0	0	5.672
Befristet	103	22	0	0	125
Ohne garantierte Stundenzahl	2	1	0	0	3
Gesamt	**5.035**	**765**	**0**	**0**	**5.800**

Zum Ende des Berichtsjahrs waren rund 6.400 Mitarbeiter in 32 Ländern bei Schmitz Cargobull beschäftigt – die meisten davon in Deutschland und anderen Ländern Europas. In folgender Tabelle sind die Länder einzeln aufgeführt, in denen mehr als 50 Mitarbeiter angestellt sind.

ANGESTELLTE MITARBEITER NACH LAND *	2024/25
Deutschland	4.185
Litauen	606
Spanien	256
Türkei	174
Großbritannien	64
Sonstige Länder	515
Gesamt	**5.800**

* Nur Länder, in denen Schmitz Cargobull mindestens 50 Mitarbeiter hat, sind einzeln aufgeführt

Den Wert der Mitarbeiterfluktuation haben wir nur für deutsche Standorte erfasst. Er lag im Geschäftsjahr bei 6,1 Prozent.

Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft des Unternehmens (S1-7)

Aufgrund eines sehr volatilen Umfelds im Markt für Auflieger und Anhänger ist Schmitz Cargobull auf Fremdarbeitskräfte angewiesen, um flexibel auf Marktschwankungen reagieren zu können.

NICHT-ANGESTELLTE MITARBEITER	2024/25
Selbstständige Arbeitnehmer	17
Leiharbeitnehmer	766
Gesamt	**783**

Leiharbeitnehmer erhalten das gleiche Entgelt wie festangestellte Mitarbeiter und haben den gleichen Urlaubsanspruch. Es kommen nur Leiharbeitsfirmen zum Einsatz, die sich unserem Verhaltenskodex verpflichten und nach Arbeitnehmerüberlassungsgesetz einen Vertrag mit der Tarifgemeinschaft des DGB oder der IG Metall abgeschlossen haben.

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog (S1-8)

In Deutschland sind rund 84,2 Prozent der angestellten Mitarbeiter bei Schmitz Cargobull durch Tarifverträge abgedeckt, insgesamt liegt die Abdeckung bei 62,7 Prozent.

Diversitätsparameter (S1-9)

Die Altersstruktur unserer Mitarbeiter verdeutlicht die Herausforderungen des demographischen Wandels, vor denen insbesondere unsere deutschen Standorte stehen.

ANGESTELLTE MITARBEITER NACH ALTERSGRUPPE	2024/25
Unter 30 Jahren	868
Zwischen 30 und 50 Jahren	3.176
Über 50 Jahren	1.756
Gesamt	**5.800**

Wie in vielen Bereichen des Maschinen- und Fahrzeugbaus ist auch bei Schmitz Cargobull sowohl unter den Mitarbeitern als auch in der Führungsebene die Geschlechterverteilung nicht gleichmäßig.

ANGESTELLTE MITARBEITER AUF OBERSTER FÜHRUNGSEBENE	2024/25
Männlich	56
▸ Anteil an oberster Führungsebene	95 %
Weiblich	3
Anteil an oberster Führungsebene	5 %
Divers	0
▸ Anteil an oberster Führungsebene	0 %
Ohne Angabe	0
▸ Anteil an oberster Führungsebene	0 %

Angemessene Entlohnung (S1-10)

Alle unsere Mitarbeiter erhalten zum Ende des Berichtszeitraums eine angemessene Entlohnung entsprechend den geltenden Maßstäben.

Sozialschutz (S1-11)

Alle unsere Mitarbeiter sind zum Ende des Berichtszeitraums sozial gegen Einkommensverluste aufgrund von Krankheit, Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, Elternzeit sowie Ruhestand abgesichert.

Menschen mit Behinderungen (S1-12)

Zum Stichtag 31.03.2025 waren 181 Mitarbeiter mit Behinderungen beschäftigt. Nach der länderspezifischen Definition für den Behinderungsgrad lag der Anteil bei 3,1 Prozent.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)

Die Entwicklung der Arbeitssicherheits- und Gesundheitskennzahlen ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Im Berichtsjahr 2024/25 gab es keine unfallbedingten Todesfälle bei Schmitz Cargobull.

GESUNDHEITSSCHUTZ UND SICHERHEIT	BASISJAHR = 2021/22	N-2 = 2022/23	N = 2024/25	VERÄNDERUNG (N/N-2)	VERÄNDERUNG (BASISJAHR/N-2)
Gesundheitsquote	**k.A.**	**91,6**	**92,4**	**0,9 %**	**k.A.**
Arbeitsunfälle mit Arbeitszeitausfall	286	207	180	0	0
Arbeitsunfallhäufigkeit (LTIFR)	**36,9**	**29,8**	**27,2**	**-8,7 %**	**-26,3 %**
Unfallbedingte Arbeitszeitausfalltage	3.013	2.635	2.466	0	0
Arbeitsunfallschwere (SR)	**10,5**	**12,7**	**13,7**	**7,6 %**	**30,0 %**

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)

Auf Verstöße gegen Gesetze, Codes und Standards reagieren wir konsequent, auch durch arbeitsrechtliche Schritte. Im Geschäftsjahr 2024/25 gab es keine Vorfälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung, die gemeldet und behandelt wurden. Es wurden keine Bußgelder oder nicht monetären Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften in Verbindung mit Menschenrechten oder Belästigung verhängt.

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Strategie und Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Verantwortung innerhalb der Lieferkette stellt ein zentrales Element unserer Nachhaltigkeitsstrategie dar. Hier legen wir dar, wie wir unseren Sorgfaltspflichten in Bezug auf die Lieferkette nachkommen und welche Maßnahmen wir ergreifen, um potenzielle Risiken im Bereich der Lieferkette zu identifizieren und zu steuern.

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

Als Unternehmen mit einer vielschichtigen Wertschöpfungskette sehen wir uns in besonderer Verantwortung für die Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards sowie der Menschenrechte entlang unserer Lieferkette. Schmitz Cargobull hat potenzielle Risiken innerhalb der Wertschöpfungskette identifiziert, die sich negativ auf die Rechte und das Wohlergehen der Arbeitskräfte auswirken können. Zu diesen Risiken zählen physische Gefahren, der Umgang mit Maschinen sowie die Verwendung gefährlicher Materialien und Substanzen, welche arbeitsbedingte Verletzungen, Erkrankungen oder Unfälle verursachen können. Zudem stellt Kinderarbeit eine Beeinträchtigung der Ausbildung dar und kann durch gefährliche Rahmenbedingungen die Gesundheit der betroffenen Kinder gefährden. Ebenso besteht das Risiko, dass Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Nötigung oder Zwangsarbeit im Rahmen missbräuchlicher und ausbeuterischer Beschäftigungsverhältnisse ausgesetzt sind.

Bei den möglichen negativen Auswirkungen stehen insbesondere die Logistikdienstleistungen und Metallerzeugnisse im Fokus. Unsere Risikoanalyse zeigt auch, dass Arbeitnehmer in den Beschaffungsländer Türkei, Indien und China einem erhöhten menschenrechtlichem Risiko ausgesetzt sind. Potenzielle Auswirkungen wurden auf der Grundlage von Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen ermittelt. Grundsätzlich setzen wir bei unseren außereuropäischen Lieferketten auf eine langjährige Zusammenarbeit mit einer kleinen Anzahl von Lieferanten.

Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-1)

Die Konzernrichtlinie zu unternehmerischen Sorgfaltspflichten beschreibt den Anwendungsbereich, die Zuständigkeiten und die allgemeinen Grundsätze für das Management menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten entlang der Lieferketten. Sie enthält spezifische Regelungen zum Risikomanagement, zu Präventions- und Abhilfemaßnahmen, zu Beschwerdeverfahren sowie zur Berichterstattung über menschenrechtliche Themen. Die Richtlinie gilt global für sämtliche Mitarbeiter und vollkonsolidierten Organisationseinheiten. Sie bezieht die durch das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) geschützten Rechtspositionen im eigenen Geschäftsbereich sowie in den Lieferketten mit ein.

Die Überwachung der Sorgfaltspflichten erfolgt anhand der in der Grundsatzerklärung definierten Prozesse. Wie im Kapitel „Eigene Belegschaft (ESRS S1)“ erläutert, bekennen wir uns

mit unserer Grundsatzerklärung zu den üblichen Standards zur Einhaltung der Menschen- und Arbeitsrechte.

Unser Lieferantenkodex konkretisiert die Anforderungen der Grundsatzerklärung für Lieferanten von Schmitz Cargobull und wird im Rahmen der Lieferantenregistrierung an diese weitergegeben. Der Kodex verpflichtet Lieferanten zur Einhaltung von Arbeitsrechten und Umweltstandards und verbietet explizit Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Menschenhandel. Er behandelt unter anderem Themen des Arbeitsschutzes und faire Arbeitsbedingungen.

Dazu zählen vertragsgerechte Bezahlung, Arbeitszeiten, Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer, Einkommen und Sozialleistungen sowie das Recht auf Vereinigung und freie Meinungsäußerung. Die Verantwortung für die Implementierung der Richtlinien liegt beim Vorstand. Die regelmäßige Kommunikation und Überwachung der Einhaltung der Sorgfaltspflichten erfolgen über interne Berichte sowie externe Veröffentlichungen sowie auf unserer Internetseite (Link).

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Behebung negativer Auswirkungen (S2-2, S2-3)

In einem funktionsübergreifenden Team werden unter Koordination des LkSG-Verantwortlichen jährliche Risikoanalysen durchgeführt. Dieser Prozess hilft uns, einen detaillierten und transparenten Überblick über die sozialen und ökologischen Risiken unserer Lieferanten und Partner zu bekommen. Außerdem ermöglicht dies unseren Einkäufern unmittelbar und zielgerichtet zu reagieren und Maßnahmen einzuleiten. Unsere aktiven Lieferanten und Partner durchlaufen ein Screening, woraufhin sie in Risikokategorien eingeteilt werden. Je nach Ausprägung werden automatisch Maßnahmen eingeleitet, die von Fragebögen, Zertifizierungen bis zu Audits reichen können.

Auch hier haben externe Interessentengruppen sowie alle Personen, die vom wirtschaftlichen Handeln des Unternehmens betroffen sind, die Möglichkeit, potenzielles Fehlverhalten anonym über das Hinweisgebersystem (Link) zu melden. In der öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung zum Beschwerdeverfahren werden der Beschwerdeprozess sowie der Verzicht auf Vergeltungsmaßnahmen transparent erläutert. Fälle werden individuell betrachtet; dies schließt die Untersuchung, Überprüfung möglicher Maßnahmen sowie die Dokumentation ein.

Maßnahmen in Bezug im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-4)

Im Rahmen der Implementierung des LkSG wurden mit dem funktionsübergreifenden Team zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die Sorgfaltspflichten wahrzunehmen. Unsere Einkaufsorganisation wurde umfassend zu den unternehmerischen Sorgfaltspflichten geschult, das Beschwerdeverfahren ausgebaut und die Prozesse im Fall von Hinweisen klar definiert. Die Effektivität der Meldekanäle wird überwacht, indem alle Hinweise systematisch erfasst, nachverfolgt und dokumentiert werden. Wir haben ein konzernweites Verfahren eingerichtet, um bei festgestellten Verstößen gegen Menschenrechte schnell Abhilfemaßnahmen einzuleiten. Für den Fall, dass ein begründeter Verdachtsfall auf die Verletzung der Sorgfaltspflichten besteht, wurde ein externer Dienstleister für Sozialaudits in der jeweiligen Landessprache qualifiziert.

Im April 2025 haben wir den ersten LkSG-Bericht auf unserer Internetseite veröffentlicht. Im Berichtszeitraum wurden keine bestätigten schwerwiegenden Menschenrechtsprobleme und -vorfälle im Zusammenhang mit der vorgelagerten oder nachgelagerten Wertschöpfungskette gemeldet.
Unser Mehrstufenansatz zum Risikomanagement, zu Präventions- und Abhilfemaßnahmen, zu Beschwerdeverfahren sowie zur Berichterstattung über menschenrechtliche Themen wird fortlaufend überprüft und verbessert. Aktuell beobachten wir die Entwicklungen zum europäischen Sorgfaltspflichtengesetz, der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) und werden die entsprechenden Anforderungen in die Weiterentwicklung unseres Risikomanagementsystems einfließen lassen.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (S2-5)

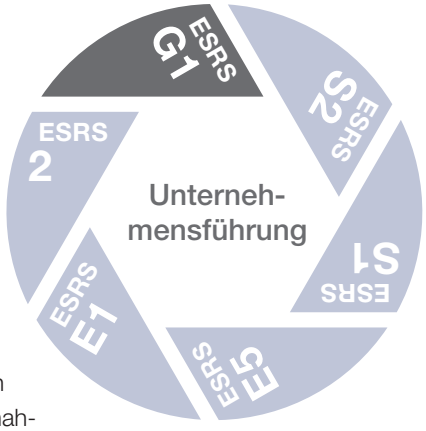
Lieferkettenverantwortung

2023/24 Risikolieferanten identifiziert
2024/25 Erfüllung der Lieferkettensorgfaltsanforderungen

Unsere Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie haben wir erfolgreich umgesetzt. Unsere Risikoanalyse wurde etabliert und interne wie externe Anforderungen an die Sorgfaltspflichtenanforderungen umgesetzt. Unser Ziel ist es nun, diese Anforderungen fortlaufend zu prüfen, bei Bedarf anzupassen und die damit verbundenen Sorgfaltspflichten zur Einhaltung von Arbeitsrechten und Umweltstandards einzuhalten.

Unternehmensführung

Strategie und Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen



Als Familienunternehmen setzen wir auf eine verantwortungsvolle und langfristig orientierte Unternehmensführung. Im Folgenden werden die entsprechenden Grundsätze und Steuerungsmechanismen erläutert.

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

Für Schmitz Cargobull hat die ethisch und rechtlich einwandfreie Durchführung sämtlicher Geschäftstätigkeiten höchste Priorität. Als Familienunternehmen legen wir besonderen Wert auf eine werteorientierte Unternehmenskultur. Diese ist durch Respekt, Vertrauen und Wertschätzung geprägt, wirkt Diskriminierung aktiv entgegen und bietet allen Mitarbeitern gleiche Entwicklungschancen.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert Schmitz Cargobull kontinuierlich sämtliche potenzielle, wesentliche Auswirkungen – positive wie negative – im Zusammenhang mit der Unternehmensführung. Unternehmen, deren Unternehmenskultur das Wohlbefinden der Mitarbeiter unterschätzt, riskieren eine Beeinträchtigung der Motivation und Arbeitszufriedenheit. Ein unzureichender Hinweisgeberschutz kann zu Vergeltungsmaßnahmen und unterdrückten Meldungen führen und damit wirtschaftliche sowie gesundheitliche Risiken verursachen.

Schmitz Cargobull steht für verantwortungsvolle Unternehmensführung und regelkonformes Handeln. Unsere etablierten Verhaltensrichtlinien, Standards und Prozesse vermitteln Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten und weiteren Stakeholdern klare Erwartungen hinsichtlich unserer ethischen und sozialen Werte. Alle Interessengruppen können etwaiges Fehlverhalten über das Hinweisgebersystem melden, wobei Hinweisgeber besonders vor Repressalien geschützt sind.

Sorgfaltspflicht- und Compliance-Prozesse gewährleisten die Identifikation und Bewertung potenzieller negativer Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit. Im Rahmen der Bearbeitung von Hinweisen auf Rechtsverstöße stehen Fairness und Objektivität im Mittelpunkt. Zur Prävention von Interessenkonflikten und zur Stärkung des Compliance-Bewusstseins setzen wir auf regelmäßige Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen für unsere Mitarbeiter.

Konzepte in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur (G1-1)

Schmitz Cargobull besitzt eine internationale Compliance-Organisation im Unternehmen, in der verschiedene Bereiche zur Sicherstellung der Compliance im Konzern zusammenarbeiten. Das Compliance Board, der Chief Compliance Officer sowie dezentrale Compliance-Beauftragte in allen Unternehmensbereichen gewährleisten die Überwachung und Bearbeitung Compliance-relevanter Themen und Aufgaben. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Compliance-Organisation, die die Einhaltung der weltweiten Gesetze und Richtlinien sicherstellt.

Für alle als wesentlich identifizierte Governance- und Compliance-Bereiche gibt es konzernweit verbindliche Richtlinien, insbesondere zu den Themen Sorgfaltspflichten, Wettbewerbsrecht, Korruption, Geldwäscheprävention und Datenschutz. Darüber hinaus hat Schmitz Cargobull grundlegende Verhaltensregeln im Rahmen des Code of Conduct definiert. Dieser enthält auch Ausführungen zu Grundwerten und ethischen Normen.

Daneben enthält das Organisationshandbuch der Schmitz Cargobull Gruppe für alle Mitarbeiter die jeweils relevanten Regelungen zur Aufbau- und Ablauforganisation. Der Chief Compliance Officer legt jedes Geschäftsjahr einen Bericht vor. Darauf basierend behandelt der zuständige Finanz- und Prüfungsausschuss des Auf-

sichtsrats Compliance-Themen, darunter auch Korruptionsbekämpfung, mindestens einmal im Jahr im Rahmen einer Ausschusssitzung.

Management der Beziehungen zu Lieferanten (G1-2)

Wir pflegen langfristige Beziehungen zu unseren Lieferanten, fördern lokale Lieferbeziehungen und achten auf die Resilienz unserer Lieferketten. Eine systematische Überprüfung und Bewertung von Lieferanten nach Nachhaltigkeitskriterien, die über die Sorgfaltspflichten hinaus gehen, findet noch nicht statt.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung (G1-3)

Mit Fragen und Hinweisen sowie im Falle potenzieller Verstöße kann sich jeder Mitarbeiter an seinen Vorgesetzten, an den dezentralen Compliance Officer, an den Chief Compliance Officer oder an eine externe Ombudsperson wenden. Diese nehmen – auf Wunsch auch anonym – Hinweise entgegen, die den Verdacht von Straftaten oder Gesetzes- und Regelverstößen begründen. In der Online-Compliance-Schulung werden Mitarbeiter in Themen wie Verhaltenskodex, Wettbewerbs- und Kartellrecht, Anti-Korruption, Geldwäscheprävention sowie IT-Sicherheit und Datenschutz geschult. Die Compliance-Schulung wurde gruppenweit von allen Führungskräften und Vertriebsmitarbeitern sowie von weiteren relevanten Mitarbeitergruppen absolviert und regelmäßig wiederholt.

Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung (G1-4)

Die externen Ombudspersonen erstatten jährlich Bericht an den Chief Compliance Officer. Es wurden im Berichtszeitraum keine Hinweise an die Ombudspersonen herangetragen. Schmitz Cargobull hatte im Geschäftsjahr 2024/25 keine Korruptionsvorfälle. Auch gab es keine Vorfälle im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen, ökologischen oder wirtschaftlichen Bereich. In Bezug auf Geldwäsche gab es keine Verstöße gegen die Richtlinie und sonstige Geldwäschebestimmungen.

Über den Bericht

Dies ist der dritte Nachhaltigkeitsbericht der Schmitz Cargobull AG. Er gilt für das Geschäftsjahr 2024/2025 (1. April 2024 bis 31. März 2025) und wurde am 13.10.2025 veröffentlicht. Der vorherige Bericht erschien für das Geschäftsjahr 2022/2023 und wurde am 23. Oktober 2023 veröffentlicht. Der nächste Bericht erscheint voraussichtlich im Herbst 2027. Die Berichterstattung erfolgt freiwillig in Anlehnung an den ESRS, eine externe Überprüfung hat nicht stattgefunden.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis entspricht dem für den Konzernabschluss. Die nachfolgende Tabelle listet alle Gesellschaften auf, die berichtsrelevante Geschäftsaktivitäten ausüben. Hierzu zählen neben der Schmitz Cargobull AG elf Gesellschaften im Inland und 43 im Ausland (siehe Tabellenübersicht) mit insgesamt 67 Standorten. 21 Gesellschaften sind nicht aufgeführt, da sie keine relevanten Aktivitäten durchführen, keine Beschäftigten haben oder nicht mehrheitlich im Eigentum von Schmitz Cargobull sind Tabelle mit Konsolidierungskreis einbetten.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

Gesellschaften mit Produktionsstandorten

- Schmitz Cargobull AG, Altenberge/Deutschland
- Schmitz Cargobull Gotha GmbH, Gotha/Deutschland
- Schmitz Cargobull Baltic UAB, Panevėžys/Litauen
- Schmitz Cargobull Ibérica SA, Saragossa/Spanien
- Schmitz Cargobull Treyler Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi, Adapazari/Türkei
- Schmitz Cargobull (UK) Ltd., Manchester/Großbritannien
- Schmitz Cargobull Michalovce s.r.o., Michalovce/Slowakei
- Schmitz Cargobull PTY LTD, Melbourne/Australien
- Cargobull Cool GmbH & Co. KG, Vreden/Deutschland
- TSE Trailer-System-Engineering GmbH & Co. KG, Ratshausen/Deutschland

Tochtergesellschaften Deutschland

- Schmitz Cargobull Overseas GmbH, Altenberge/Deutschland
- Schmitz Cargobull Finance GmbH, Horstmar/Deutschland
- Schmitz Cargobull Finance Deutschland GmbH, Horstmar/Deutschland
- Cargobull Parts & Services GmbH, Altenberge/Deutschland
- Cargobull Telematics GmbH, Münster/Deutschland
- Cargobull Trailer Store GmbH, Altenberge/Deutschland
- KubikX GmbH, Münster/Deutschland
- Preis Ingenieurbüro GmbH, Bühlertal/Deutschland

Tochtergesellschaften in anderen Ländern

- Schmitz Cargobull Austria Ges.m.b.H, Wals-Siezenheim/Österreich
- Schmitz Cargobull Belgium BVBA, Gent/Belgien
- Schmitz Cargobull Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien
- Schmitz Cargobull Danmark A/S, Padborg/Dänemark
- Schmitz Cargobull doo., Belgrad/Serbien
- Schmitz Cargobull doo., Sarajevo/Bosnien Herzegovina
- Schmitz Cargobull Eesti OÜ, Rae vald, Jüri/Estland
- Schmitz Cargobull France S.a.r.L., Saint Quentin-Fallavier/Frankreich
- Schmitz Cargobull Georgia, Tbilisi/Georgien
- Schmitz Cargobull Hellas AE, Mandra/Griechenland
- Schmitz Cargobull Italien S.R.L., Sommacampagna/Italien
- Schmitz Cargobull Kroatien d.o.o., Zagreb-Sesvete/Kroatien
- Schmitz Cargobull Latvija SIA, Riga/Lettland
- Schmitz Cargobull Macedonia DOOEL, Skopje/Mazedonien
- Schmitz Cargobull Magyarorszag Kft., Bicske/Ungarn
- Schmitz Cargobull Maroc SARL, Casablanca/Marokko
- Schmitz Cargobull Moldau SRL, Chisinau/Moldau
- Schmitz Cargobull Nederland B.V., Zevenbergen/Niederlande
- Schmitz Cargobull Norge AS, Jessheim/Norwegen
- Schmitz Cargobull Portugal Unipessoal Lda, Rio Maior/Portugal
- Schmitz Cargobull Rumänien SRL, Bukarest/Rumänien
- Schmitz Cargobull Schweiz AG, Kappel/Schweiz
- Cooling Unit Engineering AG, Kappel/Schweiz
- Trailer Engineering AG, Kappel/Schweiz
- Schmitz Cargobull Shanghai Co., Ltd., Shanghai/China
- Schmitz Cargobull Vehicles (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China
- Schmitz Cargobull Slovenija doo., Muta/Slowenien
- Schmitz Cargobull Suomi OY, Vantaa/Finnland
- Schmitz Cargobull Sverige AB, Helsingborg/Schweden
- Schmitz Cargobull Ukraine GmbH, Kiew/Ukraine
- «SCHMITZ CARGOBULL SCA» LLC, Tashkent/Usbekistan
- ATLANTIS GLOBAL SYSTEM S.L, Almeria/Spanien[1)]
- CBNA, LLC, Delaware/USA
- Cargobull Finance Penzügyi Szolog. Kft., Hungary, Bicske/Ungarn
- Cargobull Finance Polska SP z o.o., Ozarow, Mazowiecki/Polen
- Cargobull Finance Romania SRL, Bukarest/Rumänien
- TOO Schmitz Cargobull KAZ, Almaty/Kasachstan

[1)] Das Unternehmen ATLANTIS GLOBAL SYSTEM S.L konnte aus technischen Gründen im Berichtszeitraum keine verwertbaren Daten übermitteln.

Methoden und Annahmen

THG-Bilanzierung (E1-4)

Zur THG-Bilanzierung wurden diverse Methoden und Annahmen angewandt, die nachfolgend tabellarisch dargestellt sind.

SCOPE ▸ METHODEN UND ANNAHMEN ZUR THG-BILANZIERUNGEN

Scope 1

- Direkte Kohlenstoffemissionen beinhalten alle relevanten fossilen Energieträger: Diesel, Benzin, LPG, Heizöl und Erdgas
- Flüchtige Emissionen wurden anhand der zugekauften Kältemittelmengen und den Referenzwerten des GHG-Protokolls für Kältemittelverluste berechnet
- Keine Berücksichtigung länderspezifischer Bioanteile an Kraftstoffen
- Emissionsfaktoren gemäß der GEMIS 5.1- und DEFRA-Datenbanken

Scope 2

- Erhebung indirekter Emissionen, einschließlich eingekauftem Strom
- Standortbezogene Emissionen wurden länderspezifisch auf Basis der EMBER-Datenbanken berechnet
- Marktbezogene Emissionen wurden anhand der eingekauften Strommixe oder dem entsprechenden Residualmix des jeweiligen Landes berechnet

Scope 3.1

- Emissionen von eingekauften Güter- und Dienstleistungen wurden größtenteils anhand von Materialgewichten mithilfe von aktivitätsbasierten Emissionsfaktoren der ecoinvent-Datenbanken berechnet
- Emissionen des verbleibenden Einkaufsvolumen ohne aktivitätsbasierte Daten wurden mithilfe von finanzbasierten Emissionsfaktoren der exiobase-Datenbank berechnet

Scope 3.2

- Emissionen von eingekauften Kapitalgütern wurden analog zu den finanzbasierten Daten in Scope 3.1 berechnet

Scope 3.3

- Emissionen aus kraftstoff- und energiebezogenen Aktivitäten wurden mithilfe von well-to-tank-bzw. T&D-Emissionsfaktoren auf Grundlage des Kraftstoff- und Energieverbräuche in Scope 1 und 2 berechnet

Scope 3.4

- Emissionen von beauftragten Transportdienstleistungen wurden anhand von berechneten Tonnenkilometer aktivitätsbasiert mithilfe von GLEC-Emissionsfaktoren berechnet
- Emissionen von KEP-Dienstleistungen wurden ausgabenbasiert berechnet

Scope 3.5

- Emissionen von betrieblichen Abfällen wurden anhand der tatsächlichen Abfall- und Entsorgungsdaten und mithilfe von aktivitätsbasierten Emissionsfaktoren der ecoinvent-Datenbank berechnet

Scope 3.6

- Emissionen aus Geschäftsreisen wurden mithilfe von finanzbasierten Emissionsfaktoren der exiobase-Datenbank berechnet

Scope 3.7

- Emissionen vom Pendelverkehr der Mitarbeiter wurden mithilfe von geschätzten Tageskilometern und Transportmitteln berechnet

Scope 3.8

- Emissionen geleaster Pkw wurden anhand der tatsächlichen Kraftstoffverbräuche sowie vereinzelten Schätzungen ermittelt
- Emissionen gemieteter Immobilien und und geleaster interner Transportfahrzeuge (Stapler, Terminal-Zugmaschinen) wurden in Scope 1 berücksichtigt

Scope 3.9

- Emissionen aus nachgelagerten Transporten sind nicht anwendbar auf das Geschäftsmodell, da die Sattelauflieger und Ersatzteile nach Auslieferung direkt in die Nutzungsphase übergehen

Scope 3.10

- Emissionen aus der Verarbeitung verkaufter Produkte sind nicht anwendbar auf das Geschäftsmodell, da die Sattelauflieger und Ersatzteile nach Auslieferung direkt in die Nutzungsphase übergehen

Scope 3.11

- In den Emissionen aus der Nutzungsphase sind ausschließlich direkte Emissionen aus dem Betrieb von Transportkältemaschinen enthalten
- Emissionen wurden anhand der produzierten Sattelkühlkoffer und Transportkältemaschinen ermittelt
- Annahmen zu Lebensdauer und durchschnittlichen Kraftstoffverbräuchen wurden mithilfe von VECTO-Referenzwerten getroffen
- Kältemittelverluste wurde mithilfe von Herstellerangaben und GLEC-Referenzwerten berechnet

Scope 3.12

- Emissionen aus dem Umgang mit verkauften Gütern an deren Lebenszyklusende wurden auf Basis der produzierten Produkte und Stücklistenanalysen zur Abfallarten-Zusammensetzung (Metalle, Kunststoffe, Holz und Mix) und Verwertungswegen (Recycling, Verbrennung, Deponierung) berechnet
- Die Verwertungsquote von Kältemitteln wurde mithilfe von Referenzwerten des IPPC ermittelt

Scope 3.13

- Emissionen aus vermieteten oder verleasten Sachanlagen wurden in den Scopes 3.11 und 3.12 berücksichtigt

Scope 3.14

- Emissionen aus Franchise-Aktivitäten waren bisher nicht anwendbar auf das Geschäftsmodell

Scope 3.15

- Emissionen aus Beteiligungen, über die Schmitz Cargobull keine operative Kontrolle hat wurden mithilfe investitionsspezifischer Methode berechnet. Dafür wurden die Scope 1 und 2-Emissionen der Unternehmen entsprechend der Kapitalbeteiligung in diesem Scope angerechnet

Energiebilanzierung (E1-5)

Zur Bilanzierung der Energieverbräuche wurden die Energieverbräuche für stationäre und mobile Anwendungen im eigenen Geschäftsbereich erfasst. Zur Bestimmung der Anteile von Elektrizität aus erneuerbaren und nicht-erneuerbaren Quellen wurde auf Strommix-Daten der Versorger oder auf die länderspezifische Strommix-Datenbank EMBER zurückgegriffen. Die Energieverbräuche von kleinen Immobilien und Fuhrparks, bei denen keine Primärdaten zur Verfügung standen, wurden auf Basis der genutzten Flächen und Fahrzeuge geschätzt.

Ressourcen- und Abfallbilanzierung (E5-3)

Die Bilanzierung der Gewichte von genutzten Ressourcen und Verpackungen fand auf Basis der hinterlegten Gewichtsstammdaten sowie Wareneingangsmengen für den Berichtszeitraum statt. Die Gewichte von im Zeitraum beschafften Kapitalgütern sowie von Nicht-Produktionsmaterial sind aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit nicht mit eingeflossen. Die Abfallbilanzierung fand auf Basis der Daten von Entsorgungsdienstleistern für Produktions- und Logistikstandorte statt. Für einen kleinen Teil der Daten standen keine Informationen über die Entsorgungswege zur Verfügung, sodass hierfür Annahmen getroffen wurden. Standorte ohne Produktions- und Lagerbezug wurden aufgrund der geringen Bedeutung nicht in die Bilanzierung aufgenommen.

Index zu Abgabepflichten des ESRS

ESRS-KAPITEL ▸ ESRS-UNTERKAPITEL	SEITENZAHL	NICHT BERICHTETE PARAGRAPHEN
ESRS 2 - Allgemeine Angaben		
▸ BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	8; 52	-
▸ BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen	8	10, 11, 16
▸ GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	9	22c, 23
▸ GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen	9; 19-20	-
▸ GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	9	29b-e
▸ GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	9-10	-
▸ GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	10	36b-e
▸ SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	10-15	-
▸ SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	15-16	45 d
▸ SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	16-17; 19-20	48d-e
▸ IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	18; 8	53e-g
▸ IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	55-56	59
ESRS E1 - Klimawandel		
▸ Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	19-20	48d-e
▸ E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz	20-23	16c-g
▸ E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	23	-
▸ E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit dem Übergangsplan für den Klimaschutz	24-28	26, 29c
▸ E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	20-23; 53-54	-
▸ E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix	29-30; 54	-
▸ E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	30-32	-
▸ E1-7 – Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Gutschriften	32	-
▸ E1-8 – Interne CO_2-Bepreisung	32	63
▸ E1-9 – Erwartete finanzielle Auswirkungen wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	32	66-69
ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		
▸ Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	33	48d-e
▸ E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	33-34	-
▸ E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	34-37	19
▸ E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	37-38; 54	-
▸ E5-4 – Ressourcenzuflüsse	38-39	31b, 31c
▸ E5-5 – Ressourcenabflüsse	38-39	36a, 36c
▸ E5-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	39	43a

ESRS S1 - Eigene Belegschaft		
▸ Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	40	48d-e
▸ S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	40-41	-
▸ S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der eigenen Belegschaft und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	42	-
▸ S1-3 – Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann	42	-
▸ S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	42-44	37
▸ S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	45	-
▸ S1-6 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	45-46	50c
▸ S1-7 – Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft des Unternehmens	46	-
▸ S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	46	60b-c, 63
▸ S1-9 – Diversitätsparameter	46	-
▸ S1-10 – Angemessene Entlohnung	46	-
▸ S1-11 – Sozialschutz	46	-
▸ S1-12 – Menschen mit Behinderungen	46	-
▸ S1-13 – Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung		nicht berichtet
▸ S1-14 – Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	47	-
▸ S1-15 – Parameter für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben		nicht berichtet
▸ S1-16 – Vergütungsparameter (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)		nicht berichtet
▸ S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	47	-

ESRS S2 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette		
▸ Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	48	48d-e
▸ S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	48-49	-
▸ S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	49	-
▸ S2-3 – Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	49	-
▸ S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	49	31
▸ S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	49	-

ESRS G1 - Unternehmensführung		
▸ Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	50	48d-e
▸ G1-1 – Konzepte in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur	50-51	-
▸ G1-2 – Management der Beziehungen zu Lieferanten	51	14
▸ G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	51	21b-c
▸ G1-4 – Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung	51	-
▸ G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten		nicht berichtet
▸ G1-6 – Zahlungspraktiken		nicht berichtet

Redaktionelle Hinweise

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht ausschließlich das generische Maskulinum verwendet. Diese Formulierungen beziehen sich selbstverständlich auf alle Geschlechter. In Einzelfällen kann es aufgrund von Rundungen zu Abweichungen bei den Kennzahlen kommen.

Sämtliche zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Bericht basieren auf Annahmen, die zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses galten. Aufgrund unbekannter Risiken, Unsicherheiten und anderer Faktoren können tatsächliche Entwicklungen, Ergebnisse oder Leistungen der Schmitz Cargobull AG von den getroffenen Prognosen, Schätzungen oder Ankündigungen abweichen.

Der vollständige Nachhaltigkeitsbericht steht öffentlich auf unserer Webseite unter www.cargobull.com/de/unternehmen/nachhaltigkeit/report zur Verfügung und kann dort als PDF-Datei heruntergeladen werden.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Thomas Wissing de Freitas unter Thomas.WissingdeFreitas@cargobull.com.

SCHMITZ CARGOBULL

The TrailerCompany.

Schmitz Cargobull AG
Bahnhofstraße 22 · 48612 Horstmar · Germany
Telefon +49 02558 81-0
Telefax +49 02558 81-500
www.cargobull.com