

# Transformationsplan





# INHALT

## Wackler im Überblick

- 05 Der Transformationsplan auf einen Blick
- 07 Berichtsrahmen
- 08 Klimastrategie und SBTi-Zielsetzung

## Treibhausgasbilanz

- 10 Methodische Grundlagen und Datenqualität
- 11 THG-Bilanzierung im Basisjahr 2023
- 12 Emissionsentwicklung

## Externe Entwicklungen

- 15 Dekarbonisierung des Stromsystems
- 15 Transformation des Mobilitätssektors
- 16 Anforderungen entlang der Lieferketten
- 17 Regulatorischer Transformationsdruck
- 17 Veränderung des Mobilitätsverhaltens

## Dekarbonisierungshebel

- 19 Elektrifizierung des Fuhrparks
- 21 Stationäre Verbrennung
- 22 Eingekaufte Energie
- 24 Einkauf und Lieferkette
- 26 Mitarbeitendenmobilität
- 28 Abfall und Ressourcennutzung
- 29 Nutzung verkaufter Produkte

## Maßnahmenplan

- 31 Priorisierung der Handlungsfelder
- 32 Maßnahmen Scope 1 und 2
- 35 Maßnahmen Scope 3

## Governance

- 39 Verantwortlichkeiten
- 39 Monitoring, KPIs und Steuerungsprozess
- 39 Risiken, Chancen und Abhängigkeiten
- 40 Finanzielle Einordnung

# Wackler im Überblick



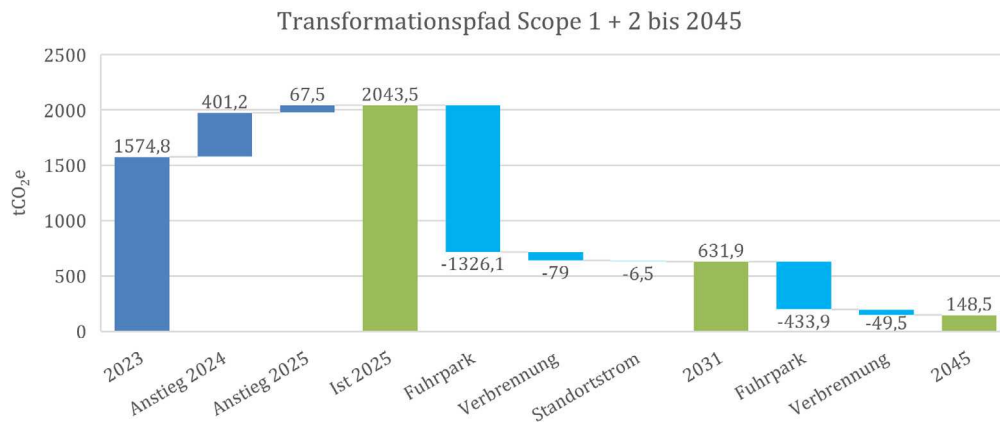
## Der Transformationsplan auf einem Blick

Die Wackler Group verfolgt mit diesem Klimatransformationsplan einen wissenschaftsbasierten und umsetzungsorientierten Pfad zur Erreichung ihrer SBTi-validierten Klimaziele. Gegenüber dem Basisjahr 2023 sollen die absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2031 um 50,4 % und bis 2045 um 90 % reduziert werden. Für Scope 3 gilt ein Intensitätsziel: Die Emissionen pro Mitarbeitenden sollen bis 2031 um 54,99 % und bis 2045 um 97 % sinken.

Die Treibhausgasbilanz zeigt, dass sich die Emissionen auf wenige wesentliche Bereiche konzentrieren. Die größten Emissionsquellen sind das Pendeln der Mitarbeitenden, die eingekauften Güter und Dienstleistungen sowie die mobile Verbrennung im Fuhrpark. Diese drei Bereiche bilden den Schwerpunkt des Transformationspfads.

### Scope-1 und Scope-2

Der Fuhrpark ist der größte direkt steuerbare Emissionshebel der Wackler Group. Die mobile Verbrennung verursachte 2025 rund 86 % der Scope-1-Emissionen und prägt damit die Emissionsentwicklung in diesem Bereich maßgeblich. Der zentrale Transformationsansatz ist daher die schrittweise Umstellung der Fahrzeugflotte auf batterieelektrische Fahrzeuge.



Das Transformationsszenario kombiniert eine Elektroquote von 80 % mit einem Anteil von 75 % dokumentiertem Ökostrom für Ladevorgänge. Zusammen mit Maßnahmen zur Reduktion der stationären Verbrennung und zur Dekarbonisierung des Standortstroms ergibt sich für 2031

ein rechnerischer Scope-1 und 2-Wert von rund 631,9 t CO<sub>2</sub>e. Dieser liegt unter dem SBTi-Zielwert von 781,1 t CO<sub>2</sub>e. Für 2045 ergibt das Szenario einen Wert von rund 148,5 t CO<sub>2</sub>e und liegt damit ebenfalls knapp unter dem Zielwert von 157,5 t CO<sub>2</sub>e.

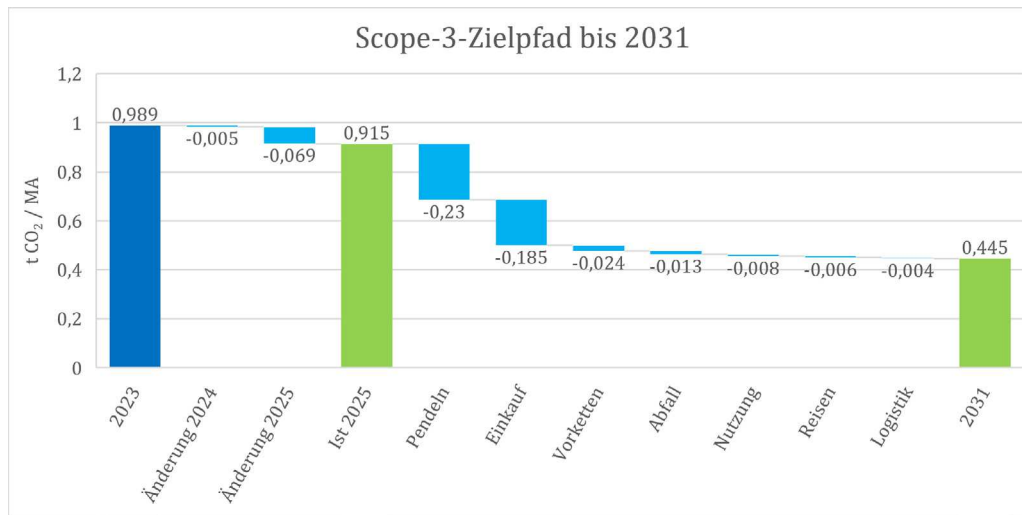
### Scope-3

Die Scope-3-Emissionen entstehen überwiegend in Bereichen, die von der Wackler Group nur gemeinsam mit Mitarbeitenden, Lieferanten, Kund:innen und weiteren Partnern beeinflusst werden können. Das Pendeln der Mitarbeitenden sowie die eingekauften Güter und Dienstleistungen stellen die größten Scope-3-Emissionsquellen dar und stehen daher im Mittelpunkt des Reduktionspfads. Die weiteren Kategorien, darunter kraftstoff- und energiebezogene Vorketten, Abfall, Geschäftsreisen, vorgelagerte Logistik und die Nutzung verkaufter Produkte, wirken ergänzend.

Beim Pendeln liegt der Schwerpunkt auf der Reduktion emissionsintensiver Pkw-Fahrten, der Förderung emissionsärmerer Verkehrsmittel, mobilitätsbezogenen Anreizen und einer möglichst wohnortnahen Einsatzplanung. Die Steuerbarkeit ist jedoch begrenzt, da ein großer Teil der Beschäftigten direkt an Kundenobjekten tätig ist und Wohnort, Arbeitsweg sowie Verkehrsmittelwahl nur teilweise durch das Unternehmen beeinflusst werden können.

In der Beschaffung konzentrieren sich die Emissionen insbesondere auf Papier und Zellulose, Maschinen und Ausstattung, Reinigungschemie sowie Kunststoffe. Die Transformation erfolgt hotspotbasiert durch emissionsärmere Produktalternativen, höhere Recycling- und Rezyklateile, Product Carbon Footprints sowie die gezielte Zusammenarbeit mit strategischen Lieferanten. Das etablierte Reinigungskonzept GREEN CLEAN® unterstützt diesen Ansatz durch definierte Umwelt- und Sozialstandards.

Im ambitionierten Zielpfad sinken die Scope-3-Emissionen von 7.516,9 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025 auf rund 3.658 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2031. Dies entspricht einer absoluten Reduktion von rund 3.859 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise einer Verringerung der Emissionsintensität von 0,915 auf 0,445 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden. Den größten Beitrag leisten dabei das Pendeln der Mitarbeitenden mit einer Reduktion von rund 1.888 t CO<sub>2</sub>e sowie die eingekauften Güter und Dienstleistungen mit rund 1.518 t CO<sub>2</sub>e. Zusammen tragen diese beiden Handlungsfelder rund 88 % des gesamten Scope-3-Reduktionsbedarfs bis 2031. Unter den getroffenen Annahmen wird das SBTi-validierte Near-Term-Ziel damit rechnerisch erreicht. Für das Net-Zero-Ziel 2045 wird bei gleichbleibender Mitarbeitendenzahl ein Zielwert von rund 244 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 0,030 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden angestrebt.



Der Klimatransformationsplan schafft damit einen transparenten und nachvollziehbaren Rahmen, um die SBTi-validierten Klimaziele systematisch in die Unternehmenssteuerung zu integrieren und die Dekarbonisierung der Wackler Group langfristig zu steuern. Die Umsetzung erfordert insbesondere Investitionen in die Elektrifizierung des Fuhrparks, Ladeinfrastruktur, erneuerbare Energien sowie Daten- und Lieferantenmanagement. Die finanzielle Bewertung wird schrittweise konkretisiert und mit der regulären Investitions- und Budgetplanung verknüpft.

Während der Near-Term-Pfad bis 2031 mit konkreten Maßnahmen und quantifizierten Beiträgen hinterlegt ist, hängt die vollständige Erreichung des Scope-3-Net-Zero-Ziels 2045 zusätzlich von externen Entwicklungen ab. Dazu zählen insbesondere die Dekarbonisierung des Stromsystems und der Lieferketten, die Elektrifizierung des Verkehrs sowie die Verfügbarkeit emissionsarmer Produkte und Dienstleistungen. Der langfristige Transformationspfad wird jährlich weiterentwickelt und an technologische, regulatorische und marktseitige Entwicklungen angepasst.

### Umsetzung und Steuerung

Der Transformationsplan ist als bereichsübergreifendes Steuerungsinstrument angelegt. Die strategische Gesamtverantwortung liegt bei der Geschäftsführung, die fachliche Koordination beim Nachhaltigkeitsmanagement und die operative Umsetzung in den zuständigen Fachbereichen. Die Fortschritte werden jährlich anhand der Treibhausgasbilanz und zentraler Kennzahlen überprüft.

Die Umsetzung erfordert insbesondere Investitionen in die Elektrifizierung des Fuhrparks, Ladeinfrastruktur, erneuerbare Energien sowie Daten- und Lieferantenmanagement. Die finanzielle Bewertung wird schrittweise konkretisiert und mit der regulären Investitions- und Budgetplanung verknüpft.

## Berichtsrahmen

Der vorliegende Klimatransformationsplan übersetzt die klimabezogenen Ziele der Wackler Group in einen nachvollziehbaren Umsetzungspfad. Er beschreibt die wesentlichen Emissionsquellen, definiert die Zielsetzungen und zeigt die Handlungsfelder, Maßnahmen und Steuerungsmechanismen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Die Wackler Group ist ein mittelständisches Dienstleistungsunternehmen mit Hauptsitz in München. Zu den Geschäftsbereichen gehören Gebäudereinigung, Facility Management, Security, Personaldienstleistungen, ESG-Beratung, ESG-Software sowie Robotiklösungen. Klimaschutz berührt damit sowohl die eigene Geschäftstätigkeit als auch die Leistungserbringung bei Kund:innen und die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die organisatorische Betrachtung umfasst die Wackler Group einschließlich der Wackler Holding SE und ihrer sechs Tochtergesellschaften, 44 Standorten und rund 8.200 Mitarbeitenden. Zur Unternehmensgruppe gehören neben der Wackler Holding die Wackler Service Group GmbH & Co. KG Süd, die Wackler Service Group GmbH & Co. KG Nord, die Wackler Personal-Service GmbH, die ConClimate GmbH, die Substain GmbH sowie die RoboPlanet GmbH.

Die operative Betrachtung umfasst Scope 1, Scope 2 und relevante Scope-3-Kategorien entlang der Wertschöpfungskette. Als Basisjahr für Zielpfad und Fortschrittsmessung dient das Jahr 2023. Die Zieljahre ergeben sich aus den validierten SBTi-Zielen: 2031 für die Near-Term-Ziele und 2045 für das langfristige Net-Zero-Ziel.

| Dimension               | Festlegung                                      | Bedeutung                       |
|-------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|
| Organisatorische Grenze | Wackler Group inkl. 6 Tochtergesellschaften     | Rahmen für Verantwortlichkeiten |
| Operative Grenze        | Scope 1, Scope 2 & relevante Scope-3-Kategorien | Grundlage für Emissionsanalyse  |
| Basisjahr               | 2023                                            | Referenzjahr für SBTi-Zielpfad  |
| Zieljahre               | 2031 und 2045                                   | Near-Term- und Net-Zero-Ziele   |

## Klimastrategie und SBTi-Zielsetzung

Die Klimatransformation ist ein zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie der Wackler Group. Bereits in den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um Umwelt- und Klimaschutz systematisch in die Geschäftstätigkeit zu integrieren. Dazu zählen unter anderem Umwelt- und Energiemanagementsysteme, nachhaltige Dienstleistungsangebote sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Dienstleistungen.

Ein wichtiger Baustein ist das Reinigungskonzept GREEN CLEAN®, welches seit Anfang 2023 für alle Kund:innen Standard ist. Das Konzept basiert auf definierten Umwelt- und Sozialstandards und umfasst unter anderem den Einsatz zu 90% EU-Ecolabel zertifizierter Reinigungsprodukte, mikroplastikfreier Rezepturen, Herstellerangaben zur biologischen Abbaubarkeit, energieeffizienter Reinigungstechnik, definierte Anforderungen an Lieferanten sowie dokumentierte Sozialstandards entlang der Leistungserbringung.

Darüber hinaus verfolgt die Wackler Group den Anspruch, Nachhaltigkeit nicht nur innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit umzusetzen, sondern auch aktiv bei Kund:innen und Partnern voranzutreiben. Durch die Aktivitäten in den Bereichen ESG-Beratung, ESG-Software und Robotiklösungen verbindet die Wackler Group operative Dienstleistungserbringung mit Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Automatisierung, Klimaschutz und Datenmanagement. Die Gründung der Substain GmbH und der RoboPlanet GmbH sowie die Weiterentwicklung der ConClimate GmbH unterstreichen diesen Anspruch.

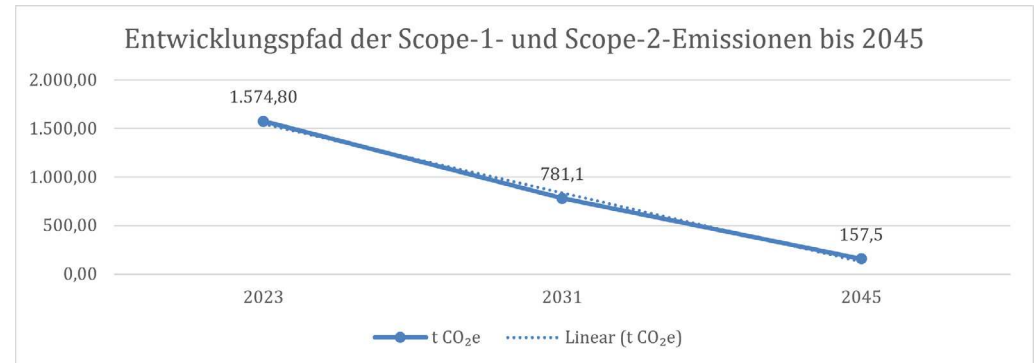
Mit der Validierung ihrer Klimaziele durch die Science Based Targets Initiative (SBTi) hat sich die Wackler Group verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Einklang mit wissenschaftsbasierten Zielpfaden zu reduzieren. Die Initiative bietet hierfür einen international anerkannten Rahmen zur Entwicklung, Validierung und transparenten Kommunikation von Klimazielen.

Die Klimaziele der Wackler Group wurden am 7. März 2025 durch die Science Based Targets Initiative validiert. Die Validierung bestätigt, dass die eingereichten Emissionsreduktionsziele mit den Anforderungen der relevanten SBTi-Standards im Einklang stehen. Die validierten SBTi-Ziele sind mit einem 1,5°C-kompatiblen Reduktionspfad vereinbar und unterstützen das Ziel der Europäischen Union, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

### Scope 1 und Scope 2

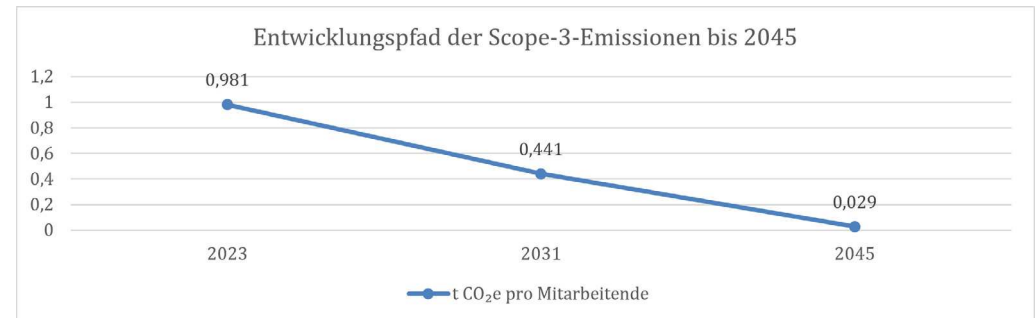
Für die direkten Emissionen aus der eigenen Geschäftstätigkeit (Scope 1) sowie die indirekten energiebezogenen Emissionen (Scope 2) verfolgt die Wackler Group absolute Reduktionsziele.

Bis 2031 sollen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2023 um 50,4 % reduziert werden. Langfristig wird eine Reduktion um 90 % bis 2045 angestrebt.



### Scope 3

Für die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette verfolgt die Wackler Group einen intensitätsbasierten Ansatz. Bis 2031 sollen die Scope-3-Emissionen pro Mitarbeitenden gegenüber dem Basisjahr 2023 um 54,99 % reduziert werden. Bis 2045 wird eine Reduktion um 97 % pro Mitarbeitenden angestrebt.



Das Scope-3-Ziel ist als Intensitätsziel auf Basis der Mitarbeitendenzahl ausgestaltet. Die Wahl eines intensitätsbezogenen Ziels ermöglicht es, Emissionsreduktionen entlang der Wertschöpfungskette voranzutreiben und gleichzeitig zukünftiges Unternehmenswachstum angemessen zu berücksichtigen.

# Treibhausgas Bilanz



## Methodische Grundlagen und Datenqualität

Die Treibhausgasbilanzierung der Wackler Group bildet die zentrale Datengrundlage für den Klimatransformationsplan. Sie ermöglicht die systematische Erfassung der wesentlichen Emissionsquellen, die Identifikation von Emissionstreibern sowie die Ableitung und Steuerung von Reduktionsmaßnahmen.

Die Bilanzierung erfolgt gemäß den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol. Dabei werden die Emissionen den drei Scopes zugeordnet: Scope 1 umfasst direkte Emissionen aus eigenen oder kontrollierten Quellen, Scope 2 umfasst indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie und Scope 3 umfasst weitere indirekte Emissionen entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Bewertung der Datenqualität erfolgt auf Basis der Herkunft und Granularität der zugrundeliegenden Aktivitätsdaten. Kategorien mit Primärdaten aus Verbrauchs-, Mengen- oder Lieferantendaten werden als „sehr gut“ eingeordnet. Kategorien, die auf Hochrechnungen, Ausgabenansätzen oder konservativen Schätzungen beruhen, weisen eine geringere Datenqualität auf. Die kontinuierliche Verbesserung der Datengrundlage ist ein wesentlicher Bestandteil der Klimastrategie und wird im Rahmen der jährlichen Fortschreibung des Klimatransformationsplans berücksichtigt.

| Scope / Kategorie                        | Erfasst | Datengrundlage / Annahme                                                                             | Qualität       |
|------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Scope 1 – Mobile Verbrennung             | Ja      | Berechnung auf Basis der Benzinmenge in Litern                                                       | Sehr gut       |
| Scope 1 – Stationäre Verbrennung         | Ja      | Erdgasverbräuche der großen Niederlassungen München und Chemnitz; Hochrechnung für weitere Standorte | Befriedigend   |
| Scope 1 – Flüchtige Gase                 | Nein    | Berücksichtigung über Sicherheitsaufschlag                                                           | Nicht relevant |
| Scope 1 – Prozessemissionen              | Nein    | Keine Prozessemissionen angefallen                                                                   | Nicht relevant |
| Scope 2 – Strom, market-based            | Ja      | Berechnung auf Grundlage von Verbrauchsangaben; Hochrechnung für zwölf Niederlassungen               | Gut            |
| Scope 2 – Fernwärme                      | Nein    | Fernwärme wird nicht genutzt                                                                         | Nicht relevant |
| Scope 2 – Sonstige fremderzeugte Energie | Nein    | Weitere fremderzeugte Energie, z. B. Fernkälte oder Dampf, wird nicht bezogen                        | Nicht relevant |

| Scope / Kategorie                                      | Erfasst | Datengrundlage / Annahme                                                                                                  | Qualität                 |
|--------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Scope 3.1 – Eingekaufte Güter und Dienstleistungen     | Ja      | Gewichtsdaten von Herstellern und Händlern; herstellereigene Emissionsfaktoren                                            | Sehr gut                 |
| Scope 3.2 – Anlagegüter                                | Nein    | Keine Anlagegüter berücksichtigt; Reinigungsmaschinen werden in 3.1 berücksichtigt                                        | Nicht relevant           |
| Scope 3.3 – Kraftstoff- und energiebezogene Emissionen | Ja      | Automatische Berechnung auf Basis der in Scope 1 und 2 verwendeten Energieträger                                          | Abhängig von Scope 1 & 2 |
| Scope 3.4 – Vorgelagerte Transporte                    | Ja      | Teilweise Berechnung über Ausgaben, teilweise konservative Schätzung                                                      | Befriedigend             |
| Scope 3.5 – Abfall                                     | Ja      | Gefährliche Abfälle auf Basis von Rechnungen; Restmüll der Niederlassungen anhand m2                                      | Gut                      |
| Scope 3.6 – Geschäftsreisen                            | Ja      | Ausgaben für Flüge, Hotels, Benzin und Zugtickets                                                                         | Sehr gut                 |
| Scope 3.7 – Mitarbeitendenmobilität                    | Ja      | Distanzen auf Basis von Postleitzahlen von Mitarbeitenden; Hochrechnung über FTEs; Verkehrsmittelabfrage je Niederlassung | Sehr gut                 |
| Scope 3.8 – Gemietete Anlagen                          | Nein    | Emissionen aus geleasteten Sachanlagen wurden in Scope 1 und 2 mitberechnet                                               | Nicht relevant           |
| Scope 3.9 – Downstream Transport und Distribution      | Nein    | Nachgelagerte Transporte nicht vorhanden; Maschinen und Produkte werden direkt zum Einsatzort geliefert                   | Nicht relevant           |
| Scope 3.10 – Weiterverarbeitung verkaufter Produkte    | Nein    | Keine Weiterverarbeitung                                                                                                  | Nicht relevant           |
| Scope 3.11 – Nutzung verkaufter Produkte               | Ja      | Energie-Durchschnittswert je Stunde Maschineneinsatz; Hochrechnung anhand abgerechneter Einsatzstunden                    | Gut                      |
| Scope 3.12 – Verwertung verkaufter Produkte            | Nein    | Entsorgung auf Basis angenommener Wege und Gewichte berechnet, nicht separat als Kategorie ausgewiesen                    | Nicht relevant           |
| Scope 3.13 – Vermietete Sachanlagen                    | Nein    | Keine relevanten Vermietungen                                                                                             | Nicht relevant           |
| Scope 3.14 – Franchises                                | Nein    | Keine Franchisenehmer vorhanden                                                                                           | Nicht relevant           |
| Scope 3.15 – Investitionen                             | Nein    | Keine Investments oder Beteiligungen in großem Umfang                                                                     | Nicht relevant           |

## THG-Bilanz im Basisjahr 2023

Das Basisjahr für die wissenschaftsbasierten Klimaziele der Wackler Group ist das Geschäftsjahr 2023. Dieses Jahr bildet den Referenzpunkt für die Near-Term Targets bis 2031 sowie für die langfristigen Net-Zero-Ziele bis 2045. Die Emissionsentwicklung der Folgejahre wird entsprechend gegenüber dem Basisjahr 2023 bewertet.

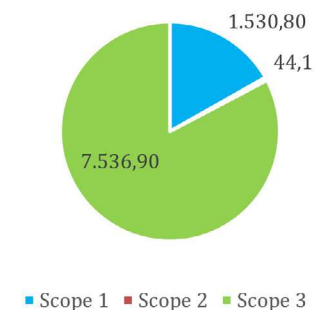
| Basisjahr 2023                                            | t CO <sub>2</sub> e | %      |
|-----------------------------------------------------------|---------------------|--------|
| <b>Scope 1</b>                                            |                     |        |
| Mobile Verbrennung                                        | 1.283,1             | 13,4 % |
| Stationäre Verbrennung                                    | 247,7               | 2,6 %  |
| <b>Scope 2</b>                                            |                     |        |
| Strom                                                     | 44,1                | 0,0 %  |
| <b>Scope 3</b>                                            |                     |        |
| Kat. 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen            | 2.629,8             | 27,5 % |
| Kat. 3: Kraftstoff- und Energiebezogene Emissionen        | 288,8               | 3,0 %  |
| Kat. 4: Vorgelagerte Logistik                             | 84,9                | 0,9 %  |
| Kat. 5: Abfall                                            | 247,2               | 2,6 %  |
| Kat. 6: Geschäftsreisen                                   | 151,0               | 1,6 %  |
| Kat. 7: Pendeln der Arbeitnehmer                          | 3.944,0             | 41,2 % |
| Kat. 11: Nutzung verkaufter Produkte                      | 191,2               | 2,0 %  |
| Summe t CO <sub>2</sub> (inkl. 10 % Sicherheitsaufschlag) | 10.022,9            |        |

Die Treibhausgasbilanz des Basisjahres 2023 zeigt, dass der überwiegende Teil der Emissionen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette entsteht. Von insgesamt 9.111,7 t CO<sub>2</sub>e entfielen rund 83 % auf Scope 3, während Scope 1 und Scope 2 zusammen rund 17 % der Emissionen verursachten. Damit wird deutlich, dass die Zielerreichung nicht allein durch Maßnahmen innerhalb des eigenen Geschäftsbetriebs möglich ist, sondern eine aktive Einbindung der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erfordert.

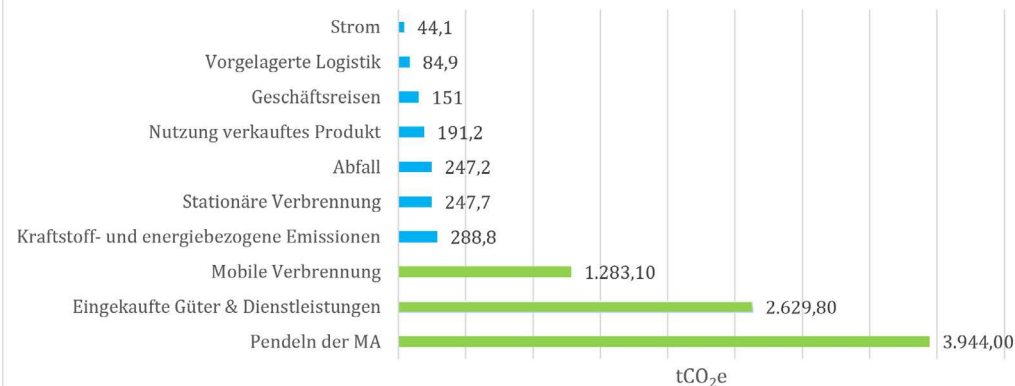
Innerhalb von Scope 3 lagen die größten Emissionsschwerpunkte im Jahr 2023 bei der Mitarbeitendenmobilität sowie bei eingekauften Gütern und Dienstleistungen.

Zusammen verursachten diese beiden Kategorien rund 88 % der Scope-3-Emissionen und stellen damit die zentralen Handlungsfelder der Klimatransformation dar. Weitere relevante Scope-3-Kategorien waren unter anderem kraftstoff- und energiebezogene Aktivitäten, vorgelagerte Transporte, Abfall, Geschäftsreisen sowie die Nutzung verkaufter Produkte.

Verteilung der Treibhausgasemissionen nach Scopes (2023)



Wesentliche Emissionsquellen im Basisjahr 2023



## Emissionsentwicklung

Die Treibhausgasemissionen der Wackler Group stiegen zwischen 2023 und 2025 moderat an. Die bilanzierten Gesamtemissionen einschließlich des Sicherheitsaufschlags erhöhten sich von 10.022,9 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2023 auf 10.517,9 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2024 und stabilisierten sich 2025 mit 10.516,5 t CO<sub>2</sub>e auf dem Niveau des Vorjahres. Insgesamt entspricht dies einem Anstieg von rund 4,9 % gegenüber dem Basisjahr.

|                                                    | 2023                |        | 2024                |        | 2025                |        |
|----------------------------------------------------|---------------------|--------|---------------------|--------|---------------------|--------|
|                                                    | t CO <sub>2</sub> e | %      | t CO <sub>2</sub> e | %      | t CO <sub>2</sub> e | %      |
| <b>Scope 1</b>                                     |                     |        |                     |        |                     |        |
| Mobile Verbrennung                                 | 1.283,1             | 13,4 % | 1.677,3             | 17,5 % | 1.673,7             | 17,5 % |
| Stationäre Verbrennung                             | 247,7               | 2,6 %  | 252,6               | 2,6 %  | 277,1               | 2,9 %  |
| <b>Scope 2</b>                                     |                     |        |                     |        |                     |        |
| Strom                                              | 44,1                | 0,0 %  | 46,1                | 0,0 %  | 92,8                | 0,9 %  |
| <b>Scope 3</b>                                     |                     |        |                     |        |                     |        |
| Kat. 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen     | 2.629,8             | 27,5 % | 2.880,8             | 30,1 % | 2.618,3             | 27,4 % |
| Kat. 3: Kraftstoff- und Energiebezogene Emissionen | 288,8               | 3,0 %  | 373,6               | 3,9 %  | 393,9               | 4,1 %  |
| Kat. 4: Vorgelagerte Logistik                      | 84,9                | 0,9 %  | 83,4                | 0,9 %  | 83,7                | 0,9 %  |
| Kat. 5: Abfall                                     | 247,2               | 2,6 %  | 287,8               | 3,0 %  | 279,5               | 2,9 %  |
| Kat. 6: Geschäftsreisen                            | 151,0               | 1,6 %  | 129,1               | 1,3 %  | 137,5               | 1,4 %  |
| Kat. 7: Pendeln der Arbeitnehmer                   | 3.944,0             | 41,2 % | 3.628,5             | 37,9 % | 3.788,1             | 39,6 % |
| Kat. 11: Nutzung verkaufter Produkte               | 191,2               | 2,0 %  | 202,5               | 2,1 %  | 215,9               | 2,3 %  |

Die Entwicklung zeigt, dass sich die Emissionen nach dem Anstieg von 2023 auf 2024 im Jahr 2025 auf einem vergleichbaren Niveau stabilisiert haben.

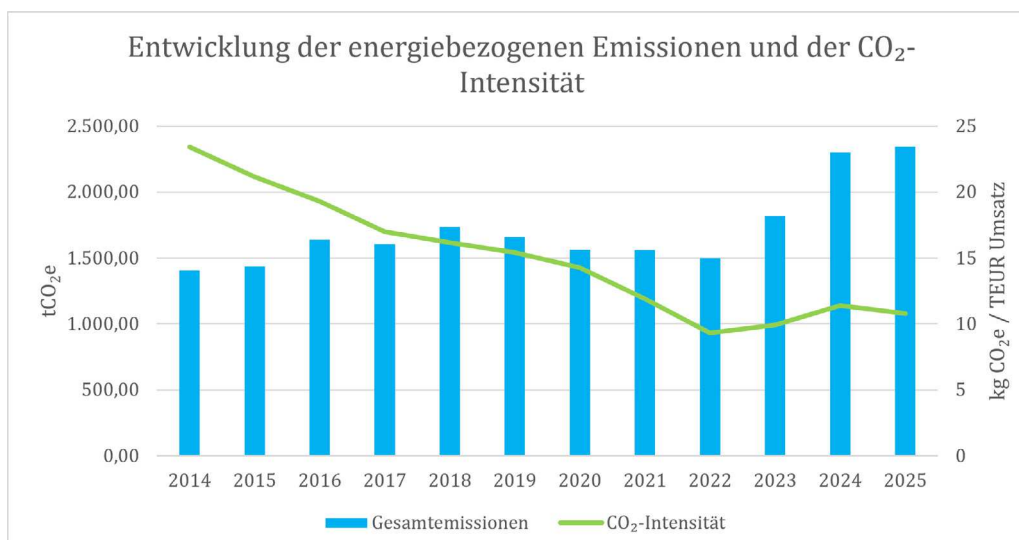
Die Emissionsstruktur blieb über den gesamten Zeitraum weitgehend unverändert. Die Kategorien Pendeln der Mitarbeitenden sowie eingekaufte Güter und Dienstleistungen dominierten die Bilanz in allen Jahren und stellten gemeinsam den größten Teil der Gesamtemissionen. Gleichzeitig gewann die mobile Verbrennung im Fuhrpark an Bedeutung. Die Emissionen stiegen von

1.283,1 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2023 auf rund 1.674 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025, wodurch sich ihr Anteil an der Gesamtbilanz von 13,4 % auf 17,5 % erhöhte. Der Fuhrpark bleibt damit der wichtigste direkt steuerbare Emissionshebel der Wackler Group.

### Energiebezogene Emissionen

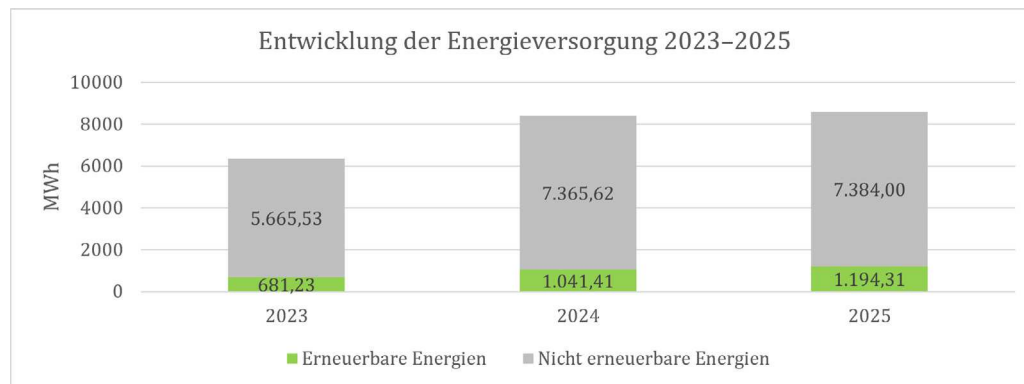
Die historischen energiebezogenen Emissionsdaten zeigen eine unterschiedliche Entwicklung von absoluten Emissionen und Emissionsintensität. Während die absoluten Emissionen im Zeitraum 2023 bis 2025 deutlich angestiegen sind und 2025 mit 2.345 t CO<sub>2</sub>e den höchsten Wert der dargestellten Zeitreihe erreichen, konnte die CO<sub>2</sub>-Intensität gegenüber dem Basisjahr 2014 um rund 54 % reduziert werden.

Die Entwicklung verdeutlicht eine teilweise Entkopplung von Unternehmenswachstum und Treibhausgasemissionen. Trotz steigender absoluter Emissionen infolge des Wachstums der Geschäftstätigkeit, zusätzlicher Standorte, einer höheren Anzahl von Mitarbeitenden sowie eines erweiterten Fuhrparks konnte die Emissionsintensität pro Leistungseinheit langfristig deutlich gesenkt werden.



Die Entwicklung des Energieverbrauchs zeigt, dass das Wachstum der energiebezogenen Emissionen mit einem deutlichen Anstieg des Gesamtenergiebedarfs einhergeht. Der Gesamtenergieverbrauch erhöhte sich von 6.346,76 MWh im Jahr 2023 auf 8.578,31 MWh im Jahr 2025. Dies entspricht einer Zunahme von rund 35 % innerhalb von zwei Jahren.

Parallel zum steigenden Energiebedarf konnte die Nutzung erneuerbarer Energien kontinuierlich ausgebaut werden. Die aus erneuerbaren Energiequellen bezogene Energiemenge stieg von 681,23 MWh im Jahr 2023 auf 1.194,31 MWh im Jahr 2025. Der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch erhöhte sich von 10,73 % im Jahr 2023 über 12,39 % im Jahr 2024 auf 13,92 % im Jahr 2025. Die Entwicklung zeigt einen kontinuierlichen positiven Trend und bestätigt die schrittweise Transformation der Energieversorgung.





# Externe Entwicklungen

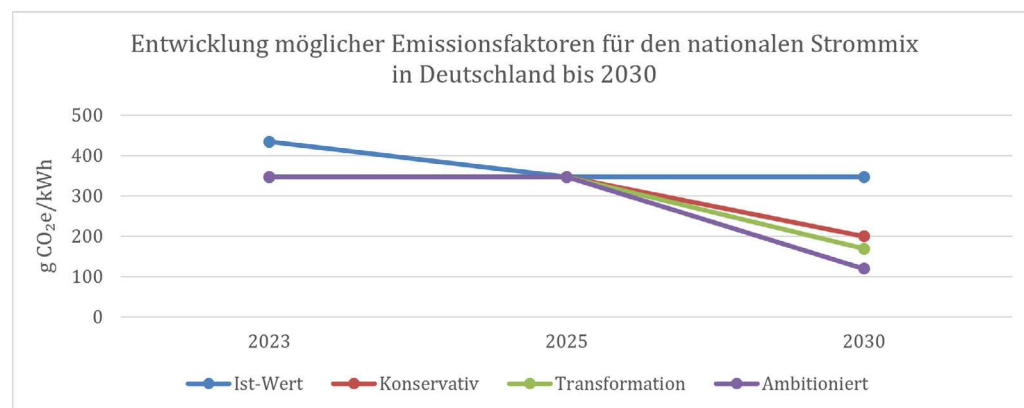
## Externe Transformationsannahmen

Die Erreichung der langfristigen Klimaziele der Wackler Group hängt nicht ausschließlich von unternehmensinternen Maßnahmen ab. Zusätzlich beeinflussen externe Entwicklungen die zukünftige Emissionsentwicklung des Unternehmens. Hierzu zählen insbesondere regulatorische Rahmenbedingungen, technologische Innovationen, die Dekarbonisierung der Energieversorgung sowie Veränderungen in Mobilität, Lieferketten und Kundenanforderungen.

Die nachfolgenden Szenarien beschreiben die wesentlichen externen Einflussfaktoren, die die Rahmenbedingungen für die Klimatransformation der Wackler Group bis 2031 und 2045 maßgeblich prägen können. Sie dienen als Orientierung für die Bewertung von Transformationsmaßnahmen und zeigen auf, in welchen Bereichen die Zielerreichung von Entwicklungen außerhalb des direkten Einflussbereichs des Unternehmens abhängt.

### Dekarbonisierung des Stromsystems

Mit dem steigenden Anteil erneuerbarer Energien sinkt die Emissionsintensität des Strommixes und damit die Treibhausgaswirkung je verbrauchter Kilowattstunde Strom. Für die Wackler Group bedeutet dies, dass sich die strombezogenen Emissionen perspektivisch reduzieren können, selbst wenn der Stromverbrauch unverändert bleibt. Deutschland verfolgt das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien an der Stromversorgung bis 2030 auf mindestens 80 % zu erhöhen. Bereits heute zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Stromerzeugung hin zu Wind- und Solarenergie. Die Emissionsintensität des deutschen Strommixes ist in den vergangenen Jahren entsprechend gesunken und wird voraussichtlich weiter zurückgehen.



Die dargestellten Szenarien basieren auf den im Corporate Carbon Footprint verwendeten ecoinvent-Emissionsfaktoren für den deutschen Strommix und beschreiben unterschiedliche Entwicklungen des Stromsystems bis 2030.

Die Szenarien zeigen, dass sich die Emissionsintensität des Strombezugs bis 2030 deutlich reduzieren könnte. Gegenüber dem im Basisjahr verwendeten Emissionsfaktor ergibt sich je nach Szenario eine Verringerung von rund 50 % bis 75 % je Kilowattstunde Strom. Von dieser Entwicklung profitieren insbesondere Gebäudeenergieverbräuche, technische Anlagen sowie die fortschreitende Elektrifizierung des Fuhrparks. Die Dekarbonisierung des Stromsystems stellt damit einen wichtigen externen Faktor für die Erreichung der Klimaziele der Wackler Group dar.

| Szenario       | Faktor 2030                 | Anteil Erneuerbare Energien am Strommix 2030 | Reduktion ggü. 2023 pro kWh | Reduktion ggü. 2025 pro kWh |
|----------------|-----------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Konservativ    | 200 g CO <sub>2</sub> e/kWh | Ca. 70 %                                     | 53,9 %                      | 42 %                        |
| Transformation | 169 g CO <sub>2</sub> e/kWh | 80 % (Deutschland Ziel)                      | 61,1 %                      | 51 %                        |
| Ambitioniert   | 120 g CO <sub>2</sub> e/kWh | > 90 %                                       | 72,4 %                      | 65 %                        |

### Transformation des Mobilitätssektors

Der Mobilitätssektor befindet sich europaweit in einem tiefgreifenden Wandel. Wesentliche Treiber sind die zunehmende Elektrifizierung des Fahrzeugmarkts, technologische Fortschritte bei Batterien und Ladeinfrastruktur sowie regulatorische Anforderungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Dadurch verbessern sich die wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung von Unternehmensflotten.

Für die Wackler Group besitzt diese Entwicklung eine besondere strategische Relevanz. Die mobile Verbrennung stellt den größten energiebezogenen Emissionstreiber des Unternehmens dar und verursachte 2025 insgesamt 1.674 t CO<sub>2</sub>e. Damit entfallen rund 71 % der energiebezogenen Emissionen auf den Fuhrpark. Der Stromverbrauch des elektrischen Fuhrparks stieg zwischen 2023 und 2025 von 108.336 kWh auf 331.091 kWh und hat sich damit nahezu verdreifacht. Dies verdeutlicht die zunehmende Bedeutung der Elektromobilität innerhalb der Flotte. Davon entfielen im Jahr 2025 71,8 % auf den nationalen Strommix und 28,2 % auf nachweisbaren Ökostrom.

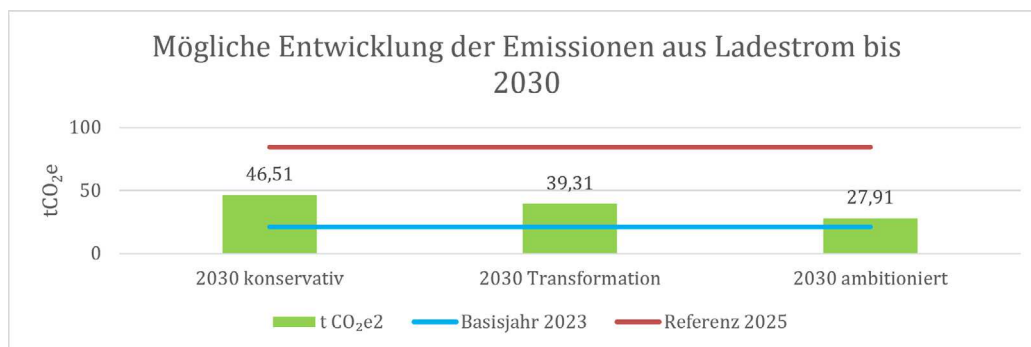
| Kennzahl                              | Basisjahr 2023   | 2025             |
|---------------------------------------|------------------|------------------|
| Benzinverbrauch                       | 68.820,44 Liter  | 220.382,26 Liter |
| Dieserverbrauch                       | 427.952,56 Liter | 448.662,87 Liter |
| Gesamtkraftstoffverbrauch             | 496.773,00 Liter | 669.045,13 Liter |
| Anteil Benzin                         | 13,9 %           | 32,9 %           |
| Anteil Diesel                         | 86,1 %           | 67,1 %           |
| Gesamtstromverbrauch für den Fuhrpark | 108.336,00 kWh   | 331.091 kWh      |

Die Dekarbonisierung des Stromsystems verstärkt die Emissionsminderung der Elektromobilität zusätzlich. Dadurch sinken die indirekten Emissionen des elektrischen Fuhrparks im Zeitverlauf auch ohne technische Änderungen an den Fahrzeugen. Der Ladestrom für den elektrischen Fuhrpark verursachte im Jahr 2023 rechnerisch 20,93 t CO<sub>2</sub>e und im Jahr 2025 aufgrund des gestiegenen Verbrauchs rechnerisch rund 86,25 t CO<sub>2</sub>e aus Ladestrom über den nationalen Strommix.

Selbst bei unverändertem Ladeverhalten und einem konstanten Anteil von 28,2 % Ökostrom könnten die Emissionen des heute über den nationalen Strommix geladenen Fuhrparkstroms bis 2030 abhängig vom jeweiligen Szenario um rund 45 % bis 67 % pro kWh gegenüber dem Referenzjahr 2025 sinken. Die Dekarbonisierung des Stromsystems wirkt damit als externer Reduktionstreiber, der die unternehmensinternen Maßnahmen zur Elektrifizierung des Fuhrparks zusätzlich unterstützt.

| Szenario       | Emissionen bei Stromverbrauch des Jahres 2025 | Änderung im Vergleich zu 2023 bei gleichbleibenden Verbrauchverhalten zu 2025 | Reduktion im Vergleich zu 2025 bei gleichbleibenden Verbrauchverhalten zu 2025 |
|----------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Konservativ    | 46,51                                         | +122,2 %                                                                      | -45 %                                                                          |
| Transformation | 39,31                                         | +87,8 %                                                                       | -53 %                                                                          |
| Ambitioniert   | 27,91                                         | +33,3 %                                                                       | -67%                                                                           |

Die Dekarbonisierung des Stromsystems kann die Emissionen des heute über den nationalen Strommix geladenen Fuhrparks bis 2030 deutlich reduzieren. Entscheidend bleibt jedoch, den Anteil von Ökostrom weiter auszubauen und den Bezug über den nationalen Strommix schrittweise zu reduzieren.



### Steigende Anforderungen entlang der Lieferketten

Die Anforderungen an Transparenz, Klimadaten und Dekarbonisierung entlang der Lieferketten nehmen europaweit kontinuierlich zu. Insbesondere größere Unternehmen fordern von ihren Lieferanten zunehmend Informationen zu Treibhausgasemissionen, Umweltmanagementsystemen, ESG-Ratings, Product Carbon Footprints (PCF) und Klimazielen. Dadurch verbessert sich die Verfügbarkeit von Emissionsdaten auf Unternehmens-, Lieferanten- und Produktebene und schafft die Grundlage für eine präzisere Erfassung und Steuerung indirekter Emissionen.

Für die Wackler Group besitzt diese Entwicklung eine besondere Relevanz, da die Scope-3-Emissionen den größten Anteil der gesamten Treibhausgasbilanz ausmachen. Die Kategorie „Eingekaufte Güter und Dienstleistungen“ verursachte im Jahr 2025 rund 2.618 t CO<sub>2</sub>e und zählt damit zu den größten Emissionsquellen der Wackler Group. Die zunehmende Verfügbarkeit von Emissionsdaten auf Lieferanten- und Produktebene eröffnet neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Datenqualität und zur gezielten Identifikation von Reduktionspotenzialen.

Gleichzeitig gewinnt die Zusammenarbeit mit Lieferanten zunehmend an Bedeutung. Emissionsarme Produkte, höhere Recycling- und Rezyklatanteile, belastbare Produktdaten sowie eigene Klimaziele der Lieferanten können künftig einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Scope-3-Emissionen leisten.

In welchem Umfang sich daraus tatsächlich sinkende Emissionen ergeben, hängt von der Dekarbonisierung der Lieferanten, der Verfügbarkeit belastbarer Produktdaten sowie der Marktdurchdringung emissionsärmerer Alternativen ab. Die zunehmende Transparenz entlang der Lieferkette schafft eine wesentliche Voraussetzung, um Scope-3-Emissionen schrittweise zu reduzieren.



### Regulatorischer Transformationsdruck

Auf europäischer und nationaler Ebene nehmen die regulatorischen Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit und Klimaschutz kontinuierlich zu. Neue Regulierungen und Berichtsstandards erhöhen die Erwartungen an die Erfassung, Offenlegung und Steuerung von Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig rücken Klimarisiken, Emissionsminderungsmaßnahmen und langfristige Transformationspfade zunehmend in den Fokus von Berichterstattung, Finanzierung und Unternehmenssteuerung.

Ergänzend zu regulatorischen Anforderungen etablieren sich internationale Standards und Initiativen als Orientierung für eine wissenschaftsbasierte Dekarbonisierung. Dazu zählen insbesondere die Science Based Targets initiative (SBTi), anerkannte Treibhausgasbilanzierungsstandards sowie ESG-Rating-Systeme. Sie tragen dazu bei, einheitliche Erwartungen an die Messung, Steuerung und Reduktion von Treibhausgasemissionen zu schaffen.

Neben der Reduktion von Emissionen gewinnt die Qualität und Verfügbarkeit von Nachhaltigkeitsdaten zunehmend an Bedeutung. Unternehmen werden künftig stärker daran gemessen, ob Klimadaten nachvollziehbar, vergleichbar und prüfbar dokumentiert werden können. Eine belastbare Datengrundlage entwickelt sich damit zu einem wichtigen Wettbewerbs- und Steuerungsfaktor.

Für die Wackler Group stellt dieser regulatorische Wandel einen wesentlichen externen Transformationstreiber dar. Die steigenden Anforderungen erhöhen die Bedeutung eines systematischen Klimamanagements, einer belastbaren Datengrundlage sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Klimastrategie. Gleichzeitig unterstützen sie die Integration von Klimaschutzaspekten in Beschaffung, Lieferantenmanagement, Fuhrparkmanagement und Unternehmenssteuerung.

### Veränderungen des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens

Die Arbeitswelt befindet sich in einem grundlegenden Wandel. Flexible Arbeitszeitmodelle, Homeoffice-Regelungen sowie digitale Arbeits- und Kommunikationsformen verändern langfristig das Mobilitätsverhalten von Beschäftigten.

Aufgrund des hohen Anteils des Mitarbeitendenpendelns an der gesamten Treibhausgasbilanz wirken sich Veränderungen im Arbeits- und Mobilitätsverhalten unmittelbar auf die Emissionsentwicklung der Wackler Group aus. Mit 3.788,1 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025 stellt das Pendeln die größte Einzelkategorie innerhalb der Treibhausgasbilanz dar.

Insbesondere hybride Arbeitsmodelle können dazu beitragen, die Anzahl der Pendelfahrten zu reduzieren. Gleichzeitig beeinflussen die zunehmende Verfügbarkeit emissionsärmerer Verkehrsmittel sowie Veränderungen in der Wohn- und Arbeitsorganisation die durchschnittlichen Emissionen pro Arbeitsweg. Die tatsächlichen Auswirkungen hängen jedoch von verschiedenen Faktoren ab, darunter Homeoffice-Anteil, Verkehrsmittelwahl, Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort sowie individuelle Mobilitätsgewohnheiten.

Für die Wackler Group stellt die Mitarbeitendenmobilität einen besonderen Sonderfall dar. Ein erheblicher Teil der pendelbedingten Emissionen entsteht durch die Anfahrt von Reinigungskräften zu den betreuten Kundenobjekten. Im Gegensatz zu klassischen Büroarbeitsplätzen bestehen hier nur begrenzte Möglichkeiten zur Verlagerung von Tätigkeiten ins Homeoffice. Gleichzeitig erschweren wechselnde Einsatzorte, unterschiedliche Arbeitszeiten sowie der Transport von Arbeitsmaterialien und Reinigungsgeräten vielfach die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder die Bildung von Fahrgemeinschaften. Dadurch sind die Emissionen aus der Mitarbeitendenmobilität nur begrenzt durch allgemeine Trends wie Homeoffice oder flexible Arbeitsmodelle beeinflussbar.

| Szenario       | Entwicklung des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens                                                                                    |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Konservativ    | Pendelverhalten bleibt weitgehend unverändert, begrenzte Veränderung der Verkehrsmittelwahl                                          |
| Transformation | Homeoffice und hybride Arbeitsmodelle bleiben, Anteil emissionsarmer Verkehrsmittel steigt                                           |
| Ambitioniert   | Deutlicher Rückgang emissionsintensiver Pendelwege, verstärkte Nutzung emissionsarmer Mobilitätsangebote und flexible Arbeitsmodelle |

Die Veränderungen des Arbeits- und Mobilitätsverhaltens können langfristig zur Reduzierung der pendelbedingten Scope-3-Emissionen beitragen.

# Hebel der Wackler Group



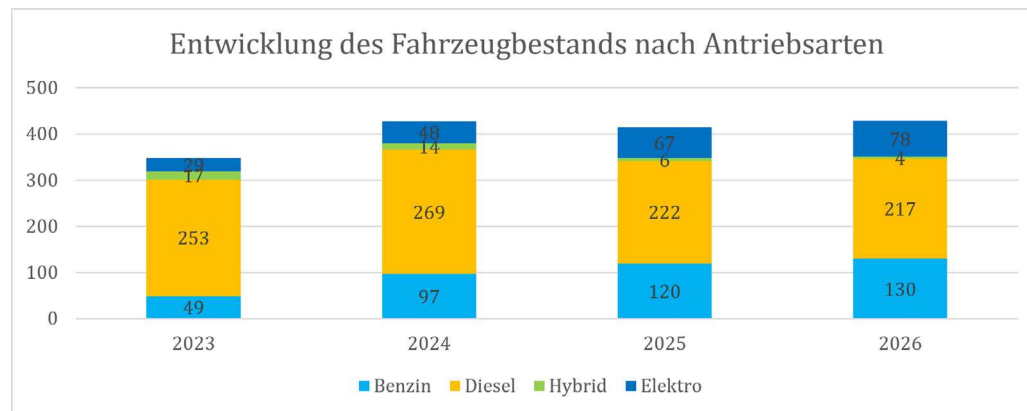
## Elektrifizierung des Fuhrparks

Der Fuhrpark stellt den größten direkt steuerbaren Emissionstreiber der Wackler Group dar. Die Emissionen aus der mobilen Verbrennung beliefen sich im Basisjahr 2023 auf 1.283,1 t CO<sub>2</sub>e und stiegen bis 2025 auf 1.673,7 t CO<sub>2</sub>e an. Damit verursachte die mobile Verbrennung im Jahr 2025 rund 17,5 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Wackler Group und rund 86 % der Scope-1-Emissionen. Die Dekarbonisierung des Fuhrparks ist somit eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung der validierten SBTi-Ziele für Scope 1 und Scope 2.

Ein Ansatzpunkt liegt in der schrittweisen Umstellung der Fahrzeugflotte auf batterieelektrische Fahrzeuge. Mit jedem Ersatz eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor durch ein batterieelektrisches Fahrzeug werden die direkten Emissionen aus der mobilen Verbrennung reduziert. Da Elektrofahrzeuge keine fossilen Kraftstoffe nutzen, sinken die Scope-1-Emissionen unmittelbar mit zunehmender Elektrifizierung des Fuhrparks. Gleichzeitig verlagert sich ein Teil der Emissionen in den Scope-2-Bereich, da für den Betrieb der Fahrzeuge Strom benötigt wird. Die tatsächliche Emissionsminderung hängt daher sowohl von der Elektrifizierungsquote als auch von der Emissionsintensität des eingesetzten Ladestroms ab.

Die Elektrifizierung des Fuhrparks hat in den vergangenen Jahren deutlich an Dynamik gewonnen. Die Anzahl batterieelektrischer Fahrzeuge stieg von 29 Fahrzeugen im Jahr 2023 auf 78 Fahrzeuge im Jahr 2026, wodurch sich die Elektroquote mehr als verdoppelte. Trotz dieser positiven Entwicklung dominieren Fahrzeuge mit Verbrennungs- oder Hybridantrieb den Fuhrpark nach wie vor, sodass erhebliche Potenziale zur Reduzierung der Scope-1-Emissionen bestehen. Gleichzeitig zeigt die Entwicklung, dass die technische und operative Grundlage für eine weitere Beschleunigung der Elektrifizierung bereits geschaffen wurde und der Transformationspfad grundsätzlich realisierbar erscheint.

| Jahr  | Benzin | Diesel | Hybrid | Elektro | Gesamt | Elektroquote |
|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------------|
| 2023  | 49     | 253    | 17     | 29      | 348    | 8,3 %        |
| 2024  | 97     | 269    | 14     | 48      | 428    | 11,2 %       |
| 2025  | 120    | 222    | 6      | 67      | 415    | 16,1 %       |
| 2026* | 130    | 217    | 4      | 78      | 429    | 18,2 %       |



Der erforderliche Scope-1 und Scope-2-Reduktionsbedarf bis 2031 beträgt 793,7 t CO<sub>2</sub>e. Während bei Verbrennerfahrzeugen Emissionen direkt durch den Kraftstoffverbrauch entstehen, fallen bei Elektrofahrzeugen Emissionen durch den Strombezug zum Laden an. Durch die Elektrifizierung des Fuhrparks werden Emissionen vom Scope 1 in den Scope 2 verlagert. Die Analyse zeigt, dass die Elektrifizierung des Fuhrparks allein nicht ausreicht. Für die Zielerreichung ist zusätzlich eine deutliche Dekarbonisierung des Ladestroms erforderlich.

| Ladestromszenario             | Erforderliche Elektroquote 2031-Ziel | Erforderliche E-Fahrzeuge bei 429 Fahrzeugen | Zusätzlich nötig ggü. 2026 |
|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------|
| 50 % dokumentierter Ökostrom  | 87,6 %                               | ca. 376 E-Fahrzeuge                          | ca. +298                   |
| 75 % dokumentierter Ökostrom  | 73,7 %                               | ca. 316 E-Fahrzeuge                          | ca. +238                   |
| 100 % dokumentierter Ökostrom | 63,5 %                               | ca. 273 E-Fahrzeuge                          | ca. +195                   |

Für die betrachteten Szenarien wird angenommen, dass die Emissionen aus mobiler Verbrennung proportional zum verbleibenden Anteil an Benzin-, Diesel- und Hybridfahrzeugen sinken. Nur batterieelektrische Fahrzeuge werden als elektrifiziert gezählt. Hybridfahrzeuge werden konservativ wie Verbrenner behandelt. Zusätzlich werden die Scope 2-Effekte aus dem Ladestrom gegengerechnet. Für die Scope-2-Wirkung wird mit dem Ladestromprofil des Jahres 2025 gerechnet. Im Jahr 2025 wurden 331.091 kWh Ladestrom erfasst, davon 93.506 kWh Ökostrom und 237.585 kWh nationaler Strommix.

| Szenario       | Elektroquote                 | Ladestromannahme              |
|----------------|------------------------------|-------------------------------|
| Konservativ    | 50 % reine Elektrofahrzeuge  | 50 % dokumentierter Ökostrom  |
| Transformation | 80 % reine Elektrofahrzeuge  | 75 % dokumentierter Ökostrom  |
| Ambitioniert   | 100 % reine Elektrofahrzeuge | 100 % dokumentierter Ökostrom |

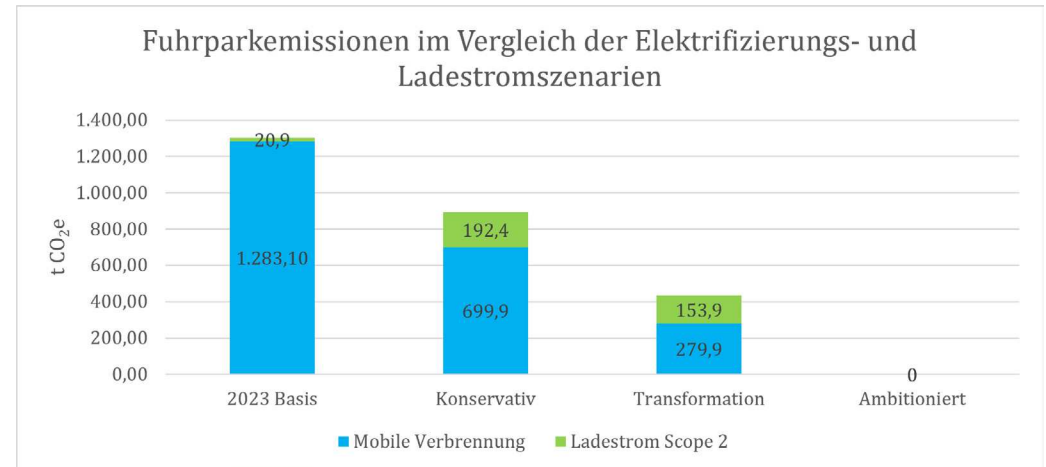
Das Transformationsszenario bildet die Grundlage des weiteren Klimatransformationspfads. Es verbindet eine hohe Elektrifizierungsquote mit einem steigenden Anteil dokumentierten Ökostroms und ermöglicht damit die vollständige Abdeckung des erforderlichen Scope-1- und Scope-2-Reduktionsbedarfs bis 2031.

| Szenario       | E-<br>quote | Ladestrom         | Scope 1                      | Scope 2                      | Fuhrpark<br>Scope 1+2        | Einsparung<br>ggü. 2023        | Beitrag<br>2031-Ziel | Beitrag<br>2045-Ziel |
|----------------|-------------|-------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| Konservativ    | 50 %        | 50 %<br>Ökostrom  | 699,9 t<br>CO <sub>2</sub> e | 192,4 t<br>CO <sub>2</sub> e | 892,3 t<br>CO <sub>2</sub> e | 411,8 t CO <sub>2</sub> e      | 51,9 %               | 29,1 %               |
| Transformation | 80 %        | 75 %<br>Ökostrom  | 279,9 t<br>CO <sub>2</sub> e | 153,9 t<br>CO <sub>2</sub> e | 433,9 t<br>CO <sub>2</sub> e | 870,2 t CO <sub>2</sub> e      | 109,6 %              | 61,4 %               |
| Ambitioniert   | 100 %       | 100 %<br>Ökostrom | 0,0 t<br>CO <sub>2</sub> e   | 0,0 t<br>CO <sub>2</sub> e   | 0,0 t<br>CO <sub>2</sub> e   | 1.304,0 t<br>CO <sub>2</sub> e | 164,3 %              | 92,0 %               |

Die Szenariobetrachtung zeigt, dass die Elektrifizierung des Fuhrparks nur in Kombination mit einer zunehmenden Dekarbonisierung des Ladestroms ihre volle Wirkung entfaltet. Das konservative Szenario deckt nur etwa die Hälfte des erforderlichen Reduktionsbedarfs bis 2031 ab.

Im Transformationsszenario würde die Einsparung gegenüber 2023 den erforderlichen Reduktionsbedarf bis 2031 rechnerisch vollständig abdecken und bildet daher das Zielbild des Transformationspfads.

Im ambitionierten Szenario könnten die fuhrparkbezogenen Emissionen rechnerisch vollständig vermieden werden. Das langfristige Scope 1 und Scope 2 Ziel kann jedoch selbst in diesem Szenario nicht vollständig über den Fuhrpark erreicht werden; es verbleibt eine rechnerische Lücke von rund 113,3 t CO<sub>2</sub>e, die durch weitere Maßnahmen in den Bereichen Energie, Standorte und stationäre Verbrennung geschlossen werden muss.



Auf Basis des aktuellen Fuhrparkumfangs von 429 Fahrzeugen im Jahr 2026 ergibt sich folgende erforderliche Anzahl an auszutauschenden Fahrzeugen:

| Szenario                          | Erforderliche E-Fahrzeuge | Zusätzlich gegenüber 2026 nötig |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Konservativ, 50 % Elektroquote    | ca. 215 E-Fahrzeuge       | ca. +137                        |
| Transformation, 80 % Elektroquote | ca. 343 E-Fahrzeuge       | ca. +265                        |
| Ambitioniert, 100 % Elektroquote  | 429 E-Fahrzeuge           | +351                            |

Neben der technologischen Transformation der Fahrzeugflotte können auch organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen einen Beitrag zur Emissionsreduktion leisten. Dazu zählen eine bessere Touren- und Einsatzplanung, die Vermeidung unnötiger Fahrten, die Bündelung von Fahrwegen, der Umstieg auf alternative Verkehrsmittel sowie die regelmäßige Überprüfung von Fahrzeugauslastung und Nutzungsprofilen. Durch eine gezieltere Steuerung der Mobilität können Kraftstoffverbräuche reduziert und Emissionen kurzfristig gesenkt werden, ohne dass zwingend sofort größere Investitionen erforderlich sind.

Ein weiterer Hebel liegt in der Sensibilisierung der Fahrzeugnutzer:innen. Kraftstoffsparendes Fahrverhalten, die regelmäßige Wartung von Fahrzeugen sowie klare interne Vorgaben zur Fahrzeugnutzung können dazu beitragen, Emissionen aus dem bestehenden Fuhrpark zu reduzieren. Diese Maßnahmen können insbesondere in der Übergangsphase relevant sein, solange eine vollständige Umstellung der Flotte noch nicht möglich ist.

## Stationäre Verbrennung

Neben dem Fuhrpark werden in Scope 1 auch Emissionen aus stationärer Verbrennung betrachtet. Diese entstehen bei der Wackler Group insbesondere durch den Einsatz von Erdgas zur Wärmeversorgung. Die Emissionen stiegen von 247,67 t CO<sub>2</sub>e im Basisjahr 2023 auf 252,59 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2024 und 277,09 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025. Parallel erhöhte sich der Erdgasverbrauch von 1.230.340 kWh auf 1.376.489 kWh.

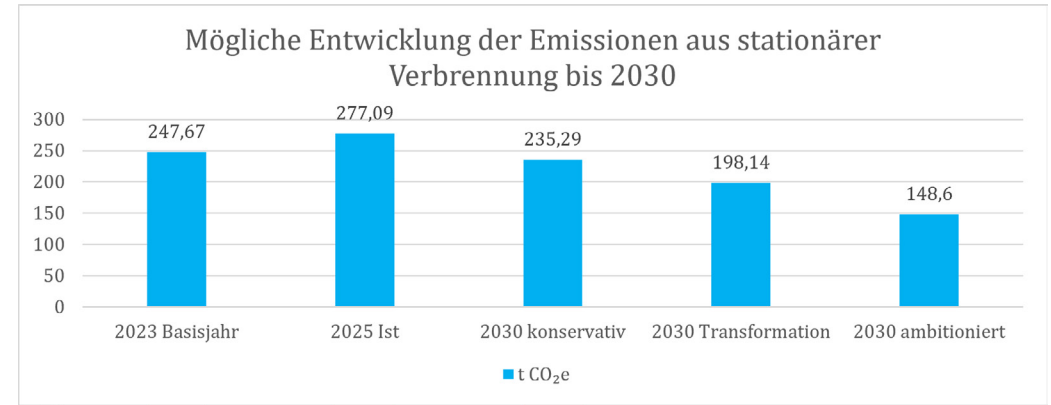
| Kennzahl                          | 2023                       | 2024                       | 2025                       |
|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Erdgasverbrauch                   | 1.230.340 kWh              | 1.254.794 kWh              | 1.376.489 kWh              |
| Emissionen stationäre Verbrennung | 247,67 t CO <sub>2</sub> e | 252,59 t CO <sub>2</sub> e | 277,09 t CO <sub>2</sub> e |
| Veränderung ggü. 2023             | 0 %                        | +2,0 %                     | +11,9 %                    |

Die Entwicklung zeigt, dass die stationäre Verbrennung im Vergleich zum Fuhrpark zwar einen deutlich geringeren, aber dennoch relevanten Beitrag zu den Scope-1-Emissionen leistet. Der Anstieg zwischen 2023 und 2025 verdeutlicht, dass auch im Bereich Wärmeversorgung und Standortenergie gezielte Maßnahmen erforderlich sind, um den Scope-1- und Scope-2-Zielpfad zu unterstützen.

Eine standortbezogene Erfassung der Energieverbräuche bildet die Grundlage, um Verbrauchsschwerpunkte zu identifizieren, Einsparpotenziale abzuleiten und Maßnahmen gezielt zu priorisieren. Mögliche Reduktionsmaßnahmen umfassen die Optimierung von Heizungsanlagen, die Anpassung von Betriebszeiten und Temperaturregelungen, Energieeffizienzmaßnahmen an Gebäuden sowie perspektivisch die Prüfung alternativer Wärmeversorgung. Da ein Teil der Standorte angemietet oder nur begrenzt direkt beeinflussbar sein kann, sind hierbei auch Vermieter:innen, Standortverantwortliche und Facility Management einzubinden.

| Szenario       | Entwicklung                                                                                                                                                                                                            | Reduktion ggü. 2023 |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Konservativ    | Verbesserung der Datengrundlage sowie Umsetzung einzelner Energieeffizienzmaßnahmen an ausgewählten Standorten. Fokus auf Verbrauchserfassung,                                                                         | -5 %                |
| Transformation | Vollständige standortbezogene Erfassung der Energieverbräuche, systematische Optimierung von Heizungs- und Gebäudetechnik sowie schrittweise Reduktion fossiler Wärmeverbräuche an beeinflussbaren Standorten.         | -20 %               |
| Ambitioniert   | Umfassende Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen, verstärkte Umstellung auf alternative Wärmeversorgungssysteme sowie weitgehende Integration energetischer Anforderungen in Standortentscheidungen und Mietobjekte. | -40 %               |

Das Transformationsszenario bildet die Grundlage des weiteren Klimatransformationspfads. Es unterstellt eine Reduktion der Emissionen aus stationärer Verbrennung um 20 % gegenüber dem Basisjahr durch eine verbesserte Datengrundlage, Energieeffizienzmaßnahmen und die schrittweise Reduktion fossiler Wärmeverbräuche an beeinflussbaren Standorten.



Im Transformationsszenario könnten die Emissionen aus stationärer Verbrennung von 247,67 t CO<sub>2</sub>e im Basisjahr 2023 auf rund 198,14 t CO<sub>2</sub>e sinken. Dies entspricht einer Einsparung von 49,53 t CO<sub>2</sub>e. Im ambitionierten Szenario wäre eine Reduktion auf rund 148,60 t CO<sub>2</sub>e möglich; gegenüber 2023 könnten damit 99,07 t CO<sub>2</sub>e eingespart werden. Dies entspräche rund 12,48 % der erforderlichen Gesamteinsparung bis 2031 und rund 6,99 % der erforderlichen Gesamteinsparung bis 2045.

| Szenario       | Annahme ggü. 2023 | Stationäre Verbrennung 2030 | Einsparung ggü. 2023      | Beitrag zur nötigen Einsparung bis 2031 | Beitrag zur nötigen Einsparung bis 2045 |
|----------------|-------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2023 Basisjahr | 0 %               | 247,67 t CO <sub>2</sub> e  | 0,00 t CO <sub>2</sub> e  | 0,00 %                                  | 0,00 %                                  |
| Konservativ    | -5 %              | 235,29 t CO <sub>2</sub> e  | 12,38 t CO <sub>2</sub> e | 1,56 %                                  | 0,87 %                                  |
| Transformation | -20 %             | 198,14 t CO <sub>2</sub> e  | 49,53 t CO <sub>2</sub> e | 6,24 %                                  | 3,49 %                                  |
| Ambitioniert   | -40 %             | 148,60 t CO <sub>2</sub> e  | 99,07 t CO <sub>2</sub> e | 12,48 %                                 | 6,99 %                                  |

## Eingekaufte Energie

Scope 2 umfasst die indirekten Treibhausgasemissionen aus eingekaufter Energie. Für die Wackler Group betrifft dies den Stromverbrauch an den Standorten sowie den Ladestrom des elektrischen Fuhrparks.

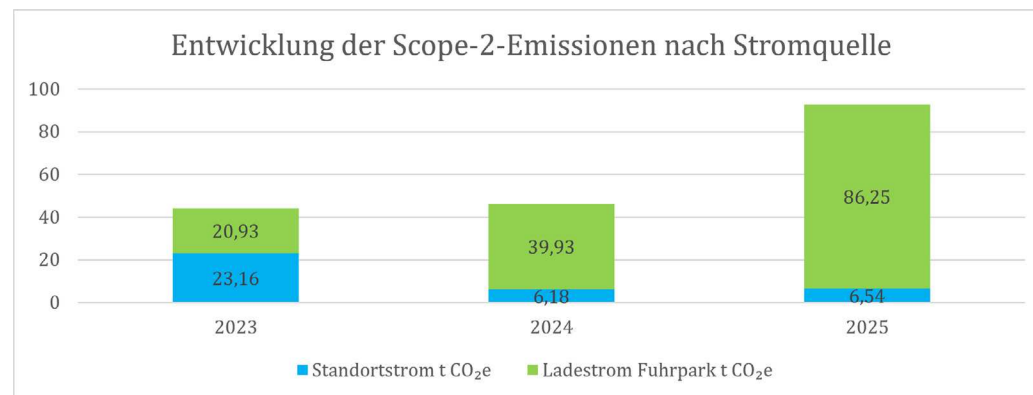
Der gesamte Stromverbrauch der Wackler Group stieg zwischen 2023 und 2025 leicht an. Gleichzeitig verringerte sich der Anteil des dokumentierten Ökostroms von 81,0 % auf 56,6 %, während der Bezug von Strom aus dem nationalen Strommix deutlich zunahm. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die zunehmende Elektrifizierung des Fuhrparks und die verstärkte Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur zurückzuführen.

| Jahr | Ökostrom gesamt | Nationaler Strommix gesamt | Stromverbrauch gesamt | Anteil Ökostrom |
|------|-----------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|
| 2023 | 434.204 kWh     | 101.586 kWh                | 535.790 kWh           | 81,0 %          |
| 2024 | 450.394 kWh     | 132.779 kWh                | 583.173 kWh           | 77,2 %          |
| 2025 | 333.183 kWh     | 255.606 kWh                | 588.789 kWh           | 56,6 %          |

Die Analyse zeigt, dass die Scope-2-Emissionen heute zunehmend durch den Ladestrom des Fuhrparks geprägt werden, während die Emissionen aus dem Standortstrom durch den hohen Anteil dokumentierten Ökostroms bereits deutlich reduziert wurden. Die Emissionen aus Standortstrom sanken von 23,16 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2023 auf 6,54 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025. Dies bestätigt, dass die bereits umgesetzte Ökostrombeschaffung an eigenen und geeigneten Standorten wesentlich zur Reduktion der Scope-2-Emissionen beiträgt.

| Jahr | Ökostrom Standorte | Strom Standorte | Stromverbrauch gesamt Standorte | Emissionen                |
|------|--------------------|-----------------|---------------------------------|---------------------------|
| 2023 | 374.086 kWh        | 53.368 kWh      | 427.454 kWh                     | 23,16 t CO <sub>2</sub> e |
| 2024 | 366.214 kWh        | 17.797 kWh      | 384.011 kWh                     | 6,18 t CO <sub>2</sub> e  |
| 2025 | 239.677 kWh        | 18.021 kWh      | 257.698 kWh                     | 6,54 t CO <sub>2</sub> e  |

Gleichzeitig gewinnt der Ladestrom des elektrischen Fuhrparks zunehmend an Bedeutung. Der erfasste Ladestrom stieg von 108.336 kWh im Jahr 2023 auf 331.091 kWh im Jahr 2025. Da ein wachsender Anteil dieses Ladestroms über den nationalen Strommix geladen wurde, stiegen die ladestrombezogenen Scope-2-Emissionen von 20,93 t CO<sub>2</sub>e auf 86,25 t CO<sub>2</sub>e. Damit verschiebt sich die Relevanz innerhalb von Scope 2 zunehmend vom klassischen Standortstrom hin zum Ladestrom des Fuhrparks.



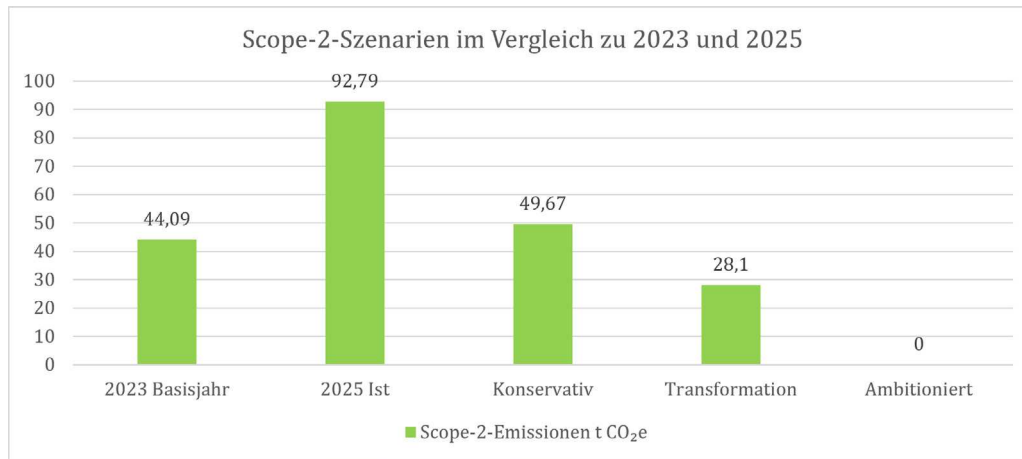
Die weitere Dekarbonisierung des Strombezugs sollte daher zwei Stoßrichtungen verfolgen: Erstens die konsequente Fortführung und Ausweitung des Ökostrombezugs an Standorten, an denen dies vertraglich und infrastrukturell möglich ist. Zweitens die stärkere Steuerung des Ladestroms, insbesondere durch eigene Ladeinfrastruktur, dokumentierten Ökostrombezug und eine bessere Nachverfolgung der Stromart bei Ladevorgängen. Der dokumentierte Bezug von Ökostrom für den elektrischen Fuhrpark gewinnt damit für die weitere Dekarbonisierung an Bedeutung.

| Szenario       | Standortstrom                                      | Ladestrom Fuhrpark                             |
|----------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Konservativ    | heutiges Niveau wird gehalten                      | 50 % des bisher über nationalen                |
| Transformation | 100 % Ökostrom an allen beeinflussbaren Standorten | 75 % dokumentierter Ökostrom für Ladevorgänge  |
| Ambitioniert   | 100 % Ökostrom an allen beeinflussbaren Standorten | 100 % dokumentierter Ökostrom für Ladevorgänge |

Im Bereich eingekaufte Energie werden drei Szenarien betrachtet. Das Transformationsszenario bildet die Grundlage des weiteren Klimatransformationspfads. Es kombiniert 100 % Ökostrom an beeinflussbaren Standorten mit einem Anteil von 75 % dokumentiertem Ökostrom für Ladevorgänge und ermöglicht dadurch eine deutliche Reduktion der Scope-2-Emissionen. Ausgangspunkt ist der deutliche Anstieg der Scope-2-Emissionen von 44,09 t CO<sub>2</sub>e im Basisjahr 2023 auf 92,79 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025. Dieser Anstieg ist vor allem auf den zunehmenden Ladestrombedarf des elektrischen Fuhrparks und den gestiegenen Anteil des nationalen Strommixes bei Ladevorgängen zurückzuführen.

Im konservativen Szenario könnten die Scope-2-Emissionen gegenüber 2025 auf rund 49,67 t CO<sub>2</sub>e reduziert werden. Damit würden sie jedoch weiterhin leicht über dem Basisjahr 2023 liegen. Im Transformationsszenario würden die Emissionen auf rund 28,10 t CO<sub>2</sub>e sinken und damit erstmals deutlich unter dem Basisjahr 2023 liegen. Im ambitionierten Szenario könnten die Scope 2 Emissionen rechnerisch vollständig vermieden werden, sofern sowohl der Standortstrom als auch der Ladestrom des elektrischen Fuhrparks vollständig mit dokumentiertem Ökostrom gedeckt werden.

Gegenüber dem Ist-Wert 2025 ergibt sich im Transformationsszenario ein Reduktionspotenzial von 64,69 t CO<sub>2</sub>e. Der wesentliche Beitrag dieses Hebels liegt darin, den durch die Elektrifizierung des Fuhrparks steigenden Strombedarf möglichst emissionsarm zu decken und die Scope-2-Emissionen langfristig unter das Niveau des Basisjahres zu senken.



Darüber hinaus bleibt Energieeffizienz ein zentraler Bestandteil der Scope-2-Dekarbonisierung. Bereits heute verfügt die Wackler Group über ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001. Dadurch werden Energieverbräuche systematisch erfasst, überwacht und bewertet. Das Managementsystem unterstützt die kontinuierliche Verbesserung der energiebezogenen Leistung und stellt sicher, dass Energieeffizienzmaßnahmen strukturiert geplant, umgesetzt und überprüft werden.

## Einkauf und Lieferkette

Die nachhaltige Beschaffung stellt einen zentralen Hebel zur Reduzierung der Scope-3-Emissionen der Wackler Group dar. Da ein wesentlicher Teil der Emissionen aus eingekauften Gütern und Dienstleistungen resultiert, können Beschaffungsentscheidungen direkte Auswirkungen auf die Emissionsentwicklung entlang der Wertschöpfungskette haben.

Die Wackler Group verfügt mit dem etablierten Reinigungskonzept mit definierten Umwelt- und Sozialstandards GREEN CLEAN® über einen systematischen Ansatz, um Umwelt- und Sozialaspekte entlang der Lieferkette sowie innerhalb der eingesetzten Produkte zu berücksichtigen. In der Unterhaltsreinigung werden zu über 90 % Reinigungsprodukte mit EU Ecolabel eingesetzt. Die verwendeten Reinigungsmittel sind nach Herstellerangaben frei von bewusst zugesetztem Mikroplastik und basieren überwiegend auf nachwachsenden Rohstoffen. Flaschen und Kanister bestehen nach Herstellerangaben aus 100 % Recyclingmaterial und sind zu 100 % recycelbar. Darüber hinaus werden Großgebäude und Konzentrate eingesetzt sowie Reinigungswagen mit Rezyklatanteilen verwendet. Ergänzend werden Umwelt-, Sozial- und Compliance-Kriterien bei relevanten Lieferanten berücksichtigt. Für Arbeitskleidung kommen unter anderem GOTS-zertifizierte und Fairtrade-zertifizierte Produkte zum Einsatz. Die bereits etablierten Anforderungen bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Dekarbonisierung der Beschaffung und die Umsetzung der im Transformationspfad vorgesehenen Maßnahmen.

Zusätzlich werden Nachhaltigkeitsanforderungen schrittweise in das Lieferantenmanagement integriert. Neben dem Einfordern von Product Carbon Footprints (PCFs) oder herstellereigenen Emissionsdaten werden mit dem Lieferantenkodex Erwartungen hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekten (ESG) kommuniziert und von Lieferanten eingefordert.

Im Basisjahr 2023 verursachte die Kategorie Eingekaufte Güter und Dienstleistungen 2.629,8 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 27,5 % der gesamten Treibhausgasbilanz. Im Jahr 2024 stieg der Wert auf 2.880,8 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 30,1 %, während er 2025 wieder auf 2.618,3 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 27,4 % zurückging. Damit bleibt Kategorie 1 über den gesamten Betrachtungszeitraum eine der größten Emissionsquellen der Wackler Group.

| Jahr | Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen | Anteil an Gesamtbilanz |
|------|-----------------------------------------------------|------------------------|
| 2023 | 2.629,8 t CO <sub>2</sub> e                         | 27,5 %                 |
| 2024 | 2.880,8 t CO <sub>2</sub> e                         | 30,1 %                 |
| 2025 | 2.618,3 t CO <sub>2</sub> e                         | 27,4 %                 |

Die Auswertung der Einkaufsdaten 2025 zeigt, dass sich die Emissionen von Kategorie 1 auf wenige Beschaffungsschwerpunkte konzentrieren. Die größten Hotspots sind Papier- und Zelluloseprodukte (27,5 %), Maschinen und Ausstattung (20,4 %), Reinigungsschemie (16,6 %) sowie Kunststoffe (12,0 %). Zusammen verursachen diese vier Hotspot-Gruppen bereits rund 76,5 % der gesamten Emissionen der Kategorie und stellen damit die wichtigsten Handlungsfelder für eine klimawirksame Beschaffungsstrategie dar.

| Hotspot                     | Beispiele                                                       | Emissionen 2025               | Anteil an Kat. 1 | Warum relevant?                                                                                     |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Papier / Zellulose          | Haushalts-, Küchen-, Toilettenpapier, A4-Papier                 | ca. 720,4 t CO <sub>2</sub> e | 27,5 %           | Größter Einzelhebel im Einkauf.                                                                     |
| Kunststoffe                 | rLDPE, HDPE, PP, PET, Kunststoffprodukte                        | ca. 313,5 t CO <sub>2</sub> e | 12,0 %           | Hohe Materialmengen und bedeutender Emissionsbeitrag.                                               |
| Reinigungschemie            | Universalreiniger, Sanitärreiniger, Ethanol, Seife, Waschmittel | ca. 434,1 t CO <sub>2</sub> e | 16,6 %           | Hohe Relevanz für Produktauswahl, Umweltkriterien, Konzentratkonzepte und Lieferantenanforderungen. |
| Nitril / Schutzmaterialien  | Nitril-Handschuhe und weitere Schutzmaterialien                 | ca. 144,3 t CO <sub>2</sub> e | 5,5 %            | Hoher Emissionsfaktor pro Kilogramm Material.                                                       |
| Textilien / Arbeitskleidung | Polyester, Baumwolle, Arbeitskleidung, Reinigungstextilien      | ca. 128,7 t CO <sub>2</sub> e | 4,9 %            | Relevant für Beschaffungsanforderungen, Materialwahl und Kreislaufkonzepte.                         |
| Maschinen / Ausstattung     | Direkthandel und Großhandel Maschineneinkauf                    | ca. 535,3 t CO <sub>2</sub> e | 20,4 %           | Product Carbon Footprints, Lieferantendialoge und Lebensdauerkonzepte besonders relevant.           |

Für die nachhaltige Beschaffung bedeutet dies, dass Reduktionsmaßnahmen nicht pauschal über alle Einkaufspositionen verteilt werden sollten. Stattdessen sollten zunächst die emissionsintensivsten Warengruppen priorisiert werden. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Erhöhung von Recycling- und Rezyklatanteilen bei Papier- und Kunststoffprodukten, die verstärkte Nutzung von Product Carbon Footprints (PCFs), die Integration klimabezogener Kriterien in Beschaffungsentscheidungen sowie die gemeinsame Entwicklung emissionsärmerer Produktalternativen mit strategischen Lieferanten. Gleichzeitig soll der Anteil primärer Emissionsdaten erhöht werden, um die Genauigkeit der Treibhausgasbilanz kontinuierlich zu verbessern und Reduktionspotenziale belastbarer identifizieren zu können.

Bei strategisch relevanten Lieferanten sollen künftig auch eigene Klimaziele, Dekarbonisierungsprogramme und Reduktionsmaßnahmen berücksichtigt werden. Schwerpunkte der

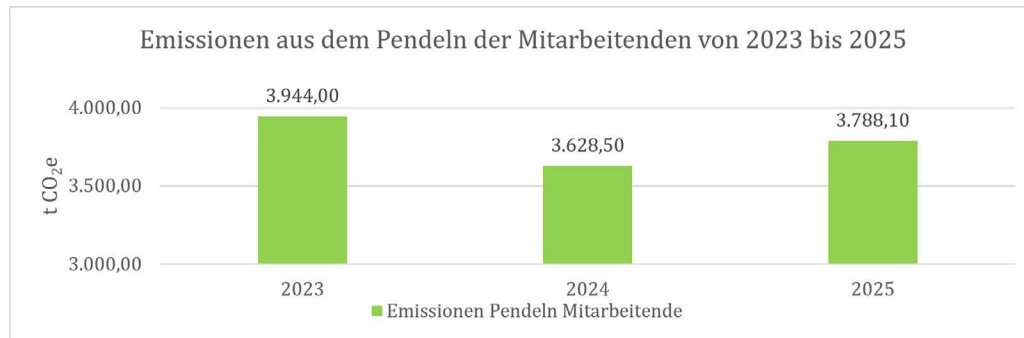
Dekarbonisierung liegen insbesondere auf der Umstellung emissionsintensiver Papier- und Kunststoffprodukte, der Erhöhung von Recycling- und Rezyklatanteilen, dem verstärkten Einsatz von Konzentraten sowie der schrittweisen Berücksichtigung von Product Carbon Footprints und Klimadaten bei den emissionsrelevantesten Beschaffungsgruppen.

| Szenario       | Lieferanten mit Klimadaten / PCF         | Nachhaltigkeitsanforderungen                                                                          |
|----------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Konservativ    | 30 % der emissionsrelevanten Lieferanten | Abfrage grundlegender Klima- und Nachhaltigkeitsdaten                                                 |
| Transformation | 60 % der emissionsrelevanten Lieferanten | Berücksichtigung von Klimakriterien bei Hauptlieferanten                                              |
| Ambitioniert   | 90 % der emissionsrelevanten Lieferanten | Vollständige Integration von Klimadaten und Nachhaltigkeitsanforderungen in das Lieferantenmanagement |

| Szenario       | Annahme                                                                                              | Reduktion | Restemissionen            |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------|
| Konservativ    | Erste Materialoptimierungen, Recyclingpapier, Rezyklate, Lieferantendialoge                          | – 15 %    | 2.225 t CO <sub>2</sub> e |
| Transformation | Systematische Umsetzung der Hotspot-Maßnahmen in Papier, Kunststoffen, Chemie und Maschinen          | – 35 %    | 1.702 t CO <sub>2</sub> e |
| Ambitioniert   | Umfassende Lieferantentransformation, hohe PCF-Abdeckung, Materialsubstitution und Kreislaufkonzepte | – 58 %    | 1.100 t CO <sub>2</sub> e |

## Mitarbeitendenmobilität

Die Mitarbeitendenmobilität stellt einen wesentlichen Scope-3-Hebel der Wackler Group dar. Im Jahr 2025 verursachte das Pendeln der Mitarbeitenden rund 3.788,1 t CO<sub>2</sub>e. Damit liegt die Kategorie weiterhin auf einem hohen Niveau und bleibt trotz eines Rückgangs gegenüber 2023 eine bedeutende Emissionsquelle.

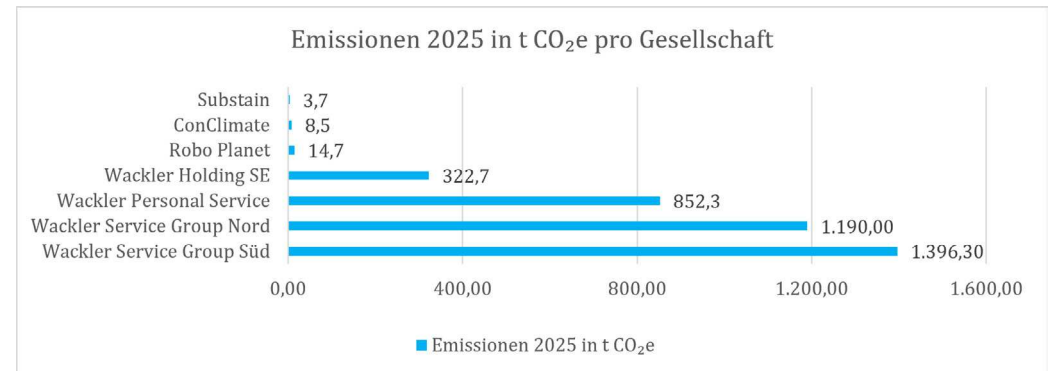


Im Betrachtungszeitraum 2023 bis 2025 gingen die Emissionen aus Diesel-Pkw zunächst deutlich zurück, stiegen 2025 jedoch wieder leicht an. Gleichzeitig nahmen die Emissionen aus dem ÖPNV kontinuierlich zu. Auch alternative Verkehrsmittel wie Elektrofahrzeuge, E-Bikes, Fahrräder und Fußwege gewannen an Bedeutung, verursachen jedoch weiterhin nur einen geringen Anteil der gesamten Pendel-Emissionen.

| Verkehrsmittel   | 2023                        | 2024                        | 2025                        |
|------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Auto – Diesel    | 2.514,8 t CO <sub>2</sub> e | 2.027,3 t CO <sub>2</sub> e | 2.092,6 t CO <sub>2</sub> e |
| ÖPNV             | 1.182,7 t CO <sub>2</sub> e | 1.244,4 t CO <sub>2</sub> e | 1.284,2 t CO <sub>2</sub> e |
| Auto – Benzin    | 238,0 t CO <sub>2</sub> e   | 210,5 t CO <sub>2</sub> e   | 241,2 t CO <sub>2</sub> e   |
| Auto – Elektro   | 5,6 t CO <sub>2</sub> e     | 28,2 t CO <sub>2</sub> e    | 33,9 t CO <sub>2</sub> e    |
| Auto – Hybrid    | 0,0 t CO <sub>2</sub> e     | 23,3 t CO <sub>2</sub> e    | 26,4 t CO <sub>2</sub> e    |
| Fahrrad / zu Fuß | 0,2 t CO <sub>2</sub> e     | 25,5 t CO <sub>2</sub> e    | 30,9 t CO <sub>2</sub> e    |
| Sonstige         | 2,2 t CO <sub>2</sub> e     | 67,8 t CO <sub>2</sub> e    | 77,2 t CO <sub>2</sub> e    |

Die Auswertung der Pendel-Emissionen nach Verkehrsmitteln zeigt eine deutliche Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Diesel- und benzinbetriebene Fahrzeuge verursachen zusammen mehr als 60 % der gesamten pendelbedingten Treibhausgasemissionen. Der ÖPNV stellt mit 33,9 % den zweitgrößten Mobilitätsblock dar.

Die Auswertung nach Gesellschaften zeigt, dass die Emissionen aus der Mitarbeitendenmobilität stark auf die operativen Gesellschaften der Wackler Group konzentriert sind. Im Jahr 2025 entfielen 1.396,3 t CO<sub>2</sub>e auf die Wackler Service Group Süd, 1.190,0 t CO<sub>2</sub>e auf die Wackler Service Group Nord und 852,3 t CO<sub>2</sub>e auf die Wackler Personal Service. Zusammen verursachen diese drei Gesellschaften rund 3.438,6 t CO<sub>2</sub>e beziehungsweise 90,8 % der gesamten Pendel-Emissionen des Jahres 2025. Die hohe Bedeutung dieser Gesellschaften ist insbesondere auf das Geschäftsmodell der Wackler Group zurückzuführen. Ein großer Teil der Mitarbeitenden ist direkt an Kundenstandorten tätig und pendelt regelmäßig zu den jeweiligen Einsatzorten. Dadurch entsteht ein höherer Mobilitätsbedarf als bei klassischen Büroarbeitsplätzen, während Homeoffice-Möglichkeiten vielfach nur eingeschränkt verfügbar sind.



Bei der Bewertung der Gesellschaften sollte jedoch nicht nur die absolute Emissionsmenge betrachtet werden, sondern auch die Emissionen pro Mitarbeitenden. Während die Wackler Service Group Süd und Nord die höchsten absoluten Emissionen verursachen, liegen die spezifischen Emissionen pro Mitarbeitenden mit rund 0,35 bis 0,36 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden vergleichsweise niedrig. Die hohen Gesamtemissionen sind hier vor allem auf die große Anzahl der Beschäftigten zurückzuführen. Demgegenüber weist die Wackler Personal Service mit rund 1,15 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden einen deutlich höheren Wert auf. Noch höhere Werte zeigen

die kleineren Gesellschaften Robo Planet (1,63 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden) und die Holding (2,46 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden). Dies deutet auf Unterschiede in den Mobilitätsstrukturen der Gesellschaften hin, die im Rahmen weiterer Analysen genauer untersucht werden sollten.

Für den Transformationsplan ergeben sich zwei unterschiedliche Handlungsfelder. In der WSG Süd und Nord liegt der größte Hebel aufgrund der hohen Beschäftigtenzahl in der breiten Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen und Verbesserungen im Modal Split. Bei kleineren Gesellschaften mit hohen Emissionen pro Mitarbeitenden sollten die Ursachen der hohen spezifischen Mobilität analysiert und gezielte Maßnahmen entwickelt werden.

Im Vergleich zur Fuhrparktransformation bestehen bei der Mitarbeitendenmobilität nur begrenzte direkte Steuerungsmöglichkeiten. Die Verkehrsmittelwahl, die Pendeldistanz sowie der Wohnort der Mitarbeitenden liegen weitgehend außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs der Wackler Group. Gleichzeitig sind insbesondere in den operativen Gesellschaften viele Mitarbeitende direkt an Kundenstandorten tätig, wodurch Homeoffice-Möglichkeiten und alternative Arbeitsformen nur eingeschränkt genutzt werden können.

Zur Erreichung des Scope-3-Ziels von 3.657 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2031 müsste die Kategorie unter Berücksichtigung ambitionierter, aber realistischer Entwicklungen in den übrigen Scope-3-Kategorien auf rund 1.900 t CO<sub>2</sub>e sinken. Dies entspricht einer Reduktion um etwa 50 % gegenüber 2025 beziehungsweise einer Emissionsintensität von 0,231 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden.

| Hebel                                | Konservativ | Transformation | Ambitioniert    |
|--------------------------------------|-------------|----------------|-----------------|
| Reduktion Diesel-/Benzin-Pendelwege  | –5 %        | –15 %          | –40 %           |
| Verlagerung auf ÖPNV                 | +3 %-Pkt    | +8 %-Pkt       | +15 %-Pkt       |
| Elektrifizierung privater Pendel-Pkw | gering      | mittel         | hoch            |
| Fahrrad-/E-Bike-Nutzung              | +10 %       | +30 %          | +70 %           |
| Fahrgemeinschaften                   | punktuell   | verstärkt      | breit etabliert |
| Wohnortnahe Einsatzplanung           | gering      | mittel         | hoch            |

Aus diesen Annahmen ergeben sich die folgenden Szenariowerte. Im konservativen Szenario sinken die Pendelemissionen gegenüber 2025 um 15 % auf rund 3.220 t CO<sub>2</sub>e, im Transformationsszenario um 30 % auf rund 2.652 t CO<sub>2</sub>e. Das ambitionierte Szenario sieht eine Reduktion

um 50 % auf rund 1.900 t CO<sub>2</sub>e, was einer Intensität von 0,231 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden entspricht. Dieser Wert ist erforderlich, damit die Mitarbeitendenmobilität den notwendigen Beitrag zur Erreichung des intensitätsbezogenen Scope-3-Ziels leisten kann.

| Szenario       | Reduktion ggü. 2025 | Pendeln 2031 | Intensität (t/MA) |
|----------------|---------------------|--------------|-------------------|
| Konservativ    | –15 %               | 3.220 t      | 0,392             |
| Transformation | –30 %               | 2.652 t      | 0,323             |
| Ambitioniert   | –50 %               | 1.900 t      | 0,231             |

Im ambitionierten Szenario sinken die pendelbedingten Emissionen bis 2031 auf rund 1.900 t CO<sub>2</sub>e – eine Reduktion um rund 50 % gegenüber 2025 beziehungsweise eine Verringerung der Intensität von 0,461 auf 0,231 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden. Getragen wird dieser Pfad vor allem durch die zunehmende Elektrifizierung privater Pendelfahrzeuge, die weitere Dekarbonisierung des Strommixes sowie Verbesserungen im Modal Split. Da diesel- und benzinbetriebene Pkw 2025 rund 62 % der Pendelemissionen verursachen, ist die Umstellung auf emissionsärmere Antriebe der zentrale Hebel.

Der Zielpfad ist bewusst ambitioniert, da das intensitätsbezogene Scope-3-Ziel ohne einen substantiellen Beitrag der Mitarbeitendenmobilität nicht erreichbar ist. Da zugleich viele Beschäftigte an wechselnden Kundenobjekten tätig sind, hängt die tatsächliche Zielerreichung wesentlich vom Fortschritt der Elektromobilität und der Verfügbarkeit emissionsarmer Verkehrsmittel ab.

## Abfall und Ressourcennutzung

Die Abfall- und Ressourcennutzung stellt innerhalb der Wackler Group einen ergänzenden Transformationshebel dar. Der direkte Beitrag zur Treibhausgasreduktion ist geringer als in den Bereichen Fuhrpark, Beschaffung oder Mitarbeitendenmobilität. Gleichzeitig stehen Abfallströme in engem Zusammenhang mit Beschaffungsentscheidungen, Materialeinsatz und Produktlebensdauern und können dadurch sowohl das Abfallaufkommen als auch vorgelagerte Scope-3-Emissionen beeinflussen.

Die Abfalldaten zeigen, dass die Emissionen aus dem Standard-Abfallansatz zwischen 2023 und 2025 leicht von 231,8 t CO<sub>2</sub>e auf 252,5 t CO<sub>2</sub>e angestiegen sind. Die Emissionen konzentrieren sich dabei im Jahr 2025 nahezu vollständig auf Kunststoffabfälle und Restmüll. Kunststoffabfälle verursachten rund 133,9 t CO<sub>2</sub>e, Restmüll rund 118,7 t CO<sub>2</sub>e, während Elektronikschrott emissionsseitig nur eine sehr geringe Rolle spielte.

Die wichtigsten Abfalltreiber im Jahr 2025 sind Abfallsäcke aus LDPE/HDPE, Küchenpapier, Wischbezüge und Pads sowie Einmalhandschuhe aus Nitril. Abfallsäcke verursachten bei einer eingesetzten Menge von rund 194.626 kg Emissionen von 119,4 t CO<sub>2</sub>e. Küchenpapier verursachte bei rund 166.493 kg weitere 110,5 t CO<sub>2</sub>e. Auf Wischbezüge und Pads entfielen 14,4 t CO<sub>2</sub>e bei einer Menge von 23.544 kg, während Einmalhandschuhe aus Nitril bei 12.274 kg rund 8,1 t CO<sub>2</sub>e verursachten. Zusammen entfallen damit mehr als 99 % der erfassten Abfallemissionen auf wenige regelmäßig eingesetzte Verbrauchsmaterialien.

Die Analyse zeigt, dass die größten Hebel im Bereich Abfall- und Ressourcennutzung eng mit den bereits identifizierten Beschaffungshotspots verbunden sind. Abfallmanagement ist daher nicht isoliert zu betrachten, sondern als integraler Bestandteil der nachhaltigen Beschaffung und des Lieferantenmanagements.

| Szenario       | Zielbild                                                                                 | Mögliche Wirkung                                                                          |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Konservativ    | Verbesserung der Abfalltrennung und punktuelle Reduktion einzelner Verbrauchsmaterialien | leichte Reduktion von Abfallmengen und bessere Datenqualität                              |
| Transformation | Systematische Verbindung von Abfallmanagement und nachhaltiger Beschaffung               | Reduktion von Einwegmaterialien, höherer Anteil recyclingfähiger Produkte                 |
| Ambitioniert   | Kreislaufwirtschaftliche Steuerung zentraler Produktgruppen                              | deutliche Ressourcenschonung durch langlebige, reparierbare und rezyklatbasierte Produkte |

| Szenario       | Reduktion ggü. 2025 | Restemissionen          |
|----------------|---------------------|-------------------------|
| Konservativ    | –10 %               | 227 t CO <sub>2</sub> e |
| Transformation | –20 %               | 202 t CO <sub>2</sub> e |
| Ambitioniert   | –30 %               | 177 t CO <sub>2</sub> e |

Das Transformationsszenario bildet die Grundlage des weiteren Transformationspfads und sieht eine Reduktion der Abfallemissionen um rund 20 % gegenüber 2025 vor.

Abfall und Ressourcennutzung werden im Transformationsplan nicht als primärer, sondern als ergänzender Hebel zur Zielerreichung eingeordnet. Gleichzeitig adressiert der Bereich zentrale Materialströme, die bereits in der Beschaffung als Hotspots identifiziert wurden. Dadurch können Maßnahmen zur Reduktion von Einwegmaterialien, zur Verlängerung von Nutzungsdauern sowie zur Erhöhung von Recycling- und Rezyklatanteilen sowohl das Abfallaufkommen als auch vorgelagerte Scope-3-Emissionen beeinflussen.

## Nutzung verkaufter Produkte

Zusätzlich ist die Nutzung verkaufter beziehungsweise eingesetzter Produkte zu berücksichtigen. Für die Wackler Group betrifft dies insbesondere den Energieverbrauch eingesetzter Reinigungsmaschinen. Reduktionshebel liegen in der Auswahl energieeffizienter Geräte, der Optimierung von Einsatzzeiten und der Weiterentwicklung nachhaltiger Dienstleistungsangebote. Dadurch können Emissionen reduziert werden, die im Zusammenhang mit der Nutzung von Produkten und Maschinen entstehen.

Die Emissionen aus der Nutzung verkaufter beziehungsweise eingesetzter Produkte stiegen zwischen 2023 und 2025 von 191,2 t CO<sub>2</sub>e auf 215,9 t CO<sub>2</sub>e. Damit erhöhte sich die Kategorie um rund 13 % und erreichte im Jahr 2025 einen Anteil von rund 2,3 % an den gesamten Treibhausgasemissionen der Wackler Group. Die Entwicklung steht im Zusammenhang mit der Nutzung von Reinigungsmaschinen und technischen Reinigungslösungen im operativen Geschäft.

Im Gegensatz zu vielen anderen Scope-3-Kategorien besitzt die Wackler Group hier einen moderaten direkten Einfluss auf die Emissionsentwicklung. Bereits bei der Auswahl von Reinigungsmaschinen können Energieeffizienz, Lebensdauer, Wartungsfreundlichkeit und technische Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden. Gleichzeitig beeinflussen Einsatzplanung, Auslastung und Bedienung den tatsächlichen Energieverbrauch während der Nutzungsphase. Ein zusätzlicher Hebel ergibt sich aus der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung von Reinigungsprozessen. Moderne Reinigungsmaschinen und Robotiklösungen ermöglichen eine bedarfsgerechtere Nutzung von Energie, Wasser und Reinigungsmitteln.

| Szenario       | Entwicklung                                                                                                                                                           | Reduktion ggü. 2025 |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Konservativ    | Beschaffung energieeffizienterer Maschinen bei regulären Ersatzinvestitionen sowie Optimierung einzelner Einsatzprozesse                                              | -5 %                |
| Transformation | Systematische Berücksichtigung von Energieeffizienz bei Maschinenbeschaffung, Einsatzplanung und Wartung sowie verstärkter Einsatz automatisierter Reinigungslösungen | -15 %               |
| Ambitioniert   | Flächendeckender Einsatz besonders energieeffizienter Maschinen und Robotiklösungen sowie konsequente Optimierung sämtlicher Einsatzstunden                           | -30 %               |

Das Transformationsszenario bildet die Grundlage des weiteren Transformationspfads. Es unterstellt die systematische Berücksichtigung von Energieeffizienz bei Maschinenbeschaffung, Einsatzplanung und Wartung sowie den verstärkten Einsatz automatisierter Reinigungslösungen.

Im Transformationsszenario könnten die Emissionen aus der Nutzung verkaufter beziehungsweise eingesetzter Produkte von 215,9 t CO<sub>2</sub>e auf rund 183,5 t CO<sub>2</sub>e sinken. Dies entspricht einer Einsparung von rund 32,4 t CO<sub>2</sub>e gegenüber dem Jahr 2025. Im ambitionierten Szenario wäre eine Reduktion auf rund 151,1 t CO<sub>2</sub>e möglich, wodurch etwa 64,8 t CO<sub>2</sub>e eingespart werden könnten.

| Szenario       | Emissionen 2030           | Einsparung ggü. 2025     | Beitrag zur Scope-3-Reduktion |
|----------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| Basisjahr 2023 | 191,2 t CO <sub>2</sub> e | 0,0 t CO <sub>2</sub> e  | 0 %                           |
| Ist 2025       | 215,9 t CO <sub>2</sub> e | 0,0 t CO <sub>2</sub> e  | 0 %                           |
| Konservativ    | 205,1 t CO <sub>2</sub> e | 10,8 t CO <sub>2</sub> e | gering                        |
| Transformation | 183,5 t CO <sub>2</sub> e | 32,4 t CO <sub>2</sub> e | mittel                        |
| Ambitioniert   | 151,1 t CO <sub>2</sub> e | 64,8 t CO <sub>2</sub> e | mittel                        |

Für den Transformationsplan stellt die Nutzung verkaufter beziehungsweise eingesetzter Produkte keinen der größten Emissionstreiber dar. Gleichzeitig besitzt die Kategorie eine hohe strategische Bedeutung, da sie eng mit Innovation, Digitalisierung und der Weiterentwicklung nachhaltiger Dienstleistungen verbunden ist.

# Maßnahmen Plan



## Priorisierung der Handlungsfelder

Die Priorisierung der Handlungsfelder erfolgt entlang von drei zentralen Kriterien: der Emissionsrelevanz, der Steuerbarkeit durch die Wackler Group sowie der Umsetzbarkeit konkreter Maßnahmen. Ziel ist es, die verfügbaren Ressourcen auf diejenigen Bereiche zu konzentrieren, in denen ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der SBTi-validierten Klimaziele geleistet werden kann.

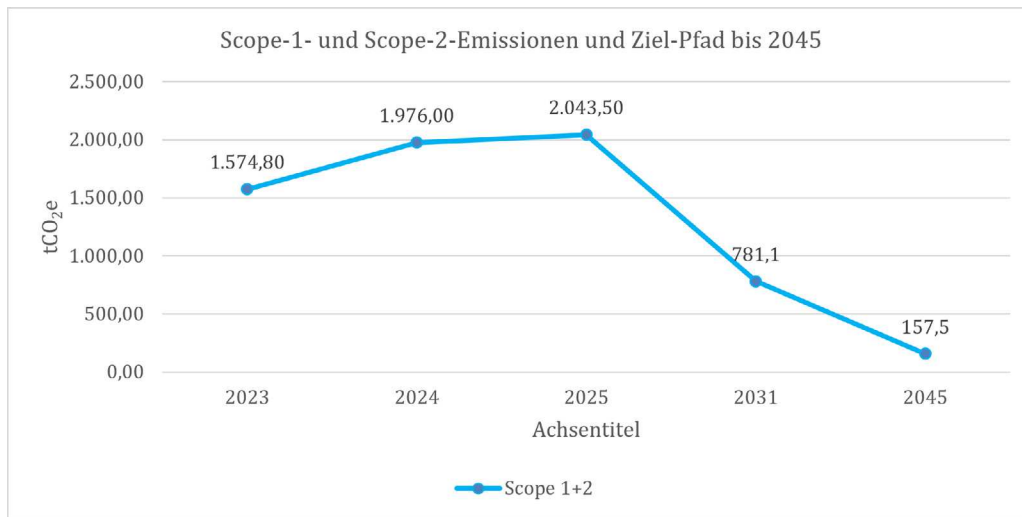
| Handlungsfeld                                 | Scope       | Relevanz | Steuerbarkeit | Priorität |
|-----------------------------------------------|-------------|----------|---------------|-----------|
| Fuhrpark und mobile Verbrennung               | Scope 1     | hoch     | hoch          | sehr hoch |
| Energie und Standorte                         | Scope 1 / 2 | mittel   | mittel        | hoch      |
| Eingekaufte Güter und Dienstleistungen        | Scope 3.1   | hoch     | mittel        | sehr hoch |
| Mitarbeitendenmobilität                       | Scope 3.7   | hoch     | niedrig       | hoch      |
| Kraftstoff- und energiebezogene Vorketten     | Scope 3.3   | mittel   | indirekt      | hoch      |
| Vorgelagerte Transporte                       | Scope 3.4   | mittel   | mittel        | mittel    |
| Abfall und Ressourcennutzung                  | Scope 3.5   | gering   | mittel        | mittel    |
| Geschäftsreisen                               | Scope 3.6   | gering   | hoch          | mittel    |
| Nutzung verkaufter bzw. eingesetzter Produkte | Scope 3.11  | gering   | mittel        | mittel    |

Die Priorisierung zeigt, dass insbesondere Fuhrpark, Energie, Beschaffung und Mitarbeitendenmobilität die größten Hebel für die Klimatransformation der Wackler Group darstellen. Diese Bereiche verbinden hohe Emissionsrelevanz mit wesentlichen Reduktionspotenzialen und leisten damit den größten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Gleichzeitig bleiben auch die weiteren Scope-3-Kategorien relevant, da sie die Weiterentwicklung der Datenqualität, die Zusammenarbeit mit Lieferanten sowie die langfristige Reduktion indirekter Emissionen unterstützen.

Die zuvor beschriebenen Handlungsfelder und Dekarbonisierungshebel bilden die Grundlage für die operative Umsetzung der Klimastrategie der Wackler Group. Der Maßnahmenplan übersetzt die identifizierten Potenziale in konkrete Aktionen und schafft damit die Verbindung zwischen strategischen Klimazielen und praktischer Umsetzung im Unternehmensalltag.

## Maßnahmen zur Reduktion von Scope 1 und 2

Die Wackler Group verfolgt das Ziel, ihre Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Einklang mit den wissenschaftsbasierten Klimazielen der Science Based Targets initiative (SBTi) kontinuierlich zu reduzieren. Ausgehend von den Emissionen des Basisjahres 2023 soll bis 2031 eine Reduktion um 50,4 % erreicht werden. Langfristig strebt die Wackler Group im Rahmen ihres Net-Zero-Ziels eine Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen um mindestens 90 % bis 2045 an. Die wesentlichen Hebel hierfür liegen in der Elektrifizierung des Fuhrparks, der Nutzung erneuerbarer Energien sowie der schrittweisen Reduktion fossiler Energieträger an den Standorten. Die nachfolgenden Maßnahmen konkretisieren den Transformationspfad zur Erreichung dieser Ziele.



### Elektrifizierung des Fuhrparks

Die Elektrifizierung des Fuhrparks ist der wichtigste Hebel zur Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen der Wackler Group. Daher verfolgt die Wackler Group eine schrittweise Umstellung auf alternative Antriebstechnologien. Bei Neuanschaffungen wird die Eignung von Elektrofahrzeugen grundsätzlich geprüft und bevorzugt berücksichtigt, sofern betriebliche Anforderungen, Reichweiten und Ladeinfrastruktur dies zulassen. Begleitend werden die erforderlichen Ladeinfrastrukturen an geeigneten Standorten ausgebaut und Mitarbeitende bei der Nutzung emissionsärmerer Mobilitätslösungen unterstützt.

| Feld                          | Inhalt                                             |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|
| Ziel                          | E-Anteil: 80 % bis 2031, 100 % bis 2045            |
| Scope                         | Scope 1 & Scope 2; SBTi Near-/Long-Term S1+2       |
| Ausgang 2025                  | 1.673,7 t CO <sub>2</sub> e; E-Quote 18,2 % (2026) |
| Ziel 2031                     | ca. 343 E-Fzg. (80 %), +265 ggü. 2026              |
| Ziel 2045                     | 429 E-Fzg. (100 %)                                 |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2031 | Transformation: 870,2 t (109,6 % des 2031-Ziels)   |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2045 | Ambitioniert: 1.304,0 t (92,0 % des 2045-Ziels)    |
| Verantwortung                 | Fuhrparkmanagement, Einkauf                        |

### CO<sub>2</sub>-Intensität des Fuhrparks senken

Ergänzend zur Elektrifizierung wird die spezifische Emissionsintensität der Fahrzeugflotte gesenkt. Solange noch Verbrenner im Einsatz sind, trägt die Auswahl verbrauchsärmerer Fahrzeugmodelle sowie eine emissionsorientierte Beschaffung dazu bei, die durchschnittlichen Emissionen pro gefahrenem Kilometer zu reduzieren. Diese Maßnahme wirkt als Übergangshebel und unterstützt den Scope-1-Zielpfad, bis die Flotte weitgehend elektrifiziert ist.

| Feld                     | Inhalt                                      |
|--------------------------|---------------------------------------------|
| Ziel                     | Senkung der spezifischen Fahrzeugemissionen |
| Scope                    | Scope 1                                     |
| Ausgang 2025             | 96,98 g CO <sub>2</sub> /km                 |
| Ziel 2031                | 90 g CO <sub>2</sub> /km                    |
| Ziel 2045                | vollständig durch Elektrifizierung ersetzt  |
| KPI                      | g CO <sub>2</sub> /km (WLTP)                |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung | unterstützend (in M1 enthalten)             |
| Verantwortung            | Fuhrparkmanagement                          |

## Dekarbonisierung des Ladestroms

Die Elektrifizierung des Fuhrparks entfaltet ihre volle Klimawirkung nur, wenn der eingesetzte Ladestrom zunehmend aus erneuerbaren Quellen stammt. Die Wackler Group verfolgt daher das Ziel, den Anteil des dokumentierten Ökostroms an den Ladevorgängen kontinuierlich zu erhöhen und die entsprechende Ladeinfrastruktur an eigenen Standorten auszubauen.

| Feld                     | Inhalt                                                                                               |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ziel                     | Ökostrom Ladestrom: 75 % bis 2031, 100 % bis 2045                                                    |
| Scope                    | Scope 2                                                                                              |
| Ausgang 2025             | 331.091 kWh; 28,2 % Ökostrom; 86,25 t CO <sub>2</sub> e                                              |
| Ziel 2031                | 75 % dokumentierter Ökostrom                                                                         |
| Ziel 2045                | 100 % dokumentierter Ökostrom                                                                        |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung | senkt die zur Zielerreichung erforderliche Elektrifizierungsquote rechnerisch von 104,9 % auf 63,5 % |
| Verantwortung            | Fuhrparkmanagement, Facility Management, Einkauf                                                     |

## Erneuerbare Energie und Standortstrom steigern

Zur weiteren Reduktion der Scope-2-Emissionen setzt die Wackler Group auf den Ausbau des Ökostrombezugs an ihren Standorten. Der Standortstrom wird bereits heute zu einem hohen Anteil über Ökostrom gedeckt; dieser Anteil soll an allen beeinflussbaren Standorten weiter erhöht werden.

| Feld                     | Inhalt                                                                          |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Ziel                     | 100 % Ökostrom an beeinflussbaren Standorten; EE-Anteil ausbauen                |
| Scope                    | Scope 2                                                                         |
| Ausgang 2025             | Scope 2 gesamt 92,79 t; Standortstrom 6,54 t                                    |
| Ziel 2031 / Ziel 2045    | 0,0 t (Transformation)                                                          |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung | Transformation: 64,69 t CO <sub>2</sub> e (92,79 t → 28,10 t CO <sub>2</sub> e) |
| KPI                      | Anteil EE (%); MWh; t CO <sub>2</sub> e                                         |
| Verantwortung            | Facility Management, Einkauf                                                    |

## Stationäre Verbrennung reduzieren

Neben dem Fuhrpark entstehen direkte Emissionen aus der stationären Verbrennung. Voraussetzung ist zunächst eine robuste standortbezogene Verbrauchserfassung. Darauf aufbauend können Energieeffizienzmaßnahmen, Heizungsoptimierungen und alternative Wärmeversorgungs-lösungen umgesetzt werden.

| Feld          | Inhalt                                                             |
|---------------|--------------------------------------------------------------------|
| Ziel          | Reduktion Erdgas/Wärme: –20 % bis 2031, –40 % bis 2045 (ggü. 2023) |
| Scope         | Scope 1                                                            |
| Ausgang 2025  | 277,09 t CO <sub>2</sub> e; Erdgas 1.376.489 kWh                   |
| Ziel 2031     | 198,14 t (Einsparung 49,53 t = 6,24 % des 2031-Ziels)              |
| Ziel 2045     | 148,60 t (Einsparung 99,07 t = 6,99 % des 2045-Ziels)              |
| KPI           | Erdgasverbrauch (kWh); t CO <sub>2</sub> e                         |
| Verantwortung | Facility Management, Standortverantwortliche                       |

## Gesamtüberblick und Zielpfad Scope 1 und 2

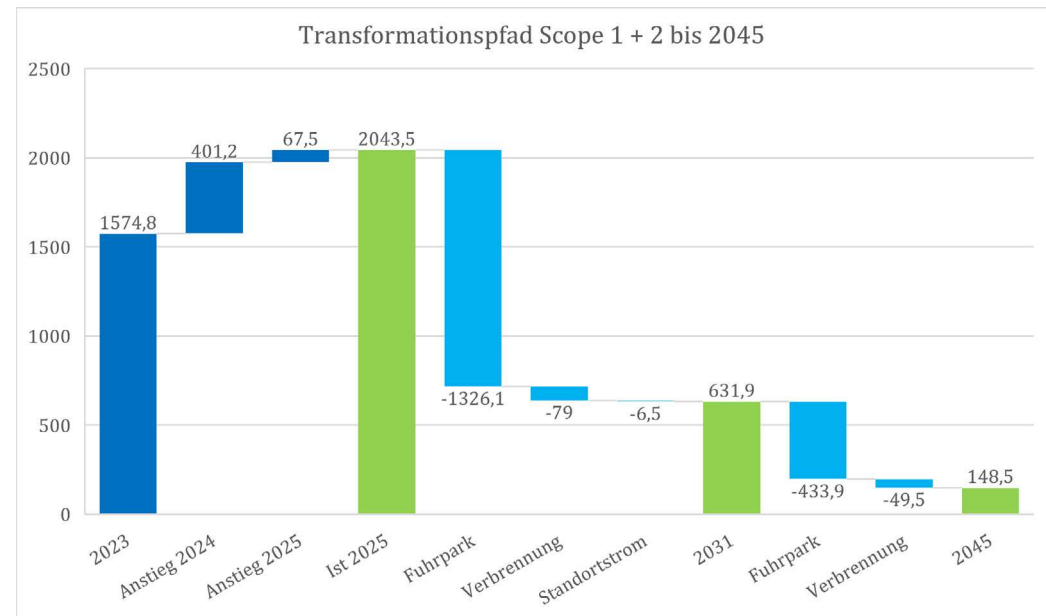
Die dargestellten Maßnahmen zahlen gemeinsam auf die validierten SBTi-Ziele der Wackler Group ein: eine Reduktion der absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen um 50,4 Prozent bis 2031 und um 90 Prozent bis 2045, jeweils gegenüber dem Basisjahr 2023. Da die Emissionen zwischen 2023 und 2025 angestiegen sind, ist der real ab 2025 zu leistende Abbau größer als der reine Bezug auf das Basisjahr. Aus diesem Grund werden die Reduktionsbeiträge nachfolgend sowohl gegenüber dem Basisjahr 2023 als auch gegenüber dem Ist-Wert 2025 ausgewiesen.

| Maßnahme                     | 2023 (Basis) | 2025    | 2031  | Reduktion ggü. 2023 | Reduktion ggü. 2025 |
|------------------------------|--------------|---------|-------|---------------------|---------------------|
| Fuhrpark S1+2 (E + Ökostrom) | 1.304,0      | 1.760,0 | 433,9 | -870,2              | -1.326,1            |
| Stationäre Verbrennung       | 247,7        | 277,1   | 198,1 | -49,5               | -79,0               |
| Standortstrom                | 23,2         | 6,5     | ~0,0  | -23,2               | -6,5                |
| Ergebnis Scope 1+2           | 1.574,8      | 2.043,5 | 631,9 | -942,9              | -1.411,6            |

Das Ergebnis von 631,9 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2031 liegt unter dem Zielwert von 781,1 t CO<sub>2</sub>e und weist damit einen Sicherheitspuffer von rund 149 t CO<sub>2</sub>e auf.

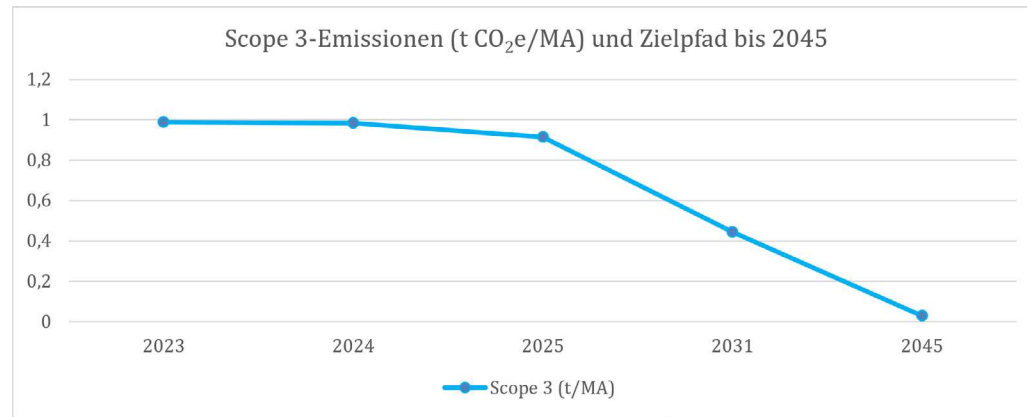
| Maßnahme                           | 2023 (Basis) | 2025    | 2045  | Reduktion ggü. 2023 | Reduktion ggü. 2025 |
|------------------------------------|--------------|---------|-------|---------------------|---------------------|
| Fuhrpark S1+2 (100 % E + Ökostrom) | 1.304,0      | 1.760,0 | 0,0   | -1.304,0            | -1.760,0            |
| Stationäre Verbrennung             | 247,7        | 277,1   | 148,6 | -99,1               | -128,5              |
| Standortstrom                      | 23,2         | 6,5     | 0,0   | -23,2               | -6,5                |
| Ergebnis Scope 1+2                 | 1.574,8      | 2.043,5 | 148,5 | -1.426,3            | -1.895,0            |

Das Ergebnis von 148,5 t CO<sub>2</sub>e liegt knapp unter dem Zielwert von 157,5 t CO<sub>2</sub>e. Der Fuhrpark ist mit einem Beitrag von rund 92 bis 110 Prozent des jeweiligen Reduktionsbedarfs der mit Abstand dominierende Hebel zur Erreichung der Scope-1- und Scope-2-Ziele. Die Reduktion der stationären Verbrennung (rund 6 bis 7 Prozent) sowie die Dekarbonisierung des Standortstroms (rund 1 bis 3 Prozent) wirken ergänzend, sind jedoch erforderlich, um die Ziele mit Sicherheitspuffer zu erreichen. Bei konsequenter Umsetzung der jeweiligen Szenarien werden beide Zielpfade rechnerisch erreicht – der Near-Term-Pfad bis 2031 mit deutlichem Puffer, der Net-Zero-Pfad bis 2045 knapp.



## Maßnahmen zur Reduktion von Scope 3

Im Einklang mit ihren validierten SBTi-Zielen verpflichtet sich die Wackler Group, die Scope-3-Emissionen pro Mitarbeitenden bis 2031 um 55 Prozent und bis 2045 um 97 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2023 zu senken. Anders als bei Scope 1 und 2 handelt es sich damit um ein intensitätsbasiertes Ziel. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt entsprechend auf der Verbesserung der Datenqualität, dem aktiven Lieferantenengagement sowie der schrittweisen Umstellung auf emissionsärmere Beschaffung und Mobilität.



### Mitarbeitendenmobilität und Pendeln

Das Pendeln der Mitarbeitenden ist mit 3.788,1 t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2025 der größte Einzeltreiber der Wackler Group und macht rund 40 Prozent der Scope-3-Emissionen aus. Diesel-Pkw (55,2 %) und Benzin-Pkw (6,4 %) verursachen zusammen über 60 % der Pendelemissionen. Aufgrund der dezentralen Leistungserbringung an zahlreichen Kundenstandorten ist dieser Bereich stark von individuellen Arbeitswegen geprägt. Die Wackler Group verfolgt daher das Ziel, die pendelbedingten Emissionen durch die Förderung emissionsärmerer Mobilität, verbesserte Datengrundlagen sowie mobilitätsbezogene Anreizsysteme schrittweise zu reduzieren. Weitere Ansatzpunkte liegen in einer möglichst wohnortnahen Einsatzplanung sowie in der Unterstützung des Umstiegs auf emissionsärmere Verkehrsmittel. Gleichzeitig hängt die tatsächliche Emissionsentwicklung wesentlich von externen Faktoren wie der Elektrifizierung des privaten Fahrzeugbestands und der weiteren Dekarbonisierung des Verkehrssektors ab. Aufgrund der Größe muss die Kategorie trotz begrenzter Steuerbarkeit einen wesentlichen Beitrag zum Zielpfad leisten.

| Feld                          | Inhalt                                                                            |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Ziel                          | Reduktion der pendelbedingten Emissionen pro Mitarbeitenden                       |
| Scope                         | Scope 3.7; SBTi Scope-3-Intensitätsziel                                           |
| Ausgang 2025                  | 3.788,1 t CO <sub>2</sub> e (0,46 t/MA); Diesel 55,2 %, ÖPNV 33,9 %, Benzin 6,4 % |
| Ziel 2031                     | 1.900 t CO <sub>2</sub> e (0,231 t/MA), –50 % ggü. 2025                           |
| Ziel 2045                     | weitgehende Dekarbonisierung durch vollständige E-Mobilität                       |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2031 | –1.888 t ggü. 2025 (größter Scope-3-Beitrag)                                      |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2045 | Annäherung an nahezu emissionsfreies Pendeln                                      |
| Verantwortung                 | HR/Personal, Nachhaltigkeitsmanagement                                            |

### Nachhaltige Beschaffung

Die eingekauften Güter und Dienstleistungen sind mit 2.618,3 t CO<sub>2</sub>e (2025) der zweitgrößte Emissionsblock. Die Emissionen konzentrieren sich auf Papier/Zellulose (720,4 t), Maschinen (535,3 t), Reinigungsschemie (434,1 t) und Kunststoffe (313,5 t). Reduktionsmaßnahmen werden gezielt auf diese Hotspots ausgerichtet, insbesondere über Recyclinganteile, Product Carbon Footprints und Lieferantenentwicklung.

| Feld                          | Inhalt                                                                 |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Ziel                          | Reduktion beschaffungsbedingter Emissionen; Umstellung auf Primärdaten |
| Scope                         | Scope 3.1; SBTi Scope-3-Intensitätsziel                                |
| Ausgang 2025                  | 2.618,3 t CO <sub>2</sub> e (27,4 %); überwiegend Sekundärdaten        |
| Ziel 2031                     | 1.100 t CO <sub>2</sub> e, –58 % ggü. 2025; PCF-/Klimadatenquote 90 %  |
| Ziel 2045                     | weitgehend dekarbonisierte Beschaffung                                 |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2031 | –1.518 t ggü. 2025 (zweitgrößter Beitrag)                              |
| CO <sub>2</sub> -Wirkung 2045 | Annäherung an emissionsarme Lieferkette                                |
| Verantwortung                 | Einkauf, Nachhaltigkeitsmanagement                                     |

## Weitere Scope 3 Maßnahmen mit nachrangiger Priorität

Neben den beiden zentralen Hebeln Mitarbeitendenmobilität und nachhaltige Beschaffung umfasst die Scope-3-Bilanz weitere Kategorien, die gemäß der Priorisierung eine mittlere bis geringe Bedeutung aufweisen. Sie tragen jeweils nur einen kleinen Anteil zur Gesamtbilanz bei und verfügen zudem über begrenzte oder nur indirekte Steuerungsmöglichkeiten. Im Sinne der Vollständigkeit und einer belastbaren Berichterstattung werden diese Kategorien dennoch im Transformationsplan mitgeführt und über bestehende Prozesse mitgesteuert. Eine gesonderte, umfangreiche Maßnahmenausarbeitung erfolgt hier bewusst nicht, um den Fokus auf die wesentlichen Reduktionshebel zu wahren.

Die Steuerung dieser Kategorien ist eng mit anderen Handlungsfeldern verzahnt: Abfall und Nutzung verkaufter Produkte knüpfen unmittelbar an die nachhaltige Beschaffung sowie an das Green-Clean-Konzept an, Geschäftsreisen werden über die Reiserichtlinie adressiert und die kraftstoff- und energiebezogenen Vorketten sinken automatisch mit der Elektrifizierung des Fuhrparks und dem Ausbau erneuerbarer Energien.

Zusammengenommen tragen diese Kategorien rund 454 t CO<sub>2</sub>e zum Scope-3-Reduktionspfad bis 2031 bei. Auch wenn ihr individueller Beitrag begrenzt ist, unterstützen sie in Summe die Zielerreichung und stärken die Datenqualität sowie die Konsistenz der Berichterstattung. Insbesondere die kraftstoff- und energiebezogenen Vorketten profitieren dabei unmittelbar von den Fortschritten in Scope 1 und Scope 2, sodass hier ohne zusätzlichen operativen Aufwand ein relevanter Reduktionsbeitrag entsteht.

| Kategorie                         | 2025    | Ziel 2031 | Reduktion | Wesentlicher Hebel                                | Verantwortung        |
|-----------------------------------|---------|-----------|-----------|---------------------------------------------------|----------------------|
| Kraftstoff-/energiebez. Vorketten | 393,9 t | 200 t     | –194 t    | gekoppelt an Fuhrpark- und Energiepfad            | Fuhrpark,            |
| Abfall und Ressourcennutzung      | 279,5 t | 170 t     | –110 t    | Rezyklatanteile, Kreislaufkonzepte                | Facility MA, Einkauf |
| Nutzung verkaufter Produkte       | 215,9 t | 151 t     | –65 t     | Energieeffizienz, Einsatzplanung                  | Einkauf              |
| Geschäftsreisen                   | 137,5 t | 90 t      | –48 t     | Bahn statt Pkw, digitale Formate, Reiserichtlinie | HR                   |
| Vorgelagerte Logistik             | 83,7 t  | 47 t      | –37 t     | Transportoptimierung, regionale Beschaffung       | Einkauf              |
| Summe t CO <sub>2</sub> e         | 1.110,5 | 658       | –454      |                                                   |                      |

## Gesamtüberblick und Zielpfad Scope 3

Die dargestellten Maßnahmen zahlen gemeinsam auf das validierte SBTi-Scope-3-Ziel der Wackler Group ein. Anders als bei Scope 1 und 2 handelt es sich um ein intensitätsbezogenes Ziel: Die Scope-3-Emissionen pro Mitarbeitenden sollen bis 2031 um 54,99 % und bis 2045 um 97 % gegenüber dem Basisjahr 2023 sinken.

| Maßnahme                                       | 2025 (t/MA) | Ziel 2031 (t/MA) | Reduktion (t/MA) | Priorität | % Beitrag |
|------------------------------------------------|-------------|------------------|------------------|-----------|-----------|
| Pendeln der Mitarbeitenden (Kat. 7)            | 0,461       | 0,231            | -0,230           | hoch      | 48,9      |
| Eingekaufte Güter u. Dienstleistungen (Kat. 1) | 0,319       | 0,134            | -0,185           | hoch      | 39,3      |
| Kraftstoff-/energiebez. Vorketten (Kat. 3)     | 0,048       | 0,024            | -0,024           | hoch      | 5,0       |
| Abfall und Ressourcennutzung (Kat. 5)          | 0,034       | 0,021            | -0,013           | mittel    | 2,8       |
| Nutzung verkaufter Produkte (Kat. 11)          | 0,026       | 0,018            | -0,008           | mittel    | 1,7       |
| Geschäftsreisen (Kat. 6)                       | 0,017       | 0,011            | -0,006           | mittel    | 1,2       |
| Vorgelagerte Logistik (Kat. 4)                 | 0,010       | 0,006            | -0,004           | mittel    | 1,0       |
| Ergebnis Scope 3                               | 0,915       | 0,445            | -0,470           |           |           |

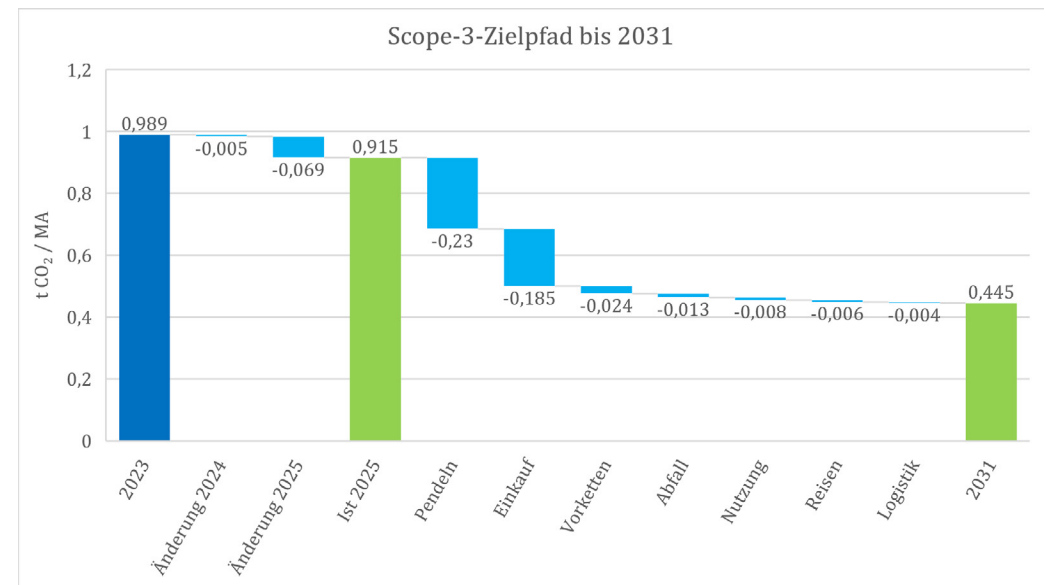
Der Scope-3-Zielpfad wird ganz wesentlich durch die beiden größten Hebel getragen: Das Pendeln der Mitarbeitenden (48,9 %) und die eingekauften Güter und Dienstleistungen (39,3 %) leisten zusammen rund 88 % des gesamten Reduktionsbedarfs bis 2031. Die übrigen Kategorien tragen ergänzend rund 12 % bei, sind aber für die vollständige Zielerreichung und die Datenqualität erforderlich. Bei konsequenter Umsetzung der jeweils ambitionierten Szenarien wird das intensitätsbezogene Near-Term-Ziel von 0,445 t CO<sub>2</sub>e pro Mitarbeitenden erreicht.

Da sich das absolute Budget direkt proportional zur Beschäftigtenzahl verändert, hängt die tatsächlich erforderliche absolute Reduktion maßgeblich von der künftigen Personalentwicklung ab. Bei einem Wachstum der Belegschaft erhöht sich das zulässige absolute Emissionsbudget entsprechend, wodurch die je Kategorie erforderlichen prozentualen Reduktionen sinken. Umgekehrt würde ein Rückgang der Mitarbeitendenzahl die absoluten Anforderungen verschärfen.

Während das Near-Term-Ziel bis 2031 auf den heute identifizierten Reduktionshebeln und Maßnahmen basiert, erfordert die Erreichung des Net-Zero-Ziels bis 2045 deutlich weitergehende Emissionsminderungen. Dies wird voraussichtlich nicht allein durch die bereits beschriebenen

Maßnahmen möglich sein, sondern setzt zusätzliche Fortschritte bei der Dekarbonisierung von Lieferketten, der Verfügbarkeit emissionsarmer Produkte und Dienstleistungen sowie bei Mobilitäts- und Beschaffungskonzepten voraus.

Der konkrete Pfad zur Erreichung des Net-Zero-Ziels 2045 – einschließlich der erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen, ihrer CO<sub>2</sub>-Wirkung sowie der Strategie zur Neutralisierung verbleibender Restemissionen wird im Rahmen der jährlichen Fortschreibung des Transformationsplans schrittweise weiter konkretisiert und an technologische, regulatorische und marktseitige Entwicklungen angepasst.





# Governance

## Verantwortlichkeiten

Eine wirksame Klimatransformation erfordert klare Verantwortlichkeiten. Der Transformationsplan ist deshalb nicht als reines Nachhaltigkeitsdokument angelegt, sondern als bereichsübergreifendes Steuerungsinstrument.

Die strategische Gesamtverantwortung liegt bei der Geschäftsführung, die den Plan freigibt, die Klimaziele verankert und über wesentliche Priorisierungen und Ressourcen entscheidet. Die fachliche Koordination erfolgt durch das Nachhaltigkeitsmanagement, das die THG-Bilanzierung, die Maßnahmensteuerung sowie die Fortschrittskontrolle verantwortet und die Anschlussfähigkeit an ESRS und SBTi sicherstellt. Die operative Umsetzung liegt in den jeweiligen Fachbereichen, die für die Reduktion der Emissionen in ihrem Verantwortungsbereich zuständig sind.

Die Umsetzung des Transformationsplans wird durch das Nachhaltigkeitsmanagement koordiniert und regelmäßig an die Geschäftsführung berichtet. Fortschritte, Zielabweichungen und erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der jährlichen Fortschreibung bewertet, sodass Verantwortlichkeiten, Maßnahmen und Steuerungsgrößen kontinuierlich aktuell gehalten werden.

| Bereich                     | Verantwortung                                                               | Rolle                                                                                          |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorstand / Geschäftsführung | strategische Ausrichtung, Freigabe und Ressourcenentscheidungen             | Genehmigung des Plans, Zielverankerung, Priorisierung und Eskalation                           |
| Nachhaltigkeitsmanagement   | fachliche Koordination, THG-Bilanzierung, Maßnahmen- und Reportingsteuerung | Koordination des Transformationsplans, Fortschrittskontrolle und ESRS-/SBTi-Anschlussfähigkeit |
| Controlling / Finance       | Kennzahlen, Datenvalidierung, Investitions- und Budgetbezug                 | Integration in Steuerungs- und Planungsprozesse                                                |
| Einkauf                     | Lieferanten, Warengruppen, Produktdaten, Supplier Engagement                | Reduktion von Scope-3-Emissionen aus eingekauften Gütern und Dienstleistungen                  |
| Fuhrparkmanagement          | Fahrzeugflotte, Verbrauchsdaten, Mobilitätsstrategie                        | Reduktion direkter Scope-1-Emissionen aus mobiler Verbrennung                                  |
| Facility Management         | Energie, Gebäude, Infrastruktur, Abfall                                     | Reduktion von Scope-1-/2-Emissionen und Verbesserung standortbezogener Daten                   |
| HR                          | Mitarbeitendenmobilität, Kommunikation, Sensibilisierung                    | Begleitung von Maßnahmen zu Scope 3.7 und Einbindung der Mitarbeitenden                        |
| Operations / Vertrieb       | operative Umsetzung und Kundenanähe                                         | Integration nachhaltiger Dienstleistungen und Kundenlösungen                                   |

## Monitoring, KPIs und Steuerungsprozess

Die Zielerreichung wird durch ein regelmäßiges Monitoring überwacht, das den Fortschritt gegenüber dem Zielpfad messbar macht und Abweichungen frühzeitig sichtbar werden lässt. Grundlage ist die jährliche Fortschreibung der Treibhausgasbilanz: Die Emissionen werden je Scope und Kategorie erfasst und dem SBTi-Zielpfad gegenübergestellt – für Scope 1 und 2 absolut, für Scope 3 pro Mitarbeitenden.

| Handlungsfeld           | Zentrale KPIs                                                                 |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Fuhrpark                | Elektroquote (%); t CO <sub>2</sub> e; g CO <sub>2</sub> /km                  |
| Energie und Standorte   | Anteil Ökostrom (%); EE-Anteil (%); t CO <sub>2</sub> e Scope 2               |
| Stationäre Verbrennung  | Erdgasverbrauch (kWh); t CO <sub>2</sub> e                                    |
| Einkauf und Lieferkette | PCF-Abdeckung (%); Lieferanten mit Klimadaten (%); t CO <sub>2</sub> e Kat. 1 |
| Mitarbeitendenmobilität | t CO <sub>2</sub> e/MA; Modal Split                                           |
| Datenqualität           | Anteil Primärdaten (%)                                                        |

Der Steuerungsprozess folgt einem jährlichen Zyklus aus Datenerfassung, Abgleich mit dem Zielpfad, Bewertung der Zielerreichung und Ableitung von Anpassungsmaßnahmen. Die Ergebnisse werden durch das Nachhaltigkeitsmanagement aufbereitet und an die Geschäftsführung berichtet. Ein Schwerpunkt bleibt die Verbesserung der Datenqualität, insbesondere die schrittweise Ersetzung von Schätzungen durch Primärdaten in den Scope-3-Kategorien.

## Risiken, Chancen und Abhängigkeiten

Die Umsetzung des Transformationsplans ist mit Risiken, Chancen und externen Abhängigkeiten verbunden, die die Zielerreichung beeinflussen können.

Wesentliche Umsetzungsrisiken liegen in der begrenzten Datenqualität einzelner Scope-3-Kategorien, in der eingeschränkten direkten Steuerbarkeit von Mitarbeitendenmobilität und Lieferkette sowie in der Abhängigkeit von der Marktvfügbarkeit emissionsarmer Technologien und Produkte. Hinzu kommen mögliche Verzögerungen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks, etwa durch Ladeinfrastruktur, Fahrzeugverfügbarkeit oder Wirtschaftlichkeit. Regulatorische Risiken bestehen insbesondere in steigenden Berichts- und Nachweispflichten sowie in möglichen CO<sub>2</sub>-Preissteigerungen.

Gleichzeitig eröffnet die Klimatransformation deutliche Chancen. Eine frühzeitige Dekarbonisierung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit bei Ausschreibungen und Kundenanforderungen, in denen Nachhaltigkeitskriterien zunehmend an Bedeutung gewinnen. Nachhaltige Dienstleistungen wie GREEN CLEAN® sowie die Aktivitäten in den Bereichen ESG-Beratung, ESG-Software und Robotik ermöglichen es, Klimaschutz mit dem Kerngeschäft zu verbinden und neue Geschäftspotenziale zu erschließen. Eine belastbare Datengrundlage wird dabei zunehmend zum Wettbewerbs- und Steuerungsvorteil.

Die Zielerreichung hängt wesentlich von externen Rahmenbedingungen ab, insbesondere von der Dekarbonisierung des deutschen Strommixes, der Marktentwicklung emissionsarmer Mobilität sowie der Dekarbonisierung der Lieferanten. Diese Faktoren liegen nur teilweise im Einflussbereich der Wackler Group und werden im Rahmen der jährlichen Fortschreibung fortlaufend bewertet.

## Finanzielle Einordnung

Die Umsetzung des Klimatransformationsplans ist mit Investitionen und laufenden Aufwendungen verbunden, deren Umfang vom gewählten Umsetzungspfad, technologischen Entwicklungen sowie regulatorischen Anforderungen abhängt. Die finanzielle Einordnung wird im Rahmen der jährlichen Fortschreibung des Transformationsplans weiter konkretisiert und schrittweise mit der Investitions-, Budget- und Beschaffungsplanung der Wackler Group verknüpft.

Die Einordnung der Investitionsbedarfe erfolgt qualitativ, da die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen maßgeblich von Marktentwicklungen, Technologiepreisen, Förderbedingungen, Energiepreisen sowie der konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen abhängen. Die dargestellten Kategorien dienen daher als Orientierung für die Priorisierung und die schrittweise Integration in die Finanz- und Investitionsplanung der Wackler Group.

| Finanzielle Priorität | Einordnung                                                                                                       |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoch                  | Investitionen mit hohem Einfluss auf Budget- oder Investitionsplanung                                            |
| Mittel                | Investitionen und operative Mehraufwendungen, die innerhalb bestehender Planungsprozesse umgesetzt werden können |
| Niedrig bis mittel    | Vorwiegend personelle, organisatorische und datenbezogene Aufwendungen                                           |

| Investitionsbereich                                  | Typische finanzielle Wirkung                                                                                                              | Einordnung         |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Elektrifizierung des Fuhrparks und Ladeinfrastruktur | Ersatz von Verbrennerfahrzeugen durch Elektrofahrzeuge, Aufbau und Erweiterung von Ladeinfrastruktur, Anpassung der Standortinfrastruktur | hoch               |
| Energie und Standorte                                | Ausbau des Ökostrombezugs, Energieeffizienzmaßnahmen sowie perspektivisch alternative Wärmeversorgung                                     | mittel             |
| Nachhaltige Beschaffung und Lieferantenentwicklung   | Product Carbon Footprints, Lieferantenbewertungen, Klimadaten sowie mögliche Mehrkosten für emissionsärmere Produkte und Materialien      | mittel             |
| Daten-, Lieferanten- und Klimamanagement             | THG-Bilanzierung, Datenerhebung, Berichterstattung, Klimacontrolling und Supplier Engagement                                              | niedrig bis mittel |

Der größte Investitionsbedarf entsteht voraussichtlich im Bereich der Fuhrparkelektrifizierung. Auf Basis des Transformationspfads umfasst dies die schrittweise Umstellung eines wesentlichen Teils der Fahrzeugflotte, den Ausbau geeigneter Ladeinfrastruktur sowie den zunehmenden Bezug von dokumentiertem Ökostrom. Dem stehen potenzielle wirtschaftliche Vorteile durch geringere Energie-, Kraftstoff- und Wartungskosten sowie eine reduzierte Abhängigkeit von fossilen Energieträgern gegenüber.

Im Bereich der nachhaltigen Beschaffung entstehen zusätzliche Aufwendungen insbesondere durch die Erhebung und Einbindung von Product Carbon Footprints, die Weiterentwicklung des Lieferantenmanagements, die Nutzung von Primärdaten sowie die schrittweise Umstellung auf emissionsärmere Produkte und Materialien. Gleichzeitig können Materialeffizienz, Kreislaufwirtschaftskonzepte, längere Produktlebensdauern sowie die Optimierung von Verpackungen und Gebindegrößen langfristig zu Kostenvorteilen beitragen.

Die Umsetzung der Klimastrategie wird bereits heute durch personelle und organisatorische Ressourcen unterstützt. Bestehende Kapazitäten im Nachhaltigkeitsmanagement, in den Fachbereichen sowie im Daten- und Lieferantenmanagement bilden die Grundlage für die Umsetzung, Steuerung und Weiterentwicklung des Transformationspfads. Zusätzliche Investitionen und Aufwendungen werden entsprechend ihrer Priorität schrittweise in die regulären Budget- und Investitionsprozesse integriert.

# Quellen



## Quellenverzeichnis

Accountancy Europe (2024): ESRS perspectives: value chain. Zugriff am 10.07.2026 unter: <https://accountancyeurope.eu/publications/esrs-perspectives-value-chain/>

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2024): Homeoffice aus betrieblicher Perspektive: gekommen um zu bleiben. Zugriff am 10.07.2026 unter: <https://www.bmas.de/DE/Service/Publikationen/Forschungsberichte/fb636-homeoffice-betriebliche-perspektive-gekommen-um-zu-bleiben.html>

CDP (2024): Technical Note: Relevance of Scope 3 Categories by Sector. Zugriff am 10.07.2026 unter: <https://www.cdp.net/en/guidance>

EcoVadis (2026): Sustainable Procurement. Zugriff am 10.07.2026 unter: <https://ecovadis.com/glossary/sustainable-procurement/>

Energy Charts (2026): Auswertung der Stromerzeugung im 1. Halbjahr 2026: Solarstrom europaweit auf dem Vormarsch. Zugriff am 08.07.2026 unter: <https://energy-charts.info/index.html?l=de&c=DE>

EUR-Lex (2022): Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Nachhaltigkeits-berichterstattung von Unternehmen (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD). Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>

EUR-Lex (2023): Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj/eng>

Europäische Kommission (2026): Delegierte Verordnung (EU) .../... der Kommission vom 03.07.2026 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2772 im Hinblick auf die Vereinfachung bestimmter Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (C(2026) 5010 final). Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=intcom:C%282026%295010>

Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union (2026): Richtlinie (EU) 2026/470 vom 24. Februar 2026 zur Änderung der Richtlinien 2006/43/EG, 2013/34/EU, (EU) 2022/2464 und (EU) 2024/1760 hinsichtlich bestimmter Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Sorgfaltspflichten von Unternehmen (Omnibus I). Zugriff am 09.07.2026.

European Commission (2026a): Cars and vans. Zugriff am 09.07.2026 unter: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en)

European Commission (2026b): Corporate sustainability reporting. Zugriff am 09.07.2026 unter: [https://finance.ec.europa.eu/financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting\\_en](https://finance.ec.europa.eu/financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en)

Greenhouse Gas Protocol (2011): Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard. World Resources Institute & WBCSD. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://ghgprotocol.org/corporate-value-chain-scope-3-standard>

Greenhouse Gas Protocol (2015): A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition). World Resources Institute & WBCSD. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>

Intergovernmental Panel on Climate Change (2023): Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report. Geneva. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>

International Energy Agency (2023): Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach – 2023 Update. Paris. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://www.iea.org/reports/net-zero-roadmap-a-global-pathway-to-keep-the-15-0c-goal-in-reach>

Science Based Targets initiative (2021): SBTi Corporate Net-Zero Standard. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://sciencebasedtargets.org/net-zero>

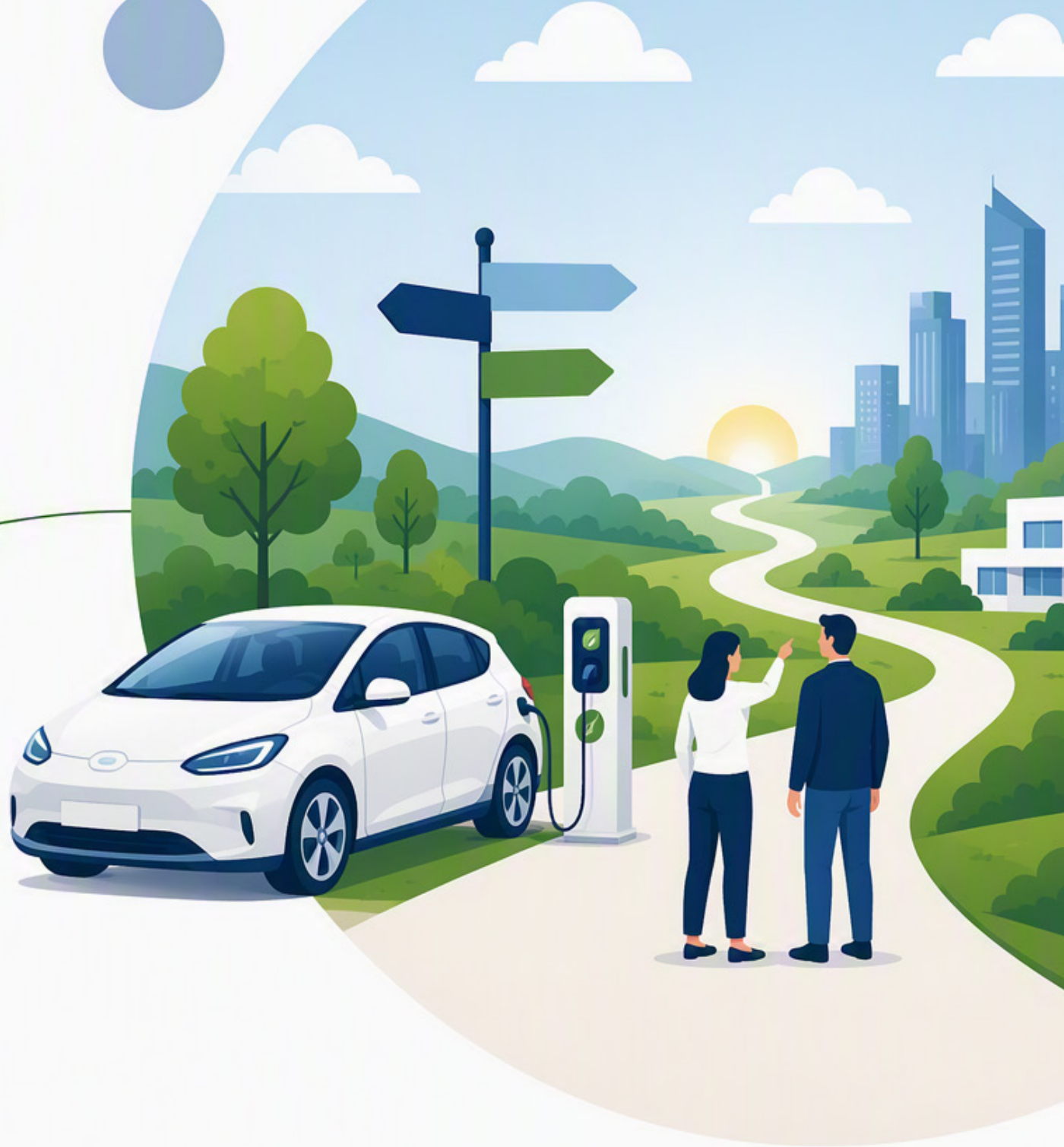
Science Based Targets initiative (2023): New Supplier Engagement Guidance: Unlocking the Power of Supply Chains for Decarbonization. Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://sciencebasedtargets.org/blog/new-supplier-engagement-guidance-unlocking-the-power-of-supply-chains-for-decarbonization>

Science Based Targets initiative (2024): SBTi Corporate Near-Term Criteria (Version 5.2). Zugriff am 09.07.2026 unter: <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/SBTi-criteria.pdf>

Statistisches Bundesamt (2026): Stromerzeugung aus Photovoltaik und Erdgas erreicht im Jahr 2025 neue Höchstwerte. Zugriff am 08.07.2026 unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26\\_073\\_43312.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26_073_43312.html)

Umweltbundesamt (2025): CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilowattstunde Strom 2024 gesunken. Zugriff am 08.07.2026 unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/co2-emissionen-pro-kilowattstunde-strom-2024>

Umweltbundesamt (2026): CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilowattstunde Strom 2025 nur leicht gesunken. Zugriff am 08.07.2026 unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/co2-emissionen-pro-kilowattstunde-strom-2025-nur>



### Presse-/Kontaktdaten:

Julia Thoms, Leitung Marketing & Kommunikation  
Schatzbogen 39 | 81829 München  
+49 (0) 89 42049-0  
[j.thoms@wackler-group.de](mailto:j.thoms@wackler-group.de)