

Geschäftsbericht 2021



HIGHLIGHTS

NOVEMBER / ÜBERNAHME
DER E-CAP MOBILITY GMBH

ecap
MOBILITY
A CLEAN LOGISTICS COMPANY

OKTOBER / AUSBAU DER
KONVERTIERUNGSKAPAZITÄTEN
DURCH GRUNDSTÜCKKAUF
IN WINSEN (LUHE)



JULI / CLEAN LOGISTICS STARTET
AUSLIEFERUNG DER HYBATT-BUSSE:
EUROPAWEIT ERSTER KONVERTIER-
TER BUS MIT BRENNSTOFFZELLEN-
WASSERSTOFF-ANTRIEB IM ÖPNV AN
UCKERMÄRKISCHE VERKEHRS-
GESELLSCHAFT ÜBERGEBEN.



AUGUST / UMFIRMIERUNG VON
SEND R SE IN CLEAN LOGISTICS SE
VOLLZUGEN UND BÖRSENGANG
IN FRANKFURT

CLEAN LOGISTICS SE

Send R SE

2021

+4,1 Mio.

SEPTEMBER / CLEAN LOGISTICS MIT
ERFOLGREICHER BEZUGSRECHTS-
KAPITALERHÖHUNG

INHALTS- VERZEICHNIS

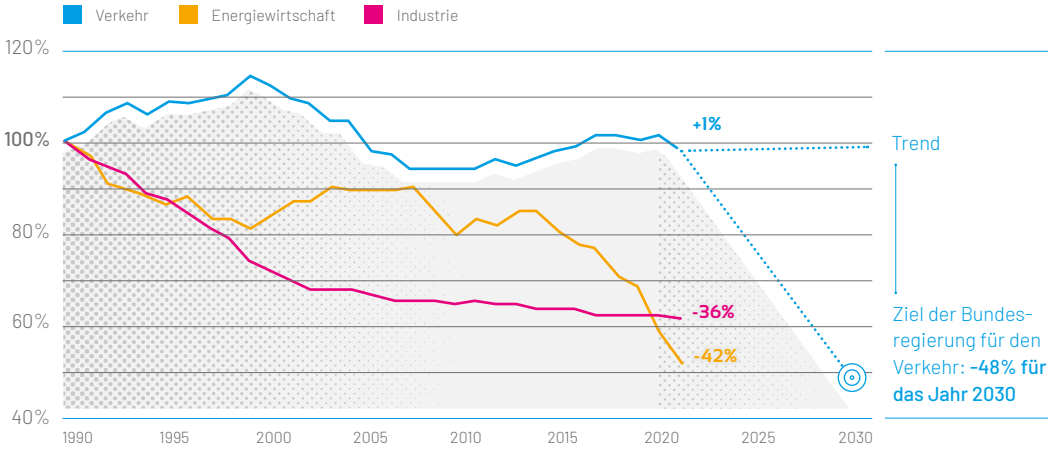
Wir revolutionieren den Transportsektor	\ 04
Brief an die AktionärInnen	\ 06
Interview mit den Gründern	\ 08
Technische Komponenten	\ 14
Wissenswertes rund um Wasserstoff	\ 18
Wasserstoff: Energieträger der Zukunft	\ 20
Clean Logistics am Kapitalmarkt	\ 25
Bericht des Verwaltungsrats	\ 28
KONZERNABSCHLUSS	\ 31
Konzernbilanz	\ 32
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	\ 34
Konzern-Kapitalflussrechnung	\ 35
Entwicklung des Konzerneigenkapitals	\ 36
Konzernanhang	\ 38
Entwicklung des Konzernanlagevermögens	\ 51
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	\ 52
Impressum / Kontakt	\ 55

WIR REVOLUTIONIEREN DEN TRANSPORTSEKTOR



CLEAN LOGISTICS: WIR REVOLUTIONIEREN DEN TRANSPORTSEKTOR

Entwicklung
CO₂-Emissionen
in Deutschland
1990 – 2020

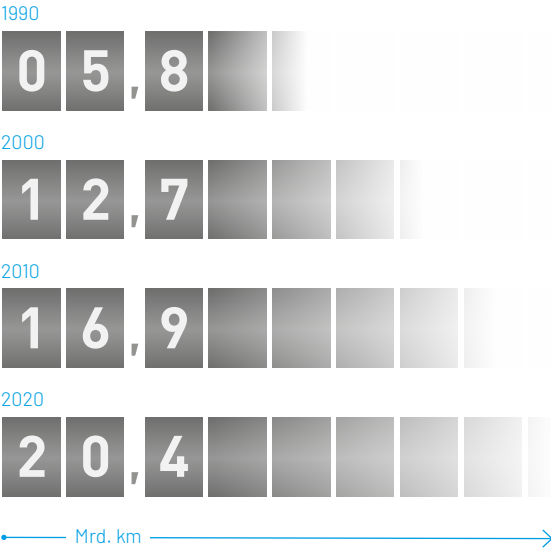


Der Klimawandel gehört zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Deutschland, die Europäische Union und viele weitere Länder weltweit haben sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt, mit denen der CO₂-Ausstoß in den kommenden Jahrzehnten signifikant gesenkt werden soll. Doch schon heute ist absehbar, dass enorme Anstrengungen vonnöten sind, um diese Ziele zu erreichen. Ein Sektor mit herausragender Bedeutung zur Dekarbonisierung der Wirtschaft ist der Straßenverkehr- und Transportsektor. Allein in Deutschland sollen bis 2030 die Verkehrsemissionen um nahezu die Hälfte im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Beim Individualverkehr sind bereits die Weichen auf emissionsfreie Fahrzeuge gestellt. Doch der Transportsektor hinkt hinterher – und das bei gleichzeitig deutlich wachsendem Güterverkehr auf den Straßen.

Die Clean Logistics SE als Innovations- und Technologieführer bei der Dekarbonisierung des Transportsektors macht Busse und Sattelzugmaschinen durch den Einsatz moderner Zero-Emission-Technologie zukunftsfähig. Hierzu kommen modulare Systeme, bestehend aus einem Brennstoffzellensystem, einem Wasserstoff-Tanksystem, einem Batteriesystem und einem elektrischen Antrieb zum Einsatz. So lassen sich wettbewerbsfähige Reichweiten bei kurzen Tankzyklen erreichen, ohne dass durch zu viel Zusatzlast des Zero-Emission-Antriebsstrangs wertvolle Transportkapazitäten verloren gehen. Diese modularen Systeme können entweder als brennstoffzellen- oder batterieelektrischer Antrieb, passend für die jeweilige Anwendung, konfektioniert werden.

Gegründet wurde das Unternehmen 2018 von Dirk Graszt und Dirk Lehmann, die über jahrzehntelange Erfahrung in den Bereichen Logistik und Antriebstechnik verfügen. Nach dem „Dieselskandal“ waren sich Graszt und Lehmann einig, dass es ein „Weiter so“ bei fossilen Brennstoffen nicht geben kann. Schnell wurde ihnen klar, dass im Langstreckenbereich an Wasserstoff kein Weg vorbeiführen wird, wenn man die Logistikbranche in die CO₂-Neutralität führen und Lkw langfristig wettbewerbsfähig gegenüber anderen Transportmitteln aufstellen will. Mit ihrem Know-how haben Graszt und Lehmann den Fokus auf tragfähige Wasserstoff-Lösungen gelegt. Bei Bestandsfahrzeugen ersetzt Clean Logistics den herkömmlichen Dieselantrieb durch emissionsfreie Antriebstechnologie und innovative Steuerungstechnik. Clean Logistics führt den schon bestehenden Schwerverkehr und öffentlichen Nahverkehr mit dieser

Jährliche Gesamtfahrleistung
aller Sattelzugmaschinen
in Deutschland (in Mrd. km)
1990 – 2020



Konvertierung sofort in eine klimaneutrale Zukunft, ohne ohnehin knappe Zeit zu verlieren und wichtige Ressourcen durch unnötige Ausmusterung oder sogar Verschrottung zu verschwenden. So leistet Clean Logistics einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.

Der Konvertierungsprozess ist modular aufgebaut und inkrementell. So kann Clean Logistics nahezu alle gängigen Fahrzeugtypen, dazu gehören unter anderem Langstrecken-Lkw, Liefer-Lkw, Stadtbusse und kommunale Spezialfahrzeuge, bedienen und auf neue Technologien und Innovationen reagieren. Ergänzt wird das Angebot von Clean Logistics unter anderem durch nachhaltige Gesamtkonzepte für Produktion, Logistik, Service & After Sales, Infrastruktur sowie Nutzung von grünem Wasserstoff in der Mobilität.

BRIEF AN DIE AKTIONÄRINNEN

Liebe AktionärInnen und GeschäftspartnerInnen,

Politik und Gesellschaft haben erkannt, dass sich in Sachen Klimapolitik und Umweltschutz einiges ändern muss. Wichtige Weichen wie die Bepreisung von CO₂ und die Novellierung des Klimaschutzgesetzes wurden gestellt. Die Klimakonferenz COP26 in Glasgow machte nochmals deutlich, dass wir uns an einem außergewöhnlichen Punkt befinden, an dem jetzt das Kippen des Weltklimas verhindert werden muss. Auch für Clean Logistics war das vergangene Geschäftsjahr vieles, außer gewöhnlich! Wir sind erfolgreich an die Börse gegangen, haben wichtige strategische Weichen für unser langfristiges Wachstum gestellt und weitere Meilensteine in unserer Unternehmenshistorie erreicht. Wir gehen konsequent unseren Weg in Richtung nachhaltige Mobilität und wollen auch weiterhin einen signifikanten Beitrag bei der Emissionsreduzierung im Schwerlastverkehr leisten. Entsprechend zufrieden blicken wir auf unsere Geschäftsentwicklung in 2021.

Im Sommer 2021 haben wir mit der Auslieferung unserer HyBatt-Busse den Startschuss für die Dekarbonisierung des Transportsektors in Deutschland gegeben. Wir haben an die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) den europaweit ersten konvertierten Bus mit Brennstoffzellen-Wasserstoff-Antrieb im öffentlichen Personennahverkehr übergeben. Wir verzeichnen eine sehr gute Nachfrage nach unseren konvertierten Bus- und Lkw-Typen und befinden uns mit Verkehrsverbänden und Logistikern aus ganz Deutschland, aber auch im Ausland in Verhandlungen zur Konversion konventioneller Fahrzeuge auf emissionsfreien Wasserstoffbetrieb.



Dirk Graszt (CEO) und Dirk Lehmann (Vorsitzender des Verwaltungsrates)

2022 wird das Jahr werden, in dem wir auf Basis unserer bisherigen Erfahrungen unsere ersten HyBatt-Trucks an Kunden ausliefern wollen. Clean Logistics will in den nächsten Jahren deutlich wachsen, um der starken Nachfrage von Verkehrsverbänden und Logistikunternehmen nach emissionsfreien Lösungen Rechnung zu tragen. Deshalb bauen wir unsere Konvertierungskapazitäten deutlich aus. In Winsen (Luhe), verfügen wir in unserer eigenen Anlage bislang über sechs Umbauplätze. Anfang 2022 sind durch die Anmietung einer weiteren Produktionshalle fünf weitere Produktionsplätze hinzugekommen, auf denen wir weitere Umbauten bisheriger Dieselfahrzeuge zu batterie- und brennstoffzellenelektrisch betriebenen Fahrzeugen

vornehmen können. Um der großen Nachfrage nach unseren Lösungen nachkommen zu können, haben wir in 2021 entschieden, in Winsen (Luhe) auf einem fast zwei Hektar großen Areal eine neue Produktionshalle mit einer Nutzfläche von 14.000 Quadratmetern zu bauen. Dort sollen weitere 50 Bauplätze für die Konversion von Bestandsfahrzeugen auf Zero-Emission-Technologie entstehen. Mit der Fertigstellung der Halle rechnen wir 2023. Wir verfügen damit über insgesamt 61 Bauplätze auf denen pro Jahr und Platz bis zu zwölf Fahrzeuge auf emissionsfreien Antrieb mit eigenen Kapazitäten umgestellt werden können. Wir beschleunigen somit unsere Entwicklung signifikant und werden in eine neue Dimension vorstoßen.

Schon heute liegen uns Anfragen weit im vierstelligen Bereich für Konvertierungen von Bussen und Lkw für die nächsten Jahre vor.

In Bereichen wie Forschung, Entwicklung und „Prototyping“ arbeiten wir seit Jahren eng und vertrauensvoll mit der E-Cap Mobility GmbH zusammen. Es war daher aus unserer Sicht der nächste logische Schritt, die Gesellschaft zu übernehmen und so die erfolgreiche Zusammenarbeit noch enger zu gestalten. Wir halten nunmehr 74,8 Prozent der Anteile an der E-Cap Mobility GmbH und planen zeitnah die Übernahme der verbleibenden Anteile der Gesellschaft. E-Cap Mobility gehört in Deutschland zu den führenden Unternehmen im Bereich des Umbaus von Fahrzeugen und Anlagen jeglicher Art auf elektrische Antriebe und ist zudem in der Bereitstellung von Gesamtlösungen für mobile und stationäre Wasserstoffsysteme tätig. Die Übernahme der E-Cap Mobility ist ein wichtiger Schritt in unserer Konsolidierungsstrategie. Wir erhalten so Zugang zu Know-how und Technologien für die modulare Bauweise von brennstoffzellen- und batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die Übernahme von E-Cap Mobility wird bei Clean Logistics zu erheblichen Verbesserungen bei Umsatz und Ergebnis bereits in 2022 beitragen.

Auf Ebene des Top-Managements haben wir uns personell und strukturell neu aufgestellt und uns mit ausgewiesenen Experten aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Serienentwicklung verstärkt. Ihr Erfahrungsschatz wird uns helfen, effiziente Strukturen aufzubauen, um Clean Logistics' führende Position in Sachen emissionsfreier Antriebstechnologie und Konvertierungen von Bestands-

fahrzeugen im Schwerlastverkehr auch in Zukunft weiter zu festigen und auszubauen.

Unseren finanziellen Spielraum haben wir in der Berichtsperiode erweitert und erfolgreich eine Bezugskapitalerhöhung durchgeführt. Dabei haben wir brutto rund 4,1 Mio. Euro eingenommen. Den Mittelzufluss aus dieser Kapitalerhöhung nutzen wir für den weiteren Ausbau unserer Konvertierungskapazitäten sowie der allgemeinen Unternehmensstruktur.

Unser Pro-forma-Umsatz lag im Geschäftsjahr 2021 bei rd. 107.000 Euro und der Jahresfehlbetrag bei -2,9 Mio. Euro. Freilich basieren die Kennzahlen zu einem großen Teil auf der Geschäftstätigkeit der SendR SE, deren Börsenmantel wir im August 2021 übernommen hatten.

Für die kommenden Jahre sind wir sehr zuversichtlich für unsere weitere Geschäftsentwicklung. Der durch Nachhaltigkeit und Klimaschutz getriebene Wandel des Transportsektors bietet Clean Logistics hohe Wachstumschancen. Mit unseren Produkten sind wir hervorragend positioniert, um Marktopportunitäten zu nutzen und schnell pragmatische und rasch umsetzbare Lösungen zu finden. Beleg hierfür ist unser Mitwirken im CryoTruck-Projekt, einem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projekt, in dem wir der Partner sind, der zusammen mit MAN Truck & Bus, dem Wasserstoff-Startup Cryomotive, der Technischen Universität München sowie dem Technologie-Unternehmen IABG einen wasserstoffbasierten Langstrecken-Lkw mit „CRYOGAS“-Antrieb auf die Straße bringt. Wasserstoff „cryo-compressed“ gespeichert ver-

spricht hierbei deutliche Reichweitensteigerungen bei vergleichbaren Tankabmessungen.

Wir sind für kommendes Wachstum hervorragend ausgestattet, verfügen über ein starkes Team und volle Auftragsbücher. Für das laufende Geschäftsjahr 2022 erwarten wir einen deutlichen Umsatzanstieg auf einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag sowie Verbesserungen beim Jahresergebnis.

Wir danken Ihnen, unseren AktionärInnen, für Ihr Vertrauen in unser Unternehmen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns auch in Zukunft auf unserem Wachstumspfad begleiten. Auch möchten wir unseren GeschäftspartnerInnen für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit danken. Ein besonderer Dank gilt unseren MitarbeiterInnen für ihren Einsatz und ihr Engagement und dafür, dass sie tatkräftig unsere Vision der emissionsfreien Mobilität auf der Straße vorantreiben.

Herzliche Grüße



Dirk Graszt



Dirk Lehmann

INTERVIEW



INTERVIEW MIT DEN GRÜNDERN

VON CLEAN LOGISTICS SE: DIRK GRASZT, CEO, UND DIRK LEHMANN, VORSITZENDER DES VERWALTUNGSRATES.

Herr Grasz, das vergangene Jahr war für Clean Logistics durchaus ereignisreich. Was war Ihr persönliches Highlight?

Dirk Grasz: Das ist ganz schwer zu sagen. Ich würde sagen, dass 2021 tatsächlich das aufregendste und spannendste Jahr in meinen bisherigen mehr als 40 Berufsjahren war. Wir haben Clean Logistics erfolgreich zu einer börsennotierten Gesellschaft gemacht. Wir haben unseren ersten konvertierten Bus ausgeliefert, unseren Umsetzungspartner, die E-Cap Mobility, übernommen und wir haben einen enormen Zuspruch aus dem Markt erhalten. Das war schon alles sehr aufregend.

Außergewöhnlicher als die Gründung der Clean Logistics 2018?

Dirk Grasz: Da sprechen Sie natürlich auch eine sehr spannende und vor allem ungewisse Zeit an. Auch das Jahr war schon außergewöhnlich, dennoch, wir haben immer an unsere Idee zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs auf der Straße geglaubt.

Erzählen Sie doch, wie Sie auf die Idee kamen und letztlich Clean Logistics gründeten?

Dirk Grasz: Auslöser war der „Dieselskandal“. Meine gesamte berufliche Karriere war vom Transportwesen und der Logistik geprägt. Als dann der Betrug der Fahrzeughersteller ans Tageslicht kam, war mir klar, dass sich etwas ändern muss. Alternativen mussten für mich

als Logistiker gefunden werden, um den Transportsektor endlich aus dem fossilen Zeitalter zu führen. Gleichzeitig bekam ich immer mehr Anfragen von Kundenseite, die für ihre nachhaltigen Produkte auch einen nachhaltigen Transport forderten.

Und was machten Sie dann?

Dirk Grasz: Ich kontaktierte alle großen Hersteller, mit denen ich seit Jahrzehnten auf Managementebene verbunden war. In Gesprächen wollte ich ihre Pläne für emissionsfreie oder zumindest emissionsarme Fahrzeuge erfahren, um mit ihnen gemeinsam aus dem Dieselzeitalter auszusteigen. Doch die Antworten waren hochgradig frustrierend. Ich wurde belächelt und nicht ernst genommen. Mir wurde versichert, dass ich noch mehrere Evolutionsstufen von Abgasnormen erleben würde und dass der Verbrenner nichts zu befürchten hätte. „Ich solle mir mal nicht den Kopf anderer zerbrechen und das ihr Problem sein lassen. Man hätte ja beste Kontakte in die Politik“, waren wesentliche Aussagen, die sich in mir festbrannten. Diese Einstellung ließ mich fassungslos zurück, forderte dann aber meinen Tatendrang heraus. Ich sagte mir, dann muss ich es halt selbst machen.

Sie sagten ja schon, dass Sie Logistiker sind und aus der Praxis kommen. Wasserstoff, Elektromotoren und Batterietechnologie sind da ja nicht gerade Ihre Themen, oder?

Dirk Grasz: Zumindest lag darauf ganz gewiss nicht meine Hauptexpertise. Da kam Dirk Lehmann ins Spiel.

Dirk Lehmann: Den Moment werde ich nie vergessen, als bei mir das Telefon klingelte und Dirk dran war. Ich hatte erst vor kurzem Statements zu alternativen Antrieben in einem Fernsehbeitrag gegeben. Und dann rief Dirk an, nachdem ich offensichtlich Eindruck hinterlassen haben musste.

Dirk Grasz: Das hattest du in der Tat. Als ich dich im Fernsehen sah, wusste ich: Das ist der Mann, der mich verstehen wird und das nötige technische Wissen hat, um den Plan für emissionsfreie Lkw in die Tat umzusetzen. Durch Zufall kannte ich jemanden, der wiederum Dirk kannte. Und so kam ich an seine Telefonnummer.

Dirk Lehmann: Mit meiner Erfahrung als Ingenieur aus dem Bereich der maritimen Antriebstechnologie hatte ich mich schon die letzten zehn Jahre mit alternativen Antriebsarten, Elektromotoren, Batterietechnik und Wasserstoff als Antriebsenergie beschäftigt. Dazu kam, dass ich mit meiner Gesellschaft E-Cap Mobility seit geraumer Zeit Oldtimer, erste Nutzfahrzeuge und Industrieanwendungen, aber auch normale Fahrzeuge auf Elektroantrieb umrüstete. Da rannte Dirk Grasz mit seiner Idee und der offensichtlichen Expertise in der Logistik bei mir natürlich offene Türen ein. Ich war sofort Feuer und Flamme für seine Idee, den Schwerlastverkehr zu dekarbonisieren und Bestandsfahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe umzurüsten. Gleichzeitig merkte ich: Der Typ hat echt Ahnung von der Branche!



Durch diese frustrierende Situation im Status quo der Fahrzeughersteller wurde mit dem richtigen Partner aus einer Idee ganz schnell ein Geschäft, das den Anspruch hat, den Schwerlastverkehr schneller und günstiger als viele andere in eine emissionsfreie Zukunft zu führen.

Jetzt gehört aber ein wenig mehr dazu als ein Anruf, um ein innovatives Unternehmen zu gründen und nach knapp vier Jahren an die Börse zu führen. Was ist der technologische Kern von Clean Logistics?

Dirk Lehmann: Das stimmt. Es gibt eigentlich zwei Kernkomponenten, die man selbst entwickeln muss, wenn man ein Dieselfahrzeug auf einen batterieelektrischen

Antrieb mit Wasserstoff umrüsten will. Das eine ist die elektrische Hinterachse, die mit zwei Radnabenmotoren ausgestattet ist. Beim klassischen Fahrzeugbau ist die Kernkompetenz der Verbrennungsmotor unter der Haube. Doch der entfällt komplett. Wir entwickelten gemeinsam mit unseren PartnerInnen innerhalb von vier Jahren eine Achse, die eine Sattelzugmaschine extrem ökonomisch antreibt, gleichzeitig über eine enorme Zugkraft verfügt und den Belastungen standhält. Dabei griffen wir auf Kompetenzen aus dem Aufzugbau zurück. Hier treiben bereits seit über 100 Jahren extrem zuverlässige Elektromotoren in einem sehr sensiblen Bereich „Fahrgastzellen“ an. Denn täglich werden mittels dieser Motoren Millionen Menschen unfallfrei transportiert. Hier fanden wir die nötige Blaupause und mit einem führenden Elektromotorenhersteller aus Deutschland den entsprechenden Partner für unsere Achsenentwicklung. Zweites sehr wichtiges Element ist die Steuereinheit, die das Zusammenspiel zwischen den beiden Achsmotoren, der Batterie, der Brennstoffzelle und dem Tanksystem gewährleistet. Auch hier mussten wir nicht bei null starten, denn die entsprechende Sensorik kannte ich aus dem maritimen Bereich und hatte auch schon entsprechende Softwareelemente für die Oldtimer entwickelt. Die Komponente Wasserstoff machte es natürlich noch etwas komplexer. Dazu kommt, dass sich das Fahrzeug ja auch wie ein gewohntes Verbrennerfahrzeug in den unterschiedlichen Fahrsituationen verhalten soll. Auch das regelt unsere Steuereinheit, die wir im Laufe der letzten Jahre als zentrales Steuerungselement für alle Fahrzeugtypen entwickelt haben.

Und was ist mit den anderen Komponenten, die Sie für die Konvertierung auf Wasserstoffantrieb benötigen?

Dirk Lehmann: Die kaufen wir dazu. So sind wir beispielsweise im Bereich der Brennstoffzelle Exklusivpartner von Refire, dem Marktführer aus China. Weitere Elemente sind das Tanksystem und die Batterie, die wir zum Puffern benötigen. Diese beiden Komponenten müssen in Sachen Brandschutz und Sicherheit extrem zuverlässig sein. Hier entwickeln wir aber ganz bewusst nicht selbst. Unser System ist modular aufgebaut. So können wir sicherstellen, dass wir gegebenenfalls unterschiedliche Speichersysteme für Wasserstoff integrieren können. Seien es Niederdrucksysteme, bei 350 bis 700 bar stark verdichteter Wasserstoff oder sogenannter cryogen gespeicherter Wasserstoff. Unser Baukastensystem kann alle entsprechenden Anwendungen abdecken. Wir sind voll kompatibel und können uns den Infrastrukturgegebenheiten und möglichen Standards, die sich erst noch herausbilden, anpassen.

Kommen wir noch mal auf die Entwicklung im letzten Jahr zurück. Wir sprachen ja bisher ausschließlich über die Konvertierung von Sattelzugmaschinen. Jetzt haben Sie in 2021 bereits den ersten Bus ausgeliefert. Ist das schon eine strategische Kehrtwende im ersten Jahr an der Börse?

Dirk Graszt: Tatsächlich haben wir operativ mit dem Bus gestartet. Bereits im August haben wir den ersten konvertierten Bus für den öffentlichen Nahverkehr über-

geben. Das war auch nur der Anfang in diesem Segment. Ein zweiter Bus an die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft wird folgen. Weitere Nahverkehrsverbunde haben starkes Interesse bekundet und beobachten sehr genau, was bei dem Vorreiter in der Uckermark gerade geschieht.

Tatsächlich ist der Bus ein logischer Zwischenschritt hin zur Sattelzugmaschine. Busse haben ein günstigeres Einsatzspektrum, um neue Technologien einzusetzen, da sie abends immer zurück ins Depot kommen. Zudem sind die Busunternehmen in vielen Fällen Vorreiter für emissionsfreien Nutzfahrzeugverkehr. Wir konnten somit wichtige Erfahrungen sammeln, die uns beim Aufbau des Prototyps und der anschließenden Serienfertigung beim Lkw helfen.

Dirk Lehmann: An dieser Stelle möchte ich noch ergänzen, dass es auch noch einen dritten Bereich bei schweren Fahrzeugen gibt, in dem wir Nachfrage nach konvertierten Fahrzeugen feststellen und den wir bedienen können: Dabei handelt es sich um Baumaschinen und andere Fahrzeuge aus dem städtischen Fuhrpark wie die Fahrzeuge der Müllentsorgung oder der Bau- und Gartenämter. All diese Bereiche sind förmlich für eine Konvertierung auf elektrische Antriebe, auch mit Brennstoffzelle, prädestiniert. Denn die Fahrzeugflotte ist oft groß, hat einen begrenzten Einsatzradius und kann zentral auf dem städtischen Industriebetrieb betankt werden. Eine flächendeckende Infrastruktur muss in diesem Sektor nicht geschaffen werden und gerade Großstädte würden massiv

von der CO₂-Reduktion profitieren. Dazu kommt noch die positive Wirkung auf das Stadtmarketing als Vorreiter einer kohlenstofffreien Infrastruktur.

Kommen wir aber nochmal auf den Schwerlastverkehr zu sprechen. Nachdem jetzt der erste konvertierte Bus rollt, was sind Ihre nächsten Pläne in Sachen Sattelzugmaschinen?

Dirk Lehmann: Zum Jahresende 2021 erreichten wir einen wichtigen technischen Meilenstein. Das klingt vielleicht ein wenig profan, war aber extrem wichtig. Die Sattelzugmaschine bewegte sich selbstständig, angetrieben von der elektrischen Hinterachse. Das war der Beweis, dass die wichtigsten technischen Komponenten, Achse und Steuerungselektronik gemeinsam funktionieren. Im Frühjahr 2022 begann die Testphase für das komplette Zusammenspiel und die technische Abnahme aller Komponenten, die wir im Fahrzeug neu verbauen. Wir planen die Fertigstellung unserer Prototypen im Frühsommer. Dieser soll dann der Öffentlichkeit vorgestellt werden und auf dessen Basis wird die Konvertierung im Kundenauftrag beginnen. Wir haben hierzu die Voraussetzungen geschaffen. Die Mannschaft steht, die Lieferkette und die Komponentenbeschaffung sind geklärt und wir haben die nötigen Umbauplätze, um zu starten. Natürlich werden wir im Hinblick auf die Umrüstungsressourcen sehr zügig aufstocken. Dazu haben wir bereits eine weitere Halle angemietet und ein Gelände für den Bau einer neuen Halle mit zusätzlichen 50 Umbauplätzen erworben. Diese Halle soll 2023 fertig sein.

Im August 2021 sind Sie über einen sogenannten Reverse Merger an die Börse in Frankfurt gegangen. Zum einen haben Sie diesen Schritt auf das Finanzparkett zu einem noch frühen Zeitpunkt gewagt. Zum anderen dann noch über einen recht ungewöhnlichen Weg. Was waren Ihre Beweggründe hierfür?

Dirk Graszt: Auch wenn wir beide mit unseren deutlich über 50 Lebensjahren keine Jungunternehmer sind, ist Clean Logistics ein junges Unternehmen, das gerade in der Anfangszeit Kapital benötigt. Uns ist dabei Transparenz extrem wichtig und Schnelligkeit ist ebenfalls entscheidend. Denn wir müssen jetzt den Schwerlastverkehr dekarbonisieren und Lösungen anbieten. Ein Warten auf die klassischen Fahrzeughersteller hilft nicht. Gleichzeitig sind wir fest davon überzeugt, dass ein großes Interesse in der Finanzwelt besteht, mit uns gemeinsam dieses neue Geschäftsfeld zu besetzen und wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Deshalb entschlossen wir uns, den Weg an die Börse recht frühzeitig zu gehen. So stehen uns alle Wege offen, Fremd- und Eigenkapital einzuwerben. Gerade eine transparente Unternehmensbewertung durch den täglichen Börsenwert kann die Beschaffung von Fremdkapital vereinfachen. Nun ist aber ein klassisches IPO recht teuer und zeitaufwendig. Deshalb entschlossen wir uns für den Weg über einen sogenannten Reverse Merger. Dabei brachten wir die Clean Logistics GmbH in eine bestehende börsennotierte Gesellschaft ein, die kein operatives Geschäft mehr betrieb – einen sogenannten Börsenmantel. Die Umfirmierung der Gesellschaft von SendR SE in Clean

Logistics SE erfolgte dann im August im Rahmen der Hauptversammlung der AktionärInnen. Kurze Zeit später haben wir bereits erste Kapitalmaßnahmen durchgeführt und erfolgreich eine Bezugsrechtskapitalerhöhung platziert.

Was sind Ihre wirtschaftlichen Ziele? Wie viele Fahrzeuge wollen Sie bis wann auf die Straße bringen?

Dirk Graszt: 2022 wird das Jahr sein, in dem wir die ersten Sattelzugmaschinen an unsere Kunden ausliefern werden. Wir werden dann nach unserer Planung und unter Berücksichtigung des Ausbaus unserer Umbauplätze

in den Hallen die Konvertierung sukzessive hochfahren. Im Jahr 2023 wollen wir jährlich über 300 Fahrzeuge konvertieren. 2025 sollen es dann schon deutlich über 1.000 Fahrzeuge pro Jahr sein. Wir streben zu dem Zeitpunkt dann einen Umsatz von über 350 Mio. Euro an.

Wer sind ihre Kunden?

Dirk Graszt: Unsere Zielgruppe ist sehr heterogen, was auch zeigt, wie groß das Potential ist. Naheliegender ist, dass wir mit unseren Sattelzugmaschinen Spediteure ansprechen und große Handelsunternehmen, die auf festen Routen fahren. Im Bereich der Busse ist es der ÖPNV mit den entsprechenden Kommunen und Gemeinden. Hier bieten sich auch weitere Möglichkeiten zur Konvertierung an, beispielsweise bei städtischen Fuhrparks oder der Abfallentsorgung.

Dirk Lehmann: Es kristallisiert sich aber auch schon jetzt heraus, dass sich entlang des Themenstrangs Wasserstoff ganz neue Geschäftsmodelle etablieren könnten. So ist es durchaus vorstellbar, dass ein Wasserstoffproduzent nicht nur die Infrastruktur zur Verteilung anbietet, was schon jetzt der Fall ist, sondern horizontal entlang der Wertschöpfungskette neue Felder besetzt. Das könnte auch den einen oder anderen Logistiker begeistern, wenn es ein Angebot gibt, das den Treibstoff, die Infrastruktur und die Fahrzeuge aus einer Hand beinhaltet. Denn viele der großen Logistiker haben ihre Flotten an kleinere Dienstleister ausgelagert. Eine Lösung aus einer Hand, die es erlaubt, sich rein auf die Fachkompetenz zu konzentrieren und beispielsweise per Kilometer abzurechnen und sich um nichts anderes zu kümmern, könnte den Logistikmarkt umkrempeln.

Was macht Sie so zuversichtlich, dass sich Clean Logistics am Markt durchsetzen wird?

Dirk Graszt: Die schiere Notwendigkeit. Eine Sattelzugmaschine hat einen jährlichen CO₂-Ausstoß von ca. 75 Tonnen. Und der Markt ist gigantisch. Wir müssen jetzt und sofort so viele emissionsfreie Fahrzeuge auf die Straße bringen wie möglich. Das können Neufahrzeuge aber gar nicht leisten. Mit unseren Konvertierungen ermöglichen wir Diesel-Bestandsfahrzeugen ein zweites emissionsfreies Leben, statt einer ressourcenverschwendenden Verschrottung. Das ist der Königsweg im Sinne einer Circular Economy. Die Konvertierung ist genau der richtige Weg, um schnell, effizient und umweltschonend den Wandel zu initiieren. Im Transportsektor sind Transporteffizienz (Masse Transportgut pro Zeiteinheit) und Total Cost of Ownership (Gesamtkostenbilanzierung über die Fahrzeuglebensdauer) von höchster Bedeutung. Wo im innerstädtischen Bereich bei entsprechend ausgebauter Infrastruktur ein batterieelektrisches Fahrzeug sinnvoll sein kann, reicht dessen Reichweite kombiniert mit Nutzlasteinbußen im Fernverkehr nicht aus. Insbesondere im stückzahl- und abgasemissionsstarken Langstreckenverkehr ist daher die Zero-Emission-Antriebslösung des wasserstoffbasierten Brennstoffzellenantriebs das Mittel der Wahl.

Wie weit geht diese Konvertierung und was bedeutet das für die FahrerInnen?

Dirk Graszt: Wir tauschen den Antriebsstrang mit Dieselmotor aus. Alle anderen Komponenten wie Fahrerhaus, Chassis, Bremsen und Lenkung bleiben erhalten. Diese





Komponenten machen ca. 70 Prozent des Fahrzeugs aus. Der Ressourceneinsatz ist um ein Vielfaches kleiner als bei einem Neufahrzeug. Gleichzeitig, und das darf man nicht unterschätzen, behält der Fahrer sein gewohntes Fahrzeug. Alles bleibt in seinem Cockpit so wie er es gewohnt ist. „Don't touch my cabin“ ist bei uns eine ganz wichtige Prämisse, die wir konsequent verfolgen. Sie können mir als erfahrener Logistiker glauben, dass dies für die Akzeptanz bei den Fahrern ein ganz wichtiger Faktor ist.

Was sind die Treiber Ihres Geschäftes?

Dirk Grasz: Es ist die Energiewende. Alle wissen, ein „Weiter so“ auf Basis von fossilen Verbrennungsmotoren ist nicht möglich. Alternativen müssen her. Und ein reines Neugeschäft bei dem man wartet, bis die Dieselfahrzeuge ihren Lebenszyklus beendet haben, dauert einfach zu lange. Abgesehen davon, dass es noch gar keine Fahrzeuge gibt. Deshalb muss es eine Konvertierung geben, die sofort umgesetzt werden kann und Bestandsfahrzeuge emissionsfrei macht. Gleichzeitig sagen alle Prognosen voraus, dass der Schwerlastverkehr weiterwachsen wird. Der Warenverkehr auf der Straße nimmt weiter zu. Bis 2030 werden wir allein in Deutschland über 400.000 Lkw über 7,5 Tonnen haben. Gleichzeitig soll der CO₂-Ausstoß bis dahin um 48 Prozent sinken. Das wird eine Herkulesaufgabe, bei der wir einen Beitrag leisten wollen.

Lassen Sie uns zum Schluss dieses Gespräches in die Zukunft schauen. Was erwarten Sie in den nächsten Jahren?

Dirk Lehmann: Wir haben ja bereits einen klaren Wachstumspfad aufgezeigt. Den setzen wir nun um. Dafür haben wir in 2021 den Grundstein gelegt. Jetzt gilt es zu liefern. Für uns bedeutet das, so viele Fahrzeuge wie möglich zu konvertieren. Wir haben eine Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen, die faktisch im Segment der Schwerlastfahrzeuge nicht bedient wird. Das ist unsere Chance, uns hier als „First-Mover“ und verlässlichen Partner zu etablieren. Natürlich werden auch andere Hersteller mit Fahrzeugen an den Start gehen. Und das ist auch gut so. Denn wir brauchen möglichst viele wasserstoffbetriebene Fahrzeuge auf den Straßen, um auch schnell die nötige Infrastruktur zu etablieren. Die Zahlen sprechen alle eine Sprache. Der Markt ist riesig, die Nachfrage ist riesig und der gesellschaftliche und politische Druck nach Veränderung ebenso. Clean Logistics wird ein klarer Profiteur dieser Entwicklung sein. Daran werden wir die nächsten Jahre hart arbeiten.

TECHNISCHE KOMPONENTEN



TECHNISCHE KOMponentEN

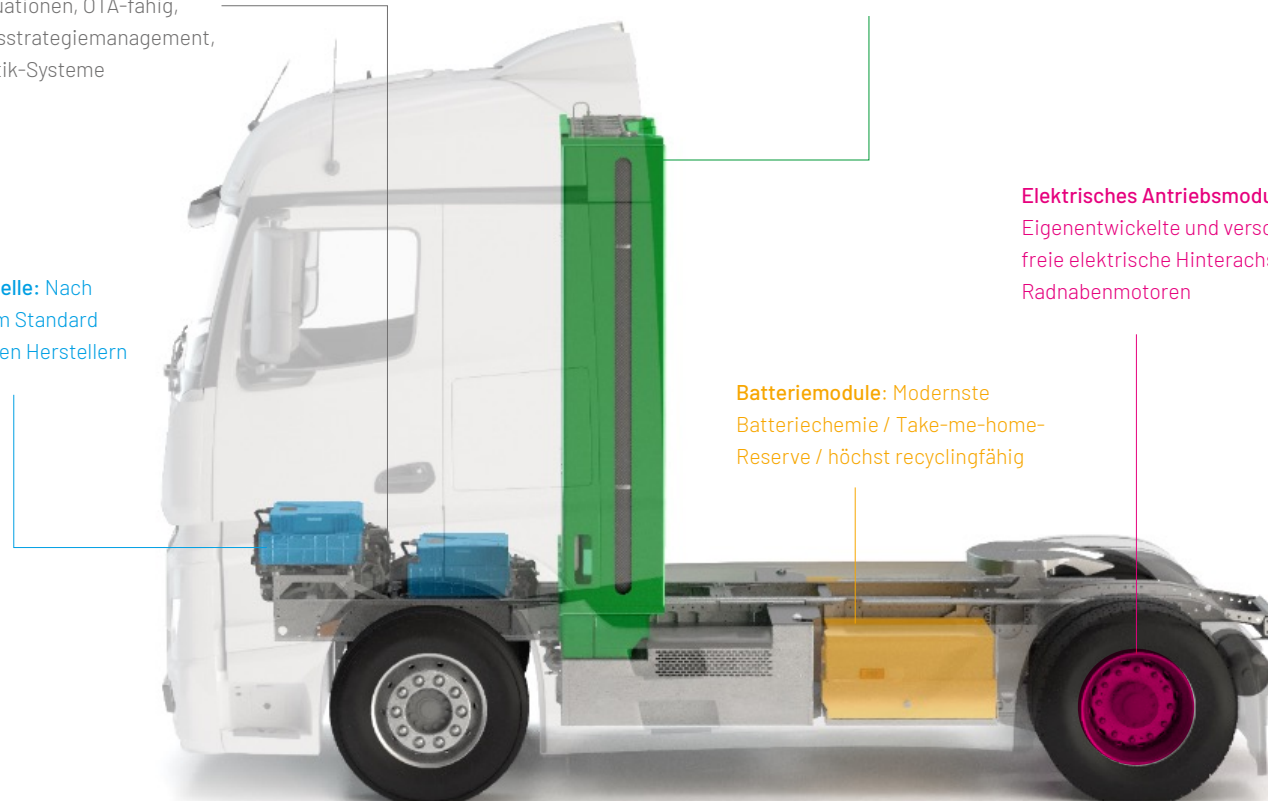
Steuerungssystem: Eigenentwickelte intelligente Betriebssoftware zur Steuerung aller Antriebselemente, Steuerung der Fahrsituationen, OTA-fähig, Betriebsstrategiemanagement, Telematik-Systeme

Brennstoffzelle: Nach industriellem Standard von führenden Herstellern

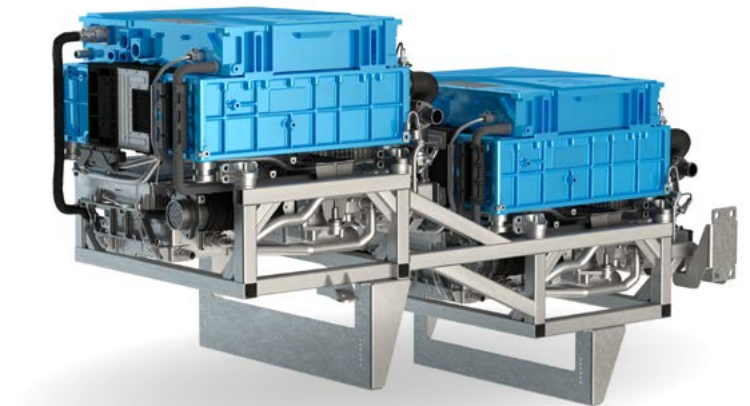
Wasserstofftanks: Geschützt durch Carbon-Ummantelung / kühlungsfreie Betankung bei 350 bar

Elektrisches Antriebsmodul: Eigenentwickelte und verschleißfreie elektrische Hinterachse mit Radnabenmotoren

Batterieminde: Modernste Batteriechemie / Take-me-home-Reserve / höchst recyclingfähig



In den Werkshallen von Clean Logistics in Winsen (Luhe) erfolgt bei Bestandsfahrzeugen nach der Demontage der Diesel- und Nebenaggregate sowie dem Versand der Altteile an Outsourcingpartner die Umrüstung von Fahrzeugen mit modernster Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie. Dabei verbaut Clean Logistics eine Vielzahl an technischen Komponenten in ihren HyBatt-Trucks und HyBatt-Bussen. Die wichtigsten Komponenten kurz erklärt:



Brennstoffzelle: Brennstoffzellen fungieren als Energiewandler. Sie wandeln die Energie des Energieträgers Wasserstoff mithilfe einer chemischen Reaktion – der Umkehrung der Elektrolyse – in elektrische Energie um. Dabei reagieren Wasserstoff und Sauerstoff zu Wasser. Es entstehen Wärme und elektrische Energie. Die so er-

zeugte elektrische Energie wird für den Antrieb der Fahrzeuge und dessen Nebenaggregate verwendet. Durch die direkte Umwandlung von chemischer in elektrische Energie arbeiten Brennstoffzellen mit bis zu 60 Prozent Systemwirkungsgrad in der tatsächlichen Anwendung deutlich effizienter als Dieselmotoren. Im Gegensatz zur herkömmlichen Verbrennung von Kraftstoffen werden keine Stickoxide, CO₂ oder Partikel freigesetzt. Der entscheidende Vorteil der Brennstoffzelle ist daher ihr emissionsfreier Betrieb. Zudem sind sie modular skalierbar, arbeiten geräuscharm und gewährleisten lange Betriebszeiten ohne Wartung. HyBatt-Bus und HyBatt-Truck ver-

fügen über eine bzw. zwei Wasserstoff-Brennstoffzellen mit 60 kW bzw. 2x120 kW Leistung. Sie ermöglichen eine hohe Reichweite und kurze Betankungszeit und somit auch vergleichbare operative Einsatzmöglichkeiten wie heutige Dieselfahrzeuge.

Batteriemodule: Clean Logistics verwendet modernste Batteriechemie in ihren HyBatt-Bussen und -Trucks. Die Batterien werden dazu benötigt, Rekuperationsenergie (Bremsenergie) aufzunehmen und zu speichern. Die Batterien unterstützen die Brennstoffzelle bei Spitzenlasten wie bspw. bei Überholvorgängen oder an Steigungen. In diesen Fällen steuert die Batterie die zusätzlich benötigte Energie bei, die zuvor durch Rekuperation bei Bremsvorgängen gewonnen wurde.



Außerdem dienen sie der effizienten Auslegung und dem Betrieb der Brennstoffzellen. Gleichzeitig fungieren sie als „Bring me Home“-Reserve, vergleichbar mit dem Reserveteil eines Fahrzeugtanks. Im Gegensatz zu rein batteriebetriebenen Fahrzeugen kommt ein HyBatt-Fahrzeug mit einer geringeren Batteriekapazität aus, die das Fahrzeug weniger durch zusätzliches Gewicht belastet. Die verbauten Batterien verfügen über eine hohe Leistungs- und Energiedichte, haben eine lange Lebensdauer und sind extrem sicher.

Wasserstofftank: Wasserstofftanks sind Energiespeicher, die im Betrieb die Brennstoffzelle mit Wasserstoff versorgen. Wasserstoff kann entweder gasförmig unter hohem Druck von 350 oder 700 bar oder auch flüssig gespeichert werden und erreicht eine sehr hohe, nutzbare Energiedichte für Nutzfahrzeuge wie Lkw und Busse. Die innere Hülle der Wasserstofftanks besteht aus Aluminium oder speziellem Kunststoff. Eine Kohlefaser-Ummantelung sorgt für die Druckbeständigkeit und schützt den Tank vor äußeren Einflüssen. Im HyBatt-Bus verbaut Clean Logistics einen 30 kg Wasserstofftank, während im HyBatt-Truck ein 43 kg Wasserstofftank zum Einsatz kommt. Die Wasserstofftanks von Clean Logistics verfügen über eine hohe Belastbarkeit und sind auf dem Stand der Technik zertifiziert. Neben der Speicherung von gasförmigem oder flüssigen Wasserstoff in Tanks entwickelt Clean Logistics gemeinsam mit PartnerInnen auch Wasserstofftanks zur Speicherung von cryogenem



Wasserstoff, die über eine noch größere Speicherdichte verfügen als die konventionelle 700 bar Hochdruckgas-Speicherung. Dabei wird der hoch flüchtige Wasserstoff in doppelwandigen, superisolierten Tanks gespeichert.

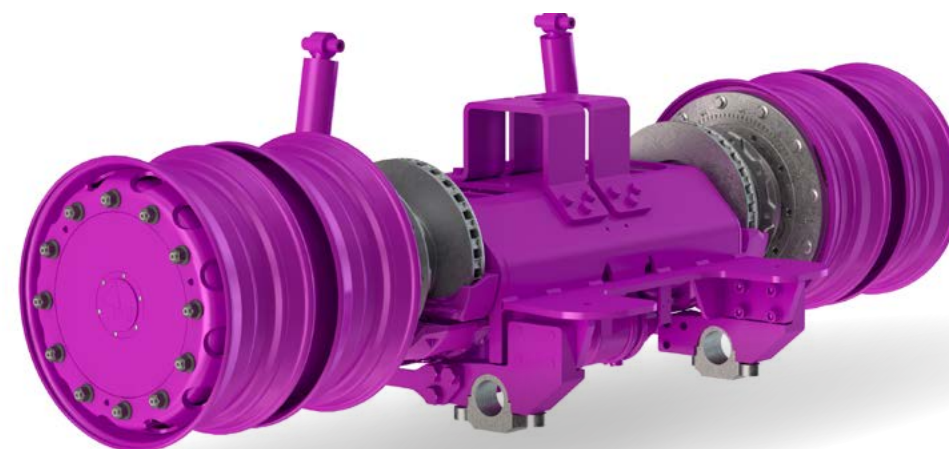
Steuerungssystem: Der effiziente Energieeinsatz ist das A und O für alternative Energiesysteme in Fahrzeugen. Um dies zu erreichen, bedarf es einer ausgeklügelten Steuerung aller Komponenten, angepasst an die jeweilige Fahrsituation, in der sich das Fahrzeug befindet. Die intelligente eigenentwickelte Betriebssoftware von Clean Logistics ermöglicht eine effiziente Steuerung

des Gesamtsystems zu jedem Zeitpunkt und in jeder Fahrsituation. Clean Logistics verfolgt bei seinen Fahrzeugen einen modularen Ansatz bei der Nutzung von unterschiedlichen Kernkomponenten. Abhängig von zum Beispiel der Speicherart des Wasserstoffs, der benötigten Antriebsleistung und der Nutzung der Fahrzeuge können unterschiedliche Module verbaut werden. Das Steuerungssystem von Clean Logistics unterstützt diesen modularen Ansatz über verschiedene Fahrzeugklassen und Komponenten hinweg. So gewährt

das Steuerungssystem eine extrem große Flexibilität und verkürzt die Entwicklungszeit neuer Funktionen und Fahrzeugoptimierungen deutlich. Als System für das Energie- und Fahrzeugmanagement werden zudem das Thermomanagement und der Wärmehaushalt des Fahrzeugs geregelt. Zukünftig soll das Steuerungssystem auch OTA (Over the air)-updatefähig sein. Aktualisierungen für Fahrzeug- und Betriebssysteme können dann dezentral über eine Mobilfunkverbindung an die Fahrzeuge gesendet werden und müssen nicht mehr bei einer Inspektion in der Werkstatt manuell je Fahrzeug implementiert werden.

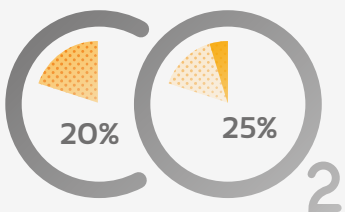
Elektrisches Antriebsmodul: Die elektrische Hinterachse mit Raddirektantrieben ist für viele Anwendungen eine zentrale Komponente der emissionsfreien Fahr-

zeuge. Die gesamte Antriebstechnik sitzt nicht mehr im Motorraum oder im Rahmen vor dem Differential, sondern direkt in den beiden Rädern der Hinterachse, wo sie die abgerufene Leistung direkt auf die Straße bringt. Die hierfür speziell mit PartnerInnen entwickelte Hinterachse bündelt somit die Anforderungen des Antriebs, des Getriebes und der herkömmlichen Achse in einem wartungsarmen und hocheffizienten Modul. Sicherheitsaspekte und Stabilität unter hoher permanenter Beanspruchung sind Aspekte, die bei der Entwicklung berücksichtigt werden müssen. Dabei kann Clean Logistics mit seinen PartnerInnen auf umfangreiches Know-how und Expertise bei Zuverlässigkeit und Effizienz zurückgreifen und diesen Erfahrungsschatz für modernste Antriebstechnik im Markt etablieren.

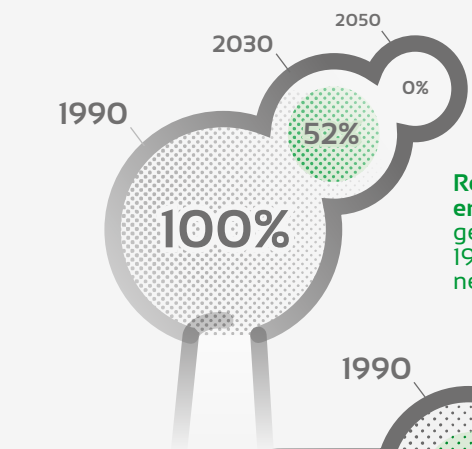


WISSENSWERTES RUND UM WASSERSTOFF

Anteil der Treibhausgase des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen...

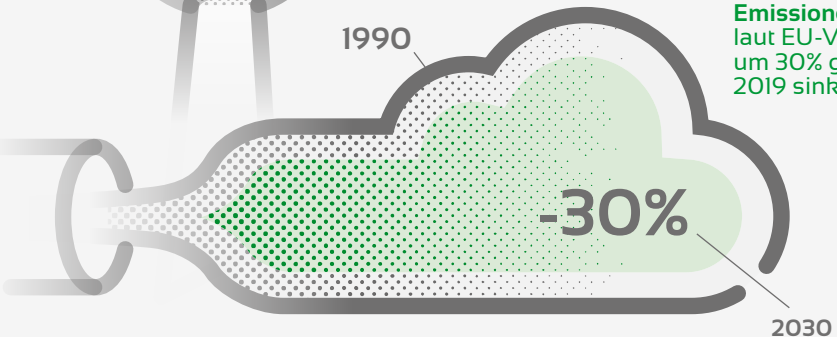


...und Anteil des Straßengüterverkehrs an den Emissionen des Verkehrssektors ¹



Reduktion der Treibhausgasemissionen um 48% bis 2030 gegenüber dem Niveau von 1990 und Treibhausgasneutralität bis 2050 ²

Bis 2030 sollen die Emissionen von Lkw laut EU-Vorgaben um 30% gegenüber 2019 sinken ³

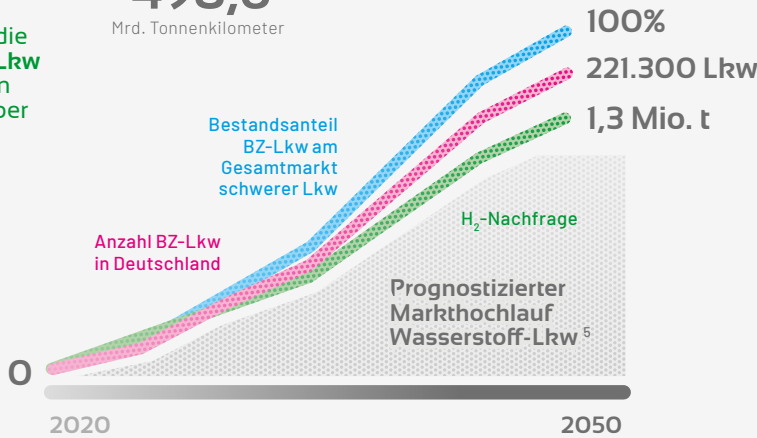
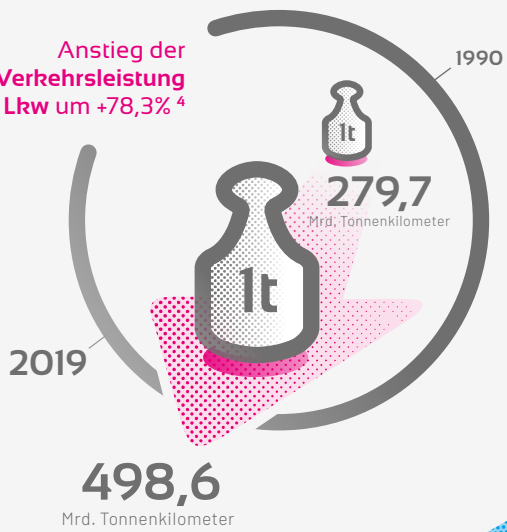


„Das Wasser ist die Kohle der Zukunft. Die Energie von morgen ist Wasser, das durch elektrischen Strom zerlegt worden ist.“

Jules Verne (1828-1905)



Anstieg der Verkehrsleistung von Lkw um +78,3% ⁴



Die Farben des Wasserstoffs ⁶

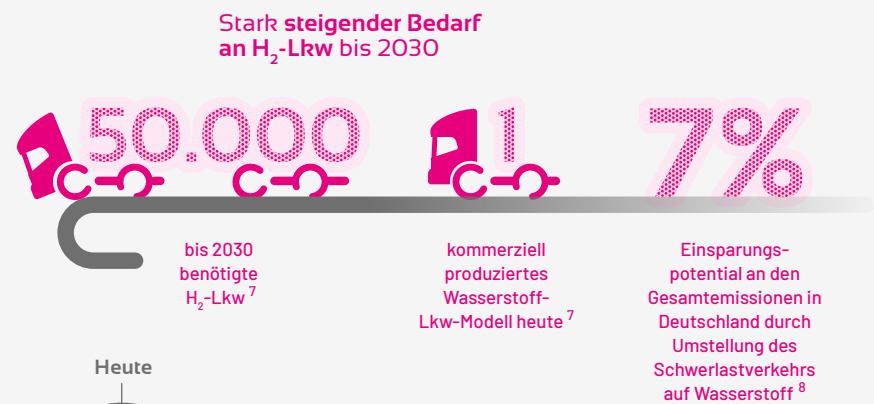
Grauer Wasserstoff wird vor allem aus Erdgas gewonnen, das unter Hitze in Wasserstoff und CO₂ umgewandelt wird. Das CO₂ gelangt ungenutzt in die Atmosphäre.

Blauer Wasserstoff wird wie grauer Wasserstoff gewonnen, allerdings wird das CO₂ abgeschieden und eingelagert; dadurch kann das Verfahren als CO₂ neutral eingestuft werden.

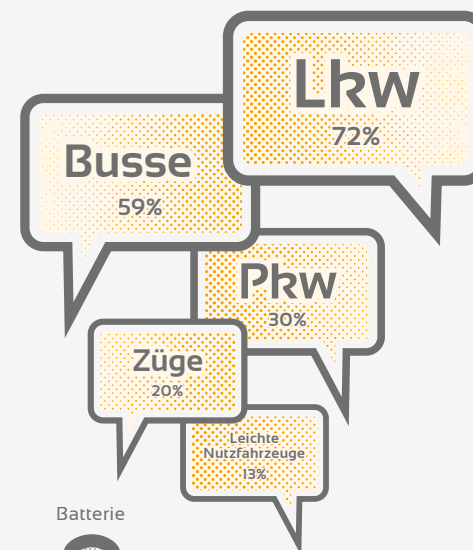
Türkiser Wasserstoff wird über thermische Abspaltung aus Methan erzeugt. Neben Wasserstoff entsteht ein fester Kohlenstoff, der weiter genutzt werden kann.

Grüner Wasserstoff wird mithilfe erneuerbarer Energie hergestellt und ist somit CO₂-frei. Durch Elektrolyse wird Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt.

Quellennachweise siehe Seite 55

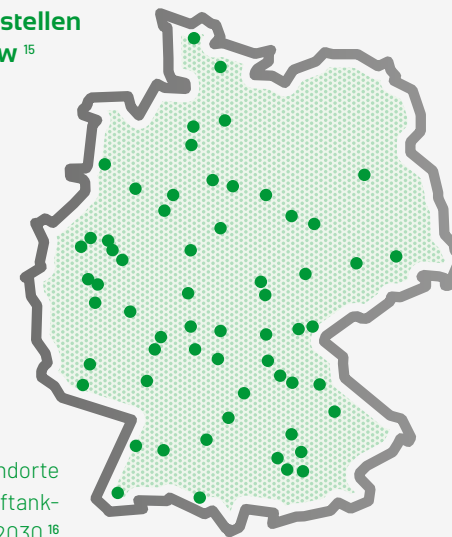


Umfrage: „Welche verschiedenen Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Marktsegmente entwickeln sich aus Ihrer Sicht bis 2030 weltweit am stärksten?“ ⁹

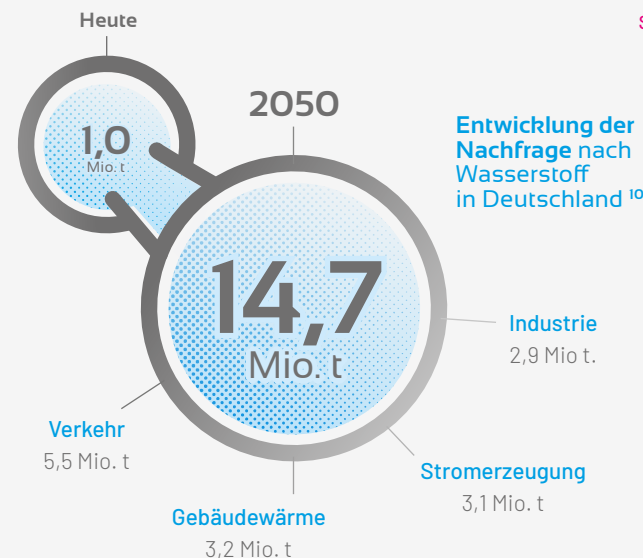


Benötigte Wasserstofftankstellen für H₂-Lkw ¹⁵

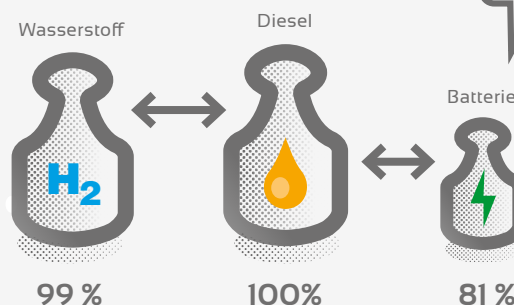
2030: 70
2050: 140



Potentielle Standorte für Wasserstofftankstellen 2030 ¹⁶



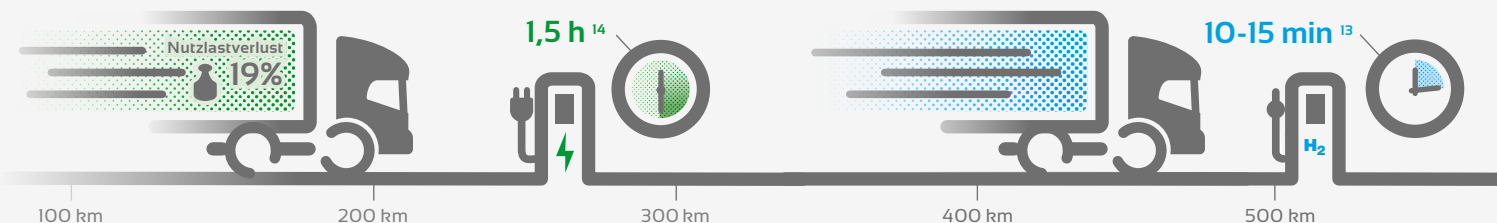
Verfügbare Nutzlast schwerer Lkw mit alternativem Antrieb im Vergleich zum Diesel-Lkw ¹¹



← < 300 km ¹² →

Alternative Antriebe im Vergleich:
Reichweite und Betankungszeit
E-Lkw vs. H₂-Lkw

← > 500 km ¹³ →



Wasserstoff ist das einfachste und am meisten vorkommende Element. ¹⁷ 90 % aller Atome und 75 % der Masse des Universums sind Wasserstoff. ¹⁸

Weltweit existieren bereits 300.000 unabhängige Brennstoffzellensysteme ohne Netzanschluss. ¹⁷

Die Kosten für Brennstoffzellen sind seit 2006 um 60 % gefallen. ¹⁷

35.000 Gabelstapler mit H₂-Antrieb sind in den USA in Gebrauch. Diese wurden bereits über 20 Millionen Mal betankt. Europas größte Fuel Cell Gabelstaplerflotte ist in Deutschland stationiert. ¹⁷

WASSERSTOFF: ENERGIETRÄGER DER ZUKUNFT

WASSERSTOFF: ENERGIETRÄGER DER ZUKUNFT

Wasserstoff und Mobilität – der Status quo

Bislang spielt Wasserstoff in der Mobilität noch eine untergeordnete Rolle. Nur wenige hundert H₂-Pkw rollen aktuell über Deutschlands Straßen. Doch das muss sich schnell ändern, wenn die Bundesregierung ihre Klimaziele erreichen will. Die niedrige Zahl an wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen erkennt aber, dass es in Deutschland bereits eine bestehende Wasserstoffinfrastruktur gibt. So verweist das Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE darauf, dass das aktuell bestehende Netz aus circa 100 Tankstellen für Pkw in den nächsten Jahren auf 400 Tankstellen erweitert werden soll.

Erste Entwicklungen im Bereich des Lastverkehrs sind derzeit im Prototypen- und Demonstrationsstadium zu verorten. Hier nimmt Clean Logistics mit seinen Entwicklungen für den Schwerlastverkehr (40-Tonner) eine Pionierrolle ein.

Mit Fokus auf Schwerlastverkehr Klimaziele erfüllen

Um die Auswirkungen der Erderwärmung zu reduzieren und unter anderem den damit verbundenen Anstieg des Meeresspiegels zu mindern, ist der Ausstieg aus dem Kohlenstoffzeitalter durch eine weitreichende Klimaneutralität aller gesellschaftlichen Bereiche und der Industrie unabdingbar. Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung (BMU 2018) und die für die Europäische Union abgeleiteten Ziele des Übereinkommens der UN-Klimakonferenz von Paris geben für Deutschland eine klare Roadmap in Bezug auf CO₂-Reduktionsziele vor.



So müssen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % verringert werden. Bis 2050 muss sogar eine Reduzierung von 80 % bis 95 % gegenüber dem Niveau von 1990 erreicht werden. Gerade der Transportsektor auf der Straße steht hier vor einer doppelten Herausforderung. Andere Sektoren haben bereits mit einem langfristigen Dekarbonisierungskurs begonnen. Im Schwerlastverkehr hat sich in Summe bislang zu wenig getan. Zudem wird durch den immer stärker wachsenden Güterverkehr

auf der Straße, der in den nächsten Jahren mit einem weiteren Wachstum um fast 20 % prognostiziert wird, der Wandlungsdruck weiter erhöht. In 2030 soll laut BMVI ein Drittel der Transportleistung im Straßengüterverkehr emissionsfrei sein. Für den Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen bedeutet dies, dass bis dahin rund 250.000 Fahrzeuge ohne Ausstoß von CO₂ betrieben werden müssen. Um diese ambitionierten Ziele erreichen zu können, muss der Beginn dieses Wandels jetzt (!) stattfinden.

Diese Vorhaben schaffen in Bezug auf Wasserstoff Fakten: Grüner Wasserstoff, gewonnen aus erneuerbaren Energiequellen, wird als lagerbarer Energieträger unumgänglich für alle Nutzungen, in denen direkte Stromnutzung technisch oder wirtschaftlich nicht möglich oder sinnvoll ist. Denn Treibhausgasneutralität aller Energiesektoren gelingt nur durch eine gezielte Sektorenkopplung. Elektrolyse ist hierbei ein zentrales Verfahren und Wasserstoff das energetische Bindeglied zwischen Erzeugung und Umsetzung.

Zur Erreichung der langfristigen Klimaziele im Sektor Verkehr ist grundsätzlich eine signifikante Effizienzsteigerung erforderlich. Während die batterieelektrische Mobilität vorzugsweise für den Kurzstrecken-, Pendler- und urbanen Distributionsverkehr geeignet ist, wird die Brennstoffzellen-Mobilität tendenziell für schwerere Fahrzeuge und größere Reichweiten eingesetzt werden. Hier kommt der Vorteil des Wasserstoffs als Energieträger voll zur Geltung: Wasserstoff kann für einen elektrischen Fahrentrieb sorgen, ohne das Transportver-

mögen des Fahrzeugs über Gebühr zu reduzieren und die Betankungs-/Ladezeit signifikant zu erhöhen. Wasserstoff ist daher der optimale Energielieferant für einen elektrischen Antrieb im schweren Straßengüterverkehr.

Vorteile von Wasserstoff als Energiespeicher für schwere Transportlösungen

Wasserstoff spielt vor allem dort eine zentrale Rolle, wo sich elektrische Energie schlecht direkt nutzen lässt bzw. in großen Mengen verfügbar ist. Das gilt neben der Stahl- und chemischen Industrie vor allem im Schwerlast-, Schiffs- und Bahnverkehr.

Wasserstoff-Lkw bieten gegenüber reinen Elektrofahrzeugen einige Vorteile: Ihre Reichweite ist mit circa 400 bis 750 Kilometern größer als bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Weiterhin kann im Vergleich zum batterieelektrischen Fahrzeug eine geringere Gewichtssteigerung gegenüber einem verbrennungsmotorischen Antrieb erreicht werden. Mittelfristiges Entwicklungsziel ist hier sogar eine Gewichtsneutralität. Der Betankungsvorgang nimmt nur wenige Minuten in Anspruch, abhängig vom verwendeten Druckniveau des Tanksystems und der Wasserstofftankstellentechnologie.

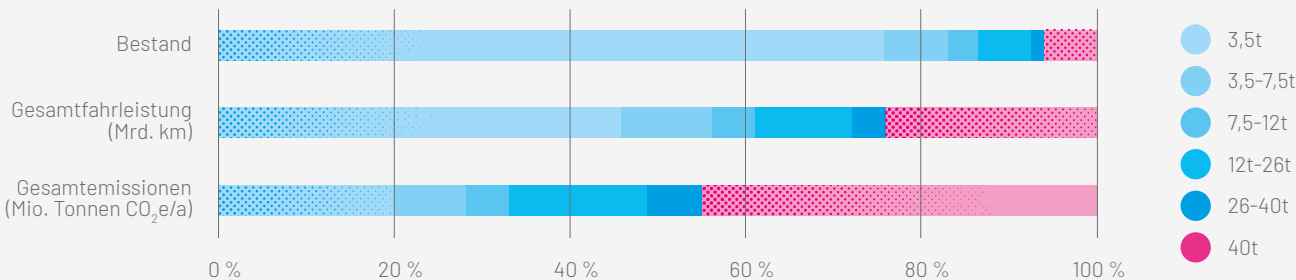
Bei geringen Reichweitenanforderungen punkten also batterieelektrische Fahrzeuge. Übersteigen die Reichweiten dagegen 250 bis 300 Kilometer, sind laut dem Fraunhofer-Institut Wasserstoff-Fahrzeuge überlegen. Ausschlaggebend hierfür ist die hohe gravimetrische Energiedichte von Wasserstoff und die Möglichkeit,



Fakten Güterstraßenverkehr

Mit ca. 230.000 Fahrzeugen ist die Anzahl der schweren Lkw und Sattelzugmaschinen (über 26t zulässiges Gesamtgewicht) im Vergleich zu Pkw in Deutschland sehr gering, dennoch sind diese schweren Lkw für die Hälfte der Emissionen des Straßengüterverkehrs verantwortlich. Daher bietet sich dieses Fahrzeugsegment zur kurzfristigen deutlichen Emissionssenkung an. Dieser Fakt wurde auch durch die deutsche und europäische Politik erkannt und findet mittlerweile in entsprechenden Strategiepapieren und Förderrichtlinien Berücksichtigung.

Bestand, Fahrleistung und CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen in Deutschland im Jahr 2016 nach zulässigem Gesamtgewicht



Darstellung aus Fraunhofer ISI, Öko-Institut, Ifeu: Alternative Antriebe und Kraftstoffe im Straßengüterverkehr –Handlungsempfehlungen für Deutschland. Oktober 2018 nach Timmerberget al. 2018

diesen bei Bedarf wieder in andere Energieformen umzuwandeln. Das führt in Summe zu dem gewünschten Vorteil in punkto Reichweite, Brutto-Speichergewicht und Standzeiten durch Betankung, die die Wasserstoffnutzung gerade im Segment der schweren Nutzfahrzeuge besonders attraktiv macht.

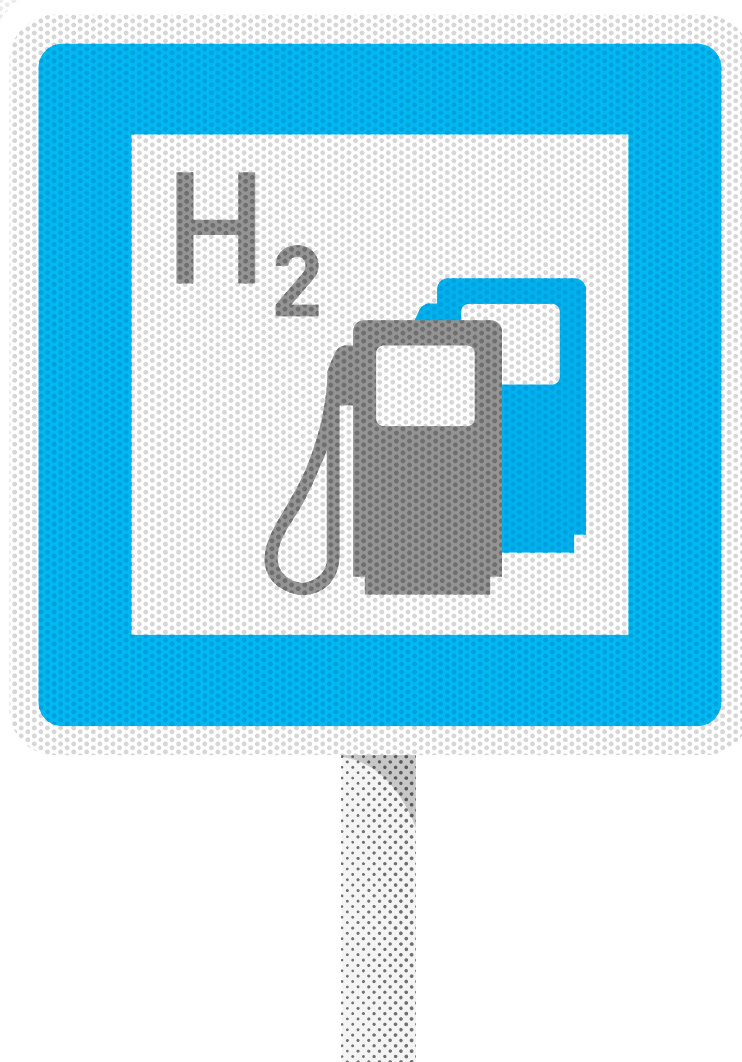
Schwerpunkt Schwerlastverkehr

So beziffert das Institute for Advanced Sustainability Studies (IAAS), Potsdam, bereits heute die Emissionsminderung durch die Umstellung der schweren Nutzfahrzeuge auf grünen Wasserstoff auf 57 Millionen Tonnen

CO₂ (-57 Mt CO₂eq) jährlich. Dies entspricht einer Reduktion der deutschen Treibhausgasemissionen um ca. 7 %. Dementsprechend sind mit Wasserstoff-Brennstoffzellen ausgerüstete schwere Nutzfahrzeuge wie Lkw, Busse und mobile Arbeitsmaschinen der Hebel für eine schnelle und deutliche Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Kein Wunder, liegt doch der Ausstoß von CO₂ für eine Sattelzugmaschine mit einer durchschnittlichen Wegstrecke bei 75 Tonnen pro Jahr. Faktisch würden so fast ein Drittel der möglichen Gesamtreduktion des Verkehrssektors erreicht werden. So erscheint es nur logisch, dass sich Clean Logistics auf die oben genannten Anwendungen spezialisiert hat.

Politik und Wasserstoff

Im Hinblick auf die zur Reduktion des Klimawandels dringend notwendigen Unabhängigkeit von fossilen Energieressourcen und der Beschleunigung der Dekarbonisierung des Transportsektors und des Güterverkehrs hat sich die Bundespolitik klar zu Wasserstoff bekannt: Die Nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung beinhaltet einen Aktionsplan mit 38 Maßnahmen zur Erzeugung, Transport, Nutzung und Weiterverwendung von Wasserstoff. So sollen bis 2023 unter anderem 1,5 bis 2 Gigawatt Elektrolyseleistung für grünen Wasserstoff realisiert werden und der Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehr bereits 2030 bei 20 Prozent liegen. Das zeigt, dass Technologien rund um grünen Wasserstoff von höchster Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland sind.



Förderpolitik sorgt für Anschub

Die Bundesregierung hat erkannt, wie wichtig Wasserstoff als Energieträger ist. Mitte 2021 wurden 62 deutsche Projekte im Rahmen einer großen europäischen Wasserstoff-Allianz benannt, die mit mehr als acht Milliarden Euro staatlich gefördert werden. Von den rund acht Milliarden Euro Fördergeldern kommen rund 4,4 Milliarden Euro (50 Projekte) aus dem Bundeswirtschaftsministerium und 1,4 Milliarden Euro (zwölf Projekte) aus dem Verkehrsministerium. Die übrigen Fördermittel werden von den Bundesländern zur Verfügung gestellt. Es wird erwartet, dass die Anschubfinanzierungen Investitionen in Höhe von 33 Milliarden Euro auslösen, von denen der überwiegende Teil von privaten Investoren stammt.

Im Verkehrsbereich wird mit dem bereitgestellten Geld eine Wasserstoff-Infrastruktur aufgebaut sowie die Beschaffung von Fahrzeugen mit Zero Emission Antrieben – und demnach auch mit Wasserstoffantrieb – finanziell unterstützt. Aufgrund der im Lkw-Bereich kaum bzw. nicht verfügbaren Neufahrzeugen, bildet kurzfristig die Konvertierung von Bestandsfahrzeugen den Schwerpunkt im Aufbau der Wasserstoffflotte. Dies ist vor dem Gesichtspunkt der Circular Economy der ressourcenschonendste Weg der Verkehrswende.

Infrastruktur schnell entwickeln

Aktuell existiert noch keine öffentliche Infrastruktur zur Betankung von Lastkraftwagen mit Wasserstoff. Die bestehenden Betankungsanlagen für den noch kleinen Bestand an Pkw sind nicht auf die für Lkw notwendigen Durchflussmengen ausgelegt. In einer ersten Phase muss es nun darum gehen, zeitgleich zur Fahrzeugbereitstellung Tankanlagen auf den jeweiligen Speditions-Betriebshöfen und Gemeinden einzurichten. Hierfür stehen bereits Technik und Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Da im ersten Schritt viele der potenziellen Fahrzeuge auf festen Routen eingesetzt werden, kann so bereits mit einer sehr begrenzten Anzahl an Betankungsanlagen gestartet werden. Um eine bedarfsgerechte Tankstelleninfrastruktur für Langstrecken-Lkw aufzubauen, kann mit einem Netz entlang der Hauptrouten relativ früh eine adäquate Flächendeckung erreicht werden. Eine Konzentration des Ausbaus entlang der Transitrouen sowie in Industrieregionen beschleunigt diesen Prozess. Im Endausbau reichen laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts ein Netz aus lediglich ca. 140 Lkw-H₂-Tankstellen, um den kompletten und flächendeckenden Bedarf aller schweren Nutzfahrzeuge in Deutschland mit Wasserstoff zu erfüllen.

Clean Logistics am Kapitalmarkt



CLEAN LOGISTICS AM KAPITALMARKT

Börsennotierung über Börsenmantel der SendR SE

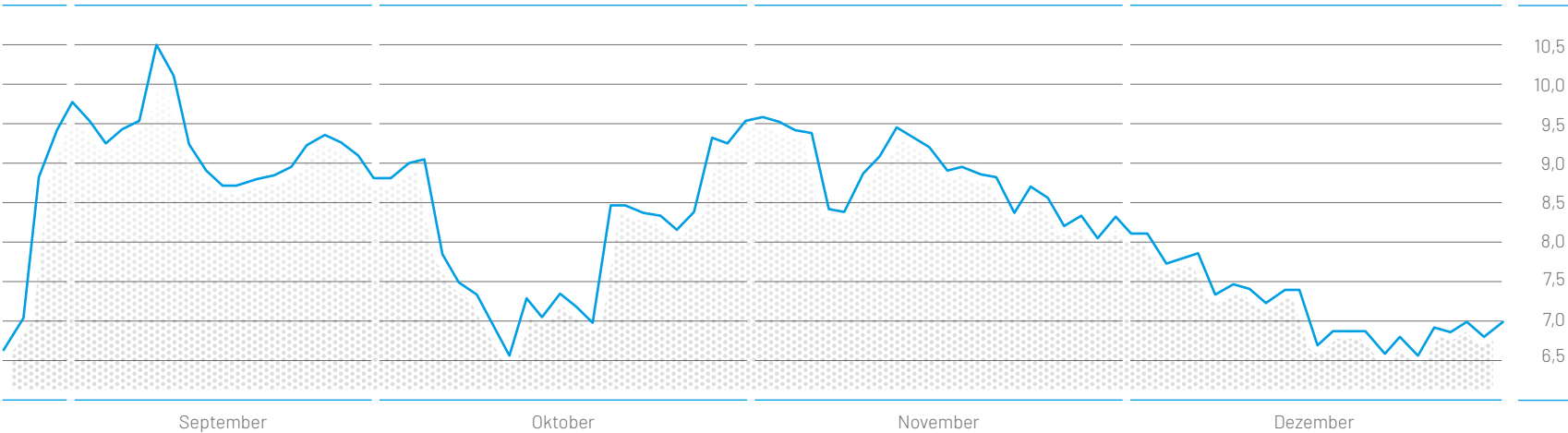
Die Clean Logistics SE ist im August 2021 über den Börsenmantel der Mediengesellschaft SendR SE an die Börse gegangen. Erster Handelstag der Clean Logistics-Aktie war der 26.08.2021. Am 25.08.2021 wurden die von der ordentlichen Hauptversammlung der SendR SE im Juli 2021 beschlossene Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage unter Ausschluss des gesetzlichen Bezugsrechts der AktionärInnen sowie die Namensänderung der börsennotierten SendR SE in Clean Logistics SE vom Amtsgericht Hamburg ins Handelsregister eingetragen. Somit war die Umfirmierung der Gesellschaft in Clean Logistics SE vollzogen.

Aktienkursentwicklung

Der Eröffnungskurs der Clean Logistics-Aktie lag am 26.08.2021 bei 6,63 Euro. Aktienkurse vor dem 26.08.2021 waren für die Clean Logistics SE nicht maßgeblich. Am 08.09.2021 erreichte die Aktie ihren Höchstkurs mit 10,50 Euro. Ihren Tiefstkurs erreichte die Aktie in der Berichtsperiode am 07.10.2021 mit einem Kurs von 6,50 Euro. Zum Jahresende 2021 lag der Kurs der Clean Logistics-Aktie bei 6,85 Euro. Damit belief sich der Wertzuwachs der Aktie vom Zeitpunkt ihrer Erstnotierung am 26.08.2021 bis Jahresende 2021 auf 3,3 Prozent. Im Zeitraum vom 26.08.2021 bis Jahresresultimo 2021 gewann der Deutsche Aktienindex DAX 0,6 Prozent an Wert, während

der MDAX und der SDAX 2,3 Prozent bzw. 3,4 Prozent an Wert verloren. Die Entwicklung an den Kapitalmärkten war während des Berichtszeitraums – wie auch das gesamte Börsenjahr 2021 – von hoher Volatilität geprägt. Für Unsicherheiten an den Märkten sorgten insbesondere die Corona-Pandemie, Lieferengpässe, eine anziehende Inflation im Euroraum sowie steigende Öl- und Gaspreise. Zum Periodenstichtag betrug die Marktkapitalisierung 93,90 Mio. Euro. Die Anzahl der gehandelten Aktien am Tag belief sich im Zeitraum 26.08.2021 bis 31.12.2021 durchschnittlich auf 5.392 Stück auf Xetra.

Aktienkursentwicklung Clean Logistics vom 26.08.2021 bis 31.12.2021 Xetra (Quelle: Ariva)



Bezugsrechtskapitalerhöhung
erfolgreich durchgeführt

Im September 2021 hat Clean Logistics erfolgreich eine Bezugsrechtskapitalerhöhung platziert. Der Gesellschaft flossen rund 4,1 Mio. Euro an Finanzmitteln zu. Das Grundkapital der Gesellschaft stieg von 12.337.139 Euro auf 13.707.932 Euro, eingeteilt in ebenso viele Stückaktien. Die zufließenden Erlöse aus der Kapitalerhöhung dienen dem weiteren Ausbau der Konvertierungskapazitäten sowie der allgemeinen Unternehmensstruktur.

Aktienüberblick

ISIN	DE000A1YDAZ7
WKN	A1YDAZ
Tickersymbol	SD1
Marktsegment	Freiverkehr (Open Market) – Börse Frankfurt
Anzahl ausstehender Aktien (31.12.2021)	13.707.932
Durchschnittlich gehandelte Aktien/Tag	5.392
Jahresendkurs (31.12.2021)	6,85 Euro
Höchstkurs (26.08.2021 – 31.12.2021)	10,50 Euro
Tiefstkurs (26.08.2021 – 31.12.2021)	6,50 Euro
Marktkapitalisierung (31.12.2021)	93,90 Mio. Euro
Freefloat (31.12.2021)	7,29 %
Designated Sponsor	mwb fairtrade AG

Außerordentliche Hauptversammlung

Auf der virtuellen außerordentlichen Hauptversammlung von Clean Logistics am 11.11.2021 haben die Aktionäre sämtlichen Tagesordnungspunkten mit mehr als 99 % der Stimmen zugestimmt. Unter anderem wurde die Schaffung eines bedingten Kapitals beschlossen. Die vollständigen Abstimmungsergebnisse der außerordentlichen Hauptversammlung sind auf der Website von Clean Logistics www.cleanlogistics.de in der Rubrik „Investoren“ verfügbar.

Investor Relations

Für Clean Logistics hat das Informationsbedürfnis des Kapitalmarkts einen hohen Stellenwert. Die Gesellschaft informiert über aktuelle Entwicklungen im Unternehmen über Corporate News und Ad-hoc-Meldungen. Darüber hinaus werden Halbjahresberichte und Geschäftsberichte für das Gesamtjahr veröffentlicht. Clean Logistics beabsichtigt, im Rahmen von Kapitalmarktkonferenzen und Roadshows sowie Investorenmeetings den Kontakt mit nationalen und internationalen InvestorInnen weiter auszubauen. Auf der Unternehmenswebsite stehen InteressentInnen ausführliche Informationen zur Gesellschaft sowie InvestorInnen unter ir@cleanlogistics.de ein direkter Kommunikationskanal mit dem Unternehmen zur Verfügung.

Finanzkalender 2022

Veröffentlichung Jahresabschluss/
Geschäftsbericht 2021:
13.06.2022

Hauptversammlung:
Juni / Juli 2022

Veröffentlichung Halbjahresabschluss H1/2022
September / Oktober 2022

BERICHT DES VERWALTUNGSRATS

Der Verwaltungsrat der Clean Logistics SE v.l.n.r.: Dirk Graszt (stellvertretender Vorsitzender und geschäftsführender Direktor), Knud Wilhelm Gomlich, Dirk Lehmann (Vorsitzender) und Philip Moffat.



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Clean Logistics SE hat es sich seit ihrer Gründung im Jahr 2018 zur Aufgabe gemacht, den Güterverkehr durch die Konvertierung von herkömmlichen dieselbetriebenen Schwerlastzugmaschinen und Personenbussen zu emissionsfreien wasserstoffgetriebenen Fahrzeugen zu revolutionieren. Damit leistet Clean Logistics einen maßgeblichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors. Das Geschäftsjahr 2021 war ein entscheidender Wendepunkt für das Unternehmen. Die Marktkapitalisierung und die mit dem Börsengang verbundene zukünftige Skalierbarkeit rund um das Konzept der Konvertierung konventioneller Fahrzeuge, gestaltet den Ausgangspunkt für die Gesellschaft und für eine nachhaltigere Zukunft. Trotz vielseitiger Herausforderungen in Zeiten einer weltweiten Pandemie ist es dem Unternehmen gelungen, gleichermaßen den Ausbau der Gesellschaft und das ope-

rativ Geschäft zu etablieren und strukturell die Weichen für das Erreichen der langfristigen Ziele zu stellen. Hierzu zählt unter anderem die Akquisition wesentlicher Betriebsteile und Gesellschaften, die für die weitere Unternehmensentwicklung entscheidend waren. Somit gilt der größte Dank des Verwaltungsrates dem Clean Logistics-Team, das im vergangenen Geschäftsjahr weit über ein normales Maß Hinausgehendes geleistet und erreicht hat.

Als Verwaltungsrat sind wir darüber hinaus stolz und dankbar, dass die Clean Logistics SE einen wichtigen Beitrag in Richtung Energiewende leisten konnte. Das Wachstum der Clean Logistics SE im Jahr 2021 zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Tätigkeiten des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat hat im Geschäftsjahr 2021 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten mit größter Sorgfalt wahrgenommen und die Arbeit der geschäftsführenden Direktoren regelmäßig überwacht. Dabei hat sich das Gremium stets von der Recht- und Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt. Der Verwaltungsrat stand in seiner Funktion jederzeit beratend zur Seite und hat die Führung des Unternehmens mit den gesetzten Zielen im kontinuierlichen Dialog mit den geschäftsführenden Direktoren gemeinsam weiterentwickelt. Der Verwaltungsrat wurde in sämtliche Entscheidungen, die für Clean Logistics SE unmittelbar von Bedeutung waren, jederzeit mit eingebunden.

Dies geschah insbesondere durch die transparente Führung der geschäftsführenden Direktoren.

Sitzungen des Verwaltungsrates

In vier ordentlichen Verwaltungsratssitzungen haben die geschäftsführenden Direktoren regelmäßig schriftlich und mündlich umfassend über die aktuelle und wirtschaftliche Lage der Clean Logistics SE berichtet. In den Sitzungen wurden alle Mitglieder des Verwaltungsrates über alle wichtigen Aspekte und Entscheidungen des Unternehmens informiert. Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhielten rechtzeitig vor allen Sitzungen alle relevanten Informationen, Berichte und Beschlussvorlagen, sodass eine kritische Auseinandersetzung möglich und Anregungen und Verbesserungsvorschläge unternehmensorientiert eingebracht werden konnten. Die Berichte zur Lage und den Entwicklungen des Unternehmens wurden konstruktiv vom Verwaltungsrat und den geschäftsführenden Direktoren diskutiert.

Darüber hinaus stand der Verwaltungsrat zwischen den Sitzungsterminen in einem kontinuierlichen und regelmäßigen Informationsaustausch mit den geschäftsführenden Direktoren zur aktuellen Geschäftsentwicklung.

Die Verwaltungsratssitzungen der Clean Logistics SE am 16.06.2021, 02.07.2021, 10.09.2021 und 20.12.2021 hatten die folgenden Schwerpunkte:

Schwerpunkte der Beratungen im Verwaltungsrat

1. und 2. Geschäftsquartal 2021

Das erste und zweite Geschäftsquartal 2021 wies keinerlei operatives Geschäft aus und lief zunächst unter der Firmierung der SendR SE. Am 21.05.2021 wurde ad-hoc

gemeldet, dass eine grundsätzliche Einigung mit den Gesellschaftern der Clean Logistics GmbH über die Einbringung dieser Gesellschaft in die SendR SE getroffen wurde und eine Sach- und Barkapitalerhöhung erfolgen soll.

In der darauffolgenden Verwaltungsratssitzung vom 16.06.2021 wurden die Konditionen für die angekündigte Barkapitalerhöhung festgelegt, die der Hauptversammlung zur Beschlussfassung vorgeschlagen wurde. Des Weiteren wählte der neu konstituierte Verwaltungsrat Herrn Dirk Lehmann zu seinem Vorsitzenden und bestellte Herrn Dirk Graszt zum geschäftsführenden Direktor. Der bisherige geschäftsführende Direktor, Herr Henning Thiess, legte sein Amt mit sofortiger Wirkung nieder.

3. Geschäftsquartal 2021

Am 02.07.2021 erfolgte die erste reguläre, konstituierende Sitzung des Verwaltungsrates der Clean Logistics SE in neuer Besetzung. Der Verwaltungsrat wählte den geschäftsführenden Direktor, Herrn Dirk Graszt, einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrates.

Im Kontext der Neuorganisation der Gesellschaft wurden in dieser Sitzung des Verwaltungsrates der Clean Logistics SE besonders zukünftige strategische Themenfelder der Gesellschaft diskutiert und verabschiedet. Hierzu gehörten die zukünftige Betriebsorganisation der Gesellschaft, die strategische Personalplanung sowie die infrastrukturelle Gestaltung der Gesellschaft.

Zudem wurde die Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 15.07.2021 verabschiedet.

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung der SendR SE am 15.07.2021 wurde die geplante Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage unter Ausschluss des gesetzlichen Bezugsrechts der Aktionäre beschlossen. Die von der Hauptversammlung beschlossene Umfirmierung der börsennotierten SendR SE in Clean Logistics SE wurde am 25.08.2021 vom Amtsgericht Hamburg in das Handelsregister eingetragen.

Die dritte Verwaltungsratssitzung vom 10.09.2021 stand im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft. Neben dem Ausbau der Unternehmensstruktur und der Auftragsentwicklung informierte der geschäftsführende Direktor über die grundlegenden Infrastrukturmaßnahmen der Clean Logistics-Gruppe, u. a. über den geplanten Neubau in Winsen (Luhe) sowie die kurzfristige Anmietung von Produktionsflächen. Zudem wurden ausführlich Strategien und Maßnahmen diskutiert, um den Kapitalbedarf der Gesellschaft langfristig zu sichern, besonders vor dem Hintergrund der positiven förderpolitischen Entwicklung.

4. Geschäftsquartal 2021

Nach Absprache und mit Freigabe durch den Verwaltungsrat wurde mit der Ad-hoc Meldung vom 7.10.2021 die verbindliche Absichtserklärung über den Kauf einer Gewerbeliegenschaft in Winsen (Luhe) kommuniziert. Auf dem rund 18.200 Quadratmeter großen Areal plant die Clean Logistics SE unter anderem den Bau einer neuen Produktionshalle mit einer Nutzfläche von über 10.000 Quadratmetern. Das gegenwärtig geplante Investitionsvolumen beläuft sich auf 18 Mio. Euro. Die Fertigstellung der Halle ist für 2023 geplant. Mit dem Bau der Halle weitet die

Clean Logistics SE ihre Konvertierungskapazitäten von Bussen und Sattelzugmaschinen signifikant aus.

Mit dem Verwaltungsratsbeschluss vom 20. Oktober 2021 wurde die Durchführung der außerordentlichen Hauptversammlung der Clean Logistics SE am 11.11. 2021 in Form einer virtuellen Hauptversammlung sowie die Tagesordnung und die Vorschläge zu den Beschlussfassungen kommuniziert und veröffentlicht.

Im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung am 11.11.2021 wurde die Verwendung des Bilanzgewinns aus dem Geschäftsjahr 2020 sowie die Ermächtigung zur Auflage eines Aktienoptionsplans 2021 und die Schaffung des Bedingten Kapitals AOP 2021 zur Erfüllung des Aktienoptionsplans 2021 und entsprechende Änderung der Satzung beschlossen. Nachfolgend wurde zudem der Vorvertrag über den Erwerb von 25,1 % der Anteile an der E-Cap Mobility GmbH mit Sitz in Winsen (Luhe) durch Clean Logistics SE kommuniziert.

Im Kontext des stetig steigenden Kapitalbedarfes der Gesellschaft stand die Finanzierung der Gesellschaft im Fokus der Verwaltungsratssitzung vom 20.12.2021. Im Rahmen der Sitzung wurde der Erwerb der E-Cap Mobility GmbH durch die Clean Logistics-Gruppe diskutiert und verabschiedet. Um die Erfolge der Gesellschaft weiter zu befördern, wurden weitere Personalinvestitionen durch die Hinzunahme weiterer geschäftsführender Direktoren diskutiert und auf den Weg gebracht.

Schließlich diskutierte der Verwaltungsrat den aktuellen Stand in der Weiterentwicklung der Gesellschaft, um

besonders in der Entwicklung technischer Hauptkomponenten unabhängiger zu werden. Der Verwaltungsrat verabschiedet die Gründung weiterer Gesellschaften sowie Abschlüsse weiterer Kooperationen mit strategischen Lieferanten.

Ausschüsse des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat hatte im Jahr 2021 fünf Mitglieder. Demzufolge wurden keine Ausschüsse gebildet. Alle Themen wurden gemeinsam und im Sinne größtmöglicher Effizienz im gesamten Gremium behandelt.

Zusammensetzung des Verwaltungsrates

Die Mitglieder des Verwaltungsrates im Geschäftsjahr 2021 waren:

- Herr Dirk Lehmann (Vorsitzender)
- Herr Dirk Graszt (stellvertretender Vorsitzender und geschäftsführender Direktor)
- Herr Arne Tödter
- Herr Philip Moffat
- Herr Knud Wilhelm Gomlich

Die Herren Lehmann, Graszt und Tödter wurden durch Beschluss des Amtsgerichts Hamburg vom 3.06.2021 gerichtlich bis zum Ablauf der nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Hauptversammlung zu Mitgliedern des Verwaltungsrates bestellt. Durch die ordentliche Hauptversammlung am 15.07.2021 wurden sodann die Herren Lehman, Graszt, Tödter, Moffat und Gomlich für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die

über die Entlastung des Verwaltungsrates für das vierte Geschäftsjahr nach Beginn der Amtszeit beschließt, wobei das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet wird, in den Verwaltungsrat gewählt. Herr Tödter hat sein Amt mit Wirkung zum 7.02.2022 niedergelegt. Seitdem besteht der Verwaltungsrat aus den verbleibenden vier Mitgliedern.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2021 der Clean Logistics SE, bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie der Konzernabschluss 2021 des Clean Logistics SE Konzerns, bestehend aus Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Entwicklung des Konzerneigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzernanhang, (zusammen „Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2021“) wurden nach den anwendbaren handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Die von der Hauptversammlung gewählten und vom Verwaltungsrat beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Möhrle Happ Luther GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat entsprechend § 317 HGB eine freiwillige Prüfung der Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2021 durchgeführt und diese unter dem 17.05.2022 jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

In der Verwaltungsratssitzung am 17.05.2022 wurde unter Anwesenheit des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, mit den geschäftsführenden Direktoren beraten. Alle genannten

Unterlagen und Prüfungsberichte und Abschlussberichte des Abschlussprüfers sind rechtzeitig an die Mitglieder des Verwaltungsrates verteilt und im Anschluss intensiv geprüft worden. Das Ergebnis der Prüfung entspricht vollständig dem der Abschlussprüfung.

Nach erfolgter Erteilung der Bestätigungsvermerke durch die Möhrle Happ Luther GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurden die Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2021 am 31.05.2022 vom Verwaltungsrat gebilligt.

Der Verwaltungsrat bedankt sich insbesondere bei allen MitarbeiterInnen der Clean Logistics SE sowie bei dem geschäftsführenden Direktor Dirk Graszt für das hohe Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit im Geschäftsjahr 2021.

Hamburg, im Mai 2022



Dirk Lehmann
(Vorsitzender des Verwaltungsrates)

Konzernabschluss

für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis 31. Dezember 2021



KONZERNBILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2021

		31.12.2021	31.12.2020
		EUR	TEUR
AKTIVA			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	558.204,77		0
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	159.729,70		0
3. Geschäfts- oder Firmenwert	24.872.727,66		0
		25.590.662,13	0
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.064.261,72		0
2. Technische Anlagen und Maschinen	66.901,62		0
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	771.676,11		0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.683.511,22		0
		3.586.350,67	0
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	4.202,00		0
2. Beteiligungen	50.001,00		0
		54.203,00	0
		29.231.215,80	0
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	739.558,35		0
2. Fertige Erzeugnisse und Waren	447.711,24		0
3. Geleistete Anzahlungen	9.592,50		0
		1.196.862,09	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116.013,12		0
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	15.030,00		0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	312.597,60		5
		443.640,72	5
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			
		1.441.275,15	2.657
		3.081.777,96	2.662
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		73.499,62	0
		32.386.493,38	2.662

PASSIVA		31.12.2021	31.12.2020
	EUR	EUR	TEUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital		13.707.932,00	1.828
II. Kapitalrücklage		9.614.943,75	183
III. Konzernbilanzverlust/Konzernbilanzgewinn		-2.232.328,74	632
IV. Nicht beherrschende Anteile		-620.113,88	0
		20.470.433,13	2.643
B. Zur Durchführung der beschlossenen Kapitalerhöhung geleistete Einlagen		7.237.000,00	0
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
1. Steuerrückstellungen	110.898,31		0
2. Sonstige Rückstellungen	312.268,18		9
		423.166,49	9
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	87,59		0
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.127.430,81		0
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	546.312,48		6
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern EUR 107.040,97 (Vj. TEUR 4) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 7.566,96 (Vj. TEUR 0)	2.582.062,88		4
		4.255.893,76	10
		32.386.493,38	2.662

KONZERN-GEWINN-
UND VERLUST-
RECHNUNG
FÜR 2021

	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	106.803,47	
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	15.843,45	
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	136.599,87	
4. Sonstige betriebliche Erträge	16.277,03	
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 2,35 (Vj. TEUR 0)		
		275.523,82
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	16.438,12	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	20.321,97	
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	530.634,05	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	44.695,51	
davon für Altersversorgung EUR 236,29 (Vj. TEUR 0)		
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	729.212,51	
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.794.173,90	
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 109,10 (Vj. TEUR 0)		
		3.135.476,06
9. Erträge aus Beteiligungen	0,00	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (Vj. TEUR 0)		
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.000,74	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,74 (Vj. TEUR 0)		
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	12.090,85	
davon an verbundene Unternehmen EUR 0,00 (Vj. TEUR 0)		
		-6.090,11
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		10.288,82
13. Ergebnis nach Steuern		-2.876.331,17
14. Sonstige Steuern		-1.070,02
15. Jahresfehlbetrag		-2.875.261,15
16. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		632.446,74
17. Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Verlust		10.485,67
18. Konzernbilanzverlust		-2.232.328,74

KONZERN-KAPITAL-
FLUSSRECHNUNG
FÜR 2021

	TEUR
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	
Periodenergebnis (Konzernjahresfehlbetrag einschließlich Ergebnisanteile anderer Gesellschafter)	-2.875
Abschreibungen auf Anlagevermögen (+)	729
Zunahme der Rückstellungen (+)	304
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge (-)	-55
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-1.636
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	1.884
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	18
Ertragsteueraufwand (+)	92
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-1.539
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit	
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-14
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-1.468
Auszahlungen (-) für Zugänge zum Konsolidierungskreis	-2.500
Erhaltene Zinsen (+)	-6
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-3.988
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	4.112
Gezahlte Zinsen (-)	-12
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	4.100
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode	
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 - 3)	-1.427
Konsolidierungskreisbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	211
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	2.657
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.441
5. Zusammensetzung des Finanzmittelfonds	
Liquide Mittel	1.441

ENTWICKLUNG DES
KONZERNEIGENKAPITALS
FÜR 2021

Eigenkapital des Mutterunternehmens						
	(Korrigiertes) Gezeichnetes Kapital			Rücklagen		
	Gezeichnetes Kapital		Summe	Kapitalrücklage		Summe
	Stammaktien	Summe		nach § 272 Abs. 2 Nr. 1-3 HGB	Summe	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
31.12.2020	1.827.724,00	1.827.724,00	1.827.724,00	182.772,75	182.772,75	182.772,75
Kapitalerhöhung	11.880.208,00	11.880.208,00	11.880.208,00	9.432.171,00	9.432.171,00	9.432.171,00
Änderungen des Konsolidierungskreises	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzernjahresfehlbetrag	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31.12.2021	13.707.932,00	13.707.932,00	13.707.932,00	9.614.943,75	9.614.943,75	9.614.943,75

			Nicht beherrschende Anteile			Konzerneigenkapital	
Gewinn-/ Verlustvortrag	Konzernjahres- überschuss/ -fehlbetrag, der dem Mutterunter- nehmen zuzu- rechnen ist	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Eigenkapital- differenz aus Währungs- umrechnung und Jahresergebnis	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste	Summe	Summe	
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
632.446,74	0,00	2.642.943,49	0,00	0,00	0,00	2.642.943,49	
0,00	0,00	21.312.379,00	0,00	0,00	0,00	21.312.379,00	
0,00	0,00	0,00	-609.628,21	0,00	-609.628,21	-609.628,21	
0,00	-2.864.775,48	-2.864.775,48	0,00	-10.485,67	-10.485,67	-2.875.261,15	
632.446,74	-2.864.775,48	21.090.547,01	-609.628,21	-10.485,67	-620.113,88	20.470.433,13	

KONZERNANHANG FÜR 2021

A. Allgemeine Angaben zum Konzern	\ 38
B. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Konzernabschlusses	\ 38
C. Angaben zum Konsolidierungskreis und zum Konzernanteilsbesitz	\ 39
D. Konsolidierungsgrundsätze	\ 39
E. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	\ 40
F. Angaben und Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung	\ 42
G. Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung	\ 47
H. Angaben zum Konzerneigenkapitalspiegel	\ 48
I. Sonstige Pflichtangaben	\ 48

A. Allgemeine Angaben zum Konzern

Die Clean Logistics SE (vormals SendR SE) hat ihren Sitz in Hamburg. Sie ist beim Amtsgericht Hamburg unter der Registernummer HRB 130199 registriert.

Der Clean Logistics SE Konzern ist im Jahr 2021 im Wesentlichen aus dem Zusammenschluss der operativen Einheiten Clean Logistics Technology GmbH (vormals: Clean Logistics GmbH), Winsen (Luhe), und E-Cap Mobility GmbH, Winsen (Luhe), unter dem Dach der Clean Logistics SE als Muttergesellschaft entstanden. Der Konzern rüstet dieselbetriebene Lkw und Busse sowie andere bestehende Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben, insbesondere auf Brennstoffzellen-Basis, aus. Das Unternehmen befindet sich derzeit noch im Aufbau, die bestehenden Konzepte wurden im Jahr 2021 weiterentwickelt und eine Produktion wird derzeit aufgebaut. Wesentliche Teile der Produktion sollen erst im Jahr 2022 in Betrieb genommen werden.

Bei der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geht das Management von der Unternehmensfortführung aus. Die Einschätzung wird durch die positive Unternehmensplanung gestützt, die auch eine Liquiditätsplanung auf Monatsebene enthält. Der Aufbau des Konzerns hat einen hohen Liquiditätsbedarf zur Folge. In der Planung geht das Management des Konzerns davon aus, dass dieser Liquiditätsbedarf aus der geplanten Umsatzsteigerung durch die anlaufende Produktion sowie auch durch die Zuführung neuer liquider Mittel durch Fremd- und Eigenkapitalgeber gedeckt wird.

Falls die geplanten Umsätze und/oder die geplanten Kapitalerhöhungen sowie die damit verbundenen Zahlungsmittelzuflüsse später als erwartet realisiert werden oder gar ausbleiben, hängt der Fortbestand des Konzerns davon ab, dass von Gesellschaftern oder Dritten ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

B. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Konzernabschlusses

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 der Clean Logistics SE wurde entsprechend den Konzernrechnungslegungsvorschriften gemäß §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

Die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind nach den Bestimmungen der §§ 266 bzw. 275 HGB gegliedert, wobei für die Gewinn- und Verlustrechnung das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB angewandt wurde.

Der Stichtag der in den Konzern einbezogenen Unternehmen ist der 31. Dezember 2021.

Die Erstkonsolidierung der Gesellschaften erfolgte auf den Zeitpunkt, ab dem die Gesellschaft die Mehrheit der Anteile erworben hat und somit einen beherrschenden Einfluss auf die Tochterunternehmen ausüben konnte. Die Angaben der Vergleichszahlen in dem vorliegenden Konzernabschluss beziehen sich auf den Jahresabschluss der Clean Logistics SE (vormals: SendR SE) zum 31. Dezember 2020.

C. Angaben zum Konsolidierungskreis und zum Konzernanteilsbesitz

In den Clean Logistics SE Konzern sind neben der Clean Logistics SE alle Gesellschaften einbezogen, bei denen die Voraussetzungen gemäß § 290 HGB erfüllt sind und die für die Darstellung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht von untergeordneter Bedeutung (§ 296 Abs. 2 HGB) sind.

Der Konsolidierungskreis umfasst drei Gesellschaften.

Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften

	Anteil %	Eigenkapital 31.12.2021 TEuro	Ergebnis 2021 TEuro
Clean Logistics Technology GmbH (vormals: Clean Logistics GmbH), Winsen (Luhe)	100,0	459	249
Clean Logistics Assets GmbH (vormals: Waterside A 23. Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH i. Gr.), Hamburg	100,0	17	-8
E-Cap Mobility GmbH, Winsen (Luhe)	74,9	-2.471	-1.694

Das Geschäftsjahr der einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Geschäftsjahr des Mutterunternehmens. Die Clean Logistics Technology GmbH (vormals: Clean Logistics GmbH, Winsen (Luhe)) wurde zum 3. August 2021, die Clean Logistics Assets GmbH (vormals: Waterside A23. Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH i. Gr., Hamburg) zum 25. Oktober 2021 und die E-Cap Mobility GmbH, Winsen (Luhe), zum 23. Dezember 2021 erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen.

Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften

Eine Einzelgesellschaft wurde aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

D. Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss übernommenen Vermögensgegenstände und Schulden der einbezogenen Unternehmen wurden einheitlich in Anwendung der §§ 297 ff. HGB i. V. m. §§ 252 ff. HGB bewertet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte bei der Erstkonsolidierung gem. § 301 HGB nach der Neubewertungsmethode durch Verrechnung der Anschaffungswerte der Beteiligungen mit dem Konzernanteil am Eigenkapital der konsolidierten Unternehmen, bewertet zum Zeitpunkt ihres erstmaligen Einbezugs in den Konzernabschluss (Zeitpunkt des Erwerbs). In der Neubewertungsbilanz wurden alle Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten der Tochterunternehmen vollständig und einzeln erfasst und mit dem beizulegenden Zeitwert zum jeweils maßgeblichen Erstkonsolidierungszeitpunkt bewertet.

Ein nach der Zuordnung von Unterschiedsbeträgen zu Vermögensgegenständen und Schulden verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird gemäß § 301 Abs. 3 HGB als Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert und gemäß § 309 Abs. 1 i.V.m. § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB planmäßig auf die Geschäftsjahre verteilt, in denen er voraussichtlich genutzt werden kann. Die Nutzungsdauer wird mit zehn Jahren angesetzt, da das aufgebaute Know-how langfristig nutzbar ist. Das Know-how soll durch die derzeit laufende Beantragung von Schutzrechten geschützt werden.

Zeitpunkt der Verrechnung des konsolidierungspflichtigen Kapitals i.S.d. § 301 Abs. 2 HGB ist grundsätzlich der Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung der Tochterunternehmen in den Konzernabschluss. Die Erstkonsolidierung

- des Tochterunternehmens Clean Logistics Technology GmbH erfolgte nach § 301 Abs. 2 S. 1 HGB auf den Erwerbszeitpunkt zum 3. August 2021,
- der Clean Logistics Assets GmbH erfolgte nach § 301 Abs. 2 S. 1 HGB auf den Erwerbszeitpunkt zum 25. Oktober 2021,
- der E-Cap Mobility GmbH erfolgte nach § 301 Abs. 2 Satz 1 HGB auf den Erwerbszeitpunkt zum 23. Dezember 2021.

Gemäß § 303 Abs. 1 HGB wurden bei der Schuldenkonsolidierung Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen eliminiert.

Durch die Aufwands- und Ertragskonsolidierung gemäß § 305 Abs. 1 HGB sind die konzerninternen Aufwendungen und Erträge gegeneinander aufgerechnet worden.

Zwischenergebnisse, die aus konzerninternen Vorgängen stammen, werden eliminiert.

Bei den Pflichtangaben zu Haftungsverhältnissen und sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind die Positionen gegenüber einbezogenen Unternehmen eliminiert.

E. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der in den Clean Logistics SE Konzern einbezogenen Unternehmen sind einheitlich nach den bei der Clean Logistics SE angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen unter Berücksichtigung der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt.

Die ausgewiesenen Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sind nach den handelsrechtlichen Vorschriften bilanziert.

Bei den selbstgeschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen handelt es sich ausschließlich um seit 2019 entstandene Entwicklungskosten. Sie sind nach Maßgabe des § 253 HGB angesetzt und unter Beachtung der Bewertungsobergrenze des § 255 Abs. 2a HGB, gekürzt um eine Investitionsbeihilfe bewertet. Soweit ein Bewertungswahlrecht besteht, wurde dieses nicht in Anspruch genommen. Nach Fertigstellung werden diese über die Nutzungsdauer des jeweiligen immateriellen Vermögensgegenstands nach dessen Produktlebenszyklus oder dessen erwarteten Synergieeffekten linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauer wird jeweils mit vier Jahren angesetzt.

Erworbene immaterielle Anlagewerte wurden zu Anschaffungskosten angesetzt und, sofern sie der Abnutzung unterlagen, um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt pro rata temporis linear entsprechend der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände. Soweit der nach den vorstehenden Grundsätzen ermittelte Wert von Gegenständen des Anlagevermögens über dem Wert liegt, der ihnen am Abschlussstichtag beizulegen ist, wird dem durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

Der Unterschiedsbetrag aus der Konsolidierung wurde als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert. In die Herstellungskosten wurden die unmittelbar zurechenbaren Kosten einbezogen. Die planmäßigen Abschreibungen wurden nach der voraussichtlichen Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände überwiegend linear vorgenommen.

Die Finanzanlagen wurden höchstens zu Anschaffungskosten bewertet. Bei Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die Vorräte wurden zu Anschaffungskosten bzw. zu Herstellungskosten angesetzt. Sie enthalten neben Einzelkosten auch angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten. Bei der Bewertung der Vorräte werden keine Fremdkapitalzinsen berücksichtigt. Sofern die beizulegenden Werte am Bilanzstichtag niedriger waren, wurden diese angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden zum Nominalwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel werden mit den Nennwerten angesetzt.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden nur solche vor dem Bilanzstichtag geleisteten Ausgaben aktiviert, die Aufwand für eine kalendermäßig bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Die Steuerrückstellungen beinhalten die das Geschäftsjahr betreffenden, noch nicht veranlagten Steuern.

Die sonstigen Rückstellungen wurden für alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten gebildet. Dabei wurden alle erkennbaren Risiken berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern werden auf Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen gebildet, sofern sich diese in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuern angesetzt. Im Fall einer sich insgesamt ergebenden Steuerentlastung wird von dem Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 S. 2 HGB kein Gebrauch gemacht. Latente Steuern werden saldiert ausgewiesen.

Latente Steuern werden zusätzlich für temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Jahresabschlüssen und den Handelsbilanzen II angesetzt. Latente Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen (§ 306 HGB) waren im Geschäftsjahr zu berücksichtigen.

F. Angaben und Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Brutto-Anlagenspiegel

Die Aufgliederung und Entwicklung der Anlagenwerte ist dem Konzernanlagenspiegel zu entnehmen.

Vor Einbezug in den Konsolidierungskreis hat ein Tochterunternehmen eine Investitionsbeihilfe in Höhe von insgesamt TEuro 2.813 zugesprochen bekommen. Davon wurden im Vorjahr TEuro 531 und im Geschäftsjahr 2021 TEuro 796 ausgezahlt. Zum Abschlussstichtag besteht folglich noch eine Restforderung von TEuro 1.486. Die Anschaffungskosten wurden im Abschlussjahr direkt durch die Investitionsbeihilfe gekürzt, weshalb die Ertragsvereinnahmung im Zeitablauf durch geminderte Abschreibungen erfolgt.

Ein weiteres Tochterunternehmen erhielt aus einer Investitionsbeihilfe vor Einbezug in den Konsolidierungskreis eine Abschlusszahlung von TEuro 43, von denen TEuro 28 von den Herstellungskosten gekürzt wurden.

Geschäftsjahresabschreibung

Die Geschäftsjahresabschreibung je Posten der Bilanz ist dem Konzernanlagenspiegel zu entnehmen.

Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände

Die selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wurden aktiviert.

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr angefallenen Entwicklungskosten betrug TEuro 9. Davon wurden TEuro 9, als selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens aktiviert.

Geschäfts- oder Firmenwert

Der Posten setzt sich wie folgt zusammen:

aus der Erstkonsolidierung	Buchwert 01.01.2021 TEuro	Zugänge TEuro	Zugänge zum Konso.-kreis TEuro	Abschreibungen TEuro	Buchwert 31.12.2021 TEuro
Clean Logistics Technology GmbH	0	0	16.743	693	16.050
Clean Logistics Assets GmbH	0	0	5	0	5
E-Cap Mobility GmbH	0	0	8.839	22	8.817
Summe	0	0	25.587	715	24.872

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird gemäß § 309 Abs. 1 i.V.m. § 253 Abs. 3 Satz 1 HGB planmäßig auf die Geschäftsjahre verteilt, in denen er voraussichtlich genutzt werden kann. Die Nutzungsdauer wird mit zehn Jahren angesetzt. Die Abschreibung erfolgt linear.

Finanzanlagen

Unter den Anteilen an verbundenen Unternehmen werden die nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften ausgewiesen, die gemäß § 296 Abs. 2 HGB von untergeordneter Bedeutung sind.

Gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB wird über nachstehendes Unternehmen berichtet:

	Jahr	Beteiligung %	Eigenkapital TEuro	Jahresergebnis TEuro
E-Cap Mobility DK ApS, Broager (Dänemark)	2020	67	3	-3

Es handelt sich beim Eigenkapital um den Wert zum 31.12. des in der Spalte „Jahr“ angegebenen Jahres.

Das in der Übersicht aufgeführte Tochterunternehmen wird wegen untergeordneter Bedeutung für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und werden, soweit erforderlich, unter Berücksichtigung von Ausfallrisiken um entsprechende Einzelwertberichtigungen gekürzt ausgewiesen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus der Darlehensgewährung an die E-Cap Mobility DK ApS (Dänemark). Die Forderungen haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel betreffen Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände.

Eigenkapital

Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital in Höhe von 13.707.932,00 Euro (Vorjahr: 1.827.724,00 Euro) entspricht dem Grundkapital aus dem Einzelabschluss der Muttergesellschaft und ist vollständig eingezahlt worden. Es setzt sich aus 13.707.932 (Vorjahr: 1.827.724) Namensaktien zusammen. Der Anteil am Grundkapital beträgt 1,00 Euro je Aktie.

Mit Handelsregister-Eintragung vom 24. August 2021 wurde das Grundkapital von 1.827.724,00 Euro um 10.509.415,00 Euro auf 12.337.139,00 Euro erhöht, indem 10.509.415 Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 Euro gegen Sacheinlagen ausgegeben wurden.

Mit Handelsregister-Eintragung vom 27. September 2021 wurde das Grundkapital um 1.370.793,00 Euro auf 13.707.932 Euro erhöht, indem 1.370.793 Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 Euro gegen Bareinlagen ausgegeben wurden.

Im Bilanzgewinn ist ein Gewinnvortrag des Mutterunternehmens in Höhe von TEuro 632 enthalten.

Angaben über das genehmigte und bedingte Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung der Clean Logistics SE vom 15. Juli 2021 ist der Verwaltungsrat im Wege der Satzungsänderung ermächtigt worden, für höchstens fünf Jahre nach der Eintragung der Satzungsänderung das Grundkapital der Clean Logistics SE um insgesamt bis zu 6.000.000,00 Euro durch Ausgabe von bis zu 6.000.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien einmalig oder mehrmals gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital 2021). Von dieser Ermächtigung hat der Verwaltungsrat durch Beschluss vom 23. Dezember 2021 Gebrauch gemacht und beschlossen, das Grundkapital der Clean Logistics SE, auf das keine Einlagen ausstehen, unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals 2021 gegen Sacheinlagen um einen Betrag von 984.848,00 Euro durch Ausgabe von 984.848 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien mit einem rechnerischen Nennbetrag in Höhe von jeweils 1,00 Euro, zu erhöhen. Die Kapitalmaßnahme war am Bilanzstichtag noch nicht in das Handelsregister eingetragen.

Durch Beschluss der Hauptversammlung der Clean Logistics SE vom 11. November 2021 ist der Verwaltungsrat im Wege der Satzungsänderung ermächtigt worden, bis zum 10. November 2026 einmalig oder mehrmals bis zu insgesamt 1.370.793 Optionen an derzeitige und zukünftige geschäftsführende Direktoren und Mitarbeiter der Gesellschaft sowie Mitglieder der Geschäftsleitung und Mitarbeiter gegenwärtig und zukünftig verbundener Unternehmen auszugeben, die den Erwerber nach Maßgabe der Optionsbedingungen berechtigen, neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 1.370.793,00 Euro zu erwerben (bedingtes Kapital AOP 2021).

Ebenfalls durch Beschluss der Hauptversammlung der Clean Logistics SE vom 11. November 2021 ist der Verwaltungsrat im Wege der Satzungsänderung ermächtigt worden, bis zum 10. November 2026 einmalig oder mehrfach Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen mit oder ohne Wandlungs- oder Bezugsrechte im Gesamtnennbetrag von bis zu 100.000.000,00 Euro zu begeben. Den Inhabern der Schuldverschreibungen können Wandlungs- oder Bezugsrechte auf bis zu 5.483.173 neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 5.483.173,00 Euro gewährt werden (bedingtes Kapital WSV 2021).

Entwicklung der Kapitalrücklagen

Das aus den Kapitalerhöhungen erzielte Agio in Höhe von 9.432 TEuro wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Im Geschäftsjahr wurden keine Entnahmen aus der Kapitalrücklage getätigt.

Anteile anderer Gesellschafter

Unter dieser Position ist der Anteilsbesitz Dritter an der E-Cap Mobility GmbH in Höhe von 25,1 % enthalten. Auf andere Gesellschafter entfällt in der Handelsbilanz II der E-Cap Mobility GmbH ein Eigenkapital in Höhe von -620 TEuro.

Ausschüttungsgespernte Beträge

Der Gesamtbetrag, der gemäß § 268 Abs. 8 HGB der Ausschüttungssperre unterliegt, beträgt TEuro 558. Im Einzelnen gliedert sich der Gesamtbetrag wie folgt:

	TEuro
Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände	558
Ausschüttungssperre	558

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Personal (TEuro 127) und für Abschlussprüfung (TEuro 75).

Angabe zu Verbindlichkeiten

Art der Verbindlichkeit	Gesamtbetrag 31.12.2021 TEuro	davon mit einer Restlaufzeit			
		kleiner 1 J. TEuro	größer 1 J. TEuro	1 bis 5 J. TEuro	größer 5 J. TEuro
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	0	0	0
Erhaltene Anzahlungen	1.128	1.128	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	546	546	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2.582	2.052	530	530	0
Summe	4.256	3.726	530	530	0

Es bestehen für die Verbindlichkeiten im üblichen Umfang branchenübliche bzw. kraft Gesetztes entstehende Sicherheiten.

Passive latente Steuern

Latente Steuern sind bei der Erstkonsolidierung des Tochterunternehmens E-Cap Mobility GmbH nach der Neubewertungsmethode sowie aus Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz der E-Cap Mobility GmbH entstanden:

E-Cap Mobility GmbH	TEuro	TEuro
Dem Gesamtsteuersatz unterliegend:		
Buchwert des Anlagevermögens gemäß Neubewertungsfolgebilanz	558	
./. Buchwert des Anlagevermögens gemäß Steuerbilanz	-	
Unterschiedsbetrag	558	
Passive latente Steuern auf den Unterschiedsbetrag (Gesamtsteuersatz: 29,125 %)		163
Ausschließlich der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag unterliegend:		
Verlustvortrag nach § 274 Abs. 1 Satz 4 HGB	-6.421	
Aktive latente Steuer auf den Unterschiedsbetrag (Steuersatz: 15,825 %)		-1.016
Ausschließlich der Gewerbesteuer unterliegend:		
Verlustvortrag nach § 274 Abs. 1 Satz 4 HGB	-6.416	
Aktive latente Steuern auf den Unterschiedsbetrag (Steuersatz: 13,300 %)		-853
Überhang an aktive latenten Steuern		1.706

Die zur Berechnung der latenten Steuern verwendeten Steuersätze ermitteln sich wie folgt:

	Hebesatz %	Steuersatz %	Anwendung %
Körperschaftsteuer		15,000	
Solidaritätszuschlag von 5,5% auf die Körperschaftsteuer		0,825	15,825
Gewerbesteuer	380,000	13,300	13,300
Gesamtsteuersatz			29,125

Gesamtbetrachtung

Es ergibt sich insgesamt eine Steuerentlastung. Von dem Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 S. 2 HGB wird kein Gebrauch gemacht.

Aufgliederung der Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen im Abschlussjahr vollständig auf Umsatzerlöse in Deutschland.

Da sich die Tätigkeitsbereiche untereinander nicht erheblich unterscheiden, unterbleibt eine Aufgliederung.

Haftungsverhältnisse aus nicht bilanzierten Verbindlichkeiten gemäß § 251 HGB

Am Abschlussstichtag liegen keine Haftungsverhältnisse vor.

Haftungsverhältnisse aus nicht bilanzierten sonstigen finanziellen Verpflichtungen

Neben den in der Bilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten bestehen in Höhe von TEuro 754 sonstige finanzielle Verpflichtungen. Es handelt sich hierbei um Miet- und Leasingverpflichtungen für die Jahre 2022 bis 2024.

G. Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Der Finanzmittelfonds ist der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten der jeweils zum Bilanzstichtag einbezogenen Unternehmen. Weiterhin werden gemäß DRS 21 die jederzeit fälligen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie andere kurzfristige Kreditaufnahmen, die zur Disposition der liquiden Mittel gehören, in den Finanzmittelfonds einbezogen und offen abgesetzt.

H. Angaben zum Konzerneigenkapitalspiegel

Die Aufstellung des Konzerneigenkapitalspiegels wurde in Anlehnung an die Bestimmungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard (DRS) 22 des Deutschen Standardisierungsrats (DSR) vorgenommen. Der Jahresfehlbetrag des Mutterunternehmens ist im Bilanzgewinn enthalten. Das zum Jahresergebnis des Mutterunternehmens im Einzelabschluss abweichende Konzernergebnis ist ebenfalls im Bilanzgewinn enthalten, soweit es nicht auf nicht beherrschende Anteile entfällt.

Das Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2021 beträgt TEuro 20.470. Darin enthalten ist der Konzernjahresfehlbetrag von TEuro 2.875.

I. Sonstige Pflichtangaben

Honorar des Abschlussprüfers

Das für den Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr berücksichtigte Gesamthonorar beträgt TEuro 75 und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

Namen der geschäftsführenden Direktoren

Die Geschäftsführung des Mutterunternehmens obliegt den folgenden geschäftsführenden Direktoren:

- Dirk Graszt, CEO Clean Logistics SE (bestellt am 16. Juni 2021)
- Dr. Jörn Seebode, CBDO Clean Logistics SE (bestellt am 7. Februar 2022)
- Florian Brandau, CTO Clean Logistics SE (bestellt am 7. Februar 2022)
- Tom George, COO Clean Logistics SE (bestellt am 7. Februar 2022)

Die geschäftsführenden Direktoren sind einzelvertretungsberechtigt. Sie verfügen über die Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.

Vergütung der geschäftsführenden Direktoren

Die Angabe unterbleibt mit Hinweis auf die Schutzklausel nach § 314 Abs. 3 i.V.m. § 286 Abs. 4 HGB. Im Geschäftsjahr erhielten die Geschäftsführer keine Bezugsrechte oder sonstige aktienbasierte Vergütungen.

Namen der Mitglieder des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat setzt sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

- Dirk Lehmann (Vorsitzender), Geschäftsführender Gesellschafter Höpen GmbH (bestellt am 15. Juli 2021)
- Dirk Graszt (stellv. Vorsitzender), CEO Clean Logistics SE (bestellt am 15. Juli 2021)
- Arne Toedter, Steuerberater (bestellt am 15. Juli 2021, bis zum 23. Dezember 2021)
- Philip Moffat, Unternehmensberater und Investor (bestellt am 15. Juli 2021)
- Knud Wilhelm Gomlich, Geschäftsführender Gesellschafter der Chasmops GmbH (bestellt am 15. Juli 2021)

Vergütung des Verwaltungsrates

Die Vergütung des Verwaltungsrates betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr TEuro 173. Im Geschäftsjahr erhielten die Mitglieder des Verwaltungsrates keine Bezugsrechte oder sonstige aktienbasierte Vergütungen.

Angaben zu Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern

Es haben im Geschäftsjahr keine Geschäfte mit nahestehenden Personen stattgefunden, die nicht zu marktüblichen Konditionen geschlossen wurden.

Es bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären in Höhe von TEuro 911.

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer

Die Gesamtzahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeitnehmer ohne Geschäftsführung und Auszubildende beträgt 51. Die Mitarbeiter teilen sich wie folgt auf die Geschlechter auf:

	Zahl
weiblich	8
männlich	43
Summe	51

Konzernabschluss

Die Clean Logistics SE stellt den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen auf, dem das Mutterunternehmen angehört. Der Konzernabschluss wird auf der Homepage der Clean Logistics SE und im elektronischen Handelsregister veröffentlicht.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Das Jahresergebnis wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Nachtragsbericht

Die Auswirkungen der aktuellen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Corona-Virus, beispielsweise aus Einschränkungen in Produktion und Handel sowie im Dienstleistungssektor oder aufgrund von Reisebeschränkungen, sind weiterhin nicht abzuschätzen.

Ferner hat der Angriff Russlands gegen die Ukraine im Jahr 2022 sowie die von der westlichen Welt daraufhin eingeleiteten Sanktionen erhebliche Auswirkungen auch auf deutsche Unternehmen und ihre Beschäftigten. Die Konsequenzen dieser Geschehnisse sind ebenfalls derzeit noch nicht abzuschätzen.

Hamburg, den 17. Mai 2022

Dirk Graszt

Dr. Jörn Seebode

Florian Brandau

Tom George

ENTWICKLUNG DES
KONZERNANLAGE-
VERMÖGENS
2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	1.1.2021	Veränderung des Konsolidie- rungskreises	Zugänge	31.12.2021	1.1.2021	Veränderung des Konsolidie- rungskreises	Zugänge	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	0,00	588.613,85	9.401,17	598.015,02	0,00	39.149,49	660,76	39.810,25	558.204,77	0
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0,00	329.130,53	4.600,00	333.730,53	0,00	169.373,87	4.626,96	174.000,83	159.729,70	0
3. Geschäfts- oder Firmenwert	0,00	25.587.272,40	0,00	25.587.272,40	0,00	0,00	714.544,74	714.544,74	24.872.727,66	0
	0,00	26.505.016,78	14.001,17	26.519.017,95	0,00	208.523,36	719.832,46	928.355,82	25.590.662,13	0
II. Sachanlagen										
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	1.805,00	1.062.847,72	1.064.652,72	0,00	386,56	4,44	391,00	1.064.261,72	0
2. Technische Anlagen und Maschinen	0,00	89.771,31		89.771,31	0,00	22.690,87	178,82	22.869,69	66.901,62	0
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,00	1.009.878,10	89.719,60	1.099.597,70	0,00	318.724,80	9.196,79	327.921,59	771.676,11	0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	1.367.837,96	315.673,26	1.683.511,22	0,00	0,00	0,00	0,00	1.683.511,22	0
	0,00	2.469.292,37	1.468.240,58	3.937.532,95	0,00	341.802,23	9.380,05	351.182,28	3.586.350,67	0
III. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	4.202,00	0,00	4.202,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.202,00	0
2. Beteiligungen	0,00	50.001,00	0,00	50.001,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50.001,00	0
	0,00	54.203,00	0,00	54.203,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54.203,00	0
	0,00	29.028.512,15	1.482.241,75	30.510.753,90	0,00	550.325,59	729.212,51	1.279.538,10	29.231.215,80	0

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Clean Logistics SE GmbH (vormals SendR SE), Hamburg:

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Clean Logistics SE (vormals SendR SE), Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Verwaltungsrats für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben

unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 31. Mai 2022

MÖHRLE HAPP LUTHER GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wrede
Wirtschaftsprüfer

Marcus
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

KONTAKT

Clean Logistics SE
Trettaustr. 32
21107 Hamburg
Germany

Executive Directors: Dirk Graszt, Dr. Jörn Seebode, Florian Brandau, Tom George

Phone: +49-4171-6791300
Email: info@cleanlogistics.de

Trade Register: Amtsgericht Hamburg, HRB 130199

Weitere Informationen:
Alle Berichte sowie weitere Informationen zur Clean Logistics SE sind außerdem im Internet abrufbar unter www.cleanlogistics.de

Redaktion und Koordination:
Clean Logistics SE
edicto GmbH – Agentur für Finanzmarktkommunikation und Investor Relations

Bildrechte:
Clean Logistics SE – Paul Schimweg Photography, iStockphotos, unsplash.com

Quellennachweise Seite 18-19:

1 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2020/WP-09-2020_Wasserstoff-Tankstellen_Wi-Gnt-rose.pdf, S. 1
2 BMVI – Verkehrsverflechtungsprognose 2030
3 <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2020/presseinfo-18-wasserstoff-tankstellen-brennstoffzellen-lkw.html>
4 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#strassenguterverkehr>
5 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2020/WP-09-2020_Wasserstoff-Tankstellen_Wi-Gnt-rose.pdf, S. 13
6 MacKinsey; Bundesregierung; Greenpeace Energy; Bloomberg; Handelsblatt
7 https://h2-mobility.de/wp-content/uploads/sites/2/2021/10/H2M_Ueberblick_BetankungsoptionenLNFSNF_TankRast_2021-10-21.pdf, S. 15
8 <https://www.iass-potsdam.de/de/Wasserstoff-Schwerlast>
9 https://www.google.de/url?sa=t&rc=j&q=&esc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj27sbKuOP1AhVOK_0HHSs8CXE4ChAWegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.rolandberger.com%2Fpublications%2Fpublication_pdf%2Froland_berger_wasserstoff_und_brennstoffzellenindustrie.pdf&usq=A0vVaw3TtU3hCRoyvQagt-0puXPH, S. 55
10 Handelsblatt
11 https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/171121_FCH2JU_Application-Package_WG1_Heavy%20duty%20trucks%20%28ID%202910560%29%20%28ID%202911646%29.pdf
12 <https://www.forschung-und-wissen.de/nachrichten/technik-sieht-grosses-potenzial-fuer-elektro-lkw-in-der-eu-13375271>
13 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0360319920341847>, S. 5876
14 <https://ecomento.de/2021/10/15/futuricum-liefert-schwere-elektro-lkw-mit-900-kwh-batterie/>
15 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2020/WP-09-2020_Wasserstoff-Tankstellen_Wi-Gnt-rose.pdf, S. 14
16 https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2020/WP-09-2020_Wasserstoff-Tankstellen_Wi-Gnt-rose.pdf, S. 3
17 10 Things You Might Not Know About Hydrogen and Fuel Cells | Department of Energy
18 Hydrogen Facts – H or Atomic Number 1 (thoughtco.com)



Clean Logistics SE
Trettaustr. 32
21107 Hamburg
Germany

www.cleanlogistics.de