

Kapsch TrafficCom

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht 2023/24.

Bericht gemäß § 267a Unternehmensgesetzbuch (UGB).

Inhaltsverzeichnis.

| | |
|---|-----------|
| 1 Allgemeine Informationen. | 2 |
| 1.1 Erläuterungen zum Bericht. | 2 |
| 1.2 Organisation der Nachhaltigkeit bei Kapsch TrafficCom. | 2 |
| 1.3 Geschäftsmodell und Strategie. | 3 |
| 1.3.1 Nachhaltiges Geschäftsmodell. | 3 |
| 1.3.2 Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. | 4 |
| 1.3.3 Wertschöpfungskette. | 6 |
| 1.3.4 Wesentliche Interessensgruppen von Kapsch TrafficCom. | 9 |
| 1.3.5 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen. | 11 |
| 1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen. | 16 |
| 1.4.1 Wesentlichkeitsanalyse. | 16 |
| 1.4.2 Nachhaltigkeitsprogramm. | 19 |
| 2 Umweltinformationen. | 23 |
| 2.1 EU-Taxonomie-Verordnung. | 23 |
| 2.2 Klimawandel. | 35 |
| 2.3 Umweltverschmutzung. | 37 |
| 2.4 Kreislaufwirtschaft. | 38 |
| 3 Sozialinformationen. | 39 |
| 3.1 Eigene Belegschaft. | 39 |
| 3.1.1 Überblick. | 39 |
| 3.1.2 Arbeitsbedingungen. | 40 |
| 3.1.3 Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle. | 42 |
| 3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. | 44 |
| 3.3 Betroffene Gemeinschaften. | 44 |
| 3.4 Verbraucher und Endnutzer. | 45 |
| 3.4.1 Informationsbezogene Auswirkungen und persönliche Sicherheit. | 46 |
| 4 Governance-Informationen. | 48 |
| 4.1 Unternehmenspolitik. | 48 |
| 4.1.3 Geschäftsprinzipien. | 48 |
| 4.1.4 Korruption und Bestechung. | 49 |

1 Allgemeine Informationen.

1.1 Erläuterungen zum Bericht.

Als börsennotierte Aktiengesellschaft mit mehr als 500 Arbeitnehmer*innen im Konzern ist Kapsch TrafficCom verpflichtet, eine konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung abzugeben. Kapsch TrafficCom erstellt diese Erklärung in Form des vorliegenden konsolidierten nichtfinanziellen Berichts („Bericht“). Dabei folgt das Unternehmen den Bestimmungen des österreichischen Unternehmensgesetzbuches und den Veröffentlichungspflichten gemäß EU-Taxonomie-Verordnung. Zudem analysiert Kapsch TrafficCom ihre Auswirkungen auf die Sustainable Development Goals (SDGs) der United Nations. Weitere nationale, unionsbasierte oder internationale Rahmenwerke (wie z.B. die GRI-Standards der Global Reporting Initiative) werden nicht herangezogen.

Zur Vermeidung von Redundanzen verweist der Bericht bei Bedarf auf die Erläuterungen zum Konzernabschluss 2023/24 („Konzernabschluss“), den Konzernlagebericht 2023/24 („Lagebericht“), den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht 2023/24 („CG-Bericht“) und den Vergütungsbericht 2023/24 („Vergütungsbericht“). Verweise innerhalb des vorliegenden Berichts sind mit dem Wort „Abschnitt“ in Verbindung mit der jeweiligen Kapitelbezeichnung gekennzeichnet. Sämtliche Verweise sind *kursiv geschrieben* und mit Pfeilen (➤) gekennzeichnet.

Die angegebenen Kennzahlen wurden für die Kapsch TrafficCom Group („Group“) erhoben, etwaige Abweichungen sind bei den jeweiligen Kennzahlen erläutert. Der vorliegende Bericht wurde nicht extern geprüft.

1.2 Organisation der Nachhaltigkeit bei Kapsch TrafficCom.

Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender von Kapsch TrafficCom, trägt die Vorstandsverantwortung für den Themenkomplex Umwelt, Soziales und Governance (Environment, Social & Governance, ESG). Detaillierte Informationen über die Organisation und die Rolle der Organe von Kapsch TrafficCom finden sich im ➤ *CG-Bericht*, Informationen über nichtfinanzielle Kriterien im Rahmen der Vorstandsvergütung im ➤ *Vergütungsbericht*.

Die (nichtfinanziellen) Nachhaltigkeitsinitiativen der Kapsch TrafficCom Group werden von einer ESG-Taskforce koordiniert und bearbeitet. Sie besteht aus acht Personen aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen mit globaler Verantwortung und wird vom Investor Relations Officer geführt.

Im Geschäftsjahr 2023/24 erzielte Kapsch TrafficCom wesentliche Fortschritte in der kontinuierlichen Systematisierung und Erweiterung des Nachhaltigkeitsmanagements. So wurde ein zentraler Daten-Hub für nichtfinanzielle Informationen implementiert. Damit kann das Reporting nichtfinanzieller Daten nunmehr effizienter und strukturierter erfolgen sowie die Datenbasis verbessert werden.

Zudem führte das Unternehmen im Berichtszeitraum eine neuerliche Wesentlichkeitsanalyse durch, die bereits nach dem Konzept der doppelten Wesentlichkeit erfolgte. Deren Ergebnisse dienten als Basis für die neue Berichtsstruktur und – soweit die Daten bereits verfügbar waren – auch neue Inhalte.

Mit diesen und weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des internen Reportingprozesses bereitet sich Kapsch TrafficCom gleichzeitig auf die zukünftige Berichterstattung gemäß der „Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)“ vor. Die Kapsch TrafficCom AG wird für das Geschäftsjahr 2024/25 das erste Mal einen Nachhaltigkeitsbericht gemäß den neuen Anforderungen veröffentlichen, der auch extern geprüft wird. Folgende ergänzende Inhalte sind vorgesehen:

- Corporate Carbon Footprint (inkl. Emissionen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfung)
- Weitere Nachhaltigkeitskennzahlen und Angaben zu ESG-Themen
- Klima- und Nachhaltigkeitsstrategie
- ESG-Governance

1.3 Geschäftsmodell und Strategie.

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut und Mautdienstleistungen sowie Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Kapsch TrafficCom hat Projekte in mehr als 50 Ländern umgesetzt und verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern weltweit. Umfassende Informationen zu Konzernstruktur und Konsolidierungskreis können dem **>> Konzernabschluss, Erläuterung 1.1 „Konzernstruktur und Konsolidierungskreis“** und eine Liste der konsolidierten Gesellschaften dem **>> Konzernabschluss, Erläuterung 29 „Anteile Tochterunternehmen“** entnommen werden.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen. Weiterführende Informationen zum Unternehmen finden sich im **>> Konzernabschluss, Erläuterung 1 „Allgemeine Informationen“**.

1.3.1 Nachhaltiges Geschäftsmodell.

Kapsch TrafficCom adressiert Herausforderungen im Bereich Verkehr, die mit Megatrends einhergehen (**>> Lagebericht, Kapitel 1.1.2 „Marktdefinition“**). Die Produkte und Lösungen des Unternehmens helfen,

- die bestehende Straßeninfrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen,
- die vorhandenen Verkehrswege effizient zu nutzen,
- die Umweltbelastung (vor allem Emissionen in Form von Treibhausgasen, Feinstaub und Lärm) durch Verkehr zu reduzieren,
- das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern sowie
- die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Interne und externe Studien beziffern die Auswirkungen wie folgt: Weltweit verursacht der Straßenverkehr 20 % aller Treibhausgasemissionen, in urbanen Gebieten verantwortet Straßenverkehr 25 % der Luftverschmutzung. Intelligente Verkehrssysteme sind eine der Schlüsseltechnologien, um dieses Problem zu lösen. Als Schlüsselakteur im Verkehrswesen unterstützt Kapsch TrafficCom ihre Kunden, möglichst viele Emissionen im Verkehr einzusparen.

Die Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom für eine nachhaltige Mobilität umfassen:

- **Mauttechnologien.** Distanzbasierte Tarifierung verbessert die Effizienz im Verkehr und kann zu CO₂-Einsparungen von mehr als 10 % beitragen. Gut gewarteter Straßenbelag, finanziert durch Mauteinnahmen, führt zu einer signifikanten Treibstoffreduktion.
- **Verkehrsmanagement.** Städtisches Verkehrsmanagement ermöglicht die Reduktion von Stop-and-go-Verkehr, wodurch CO₂-Emissionen in entwickelten Städten im Schnitt um 8 % und in aufstrebenden Städten um 15 % gesenkt werden können.
- **Umweltzonen.** Mit definierten Zonen, die nur von umweltfreundlichen Fahrzeugen (gratis) befahren werden, können Treibhausgasemissionen um rund 20 % reduziert werden.
- **Demand Management.** Bei integrierten Lösungen, die Maut, Verkehrsmanagement und Umweltzonen kombinieren, spricht man von Demand Management. Damit können Emissionen um bis zu 30 % gesenkt werden.

Kapsch TrafficCom selbst ist kein energieintensives Unternehmen. Dennoch ist Klimaschutz ein Kernelement der Unternehmensstrategie 2027, der Mission und der Vision des Unternehmens. Ziel von Kapsch TrafficCom ist es, den Verbrauch von Ressourcen und den Ausstoß von klimarelevanten Emissionen, die mit der Geschäftstätigkeit einhergehen, fortlaufend zu reduzieren. Seit 2021 entwickelt Kapsch TrafficCom ihre Nachhaltigkeitsstrategie kontinuierlich weiter, die den Beitrag zu einer umweltfreundlichen und gesünderen Welt an zwei ökologischen Nachhaltigkeitszielen festmacht. Im Geschäftsjahr 2023/24 wurden diese Ziele zudem mit weiteren Kennzahlen hinterlegt.

Nachhaltiges Portfolio.

Erhöhung des Anteils taxonomiekonformer Produkte auf 50 % bis 2030

Dafür sollen vor allem der Einsatz von Materialien mit hohem Fußabdruck wie auch der Stromverbrauch während des operativen Betriebes weiter reduziert werden. Um dieses Ziel messbar zu machen, arbeitet Kapsch TrafficCom aktuell an der Berechnung der Product Carbon Footprints aller relevanten Produkte des Portfolios. Kapsch TrafficCom unterstützt zudem ihre Kunden, um auch das gesamte Einsparungspotenzial bei Verkehrsemissionen auszuschöpfen. Dies ist nur zusammen mit den Kunden realisierbar.

Nachhaltiges Unternehmen.

Reduktion des CO₂-Fußabdrucks von Kapsch TrafficCom um 42 % bis 2030 (gemäß ISO 14064-1:2018, Greenhouse-Gas-Protokoll und im Einklang mit dem 1,5-Grad-Pfad)

Dies soll durch Einsparungen beim Stromverbrauch, verstärkten Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen für Produktions- und Bürostandorte (Scope 2) sowie die Reduktion von Scope-3-Emissionen erreicht werden. Die Maßnahmen fokussieren vor allem auf die Emissionen, die aus dem Einkauf von Materialien und der Verwendung der Lösungen resultieren. Derzeit arbeitet Kapsch TrafficCom an der Zertifizierung des Corporate Carbon Footprint für das Basisjahr sowie folgende Geschäftsjahre.

Details und die entsprechenden Initiativen sind in **>> Abschnitt 2 „Umweltinformationen“** erläutert.

Speziell bei den Errichtungs- und Betriebsprojekten im Mautgeschäft bedient sich Kapsch TrafficCom oft zahlreicher Lieferanten und Subunternehmer aus dem Auftragsland. Damit leistet das Unternehmen einen Beitrag zur lokalen Wertschöpfung und schafft Arbeitsplätze.

Der für die gesamte Kapsch Group (und somit auch für Kapsch TrafficCom) gültige Verhaltenskodex beinhaltet die für das Management sowie für alle Mitarbeiter*innen gültigen Verhaltensprinzipien. Der Kodex ist auf der Unternehmenswebsite von Kapsch TrafficCom unter **>> <https://www.kapsch.net/download/verhaltenskodex>** zu finden.

1.3.2 Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen.

Kapsch TrafficCom möchte zu einer gesunden Welt beitragen. Neben dem Umweltaspekt ist soziale Nachhaltigkeit ein ebenso wichtiger Faktor dafür. Eine unternehmensinterne Analyse ergab, dass die Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom zu den folgenden UN Sustainable Development Goals (SDGs) beiträgt:



Gesundheit und Wohlergehen. Verkehrsmanagementsysteme werden eingesetzt, um den Verkehr zu steuern und zu reduzieren. Dies senkt die Emissionen (insbesondere Abgase, Feinstaub und Lärm), was sich positiv auf die Luft- und Lebensqualität auswirkt. Durch den Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen kann auch das Unfallrisiko im Straßenverkehr reduziert werden. Damit unterstützt Kapsch TrafficCom das Ziel der Vereinten Nationen, die Verkehrsunfälle bis 2030 um 50 % zu reduzieren. Unternehmensintern kümmert sich ein unabhängiger Resilience & Care Counselor um das mentale Wohlbefinden der Kolleg*innen und sorgt für ein gesundes und freundliches Arbeitsumfeld.



Hochwertige Bildung. Die Kapsch TrafficCom AG ist ein Lehrbetrieb und bietet Lehrstellen sowie ein Traineeprogramm für Hochschulabsolventen an. Damit wird jungen Menschen die Möglichkeit geboten, ihre Karriere in einem globalen Unternehmen zu starten und sich gleichzeitig weiterzubilden. Außerdem wurde vor fünf Jahren das Responsible Annotation Team ins Leben gerufen. Dies ist eine Initiative, die es Menschen mit Behinderungen ermöglicht, im Rahmen von Arbeitstrainings oder Dienstverhältnissen in der Annotation bei Kapsch wertschöpfende Dienstleistungen zu erbringen.



Geschlechtergleichheit. Kapsch TrafficCom hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2028 mindestens 30 % Frauen in Schlüssel- und Führungspositionen in allen geografischen Regionen zu beschäftigen. Das Programm KTCwomen@kapsch fördert den Austausch und die globale Vernetzung von motivierten weiblichen Mitarbeitern. Das WomenMentoring-Programm hat das Ziel, Mitarbeiterinnen zu ermutigen, ihre Kompetenzen aktiv zu nutzen und Potenziale nachhaltig und sichtbar zu entwickeln.



Bezahlbare und saubere Energie. Die Einführung emissionsabhängiger Mautsysteme fördert die Erneuerung von Fahrzeugflotten und den Einsatz schadstoffärmerer Fahrzeuge. Kapsch TrafficCom ist zudem bestrebt, an seinen größeren Standorten Strom aus erneuerbaren Quellen zu beziehen.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum. Kapsch TrafficCom ist eine attraktive Arbeitgeberin, die weltweit hochwertige Arbeitsplätze bietet. Die Produktionsstandorte in Österreich und Kanada erfüllen hohe Standards in Bezug auf Arbeitsbedingungen und die Einhaltung der Menschenrechte.



Industrie, Innovation und Infrastruktur. Die von Kapsch TrafficCom implementierten Mautsysteme helfen, notwendige Investitionen in die Straßeninfrastruktur zu finanzieren. Verkehrsmanagementsysteme tragen zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur bei. Darüber hinaus sind Expert*innen von Kapsch TrafficCom aktiv an der Standardisierungsarbeit beteiligt, um einen Beitrag zur globalen Interoperabilität und Rückwärtskompatibilität von neuen Technologien zu leisten.



Nachhaltige Städte und Gemeinden. Zufahrtsbeschränkungen und Mautsysteme für städtische Gebiete tragen nicht nur zur Reduzierung von Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität und der Lebensqualität bei, sondern auch zum Schutz des kulturellen Erbes. Darüber hinaus fördern diese Lösungen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Weniger Straßenverkehr schafft Platz für Fahrradwege und Begegnungszonen und erhöht die Verkehrssicherheit.



Nachhaltiger Konsum und Produktion. Nachhaltigkeit in der Produktion ist für Kapsch TrafficCom ein ständiges Bestreben. So nimmt die Produktionsstätte in Wien seit mehr als zehn Jahren erfolgreich am Umweltprogramm ÖkoWin teil, um die Produktion kontinuierlich effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.



Maßnahmen zum Klimaschutz. Einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmensstrategie von Kapsch TrafficCom. In diesem Zusammenhang werden einerseits zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um das Unternehmen bis 2030 auf Kurs für den 1,5-Grad-Pfad zu bringen. Andererseits können die Produkte des Unternehmens Städte und Regionen dabei unterstützen, ihre Verkehrsemissionen zu reduzieren.



Leben an Land. Der Straßenverkehr ist eine der Hauptquellen für Lärm und Luftverschmutzung (z.B. durch Stickoxide). Diese Emissionen stellen eine erhebliche Bedrohung für die Artenvielfalt dar. Die Produkte und Lösungen von Kapsch TrafficCom können dazu beitragen, die Verkehrsemissionen zu reduzieren und damit den Erhalt der Biodiversität zu fördern. Studien haben gezeigt, dass Free Flow-Mautlösungen den Ausstoß von Stickoxiden im Vergleich zu herkömmlichen Mautstellen um bis zu 24 % reduzieren können. Außerdem unterstützt Kapsch TrafficCom die Umweltorganisation Global Nature Fund.



Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen. Kapsch TrafficCom tritt unmissverständlich für Rechtsstaatlichkeit und gegen Korruption oder Bestechung ein. Ein klarer interner Regelkatalog für den Umgang mit Politik, Behörden bzw. Amtsträgern trägt zum Aufbau und Erhalt leistungsfähiger, rechenschaftspflichtiger und inklusiver Institutionen bei. In jenen Ländern, in denen Kapsch TrafficCom tätig ist, wird so auch ein Beitrag zur Verbesserung des nationalen Korruptionswahrnehmungsindex geliefert, einem anerkannten Indikator von Transparency International, der auf der Wahrnehmung von Korruption im öffentlichen Sektor basiert.

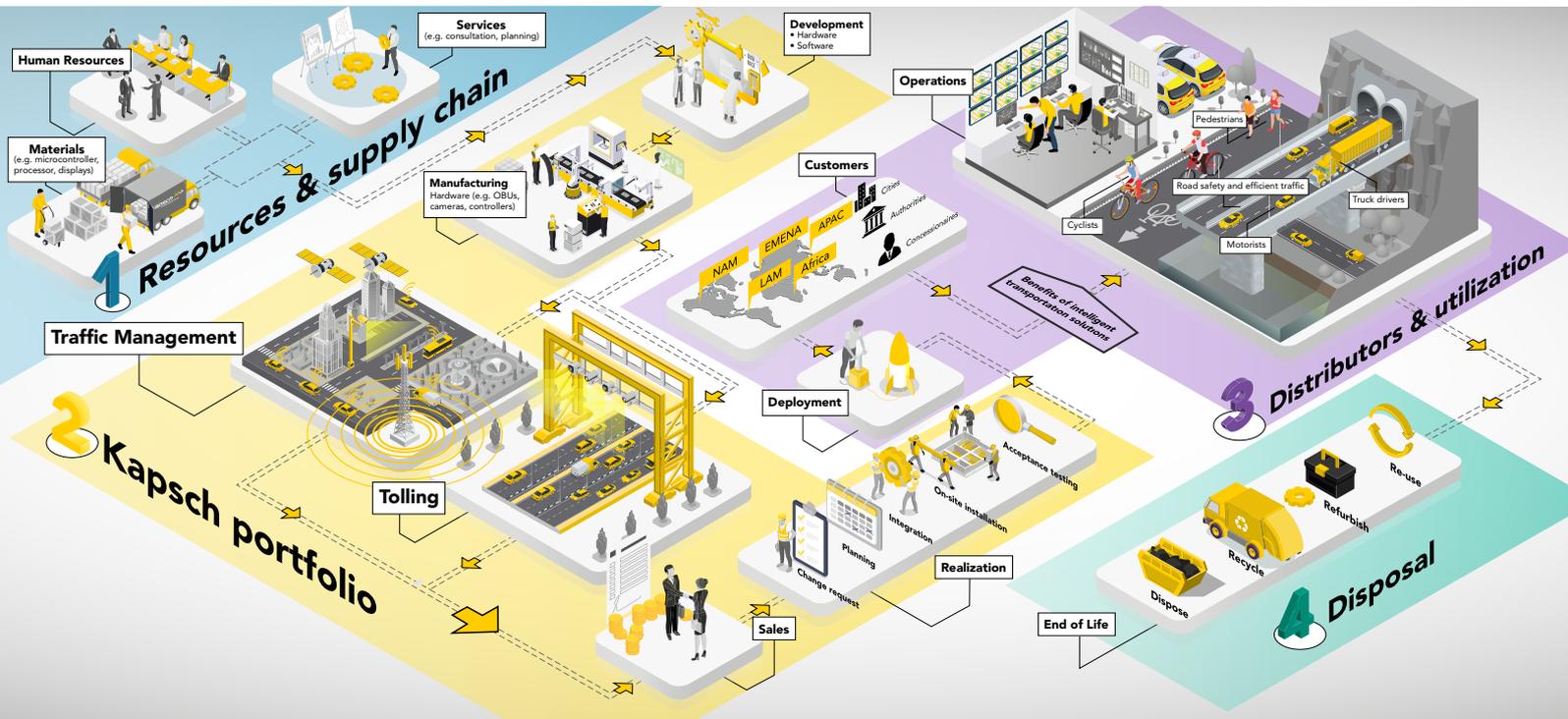
Auf der Internetseite >> <https://www.un.org/sustainabledevelopment/> befinden sich weiterführende Informationen zu den UN Sustainable Development Goals.

„Kapsch TrafficCom bekennt sich zu den zehn universellen Prinzipien des UN Global Compact, den ILO-Kernarbeitsnormen und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.“

Georg Kapsch, CEO

1.3.3 Wertschöpfungskette.

Um das Geschäftsmodell von Kapsch TrafficCom darzustellen und zu analysieren, ist die Betrachtung der gesamten Wertschöpfungskette der Kapsch TrafficCom Group wichtig. Die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft entstehen nicht nur durch die Tätigkeiten im Unternehmen, sondern auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie indirekt durch den Beitrag der Produkte und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion. Ebenso betreffen potenzielle Risiken und Chancen alle Teile der Wertschöpfungskette. Demnach ist die gesamtheitliche Betrachtung für Kapsch TrafficCom sowohl in der Inside-out- als auch in der Outside-in-Analyse relevant.



Wertschöpfungskette Kapsch TrafficCom Group (nur englisch)

Kapsch TrafficCom entwickelt Software und Hardware, führt Kundenprojekte durch und bietet Betriebsservices an. Die Wertschöpfungskette lässt sich gliedern in

1. Ressourcen und Lieferkette,
2. Kapsch Portfolio,
3. Vertrieb und Nutzung,
4. Entsorgung.

1. Ressourcen und Lieferkette.

Entscheidende Input-Faktoren sind Materialien, Mitarbeiter*innen sowie Dienstleistungen.

Materialien. Kapsch TrafficCom benötigt für die Herstellung ihrer Produkte verschiedene Materialien, wie Rohstoffe, Halbfabrikate, elektronische Komponenten, (Elektronik-)Bauteile, Batterien und Gehäuse für die Herstellung von On-Board Units, Transceivern, Scannern, Kameras etc. Seltene Erden, besonders Lithium, sind Schlüsselrohstoffe für elektronische Bauteile, wie Kondensatoren und Leiterplatten, sowie Batterien. Kapsch TrafficCom sieht bei der Beschaffung Seltener Erden besondere Verantwortung im Hinblick auf Umwelt- und soziale Themen. Daher arbeitet das Unternehmen mit verifizierten Herstellern bzw. Distributoren und checkt bzw. auditiert diese regelmäßig. Ebenso zählen sämtliches Verbrauchsmaterial wie auch notwendiges Verpackungsmaterial zu den nötigen Materialien. Essenziell sind hohe Qualität, pünktliche Lieferung sowie Compliance mit Standards und Vorschriften.

Mitarbeiter*innen. Kapsch TrafficCom benötigt qualifizierte Mitarbeiter*innen in verschiedenen Bereichen, wie Entwicklung, Systemdesign, Produktmanagement, aber auch Produktion, Marketing, Vertrieb oder Kundensupport. Die Ausschreibung offener Stellen erfolgt intern und extern, vor allem digital. Kapsch TrafficCom möchte eine attraktive Arbeitgeberin sein, die ein motivierendes und sicheres Arbeitsumfeld schafft.

Dienstleistungen. Weiters beansprucht Kapsch TrafficCom Dienstleistungen von externen Lieferanten, um bestimmte Funktionen bzw. Arbeiten in Projekten zu erfüllen. Dazu zählen z.B. Logistik, Transport, IT-Infrastruktur, Beratung, Wartung und andere spezialisierte Dienstleistungen.

2. Kapsch Portfolio: Maut und Verkehrsmanagement.

Entwicklung von Hard- und Software. Die Entwicklungsphase spielt für Kapsch TrafficCom eine entscheidende Rolle in der Schaffung von Werten. Das Portfolio von Kapsch TrafficCom wird anhand zahlreicher Kriterien, Anforderungen und Analysen spezifiziert.

Bei der Hardware-Entwicklung werden detaillierte Designs erstellt, um die Funktionalität, das Aussehen und die Benutzerfreundlichkeit der Produkte zu definieren. Prototypen werden gebaut und getestet, um sicherzustellen, dass sie den Anforderungen entsprechen. Software-seitig werden Benutzeroberflächen entworfen, Datenstrukturen definiert und Codes entwickelt, um die gewünschten Funktionen und Anwendungen zu realisieren. Auch hier werden Prototypen erstellt und getestet, um die Leistung und Funktionalität sicherzustellen. Bei bestehenden Produkten und Lösungen erfolgen kontinuierlich Verbesserungen und Updates, einerseits um wettbewerbsfähig zu bleiben und sich ändernden Anforderungen gerecht zu werden, andererseits auch um Fehler zu beheben bzw. in Zukunft zu vermeiden.

Nach erfolgter Validierung kann das Produkt in Serienfertigung gehen. Produkte werden gesamt oder zum Teil von Kapsch TrafficCom selbst oder auch vollständig bei Herstellern gefertigt. Hard- und Software müssen „nahtlos“ zusammenpassen, um die gewünschten Funktionen und Leistungen zu erzielen. Dies erfordert enge Zusammenarbeit zwischen den Entwicklungs- und Fertigungsteams.

Fertigung von Hardware. Der Fertigungsprozess beginnt mit der Materialbeschaffung. Die Planung umfasst auch Lagerhaltungssysteme, um die Materialien ordnungsgemäß zu lagern und den Fertigungsprozess reibungslos zu unterstützen. Produktionspläne erhöhen die Effizienz, verhindern Engpässe und stellen die Einhaltung von Lieferzeiten sicher. Die Produktionssteuerung überwacht und koordiniert die Abläufe. Qualitätskontrollen und Tests umfassen visuelle Inspektionen, Funktionsprüfungen, Kälte-/Wärmetests und andere Tests, je nach Art der hergestellten Hardware. Danach werden die Produkte verpackt und an Kunden oder Tochtergesellschaften für die weitere Verteilung versandt. Zum Teil werden dafür interne Logistiksysteme genutzt, größtenteils arbeitet Kapsch TrafficCom mit Spediteuren und Versandunternehmen zusammen.

Vertrieb. Das Vertriebsteam spielt eine entscheidende Rolle bei der Identifizierung von bestehenden und neuen Kundenbedürfnissen, der Präsentation von Lösungen und der Schaffung von Mehrwert für Kunden. Ziel ist eine für beide Seiten gewinnbringende Lösung. Das Kundenbeziehungsmanagement (CRM) unterstützt dabei, langfristige Beziehungen zu den Kunden aufzubauen, mithilfe deren Feedback die Produkte und Dienstleistungen kontinuierlich zu verbessern und die Kunden von umweltfreundlichen Lösungen zu überzeugen.

Zudem berät Kapsch TrafficCom politische Entscheidungsträger betreffend neue Technologien oder die Schaffung umweltfreundlicher Lösungen.

Realisierung. Im Zuge der **Projektplanung** analysiert Kapsch TrafficCom die Anforderungen des Kunden bzw. der Ausschreibungen, weist Ressourcen zu, erstellt Zeitpläne und legt Meilensteine fest. Projektteams und gegebenenfalls Subprojekte sorgen für eine effektive Durchführung des Projektes. Etwaige **Änderungsanfragen** während des Projektverlaufes werden auf ihre Auswirkungen analysiert und erst danach implementiert.

Lösungen umfassen Hardware-, Software- bzw. Dienstleistungskomponenten, die integriert werden müssen, um die gewünschten Funktionen und Ergebnisse zu erzielen. Daher sind **Integration** und Testphase von großer Bedeutung. Nach der Entwicklung erfolgt die **Installation vor Ort** beim Kunden: Auslieferung der Hardware, Konfiguration von Software, Integration in bestehende Systeme und andere Implementierungsaktivitäten. Im Rahmen eines **Abnahmetests** mit dem Kunden wird schließlich überprüft, ob die Kundenanforderungen ordnungsgemäß implementiert wurden und die Lösung funktioniert.

Um gleichbleibende Qualität und die Erfüllung der Kundenanforderungen sicherzustellen, hat Kapsch TrafficCom eine globale Projektmanagement-Organisation. Für spezifische Themen werden jeweils Experten und Fachkräfte aus anderen Teams eingebunden.

3. Vertrieb und Nutzung.

Einsatz. Dies umfasst die Implementierung der Lösung beim Kunden, die laufende Nutzung sowie Wartung dieser Lösungen.

Betrieb. Je nach Vereinbarung folgt der Realisierung des Projektes und der Implementierung beim Kunden auch der Betrieb durch Kapsch TrafficCom gemäß den Kundenanforderungen. Dies beinhaltet die Verantwortung für den Betrieb des Systems einschließlich Überwachung, Wartung, Instandhaltung und eventuellen Verbesserungen und kann für drei bis 15 Jahre oder noch länger vereinbart werden. Mögliche Betriebsleistungen umfassen auch die Bereitstellung von Helpdesk-Support, technischem Support, Schulungen für Endbenutzer, Systemmonitoring und andere Unterstützungsdienste.

4. Entsorgung.

Wenn ein Produkt das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat (**end of life**), gilt es Umweltauswirkungen zu minimieren und Ressourcen effizient zu nutzen.

Bei Produkten, die nicht mehr verwendet werden können, ist entweder der Kunde oder Kapsch TrafficCom für die ordnungsgemäße **Entsorgung** gemäß den örtlichen Vorschriften und Umweltstandards verantwortlich. Dies umfasst je nach Produkt Elektronikschrott, Batterien oder Bildschirmgeräte. Zum Teil können im **Recycling**prozess Materialien und Komponenten zurückgewonnen und wiederverwertet werden. Ein Beispiel sind die On-Board Units, deren Gehäuse aus Kunststoff geschreddert und anderweitig wiederverwendet wird. Auch andere recycelbare Materialien, wie Metalle, Kunststoffe oder Glas, werden getrennt gesammelt und an spezialisierte Recyclingunternehmen weitergeleitet, wenn sie an Kapsch TrafficCom retourniert werden.

On-Board Units, die noch wiederverwendet werden können, werden von Kapsch TrafficCom **generalüberholt (refurbished)**, um sie wieder zum Einsatz zu bringen: Die technische Funktionalität wird geprüft und etwaige Daten des Vorbenutzers werden gelöscht. Mit einer neuen Batterie und einem neuen Gehäuse versehen werden die Geräte danach an einen Kunden zur **Wiederverwendung** geliefert.

1.3.4 Wesentliche Interessensgruppen von Kapsch TrafficCom.

Die folgende Übersicht listet die relevanten Interessensgruppen von Kapsch TrafficCom auf, ihre Interessen und die Kanäle, über die das Unternehmen mit ihnen hauptsächlich kommuniziert. „Direkter Kontakt“ umfasst dabei persönliche Gespräche, E-Mails, Telefonate und digitale Kommunikationsplattformen, wie z.B. Microsoft Teams.

| Interessensgruppen | deren Interessen | Kommunikationskanäle |
|----------------------------------|--|--|
| Belegschaft | <ul style="list-style-type: none"> ■ Entlohnung ■ Sicherheit des Arbeitsplatzes ■ Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ■ Diversität und Inklusion ■ Aus- und Weiterbildung ■ Entwicklungsmöglichkeiten ■ Arbeitsplatzflexibilität ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Innovation ■ Strategie | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Mailings ■ Periodische und situative Veranstaltungen mit Raum für Fragen und deren Beantwortung über Kommunikationsplattformen ■ Intranet ■ Interne soziale Medien ■ Mitarbeitergespräche ■ Mitarbeiterbefragung ■ Betriebsrat |
| Kunden | <ul style="list-style-type: none"> ■ Qualität ■ Preis ■ Verlässlichkeit ■ Innovation ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Messen und Konferenzen ■ Kundenbefragung ■ Soziale Medien ■ Website des Unternehmens |
| Lieferanten | <ul style="list-style-type: none"> ■ Zeitgerechte Bezahlung ■ Planbarkeit der Abnahmen ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Lieferantenplattform ■ Direkter Kontakt |
| Geschäftspartner | <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlässlichkeit ■ Geschäftsmöglichkeiten ■ Compliance ■ Innovation ■ Strategie ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Website des Unternehmens ■ Soziale Medien |
| Verbände | <ul style="list-style-type: none"> ■ Regulatorische und juristische Themen ■ Intelligente Verkehrssysteme ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Teilnahme von Expert*innen von Kapsch TrafficCom an Arbeitsgruppen und in Komitees ■ Mitgliedschaft in Verbänden und Teilnahme an Initiativen |
| Standardisierungs-gremien | <ul style="list-style-type: none"> ■ Technische Standards | <ul style="list-style-type: none"> ■ Teilnahme von Expert*innen von Kapsch TrafficCom an Arbeitsgruppen und in Komitees ■ Mitgliedschaft in Verbänden und Teilnahme an Initiativen |
| Behörden und Regulatoren | <ul style="list-style-type: none"> ■ Einhalten von Gesetzen, Standards und Regulatorien ■ Informationen über intelligente Verkehrssysteme sowie Herausforderungen für Unternehmen ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Verbände/Vereinigungen/Plattformen ■ Public-Affairs-Expert*innen |

| Interessensgruppen | deren Interessen | Kommunikationskanäle |
|--|---|--|
| Aktionäre | <ul style="list-style-type: none"> ■ Aktienkursentwicklung ■ Dividende und Dividendenpolitik ■ Strategie ■ Transparenz ■ Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Ausblick | <ul style="list-style-type: none"> ■ Investor Relations ■ Website des Unternehmens ■ Roadshows ■ Investorenkonferenzen ■ Aussendungen, Mailings ■ Hauptversammlung ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien |
| Fremdkapitalgeber | <ul style="list-style-type: none"> ■ Erfüllen der finanziellen Verpflichtungen ■ Einhalten der Covenants ■ Strategie ■ Transparenz ■ Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Ausblick | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Website des Unternehmens ■ Aussendungen, Mailings ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien |
| Finanzanalysten | <ul style="list-style-type: none"> ■ Strategie ■ Dividendenpolitik ■ Finanzielle und nichtfinanzielle Entwicklung des Unternehmens ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Transparenz ■ Ausblick | <ul style="list-style-type: none"> ■ Investor Relations ■ Website des Unternehmens ■ Investorenkonferenzen ■ Aussendungen, Mailings ■ Traditionelle Medien ■ Soziale Medien |
| Lokale Gemeinschaften | <ul style="list-style-type: none"> ■ Lokale Geschäftstätigkeit von Kapsch TrafficCom ■ Kapsch TrafficCom als Arbeitgeberin ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Veranstaltungen ■ Presseaussendungen ■ Soziale Medien |
| NGOs (Non-Governmental Organizations) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Nachhaltige Geschäftspraktiken ■ Transparenz ■ Compliance ■ Informationssicherheit und Datenschutz | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Veranstaltungen ■ Presseaussendungen ■ Soziale Medien |
| Industrieanalysten | <ul style="list-style-type: none"> ■ Forschung und Entwicklung ■ Marktdaten ■ Marktentwicklungen ■ Innovation ■ Strategie | <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkter Kontakt ■ Konferenzen ■ Kooperationen ■ Aussendungen ■ Soziale Medien |
| Medien | <ul style="list-style-type: none"> ■ Transparenz ■ Erreichbarkeit | <ul style="list-style-type: none"> ■ Pressestelle ■ Website des Unternehmens ■ Aussendungen, Mailings ■ Soziale Medien ■ Pressekonferenzen |

1.3.5 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Kapsch TrafficCom analysierte im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2023/24 die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Umwelt-, Sozial- und Governance-Bereich im Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell auf Wesentlichkeit für das Unternehmen. Dabei wurden gemäß dem Konzept der doppelten Wesentlichkeit die Auswirkungen aus zwei Perspektiven identifiziert und bewertet:

- Positive und negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt („inside-out“).
- Risiken und Chancen aus Unternehmenssicht für finanzielle Erfolge („outside-in“).

In Summe wurden 46 ökologische und soziale Auswirkungen (inside-out) und 117 finanzielle Chancen und Risiken (outside-in) identifiziert, davon wurden 18 respektive 35 als wesentlich eingestuft. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die als wesentlich eingestuften Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Beschreibung und seitens Kapsch TrafficCom getroffene Maßnahmen:

| Wesentliches Thema | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Beschreibung | Maßnahmen |
|--------------------|--|---|--|
| Klimawandel | <p>Risiko: Übergangsrisiko aus Implementierung neuer Klimamitigations- und -adaptierungsregulativen.</p> | <p>Outside-in: Die Implementierung erfordert personellen, operativen und/oder finanziellen Aufwand; bei zu spätem oder unzureichendem Handeln drohen Strafzahlungen oder sogar Marktausschluss.</p> | <p>Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens, frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance, regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen, Engagement bei Industrieverbänden und in der EU, Lieferantenbewertung, Lieferantenaudits</p> |
| | <p>Positive Auswirkung / Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen erheblich zu reduzieren.</p> | <p>Inside-out: Verbesserung des Verkehrsflusses in Kombination mit Verringerung der Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr kann bis zu 30 % der Verkehrsemissionen einsparen. Durch Mautsysteme kann Straßenqualität verbessert und dadurch Rollwiderstand reduziert werden. Dies führt zu erheblichen Einsparungen beim Treibstoffverbrauch. Zudem kann Bemaatung einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten.</p> | <p>Demand Management, Traffic Management, Free Flow-Mautlösungen, infrastrukturlose Lösungen, Nachhaltigkeitskommunikation</p> |
| | <p>Negative Auswirkung / Risiko: Extreme Wetterbedingungen und Umweltkatastrophen können den Betrieb bei relevanten Lieferanten unterbrechen und dadurch eine Disruption der Lieferkette verursachen.</p> | <p>Outside-in: Fokus auf emissionsreduzierende und -arme Produkte bietet Geschäftsperspektiven für Kapsch TrafficCom, das ist v.a. bei staatsnahen Kunden relevant; ein nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen.</p> <p>Outside-in & inside-out: Zugang zu produktionsrelevanten Materialien könnte dadurch gestört werden, wenn Beschaffungsstrategie auf wenigen Lieferanten oder Regionen basiert. Dies kann zu einer Einschränkung oder einem Stopp der eigenen Geschäftstätigkeiten führen und die Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber Kunden verhindern.</p> | <p>Diversifizierung der Lieferkette</p> |

| Wesentliches Thema | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Beschreibung | Maßnahmen |
|---------------------|---|--|--|
| Klimawandel | <p>Negative Auswirkung / Risiko: Verursachung von hohen Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette – besonders eingekaufte Waren sowie Dienstleistungen bergen ein signifikantes Risiko.</p> | <p>Inside-out: Unzureichende Maßnahmen, um Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette zu verringern, fördern den Klimawandel.</p> <p>Outside-in: Erhöhte Transparenzanforderungen verlangen die Publikation von verursachten Emissionen. Bei hohem Verbrauch oder Nichterfüllung von Reduktionszielen kann erheblicher Reputationsschaden entstehen, der in weiterer Folge zu Kunden- oder Investorenverlust führen kann.</p> | <p>Lieferantenbewertung, Lieferantenaudits, Green Gantry, Cloud-Lösungen, Transponder Refurbishment, unternehmensinternes Reparaturservice, Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion, infrastrukturlose Lösungen, langlebige Produkte, 2-in-1-Kamera (VDX2i), umweltschonende Verpackungen, nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline), Fernwartung und Remote Testing, Home-Office-Regelung, Reduktion Geschäftsreisen, Mobilitätsrichtlinie Österreich, Jobticket, Photovoltaik-Anlage im Headquarter Wien, grüne Standortanforderungen, ÖkoWin-Teilnahme, CDP-Teilnahme</p> |
| | <p>Positive Auswirkung / Chance: Hohe Reduktion der Emissionen durch eigene Prozesse sowie vor- und nachgelagerte Aktivitäten in der Wertschöpfungskette.</p> | <p>Inside-out: Menge an den gesamt verursachten Treibhausgasemissionen kann durch Initiativen entlang der Wertschöpfungskette erheblich reduziert werden, speziell bei eingekauften Waren und Dienstleistungen.</p> <p>Outside-in: Verbesserung der Reputation durch Initiativen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.</p> | <p>Lieferantenbewertung, Lieferantenaudits, Green Gantry, Cloud-Lösungen, Transponder Refurbishment, unternehmensinternes Reparaturservice, Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion, infrastrukturlose Lösungen, umweltschonende Verpackungen, nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline), Fernwartung und Remote Testing, Home-Office-Regelung, Reduktion Geschäftsreisen, langlebige Produkte, Mobilitätsrichtlinie Österreich, Jobticket, 2-in-1-Kamera (VDX2i), Photovoltaik-Anlage im Headquarter Wien, grüne Standortanforderungen</p> |
| Umweltverschmutzung | <p>Risiko: Übergangsrisiko aus Implementierung neuer Umweltschutzregulativen.</p> | <p>Outside-in: Die Compliance erhöht den personellen, operativen und/oder finanziellen Aufwand; bei zu spätem oder unzureichendem Handeln drohen Strafzahlungen oder sogar Marktausschluss.</p> | <p>Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens, frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance, regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen, RoHS- und REACH-Compliance, Engagement bei Industrieverbänden und in der EU, Lieferantenaudits</p> |
| | <p>Positive Auswirkung / Chance: Intelligente Verkehrssysteme, wie jene von Kapsch TrafficCom, haben das Potenzial, verkehrsbedingte Luftemissionen (z.B. NO_x, PM10, PM2,5) erheblich zu reduzieren.</p> | <p>Inside-out: Intelligente Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und daraus resultierende Verbesserung des Verkehrsflusses können die Emission von Luftschadstoffen erheblich reduzieren. Durch Mautsysteme kann die Straßenqualität verbessert werden; dadurch wird weniger Treibstoff benötigt und die durch Verbrennung entstehenden Luftschadstoffe werden reduziert. Zudem kann Bemaunung einen Anreiz für neuere, emissionsärmere Fahrzeuge bieten.</p> <p>Outside-in: Fokus auf umweltfreundliche Produkte bietet Geschäftsperspektiven für Kapsch TrafficCom; nachhaltiges Portfolio kann Reputation und dadurch Absatzchancen und Finanzierungsmöglichkeiten positiv beeinflussen.</p> | <p>Demand Management, infrastrukturlose Lösungen, Nachhaltigkeitskommunikation</p> |

| Wesentliches Thema | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Beschreibung | Maßnahmen |
|--|---|---|---|
| Kreislaufwirtschaft | <p>Risiko: Disruption der Lieferkette durch die Einführung neuer Regulative zum Ressourcenverbrauch.</p> | <p>Outside-in: Neue Zölle, Importregelungen oder andere Ressourcen-basierte Gesetze können zu erhöhten Kosten, Lieferverzögerungen oder -ausfällen führen.</p> | <p>Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens, frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance, regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen, Engagement bei Industrieverbänden und in der EU, Lieferantenevaluation, Lieferantenaudits</p> |
| | <p>Positive Auswirkung / Chance: Ressourceneinsparungen durch die Einführung von Circular-Economy-Prinzipien im Portfoliomanagement- und Innovationsprozess.</p> | <p>Inside-out: Höhere Ressourceneffizienz, z.B. durch Recycling, alternative Energiequellen, längere Lebensdauer etc. schon die Ressourcenquellen.</p> | <p>Green Gantry, Transponder Refurbishment, Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion, unternehmensinternes Reparaturservice, umweltschonende Verpackungen, nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline), langlebige Produkte, 2-in-1-Kamera (VDX2i), infrastrukturlose Lösungen</p> |
| | <p>Chance: Unterstützung von Kunden bei Ressourceneinsparungen durch umweltfreundliche Lösungen.</p> | <p>Outside-in: Reduzierter Treibstoffverbrauch durch verbesserten Verkehrsfluss sowie physische Ressourceneinsparungen durch bestimmte Free Flow-Lösungen, überdies Kosteneinsparungen für Kunden und Reputationsverbesserung von Kapsch TrafficCom.</p> | <p>Demand Management, Traffic Management, Free Flow-Mautlösungen, infrastrukturlose Lösungen, Green Gantry, Transponder Refurbishment, unternehmensinternes Reparaturservice, umweltschonende Verpackungen, langlebige Produkte, 2-in-1-Kamera (VDX2i)</p> |
| Eigene Belegschaft – Arbeitsbedingungen | <p>Chance: Verbesserung der Mitarbeiterqualifikationen durch Schulungen in neuen, aufstrebenden Technologien.</p> | <p>Outside-in: Langfristige Zuwächse und Gewinne bei Produktivität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.</p> | <p>Kontinuierliche Identifizierung von Schulungsbedarf, Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen und Partnern</p> |
| | <p>Chance: Fördern einer kooperativen und innovativen Arbeitskultur.</p> | <p>Outside-in: Steigerung der Innovation, Agilität und Ausrichtung auf Geschäftsziele.</p> | <p>Unterstützende Führung, klare Kommunikation von Erwartungen, regelmäßiges Feedback und Anerkennung</p> |
| | <p>Negative Auswirkung: Die Arbeitsbedingungen für Arbeiter*innen in der Produktion und im Betrieb sind schlecht</p> | <p>Inside-out: Mögliche geringe / moderate Verletzungen.</p> | <p>Kontinuierliche Überprüfung durch Sicherheitsexperten, Gesundheitsprogramme, keine gefährlichen Arbeitsmaterialien, ergonomische Arbeitsplätze</p> |
| | <p>Negative Auswirkung: Die Arbeitsbedingungen für Angestellte in den Bürostandorten sind schlecht.</p> | <p>Inside-out: Mögliche geringe / vernachlässigbare Verletzungen.</p> | <p>Kontinuierliche Überprüfung durch Sicherheitsexperten, Gesundheitsprogramme, ergonomische Arbeitsplätze</p> |
| | <p>Negative Auswirkung: Mitarbeiter*innen erleben Verletzung der Privatsphäre.</p> | <p>Inside-out: Verletzung grundlegender Rechte.</p> | <p>Strikte Datenschutzrichtlinien, kontinuierliche Überprüfung und Schulungen</p> |
| Eigene Belegschaft – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle | <p>Chance: Talentgewinnung und -bindung durch Diversity-Initiativen.</p> | <p>Outside-in: Erhöhte Anziehung und Bindung vielfältiger Talente, positive Auswirkungen auf Unternehmenskultur und Innovation.</p> | <p>Bekenntnis zu Vielfalt und Inklusion, regelmäßiges Feedback der Mitarbeiter*innen, Ausrichtung an Branchenstandards</p> |
| | <p>Positive Auswirkung: Fokus auf Minderheiten-Unterstützung und -Programme.</p> | <p>Inside-out: Bessere Zusammenarbeit, mehr Innovation, mehr Teamgeist, attraktiver für Mitarbeiter*innen.</p> | <p>Hohe Standards zur Förderung vielfältiger Teams</p> |

| Wesentliches Thema | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Beschreibung | Maßnahmen |
|---|--|---|---|
| Arbeiter in der Wertschöpfungskette | <p>Risiko: Störung der Lieferkette aufgrund von Arbeitsproblemen beim Lieferanten.</p> | <p>Outside-in: Verzögerungen in der Produktion, erhöhte Beschaffungskosten, potenzieller Umsatzverlust.</p> | <p>Regelmäßige Überwachung der Lieferanten, ethische Beschaffungspraktiken, Diversifizierung der Lieferkette</p> |
| | <p>Negative Auswirkung: Die Arbeitsbedingungen für die Arbeiter*innen in der Lieferkette sind schlecht.</p> | <p>Inside-out: Ereignisse mit hoher Auswirkung / Unfälle sind möglich.</p> | <p>Lieferantenbeziehungsmanagement, Lieferantenaudits und Überprüfungsbesprechungen, strenge Vorschriften für Lieferanten in entwickelten Ländern</p> |
| Betroffene Gemeinden | <p>Positive Auswirkung / Chance: Reduktion von Umweltverschmutzung, Feinstaub sowie Lärm durch Maut- und Verkehrsmanagementsysteme.</p> | <p>Inside-out: Verbesserte Luftqualität mit positiven Auswirkungen auf Gesundheit der Menschen in unmittelbarer Umgebung.</p> <p>Outside-in: Höhere Umsätze aus nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion.</p> | <p>Kontinuierliche Weiterentwicklung sowie Innovationen von Produkten und Dienstleistungen zur Emissionsreduktion</p> |
| | <p>Chance: Zugang zu lokalen Märkten und Talenten durch Integration in die Gemeinschaft.</p> | <p>Outside-in: Höhere lokale Marktpräsenz mit positivem Image, Einbindung von lokaler Expertise.</p> | <p>Aufbau von kulturellem Verständnis für lokale Gemeinschaften, lokale Personalrekrutierung und Materialbeschaffung</p> |
| | <p>Chance: Verkehrsmanagement, intelligente Mautoptionen sowie Mautdienste für Mobiltelefone ermöglichen verbesserte Effizienz und Barrierefreiheit sowie Erreichbarkeit von lokalen Unternehmen.</p> | <p>Outside-in: Erhöhte Kundenzufriedenheit, Systemakzeptanz und Nachfrage nach Kapsch TrafficCom Produkten und Dienstleistungen.</p> | <p>Kontinuierliche Verbesserung und Anpassung von Produkten und Dienstleistungen an Bedürfnisse der lokalen Gemeinschaften und Benutzer*innen, verstärkter Kundenservice, Zusammenarbeit mit lokalen Behörden</p> |
| Verbraucher und Endnutzer – informationsbezogene Auswirkungen und persönliche Sicherheit | <p>Risiko: Verlust des Kundenvertrauens aufgrund eines Datenlecks.</p> | <p>Outside-in: Verlust von Kunden, rechtliche Sanktionen, Kosten für Datenwiederherstellung und PR-Management.</p> | <p>Umsetzung robuster Cybersicherheitsmaßnahmen, regelmäßige Audits, Kommunikation mit Kunden</p> |
| | <p>Risiko: Rechtliche Herausforderungen und Geldstrafen aufgrund von Nichteinhaltung von Datenschutzgesetzen.</p> | <p>Outside-in: Rechtskosten, Geldstrafen, potenzieller Imageschaden, betriebliche Unterbrechungen.</p> | <p>Regelmäßige Compliance Checks, rechtliche Beratung, Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices</p> |
| | <p>Chance: Positive Auswirkungen durch den verantwortungsvollen Einsatz von KI und Datenanalytik für die Verkehrssteuerung.</p> | <p>Outside-in: Verbesserte öffentliche Wahrnehmung, Differenzierung auf dem Markt, gesteigerte Kundenzufriedenheit.</p> | <p>Entwicklung ethischer Richtlinien für den KI-Einsatz, klare Datenverwendungsrichtlinien, kontinuierliche Überwachung der Praktiken</p> |
| | <p>Positive Auswirkung: Verkehrssteuerung erhöht die Verkehrssicherheit.</p> | <p>Inside-out: Verkehrssteuerung führt zu einer geringeren Anzahl schwerer Unfälle.</p> | <p>Identifizierung gefährdeter Verkehrsteilnehmer</p> |
| | <p>Positive Auswirkung: Maut ermöglicht Finanzierung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur.</p> | <p>Inside-out: Maut führt zu Einnahmen, die die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur ermöglichen; das führt zu mehr Sicherheit für Straßenbenutzer.</p> | <p>Lösungen für Behörden anbieten, Vorführungen und Schulungen</p> |

| Wesentliches Thema | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Beschreibung | Maßnahmen |
|---|---|---|---|
| Unternehmenspolitik – Geschäftsprinzipien | Risiko: Belastende, falsch ausgerichtete oder schlecht kommunizierte Unternehmenskultur. | Outside-in: Hohe Mitarbeiterfluktuation und infolgedessen hohe Einstellungs- und Ausbildungskosten, Produktivitätsverluste, interne Konflikte, Projektverzögerungen, potenzieller Imageschaden. | Klare Kommunikation der Unternehmenswerte, Schulungen für Führungskräfte, regelmäßiges Mitarbeiterfeedback, Mediations- und Konfliktlösungsmechanismen |
| | Positive Auswirkung / Chance: Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit und des Unternehmensimage durch branchenweit führende ethische Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken. | Inside-out: Unternehmenskultur und Geschäftspraktiken bilden solide Grundlage für erfolgreiche, vertrauensvolle und langfristige Beziehungen mit Mitarbeiter*innen, Kunden und Lieferanten. | People Strategy mit starkem Fokus auf Servant Leadership, Ethik, Diversität und Kooperation, klare Kommunikation der Unternehmenswerte |
| | Positive Auswirkung: Politisches Engagement und Lobbyarbeit führen zu interoperablen Technologien und Industriestandards. | Outside-in: Verbesserte Produktivität, Gewinnung und Bindung von Spitzentalenten, Innovation durch Kollaboration, positives Image des Unternehmens. | Expert*innen für Standardisierungsaktivitäten und EU-Angelegenheiten |
| Unternehmenspolitik – Korruption & Bestechung | Negative Auswirkung / Risiko: Ausschluss von der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen aufgrund Korruptions- oder Bestechungsverurteilungen. | Inside-out: Verlust des Vertrauens der Bürger*innen in Behörden; Wettbewerbsbeeinträchtigung. | Verpflichtung zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, sofortige Korrekturmaßnahmen bei begangenen Vergehen, Wiederherstellung des Vertrauens in Behörden |
| | Chance: Branchenweit vorbildliches Verhalten im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung. | Outside-in: Verlust von Einnahmequellen, langfristige Beeinträchtigung der Geschäftsaussichten. | Korruptionsbekämpfung, transparente Praktiken, öffentlicher Verhaltenskodex für ethische Geschäftspraktiken |

1.4 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

1.4.1 Wesentlichkeitsanalyse.

Die Analyse und Auswahl der genannten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgte im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse, die stets Basis der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Kapsch TrafficCom ist. Sie dient auch als Grundlage für strategische Schwerpunkte, Nachhaltigkeitsziele und -maßnahmen.

Im Geschäftsjahr 2023/24 führte Kapsch TrafficCom eine neuerliche umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch, die auch bereits den zukünftigen Anforderungen der Berichterstattung gemäß „Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)“ bzw. den dann verpflichtend anzuwendenden European Sustainability Reporting Standards (ESRS) entspricht. Es handelt sich dabei um eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse, die sowohl die Auswirkungen der Tätigkeiten von Kapsch TrafficCom auf Mensch und Umwelt („inside-out“; Sustainability Impact) als auch die Risiken und Chancen aus Unternehmenssicht für finanzielle Erfolge („outside-in“; Financial Impact) berücksichtigt.

Die Wesentlichkeitsanalyse wurde von der ESG-Taskforce durchgeführt, die sich aus acht Personen unterschiedlicher Unternehmensbereiche mit globaler Verantwortung zusammensetzt. Dadurch war auch die Berücksichtigung lokal relevanter Sichtweisen gewährleistet. Punktuell wurden zusätzliche Experten aus anderen Unternehmensbereichen hinzugezogen.

Hinkünftig wird die ESG-Taskforce die wesentlichen Stakeholder, Trends, Auswirkungen, Risiken und Chancen jährlich überprüfen und gegebenenfalls updaten. Eine vollständige Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse ist alle drei Jahre geplant.



1. Schritt: Festlegung der anwendbaren Nachhaltigkeitsaspekte.

Aufbauend auf den themenbezogenen ESRS-Nachhaltigkeitsaspekten wurde zunächst eine Themenliste mit Unterthemen zusammengestellt, die der Wertschöpfungskette von Kapsch TrafficCom entspricht.

2. Schritt: Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Im nächsten Schritt wurden ökologische und soziale Auswirkungen sowie finanzielle Risiken und Chancen gesammelt. Diese wurden vollumfänglich zusammengestellt, unabhängig ob sie initial als wesentlich oder unwesentlich eingeschätzt wurden. Die Auflistungen wurden jeweils von den entsprechenden Experten erstellt und von der funktionsübergreifenden ESG-Taskforce überprüft, um sicherzugehen, dass alle Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt wurden.

3. Schritt: Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen anhand von Bewertungsskalen.

Die Bewertung erfolgte anhand mehrerer Kriterien, für die bereits bestehende Skalen verwendet oder bei Bedarf neue definiert wurden:

- Zeithorizont (kurz-, mittel-, und langfristig)
- Wahrscheinlichkeit (fünfteilige Skala: sehr wahrscheinlich – sehr unwahrscheinlich)
- Schweregrad (Financial Impact: gemäß bestehender Enterprise-Risk-Management-Skala; Sustainability Impact: anhand Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit)

Die Begründungen und Annahmen zur Bewertung der Wesentlichkeit wurden jeweils dokumentiert.

4. Schritt: Definition des Schwellenwertes für die Wesentlichkeit (Sustainability & Financial Impact).

Die Grenze für die Wesentlichkeit eines Themas wurde schließlich auf den Wert 6 von 10 gelegt, wobei bereits eine einzelne Auswirkung, ein einzelnes Risiko oder eine einzige Chance mit einem Wert größer/gleich 6 zu einer Einstufung des Nachhaltigkeitsthemas als wesentlich führte. Zwecks Kontrolle wurden die Themen mit Wert 5 geprüft und durchwegs als nicht wesentlich bestätigt.

Das Ergebnis der Inside-out- und der Outside-in-Wesentlichkeitseinstufung stimmten überein, sodass die wesentlichen Themen jeweils sowohl für ökologische und soziale Auswirkungen als auch für finanzielle Risiken bzw. Chancen wesentlich sind.

5. Schritt: Einbindung des Feedbacks der Stakeholder.

Parallel zu diesen Schritten wurde ab Herbst 2023 eine Stakeholder-Befragung durchgeführt. Dafür wurde ein Fragebogen in drei Sprachen – Deutsch, Englisch und Spanisch – erstellt und die Relevanz der Themen für Kapsch TrafficCom abgefragt. Der Fragebogen umfasste geschlossene Fragen mit einer Antwortskala von 0–5, aber auch offene Fragen, die individuelles Feedback, Kritik und Verbesserungsvorschläge zuließen, und wurde an alle wesentlichen Interessensgruppen versandt. Die Auswertung erfolgte je Gruppe, wobei es keine Priorisierung von Stakeholdergruppen gab.

Die Ergebnisse der Befragung zur Wichtigkeit der Themen wurden mit der Wesentlichkeitsanalyse abgeglichen und bestätigten diese. Die als unwesentlich definierten Themen wurden auch von den Stakeholdern niedriger in deren Wichtigkeit bewertet. Die Antworten auf die offenen Fragen enthielten diverse Anregungen und Ideen, die durch das Expertenteam der ESG-Taskforce analysiert und mit der Liste der Auswirkungen, Risiken und Chancen abgeglichen wurden.

6. Schritt: Freigabe durch den Vorstand.

Der Prozess und die Ergebnisse wurden mit Georg Kapsch als zuständigem Vorstand für ESG-Angelegenheiten besprochen und von ihm freigegeben.

Folgendes Schaubild gibt einen Überblick über die Wesentlichkeitsanalyse und die zehn wesentlichen Themen:

| Kategorie | Nachhaltigkeitsthema | Sustainability Materiality | Financial Materiality | Wichtigkeit für Interessensgruppen |
|-----------|--|----------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| ✓ | ■ Klimawandel | Ja | Ja | 4,11 |
| ✓ | ■ Umweltverschmutzung | Ja | Ja | 4,08 |
| | ■ Wasser- und Meeresressourcen | Nein | Nein | 3,36 |
| | ■ Biologische Vielfalt und Ökosysteme | Nein | Nein | 3,35 |
| ✓ | ■ Kreislaufwirtschaft | Ja | Ja | 3,88 |
| ✓ | ■ Eigene Belegschaft – Arbeitsbedingungen | Ja | Ja | 4,10 |
| ✓ | ■ Eigene Belegschaft – Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle | Ja | Ja | 4,20 |
| ✓ | ■ Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette | Ja | Ja | nicht auswertbar |
| ✓ | ■ Betroffene Gemeinschaften | Ja | Ja | 3,68 |
| ✓ | ■ Verbraucher und Endnutzer – informationsbezogene Auswirkungen und persönliche Sicherheit | Ja | Ja | 3,91 |
| | ■ Verbraucher und Endnutzer – soziale Inklusion | Nein | Nein | 3,64 |
| ✓ | ■ Unternehmenspolitik – Geschäftsprinzipien | Ja | Ja | 4,16 |
| ✓ | ■ Unternehmenspolitik – Korruption und Bestechung | Ja | Ja | 4,00 |

✓ Wesentlich ■ Umwelt ■ Soziales ■ Unternehmensführung (1) Überhaupt nicht wichtig – (5) Sehr wichtig

Der vorliegende Bericht wurde bereits anhand dieser wesentlichen Themen strukturiert. Details zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der zehn relevanten Themen sind in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“** beschrieben. Die Inhalte sind noch nicht vollumfänglich enthalten, da sich die entsprechenden Angaben und Datenpunkte zum Ende des Geschäftsjahres noch in Ausarbeitung befanden.

1.4.2 Nachhaltigkeitsprogramm.

Den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wird mit einer Vielzahl von Maßnahmen begegnet. Die folgende Übersicht greift die unter **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“** genannten Maßnahmen auf und beschreibt deren Umsetzung und den Status. Sie stellt zudem den Beitrag zu den entsprechenden Sustainable Development Goals (SGDs) dar.

| Maßnahme | Beschreibung | Status | SDGs |
|---|---|--------|------------------------------|
| Beobachtung des sich entwickelnden Rechtsrahmens | Der EU-Affairs-Experte überprüft in regelmäßigen Abständen die neuen Gesetzgebungen in Bezug auf Nachhaltigkeit in der EU und informiert davon betroffene Stakeholder und das Nachhaltigkeitsteam. Lokale Geschäftsführer prüfen die lokale Gesetzgebung regelmäßig auf zutreffende Änderungen. | | 7, 8, 11, 12, 13, 15, 16, 17 |
| Frühzeitiges Treffen der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Compliance | Die informierten betroffenen Stakeholder bereiten sich zeitgerecht auf neue Anforderungen vor. Das Nachhaltigkeitsteam unterstützt mit Fachwissen und bei der Erstellung von Berichten. | | 7, 8, 11, 12, 13, 15, 16, 17 |
| Regelmäßige Compliance Checks zum existierenden Rechtsrahmen | Abhängig von der Art des Gesetzes sind unterschiedliche Verantwortliche für die Überprüfung der Einhaltung des existierenden Rechtsrahmens zuständig. Rechtskonformität von Produkten wird z.B. vom jeweiligen Produktmanager geprüft und sichergestellt. Rechtskonformität der lokalen Gesellschaften verantworten jeweils die lokalen Geschäftsführer. | | 7, 8, 11, 12, 13, 15, 16, 17 |
| Engagement bei Industrieverbänden und in der EU | Der EU-Affairs-Experte ist in diversen Industrieverbänden (Ertico, Asecap etc.) engagiert, die auch in engem Austausch mit verschiedenen politischen Institutionen der Europäischen Union sind. Dadurch sollen die umwelttechnischen Vorzüge intelligenter Verkehrssysteme kommuniziert und wo möglich in der Gesetzgebung positiv berücksichtigt werden. | | 7, 8, 11, 12, 13, 15, 16, 17 |
| Lieferantenbewertung | Für jeden neuen Lieferanten wird eine Impact-Bewertung durchgeführt. Im Zuge des Onboardings ist jeder Lieferant, der über kein qualifiziertes Umweltmanagementsystem (ISO 14001 oder ähnliches) verfügt, verpflichtet einen Fragenkatalog auszufüllen, der unter anderem Umwelt-, Sozial- und Governanceaspekte enthält. Dieses Self-Assessment ist spätestens alle drei Jahre zu wiederholen. Zudem wird jeder Lieferant nach seiner relativen Bedeutung bewertet, die von seiner Fähigkeit abhängt, durch eine langfristige Geschäftsbeziehung oder die Bereitstellung schwer ersetzbarer Produkte zum strategischen Wettbewerbsvorteil des Unternehmens beizutragen. Für die wichtigste Gruppe (Tier-A-Lieferanten) umfasst das Verfahren zur Aufnahme als Lieferant wegen deren hoher Auswirkung in Bereichen wie Gesundheit und Sicherheit, Informationssicherheit, Qualität oder Umwelt eine umfassende Prüfung dieser Aspekte, die durch ein Evaluierungsaudit überprüft werden. Soweit es wirtschaftlich vertretbar ist, erhalten Lieferanten mit einem qualifizierten Umweltmanagementsystem (ISO 14001 o.ä.) den Vorzug. Für Lieferanten der Kategorie A ist ein derartiges System vorgeschrieben. | | 7, 8, 9, 12, 13, 15, 17 |
| Lieferantenaudits | Um die kontinuierliche Einhaltung der oben erwähnten Anforderungen für Lieferanten zu gewährleisten, müssen sich alle Lieferanten der höchsten Kategorie (Tier A) sowie Lieferanten mit der zweithöchsten Kategorie (Tier B) mit einer hohen Impact-Bewertung in Bereichen wie Gesundheit und Sicherheit, Informationssicherheit, Qualität oder Umwelt mindestens alle drei Jahre einem Re-Evaluierungs-Audit unterziehen. Dabei wird auch die Konformität mit dem Self-Assessment geprüft. Mit Lieferanten der mittleren Kategorie (Tier B) werden im Abstand von maximal drei Jahren Re-Evaluierungs-Meetings abgehalten. Dabei werden die Self-Assessment-Informationen plausibilisiert. | | 7, 8, 9, 12, 13, 15, 17 |
| Demand Management | Demand Management ist eine nachhaltige Innovationslösung von Kapsch TrafficCom, welche die Funktionalitäten von Bemaunung und Verkehrsmanagement kombiniert, um im städtischen Bereich den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verkehrsnachfrage proaktiv zu steuern. | | 3, 9, 11, 12, 13, 15 |
| Verkehrsmanagement | Verkehrsmanagement-Lösungen gehören zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom. Ihr Hauptzweck ist die Verbesserung des Verkehrsflusses. | | 3, 9, 11, 12, 13, 15 |
| Free Flow-Mautlösungen | Free Flow-Mautlösungen gehören zum Kerngeschäft von Kapsch TrafficCom. Ihr Hauptzweck ist die Finanzierung der Straßeninfrastruktur in guter Qualität. | | 3, 9, 11, 12, 13, 15 |

In Planung In Umsetzung Implementiert Wiederkehrende Maßnahme

| Maßnahme | Beschreibung | Status | SDGs |
|--|---|--------|-------------------------|
| Green Gantry | Mautbrücken verursachen aufgrund ihres Ressourcenverbrauchs einen erheblichen Anteil des Umwelteinflusses einer Mautlösung. Konventionelle Lösungen sind vorwiegend aus Stahl oder Aluminium gefertigt. Um den Umwelteinfluss dieser Produkte zu reduzieren, wurde an einer Lösung gearbeitet, in der diese Materialien durch nachwachsendes Holz ersetzt werden: die Green Gantry. Um die langfristigen Eigenschaften der Green Gantry im Betrieb zu analysieren, wird in diesem Zusammenhang zurzeit an einem vom FFG geförderten Forschungsprojekt gearbeitet. | ■ | 9, 12, 13 |
| Diversifizierung der Lieferkette | Die Diversifizierung der Lieferkette erfolgt nach einem Risiko-basierten Ansatz. Alle für die Lösungen des Unternehmens kritischen Einkaufsartikel werden dahingehend analysiert, ob ein zweiter Hersteller verfügbar ist. Zusätzlich wird jeder Artikel einer Produktkategorie zugeordnet, die der Kritikalität für das Unternehmen und dem damit verbundenen Risiko (Kombination aus Impact und Eintrittswahrscheinlichkeit) entspricht. Auch Artikel, die nach spezifischem Design von einem einzigen Hersteller gefertigt werden, werden kategorisiert und deren Risiko wird bewertet. Ist das Risiko eines Single-Source-Artikels klein genug, wird es akzeptiert. Für kritische Artikel wird in Mitigationsplänen evaluiert, wie lange das Onboarding eines alternativen Lieferanten dauern würde und ab wann der Alternativartikel verfügbar wäre. Für diese Zeitspanne wird der typische bzw. der geplante Bedarf dieses Artikels wenn möglich bevorratet. | 🔄 | 7, 8, 9, 12, 13, 15, 17 |
| Cloud-Lösungen | Kapsch TrafficCom bietet für viele seiner Produkte die Möglichkeit, eine Software-as-a-Service(SaaS)-Lösung zu wählen, die in der Cloud gehostet wird. Cloud-Implementierungen reduzieren den CO ₂ -Fußabdruck einer Lösung im Vergleich zu On-Premise-Lösungen erheblich, da der Einsatz von Hardware und der Stromverbrauch optimiert werden. Eine Studie von Microsoft hat gezeigt, dass zwischen 72 % und 98 % der CO ₂ -Emissionen eingespart werden können, wenn man sich für eine Cloud-Lösung entscheidet. Da Kapsch TrafficCom den Microsoft Cloud Service nutzt, wird diese Menge an Emissionen weiter reduziert, da deren Energie aus treibhausgasarmen Quellen bezogen wird. Die Palette der Cloud-Lösungen wird im Unternehmen laufend erweitert. | ■ | 12, 13 |
| RoHS- und REACH-Compliance | In der Europäischen Union wurden die RoHS-Richtlinie und die REACH-Verordnung eingeführt, um den Umgang mit Schadstoffen zu regeln. Während die RoHS-Richtlinie die Verwendung von zehn Stoffen einschränkt, die häufig in elektronischen Geräten verwendet werden, schreibt die REACH-Verordnung die Offenlegung der verwendeten gefährlichen Stoffe sowie der Managementmaßnahmen der von ihnen ausgehenden Risiken vor. Supply Chain Management überprüft die Einhaltung dieser Richtlinien für alle eingekauften Materialien. | 🔄 | 3, 15 |
| Transponder Refurbishment | Die elektronischen Bauteile im Transponder TRP-4010 halten in der Regel deutlich länger als die übliche Lebensdauer eines TRP-4010 ist. Nach oft mehr als sieben Jahren Betrieb ist der begrenzende Faktor meist die Batterie. Deshalb erhalten die Produkte mit der Transponder-Refurbishment-Initiative ein zweites Leben. Bei der Aufarbeitung von TRPs wird die Elektronik wiederverwendet, Gehäuse und Batterie werden erneuert. Die überholten Produkte werden vor der Rückgabe an den Kunden einer rigorosen Qualitätsprüfung unterzogen. | ■ | 12, 13 |
| Wiederverwendung von Plastikabfällen in der Produktion | Für die von Kapsch TrafficCom produzierten elektronischen Komponenten wird ein sehr hochwertiges Plastik verwendet, um die Widerstandsfähigkeit der Produkte im Straßenverkehr zu gewährleisten. Dadurch können die in der Herstellung der Gehäuse anfallenden Plastikabfälle ohne Qualitätsverlust wiederverwendet werden. Der Hersteller mischt diese Abfälle dem Neuplastik in der Gehäuseproduktion bei. Dadurch wird die Ressourceneffizienz erheblich erhöht und die zugehörigen Emissionen werden reduziert. | ■ | 12, 13 |
| Unternehmensinternes Reparaturservice | Alle elektronischen Komponenten, die von Kapsch TrafficCom produziert wurden, können im Falle eines Defektes an das Unternehmen zurückgeschickt werden. Am Produktionsstandort werden sie durch die hausinternen Experten repariert. Das erhöht die Lebensdauer der Produkte erheblich. Durch das interne Handling ist dieser Prozess außerdem für die Kunden unkompliziert und zeiteffizient. | ■ | 12, 13 |
| Erneuerbare Energie an Büro- und Produktionsstandorten | Für die Büro- und Produktionsstandorte des Unternehmens wird nach und nach die Möglichkeit eines Umstieges der Energieversorgung auf erneuerbare Energiequellen geprüft. Wenn organisatorisch und finanziell möglich, soll dieser Umstieg sofort erfolgen. | □ | 7, 13 |
| Standardisierungsarbeit im Telekommunikationsbereich | Die Experten von Kapsch TrafficCom sind in der Standardisierungsarbeit für Telekommunikationstechnologien aktiv, um einen Beitrag zur globalen Interoperabilität und Rückwärtskompatibilität von neuen Technologien zu leisten. | 🔄 | 9, 16 |
| ÖkoWin-Teilnahme | Das Kapsch TrafficCom Headquarter Wien und Kapsch Components, die Produktionsstätte in Wien, nehmen an der ÖkoBusiness-Initiative der Stadt Wien teil. Das Ziel von ÖkoBusiness Wien ist es, Unternehmen dabei zu helfen, „grüne und saubere“ Gewinne durch Umweltmanagementpraktiken zu erwirtschaften, die sowohl der Umwelt als auch den Unternehmen zugutekommen und jedem Unternehmen finanzielle Vorteile und hohe Qualität sichern. Dieses Programm hilft Kapsch TrafficCom, ihre Nachhaltigkeitskompetenz Schritt für Schritt zu verbessern. Kapsch Components ist dem Programm 2011 beigetreten, das Headquarter Wien 2020. | 🔄 | 7, 9, 12, 13, 15 |

□ In Planung ■ In Umsetzung ■ Implementiert 🔄 Wiederkehrende Maßnahme

| Maßnahme | Beschreibung | Status | SDGs |
|--|---|--------|-------------------|
| CDP-Teilnahme | Kapsch TrafficCom veröffentlicht ihre mit dem Klimawandel zusammenhängenden Umweltauswirkungen über CDP, eine globale Non-Profit-Organisation, die eine weltweit führende Plattform zur Offenlegung von Umweltdaten betreibt. Für die diesjährige Antwort erhielt Kapsch TrafficCom ein B-Scoring und liegt damit über dem globalen Durchschnitt der Branche. | | 13 |
| EcoVadis | Für Brasilien hat sich Kapsch TrafficCom auch einer Bewertung durch EcoVadis, einem führenden Unternehmen in der Lieferantenbewertung für Umweltschutz, Arbeitspraktiken, Ethik und Nachhaltigkeitsmanagement, unterzogen. | | 13 |
| Infrastrukturlose Lösungen | Kapsch TrafficCom arbeitet stetig an Innovationen im Bemaunungs- und Verkehrsmanagementwesen, die die Notwendigkeit von physischer Infrastruktur verringern. Zum Beispiel werden hier Lösungen mit Smartphone-Applikationen und Satelliten-basierte Lösungen entwickelt. Zudem wird am Einsatz von alternativen Energiequellen zur Versorgung der Mautinfrastruktur geforscht, die den Bau von zusätzlicher Infrastruktur vor Ort, z.B. Stromleitungen, verringern. Da die physische Infrastruktur einen großen Anteil des CO ₂ -Fußabdrucks verursacht, haben diese Innovationen einen großen Hebel in der Reduktion der durch die Lösungen verursachten Treibhausgasemissionen. Soweit möglich wird zudem bestehende Infrastruktur wiederverwendet (existierende Straßenbrücken) und es werden Mautmastlösungen bevorzugt. | | 7, 12, 13, 15 |
| Umweltschonende Verpackungen | Das Unternehmen analysiert zurzeit Möglichkeiten, um auf Verpackungen umzusteigen, die einen geringeren CO ₂ -Fußabdruck aufweisen und leichter recycelbar bzw. kompostierbar sind. | | 12, 13, 15 |
| Nachhaltiges Produktdesign (Sustainable Portfolio Guideline) | Es wurde ein global gültiger Leitfaden („Sustainable Portfolio Guideline“) erstellt, damit Umweltaspekte bereits bei Design und Entwicklung von Produkten bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden. Die Inhalte des Dokumentes finden sich auch im zentralen „KTC Requirements Repository“, einer für die gesamte Kapsch TrafficCom Group gültigen Sammlung von Anforderungen an zu entwickelnde Produkte, die laufend ergänzt werden. | | 9, 12, 13, 15 |
| ISO 14001 | Seit 2005 hält Kapsch TrafficCom das ISO14001-Zertifikat aufrecht. Es bestätigt, dass das Unternehmen über ein umfangreiches Managementsystem verfügt, um die Umwelt zu schützen und auf veränderte Umweltbedingungen zu reagieren. Derzeit sind das Headquarter in Österreich, die Produktionsstätte Kapsch Components sowie Kapsch TrafficCom Spanien zertifiziert. | | 9, 12, 13, 15 |
| Fernwartung und Remote Testing | Kapsch TrafficCom Lösungen ermöglichen Fernwartung und Remote Testing. Dadurch kann die Anzahl der notwendigen Dienstreisen für Implementierung und Wartung einer neuen Lösung erheblich reduziert werden. | | 12, 13 |
| Umwelttipps für Mitarbeiter*innen | Seit 2019 werden in regelmäßigen Abständen praktische Umwelttipps für Mitarbeiter*innen im Intranet veröffentlicht. Diese umfassen nicht nur Tipps für den Büroalltag, sondern auch für die Freizeit. Dadurch sollen die Mitarbeiter*innen für Umweltschutz sensibilisiert werden. | | 3, 9, 12, 13, 15 |
| Home-Office-Regelung | Die Möglichkeit für Mitarbeiter*innen, im Home Office zu arbeiten, wurde erheblich auf bis zu 60 % ausgeweitet. Das erhöht nicht nur die Flexibilität und Zufriedenheit der Mitarbeiter*innen, sondern hilft auch die CO ₂ Emissionen durch den Pendlerverkehr erheblich zu verringern. Zudem können die gemieteten Büroflächen reduziert werden, was zu einer Reduktion der Scope-2-Emissionen beitragen soll. | | 3, 12, 13 |
| Reduktion Geschäftsreisen | Die Emissionen im Zusammenhang mit dienstlichen Flugreisen werden engmaschig überwacht. Ziel ist, die Anzahl der genutzten Flugtickets verglichen mit dem Geschäftsjahr 2019 (vor den Reiseeinschränkungen durch COVID-19) um zumindest 50 % zu unterschreiten. | | 3, 12, 13 |
| Langlebige Transponder | Aktuell arbeitet Kapsch TrafficCom an internen Innovationsinitiativen, um die Produktlebensdauer der Transponder durch alternative Energiequellen zu verlängern; unterschiedliche Prototypen werden in Feldversuchen getestet. | | 12, 13 |
| Langlebige Kapsch TrafficCom Produkte | Von Kapsch TrafficCom hergestellte Produkte (ohne Transponder) weisen eine typische Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren auf. | | 12, 13 |
| Mobilitätsrichtlinie Österreich | Im Jahr 2021 wurde eine neue Mobilitätsrichtlinie für den Standort Österreich entwickelt. Diese löste die vorherige Dienstautoregelung ab und hat das Ziel, die Anzahl der Dienstautos zu verringern. Als Alternative zum Benefit-Car wird ein Mobilitäts-Budget angeboten (Klimaticket, Car-Sharing-Angebot, Miet-Fahrrad etc.) | | 12, 13 |
| Jobticket | Mitarbeiter*innen in Österreich können zu einem reduzierten Preis ein Jahresticket für die öffentlichen Verkehrsmittel erwerben. | | 12, 13 |
| 2-in-1-Kamera (VDX2i) | Im Geschäftsjahr 2023/24 wurde ein neuer Kamera-Typ entwickelt. Dieser weist einen geringeren CO ₂ -Fußabdruck auf, da durch das neue Design eine einzige Kamera zwei ersetzt. So werden auch Ressourcen geschont. | | 9, 12, 13 |
| Investitionen in nachhaltige Innovationen | Durch identifizierte klimabezogene Chancen wird in den kommenden Jahren ein spezieller Fokus auf Investitionen in nachhaltige Innovationen und neue nachhaltige Lösungen gelegt. Investitionen in Forschung und Entwicklung werden als große Chance betrachtet und haben daher Einfluss auf die Strategie von Kapsch TrafficCom. Im Geschäftsjahr 2023/24 betragen die F&E-Ausgaben für grüne Innovationen EUR 80,0 Mio. | | 9, 11, 12, 13, 15 |

In Planung In Umsetzung Implementiert Wiederkehrende Maßnahme

| Maßnahme | Beschreibung | Status | SDGs |
|--|---|--------|-------------------|
| Photovoltaik(PV)-Anlage im Headquarter Wien | Die PV-Anlage des Bürogebäudes wurde im November 2023 in Betrieb genommen. Sie wird einen Ertrag von 414.000 kWh pro Jahr erzeugen, das entspricht dem durchschnittlichen Energieverbrauch von ca. 100 Haushalten pro Jahr. Pro konventionell erzeugter kWh rechnet man in Österreich mit CO ₂ -Emissionen von ca. 230 g. Damit spart die neue PV-Anlage ca. 95.220 kg CO ₂ pro Jahr ein. | ■ | 7, 12, 13 |
| Umweltfreundlicher Transport | Bei Logistikkentscheidungen wird nach Möglichkeit Straßen- und Schifftransport priorisiert. Ein Transport per Flugzeug wird nur dann gewählt, wenn es aufgrund zeitlicher Beschränkungen keine andere Möglichkeit gibt. | ■ | 13 |
| Grüne Standortanforderungen | Kapsch TrafficCom entwickelt aktuell Umweltkriterien für die Standortwahl von neuen Büro- und Produktionsstandorten. Diese sollen dabei helfen, die CO ₂ -Emissionen und Umweltauswirkungen durch die Geschäftstätigkeit zu reduzieren (z.B. durch Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Niedrigenergiebauweise etc.). | □ | 7, 13, 15 |
| Reduktion des Energieverbrauchs der Lösungen | Die von Kapsch TrafficCom produzierten Komponenten werden laufend aktualisiert. Jede neue Generation weist dabei einen reduzierten Energieverbrauch auf. | 🔄 | 7, 13, 15 |
| Nachhaltigkeitskommunikation | In der Kommunikation wird ein besonderer Fokus auf die Aufklärung von Kunden und anderen Stakeholdern zu den Emissions-Einsparungsmöglichkeiten durch Verkehrsmanagement und Bemaunung gelegt. Damit soll die Implementierungsrate dieser Systeme erhöht werden, um global Verkehrsemissionen zu senken. | 🔄 | 9, 11, 12, 13, 15 |
| Trainings (eigene Belegschaft) | Schulungsbedarfe werden im Rahmen von Mitarbeitergesprächen bzw. Wachstumsgesprächen kontinuierlich identifiziert. Kapsch TrafficCom arbeitet mit Bildungseinrichtungen und Partnern zusammen und bietet E-Learning und Experten-Communities an. | 🔄 | 4 |
| Zusammenarbeit & Servant Leadership (eigene Belegschaft) | Mitarbeiter*innen erhalten unterstützende Führung, klare Kommunikation von Erwartungen, regelmäßiges Feedback und Anerkennung. | 🔄 | 8 |
| Vielfalt & Inklusion (eigene Belegschaft) | Kapsch TrafficCom bekennt sich zu Vielfalt und Inklusion und bietet regelmäßiges Mitarbeiterfeedback und Ausrichtung an Branchenstandards an. Bestehende Initiativen umfassen KTCwomen@kapsch, verantwortungsvolle Annotation sowie Relocation-Programme. | 🔄 | 5, 10 |
| Gesunde Arbeitsplätze | Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz werden durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen, ergonomische Arbeitsplätze, zusätzliche Gesundheitsangebote und -programme, medizinische Untersuchungen etc. überprüft und verbessert. | 🔄 | 3, 8 |
| Datenschutz durch Design | Entsprechende Datenschutzmaßnahmen sind umgesetzt und werden regelmäßig in Audits überprüft. Zudem erfolgen Schulungen der Mitarbeiter*innen. | 🔄 | 9 |
| Lieferantenbeziehungsmanagement | Im Sinne nachhaltiger Partnerschaften fördert Kapsch TrafficCom die gute Zusammenarbeit durch regelmäßige Lieferantenbesprechungen und bietet bei Bedarf auch Lieferantenverbesserungsprogramme an. | 🔄 | 8 |
| Sicherheit von Produkten & Daten (Verbraucher und Endnutzer) | Robuste Cybersicherheitsmaßnahmen werden kontinuierlich umgesetzt und erweitert. Regelmäßige Audits und Kommunikation mit Kunden sorgen für deren Effektivität. | 🔄 | 9 |
| Datenschutz (Verbraucher und Endnutzer) | Regelmäßige Compliance Checks, rechtliche Beratung, Einhaltung von Datenschutzgesetzen und -Best-Practices sind auf Gruppen-, Unternehmens- und Team-Ebene organisiert, um umfassende DSGVO-Konformität zu gewährleisten. | 🔄 | - |
| Einsatz von KI (Verbraucher und Endnutzer) | Kapsch TrafficCom plant die Entwicklung ethischer Leitlinien für den Einsatz von KI, klarer Richtlinien zur Datenverwendung, sowie die kontinuierliche Überwachung der Praktiken. | □ | 9 |
| Verhaltenskodex | Der Verhaltenskodex enthält Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch gehandelt werden soll. Für unterschiedliche Themenbereiche des Verhaltenskodex existieren auf globaler, regionaler beziehungsweise Landesebene ergänzende verpflichtende Richtlinien und weitere Regularien. | ■ | 16 |
| Whistleblowing-System | Eine elektronische Hinweisgeber*innen-Plattform wurde bereits in Nordamerika, Österreich und Spanien umgesetzt. Ab dem zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2024/25 soll diese in ganz Europa ausgerollt werden. | ■ | 16 |
| Interne Richtlinien | Es bestehen Richtlinien zu - Anti-Korruption inkl. Geschenke und Einladungen - Lobbying inkl. Vertriebsaktivitäten im öffentlichen Bereich - Spenden, Sponsoring und Werbung | ■ | 16 |
| Compliance-Schulungen | Aktuelle globale Online-Schulungen zu Anti-Korruption sind im ersten Quartal 2024/25 zu absolvieren. | 🔄 | 16 |

□ In Planung ■ In Umsetzung ■ Implementiert 🔄 Wiederkehrende Maßnahme

2 Umweltinformationen.

2.1 EU-Taxonomie-Verordnung.

2.1.1 Ökologisch nachhaltige Aktivitäten gemäß EU-Taxonomie-Verordnung.

Die Taxonomie-Verordnung 2020/852 soll als Rahmenwerk eine EU-weit einheitliche Definition ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen. Ziel ist, im Sinne der EU-Nachhaltigkeitsziele die Kapitalflüsse hin zu nachhaltigen Investitionen zu lenken.

Demgemäß hat Kapsch TrafficCom in ihren nichtfinanziellen Bericht aufzunehmen, „wie und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gemäß Artikel 3 und Artikel 9 der vorliegenden Verordnung einzustufen sind“. Dabei werden die folgenden Umweltziele angeführt:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Eine Wirtschaftstätigkeit ist als nachhaltig einzustufen, wenn sie

- a) einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs genannten Umweltziele leistet,
- b) die anderen genannten Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigt,
- c) unter Einhaltung des Mindestschutzes in Bezug auf soziale und Governance-Kriterien ausgeübt wird und
- d) den technischen Bewertungskriterien entspricht.

Die technischen Bewertungskriterien wurden in delegierten Verordnungen der Europäischen Kommission veröffentlicht:

- die Kriterien für Klimaschutz sowie Anpassung an den Klimawandel in den delegierten Verordnungen 2021/2139 und 2023/2485;
- die Kriterien für nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Verminderung der Umweltverschmutzung sowie zum Schutz und zur Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosysteme in der delegierten Verordnung 2023/2486.

Kapsch TrafficCom ist verpflichtet, den Anteil an Umsatz, Investitionsausgaben (Capital Expenditures; CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures; OpEx) offenzulegen, der taxonomiefähig beziehungsweise taxonomiekonform ist:

Der taxonomiefähige Anteil (taxonomy-eligible) beinhaltet alle von der Taxonomie erfassten, potenziell ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten.

Der taxonomiekonforme Anteil (taxonomy-aligned) beinhaltet nur jene Wirtschaftstätigkeiten, die auch den technischen Bewertungskriterien entsprechen und somit gemäß EU-Taxonomie-Verordnung als tatsächlich ökologisch nachhaltiger Anteil gelten.

2.1.2 Ziele der Taxonomie und Kapsch TrafficCom.

Kapsch TrafficCom errichtet und betreibt Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität. Die innovativen Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu nachhaltiger Mobilität, einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Demnach ist Kapsch TrafficCom davon überzeugt, dass ihre Geschäftssegmente Maut und Verkehrsmanagement den Zielen der Taxonomie-Verordnung dienen, insbesondere dem Klimaschutz durch die Förderung einer sauberen oder klimaneutralen Mobilität sowie der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung durch die Verringerung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs in die Luft.

Maut und Verkehrsmanagement sind notwendige Instrumente, um eine besonders große und komplexe Quelle von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung in Angriff zu nehmen: die Mobilität. Die delegierten Verordnungen benennen jedoch nur Veränderungen der Fahrzeugflotte, nicht des Mobilitätsverhaltens. Sie berücksichtigen auch nicht die Verminderung der Umweltverschmutzung durch Maut- und Verkehrsmanagementsysteme.

Kapsch TrafficCom beteiligt sich direkt und über Wirtschaftsverbände an dem politischen Dialog mit dem Ziel, dass die technischen Bewertungskriterien im Bereich des Straßentransportes besser spezifiziert werden.

2.1.3 Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten.

Im vorliegenden Bericht über das Geschäftsjahr 2023/24 umfassen die geforderten Angaben alle Umweltziele der Taxonomie-Verordnung in den bereits definierten Wirtschaftstätigkeiten, während im Vorjahr nur die beiden damals bereits spezifizierten Klimaziele beinhaltet waren.

Am 20. Oktober 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission die Bekanntmachung C/2023/267 mit Antworten zur Auslegung und Anwendung bestimmter Vorschriften (FAQ; Frequently Asked Questions) der delegierten Verordnung 2021/2139 zu dem Beitrag zum Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel im Amtsblatt der Europäischen Kommission. Darin stellt sie klar, unter welche Aktivitäten der genannten delegierten Verordnung Mautsysteme und Verkehrsmanagementsysteme ihrer Ansicht nach fallen: nämlich unter 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ und 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“.

Dem entsprechend analysierte Kapsch TrafficCom ihre Geschäftstätigkeiten in Bezug auf Taxonomiefähigkeit. Nachstehende Erläuterungen geben einen Überblick über die Geschäftstätigkeiten, Produkte und Services sowie deren Zuordnung auf Basis dieser Analyse:

Kapsch TrafficCom Dienstleistungen.

Bei der Klassifizierung einer Dienstleistung folgt Kapsch TrafficCom der Definition in ISO 9000, „Ergebnis mindestens einer Tätigkeit, die notwendigerweise an der Schnittstelle zwischen dem Lieferanten und dem Kunden ausgeführt wird und üblicherweise immateriell ist“. Die Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom umfassen Errichtung und Betrieb von Mautsystemen, Verkehrsmanagement, Demand Management und öffentlichen Nahverkehr.

Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission tragen die Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom zu dem Umweltziel Klimaschutz bei und sind taxonomiefähig unter der Wirtschaftsaktivität 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“. Diese Dienstleistungen integrieren oder nutzen Produkte von Kapsch TrafficCom. Des Weiteren tragen die Dienstleistungen auch zu dem Umweltziel Kreislaufwirtschaft bei und sind taxonomiefähig unter Wirtschaftsaktivität 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“.

| Lösungen, taxonomiefähig (Umweltziele Klimaschutz, 6.15; Kreislaufwirtschaft, 4.1) | fähig | konform |
|--|-------|---------|
| Maut | X | |
| Verkehrsmanagement | X | |
| Demand Management | X | |
| Öffentlicher Verkehr | X | |

Der Bereich Maut umfasst die Entwicklung von Mautsystemen aller Art, einschließlich der unter den Produkten aufgeführten Software- und Hardwareprodukte, und kann städtische Zugangssysteme, verschiedene Arten von Autobahnmautsystemen oder Teile davon umfassen.

Der Bereich Verkehrsmanagement umfasst die Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen für verschiedene Umgebungen, von Straßen und Autobahnen bis hin zu städtischen Gebieten oder einzelnen Infrastruktureinrichtungen wie Brücken und Tunneln, und kann Korridor-Orchestrierung (Orchestrated Connected Corridors; OCC) und die Analyse von Verkehrsdaten umfassen.

Demand Management optimiert sowohl das Verkehrsaufkommen als auch den Verkehrsfluss und umfasst sowohl verkehrsmanagementbezogenes Demand Management als auch mautbezogenes Demand Management.

Öffentlicher Verkehr bezieht sich auf eine App für den öffentlichen Verkehr, einschließlich Fahrkartenverkauf.

Kapsch TrafficCom Produkte.

Bei der Klassifizierung eines Produktes folgt Kapsch TrafficCom der Definition in ISO 9000, „Ergebnis einer Organisation, das ohne jegliche Transaktion zwischen Organisation und Kunden erzeugt werden kann“. Eines der Schlüsselkriterien von Produkten ist, dass sie greifbar sind. Die Produkte von Kapsch TrafficCom sind Hardware, wie z.B. On-Board Units oder Transceiver. Software wird als immaterielles Produkt betrachtet.

Gemäß der Bekanntmachung C/2023/267 der Europäischen Kommission trägt Hardware von Kapsch TrafficCom zu dem Umweltziel Klimaschutz bei und ist taxonomiefähig unter der Wirtschaftsaktivität 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“. Des Weiteren tragen die Produkte auch zu dem Umweltziel Kreislaufwirtschaft bei und sind taxonomiefähig unter den Wirtschaftsaktivitäten 1.2 „Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten“ sowie 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind in nachstehender Tabelle nur Produktgruppen angeführt; jene Produkte, die auch taxonomiekonform sind, werden innerhalb dieser Gruppen hervorgehoben.

| Produktgruppen, taxonomiefähig (Umweltziele Klimaschutz, 3.6; Kreislaufwirtschaft, 1.2 und 4.1) | fähig | konform unter Klimaschutz, 3.6 |
|--|-------|--------------------------------------|
| 5.8GHz CEN DSRC Transceivers | X | |
| 5.8GHz CEN DSRC On-Board Units | X | |
| TRP-4010 5.8GHz DSRC Transponder | X | X |
| 5.8GHz CEN DSRC Handheld and Desktop Readers | X | |
| GNSS & 5.8GHz CEN DSRC On-Board Units | X | |
| OBU-5310 GNSS/5.8 CEN/UNI DSRC On-Board Units | X | X |
| 915MHz Multi-Protocol Readers (North America) | X | |
| 915MHz Transponders - TDM, TDMA (North America) (Transportation Demand Management) | X | |
| TDMA | X | |
| TDM/TDMA | X | |
| 915MHz Handheld Readers - TDM (North America) | X | |
| ISO 63/6C RFID Readers | X | |
| ISO 63/6C RFID Tags | X | |
| ISO 63/6C RFID Handheld and Desktop Readers | X | |
| 5.9GHz Connected Vehicle Roadside Units | X | |
| 5.9GHz Connected Vehicle Legacy Products | X | |
| 5.9GHz Connected Vehicle Onboard Units | X | |
| ANPR Cameras | X | |
| Classification Products | X | |
| Video Analytics Products | X | |
| Traffic - Traffic Management Platforms | X | |
| Traffic - Mobility Data Platform | X | |
| Traffic - Traffic Insights | X | |
| Traffic - Connected Vehicle Software (CMCC) | X | |
| Tolling - Geo-Location Platform (GLP) | X | |
| Tolling - Commercial Backoffice | X | |
| Tolling - Operational Backoffice | X | |
| Tolling - Enforcement Backoffice | X | |
| Tolling - Roadside | X | |

Um eine Doppelzählung bei der Zuordnung über die Wirtschaftstätigkeiten hinweg zu vermeiden, wurden alle Produkte und Dienstleistungen unter dem Umweltziel Klimaschutz gezählt. Die taxonomiefähigen Dienstleistungen und Produkte unter dem Umweltziel Kreislaufwirtschaft sind somit in denen des Umweltzieles Klimaschutz enthalten.

Nicht taxonomiefähige Produkte.

Kapsch TrafficCom stellt Geräte für die Überwachung der Verkehrssicherheit und die Kontrolle von Nutzfahrzeugen her. Da Straßenverkehrssicherheit noch nicht durch die delegierten Verordnungen zur EU-Taxonomie abgedeckt ist, sind diese Geräte nicht taxonomiefähig.

Investitions- und Betriebsausgaben: Unternehmenslogistik.

Der Fuhrpark von Kapsch TrafficCom besteht aus firmeneigenen und geleasten Fahrzeugen.

| Wirtschaftsaktivitäten, taxonomiefähig (Umweltziel Klimaschutz; 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen) | fähig | konform |
|--|--------------|----------------|
| Fahrzeugbestand | X | X |

Kapsch TrafficCom hat die Gebäude und Grundstücke, in denen sie tätig ist, angemietet.

| Wirtschaftsaktivitäten, taxonomiefähig (Umweltziel Klimaschutz; 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden) | fähig | konform |
|---|--------------|----------------|
| Gebäude (Miete) | X | X |

2.1.4 Identifikation der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten.

Wenngleich wie beschrieben nahezu das gesamte Geschäft von Kapsch TrafficCom taxonomiefähig ist, entsprechen die Maut- und Verkehrsmanagementsysteme (Dienstleistungen bzw. Lösungen) in der derzeitigen Form nicht den unter 6.15 „Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ angeführten Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und auch nicht den unter 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“ genannten Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Sie gelten somit nicht als taxonomiekonform.

Gleiches gilt für das Komponentengeschäft bzw. die Produkte von Kapsch TrafficCom in Bezug auf das Umweltziel Kreislaufwirtschaft unter 1.2 „Herstellung von Elektro- und Elektronikgeräten“ und 4.1 „Bereitstellung von datengesteuerten IT-/OT-Lösungen“. Weiters analysierte Kapsch TrafficCom ihr Komponentengeschäft auf Konformität mit den unter 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ genannten technischen Bewertungskriterien.

Zur Erfüllung der Kriterien war der Nachweis erforderlich, dass das Produkt im Vergleich zu seiner leistungsfähigsten Alternative auf dem Markt erhebliche Treibhausgaseinsparungen über den Lebenszyklus aufweist. Darüber hinaus wurden zur Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen anderer Umweltziele die physikalischen Klimarisiken, die Einhaltung der REACH-Verordnung 1907/2006, der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU und die Überprüfung auf andere gefährliche Stoffe sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen analysiert, Details dazu finden sich in **>> Abschnitt 2.3 „Umweltverschmutzung“**. Schließlich wurde die Erfüllung der in Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung 2020/852 genannten Mindestanforderungen überprüft.

Die Analyse und Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem Produktmanagement, Supply Chain Management, den Abteilungen HSSEQ (Health, Safety, Security, Environment & Quality) und ökologische Nachhaltigkeit sowie dem EU-Affairs-Experten. Insbesondere zur Überprüfung des Mindestschutzes wurden zudem die Personalabteilung, der Compliance Officer, Datenschutzbeauftragte und Chief Security Advisor sowie Leiter Taxes and Transfer Pricing involviert. Weiters wurden bei der Erstanalyse externe Experten hinzugezogen, um die Argumentation und Analyse zu überprüfen.

Unverändert zum Vorjahr konnten für zwei Komponenten die geforderten Informationen erbracht werden: für die On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310. Für beide waren CO₂-Fußabdruck und detaillierte Finanzdaten verfügbar, zudem kommen sie auf durch die EU klar definierten Märkten zum Einsatz.

Die On-Board Unit TRP-4010 wird für die Mauthebung für Privatfahrzeuge und auf einigen Straßennetzen für schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt, sie nutzt die Dedicated Short-Range Communication (DSRC) – Funkkommunikation über „Mikrowelle“ (gemäß CEN DSRC, 5.8GHz). Die On-Board Unit OBU-5310 nutzt Global Navigation Satellite Systems (GNSS) zur Ortung von Fahrzeugen über Satellit.

Der CO₂-Fußabdruck beider On-Board Units wurde gemäß ISO 14067:2018 (Carbon Footprint von Produkten – Anforderungen an und Leitlinien für Quantifizierung) ermittelt. Sie werden in der Produktionsanlage von Kapsch TrafficCom in Österreich und von einem externen Produzenten in Schweden hergestellt, die nach ISO 14001 zertifiziert sind. Bei der Anlage in Österreich wird der CO₂-Fußabdruck zudem jährlich analysiert und reduziert gemäß dem OekoWin-Programm. Beide sind gemäß der Analyse – und bestätigt durch den unabhängigen TÜV Austria – in Bezug auf die Einsparung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus die leistungsfähigsten On-Board Units für ihre jeweiligen Märkte. Damit leisten die beiden On-Board Units einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, und sie beeinträchtigen keines der anderen in der Taxonomie-Verordnung genannten Umweltziele, unter anderem durch Einhaltung der REACH-Verordnung 1907/2006 und der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU.

Hinsichtlich des Mindestschutzes in Bezug auf soziale und Governance-Kriterien entspricht Kapsch TrafficCom, wie in dem vorliegenden Bericht ausführlich beschrieben, durch Einhaltung der lokalen Gesetzgebung sowie durch eigene Initiativen den geforderten OECD-Leitsätzen und Grundprinzipien.

Somit entspricht das Geschäft mit den beiden On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310 den in Abschnitt 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ genannten Kriterien für das Umweltziel Klimaschutz und ist taxonomiekonform.

Da vorerst nur das Umweltziel Klimaschutz adressiert wird, war eine etwaige Doppelzählung bei der Zuordnung ausgeschlossen.

2.1.5 Kennzahlen.

Umsatz.

Der Umsatz im Nenner entspricht den gesamten Umsatzerlösen gemäß IFRS wie im **>> Konzernabschluss, „Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung“** ausgewiesen und im **>> Lagebericht, Kapitel 1.2 „Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“** beschrieben.

Der taxonomiefähige Teil der Umsätze beinhaltet sämtliche Umsätze mit Ausnahme von Umsätzen aus dem Verkauf von Geräten, die der Überwachung der Verkehrssicherheit und der Kontrolle von Nutzfahrzeugen dienen, da die Straßenverkehrssicherheit noch nicht durch die delegierten Verordnungen abgedeckt ist.

Der Umsatz im Zähler beinhaltet Umsatzerlöse aus dem Komponentengeschäft mit den beiden On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310. Diese Aktivität liegt im Definitionsbereich 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“.

CapEx (Investitionsausgaben).

Investitionsausgaben im Sinne der Taxonomie-Verordnung umfassen sämtliche Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (außer Geschäfts- oder Firmenwerte) und Zugänge zu Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen sowie Zugänge aus Akquisitionen (**>> Konzernabschluss, Erläuterung 12 „Sachanlagen“ und 13 „Immaterielle Vermögenswerte“**) und bilden damit die Investitionsausgaben im Nenner.

Der taxonomiefähige Anteil der Investitionsausgaben beinhaltet sämtliche Zugänge bei „Gebäude und Grundstücke“, in denen die Kapsch TrafficCom Group tätig ist (Aktivität 7.7) sowie den Fuhrpark, der sowohl firmeneigene als auch geleaste Fahrzeuge beinhaltet (Aktivität 6.5).

Die Investitionsausgaben im Zähler (taxonomiekonforme CapEx) wurden anhand eines Umsatzschlüssels auf Basis der taxonomiekonformen Umsätze ermittelt.

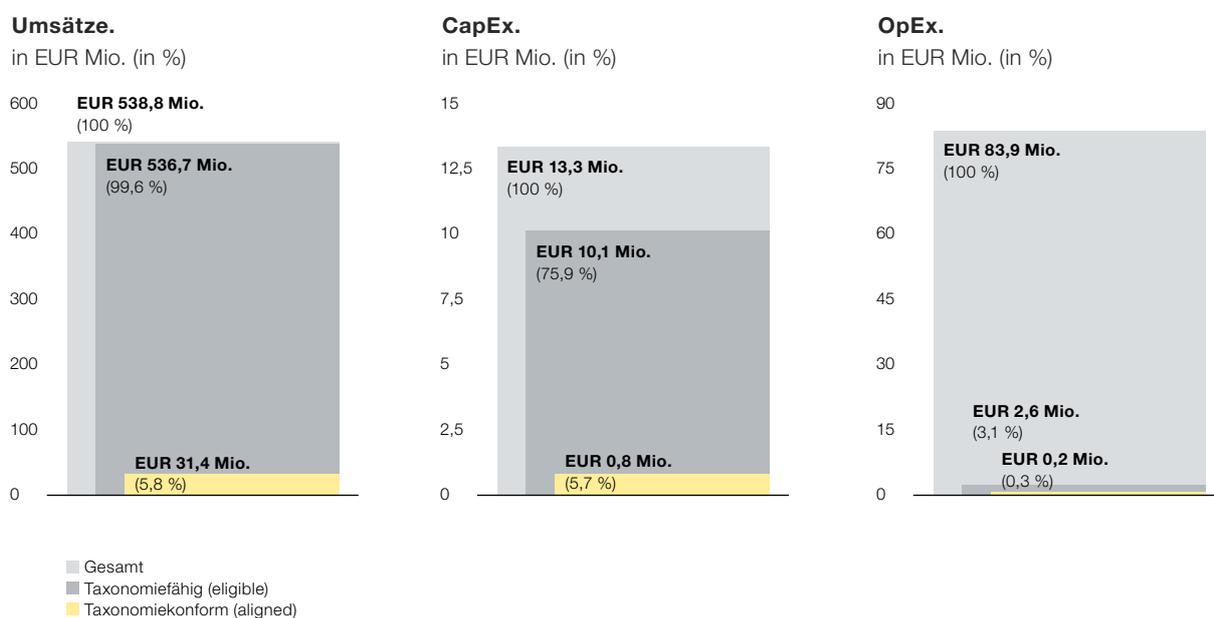
OpEx (Betriebsausgaben).

Betriebsausgaben im Nenner umfassen gemäß Taxonomie-Verordnung direkte, nicht aktivierte Kosten, die den Erhalt der Funktionalität des Anlagevermögens sicherstellen (im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen, siehe >> Konzernabschluss, Erläuterung 7 „Sonstige betriebliche Aufwendungen“) sowie nicht aktivierte und daher im Aufwand erfasste Forschungs- und Entwicklungskosten (>> Konzernabschluss, Erläuterung 13.3 „Aktivierte Entwicklungskosten“).

Der taxonomiefähige Anteil der OpEx beinhaltet Betriebsausgaben, die den Erhalt der Funktionalität des Anlagevermögens sicherstellen, und umfasst im Wesentlichen Instandhaltungsaufwendungen (>> Konzernabschluss, Erläuterung 7 „Sonstige betriebliche Aufwendungen“).

Die Betriebsausgaben im Zähler (taxonomiekonforme OpEx) wurden anhand eines Umsatzschlüssels auf Basis der taxonomiekonformen Umsätze ermittelt.

Aus den Berechnungen (basierend auf den Werten des Kapsch TrafficCom Konzernabschlusses gemäß IFRS) ergibt sich folgendes Bild:



Umsatz.

| Wirtschaftstätigkeiten | Code(s) | Absoluter Umsatz | Umsatzanteil | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | |
|---|---------------------|------------------|----------------|--|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|
| | | | | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme |
| | | in EUR Mio. | % | % | % | % | % | % | % |
| A Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | |
| 3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien | C 26.30, C 26.51 | 31,36 | 5,8 % | 100,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | |
| 3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien | C 26.30, C 26.51 | 53,99 | 10,0 % | | | | | | |
| 6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr | M 71.12, H 52.21 | 451,30 | 83,8 % | | | | | | |
| Gesamt (A.1 + A.2) | | 536,65 | 99,6 % | | | | | | |
| B Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | |
| Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten | | 2,19 | 0,4 % | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | 538,84 | 100,0 % | | | | | | |

¹⁾ E = Ermöglichte Tätigkeit

²⁾ T = Kategorieübergangstätigkeit

| DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) | | | | | | | Taxonomie-konformer Umsatz-anteil | Taxonomie-konformer Umsatz-anteil | Kategorie (ermög-lichende Tätigkeiten) | Kategorie (Übergangs-tätigkeiten) |
|--|-------------------------------|-------------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------------|----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
| Klima-schutz | Anpassung an den Klima-wandel | Wasser- und Meeres-ressourcen | Kreislauf-wirtschaft | Umweltver-schmut-zung | Biologische Vielfalt und Öko-systeme | Mindest-schutz | Jahr 2023/24 | Jahr 2022/23 | | |
| Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | % | % | E ²⁾ | T ³⁾ |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 5,8 % | 4,4 % | E ²⁾ | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |

CapEx.

| Wirtschaftstätigkeiten | Code(s) | Absoluter CapEx | Anteil CapEx | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | | |
|---|---------|-----------------|----------------|--|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------|
| | | | | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | |
| | | | | | | | | | | in EUR Mio. |
| A Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | |
| 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | H 52.21 | 0,10 | 0,8 % | 100,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % |
| 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | L 68.20 | 0,66 | 5,0 % | 100,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | |
| 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | H 52.21 | 1,47 | 11,1 % | | | | | | | |
| 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | L 68.20 | 7,82 | 59,0 % | | | | | | | |
| Gesamt (A.1 + A.2) | | 10,05 | 75,9 % | | | | | | | |
| B Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | |
| CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten | | 3,20 | 24,1 % | | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | 13,25 | 100,0 % | | | | | | | |

¹⁾ E = Ermöglichende Tätigkeit

²⁾ T = Kategorieübergangstätigkeit

| DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) | | | | | | | Taxonomie- | Taxonomie- | Kategorie | Kategorie |
|--|-----------|------------|------------|------------|--------------|----------|--------------|--------------|-----------------|-----------------|
| Klima- | Anpassung | Wasser- | Kreislauf- | Umweltver- | Biologische | Mindest- | konformer | konformer | (ermög- | (Übergangs- |
| schutz | an den | und | wirtschaft | schmutzung | Vielfalt und | schutz | CapEx-Anteil | CapEx-Anteil | lichende | tätigkeiten) |
| | Klima- | Meeres- | wirtschaft | | Öko- | | Jahr 2023/24 | Jahr 2022/23 | Tätigkeiten) | (Übergangs- |
| | wandel | ressourcen | wirtschaft | | systeme | | % | % | | tätigkeiten) |
| Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | | | E ²⁾ | T ³⁾ |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 0,8 % | 0,4 % | E ²⁾ | |
| Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 5,0 % | 10,2 % | E ²⁾ | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |

OpEx.

| Wirtschaftstätigkeiten | Code(s) | Absoluter OpEx | Anteil OpEx | Kriterien für einen wesentlichen Beitrag | | | | | | |
|---|---------|----------------|---------------|--|------------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------|
| | | | | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser- und Meeresressourcen | Kreislaufwirtschaft | Umweltverschmutzung | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | |
| | | | | | | | | | | in EUR Mio. |
| A Taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | |
| A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) | | | | | | | | | | |
| 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | H 52.21 | 0,00 | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | L 68.20 | 0,22 | 0,3% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) | | | | | | | | | | |
| 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen | H 52.21 | 0,67 | 0,8% | | | | | | | |
| 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden | L 68.20 | 1,69 | 2,0% | | | | | | | |
| Gesamt (A.1 + A.2) | | 2,58 | 3,1% | | | | | | | |
| B Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten | | | | | | | | | | |
| OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten | | 81,28 | 96,9% | | | | | | | |
| Gesamt (A + B) | | 83,86 | 100,0% | | | | | | | |

¹⁾ E = Ermöglichende Tätigkeit

²⁾ T = Kategorieübergangstätigkeit

| DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) | | | | | | | Taxonomie- | Taxonomie- | Kategorie | Kategorie |
|--|-----------|------------|------------|------------|--------------|----------|--------------|--------------|-----------------|-----------------|
| Klima- | Anpassung | Wasser- | Kreislauf- | Umweltver- | Biologische | Mindest- | konformer | konformer | (ermög- | (Übergangs- |
| schutz | an den | und | wirtschaft | schmutzung | Vielfalt und | schutz | OpEx-Anteil | OpEx-Anteil | lichende | tätigkeiten) |
| | Klima- | Meeres- | wirtschaft | | Öko- | | Jahr 2023/24 | Jahr 2022/23 | Tätigkeiten) | (Übergangs- |
| | wandel | ressourcen | wirtschaft | | systeme | | % | % | | tätigkeiten) |
| Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | Ja/Nein | | | E ²⁾ | T ³⁾ |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 0,0 % | 0,1 % | E ²⁾ | |
| Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | 0,3 % | 0,2 % | E ²⁾ | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |

2.2 Klimawandel.

2.2.1 Organisation und Strategie.

Wie bereits erwähnt, stammen rund 20 % der globalen Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr. Kapsch TrafficCom bietet Lösungen bestehend aus Hardware, Software und Dienstleistungen an, die den Straßenverkehr effizienter, sicherer, zuverlässiger und komfortabler machen sowie die Umweltbelastung reduzieren. Der Fokus des European Green Deal, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren, bietet daher Wachstumschancen für Kapsch TrafficCom.

Zusätzlich zur Reduktion der Verkehrsemissionen ist Kapsch TrafficCom bestrebt, dass die Produktion und der Betrieb ihrer Produkte und Lösungen möglichst wenig Material und Strom benötigen. Zudem wird daran gearbeitet, möglichst nachwachsende Ressourcen einzusetzen. Details dazu sind in **>> Abschnitt 1.3.1 „Nachhaltiges Geschäftsmodell“** beschrieben.

2.2.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle werden einige Initiativen beispielhaft hervorgehoben:

Green Gantry. Die Green Gantry aus Holz ist eine umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Stahlmautbrücken, denn der CO₂-Fußabdruck von Holz ist bis zu 20-fach geringer als der von Stahl.

On-Board Units. Die On-Board Units TRP-4010 und OBU-5310 haben aktuell von allen vergleichbaren am Markt verfügbaren Geräten den geringsten CO₂-Fußabdruck. Weitere Informationen dazu finden sich in **>> Abschnitt 2.1.4 „Identifikation der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten“**.

Deep Learning Versatile Platform. Die Deep Learning Versatile Platform kann visuelle Eingaben in digitale Daten übersetzen. Dies ermöglicht eine komplexe Verkehrsüberwachung, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu verbessern. Bei der Wahl einer Cloud-Lösung für dieses Produkt können bis zu 25 % CO₂e-Emissionen vermieden werden.

Geo Location Platform. Die Geo Location Platform ermöglicht satellitengestützte Mauterhebung und standortbezogene Geschäftsanwendungen für Behörden und Maut- oder Fuhrparkdienstleister. Sie ist als Software-as-a-Service(SaaS)-Lösung ebenfalls in der Cloud verfügbar. Laut einer Studie von Microsoft können bei einem Azure-Cloud-basierten Deployment 72 % bis 98 % der CO₂e-Emissionen im Vergleich zu einer On-Premise-Lösung vermieden werden.

Produktionsstätten. Ziel ist ein möglichst effizienter Stromeinsatz. Dafür werden bei Bedarf Prozesse optimiert und neue Maschinen angeschafft, bei Neuanschaffungen wird auf die Energieeffizienz geachtet. Darüber hinaus nutzt Kapsch TrafficCom in der Produktion einen möglichst hohen Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen. Für die Produktion ist kein Prozesswasser erforderlich, Wasser wird lediglich für Küchen und Sanitäranlagen benötigt.

Verpackungsmaterial. Bei Verpackungen verwendet Kapsch TrafficCom soweit möglich Umlaufverpackungen oder möglichst umweltschonende Materialien mit geringem CO₂-Fußabdruck, zurzeit unterstützt ein Innovationsprojekt diesen Ansatz.

Reduktion der Reisetätigkeit. Persönliche Gespräche sind nicht zu ersetzen. Dennoch können in vielen Fällen die Möglichkeiten der Kommunikationstechnologien helfen, Dienstreisen zu vermeiden. Kapsch TrafficCom hat in Videokonferenz-Systeme investiert und nutzt weltweit digitale Kollaborations-Systeme wie Microsoft Teams und Webex. In den beiden Geschäftsjahren 2020/21 und 2021/22 ging die Reisetätigkeit aufgrund der Einschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19 deutlich zurück.

Sensibilisierung der Mitarbeiter*innen für Klima- und Umweltschutz. Mitarbeiter*innen erhalten bereits beim Einstieg ins Unternehmen eine Schulung zum Umweltmanagement. Im Rahmen der internen Kommunikation gibt Kapsch TrafficCom seit vielen Jahren Umwelttipps, zum Beispiel zu Einsparpotenzialen beim Ressourcenverbrauch.

Transport. Im Allgemeinen wird der Transport per Schiff und Lkw dem Flugtransport vorgezogen. Bei vergleichbarer Qualität und Wirtschaftlichkeit werden lokale Lieferanten bevorzugt, um Transportwege zu minimieren. In diesem Zusammenhang gab es in den vergangenen Jahren vermehrt Initiativen zum Back-Sourcing aus dem asiatischen Raum.

2.2.3 Kennzahlen und Ziele.

Die Errechnung des Corporate Carbon Footprint für Kapsch TrafficCom in Übereinstimmung mit ISO 14064:2018 ist zurzeit in Ausarbeitung. Bereits verfügbare Daten sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Basisjahr ist, wenn nicht anders angegeben, das Geschäftsjahr 2019/20 als letztes von der COVID-19-Pandemie unbeeinflusstes Geschäftsjahr. In diesem Bericht noch nicht ausgewiesene wesentliche Kategorien (Kategorie 1 „Eingekaufte Güter und Services“ und Kategorie 11 „Verwendung verkaufter Produkte“) werden ab dem nächsten Geschäftsjahr berichtet.

| | Werte Basisjahr | 2022/23 | 2023/24 | Reduktion verglichen mit dem Basisjahr in Prozent | Ziele |
|--|--------------------|---------|---------|--|-----------------------------------|
| Scope 1: Direkte Emissionen [t CO ₂ e] | 3.509 | 2.731 | 2.765 | -21 % | Nicht steigern |
| Scope 2: Eingekaufte Energie [t CO ₂ e] | 12.040 | 11.635 | 12.749 | 6 % | Aktiv senken |
| Stromverbrauch [MWh] | 18.878 | 18.169 | 19.017 | 1 % | Aktiv senken |
| Scope 3: Kategorie 2 – Anlagegüter [t CO ₂ e] | 19.042 | 12.923 | 5.196 | -73 % | Nicht steigern |
| Scope 3: Kategorie 3 – Treibstoff- und Energiebereitstellung [t CO ₂ e] | 2.889 | 2.765 | 2.995 | 4 % | Nicht steigern |
| Scope 3: Kategorie 5 – Abfälle [t CO ₂ e] | 157 | 76 | 134 | -15 % | Aktiv senken |
| Scope 3: Kategorie 6 – Geschäftsreisen [t CO ₂ e] | 2.856 | 1.064 | 1.633 | -43 % | Aktiv senken |
| Anzahl Flugreisen [in % vom Basisjahr] | 100 % | 34 % | 51 % | -49 % | Unter 50 % des Basisjahres halten |
| Scope 3: Kategorie 7 – Pendlerverkehr [t CO ₂ e] | 5.293 | 2.515 | 2.469 | -53 % | Aktiv senken |

Scope 1. Die für Scope 1 relevanteste Emissionsquelle des Unternehmens ist der Fuhrpark. Seit dem Geschäftsjahr 2021/22 werden dessen CO₂-Emissionen an allen Standorten mit mindestens 5 Mitarbeiter*innen oder mehr als 200 m² Fläche erhoben und berichtet. Daher wird dieses Jahr als Basisjahr verwendet.

Das Ziel bis 2030 lautet, die Scope-1-Emissionen nicht zu steigern. Im Vergleich zum Basisjahr konnten bisher 21 % der Scope-1-Emissionen eingespart werden.

Scope 2. Seit dem Geschäftsjahr 2021/22 werden die CO₂-Emissionen durch Stromverbrauch, Heizung und Kühlung an allen Standorten mit mindestens 5 Mitarbeiter*innen oder mehr als 200 m² Fläche (inklusive Produktion) erhoben und berichtet, daher wird dieses Jahr als Basisjahr verwendet. Die Standorte umfassen 99,4 % der Gesamtbelegschaft. Die Datenqualität der bisher erhobenen Daten schwankte in der Vergangenheit stark, an einer laufenden Verbesserung der Datenqualität wird gearbeitet. Der Anstieg der Emissionen und des Verbrauchs wird unter anderem auch darauf zurückgeführt, dass nach Ende der COVID-Einschränkungen die Büros wieder vermehrt genutzt wurden. Bedingt durch eine geänderte Methodik zur Datenerhebung ergab sich im Vergleich zum Basisjahr ein Anstieg von 6 %.

Das Ziel bis 2030 lautet weiterhin, die Scope-2-Emissionen aktiv zu senken.

Scope 3. Alle anderen indirekten Emissionen werden in Scope 3 erfasst und getrennt nach Kategorien ausgewiesen. Neben den noch nicht ausgewiesenen Kategorien 1 „Eingekaufte Güter und Services“ sowie 11 „Verwendung verkaufter Produkte“ weisen die Kategorien 6 „Geschäftsreisen“ sowie 7 „Pendlerverkehr“ wesentliche Emissionswerte auf. Für die CO₂-Emissionen in den Kategorien 3 und 5 ist das erste Erhebungsjahr 2021/22 das Basisjahr. Ein Ziel ist, in Kategorie 6 die Anzahl der Flugreisen unter 50 % des Basisjahres zu halten. Das Ziel wurde im Geschäftsjahr 2022/23 mit einem Wert von 34 % erfüllt und im Geschäftsjahr 2023/24 geringfügig mit 51 % überschritten.

Im Vergleich zum jeweiligen Basisjahr wurden folgende Ergebnisse erzielt:

- Kategorie 2 – Anlagegüter verzeichnete aufgrund von Büroumbauten eine Reduktion um 73 %.
- Kategorie 3 – Treibstoff- und Energiebereitstellung stieg gemeinsam mit den Scope-2-Emissionen leicht an.
- Kategorie 5 – Abfälle konnten im Vergleich zum Basisjahr um 15 % gesenkt werden.
- Kategorie 6 – Geschäftsreisen wurden im Vergleich zum Basisjahr um 43 % reduziert.
- Kategorie 7 – Pendlerverkehr wurde durch vermehrte Arbeit im Homeoffice im Vergleich zum Basisjahr um 53 % verringert.

Das Ziel bis 2030 lautet, die Summe aller Scope-3-Emissionen aktiv zu senken.

Kapsch TrafficCom hat sich bis zum Jahr 2030 das übergeordnete Ziel gesetzt, ihren Corporate Carbon Footprint um 42 % im Vergleich zum Jahr 2020 zu reduzieren.

2.3 Umweltverschmutzung.

2.3.1 Strategie.

Luftverschmutzung hat signifikante Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, belastet Ökosysteme, trägt zum Klimawandel bei und schädigt Materialien sowie Bauwerke. Der Straßenverkehr spielt hier eine bedeutende Rolle. Gemäß Europäischer Umweltagentur ist er mit einem Anteil von 39 % der größte Stickoxid-Emittent in der EU. Bei Kohlenstoffmonoxid beträgt sein Anteil 19 %, bei Ruß 28 % und bei Feinstaub 11 %. Weltweit verursacht Verkehr 25 % der Luftverschmutzung (PM_{2,5}) in Städten. Zudem ist die Lärmbelastung in Europa ein wesentliches Gesundheitsproblem für Mensch und Tier. Sie wird am häufigsten durch den Verkehr verursacht. Die Produkte von Kapsch TrafficCom tragen dazu bei, Luftverschmutzung zu reduzieren. Details dazu sind in **>> Abschnitt 1.3.1 „Nachhaltiges Geschäftsmodell“** beschrieben.

2.3.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle wird beispielhaft die umweltschonende Beschaffung hervorgehoben.

Umgang mit gefährlichen oder schädlichen Stoffen. Soweit möglich, vermeidet Kapsch TrafficCom den Einsatz von gesundheitsgefährdenden oder umweltschädlichen Arbeitsstoffen sowie von Produkten, die solche Stoffe enthalten. Zur Beurteilung des Gefahrenpotenzials werden Sicherheitsdatenblätter herangezogen. Auf die Beschaffung von Produkten und Rohstoffen, die nach Verarbeitung oder Verwendung als gefährliche Stoffe entsorgt werden müssen, wird nach Möglichkeit verzichtet.

Verantwortungsvoller Umgang mit Chemikalien. Gemäß der REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals) müssen alle in der EU in Mengen von über einer Tonne pro Jahr hergestellten oder importierten Chemikalien in einer zentralen Datenbank erfasst werden. Jeder Produktmanager ist im Zuge des Produktfreigabeprozesses für die Einhaltung der REACH-Verordnung verantwortlich und muss, falls notwendig, der Meldeverpflichtung nachkommen. Kapsch TrafficCom bezieht einen großen Teil der eingekauften Bauteile und Substanzen aus europäischen Quellen. Daher kann für diese von einer REACH-Konformität ausgegangen werden. Direktimporte von Lieferanten aus Drittstaaten erfolgen nach den Spezifikationen von Kapsch TrafficCom. Für Roh- und Hilfsstoffe gibt es spezielle Sicherheitsdatenblätter. Zudem hat Kapsch TrafficCom lizenzierten Zugang zu einer umfassenden REACH-Datenbank und kann für einen großen Teil der neu erworbenen und lagernden Bauteile die REACH-Konformität überprüfen.

Lieferantenbewertung. Kapsch TrafficCom zentralisiert die Beschaffung zunehmend über den Bereich Supply Chain Management. Für jeden neuen Lieferanten wird eine Impact-Bewertung durchgeführt, die auch Umweltthemen umfasst. Im Zuge des Onboardings muss jeder Lieferant, der über kein qualifiziertes Umweltmanagementsystem verfügt, einen Fragenkatalog ausfüllen, der unter anderem umfangreiche Fragen zu Umweltaspekten enthält. Je nach Lieferantenkategorie werden die Angaben in regelmäßigen Abständen standardisiert überprüft.

2.3.3 Kennzahlen und Ziele.

Kapsch TrafficCom wird im Geschäftsjahr 2024/25 evaluieren, für welche Teilbereiche relevante Kennzahlen und Ziele definiert werden. Diese werden in den nächsten Geschäftsjahren schrittweise erhoben und berichtet.

2.4 Kreislaufwirtschaft.

2.4.1 Strategie.

Materialeinsatz trägt in erheblichem Ausmaß zum Corporate Carbon Footprint bei. Kapsch TrafficCom hat sich das Ziel gesetzt, den Corporate Carbon Footprint bis zum Jahr 2030 um 42 % zu reduzieren. Details dazu sind in **>> Abschnitt 1.3.1 „Nachhaltiges Geschäftsmodell“** beschrieben. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt Kapsch TrafficCom einen Fokus auf Kreislaufwirtschaft, da Aspekte wie z.B. längere Nutzbarkeit und Reparierbarkeit den Ressourcenverbrauch und deren Auswirkungen auf die Umwelt erheblich reduzieren.

2.4.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle werden einige Initiativen beispielhaft hervorgehoben:

Reparaturservice. Kapsch TrafficCom bietet ihren Kunden seit vielen Jahren ein hausinternes Reparaturservice für ihre Produkte an. Ab 2005 wurde der Leistungsumfang auf das gesamte Kapsch Portfolio erweitert und beinhaltet nun auch das Refurbishment Service für die kleineren Produkte, wie On-Board Units und Transponder. Die Rückgabe gebrauchter On-Board Units ermöglicht eine bis zu viermalige Wiederverwendung elektronischer Komponenten, wodurch der gesamte CO₂-Fußabdruck des Produktes um bis zu 31 % reduziert wird.

Wiederverwendung von Plastikabfall. Durch die Analyse des Produktionsprozesses fand Kapsch TrafficCom heraus, dass die Plastikabfälle, die im Zuge der Gehäuseproduktion entstehen, qualitativ den Anforderungen entsprechen, sie nochmals im Produktionsprozess zu verwenden. Deshalb werden seit dem Geschäftsjahr 2023/24 diese Abfälle dem neuen Plastikgranulat beigemischt.

Leitfaden für nachhaltiges Produktdesign. Ein global gültiger Leitfaden („Sustainable Portfolio Guideline“) stellt sicher, dass Umweltaspekte bereits bei Design und Entwicklung von Produkten bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden. Die Inhalte des Dokumentes finden sich auch im zentralen „KTC Requirements Repository“, einer für die gesamte Kapsch TrafficCom Group gültigen Sammlung von Anforderungen an zu entwickelnde Produkte. Diese Anforderungen sind für das gesamte Portfolio von Kapsch TrafficCom verpflichtend einzuhalten.

2.4.3 Kennzahlen und Ziele.

Kapsch TrafficCom wird im Geschäftsjahr 2024/25 evaluieren, für welche Teilbereiche relevante Kennzahlen und Ziele definiert werden. Diese werden in den nächsten Geschäftsjahren schrittweise erhoben und berichtet.

3 Sozialinformationen.

3.1 Eigene Belegschaft.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt von der Loyalität, Motivation und Leistung der Beschäftigten ebenso ab wie von der Möglichkeit, bei Bedarf ausreichend qualifizierte Mitarbeiter*innen am externen Arbeitsmarkt gewinnen zu können.

Kapsch TrafficCom verbindet internationale Ausrichtung mit den Wurzeln eines modernen Familienunternehmens. Unternehmertum, marktnahe und schnelle Entscheidungen sowie überdurchschnittliches Engagement und Einsatz prägen die Unternehmenskultur. Es wird mit einem Verständnis gearbeitet, das sich insbesondere durch gegenseitigen Respekt und durch ein ausgeprägtes Wir-Gefühl auszeichnet. Leistungsorientierung und gegenseitige Wertschätzung führen zu einer engen Verbundenheit zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeiter*innen.

Anknüpfend an die Unternehmensstrategie „Strategy 2027“ erarbeitete Kapsch TrafficCom im Jahr 2021 eine neue „People Strategy“. In Anbetracht hochgradig dynamischer Arbeitnehmer*innen-Märkte und veränderter Arbeitswelten hat sie das Ziel, eine attraktive Arbeitgeberidentität zu kreieren und bindet dafür die Mitarbeiter*innen direkt in die Gestaltung mit ein.

3.1.1 Überblick.

Die Kapsch TrafficCom Group beschäftigte zum 31. März 2024 in Summe 4.054 Personen, das sind 15 Personen oder 0,4 % mehr als zum Bilanzstichtag des Vorjahres. Nach dem Bilanzstichtag wurde die Konzerngesellschaft TMT Services and Supplies Proprietary Limited, Südafrika, mit 284 Mitarbeiter*innen, die zu 82,9 % von Kapsch TrafficCom indirekt gehalten wurde, verkauft.

Der Personalaufwand ging aufgrund günstiger Währungsentwicklungen und teilweise geringerer inflationsbedingter Gehaltsindexierungen im Geschäftsjahr 2023/24 um 3 % auf EUR 242 Mio. zurück. Die Personalquote (Verhältnis Personalaufwand zu Umsatz) betrug wie im Vorjahr 45 %. Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft blieb konstant bei 36 %.

Beschäftigungsverhältnisse.

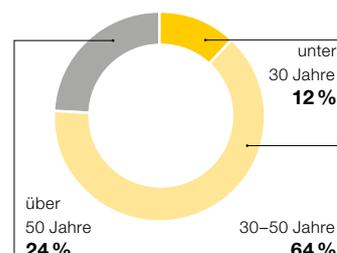
Bei Kapsch TrafficCom arbeiteten zum Bilanzstichtag 85,4 % Angestellte sowie 11,9 % Arbeiter*innen. Der Anteil der Personen in Ausbildung betrug 1,2 % und rund 1,4 % waren inaktiv.

| | 31. März 2023 | 31. März 2024 | +/- |
|--------------------------------------|---------------|---------------|-----------|
| Angestellte | 3.417 | 3.463 | 46 |
| Arbeiter*innen | 508 | 484 | -24 |
| In Ausbildung | 48 | 50 | 2 |
| Inaktiv (Karenz, Präsenzdienst usw.) | 66 | 57 | -9 |
| Gesamt | 4.039 | 4.054 | 15 |
| davon Teilzeit | 147 | 190 | 43 |

Altersstruktur.

Rund 12 % (Vorjahr: 12 %) aller Mitarbeiter*innen waren jünger als 30 Jahre, 64 % (Vorjahr: 64 %) waren zwischen 30 und 50 Jahre und 24 % (Vorjahr: 24 %) waren älter als 50 Jahre.

Altersstruktur der Kapsch TrafficCom Belegschaft.



Personalstand nach Regionen.

Kapsch TrafficCom ist ein globales Unternehmen mit einem Großteil der Belegschaft außerhalb Österreichs:

- In EMEA beschäftigte die Gruppe 2.659 Personen (Vorjahr: 2.620) und somit die meisten Mitarbeiter*innen. Die Länder mit dem höchsten Personalstand waren Südafrika (1.186), Österreich (650), Spanien (457) und Belarus (161).
- Von den in Summe 1.313 Beschäftigten (Vorjahr: 1.343) in der Region Americas arbeiteten 615 in den USA, 220 in Argentinien, 139 in Mexiko, 129 in Chile und 106 in Kanada.
- Auf Australien entfielen 77 der 82 Beschäftigten (Vorjahr: 76) in der Region APAC.

Der Personalstand der Konzerngesellschaften oder Niederlassungen in den einzelnen Ländern verändert sich stets mit den von ihr erbrachten Tätigkeiten. Wenn große Projekte, wie beispielsweise der Betrieb eines landesweiten Mautsystems, beendet werden, ist Kapsch TrafficCom bemüht, nachteilige Auswirkungen für die Belegschaft möglichst zu begrenzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten bei dem Auftraggeber oder einem anderen Betreiber zu finden. Allerdings kann ein Verlust des Arbeitsplatzes nicht ausgeschlossen werden. In diesem Fall werden die betroffenen Personen durch Initiativen zur Aus- und Weiterbildung unterstützt, damit sie intern umqualifiziert und weiterbeschäftigt werden bzw. am Arbeitsmarkt leichter eine neue Beschäftigung finden können.

3.1.2 Arbeitsbedingungen.

Strategie.

Zur gemeinsamen Ausgestaltung der „People Strategy“ fanden weltweit virtuelle Workshops statt, in denen Mitarbeiter*innen-Bedürfnisse identifiziert, Lösungsansätze entwickelt und ein globales Mission Statement geschaffen wurden. Die Strategie beruht auf vier Kernsäulen, deren Implementierung im Geschäftsjahr 2023/24 abgeschlossen wurde. Auch die globale HR-Organisation wurde entlang dieser vier Säulen organisiert:

- **Career Mobility.** Kernanliegen hierbei ist es, die Mobilität der Beschäftigten innerhalb der Organisation zu erhöhen, Hindernisse zu beseitigen und Mitarbeiter*innen die notwendigen Instrumente zu geben, um ihre Karriere innerhalb des Konzerns selbst voranzutreiben. Dafür wurde ein digitaler Karriere-Marktplatz geschaffen. Neu etabliert wurden auch ein Karrierepfad für Expert*innen sowie die HR-Dienstleistung „Career Coaching“.
- **Flexible Working.** Im Rahmen dieser Disziplin werden Konzepte für flexible Arbeitsformen entwickelt, getestet und implementiert. Beispiele hierfür sind das 40%-Office-Time-Konzept, der Freitag ohne interne Meetings (Focus Friday) oder die Vier-Tage-Woche in einem Sommermonat (Condensed Working Week).
- **Attractive Rewards.** Das Ziel hierbei ist es, Vergütungs- und Zielsysteme zu etablieren, die selbstgesteuertes und kollaboratives Arbeiten fördern. In diesem Zusammenhang wurden die bisherigen variablen Vergütungssysteme (mit Ausnahme der obersten Führungsebene) abgeschafft und stattdessen „OKR“ (Objectives & Key Results) als Team-Zielmodell eingeführt. Zudem werden sämtliche Gehälter im Rahmen eines Klassifikationsverfahrens erfasst und mit dem Gehaltsgefüge am Markt verglichen um sicherzustellen, dass sie dem Benchmarking entsprechen.
- **Learning Experience.** Dieser Bereich trägt dem Bedürfnis der Mitarbeiter*innen Rechnung, laufend dazuzulernen und sich weiterzuentwickeln. Hierfür werden Inhalte digital kuratiert und global über eine Plattform zur Verfügung gestellt, ebenso werden Führungskräfte zu der neuen Führungsphilosophie der Unternehmensgruppe (Servant Leadership) trainiert.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. Nachfolgend sind einige der Konzepte und Initiativen erläutert, die zur erfolgreichen Rekrutierung, Motivation und Bindung der Mitarbeiter*innen beitragen.

Lehre. Kapsch TrafficCom bietet als Lehrbetrieb jungen Menschen in Österreich eine Berufsausbildung. Zum Bilanzstichtag absolvierten 13 Personen eine Lehre in den Bereichen IT-Systemtechnik, Mechatronik – Fertigungstechnik oder als Industriekaufleute. Im November 2022 wurde Kapsch mit dem für vier Jahre gültigen Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“ der Stadt Wien und Wirtschaftskammer Wien für die hohe Ausbildungsqualität für Lehrlinge ausgezeichnet.

Traineeprogramm. Dieses Programm bietet Absolvent*innen eines wirtschaftlichen oder technischen Master-Studiums seit mehr als 30 Jahren einen breiten, bereichsübergreifenden Einblick in die gesamte Kapsch TrafficCom Group. Während eines Zeitraumes von zwei Jahren durchlaufen die Trainees drei bis vier verschiedene Bereiche oder Tochterunternehmen und arbeiten dabei als vollwertige Teammitglieder in den Abteilungen mit oder setzen eigene Projekte um. Das Programm bietet auch die Möglichkeit, Erfahrungen im Ausland zu sammeln. Zum Bilanzstichtag waren vier Trainees bei Kapsch TrafficCom tätig.

Führungskräfteentwicklung. Aufgrund ihrer wesentlichen Funktion bei der Teamführung wird schon bei der Auswahl von Führungskräften auf die Persönlichkeit der Bewerber*innen geachtet. Derzeit finden global Maßnahmen statt, um den Servant-Leadership-Ansatz zu trainieren.

Mitarbeitergespräch. Seit dem Geschäftsjahr 2022/23 finden statt einem „klassischen“ Mitarbeitergespräch zwei wesentlich fokussiertere Gespräche statt: Die „Growth Conversation“, in der es um Entwicklung und Lernen der oder des Einzelnen geht, und der „Performance Talk“, in dem die Leistung und die Art und Weise, wie die Leistung erbracht wurde, besprochen werden. Neu ist bei diesem Ansatz auch, dass die Gespräche nicht nur Feedback der Führungskraft enthalten, sondern auch Feedback aus dem Rest der Organisation berücksichtigt wird. Dadurch sollen einseitige Kontrollstrukturen beseitigt, die Zusammenarbeit gefördert und jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter bei Lernen und Entwicklung unterstützt werden.

Mitarbeiterbefragung. Seit vielen Jahren setzt Kapsch TrafficCom auf Mitarbeiterbefragungen auf anonymer Basis. Im Berichtszeitraum wurde nun ein Intervall von sechs Monaten für diese Umfragen definiert. Es ist der Unternehmensleitung wichtig zu erfahren, was die Beschäftigten über ihr Unternehmen, ihre Tätigkeit, die Führungskräfte sowie Kolleg*innen denken, welche Erwartungen sie für die Zukunft haben, wie sie das Arbeitsklima einschätzen und wie zufrieden sie mit ihrer Arbeit sind. Um die Bedeutung der Mitarbeiterzufriedenheit für den Vorstand zu unterstreichen, besteht für alle Vorstandsmitglieder ein finanzieller Leistungsanreiz, der auf die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung abstellt. Zudem gibt es eine „OpenLine2CEO“ zu Georg Kapsch, ein regelmäßig stattfindendes Video-Meeting mit den Mitarbeiter*innen, das für Fragen und den Austausch über aktuelle Anliegen, Sorgen und Wünsche sowie die allgemeine Stimmung offen ist.

Beteiligung am Unternehmenserfolg. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrages der Mitarbeiter*innen zum Unternehmenserfolg bewusst und honoriert diesen mit einer Ergebnisbeteiligung im Gesamtausmaß von maximal 5 % am Ergebnis vor Steuern. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt pro Kopf, ist einkommensunabhängig und auf EUR 1.500 pro Mitarbeiter*in begrenzt.

Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Kapsch TrafficCom legt großen Wert auf Arbeitnehmerschutz und implementiert kontinuierlich Maßnahmen, um eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung zu gewährleisten.

Ein entscheidendes Element ist die enge Zusammenarbeit mit qualifizierten Sicherheitsfachkräften, die die Mitarbeiter*innen in Bezug auf Sicherheitsstandards und bewährte Verfahren beraten. Dadurch werden präventive Maßnahmen identifiziert und umgesetzt, um potenzielle Risiken zu minimieren. Zudem besteht eine robuste Notfallorganisation, die darauf ausgerichtet ist, bei Zwischenfällen schnell und effektiv zu reagieren.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Schaffung ergonomischer Arbeitsplätze, um physische und psychische Belastungen zu minimieren und das Wohlbefinden der Mitarbeiter*innen zu fördern. Gesundheitsförderprogramme und Vorsorgeprogramme direkt am Arbeitsplatz tragen dazu bei, die Gesundheit der Mitarbeiter*innen ganzheitlich zu fördern; sie werden auch durch ausgelagerte Dienste ergänzt.

Resilience and Care Counselor. Auch das Wohlbefinden und die psychische Gesundheit der Mitarbeiter*innen zu schützen und zu unterstützen, ist von entscheidender Bedeutung. Bereits im Frühjahr 2021 hat Kapsch TrafficCom die globale und weisungsfreie Rolle des Resilience and Care Counselors eingeführt. Diese Funktion ist ohne Berichtslinie und damit zu 100 % eigenverantwortlich ausgestattet. Eine speziell ausgebildete und erfahrene Kollegin steht für vertrauliche Gespräche, Lebensberatung in Krisensituationen, Fach-Supervision und individuelles Coaching zur Verfügung – sowohl bei beruflichen als auch privaten Herausforderungen. Gemeinsam werden Wege gesucht, mit der aktuellen Situation besser umzugehen oder sie bedürfnisorientiert zu verändern.

Kennzahlen und Ziele.

Die Investitionen von Kapsch TrafficCom in Schulungen der Mitarbeiter*innen stiegen im Geschäftsjahr 2023/24 deutlich an. Bereits im vergangenen Jahr wurde das Schulungsbudget deutlich überschritten, nachdem es entsprechend dem Bedarf der Jahre zuvor und auch im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Situation gekürzt worden war. Im Berichtszeitraum wurde das Budget zwar wieder signifikant erhöht, dennoch wurde es erneut um 14 % überschritten.

Die Fluktuationsrate konnte gegenüber dem Vorjahr erneut reduziert werden und liegt unter dem Zielwert von 10 %, dieses Niveau soll nun gehalten werden. Im Geschäftsjahr 2023/24 gab es wie im Vorjahr keine Todesfälle zu berichten, jedoch waren drei Fälle arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen zu verzeichnen.

| | 2022/23 | 2023/24 | Ziele 2024/25 |
|--|---------|---------|---------------|
| Ausschöpfung des Schulungsbudgets ¹⁾ | 178 % | 114 % | 100 % |
| Fluktuationsrate ²⁾ | 10,5 % | 8,5 % | < 10 % |
| Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ³⁾ | 0 | 0 | 0 |
| Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen ⁴⁾ | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen ⁵⁾ | 0 | 3 | 0 |
| Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen ⁶⁾ | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen ³⁾ | 33 | 24 | 0 |
| Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen ⁷⁾ | 4,7 | 0,3 | 0,0 |

¹⁾ Das Schulungsbudget betrug im Geschäftsjahr 2023/24 rund EUR 1,2 Mio. (Vorjahr: rund EUR 0,5 Mio.).

²⁾ Berechnung: Mitarbeiterveranlasste Austritte / durchschnittlicher Mitarbeiterstand exklusive verkaufte/heruntergefahrte Geschäftsbereiche.

³⁾ Verletzungen oder Todesfälle auf dem Arbeitsweg werden nur erfasst, wenn der Transport von Kapsch TrafficCom organisiert wurde.

⁴⁾ Berechnung: Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen / Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; die Anzahl der gearbeiteten Stunden im Geschäftsjahr 2023/24 betrug 7.003.389 (Vorjahr: 6.853.788), das deckt 100,0 % (Vorjahr: 93,4 %) der gesamten Belegschaft ab.

⁵⁾ Schwere Folgen bedeutet, dass der oder die Betroffene sich nicht innerhalb von sechs Monaten nach Entstehen der Verletzung vollständig erholen konnte oder dass von einer solchen Erholung nicht auszugehen ist. Etwaige Todesfälle sind exkludiert.

⁶⁾ Berechnung: Anzahl von arbeitsbedingten Verletzungen mit schweren Folgen (exklusive Todesfälle) / Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; die Anzahl der gearbeiteten Stunden im Geschäftsjahr 2023/24 betrug 7.003.389 (Vorjahr: 6.853.788), das deckt 100,0 % (Vorjahr: 93,4 %) der gesamten Belegschaft ab.

⁷⁾ Berechnung: Anzahl der arbeitsbedingten Verletzungen (inklusive Todesfolge) / Anzahl der gearbeiteten Stunden x 1.000.000; die Anzahl der gearbeiteten Stunden im Geschäftsjahr 2023/24 betrug 7.003.389 (Vorjahr: 6.853.788), das deckt 100,0 % (Vorjahr: 93,4 %) der gesamten Belegschaft ab.

3.1.3. Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle.

Strategie.

Diversität und Frauenförderung. Wie bei vielen Technologiebetrieben ist die Anzahl weiblicher Führungskräfte bei Kapsch TrafficCom noch relativ gering. Das hat auch damit zu tun, dass der Frauenanteil in technischen Bereichen insgesamt vergleichsweise niedrig ist. Aus Sicht von Kapsch TrafficCom sollte eine breitere Basis an Technikerinnen verfügbar sein. Talentierte Kolleginnen werden geschätzt und können innerhalb der Organisation Führungspositionen erlangen. Um dies in einem größeren Maß als heute zu erreichen, bedarf es langfristiger Initiativen. Kapsch TrafficCom

- kooperiert mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen und
- nimmt eine aktive Rolle bei der „Women in Transport“-Plattform der Europäischen Union ein. Dabei geht es um mehr Inklusion und Diversität im Transportsektor sowie um Chancengleichheit von Frauen und Männern.

Informationen zum Diversitätskonzept sowie zur Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Stellen sind im **>> CG-Bericht, Kapitel 7 „Diversität“** erläutert. Die Entwicklung des Anteiles von Frauen in Führungspositionen ist für den Vorstand und die jeweils zuständigen Bereichsleitungen laufend in Form von Gender- & Diversity-Dashboards ersichtlich. Ziel ist eine Quote von mindestens 30 % in allen geografischen Regionen bis zum Jahr 2028.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle werden einige Initiativen beispielhaft hervorgehoben.

KTCwomen@kapsch. Ein Kreis engagierter Mitarbeiterinnen hat im Jahr 2018 die internationale Initiative „KTCwomen@kapsch“ begründet. Durch diese Initiative sollen die globale Zusammenarbeit unterstützt, regionale Initiativen zum Aufstieg von Frauen in Führungspositionen angeregt und Erfahrungen geteilt werden. Ziel ist es, Frauen zu fördern und ihr Potenzial sichtbar zu machen. Eine höhere Anzahl von weiblichen Führungskräften ist nicht nur für Frauen wichtig; es liegt im Interesse der gesamten Organisation, in einer modernen, offenen Umgebung zu arbeiten, in der Talente gefördert werden. Die Initiative findet daher starke Unterstützung seitens der Unternehmensleitung.

Zu den zahlreichen Maßnahmen von KTCwomen@kapsch zählen unterschiedliche Formate für den persönlichen Austausch und Webinare. Zudem gibt es seit einigen Jahren ein WomenMentoring-Programm: Im Rahmen des auf acht Monate ausgelegten Programmes teilen 15 Mentor*innen ihr berufliches Know-how und ihre Führungserfahrung mit 15 ausgewählten Mentees. Ziel ist es, sie zu bestärken, Kompetenzen aktiver einzusetzen und Potenziale nachhaltig und sichtbar zu entfalten. 2021 wurde diese Initiative vom Bundesministerium für Digitalisierung und dem Wirtschaftsstandort Österreich mit dem EqualitA-Gütesiegel für innerbetriebliche Frauenförderung ausgezeichnet.

Im März 2024 startete die neue Initiative „Women in Mobility: Speed Networking“, die darauf abzielt Frauen im Mobilitätssektor zu vernetzen und im Idealfall auch dazu führt, dass mehr Frauen bei Kapsch TrafficCom arbeiten. Dieses Programm soll persönliche Gespräche zwischen Kapsch-Mitarbeiterinnen und anderen Frauen ermöglichen, die sich für den Mobilitätssektor begeistern und/oder eine Karriere bei Kapsch in Betracht ziehen.

Responsible Annotation. Seit 2019 besteht bei Kapsch TrafficCom in Wien das Responsible Annotation Team. Dies ist eine Initiative, die es Menschen mit Behinderungen ermöglicht, im Rahmen eines Arbeitstrainings oder Dienstverhältnisses in der Annotation bei Kapsch TrafficCom wertschöpfende Dienstleistungen zu erbringen. Die Annotation ist das Hinzufügen von Informationen und Kennzeichnungen zu Daten und ist eine der grundlegenden Voraussetzungen für moderne künstliche Intelligenz. Für Kapsch TrafficCom ist dies vor allem für Anwendungen in den Bereichen der automatisierten Kennzeichenerkennung und Fahrzeugklassifizierung unverzichtbar. Seit April 2019 haben mehr als 100 Personen Arbeitstrainings absolviert und 14 Personen Dienstverhältnisse gefunden. Im September 2022 wurde aus dem Pilotprojekt heraus der gemeinnützige Verein Responsible Annotation gegründet, der die Förderung von inklusiven Arbeitsplätzen im KI-Umfeld zum Ziel hat. Mit diesem Verein besteht für die Entwicklung einer Training-Station und in Form eines Annotation-Service-Managements eine intensive Kooperation. Im Oktober 2023 wurde Kapsch TrafficCom im Rahmen der Austria's Leading Companies Awards für diese Initiative der Preis für Inklusion verliehen, sowie für das Projekt „Training-Station“ der eAward im Bereich Bildung und Soziales. Aktuell ist ein weiteres inklusives Annotation Team in Lateinamerika in Aufbau.

Die verschiedenen Initiativen in der Kapsch TrafficCom Group zur Förderung von Diversität und Inklusion sind unter dem Gesamtkonzept Diversity@KTC gebündelt, um mehrere Dimensionen der Diversität gemeinsam anzusprechen.

Kennzahlen und Ziele.

Der Anteil von Frauen in Führungspositionen ist für Kapsch TrafficCom eine wichtige Kennzahl zur Frauenförderung, die seit dem Geschäftsjahr 2018/19 berichtet wird. Im Geschäftsjahr 2023/24 wurde die Berechnung der Führungskräfte überarbeitet: Zusätzlich zu den Kostenstellenleiter*innen werden nunmehr alle leitenden Rollen („People Leads“) zu Führungskräften gezählt. Gemäß der bisherigen Berechnungsart ist der Anteil von Frauen in Führungspositionen um 0,6 Prozentpunkte auf 25,4 % zum Ende des Geschäftsjahres 2023/24 gesunken. Gemäß der neuen Berechnungsart ist der Anteil weiblicher Führungskräfte um 1,3 Prozentpunkte auf 33,7 % gestiegen. Regional gesehen wird das Ziel von zumindest 30 % Frauen in Führungspositionen jedoch nur in der Region Afrika mit 45,3 % erfüllt. Das Ziel wurde daher verfeinert, indem der 30%-Anteil in allen geografischen Regionen erreicht werden soll.

| | 2022/23 | 2023/24 | Ziele 2024/25 |
|---|---------|---------|--|
| Anteil von Frauen in Führungspositionen gemäß bisheriger Berechnung ¹⁾ | 26,0 % | 25,4 % | |
| Anteil von Frauen in Führungspositionen gemäß überarbeiteter Berechnung ²⁾ | 32,4 % | 33,7 % | ≥ 30 % in allen geografischen Regionen |

¹⁾ Betrifft sämtliche Kostenstellenleiter*innen bis hin zur Gruppenleitung. Berechnung: Summe der weiblichen Führungskräfte / Gesamtzahl der Führungskräfte.

²⁾ Betrifft sämtliche Leitungsebenen bis hin zur Gruppenleitung. Berechnung: Summe der weiblichen Führungskräfte / Gesamtzahl der Führungskräfte.

3.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.

3.2.1 Strategie.

Das Engagement für Nachhaltigkeit umfasst bei Kapsch TrafficCom nicht nur das eigene Unternehmen, sondern die gesamte Wertschöpfungskette. Daher sind auch die Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein wesentlicher Bestandteil des Engagements. Kapsch TrafficCom setzt sich für faire Arbeitsbedingungen ein und fördert Vielfalt und Integration – denn auch außerhalb des eigenen Unternehmens sind engagierte und motivierte Mitarbeiter*innen entscheidend, damit Kapsch TrafficCom ihre Nachhaltigkeitsziele erreicht und langfristigen Erfolg sichert.

3.2.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle werden einige Initiativen beispielhaft hervorgehoben:

Lieferantenbewertung. Für jeden neuen Lieferanten wird eine Impact-Bewertung durchgeführt, bei der neben Preis und Qualität auch Umwelt-, soziale und Governanceaspekte relevant sind. Demnach wird auch die Einhaltung von Kriterien, wie Menschenrechte und Arbeitsbedingungen, menschenwürdige Arbeit, Ausschluss moderner Sklaverei, Korruptionsbekämpfung und Unternehmensintegrität, abgefragt.

Verträge werden nur mit Lieferanten geschlossen, die bestätigen, dass sie alle Gesetze in Bezug auf diese Verpflichtungen strikt einhalten. Darüber hinaus führt Kapsch TrafficCom regelmäßige Lieferantenaudits und Review Meetings durch, um die Einhaltung der Verpflichtungen zu kontrollieren und Möglichkeiten für fortlaufende Verbesserungen zu ermitteln. Mit den Hauptlieferanten steht das Unternehmen auch zu Fragen der Nachhaltigkeit in regelmäßigem Kontakt.

Im Falle eines Verstoßes gegen Umwelt- oder Sozialgesetze wird dies sofort gemeinsam besprochen. Bei groben Verstößen oder fehlenden Abhilfemaßnahmen ist eine Beendigung der Lieferbeziehung vorgesehen. Dies ist jedoch bis heute noch nicht geschehen.

3.2.3 Kennzahlen und Ziele.

Kapsch TrafficCom wird im Geschäftsjahr 2024/25 evaluieren, für welche Teilbereiche relevante Kennzahlen und Ziele definiert werden. Diese werden in den nächsten Geschäftsjahren schrittweise erhoben und berichtet.

3.3 Betroffene Gemeinschaften.

Maut- und Verkehrsmanagementsysteme sind Instrumente zur Umsetzung verkehrspolitischer Ziele. Sie sollen dazu beitragen, das Nutzerverhalten zu ändern und Einnahmen zur Finanzierung einer nachhaltigen Mobilität zu generieren. Sie werden von öffentlichen Behörden oder in deren Auftrag handelnden Agenturen gekauft und betrieben. Ihr Betrieb hat das spezifische Ziel, die Gemeinden zu beeinflussen. Wie in den **>> Abschnitten 2.2 „Klimawandel“ und 2.3 „Umweltverschmutzung“** erläutert bieten diese Systeme die Möglichkeit Treibhausgase, Luftverschmutzung und Lärm zu reduzieren. In welchem Ausmaß diese Möglichkeiten zum Einsatz kommen, obliegt jedoch dem Kunden als Entscheidungsträger über die Verkehrspolitik.

Die von einem Maut- oder Verkehrsmanagementsystem betroffenen Gemeinschaften sind:

- **Autofahrer.** Ihr Mobilitätsverhalten wird durch Mautsysteme und Verkehrsmanagement beeinflusst. Die Mauterhebung kann dazu dienen,
 - die Straßeninfrastruktur instand zu halten, wovon der Autofahrer direkt profitiert, oder
 - Verhaltensänderungen durch finanzielle Anreize zu fördern, wodurch sich die Fahrt verteuern kann. In bestimmten Fällen könnte auch argumentiert werden, dass dies den Wert des Fahrzeuges mindert, da es möglicherweise nicht die Mobilität bietet, die sich der Autofahrer bei der Anschaffung erhofft hatte. Verkehrsmanagement kann die Autofahrer unterstützen, indem es Zeit spart oder für einen reibungslosen Verkehrsfluss sorgt, andererseits kann es die Fahrzeiten verlängern, da es die Autofahrer von sensiblen Gebieten (z.B. Wohngebieten, Schulen) fernhält.

- **Fußgänger und Radfahrer.** Sie sind einer Luftverschmutzung ausgesetzt, die sich direkt auf ihre Gesundheit auswirkt. Im Falle von städtischen Straßenbenutzungsgebühren oder Verkehrsmanagement, das den Straßenverkehr reduziert, profitieren sie vom Nutzen für die öffentliche Gesundheit durch sauberere Luft und gesteigertes Wohlbefinden. Im Falle des Verkehrsmanagements profitieren sie als gefährdete Verkehrsteilnehmer von einer erhöhten Verkehrssicherheit.
- **Allgemeine Bevölkerung an Straßen.** Die allgemeine Bevölkerung an Straßen ist in der Regel dem Straßenlärm ausgesetzt, der die öffentliche Gesundheit beeinträchtigt. Sie profitiert von einer Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit von Mauterhebung und Verkehrsmanagement.
- **Immobilien Eigentümer in der Nähe von Straßen.** Luftverschmutzung gefährdet die Substanz von Gebäuden. Eigentümer oder Verwalter von Gebäuden sind exponiert, da sie die Instandhaltungskosten für Gebäude tragen. Besondere Relevanz hat dies bei historischen Gebäuden.
- **Bevölkerung einer Umweltzone oder eines Gebietes, in dem Straßenmautgebühren erhoben werden.** Je nach Mautsystem können die Kosten für die Fahrzeugnutzung in diesen Gebieten steigen. Zur Immobilienpreisentwicklung konnte kein direkter Zusammenhang festgestellt werden.
- **Geschäftswelt in einem betroffenen Gebiet.** Je nach Mautsystem kann der Zugang von Kunden durch veränderte Mobilitätsmuster beeinträchtigt werden, ebenso der Zugang für Lieferungen.

3.3.1 Strategie.

Straßenmautsysteme und Verkehrsmanagementsysteme sind so konzipiert, dass sie sich auf das Gemeinwesen auswirken, um das öffentliche Wohl zu fördern. Die Definition, wie das öffentliche Wohl am besten verfolgt und erreicht werden kann, ist Teil der öffentlichen Politik und liegt bei den Behörden, die für eine offene, transparente und umfassende Bewertung ihrer Maßnahmen verantwortlich sind. Sie liegt somit außerhalb der Zuständigkeit der Wirtschaftsakteure. Aus diesem Grund gibt es auch keine Maßnahmen seitens Kapsch TrafficCom, die sich an die betroffenen Gemeinden richten, wenngleich das Unternehmen mit Vorschlägen und Konzepten an die Politik herantritt.

3.3.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Die Auswirkungen von Mautsystemen auf betroffene Gemeinden werden in der Regel vor ihrer Einführung geprüft und liegen in der Verantwortung der Behörden. Verkehrsmanagementsysteme werden eingesetzt, um eine öffentliche Aufgabe zu erfüllen, nämlich das Verkehrsmanagement. Das Bindeglied zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Betreiber des Systems liegt außerhalb der Sphäre der wirtschaftlichen Akteure.

Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb von Maut- oder Verkehrsmanagementgeräten werden durch die geltenden Rechtsvorschriften über die Materialeigenschaften der Geräte oder mögliche negative Auswirkungen der von ihnen ausgehenden Funksignale geregelt.

3.3.3 Kennzahlen und Ziele.

Kapsch TrafficCom wird im Geschäftsjahr 2024/25 evaluieren, für welche Teilbereiche relevante Kennzahlen und Ziele definiert werden. Diese werden in den nächsten Geschäftsjahren schrittweise erhoben und berichtet.

3.4 Verbraucher und Endnutzer.

Maut- und Verkehrsmanagementsysteme sind Instrumente, um die Ziele der Verkehrspolitik umzusetzen. Die Straßenmoutausrüstung wird von Straßenbetreibern oder Mautdienstleistern an den Endbenutzer verteilt, der sich vertraglich verpflichtet hat, sie zu nutzen. Der Endbenutzer bedient ein sogenanntes Bordgerät (On-Board Unit), das in das Fahrzeug eingebaut wird, um die gefahrene Strecke an den Mautbetreiber zu melden und die Berechnung der fälligen Maut zu ermöglichen. Andere Straßenmoutausrüstungen oder Verkehrsmanagementsysteme werden nicht direkt vom Endbenutzer verwendet. Kapsch TrafficCom hat demnach keine klassischen „Verbraucher“, die die Produkte nutzen. Sie sind nicht für den persönlichen Gebrauch bestimmt.

Die Endbenutzer der Straßenmoutausrüstung sind Kraftfahrzeuglenker, entweder privat oder beruflich. Sie oder ihr Transportunternehmen tragen die Kosten der Maut, die der Mautbetreiber erhebt.

Ein Straßenmautsystem ist darauf ausgelegt, es dem Kraftfahrzeuglenker zu ermöglichen, entweder für den von ihm verursachten Infrastrukturverschleiß zu zahlen oder zum öffentlichen Wohl beizutragen, indem er die von ihm verursachten externen Kosten, wie Luftverschmutzung, Lärm und Staus, deckt.

Die Mautparameter oder die Ziele des Verkehrsmanagements sind Bestandteil der öffentlichen Politik und liegen im Zuständigkeitsbereich der öffentlichen Behörden, die gegenüber den von ihnen bedienten Bürgern verantwortlich sind. Es liegt in ihrer Verantwortung, Konsultationen und Dialoge mit Interessengruppen oder Versuche zu organisieren, um mögliche Auswirkungen auf Endbenutzer zu erforschen und zu mindern, falls sie unerwünscht sind.

Die On-Board Unit ist ein Stück Funkausrüstung und entspricht den geltenden Gesetzen, um den Endbenutzer vor durch Funksignale verursachten Schäden zu schützen. Ebenso wird der Endbenutzer durch Sicherheitsvorschriften vor möglichen schädlichen Substanzen im Gehäuse oder vor Brandgefahren geschützt.

3.4.1 Informationsbezogene Auswirkungen und persönliche Sicherheit.

Strategie.

Straßenmautsysteme verarbeiten personenbezogene Daten auf der Grundlage einer vertraglichen Verpflichtung mit dem Zweck, die Verarbeitung von Mautzahlungen und möglichen Verstößen zu ermöglichen. Soweit zutreffend, hat die betroffene Person die Möglichkeit, sich an den Datenverantwortlichen zu wenden, in der Regel den Mautdienstleister oder den Mautbetreiber. Das Bordgerät liefert Mauttransaktionen, die später zu Zahlungen führen. Die Sicherheit ist entsprechend hoch, das Gerät ist versiegelt und manipulationssicher, um die Interessen des Endbenutzers sowie des Mautdienstleisters oder des Mautbetreibers zu schützen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in **>> Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“**. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in **>> Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“** beschrieben. An dieser Stelle werden einige Initiativen beispielhaft hervorgehoben:

Informationssicherheit. Kapsch TrafficCom ist sich ihrer Verantwortung im Umgang mit Kunden- und Nutzerdaten bewusst und darauf bedacht, diese und auch ihre eigenen Daten gegen unberechtigten Zugriff zu schützen. Risiken und aktuelle Bedrohungen werden laufend analysiert, sodass zielgerichtet Maßnahmen gesetzt werden können. Diese beziehen sich typischerweise auf die drei Dimensionen Mensch, Prozess und Technologie.

Folgend dem Zero-Trust-Sicherheitsmodell beschäftigt sich Kapsch TrafficCom insbesondere mit der Optimierung und Modernisierung der bestehenden IT- und Security-Infrastruktur, um die Grundlage für eine umfassende und effektive Umsetzung schaffen zu können. Des Weiteren wird das Security Analytics Center als globales Service weiter ausgebaut, um Betriebsprojekte von Kapsch TrafficCom sicherheitstechnisch bestmöglich unterstützen zu können.

Kapsch TrafficCom betreibt und entwickelt ein zertifiziertes Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) nach ISO/IEC 27001, das den allgemeinen Rahmen für Informationssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten bildet. Durch die Anwendung internationaler Empfehlungen, Standards und bewährter Sicherheitspraktiken auf organisatorischer, betrieblicher und technologischer Ebene wird sichergestellt, dass das ISMS seine Ziele zur Unterstützung des Geschäftes erfüllt.

Betriebliches Kontinuitätsmanagement. Kapsch TrafficCom hat eine betriebliche Kontinuitätsmanagementpolitik samt Organisation etabliert, um betriebskritische Geschäftsfunktionen auch in herausfordernden Zeiten erhalten zu können. Das Ziel dieser Tätigkeiten innerhalb des Unternehmens umfasst die Identifizierung und Implementierung von vorbeugenden und reaktiven Maßnahmen in Bezug auf relevante Szenarien. Die Maßnahmen umfassen technische (z.B. Nutzung von Cloud Services, Aufbau geo-redundanter IT-Systeme), prozedurale sowie organisatorische Aspekte (z.B. Richtlinien).

Schulungen. Eine der wichtigsten Säulen im aktiven Management von Informationssicherheit ist die Bewusstseinsbildung und das Training der Mitarbeiter*innen. Eine weitere Säule ist die regelmäßige Simulation von Phishing-E-Mails, die integriert in den täglichen Geschäftsalltag eine praxisnahe Übung darstellt.

Produktsicherheit.

Neben der Informationssicherheit des Unternehmens ist die Produktsicherheit ein Schlüsselement des Informationssicherheitssystems. Es gilt inhärente Produktsicherheit zu gewährleisten, um das Geschäft der Kunden zu schützen sowie vertragliche und gesetzliche Verpflichtungen zu erfüllen. Kapsch TrafficCom hat das branchenweite Best-Practice-Modell „OWASP SAMM“ in den Prozess für sichere Softwareentwicklung integriert.

Das Produktsicherheitsteam ist eine Serviceeinheit für alle Produktentwicklungseinheiten. Es bietet unter anderem Review-Services mit Schwerpunkt auf sichere Architektur und sicheres Design sowie Sicherheitstests (unter anderem Penetrationstests). Weiters berät es bei produktbezogenen Sicherheitsrisiken. Zudem ist ein Project Information Security Manager der zentrale Ansprechpartner für projektspezifische Sicherheitsdienstleistungen. Er/sie stellt sicher, dass die kundenspezifischen Sicherheitsanforderungen erfüllt werden.

Schutz von personenbezogenen Daten.

Alle Standorte von Kapsch TrafficCom in der Europäischen Union und alle Standorte, die Lieferungen oder Leistungen in die EU erbringen, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden, fallen unter die Regelungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO). Kapsch TrafficCom hat sich dafür wie folgt aufgestellt:

Konzeption. Das Unternehmen setzt auf ein Zwei-Säulen-Modell:

- Datenschutz-Management für die Planung der Maßnahmen und die Durchführung der Aufgaben sowie
- Datenschutz-Überwachung zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften.

Soweit möglich werden Strukturen bestehender Managementsysteme für Informationssicherheit (ISO 27001) und Qualitätsmanagement (ISO 9001) genutzt.

Schulungen. Um die Datenschutz-Aufgaben in der Unternehmensgruppe breit zu verankern, wurden die Führungskräfte umfassend und die Fachabteilungen spezifisch für ihre Aufgabengebiete geschult. Für die gesamte Belegschaft ist eine verpflichtende jährliche Grundschulung eingerichtet. Im Geschäftsjahr 2023/24 haben keine Schulungen stattgefunden, da diese von einem Compliance-Monat zum Ende des Geschäftsjahres, zu einem Compliance-Quartal im ersten Quartal des Geschäftsjahres umstrukturiert wurden.

Prozesse. Der Anforderung nach „Privacy by Design“ entsprechend hat Kapsch TrafficCom die Berücksichtigung des Datenschutz-Risikos in die Prozesse zur Konzeption und Entwicklung ihrer Produkte und Lösungen integriert. Die Prozesse für die Ausübung der Betroffenenrechte und für den Fall eines Datengebrechens wurden entsprechend überarbeitet.

Transparenz. Bei der Erhebung personenbezogener Daten kommt das Unternehmen den erweiterten Informationspflichten gemäß EU-DSGVO nach. Betroffene werden umfassend über die Verarbeitung ihrer Daten informiert.

Berichtswesen. Ergänzend zu den regelmäßigen Berichten des Datenschutzbeauftragten hat der Vorstand ausgewählte Datenschutzthemen auch in die regelmäßige Berichterstattung der Führungsebene integriert.

Kennzahlen und Ziele.

Kapsch TrafficCom wird im Geschäftsjahr 2024/25 evaluieren, für welche Teilbereiche relevante Kennzahlen und Ziele definiert werden. Diese werden in den nächsten Geschäftsjahren schrittweise erhoben und berichtet.

4 Governance-Informationen.

4.1. Unternehmenspolitik.

4.1.1 Strategie.

Für Kapsch TrafficCom ist nicht nur wichtig, dass geschäftliche Ziele erreicht werden, sondern auch wie sie erreicht werden. Die Unternehmensgeschichte zeugt davon, dass nachhaltig und mit Weitblick agiert wird. Dafür ist es wichtig, die Bedürfnisse der relevanten Interessensgruppen zu verstehen und basierend darauf die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Die Einhaltung der Menschenrechte ist für Kapsch TrafficCom eine Selbstverständlichkeit, und das Unternehmen duldet keine Form der Korruption. Fehlverhalten in beiden Bereichen wird als ethisch nicht tragbar gesehen und kann zudem schwerwiegende Konsequenzen für das Unternehmen sowie seine Mitarbeiter*innen haben: Verlust von Aufträgen und Ausschluss von zukünftigen Ausschreibungen, Strafzahlungen, Reputationsschäden sowie strafrechtliche Maßnahmen gegen das Unternehmen und involvierte Mitarbeiter*innen.

Informationen zur Organisation der Nachhaltigkeit bei Kapsch TrafficCom und aktuellen Entwicklungen finden sich in dem entsprechenden >> *Abschnitt 1.2 „Organisation der Nachhaltigkeit“* sowie im >> *CG-Bericht*.

4.1.2 Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Eine vollständige Übersicht der wesentlichen Themen und der entsprechenden Konzepte von Kapsch TrafficCom befindet sich in >> *Abschnitt 1.3.5 „Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen“*. Viele dieser Konzepte und Maßnahmen sind themenübergreifend, daher wurden sie gesammelt in >> *Abschnitt 1.4.2 „Nachhaltigkeitsprogramm“* beschrieben. In der Folge werden einige Initiativen für die wesentlichen Unterthemen beispielhaft hervorgehoben.

4.1.3 Geschäftsprinzipien.

Unternehmenskultur und Verhaltenskodex. Im Laufe der über 130-jährigen Unternehmenstätigkeit entwickelte sich bei Kapsch eine starke Unternehmenskultur, die sich entsprechend dem Wachstum, der Internationalisierung und veränderter Rahmenbedingungen im Laufe der Zeit weiterentwickelt hat. Diese Kultur bietet gleichzeitig einen Handlungsrahmen, der ein gemeinsames Verständnis im Sinne des Unternehmens gewährleistet.

Der Kapsch Verhaltenskodex (<https://www.kapsch.net/download/verhaltenskodex>) beinhaltet die Prinzipien, Werte und Verhaltensgrundsätze, nach denen bei Kapsch gehandelt werden soll. Für unterschiedliche Themenbereiche des Verhaltenskodex existieren auf globaler, regionaler sowie Landesebene ergänzende verpflichtende Richtlinien und weitere Regularien. Wesentliche, im Verhaltenskodex genannte Prinzipien sind:

- Kapsch achtet und schützt die Würde der Menschen.
- Belästigung am Arbeitsplatz, inklusive sexuelle Belästigung, wird nicht geduldet.
- Diskriminierungen, insbesondere wegen Geschlecht, Herkunft, religiöser oder sexueller Ausrichtung, sind verboten.
- Kapsch anerkennt und unterstützt im Rahmen der jeweils anwendbaren rechtlichen Bestimmungen das Recht der Mitarbeiter*innen auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen.
- Unlautere Geschäftspraktiken wie Korruption, Bestechung und illegale Absprachen sind untersagt.
- Konflikte zwischen den Interessen des Unternehmens und jener der Handlungen der Mitarbeiter*innen sind zu vermeiden.

Die Personalstelle in Österreich gewährleistet im Rahmen ihrer globalen Verantwortung die Einhaltung hoher Standards und Werte insbesondere in Bezug auf Menschenrechte.

Schutz von Hinweisgeber*innen. Hinweisgeber*innen, die Meldungen über vermutete Rechtsverletzungen und Verstöße gegen interne Compliance-Richtlinien geben, werden von Kapsch TrafficCom geschützt, sofern sie hinreichenden Grund zur Annahme hatten, dass die gemeldeten Informationen im Zeitpunkt der Meldung der Wahrheit entsprachen.

Zusätzlich zu dem bereits bestehenden System in Nordamerika hat Kapsch TrafficCom im Geschäftsjahr 2023/24 in Österreich und Spanien ein neues elektronisches Hinweisgeber*innen-System zur Meldung vermuteter Rechtsverletzungen implementiert. In diesen beiden Ländern unterliegt Kapsch TrafficCom den jeweiligen Hinweisgeber*innenschutzgesetzen. In weiterer Folge soll dieses System auch in anderen europäischen Ländern verfügbar sein. Bei der Entgegennahme und Behandlung von eingehenden Meldungen geht Kapsch TrafficCom unparteilich und unvoreingenommen vor, eine weisungsfreie inhaltliche Erledigung wird sichergestellt. In den internen Compliance-Richtlinien von Kapsch TrafficCom sind zudem weitere Meldewege abseits eines elektronischen Hinweisgeber*innen-Systems vorgesehen.

4.1.4 Korruption und Bestechung.

Interne Richtlinien. Zu den verschiedenen Teilaspekten der Korruptionsvermeidung (z.B. Geschenke & Einladungen, Spenden & Sponsoring oder Lobbying) existieren bei Kapsch TrafficCom interne Richtlinien, die regelmäßig auf Aktualität geprüft und bei Bedarf angepasst werden. Diese Richtlinien legen auch Verantwortlichkeiten für ihre Einhaltung sowie die Konsequenzen ihrer Nichteinhaltung fest. Darüber hinaus sind Meldewege für Hinweise und bei Verdacht auf Verstöße gegen die Bestimmungen definiert. Mitarbeiter*innen von Kapsch TrafficCom haben über das Intranet und die HSSEQ-Plattform Zugang zu den weltweit gültigen Richtlinien.

Compliance-Organisation. Zur umfassenden Prävention, Aufklärung und Behandlung von Compliance-Verstößen verfügt Kapsch TrafficCom über eine mehrstufige Compliance-Organisation. Der Vorstand wird dabei vom Group Compliance Officer unterstützt. Dieser wiederum greift auf unterschiedliche Abteilungen oder Führungskräfte in der Organisation zurück und steht allen Mitarbeiter*innen beratend zur Verfügung. Der Vorstand legt dem Aufsichtsrat jährlich einen Antikorruptionsbericht vor. Der Group Compliance Officer berichtet regelmäßig an den Prüfungsausschuss sowie bei Bedarf direkt an den Vorstand oder Aufsichtsrat.

Der Group Compliance Officer ist berechtigt, sämtliche Compliance-Sachverhalte in Abstimmung mit dem Vorstand wie auch eigenmächtig zu überprüfen und gemäß den internen Richtlinien Mitarbeiter*innen Weisungen zu erteilen, um die Einhaltung der entsprechenden Regeln zu gewährleisten. Das Internal Audit kann nach Auftrag durch den Vorstand unter anderem die Prozesse des internen Kontrollsystems und deren Einhaltung sowie in Bezug auf das Vorkommen von Korruption und Bestechung prüfen.

Über das gruppenweit eingeführte ERP(Enterprise Resource Planning)-System werden täglich automatisierte Abgleiche der Geschäftspartner mit Embargo- und Sanktionslisten durchgeführt. Diese Listen enthalten unter anderem Personen und Unternehmen, die in Verbindung mit Korruption sowie Menschenrechtsverletzungen stehen. Zusätzlich steht ein elektronisches Compliance-Tool zur Verfügung, das eine Überprüfung der Integrität von potenziellen Geschäftspartnern ermöglicht. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2023/24 zusätzliche Compliance-Angaben in das Self-Assessment neuer Lieferanten aufgenommen.

Schulungen. Im ersten Quartal des Wirtschaftsjahres 2024/25 wird ein neues gruppenweites Online-Training zum Thema Anti-Korruption ausgerollt bzw. werden bereits bestehende Trainings um spezifische Inhalte erweitert.

4.1.5 Kennzahlen und Ziele.

Bestätigte Fälle. Im Berichtszeitraum gab es keine Verurteilung, Sanktion oder Geldbuße für Unternehmen der Kapsch TrafficCom Group im Zusammenhang mit Korruption, Bestechung oder Menschenrechtsverletzungen.

| | 2022/23 | 2023/24 | Ziele 2024/25 |
|--|---------|---------|---------------|
| Nachgewiesene wesentliche Klagen, Sanktionen oder Geldbußen für Unternehmen der Kapsch TrafficCom Group im Zusammenhang mit Korruption, Bestechung oder Menschenrechtsverletzungen | 0 | 0 | 0 |

Wien, am 18. Juni 2024

Der Vorstand



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstands



Alfredo Escribá Gallego
Mitglied des Vorstands

Haftungsausschluss.

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind zukunftsgerichtet. Sie enthalten die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“, „planen“, „annehmen“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung. Zukunftsgerichtete Aussagen spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider. Die tatsächlichen Ereignisse können aufgrund einer Reihe von Faktoren wesentlich von der erwarteten Entwicklung abweichen. Die Leserin/Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Kapsch TrafficCom ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Bei Personenbezeichnungen achten die Autoren darauf, möglichst durchgängig die männliche und die weibliche Form zu verwenden (zum Beispiel Mitarbeiter*innen). Aus Gründen der Lesbarkeit wird vereinzelt nur die männliche Form angeführt. Es sind aber stets Menschen sämtlicher Geschlechtskategorien gemeint.

Dieser Bericht stellt keine Empfehlung oder Einladung dar, Wertpapiere von Kapsch TrafficCom zu kaufen oder zu verkaufen.

Impressum.

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 18. Juni 2024

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität, mit Projekterfolgen in mehr als 50 Ländern. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen.

Kapsch TrafficCom, mit Hauptsitz in Wien, verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern und notiert im Segment Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG). Im Geschäftsjahr 2023/24 erwirtschafteten rund 4.000 Mitarbeiter*innen einen Umsatz von EUR 539 Mio.

>>> www.kapsch.net