

DE

DETAILS

GESCHÄFTSBERICHT 2015/16 FÜR NEUE PERSPEKTIVEN.

always one step ahead

Überblick

Wirtschaftsjahr 2015/16.

Schwerpunkte des Wirtschaftsjahres von 1. April 2015 bis 31. März 2016.

Umsatz- und Ertragsentwicklung

- + ▶ Umsatz um 15,3 % auf 526,1 Mio. EUR erhöht
- ▶ EBIT um 90,4 % auf 62,3 Mio. EUR gesteigert
- ▶ Periodenergebnis erneut mehr als verdreifacht
- ▶ Ergebnis je Aktie mit 2,39 EUR auf Rekordniveau

Entwicklung Vermögens- und Finanzlage

- + ▶ Free Cashflow mit 90,7 Mio. EUR signifikant positiv
- ▶ Liquide Mittel auf 140,8 Mio. EUR gestiegen
- ▶ Nettoverschuldung in -guthaben gedreht
- ▶ Eigenkapitalquote auf 44,9 % verbessert

Grenzübergreifendes Programm „CHARM“

- + ▶ Auftrag der niederländischen und der englischen Straßenbehörden über Lieferung und Installation von Verkehrsmanagementsystemen erhalten
- ▶ Lösung wird die modernste und größte Europas sein

Marktpräsenz in Nordamerika

- + ▶ Erste End-to-End-Lösung in den USA für Ohio River Bridges beauftragt
- ▶ Referenz als Komplettanbieter eröffnet neue Potenziale am US-Markt

Landesweites elektronisches Mautsystem in Weißrussland

- + ▶ System vor 3 Jahren in Betrieb genommen
- ▶ Phase 1 und 2 nunmehr abgeschlossen
- ▶ Auftrag für Erweiterung um 323km auf insgesamt rund 1.500km im Rahmen der Phase 3 erhalten

Marktpräsenz in Australien und Chile

- + ▶ In Australien mit Erneuerung des Mautsystems der Sydney Harbour Bridge und des Sydney Harbour Tunnels beauftragt
- ▶ In Chile mehrere Aufträge gewonnen; Ausrüstung einer der neuen Maut-Teilstrecken auf der berühmten Panamericana

Stadtlösungen in Italien und Tschechien

- + ▶ Zufahrtssystem in Prato, Italien, in Betrieb genommen
- ▶ In der tschechischen Hauptstadt Prag künftig V2X-Technologie im Einsatz
- ▶ Beide Systeme bestätigen Erweiterung des Kerngeschäftes von Autobahnen in Richtung Stadt

Neue Projekte

- + ▶ Ausschreibungen für landesweite Systeme: Neuausschreibung des Mautsystems in Österreich läuft, in Bulgarien Ausschreibung für neues System gestartet
- ▶ Konkrete Gespräche bezüglich eines landesweiten Projektes ähnlich Weißrussland
- ▶ Ausschreibung für landesweites Mautsystem in Slowenien nicht gewonnen

Einstieg in das Geschäft mit Smart Parking

- + ▶ Streetline im April 2015 mehrheitlich übernommen
- ▶ Erfahrung aus mehr als 350 Mio. Parkereignissen in über 30 Städten, Universitäten und Unternehmensstandorten in Nordamerika und Europa
- ▶ Preisgekrönte Parker®-App
- ▶ Noch kein positiver Ergebnisbeitrag

Programm 2020

- + ▶ Programm 2020 umfasste Projekt „Top Fit“ mit Maßnahmen zur Kostensenkung und Ertragssteigerung sowie Strategie 2020
- ▶ Erfolge von „Top Fit“ in Ergebnisverbesserung sichtbar
- ▶ Übernahme des globalen Transportation-Geschäftes von Schneider Electric nach dem Bilanzstichtag unterstützt Strategie 2020

Kapsch TrafficCom

Geschäftsbericht 2015/16

für neue Perspektiven.

Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Um zu signalisieren, dass im Geschäftsbericht Personenbezeichnungen auf Frauen und Männer Bezug nehmen, wurde teilweise eine geschlechtergerechte Formulierung (z.B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) verwendet. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde an einzelnen Stellen nur die männliche Form angeführt, stets sind aber Männer wie Frauen angesprochen.

Das verwendete Papier für diesen Geschäftsbericht kommt aus einer FSC-zertifizierten (MixCredit) Produktion. Aufgrund der ISO-Umweltzertifizierung des gesamten Betriebes des Lieferanten werden alle Druckproduktionen entsprechend den Vorgaben für umwelt- und ressourcenschonende, nachhaltige Fertigungsprozesse hergestellt.

Disclaimer

Bestimmte Aussagen in diesem Geschäftsbericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, welche die Worte „glauben“, „beabsichtigen“, „erwarten“ und Begriffe ähnlicher Bedeutung enthalten, spiegeln die Ansichten und Erwartungen der Gesellschaft wider und unterliegen Risiken und Unsicherheiten, welche die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich beeinträchtigen können. Der Leser sollte daher nicht unangemessen auf diese zukunftsgerichteten Aussagen vertrauen. Die Kapsch TrafficCom AG ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

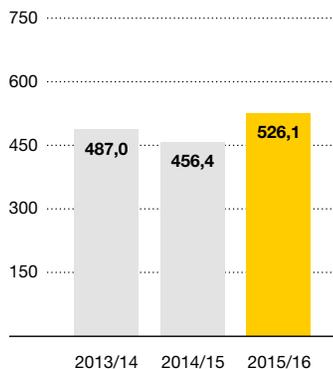
Impressum

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 21. Juni 2016

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

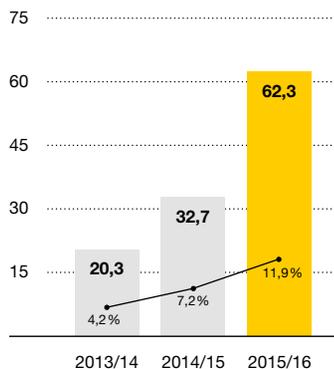
Ertragskennzahlen		2013/14	2014/15	+/-	2015/16
Umsatz	in Mio. EUR	487,0	456,4	15 %	526,1
EBITDA	in Mio. EUR	36,9	61,5	25 %	76,9
EBITDA-Marge	in %	7,6	13,5	—	14,6
EBIT	in Mio. EUR	20,3	32,7	90 %	62,3
EBIT-Marge	in %	4,2	7,2	—	11,9
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	5,5	19,9	175 %	54,8
Periodenergebnis	in Mio. EUR	2,9	11,4	220 %	36,5
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	in Mio. EUR	-4,3	3,6	>500 %	31,1
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	-0,33	0,28	>500 %	2,39
Free Cashflow ²	in Mio. EUR	-24,7	68,2	33 %	90,7
Investitionen ³	in Mio. EUR	15,7	8,4	19 %	10,0
Mitarbeiter ⁴		3.308	3.545	5 %	3.716
On-Board Units	in Mio. Stück	9,22	7,42	29 %	9,55
Geschäftssegmente		2013/14	2014/15	+/-	2015/16
Electronic Toll Collection (ETC)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	429,0 (88,1 %)	389,3 (85,3 %)	14 %	442,1 (84,0 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	11,1 (2,6 %)	33,5 (8,6 %)	90 %	63,7 (14,4 %)
Intelligent Mobility Solutions (IMS)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	57,9 (11,9 %)	67,1 (14,7 %)	25 %	84,0 (16,0 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	9,1 (15,8 %)	-0,8 (-1,1 %)	-72 %	-1,3 (-1,6 %)
Regionen		2013/14	2014/15	+/-	2015/16
Österreich ⁵	in Mio. EUR	32,9 (7 %)	38,2 (8 %)	4 %	39,8 (8 %)
EMEA (exkl. Österreich) ⁵	in Mio. EUR	350,0 (72 %)	297,9 (65 %)	12 %	332,2 (63 %)
Americas ⁵	in Mio. EUR	87,0 (18 %)	92,6 (20 %)	28 %	118,2 (22 %)
APAC ⁵	in Mio. EUR	17,1 (4 %)	27,7 (6 %)	29 %	35,9 (7 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2014	31. März 2015	+/-	31. März 2016
Bilanzsumme	in Mio. EUR	566,8	515,6	0 %	513,7
Eigenkapital ⁶	in Mio. EUR	213,1	219,4	5 %	230,7
Eigenkapitalquote ⁶	in %	37,6	42,5		44,9
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-)	in Mio. EUR	-93,4	-35,9	—	33,8
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	369,2	357,3	-5 %	337,7
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	205,4	209,9	-12 %	183,7
Börsenkennzahlen		2013/14	2014/15	+/-	2015/16
Anzahl der Aktien ⁴	in Mio.	13,0	13,0	0 %	13,0
Streubesitz ⁴	in %	38,1	36,9		36,7
Schlusskurs der Aktie ⁴	in EUR	39,99	23,85	25 %	29,80
Börsekaptalisierung ⁴	in Mio. EUR	519,87	309,99	25 %	387,40
Performance der Aktie	in %	8,0	-40,4	—	25,0
Dividende je Aktie	in EUR	0,00	0,50	200 %	1,50 ⁷

Umsatz
(in Mio. EUR)



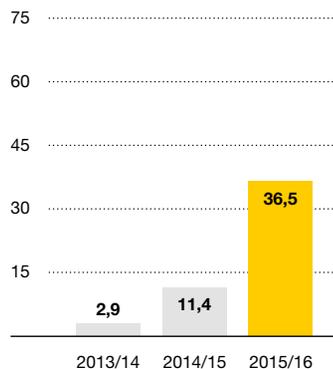
Der Umsatz erhöhte sich um 69,7 Mio. EUR bzw. 15 % auf 526,1 Mio. EUR.

EBIT (in Mio. EUR) und EBIT-Marge (in %)



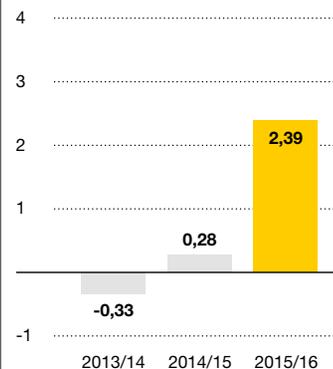
Das EBIT stieg um 90 % auf den Rekordwert von 62,3 Mio. EUR. Die EBIT-Marge stieg auf 11,9 %.

Periodenergebnis
(in Mio. EUR)



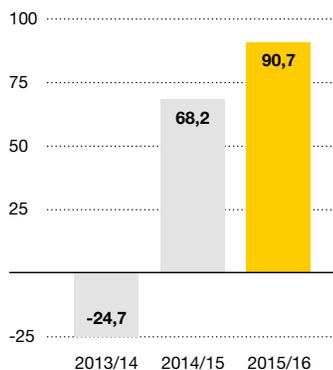
Das Periodenergebnis verdreifachte sich im Berichtszeitraum erneut auf 36,5 Mio. EUR.

Ergebnis je Aktie¹
(in EUR)



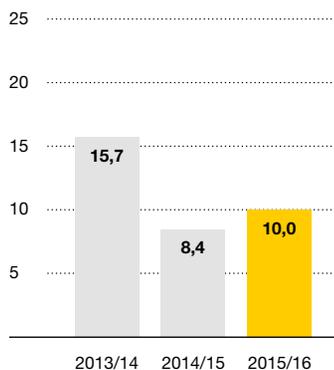
Das Ergebnis je Aktie erreichte mit 2,39 EUR den höchsten Wert in der Unternehmensgeschichte.

Free Cashflow²
(in Mio. EUR)



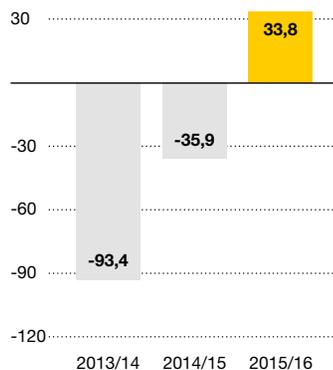
Der Free Cashflow stieg auf 90,7 Mio. EUR und zeigt das Eigenfinanzierungspotenzial.

Investitionen³
(in Mio. EUR)



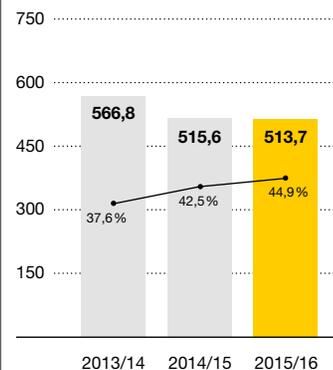
Die Investitionen blieben mit 10,0 Mio. EUR nahezu auf dem niedrigen Vorjahresniveau.

Nettoguthaben (+)/ -verschuldung (-) (in Mio. EUR)



Die Nettoverschuldung wurde in ein Nettoguthaben in Höhe von 33,8 Mio. EUR gedreht.

Bilanzsumme (in Mio. EUR) und Eigenkapitalquote⁶ (in %)



Während die Bilanzsumme leicht zurückging, erhöhte sich die Eigenkapitalquote auf 44,9 %.

1 Ergebnis je Aktie bezogen auf 13,0 Mio. Aktien; berechnet aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist

2 Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen) zuzüglich Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

3 Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

4 jeweils zum 31. März

5 Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %); EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika); APAC (Asien-Pazifik)

6 inkl. nicht beherrschender Anteile

7 Vorschlag des Vorstandes zur Beschlussfassung durch die Hauptversammlung am 7. September 2016

Inhalt.

Vorwort	Brief des Vorstandsvorsitzenden	6
	Unsere Geschäftssegmente	10
Unser Unternehmen	Unser Profil	16
	Unsere Unternehmensgeschichte	18
	Unser Angebot	20
	Unser Geschäftsmodell	22
	Unsere ausgewählten Projekte und Referenzen	24
	Unsere Strategie	26
Unsere Aktie	Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2015/16	30
	Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2015/16	30
	Dividendenpolitik	32
	Aktionärsstruktur	32
	Unternehmensanleihe	33
	Investor Relations	33
	Research Reports	33

Corporate-Governance-Bericht	Corporate-Governance-Erklärung	36
	Management und Aufsichtsstruktur	36
	Vorstand	38
	Aufsichtsrat	40
	Ausschüsse des Aufsichtsrates	42
	Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen	43
	Bericht des Aufsichtsrates	44
Konzernlagebericht	Wirtschaftliches Umfeld	48
	Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom Group	54
	Sonstige Unternehmensangaben	60
	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	71
	Ausblick und Ziele	72
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	Erklärung der gesetzlichen Vertreter	73
Konzernabschluss	Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	76
	Konsolidierte Bilanz	77
	Entwicklung des Eigenkapitals	78
	Konsolidierte Geldflussrechnung	80
Konzernanhang	Allgemeine Informationen	81
	Konzernstruktur	81
	Konsolidierungskreis	82
	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	82
	Erläuterungen zum Konzernabschluss	105
Bestätigungsvermerk	Bestätigungsvermerk	146
Services	Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	150
	Adressen	152
Umschlagseiten	Kennzahlenübersicht 10 Jahre	
	Finanzkalender	
	Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
	Kapsch Group	

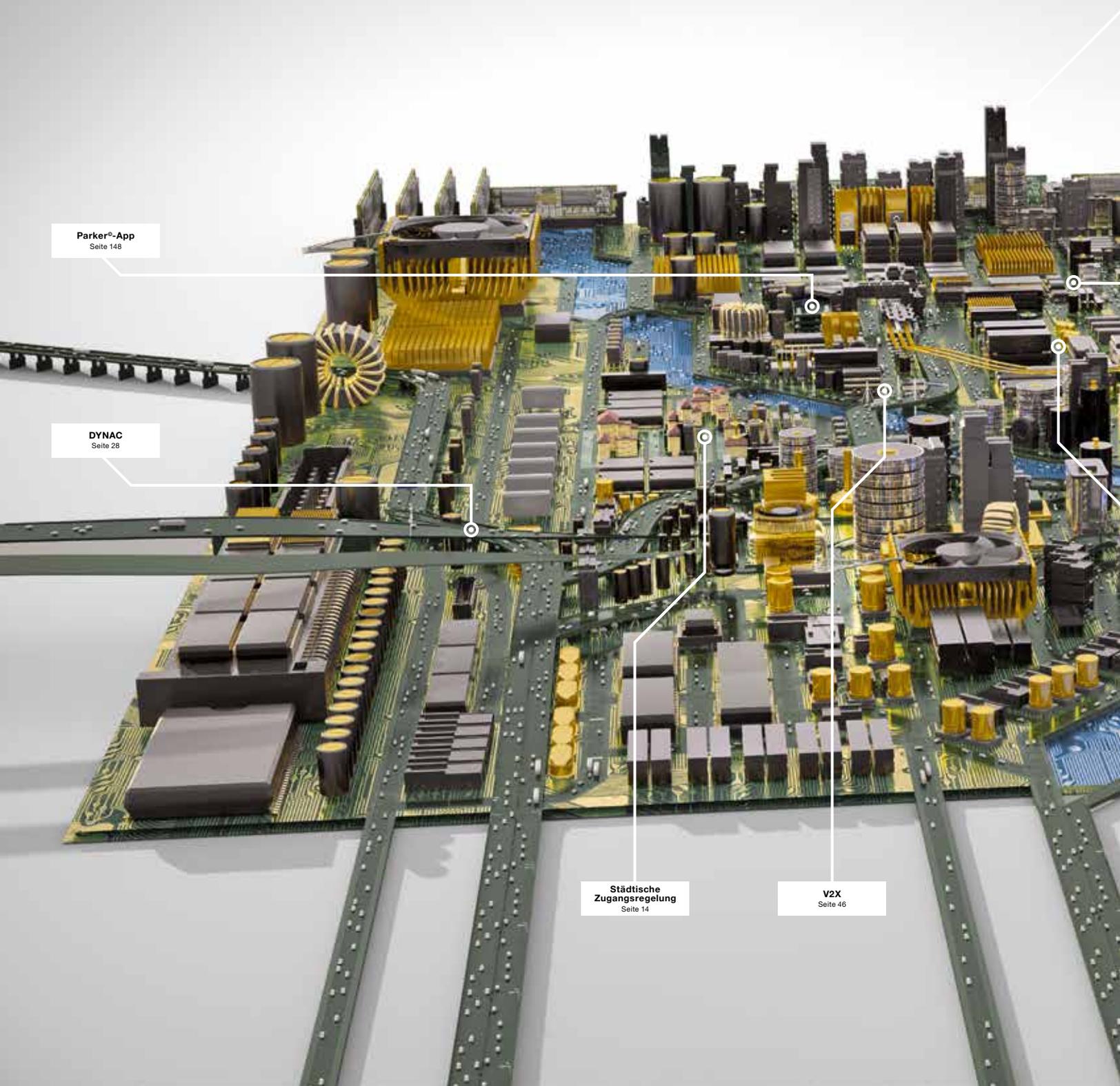
Creative Statement.

Parker®-App
Seite 148

DYNAC
Seite 28

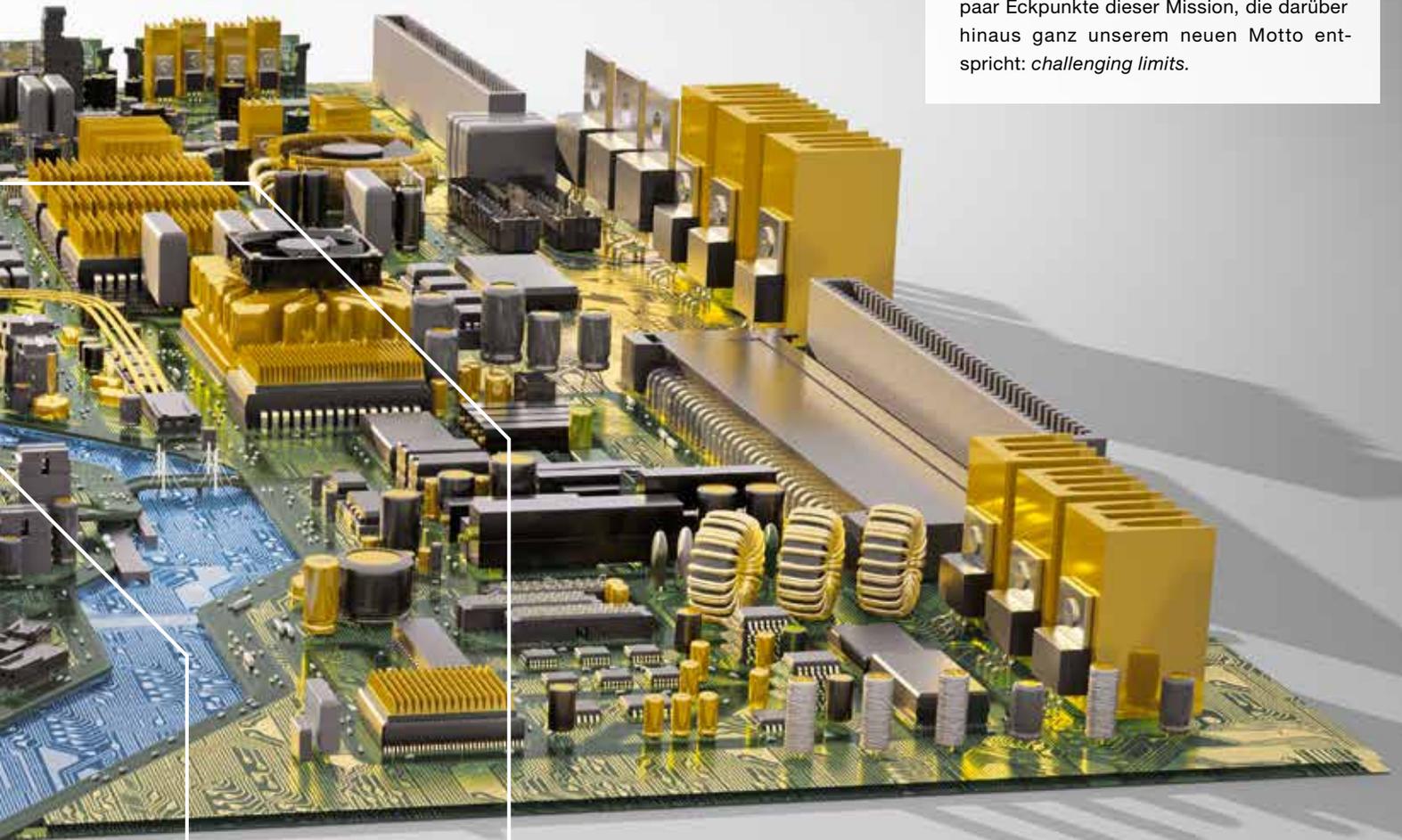
**Städtische
Zugangsregelung**
Seite 14

V2X
Seite 46



Smart City.

Die Welt ist vernetzt. Trennten einst Ozeane, Sprache und Kultur, Rio, San Francisco und Tokio, sind heutzutage die Metropolen dieser Welt nur noch einen Klick voneinander entfernt. Höchste Zeit, dass nicht nur die globale Infrastruktur neueste Technologien nutzt, sondern auch unser Lebensraum davon profitiert. Unter dem Motto „Smart City“ hat es sich Kapsch zur Aufgabe gemacht, die Städte der Gegenwart und Zukunft zu Orten zu machen, in denen Innovationen dort wirken, wo die Menschen tatsächlich davon profitieren. Sicherheit, Information und der ökonomische Umgang mit Umwelt und Umgebung sind nur ein paar Eckpunkte dieser Mission, die darüber hinaus ganz unserem neuen Motto entspricht: *challenging limits*.



Stadtmautsysteme
Seite 74

Automatisches
Notbremssystem
Seite 34

Brief des Vorstandsvorsitzenden.

„Das Ziel, das wir uns für das vergangene Jahr gesetzt haben, haben wir deutlich übererfüllt.“

Georg Kapsch, CEO

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Kapsch TrafficCom Group hat ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr 2015/16 abgeschlossen, und wir haben viel erreicht – sowohl kurzfristig für die Profitabilität als auch langfristig für unsere Zukunft. Das Ziel, das wir uns selbst für das vergangene Jahr gesetzt haben, haben wir deutlich übererfüllt. Das zeigt, dass das Programm 2020 bereits gut wirkt. Auch marktseitig verzeichnete Kapsch TrafficCom wichtige Erfolge, die sich aktuell nur zum Teil im Umsatz widerspiegeln.

Kurz gesagt: Wir konnten Kosteneinsparungen realisieren und den Ertrag signifikant steigern. Insbesondere in der Region EMEA profitieren wir von der Effizienzsteigerung der Organisation, und das Geschäft entwickelte sich hier im vergangenen Jahr sehr gut. Unsere jüngste Akquisition, die wir nach Ende des Geschäftsjahres abgeschlossen haben, ist zudem für Kapsch TrafficCom ein wesentlicher strategischer Schritt in der Ausweitung des Lösungsangebotes „from the highways into the cities“.

Einziges Wermutstropfen im Berichtszeitraum war, dass wir die Ausschreibung in Slowenien nicht für uns entscheiden konnten und somit neue landesweite Mautprojekte weiterhin ausblieben.

Selten kann man ein Geschäftsjahr so positiv zusammenfassen. Ich bin stolz darauf, dass wir all das geschafft haben. Die Basis dafür war die Umsetzung des Programmes 2020.

Programm 2020. Unter diesem Titel haben wir im Jahr 2014 einerseits mit dem Projekt „Top Fit“ umfassende Maßnahmen zur Kostensenkung und Ertragssteigerung initiiert und andererseits unsere Strategie im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen und Wachstumspotenziale bis ins Jahr 2020 adaptiert.

Bereits im dritten Quartal des Geschäftsjahres zeichnete sich ab, dass die mit „Top Fit“ angestrebten Kosteneinsparungen rascher und effektiver erfolgten als ursprünglich erwartet. Zum Ende des Wirtschaftsjahres 2015/16 erzielten wir somit nicht nur Einsparungen von rund 30 Mio. EUR, auch die EBIT-Marge liegt trotz der Investitionen in die Zukunft über der Zielmarke von 10%.

Parallel gestalteten wir in Zusammenarbeit unserer weltweiten Einheiten die neue Strategie 2020 der Kapsch TrafficCom Group, die wir im April 2015 vorstellen konnten. Sie beinhaltet eine Adaption und Erweiterung des Geschäftsmodells, hin zu intelligenten Mobilitätslösungen. Für die nächsten Schritte definierten wir drei strategische Prioritäten:

1. Operative Exzellenz
2. Stärkung und Absicherung des Kerngeschäftes
3. Aufbau eines Intelligent-Mobility-Solutions (IMS)-Geschäftes

Im Berichtszeitraum haben wir bereits wesentliche Weiterentwicklungen erreicht. Mit dem Projekt „Top Fit“ haben wir eine ausgezeichnete Basis für unsere operative Exzellenz geschaffen. Die neu gewonnenen Projekte sichern unser Kerngeschäft nicht nur ab, sondern bedeuten auch weiteres Wachstum. Zudem bestätigt sich die Erweiterung unseres Angebotes von der Autobahn in die Stadt durch die zunehmende Nachfrage nach Lösungen für den Stadtverkehr.

Eine Voraussetzung für all diese Änderungen war, dass wir organisatorische Anpassungen vorgenommen haben. Die Kapsch TrafficCom Group ist jetzt global aufgestellt: Wir sind regional stärker beim Kunden, nur die weltweiten Schlüsselfunktionen sind zentral gesteuert. Gestützt wird der Bereich Engineering durch Alexander Lewald, der ihn seit November 2015 als Chief Technology Officer der Kapsch TrafficCom AG verantwortet.

Damit verbunden war auch eine Anpassung der Segmentberichterstattung. Seit dem vierten Quartal des Berichtsjahres unterteilen wir unser Geschäft primär in die Segmente Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Mobility Solutions (IMS). Auf sekundärer Ebene bildet die Segmentierung die drei Hauptregionen EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika), Americas und APAC (Asien-Pazifik) ab. Details zu den Hintergründen sowie eine Beschreibung der neuen Segmentierung finden Sie auf den nächsten Seiten des vorliegenden Geschäftsberichtes.

Für die Entwicklung unserer Strategie brauchen wir den Gestaltungswillen und Vorausblick, den

Die Basis für das erfolgreiche Geschäftsjahr war das Programm 2020, das kurzfristige und langfristige Aspekte beinhaltet.



Georg Kapsch,
Vorstandsvorsitzender

Die Nachfrage nach Lösungen für die Stadt nimmt zu. Mit Streetline haben wir in Smart Parking investiert.

Der Erwerb der Transportation-Sparte von Schneider Electric ist ein weiterer großer Schritt auf dem Weg in die Städte.

Der Auftrag für „CHARM“ verschafft Kapsch TrafficCom eine weltweit anerkannte Position bei Verkehrsmanagementsystemen.

Kapsch TrafficCom bereits in der Vergangenheit mehrfach bewiesen hat. Ein gutes Beispiel dafür sind die Verkehrsmanagementsysteme: Gestern war Traffic Management für uns noch Zukunft, heute zählt es zu unserem Kerngeschäft. Ebenso entwickeln wir heute die Ideen, Geschäftsmodelle und Lösungen für morgen. Und wir sehen uns nach Pionieren und Anbietern um, die zu unseren zukünftigen intelligenten Mobilitätslösungen beitragen können.

Von der Autobahn in die Stadt. Im April 2015 haben wir uns mehrheitlich an dem jungen kalifornischen Unternehmen Streetline beteiligt, das Smart-Parking-Lösungen für Städte entwickelt. Diese Beteiligung ist eine spannende Investition in die Zukunft.

Im April 2016 gelang uns mit dem Erwerb der Transportation-Sparte von Schneider Electric ein großer Schritt, eigentlich ein Sprung auf unserem Weg von der Autobahn in die Städte. Das vormals unter dem Namen Telvent Tráfico y Transporte tätige Unternehmen ist ein führender Anbieter von IT-Lösungen in Echtzeit und intelligenten Verkehrssystemen, die das Angebot von Kapsch TrafficCom perfekt ergänzen.

Kapsch TrafficCom verfügt damit über bewährte Lösungen für die städtische Verkehrssteuerung und über zahlreiche namhafte Kunden – Städte, vor allem in Nord- und Südamerika sowie in Spanien und im Mittleren Osten. Das Unternehmen bringt einen Umsatzanteil von rund 125 Mio. EUR mit einem leicht positiven EBIT ein. Für das Wirtschaftsjahr 2016/17 haben wir eine sorgfältige Integration in unser Portfolio geplant. Danach werden wir gemeinsam weitere Synergien und positive Effekte generieren.

Dem Geschäftsbericht liegt ein Folder bei, in dem wir die wesentlichen Trends in unserem Umfeld beschreiben und die Bedeutung intelligenter Mobilitätslösungen auch für Städte aufzeigen. Darin stellen wir Ihnen auch diesen neuen Bestandteil der Kapsch TrafficCom Group vor, der künftig unter dem Namen Kapsch TrafficCom Transportation firmieren wird.

Projekte und Märkte. Mit unseren Mautprojekten – Errichtung, Wartung und Betrieb – erzielen wir derzeit rund 84 % des Gesamtumsatzes. Die bestehenden Mautsysteme bzw. Verträge in Österreich, Tschechien, Polen, Weißrussland, Südafrika und Nordamerika lieferten im Wirtschaftsjahr 2015/16 unverändert stabile Beiträge. Zudem wurden wir mit einer Erweiterung

des Mautsystems in Polen und dem weiteren Ausbau in Weißrussland beauftragt, wo die ersten beiden Errichtungsphasen des landesweiten Mautsystems inzwischen abgeschlossen sind.

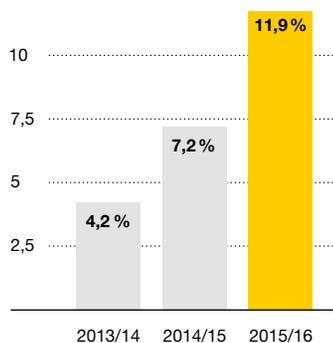
In den USA setzen wir, neben anderen neu gewonnenen Projekten, für die Ohio River Bridges erstmals eine End-to-End-Lösung um. Damit haben wir es auch in diesem wichtigen Markt geschafft, als Komplettanbieter anerkannt zu werden. Mehrere Neuaufträge konnten wir auch in Chile und in Australien gewinnen, zuletzt Ende März für die Erneuerung des Mautsystems der Sydney Harbour Bridge und des Sydney Harbour Tunnels.

Im Bereich der intelligenten Mobilitätslösungen zeigte sich im Berichtszeitraum die steigende Bedeutung von Stadtlösungen für die Kapsch TrafficCom Group: In Prato, Italien, wurde ein Zufahrtssystem in Betrieb genommen. In der tschechischen Hauptstadt Prag wird künftig unsere V2X-Technologie eingesetzt werden.

Im Spätsommer konnten wir zudem einen bedeutenden Großauftrag gewinnen: die Lieferung und Installation der Verkehrsmanagementsysteme im Rahmen des grenzübergreifenden Programmes „CHARM“ der niederländischen und der englischen Straßenbehörde. Dieses Advanced Traffic Management System wird das modernste und größte System Europas. Kapsch TrafficCom erreicht damit eine weltweit anerkannte Position bei Verkehrsmanagementsystemen, wie wir sie bei elektronischer Mauterhebung seit vielen Jahren haben.

Umsatz und Ergebnis. Die neu gewonnenen Projekte und Projekterweiterungen ermöglichten im Berichtszeitraum eine Umsatzsteigerung um 15 % auf 526,1 Mio. EUR. Das EBIT stieg überproportional um 90 % und erreichte mit 62,3 Mio. EUR den höchsten Wert in der Geschichte von Kapsch TrafficCom. Dieser Zuwachs ist beachtlich, vor allem nachdem der Vergleichswert des Vorjahres aufgrund von Einmaleffekten im Segment ETC sehr hoch war. Zudem sind in dem aktuellen Ergebnis unsere Investitionen in Streetline enthalten. Die enorme Verbesserung ist demnach vor allem auf die Erfolge des Projektes „Top Fit“ zurückzuführen. Positiv wirkten auch die anlaufenden Neuprojekte und die Steigerung unserer On-Board-Unit-Verkäufe. Die EBIT-Marge erhöhte sich dadurch von 7,2 % auf 11,9 %, womit wir für dieses Jahr mehr als nur zufrieden sind.

EBIT-Marge stieg über 10%-Marke (in %)



Mit 1,50 EUR je Aktie wird die bislang höchste Dividende seit dem Börsegang vorgeschlagen.

Neben der Stärkung und Erweiterung des Kerngeschäftes wird die Weiterentwicklung der Strategie die nächsten Jahre prägen.

Die Segmentergebnisse verdeutlichen das Bild: Im Segment ETC stieg der Umsatz um 14 % auf 442,1 Mio. EUR, das Segment-EBIT erhöhte sich überproportional um 90 % auf 63,7 Mio. EUR. Im Segment IMS stieg der Umsatz um 25 % auf 84,0 Mio. EUR. Das Segment-EBIT spiegelt mit einem Rückgang auf -1,3 Mio. EUR niedrigere Umsatzbeiträge sowohl aus Komponentenverkäufen als auch aus nordamerikanischen Design & Build-Projekten sowie die Kosten für die neu erworbene Streetline, Inc., wider.

Das Periodenergebnis der Kapsch TrafficCom Group stieg aufgrund der Verbesserung des Finanzergebnisses sogar von 11,4 Mio. EUR auf 36,5 Mio. EUR. Das Ergebnis je Aktie beträgt für das Berichtsjahr somit 2,39 EUR nach 0,28 EUR im Vorjahr. Beides sind absolute Rekordwerte.

Vermögens- und Finanzlage. Auch die Bilanzkennzahlen zeigen eine kontinuierliche Verbesserung. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 44,9%. Die liquiden Mittel stiegen per Ende des Geschäftsjahres auf 140,8 Mio. EUR und trugen dazu bei, dass die Kapsch TrafficCom Group keine Nettoverschuldung, sondern ein Nettoguthaben in Höhe von 33,8 Mio. EUR ausweist. Das eingesetzte Kapital und das Nettoumlaufvermögen wurden im Vorjahresvergleich leicht reduziert. Der Free Cashflow stieg auf 90,7 Mio. EUR an und zeigt das Finanzierungspotenzial von Kapsch TrafficCom.

Dividende. Der Vorstand wird der Hauptversammlung daher vorschlagen, für das Wirtschaftsjahr 2015/16 eine Dividende in Höhe von 1,50 EUR je Aktie auszuschütten. Das ist die bislang höchste Dividende seit dem Börsegang, im Vergleich mit den Vorjahren und auch in Bezug auf den Konzernjahresgewinn eine überdurchschnittliche Ausschüttung. Wir sehen dies im Zusammenhang mit der Ergebnisverbesserung sowie unserer ausgezeichneten Vermögens- und Finanzlage; die Kapsch TrafficCom Aktie ist ein Dividendenwert.

Ausblick. Im Wirtschaftsjahr 2016/17 wird einerseits der Beitrag von Kapsch TrafficCom Transportation in Umsatz und Ergebnis der Kapsch TrafficCom Group deutlich sichtbar sein – auch die Integrationskosten –, andererseits wird die Implementierung der neu gewonnenen Projekte zunehmend beitragen. Das betrifft insbesondere das grenzübergreifende Programm „CHARM“ sowie die ETC-Projekte in Chile und Australien.

Darüber hinaus erwarten wir einige Entscheidungen bezüglich weiterer Projekte: In Österreich läuft die Neuausschreibung des landesweiten Mautsystems bereits, in Bulgarien wurde eine Ausschreibung für ein neues Mautsystem gestartet. In Tschechien läuft unser Vertrag noch bis Ende 2016. Die nächsten Schritte werden in Kürze von der Regierung in Prag festgelegt.

Zudem sind unverändert mehrere Projekte in den USA in der Angebotsphase. Potenziale sehen wir auch zunehmend in Asien. Bezüglich eines landesweiten Projektes in einer ähnlichen Struktur, wie wir dies bereits erfolgreich in Weißrussland umgesetzt haben, sind wir weiterhin in Gesprächen, können aber heute noch nichts Näheres dazu sagen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt für die nächsten Jahre wird die Weiterentwicklung unserer Strategie sein. Wir werden unser Portfolio im Hinblick auf intelligente Mobilitätslösungen ausbauen. Systeme und Daten werden zunehmend ineinandergreifen und Fahrzeuge mit ihrer Umwelt vernetzt werden. Mit der Akquisition der Transportation-Sparte von Schneider Electric haben wir auch einen großen Schritt in Richtung Stadt gesetzt. Wir werden diesen Bereich sorgfältig integrieren und dadurch zur Gestaltung der zukünftigen Smart Cities beitragen.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Group für ihren Einsatz, ihre Motivation und ihre Flexibilität, die die Basis für eine erfolgreiche Transformation unserer Unternehmensgruppe sind. Meinem Vorstandskollegen André Laux wie auch dem Aufsichtsrat danke ich für die konstruktive Zusammenarbeit. Meinem neuen Vorstandskollegen Alexander Lewald wünsche ich vor allem nach seinem guten Start weiterhin viel Erfolg.

Den Investoren von Kapsch TrafficCom danke ich für ihr Vertrauen in unser Unternehmen, in uns alle. Ich freue mich, dass Sie den Weg in die Zukunft der Mobilität mit uns gehen.

Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Unsere Geschäftssegmente bisher.

Segmente für das interne und externe Reporting.

In den Anfangsjahren der Kapsch TrafficCom Group bestand das Kerngeschäft ausschließlich in Maut-einhebung. Daraus entwickelten sich auch die Geschäftssegmente für das interne und das externe Reporting. Erst im Laufe des vergangenen Jahrzehntes wurde die Geschäftstätigkeit auf andere ausgewählte intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems; ITS) erweitert. Im Zusammenhang mit dem zukunftsgerichteten Programm 2020 und der Strategie 2020 war nun eine Änderung der Segmentierung erforderlich.

Geschäftssegmente bis zum dritten Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16

Bisher erfolgte die Segmentberichterstattung der Kapsch TrafficCom Group nach den drei Segmenten:

- Road Solution Projects (RSP)
- Services, System Extensions, Components Sales (SEC)
- Others (OTH)

Unsere bisherigen Geschäftssegmente.

Road Solution Projects (RSP). In diesem Segment wurden die Projekte zur Errichtung von Systemen abgebildet. Das Segment RSP beinhaltet somit die Einmaleffekte aus der Realisierung von Projekten. Diese zeigten sich in Schwankungen von Umsätzen, Materialkosten und Produktionsleistungen, Personalkosten sowie anderen Betriebsaufwendungen und – bei einigen Projekten – auch von den Projektfinanzierungskosten. Umsätze und operative Ergebnisse unterschieden sich mitunter stark von Periode zu Periode – je nachdem, ob sich einzelne Projekte in der Vorbereitungs-, Start- oder Implementierungsphase befanden.

Services, System Extensions, Components Sales (SEC). Nach der Errichtung übernimmt Kapsch TrafficCom zumeist den technischen Betrieb einschließlich der Wartung der Systeme, auch der kommerzielle Betrieb wird angeboten. Darüber hinaus erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung, Adaptierung oder Aufrüstung bestehender Systeme. All diese Geschäftstätigkeiten waren bisher im Segment SEC dargestellt.

Dieses Segment beinhaltet auch kleinere Projekte, die oft nicht im Zuge von Ausschreibungsverfahren vergeben werden, sowie das Geschäft mit Komponenten, wie z. B. On-Board Units, Transceiver, Lesegeräte sowie Kameras. Das Segment SEC umfasste somit den wiederkehrenden Teil des Geschäftes. Es war von relativ stabilen Umsätzen über längere Perioden hinweg gekennzeichnet, da die enthaltenen Leistungen überwiegend auf Basis mittel- oder langfristiger Service- und Rahmenverträge erbracht werden.

Others (OTH). Das Segment Others umfasste das Nichtkerngeschäft, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG sowie der im Wirtschaftsjahr 2013/14 übernommenen Gesellschaft KTC USA Inc. abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineeringlösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden sowie um Lösungen, Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung von U-Bahn- und Eisenbahnnetzwerken sowie Abwasseraufbereitungsanlagen.

Unsere Veränderung und Strategie 2020.

Gründe für die Änderung der Geschäftssegmente im Wirtschaftsjahr 2015/16

Änderung der Segmentierung.

Die dynamische Entwicklung der globalen Märkte für intelligente Verkehrssysteme beeinflusst die Ausrichtung der Kapsch TrafficCom Group und war Auslöser für die Adaption der Strategie im Wirtschaftsjahr 2015/16.

Bereits in den vergangenen Jahren hat sich Kapsch TrafficCom im Hinblick auf eine zunehmende Konvergenz des Marktes von einem reinen Anbieter von Mautsystemen (Electronic Toll Collection; ETC) zu einem Anbieter von ETC und ausgewählten ITS-Applikationen entwickelt. Die intensive Auseinandersetzung mit der Strategie 2020 hat zur Folge, dass sich Kapsch TrafficCom verstärkt auf den Bereich intelligente Mobilitätslösungen (Intelligent Mobility Solutions; IMS) fokussiert, der künftig eine wichtige Rolle einnehmen wird. Heute zählen wir Verkehrsmanagementsysteme zur Verkehrsüberwachung, Optimierung der Nachrichtenübermittlung und Regulierung

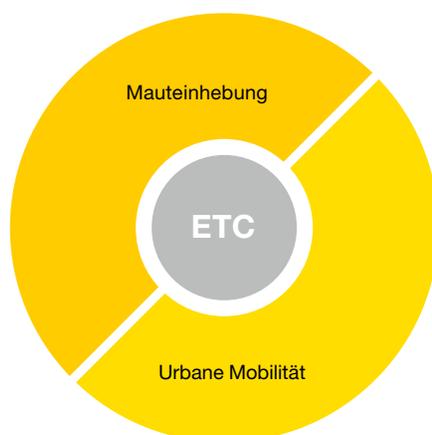
des Verkehrsflusses – zusammengefasst als Traffic Management Systems (TMS) – bereits zu unserem Kerngeschäft.

Mit der Strategie 2020 nehmen wir Bezug auf das verstärkte Mobilitätsbedürfnis der Menschen im urbanen Umfeld. Ausgehend von der bisher erworbenen Expertise werden wir für unsere Kunden zukünftig durchgängige Mobilitätskonzepte entwickeln. Die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten reichen von Smart Parking über die Datengenerierung für Verkehrssteuerung bis hin zur Überwachung von gewerblichen Fahrzeugen. Mit integrierten Lösungen, die Verkehrsdaten verknüpfen, werden Verkehrsflüsse optimiert und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Ein weiterer Schritt führt zur Vernetzung von Fahrzeugen. Auch hier sehen wir großes Potenzial und heute noch ungeahnte Möglichkeiten für die Zukunft.

Unternehmenssteuerung erfolgt nach zwei Segmenten.

Mit diesen Erweiterungen stellt die bisherige Segmentierung keine geeignete Aufschlüsselung der Geschäftsentwicklung und keine Unterstützung der Unternehmenssteuerung mehr dar. Aus diesen Gründen wurden die Struktur und die Strategie der Kapsch TrafficCom Group umfassend angepasst. Die Unternehmenssteuerung erfolgt heute nach zwei Segmenten:

● Electronic Toll Collection (ETC)



● Intelligent Mobility Solutions (IMS)



Unsere Geschäftssegmente heute.

Geschäftssegmente ab dem vierten Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16

Mit dem vierten Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16 haben wir die Geschäftssegmente geändert und berichten seither intern wie extern nach den beiden Segmenten Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Mobility Solutions (IMS). Auf sekundärer Ebene haben wir die Märkte, in denen wir tätig sind, in drei Regionen zusammengefasst: EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika), Americas und APAC (Asien-Pazifik). Schlüssel-funktionen der Kapsch TrafficCom Group, wie beispielsweise Forschung & Entwicklung oder IT, werden dabei zentral gesteuert.

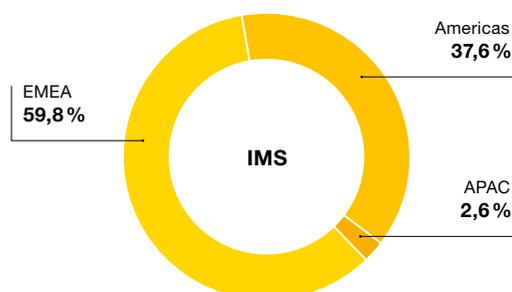
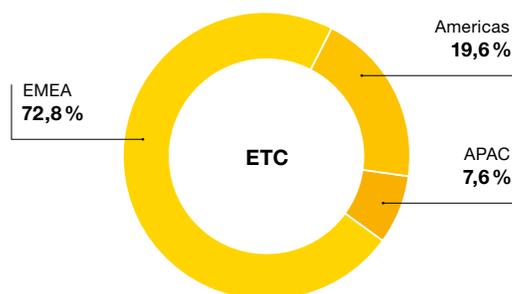
Märkte in drei Regionen
zusammengefasst.



Electronic Toll Collection (ETC). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, die die elektronische Mauteinhebung zur Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an einer Mautstation umfassen, aber auch manuelle Mautsysteme. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzwerken. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung der Systeme.

Intelligent Mobility Solutions (IMS). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen zur Verkehrsüberwachung, Verkehrssteuerung und Verkehrssicherheit abgebildet. Zudem sind Projekte zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen und zur elektronischen Fahrzeugregistrierung sowie intelligente Parklösungen und Systeme zur intermodalen Mobilität diesem Segment zugeordnet, und auch Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen.

Umsatzaufteilung 2015/16 (in %)

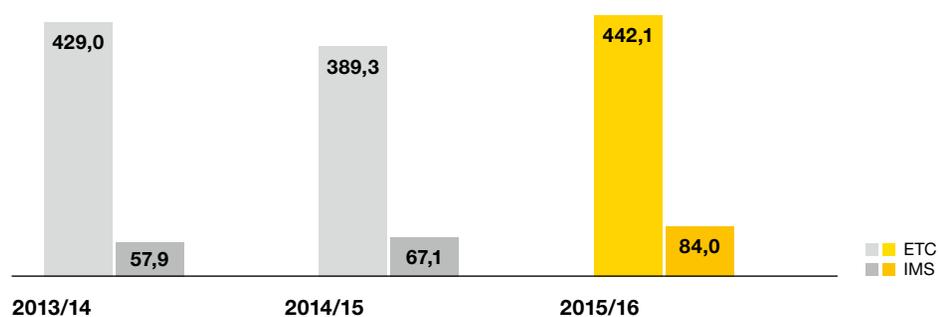


Unsere Segmentergebnisse.

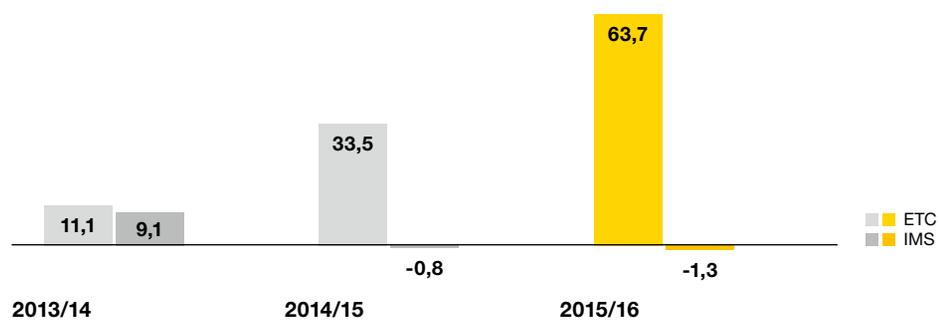
Umsatz- und
Ergebnisaufteilung.

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Segmentzahlen rückwirkend auch für die Wirtschaftsjahre 2013/14 und 2014/15 berechnet und dargestellt.

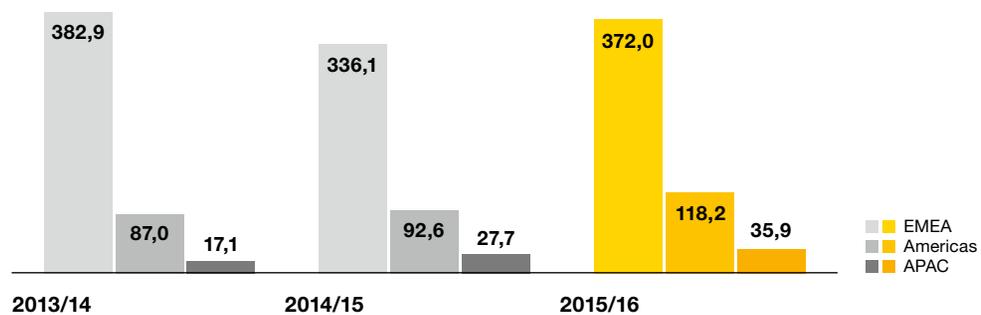
Umsatz nach Segmenten (in Mio. EUR)



EBIT nach Segmenten (in Mio. EUR)



Umsatz nach Regionen (in Mio. EUR)



Unser Unternehmen.





Städtische Zugangsregelung.

Die Regulierung und die damit einhergehende Reduktion des innerstädtischen Verkehrs durch Zugangskontrollen sind ein Thema, das weltweit Stadtverwaltungen vor große Herausforderungen stellt. Mit städtischer Zugangsregelung sorgte Kapsch TrafficCom bereits früh in einer Vorreiterrolle für die Lösung dieses Problems. In Bologna, wo die konsequente Erhaltung der Altstadt auch einen wirtschaftlichen Faktor darstellt, installierte man schon im Jahr 1994 das erste automatisierte Zufahrtssystem. Seitdem hat sich Kapsch TrafficCom an rund 35 ähnlichen Projekten in italienischen Städten mit Technologie und Know-how beteiligt. Städtische Zugangsregelung sorgt dort dafür, dass historische Altstädte sicher in die Zukunft geführt werden. Genau so, wie Kapsch TrafficCom das historische Kapsch-Erbe in die Zukunft führt.

Unser Profil.

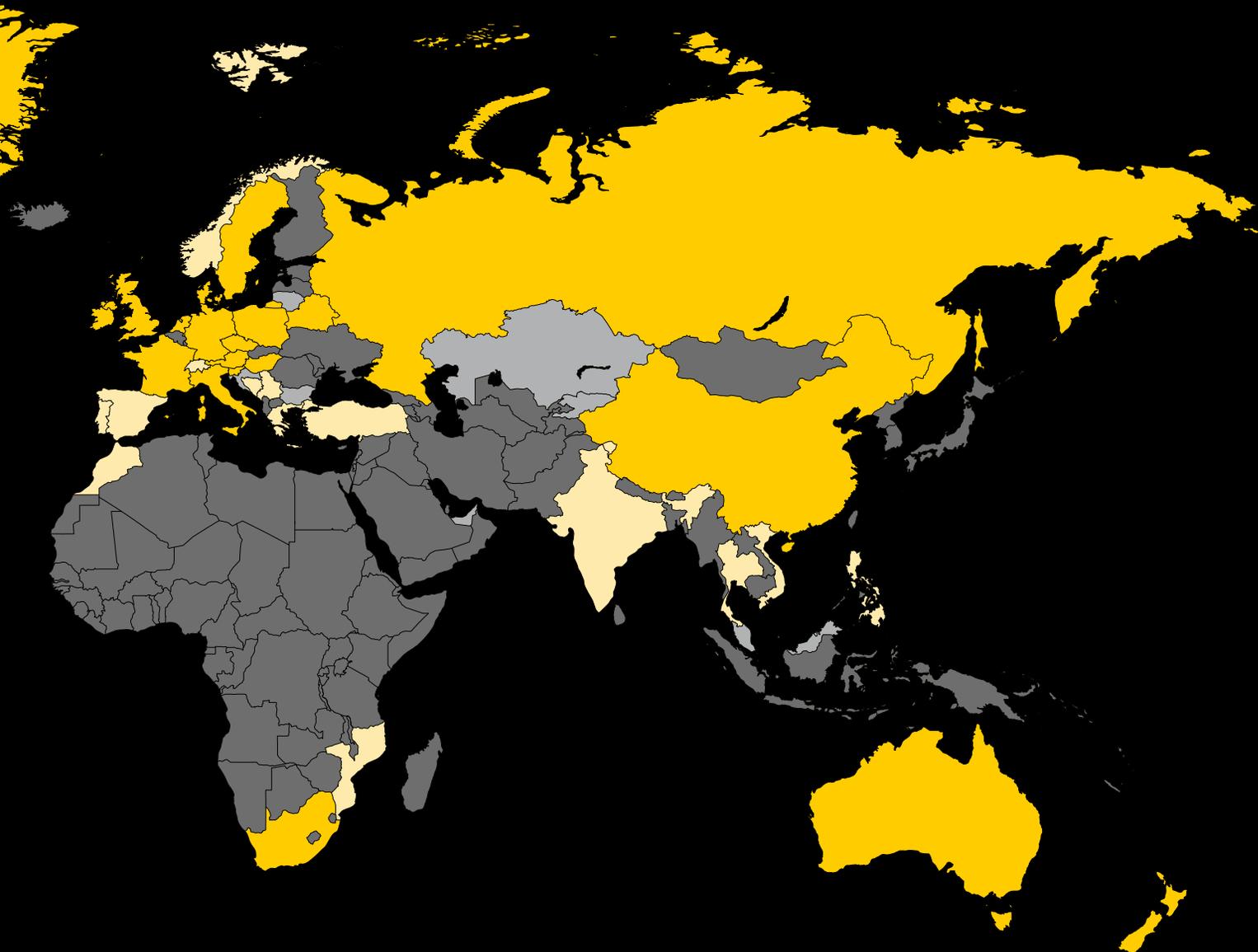
Argentinien
Australien
Bosnien-Herzegowina
Brasilien
Bulgarien
Chile
China
Costa Rica
Dänemark
Deutschland
Ecuador
Frankreich
Griechenland
Indien
Irland
Italien
Kanada
Kasachstan
Kirgisistan
Kolumbien
Kroatien
Litauen
Malaysia
Marokko
Mexiko
Montenegro
Mosambik
Neuseeland
Niederlande
Norwegen
Österreich
Panama
Philippinen
Polen
Portugal
Russland
Schweden
Schweiz
Serbien
Singapur
Slowenien
Spanien
Südafrika
Thailand
Tschechien
Türkei
Ungarn
USA
Vereinigte Arabische
Emirate
Vereinigtes Königreich
Vietnam
Weißrussland



Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von intelligenten Verkehrssystemen (Intelligent Transportation Systems; ITS). In unseren Systemen kommen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Anwendung, die den Transport einschließlich Infrastruktur, Fahrzeug, Benutzer und Industrie unterstützen und optimieren. Unser Fokus richtet sich derzeit auf ITS, die auf die Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur abzielen – wir bezeichnen sie als Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS. Die Adressaten dafür sind Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre.

Unser Angebot umfasst die Lösungssegmente Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Urbane Mobilität und Vernetzte Fahrzeuge. Unsere Systeme tragen dazu bei, Infrastrukturprojekte zu finanzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Verkehrsstaus und weitere Umweltbelastungen durch den Verkehr zu reduzieren, die Produktivität des Fahrzeuges und des Fahrzeugbetriebes zu steigern und den Komfort für den Reisenden zu erhöhen.

Unser Kerngeschäft ist, elektronische Mautsysteme für den mehrspurigen Fließverkehr sowie Verkehrsmanagementsysteme zu entwickeln, zu errichten und zu betreiben. Dabei decken wir mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden, von Komponenten über Design und Errichtung von Systemen bis zum Betrieb, aus einer Hand ab. Kapsch TrafficCom ist laut einer Marktstudie der Ptolemus Consulting Group aus dem Jahr 2015 der weltweit führende Anbieter von Lösungen zur elektronischen Mauteinhebung.

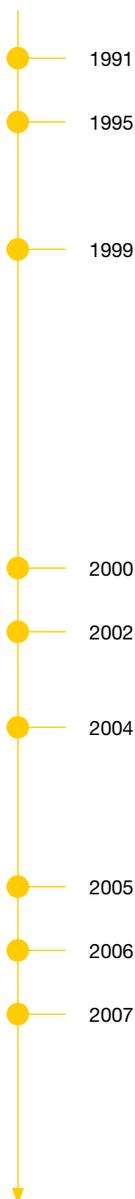


- Referenzen und Niederlassungen¹
 - Referenzen ohne Niederlassungen¹
 - Niederlassungen¹ ohne Referenzen
 - keine Referenzen oder Niederlassungen¹
- ¹ einschließlich Tochtergesellschaften und Repräsentanzen

Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten machen uns zu einem weltweit anerkannten Anbieter im Bereich Elektronische Mauteinhebung. Dazu zählen fünf landesweite Systeme und mehrere Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten, Brücken und in Tunnel. Auch unsere anderen ITS-Lösungen kommen bereits in mehr als zehn Ländern auf allen Kontinenten zum Einsatz.

Mit Hauptsitz in Wien, Österreich, umfasst die Kapsch TrafficCom Group Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 30 Ländern. Die mehr als 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielten im Wirtschaftsjahr 2015/16 einen Umsatz von 526 Mio. EUR. Rund 71 % davon entfielen auf die Region EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika), 22 % auf Americas und 7 % auf APAC (Asien-Pazifik).

Unsere Unternehmensgeschichte.



Unternehmens-Meilensteine

1991 Gründung als Teil der seit 1892 bestehenden Kapsch Group

1995

1999

Erwerb der Sparte Mautsysteme von Bosch Telecom, Deutschland

2000

Erwerb der Combitech Traffic Systems AB, Schweden

2002

Abspaltung der Kapsch TrafficCom AG aus der Kapsch AG

2004

2005

Gründung der Kapsch Telematic Services GmbH, Österreich

2006

Erwerb der DPS Automation S.A., Argentinien

2007

Börseneinführung am 26. Juni 2007

Geschäfts-Meilensteine

► Auftrag zur Realisierung des Ökopunktesystems in Österreich – das weltweit erste emissionsbasierte Verkehrsmanagementsystem

► Start des weltweit ersten elektronischen Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr auf einer Stadtautobahn am Melbourne City Link in Australien

► Implementierung der landesweiten Infrastruktur- und Kontrollsysteme für die „Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ (LSVA) in der Schweiz

► Ausstattung der Brücken Öresund und Storebælt, die die Länder Schweden und Dänemark verbinden, mit einem einspurigen elektronischen Mautsystem

► Installation des ersten einspurigen elektronischen Mautsystems am afrikanischen Kontinent in Südafrika

► Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich

► Start von drei elektronischen Mautstrecken in Chile in den Jahren 2004 bis 2006

► Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Tschechien

► Auftrag zur Errichtung eines elektronischen Mautsystems in Neuseeland

► Errichtung der größten Mautstation Asiens in Neu-Delhi, Indien

Im Jahr 1991 wurde Kapsch TrafficCom als Teil der Kapsch Group gegründet. Zunächst als Sparte Mautsysteme der Kapsch AG geführt, ging im Jahr 2002 aus einer Abspaltung die Kapsch TrafficCom AG hervor. Die Kapsch Group besteht seit 1892 und ist ein österreichischer Technologiekonzern im Familienbesitz.

Bis ins Jahr 1999 ausschließlich als Systemintegrator tätig, gelang durch ausgewählte Akquisitionen, wie den Erwerb der Sparte Mautsysteme von Bosch Telecom, Deutschland (1999), und der Combitech Traffic Systems AB, Schweden (2000), der Zugang zu einem eigenen Portfolio an Technologien und Komponenten.

Im Jahr 2005 erfolgte mit der Gründung der Kapsch Telematic Services GmbH und dem darauf folgenden Erwerb der DPS Automation S.A., Argentinien (2006), einem Spezialisten der Mautgebührenabrechnung im Back Office, der Einstieg in den Betrieb von Mautsystemen.

Seit 2006 deckt Kapsch TrafficCom die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden aus einer Hand ab – Komponenten, Design und Errichtung von Systemen sowie Betrieb.

Im Juni 2007 erfolgte die Börseneinführung, um den Ausbau der globalen Präsenz und das weitere Wachstum zu unterstützen.

	Unternehmens-Meilensteine	Geschäfts-Meilensteine
2008	Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA	▶ Errichtung von Mautsystemen für drei der größten Stadtautobahnen in Bangkok, Thailand
2009	Erwerb von 20,47 % der Anteile an Q-Free ASA, Norwegen	▶ Telematik-Plattform und Verkehrsmanagementsystem in Tschechien bewähren sich im ersten vollen Betriebsjahr
2010	Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika Begebung einer Unternehmensanleihe	▶ Präsentation des ersten Mautsystems, das auf der 5,9-GHz-Technologie basiert, in den USA
2011	Kapitalerhöhung	▶ Start des landesweiten Mautsystems in Polen ▶ Abschluss eines zehnjährigen Technologie- und Servicevertrages mit der E-ZPass Group in den USA
2012	Erwerb von 33 % der Anteile an Simex Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko	▶ Auftrag in Frankreich, der auf der Global-Navigation-Satellite-System (GNSS)-Technologie basiert
2013		▶ Start des landesweiten elektronischen Mautsystems in Weißrussland ▶ Start des elektronischen Mautsystems in der Provinz Gauteng, Südafrika ▶ Start des ersten eigenen in Nordamerika integrierten Komplettsystems am North Tarrant Express in Texas
2014	Erwerb der Transdyn, Inc., USA	▶ Start des Mautsystems auf dem M5 South Western Motorway in Australien
2015	Mehrheitliche Übernahme des Anbieters von Smart Parking, Streetline, Inc., USA	▶ Strategie 2020 sieht Aufbau des Geschäftes mit intelligenten Mobilitätslösungen vor

Im Jahr 2008 gelang durch den Erwerb der TechnoCom Corp., USA, der Einstieg in den nordamerikanischen Markt. Dies wurde 2010 durch den Erwerb des nordamerikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS, einem Anbieter von Mautkomponenten, sowie 2012 durch die Beteiligung an dem mexikanischen Systemintegrator Simex unterstützt.

Im Jahr 2009 erwarb Kapsch TrafficCom 20,47 % (31. März 2016: 19,26 %) der Anteile an dem norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA.

Im Jahr 2010 erfolgte die Übernahme eines Anteils von 51,43 % (31. März 2016: 62,91 %) an dem südafrikanischen Anbieter von Verkehrsmanagementtechnologien TMT.

Im Jahr 2014 erwarb Kapsch TrafficCom die US-amerikanische Transdyn, Inc., einen Hersteller und Integrator von Verkehrsmanagementsystemen.

Im Jahr 2015 wurde die Strategie 2020 definiert, die zu einer Transformation des Kerngeschäftes führen wird.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 erweiterte Kapsch TrafficCom mit der Beteiligung an dem jungen kalifornischen Unternehmen Streetline, Inc. das Angebot um Smart-Parking-Lösungen und Datenanalytik. Im Dezember 2015 erfolgte eine Vereinbarung mit Schneider Electric zur Übernahme des Transportation-Geschäftes.

Unser Angebot.

Mauteinhebung



Elektronische Mauteinhebung

Stadtmaut

Konventionelle Mautstationen

Verkehrsmanagement



Autobahnen

Kontrollierte Spuren

Tunnel und Brücken

Unsere Lösungen. Wir unterteilen unser Angebot in Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Urbane Mobilität und Vernetzte Fahrzeuge, wobei wir Mauteinhebung und Verkehrsmanagement zu unserem Kerngeschäft zählen.

Mauteinhebung. Unser Angebot umfasst Komponenten, Subsysteme und Systeme sowie durchgängige Mautlösungen, mit deren Einnahmen die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden kann und mit denen sich zudem verschiedene verkehrspolitische Maßnahmen umsetzen lassen. Wir wenden alle Methoden zur Mauteinhebung an und können unseren Kunden dadurch die ideale Lösung bis hin zu einem kompletten Migrationspfad anbieten, von manueller und elektronischer bis zu mobiler Mauteinhebung, auf ein- und mehrspurigen Straßen, von bestehenden bis zu neuen Systemkonzepten. Die Lösungen werden abhängig von den Kundenanforderungen auf unterschiedliche Basistechnologien aufgesetzt.

Verkehrsmanagement. Unser Angebot umfasst Lösungen zur Überwachung und Steuerung des Straßenverkehrs, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu optimieren und verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu reduzieren.

Wir bieten Komplettlösungen für die Verkehrssteuerung auf Autobahnen, in Tunnel, auf Brücken und kontrollierten Spuren. Sie ermöglichen die Bereitstellung von Verkehrsinformationen, mit denen Straßenbetreiber den Verkehr optimal regeln und für die Verkehrsteilnehmer, umfassende Informationen bereitstellen können.

Verkehrssicherheit. Wir unterteilen unser Angebot hierbei in Verkehrsüberwachung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen und Elektronische Fahrzeugregistrierung.

Die Verkehrsüberwachung umfasst Gesamtlösungen für die automatisierte Überwachung der Einhaltung von Verkehrsgesetzen. Die Lösungen erlauben, verschiedene Delikte wie zu schnelles Fahren, das Überfahren von roten Ampeln oder Überladung zu erfassen und die Strafgebühren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben einzuheben. Damit lassen sich wirtschaftlich nachhaltige Sicherheitsprogramme implementieren.

Die Kontrolle von Nutzfahrzeugen umfasst Lösungen, um sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Produktivität von Flotten zu erhöhen. Applikationen sind beispielsweise die Überprüfung und Vorselektion

Verkehrssicherheit



Verkehrsüberwachung

Kontrolle von Nutzfahrzeugen

Elektronische Fahrzeugregistrierung

Urbane Mobilität



Städtische Zugangsregelung

Intelligente Parklösungen

Intermodale Mobilität

Vernetzte Fahrzeuge



V2X-Automotive

V2X-Infrastruktur

Vernetzte Services

von LKWs vor Kontrollplätzen. Dies erfolgt entweder mittels Sensorik zur Gewichtüberprüfung oder mittels 5,9-GHz-basierten On-Board Units zum Auslesen von Fahrer- und Fahrzeugzustandsdaten durch Kontrollorgane.

Die elektronische Fahrzeugregistrierung umfasst Lösungen, um mittels elektronischer Kennzeichen die Fahrzeugregistrierung zu verbessern, Kennzeichenfälschung zu verhindern und dadurch insgesamt die Verkehrs- und öffentliche Sicherheit zu erhöhen. Die Lösungen erlauben darüber hinaus die zentrale Verwaltung von Fahrzeughalterdaten und die automatisierte Kontrolle durch Behörden.

Urbane Mobilität. Wir unterteilen unser Angebot hierbei in Städtische Zugangsregelung, Intelligente Parklösungen und Intermodale Mobilität.

Die städtische Zugangsregelung umfasst verschiedene Lösungen für die Zugangsregelung, mit denen der Verkehr in den Städten gesteuert und auf Wunsch vergeben werden kann. Die Komplettlösungen unterstützen dabei eine Vielzahl von Gebührenberechnungsarten – abhängig von der Tageszeit, der Dauer des Aufenthaltes, der Emissionsklasse oder

vom Verkehr. Die Lösungen werden abhängig von den Anforderungen auf unterschiedliche Basistechnologien aufgesetzt.

Die intelligenten Parklösungen umfassen Smart-Parking-Lösungen, die intelligente Daten und moderne Analytik zur Lösung von Parkplatzproblemen für Kunden in aller Welt liefern. Unsere Technologie erleichtert das Auffinden des besten Parkplatzes und erhöht damit die Effizienz in Städten, Universitäten und an Unternehmensstandorten erheblich. Zudem wird deren ökologischer Fußabdruck verkleinert.

Intermodale Mobilität umfasst Lösungen, die wir in Zusammenarbeit mit unserer Schwestergesellschaft Kapsch CarrierCom entwickeln werden.

Vernetzte Fahrzeuge. Fahrzeug-zu-Fahrzeug (V2V)- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur (V2I)-Kommunikation, kollektiv „V2X“ abgekürzt, ist eine der Kerntechnologien für zukünftiges Verkehrsmanagement, autonomes Fahren und generell zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Unser Angebot umfasst Fahrzeugkomponenten und Streckenstationen sowie – in Kombination mit unseren Verkehrsmanagementsystemen – auch Gesamtlösungen für Straßenbetreiber.

System-Design & Errichtung.

Die Komponenten werden von uns entweder zu Subsystemen, die einzeln bzw. kombiniert vertrieben werden, oder zu schlüsselfertigen Komplettsystemen integriert.

Die Subsysteme wie Maut- und Kontrollstationen sowie das Zentralsystem sind wesentliche Bausteine eines Systems und erfüllen spezifische Funktionen wie die Mauteinhebung und deren Kontrolle, die Verkehrsrechtsüberwachung oder das Verkehrsmanagement.

Die Integration umfasst alle Aktivitäten für eine erfolgreiche und zeitgerechte Lieferung der den jeweiligen Kundenanforderungen entsprechenden Lösung. Unsere Integrationsdienstleistungen umfassen das Design, die Anpassung und den Roll-out einschließlich der Dokumentation sowie den Abnahmetest, das gesamte Projekt- und Lieferantenmanagement sowie die Schulung im Umgang mit der Lösung.

Betrieb.

Der Betrieb umfasst die Beratung sowie den technischen und den kommerziellen Betrieb von Systemen.

In der Beratung analysieren wir die Rahmenbedingungen und entwickeln ein Gesamtkonzept. Unser Portfolio umfasst die Analyse der lokalen Gegebenheiten, das Management rechtlicher und verkehrspolitischer Rahmenbedingungen sowie die Erstellung des technischen und kommerziellen Konzeptes. Darüber hinaus bieten wir an, bestehende Betriebsorganisationen zu optimieren.

Der technische Systembetrieb bezieht sich auf die Überwachung, die Wartung und die laufende Verbesserung des Systems.

Der kommerzielle Systembetrieb beinhaltet je nach Lösung die Planung und Umsetzung von Point-of-Sales-Maßnahmen, die Einrichtung und den Betrieb von Call-Center-Diensten, die Gestaltung spezifischer Webportale sowie das Aufsetzen von Zahlungssystemen, die eine Bezahlung mittels Überweisung, Bargeld, Kreditkarte oder Tankkarte ermöglichen, einschließlich dem vollständigen Rechnungs- und Mahnwesen.

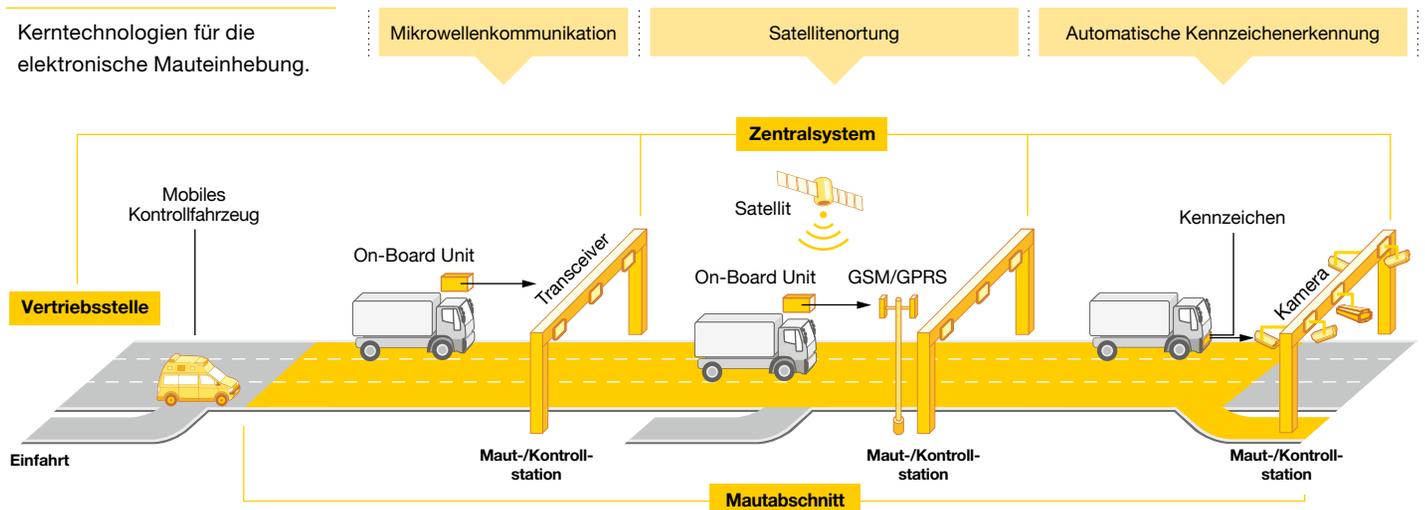
Unsere Zielgruppen.

Mit unseren Systemen adressieren wir derzeit in erster Linie Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre, aber auch Stadtverwaltungen, Polizei und verwandte Behörden wie etwa Straßenverwaltungen sowie Verkehrs- und Innenministerien, wenn es um landesweite Projekte geht.

Mit unseren Komponenten adressieren wir Systemintegratoren, Distributoren und die Fahrzeugindustrie.

Mit unserem Betrieb adressieren wir Frächter und Fahrzeuglenker, sofern wir ein System für unseren Endkunden betreiben.

Kerntechnologien für die elektronische Mauteinhebung.



Unsere ausgewählten Projekte und Referenzen.

Europa.

In Österreich realisierten wir im Jahr 1995 mit dem Ökopunktesystem das weltweit erste emissionsbasierte Verkehrsmanagementsystem.

2004 wurde ein landesweites elektronisches Mautsystem für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht auf nunmehr rund 2.200km Autobahnen und Schnellstraßen in Betrieb genommen. Als Systemlieferant zeichnen wir für das gesamte Design und die Errichtung des Systems verantwortlich, nach der Implementierung haben wir den technischen Betrieb einschließlich der Wartung des Systems übernommen.



In Schweden und Dänemark statteten wir die Brücken Öresund und Storebælt, die beide Länder verbinden, mit einem einspurigen elektronischen Mautsystem aus.



In der Schweiz zeichnen wir ab 1999 für die Implementierung der landesweiten Infrastruktur- und Kontrollsysteme für das LKW-System LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) verantwortlich.



In Weißrussland nahmen wir 2013 die erste Ausbaustufe des elektronischen Mautsystems BelToll für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht sowie Personenkraftwagen auf der Durchfahrt in Betrieb. Nach vollständiger Realisierung des laufenden Ausbaus wird das gesamte BelToll-Strasßennetz mehr als 1.500 Kilometer umfassen.



In Tschechien waren wir für das Design und die Errichtung des landesweiten elektronischen Mautsystems MyTo CZ für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht auf mehr als 1.400km Autobahnen und Schnellstraßen verantwortlich. Das System wurde in nur neun Monaten implementiert und 2007 in Betrieb genommen.

Seither haben wir den technischen sowie den kommerziellen Betrieb des Systems übernommen und dieses um eine Telematik-Plattform und ein Verkehrsmanagementsystem erweitert.



In Italien sind unsere städtischen Zugangsregelungen unter anderem in den Städten Rom, Bologna, Piacenza, Genua, Livorno, Arezzo, Ravenna, Lecce und Salerno im Einsatz.



In Portugal errichteten wir für einen Konzessionär ein elektronisches Mautsystem auf einem Straßenabschnitt.



In Polen nahmen wir 2011 das landesweite elektronische Mautsystem viaTOLL auf dem bestehenden Straßennetz von 1.565km für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht nach nur acht Monaten Implementierungszeit in Betrieb.

Seither haben wir den technischen sowie den kommerziellen Betrieb des Systems übernommen und das System auf nunmehr rund 2.900km erweitert.



Amerika.

In Nordamerika ermöglichte das 2010 erworbene Unternehmen Mark IV IVHS einige Meilensteine der ITS-Anwendungen, wie etwa das elektronische Mautsystem am Highway 407 ETR in Kanada.



In Südamerika implementierten wir drei elektronische Mautsysteme auf Autobahnen und Schnellstraßen für alle Fahrzeugklassen in Chile: Costanera Norte, Autopista Central und Vespucio Norte Express. Alle drei Systeme schließen Lösungen zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung sowie zur Fahrzeugregistrierung mit ein. 2014 errichteten wir für ein Bergbauunternehmen in Chile ein Verkehrsmanagementsystem, das wir seither betreiben.



In den USA zählen zu den Meilensteinen der ITS-Anwendungen die Interoperabilität zwischen einem elektronischen LKW-Vorankmeldungssystem und einem Mautsystem (PrePass System) oder das System für die E-ZPass Group, einen Zusammenschluss von 24 Mautbehörden in 14 Bundesstaaten, die das weltweit größte interoperable Mautsystem betreiben.

In Nordtexas entwickelten, installierten und integrierten wir ein System zur Bewirtschaftung von gebührenpflichtigen Fahrspuren auf den Autobahnen North Tarrant Express sowie LBJ Express in Dallas und in Tarrant County und verantworten seit der Inbetriebnahme in den Jahren 2013 bzw. 2014 den Betrieb und die Wartung des Systems.

Im Jahr 2013 übernahmen wir die Wartung der Mautsoftware für die Golden Gate Bridge in San Francisco.

Zuletzt errichteten wir für die New York State Thruway Authority ein elektronisches Mautsystem in South Nyack, New York.

Das 2014 übernommene Unternehmen Transdyn, Inc. installierte bislang mehr als 30 Verkehrsmanagementsysteme in den USA und in anderen Ländern.



Sonstige Länder.

In Indien errichteten wir 2007 am Highway Nr. 8 in Neu-Delhi ein System zur manuellen Bemannung mit elektronischer Mikrowellenkommunikation inklusive der größten Mautstation Asiens mit 36 Spuren.



In Thailand errichteten wir im Jahr 2008 Mautsysteme für drei der größten Stadtautobahnen in Bangkok mit einer Gesamtlänge von 55km.



In Südafrika installierten wir im Jahr 2002 das erste einspurige elektronische Mautsystem am afrikanischen Kontinent auf dem Platinum Toll Highway.

2013 startete das elektronische Mautsystem für den mehrspurigen Fließverkehr für alle Fahrzeugklassen auf 185 km in der südafrikanischen Provinz Gauteng.



In Neuseeland wurden wir im Jahr 2007 mit der Errichtung und dem Betrieb eines elektronischen Mautsystems beauftragt.



In Australien implementierten wir im Jahr 1999 am Melbourne City Link das weltweit erste elektronische Mautsystem für den mehrspurigen Fließverkehr auf einer Stadtautobahn sowie Systeme zur Fahrzeugerkennung, -klassifizierung und -registrierung. Weitere derartige Systeme realisierten wir in Sydney und Brisbane.



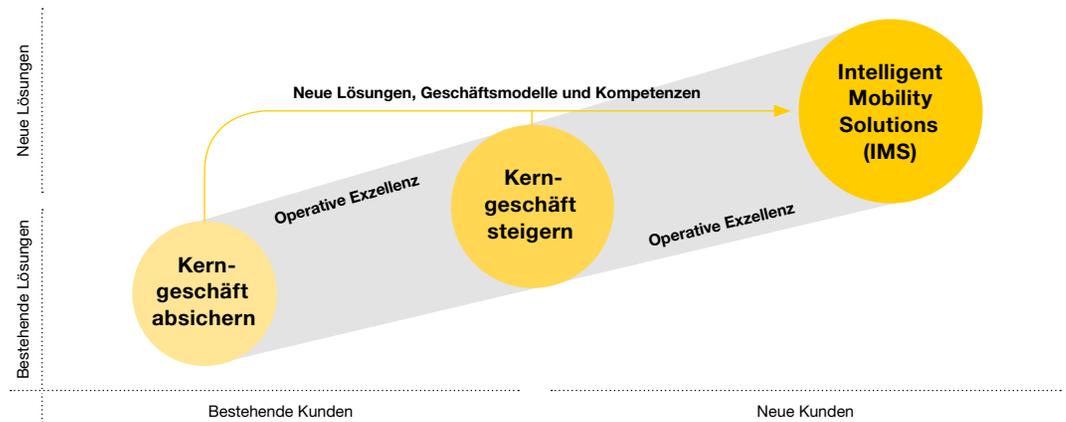
In Russland installierten wir bereits mehrere ITS-Lösungen – Weigh-in-Motion-Stationen, Maut- und intelligente Verkehrssysteme.



Unsere Strategie.

In den vergangenen Jahren haben wir unser Geschäft erfolgreich um ausgewählte intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems; ITS) erweitert und zählen heute neben elektronischer Mauteinhebung (Electronic Toll Collection; ETC) auch Verkehrsmanagement (Traffic Management Systems; TMS) zu unserem Kerngeschäft. Die Trends zeigen zudem eine steigende Nachfrage nach intelligenten Mobilitätslösungen. Wir werden daher zusätzlich einen Geschäftsbereich Intelligente Mobilitätslösungen (Intelligent Mobility Solutions; IMS) aufbauen, für den wir neue Geschäftsmodelle entwickeln und integrierte Lösungen anbieten, die mehrere Applikationen miteinander vereinen. Die Strategie 2020, die wir vor rund einem Jahr definiert haben, wird demnach zu einer Transformation des Geschäftes von Kapsch TrafficCom führen.

Transformation unseres Geschäftes durch operative Exzellenz.



Kerngeschäft absichern. Die Kapsch TrafficCom Group wird ihre Marktposition in den Märkten, in denen sie mit dem Systemgeschäft etabliert ist, verteidigen und das starke weltweite On-Board-Unit-Geschäft bewahren. Dazu zählt auch die Verlängerung bzw. Erneuerung langfristiger Verträge.

Kerngeschäft steigern. In unseren Kerngeschäftsbereichen ETC und TMS streben wir nachhaltiges und profitables Wachstum an. Das Portfolio wird durch Straffung und Lückenschlüsse weiter optimiert, auch mittels Lösungen für kleine und mittlere Straßenbetreiber und Konzessionäre. Mit innovativen Produkten und Anwendungen werden wir unsere Kunden beim Übergang zu ITS-Lösungen der nächsten Generation begleiten.

Intelligent Mobility Solutions (IMS). Wir bauen schrittweise ein IMS-Geschäft auf, das Mobilitätsapplikationen und -dienste, Lösungen für vernetzte Fahrzeuge und multimodalen Verkehr sowie die Sammlung, Analyse und Bereitstellung von reise- und verkehrsbezogenen Daten umfasst.

Mit neuen Lösungen wird Kapsch TrafficCom zukünftig auch zusätzliche Kundengruppen wie Serviceanbieter oder direkt die Endnutzer ansprechen und das heutige Kerngeschäft von Autobahnen in Richtung Stadt erweitern.

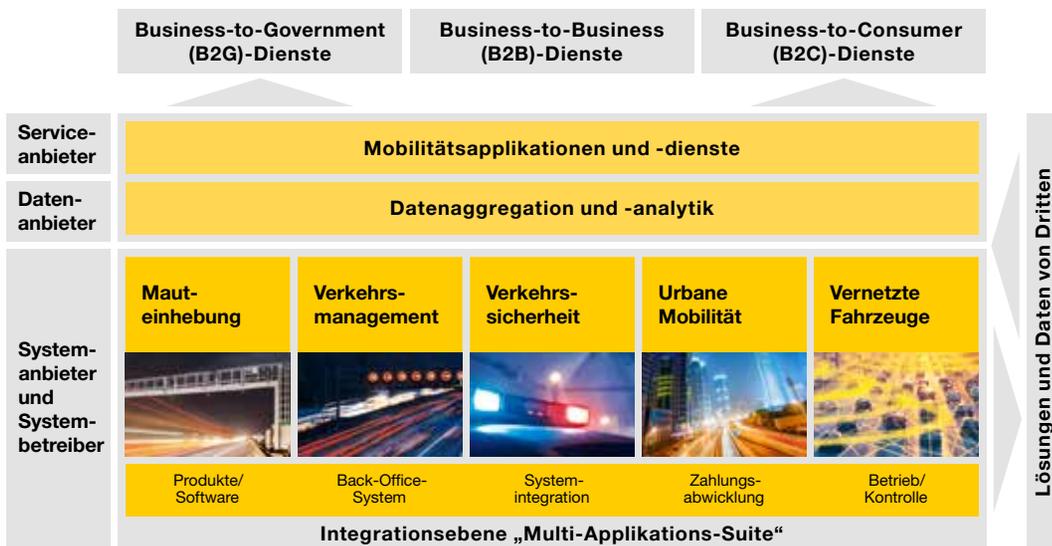
Unsere strategischen Prioritäten.



Die Veränderung der Kapsch TrafficCom Group spiegelt sich in dem zukünftigen Portfolio wider. Wir werden fünf Lösungssegmente abdecken und uns von einem reinen Systemanbieter und -betreiber auch zu einem Daten- und Serviceanbieter verbreitern. Ziel ist zudem die schrittweise Zusammenführung unserer Einzel-

lösungen in eine vollintegrierte Gesamtlösung, die wir als „Multi-Applikations-Suite“ bezeichnen. Dieses durchgängige und zukunftsorientierte Portfolio gibt für Kapsch TrafficCom die Richtung der nächsten Jahre vor. Einige Elemente bestehen bereits, für andere Teile gilt es erst die entsprechenden Lösungen auszuarbeiten.

Unser zukünftiges Portfolio an Mobilitätslösungen.



Weiterentwicklungen im Geschäftsjahr und nächste Schritte.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 setzte Kapsch TrafficCom zahlreiche Schritte, die wir als wesentliche Elemente für die intelligenten Mobilitätslösungen der Zukunft sehen.

Mit den gewonnenen Mautaufträgen in Australien, Chile und den USA konnten wir unsere Marktposition in bestehenden Märkten ausbauen. Diese Aufträge kamen durchwegs von Konzessionären; sie zeigen somit auch, dass Kapsch TrafficCom inzwischen Lösungen für diese Kundengruppe anbieten kann. Zahlreiche neue Produkte und Entwicklungen führten zu Verbesserungen und innovativen Lösungen, auch im Hinblick auf den Einsatz neuer Technologien oder die Einbindung von Smartphones.

Im April 2015 beteiligte sich Kapsch TrafficCom mehrheitlich an der kalifornischen Streetline, Inc., einem Pionier im Bereich Smart-Parking-Lösungen und Datenanalytik. Die Erfahrungen aus mehr als 350 Millionen Parkereignissen in über 30 Städten, Universitäten und Unternehmensstandorten in Nordamerika und Europa sowie die preisgekrönte Parker®-App zeichnen dieses junge Unternehmen aus, mit dem wir in die Zukunft investieren.

Zudem zeigte sich zunehmender Bedarf an Lösungen für die Stadt: Im Berichtsjahr haben wir ein Stadtzufahrtssystem in Italien in Betrieb genommen, und ein Auftrag für die tschechische Hauptstadt Prag beinhaltet unsere V2X-Technologie.

Ein weiterer wesentlicher Schritt in diese Richtung war die Übernahme der weltweiten Transportation-Sparte von Schneider Electric, die nach Bilanzstichtag, Anfang April 2016 abgeschlossen wurde.

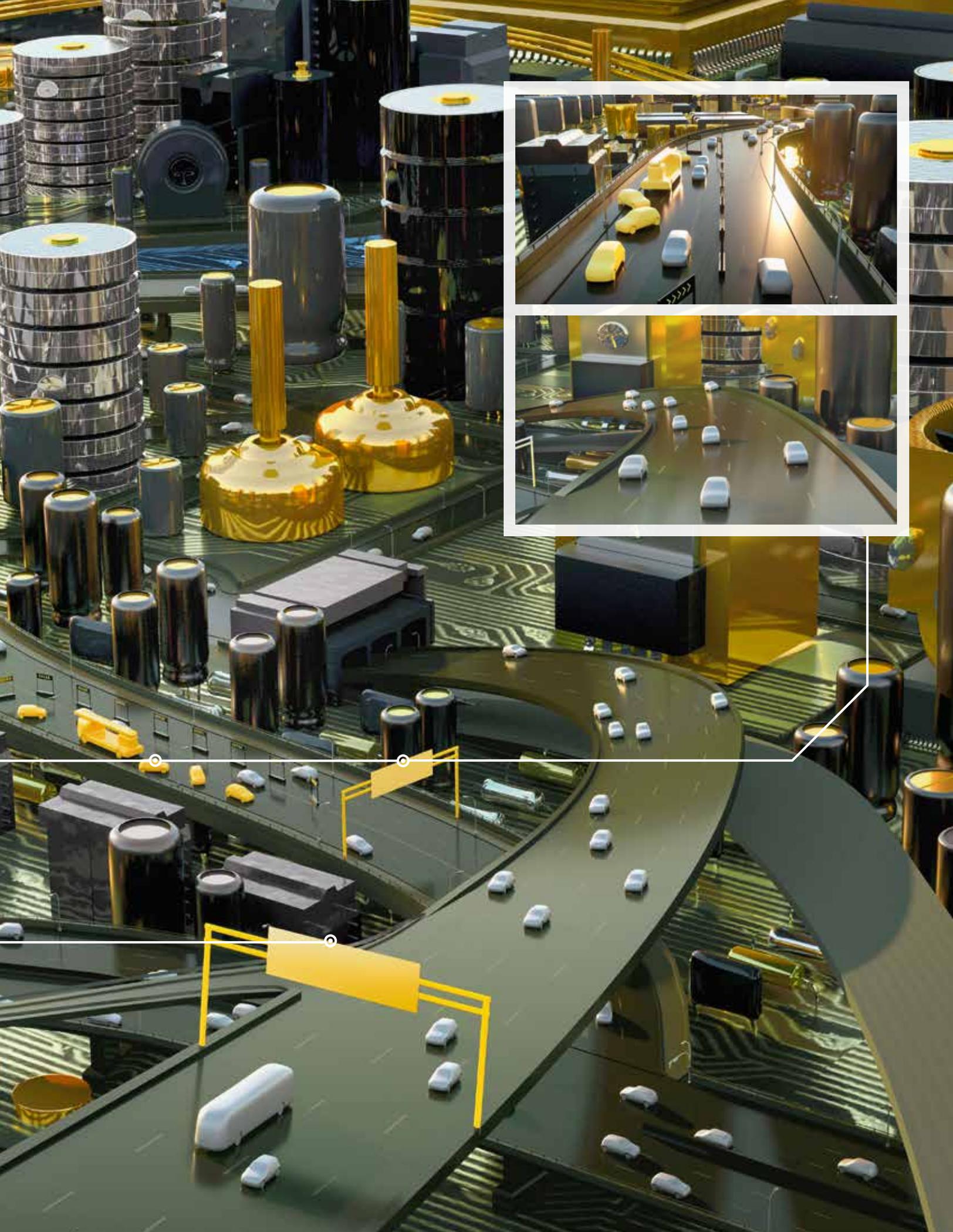
Das Unternehmen ist ein führender Anbieter von Echtzeit-IT-Lösungen für städtische Verkehrssteuerung – eine perfekte Ergänzung zu unserem Verkehrsmanagementsystem DYNAC, das überwiegend auf Autobahnen und Langstrecken eingesetzt wird. Die Hauptmärkte sind derzeit Nord- und Südamerika sowie Spanien und im Mittleren Osten.

Für weitere Informationen, wie Kapsch TrafficCom in Zukunft den Verkehr sowohl in Städten als auch auf Autobahnen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher machen wird, haben wir dem Geschäftsbericht einen Folder über „Smart Urban Mobility“ beigelegt.

Unsere Aktie.

DYNAC.

Vieles, das lange komplex erschien, wird durch die Einbindung intelligenter Infrastruktur und die daraus gewonnenen Daten transparent. Aktien gehören ebenso dazu wie die Entwicklung des weltweiten Verkehrsaufkommens. Mit DYNAC, der von Kapsch TrafficCom entwickelten Software zur Verkehrskontrolle, tragen wir dazu bei, dass Menschen weltweit Ihr Ziel schneller, sicherer und umweltfreundlicher erreichen, egal ob es um Autobahnen, Tunnel, urbane Gebiete oder eben den Finanzmarkt geht. Kapsch TrafficCom kennt die spezifischen Herausforderungen und hat sich daher konsequent auf das vorzeitige Erkennen von Problemen und deren Lösung spezialisiert. Durch effizientes Management leiten wir so nicht nur den Verkehr, sondern auch unser Unternehmen auf direktem Weg zum Erfolg.



Unsere Aktie im Detail.

In einem turbulenten Umfeld verloren die internationalen Aktienindizes im Berichtszeitraum durchwegs an Wert.

Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2015/16.

Internationale Aktienmärkte. In Anbetracht der wirtschaftlichen und politischen Turbulenzen konnten die Kursniveaus an den internationalen Börsen im Berichtszeitraum relativ stabil gehalten werden.

In den Sommermonaten waren die Euro-Krise mit dem potenziellen Austritt Griechenlands, die Verschärfung des Krieges in Syrien und der folgende Flüchtlingsstrom nach Europa an den Börsen spürbar. Auch der enorme Ölpreisverfall sowie die Verlängerung der Sanktionen gegenüber Russland drückten die Stimmung. Im August ließen sich die westlichen Börsen zudem von schwachen Wirtschaftsvorgaben und rasanten Kurseinbrüchen in China anstecken. Eine zweite Welle folgte Anfang 2016, als an den chinesischen Börsen aufgrund massiver Kursabstürze nach einer neuerlichen Währungsabwertung der Handel an zwei Tagen ausgesetzt wurde. Erst ab Mitte Februar setzte eine leichte Erholung an den internationalen Börsen ein. Konjunkturängste entspannten sich, der Druck auf den Ölpreis ließ nach, und die Zinssenkung der Europäischen Zentralbank stützte die Entwicklung in Europa.

Von den internationalen Vergleichsindizes hielt sich einzig der Dow Jones Industrial im Berichtszeitraum von 1. April 2015 bis 31. März 2016 in einer Seitwärtsbewegung, er lag zum Ende des Wirtschaftsjahres nur knapp 1 % unter dem Vorjahreswert. Der japanische Nikkei 225 gab vor allem im ersten Quartal 2016 nach und schloss um 13 % tiefer. Der europäische Aktienindex Euro Stoxx 50 verlor in diesem Zeitraum 19 %, auch der deutsche DAX gab um 17 % nach.

Wiener Börse. Die Kursentwicklung an der Wiener Börse verhielt sich ähnlich dem europäischen Umfeld, positiv wirkte hier angesichts des Osteuropa-Exposures die Entspannung des Russland-Ukraine-Konflikts. Der Leitindex ATX verlor im Berichtszeitraum 10 % an Wert, der weiter gefasste ATX-Prime-Index gab um 8 % nach.

Die Kapsch TrafficCom Aktie legte um 25 % zu und war an der Wiener Börse „Best Performer 2015“.

Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2015/16.

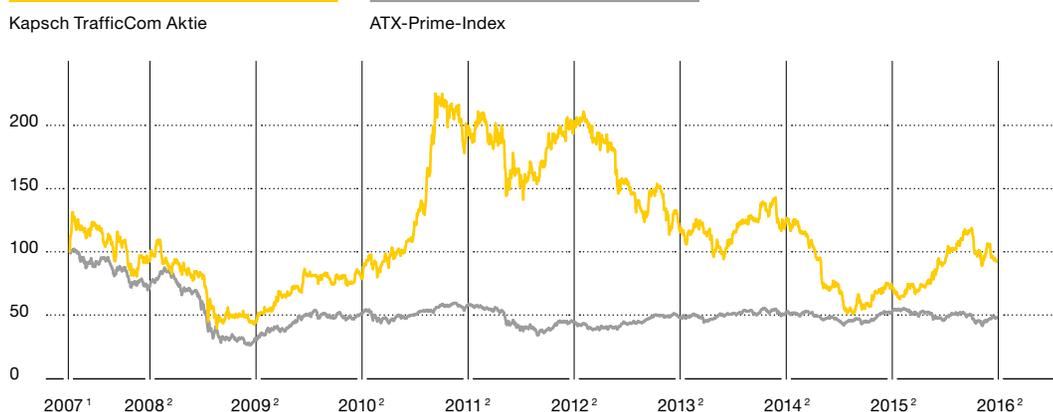
Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG notieren seit 26. Juni 2007 unter ISIN AT000KAPSCH9 an der Wiener Börse im Prime Market. Sie sind im ATX-Prime-Index, im ATX Global Players und in dem österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX enthalten.

Das Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 13,0 Mio. EUR und ist aufgeteilt in 13 Mio. nennbetragslose Stückaktien.

Der Aktienkurs entwickelte sich im Gegensatz zu dem internationalen Börsenumfeld im Wirtschaftsjahr 2015/16 sehr erfreulich. Nach den Kursverlusten im Jahr 2014 ermöglichte ein anhaltender starker Aufwärtstrend insbesondere im zweiten und dritten Berichtsquartal einen Jahreshöchstkurs von 37,61 EUR am 7. Dezember 2015. Nach einer Abwärtskorrektur im vierten Quartal des Geschäftsjahres schloss die Kapsch TrafficCom Aktie am 31. März 2016 bei 29,80 EUR. Mit diesem Plus von 25 % gegenüber dem Vorjahreskurs hob sich die Performance deutlich von den internationalen Börsentrends ab. Für das Kalenderjahr 2015 wurde Kapsch TrafficCom als „Best Performer 2015“ der Wiener Börse ausgezeichnet, in diesem Zeitraum verdoppelte sich der Wert der Aktie.

Seit dem Börsegang im Jahr 2007 gab die Kapsch TrafficCom Aktie bei starken Schwankungen um insgesamt 7 % nach. Ausgehend von einem Emissionskurs von 32,00 EUR steht dem tiefsten Kurs von 12,65 EUR am 7. November 2008 ein Höchstwert von 72,00 EUR am 7. und 30. Dezember 2010 gegenüber. Der Dow Jones Industrial Index, aber auch der deutsche DAX verzeichneten in diesem Zeitraum signifikante Steigerungen, während der europäische Aktienindex Euro Stoxx 50 um 32 % nachgab. Auch der ATX- und der ATX-Prime-Index verloren in den knapp neun Jahren 53 % bzw. 52 % an Wert. Damit entwickelte sich die Kapsch TrafficCom Aktie besser als das europäische Aktienumfeld.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX-Prime-Index von 26. Juni 2007 bis 31. März 2016



1 Emissionspreis je Aktie und Eröffnungswert ATX-Prime-Index am 26. Juni 2007 jeweils auf 100 indiziert
 2 jeweils zum 31. März

Durch den Kursanstieg erhöhte sich die Börsenkapitalisierung auf 387,4 Mio. EUR.

Bezogen auf den Schlusskurs der Aktie von 29,80 EUR am 31. März 2016 beträgt die Börsenkapitalisierung der Kapsch TrafficCom AG 387,4 Mio. EUR (31. März 2015: 310,0 Mio. EUR). Der durchschnittliche Tagesumsatz der Kapsch TrafficCom Aktie an der Wiener Börse lag mit 0,62 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Doppelzählung).

Aktienkennzahlen		2013/14	2014/15	2015/16
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	in Mio.	13,00	13,00	13,00
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	-0,33	0,28	2,39
Dividende je Aktie	in EUR	0,00	0,50	1,50 ⁵
Free Cashflow je Aktie	in EUR	-2,04	5,14	6,98
Emissionspreis je Aktie ²	in EUR	32,00	32,00	32,00
Ultimokurs ³	in EUR	39,99	23,85	29,80
Ultimo Kurs-Gewinn-Verhältnis ³		-120,9	85,42	12,46
Ultimo Börsenkapitalisierung ³	in Mio. EUR	519,87	309,99	387,40
Performance der Aktie	in %	8,02	-40,37	24,97
Performance ATX Prime	in %	10,01	0,47	-7,64
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen ⁴	in Mio. EUR	0,97	0,63	0,62

1 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von Aktien; Ergebnis je Aktie berechnet aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist
 2 am 26. Juni 2007
 3 zum Stichtag 31. März
 4 Doppelzählung
 5 Vorschlag des Vorstandes zur Beschlussfassung durch die Hauptversammlung am 7. September 2016

Der Dividendenvorschlag von 1,50 EUR je Aktie entspricht der höchsten Dividende seit dem Börsengang.

Dividendenpolitik.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine langfristig orientierte Dividendenpolitik. Diese sieht vor, dass die Dividendenausschüttung im langjährigen Durchschnitt rund einem Drittel des Konzernjahresgewinnes entspricht. Zusätzlich wird der Aspekt einer kontinuierlichen absoluten Ausschüttungshöhe miteinbezogen, wenn die langfristige Entwicklung des Unternehmens dies zulässt. Für das Wirtschaftsjahr 2015/16 wird der Vorstand der Hauptversammlung am 7. September 2016 die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,50 EUR je Aktie (2014/15: 0,50 EUR je Aktie) vorschlagen. Dies ist die bislang höchste Dividende seit dem Börsengang. Die erneut überdurchschnittliche Ausschüttungsquote wird dabei im Zusammenhang mit der signifikanten Ergebnisverbesserung, der guten Liquidität und der langfristigen Strategie des Unternehmens gesehen.

Aktionärsstruktur.

Zum Bilanzstichtag am 31. März 2016 hielt die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH 63,3 % der Aktien (31. März 2015: 63,1 %). Rund 36,7 % der Aktien befanden sich im Streubesitz (31. März 2015: 36,9 %), wovon nach Information des Unternehmens rund 5,4 % seit Anfang Juli 2015 im Besitz von The Bank of New York Mellon Corporation sowie deren verbundenen Unternehmen sind (31. März 2015: keine meldepflichtigen Beteiligungen).

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält als Kernaktionär 63,3 % der Aktien.

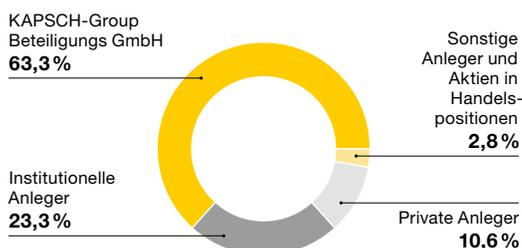
Kernaktionär. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX Handels GmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung

und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, drei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, und keine Person ist im Vorstand von mehr als einer der drei Privatstiftungen vertreten. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung), Kari Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (ALUK-Privatstiftung) und Elisabeth Kapsch sowie Mitglieder ihrer Familie (Children of Elisabeth-Privatstiftung).

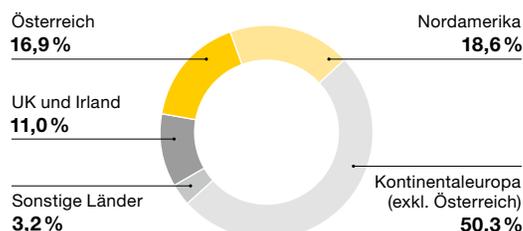
Streubesitz. Die Kapsch TrafficCom AG hat eine breit gestreute Aktionärsstruktur. Neben dem Kernaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH dominieren nach Kenntnis des Unternehmens mit 23,3 % der Aktien institutionelle Anleger, wovon 66,5 % auf die zehn größten Investoren entfallen. Der Anteil an Privataktionären verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 10,6 %. Die verbleibenden 2,8 % entfallen auf sonstige Anleger und Aktien in Handelspositionen.

Die regionale Verteilung der institutionellen Anleger veränderte sich im Vorjahresvergleich signifikant: Mit 50,3 % ist die Mehrheit der institutionellen Investoren nun in Kontinentaleuropa exklusive Österreich (zuvor 22,5 %), der Anteil der Investments in Nordamerika stieg auf 18,6 % an. Demgegenüber ging der Österreich-Anteil von zuvor 40,3 % auf 16,9 % zurück, der Anteil in UK und Irland halbierte sich auf 11,0 %. Die übrigen 3,2 % sind Investoren in sonstigen Ländern. Klassifiziert nach Investorentyp verfolgen institutionelle Investoren von Kapsch TrafficCom zunehmend eine Wert-Strategie (57,0 %).

Aktionärsstruktur zum Stichtag 31. März 2016



Institutionelle Anleger nach Regionen



Die Unternehmensanleihe hat eine Laufzeit bis November 2017.

Unternehmensanleihe.

Am 3. November 2010 begab die Kapsch TrafficCom AG eine 4,25%-Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75 Mio. EUR und einer Laufzeit bis November 2017. Die Stückelung beträgt 1.000 EUR. Das generierte Kapital wurde zur Finanzierung der Akquisition von Mark IV IVHS Ende des Jahres 2010 und zur Deckung des Kapitalbedarfes in weiteren Projekten verwendet.

Im Rahmen eines Rückkaufangebotes von 28. April bis 19. Mai 2015 wurden Anteile im Wert von 4,2 Mio. EUR rückerworben und der Oesterreichischen Kontrollbank zur Einlösung übergeben. Seither haftet die Unternehmensanleihe mit unveränderter Laufzeit nur noch mit 70,8 Mio. EUR aus.

Die Anleihe notiert an der Wiener Börse im geregelten Freiverkehr unter ISIN AT0000A0KQ52 und ist im Corporates-Prime-Segment für Anleihen an der Wiener Börse enthalten. Kapsch TrafficCom verpflichtet sich damit zu erhöhter Transparenz durch zusätzliche Informationen für Anleiheinvestoren.

Nach Kenntnis des Unternehmens wird die Kapsch TrafficCom Anleihe überwiegend von privaten Investoren gehalten, darüber hinaus sind in- und ausländische institutionelle Anleger beteiligt. Zum Stichtag 31. März 2016 notierte die Anleihe bei einem Kurs von 103,50%.

Anleihekennzahlen		2013/14	2014/15	2015/16
Eigenkapital	in Mio. EUR	213,1	219,4	230,7
Eigenkapitalquote	in %	37,6	42,5	44,9
Nettoverschuldung	in Mio. EUR	-93,4	-35,9	33,8
Entschuldungsdauer (Nettoverschuldung/EBITDA)	in Jahren	2,53	0,58	—
Zinsaufwand	in Mio. EUR	5,5	6,0	5,2
Zinsdeckungsgrad 1 (EBIT/Zinsaufwand)	in %	3,70	5,47	11,93
Zinsdeckungsgrad 2 (EBITDA/Zinsaufwand)	in %	6,74	10,27	14,71
Ultimokurs Anleihe	in %	105,15	104,45	103,50

Die Basis zur Berechnung der Anleihekennzahlen ist bei den ausgewählten Finanzkennzahlen im Umschlag dieses Berichtes bzw. im Konzernabschluss zu finden.

Derzeit erstellen vier Institute regelmäßige Research Updates der Kapsch TrafficCom Aktie.

Investor Relations.

Kapsch TrafficCom legt großen Wert auf umfassende Kommunikation mit seinen Stakeholdern. Die Abteilung Investor Relations ist daher direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt, mit starker Einbindung des Finanz- und Rechnungswesens. Das übergeordnete Ziel ist, ein umfassendes Bild des Unternehmens zu vermitteln und so eine angemessene Bewertung der Aktie und der Anleihe zu ermöglichen.

Der Vorstandsvorsitzende und das Investor-Relations-Team führten auch im Wirtschaftsjahr 2015/16 zahlreiche Investorenengespräche und nahmen an Roadshows und Investorenkonferenzen in Europa und den USA teil. Im Mittelpunkt standen die aktive Information über das Unternehmen, die Entwicklung und die Strategie 2020.

Research Reports.

Die regelmäßige Analyse der Kapsch TrafficCom Aktie durch heimische und internationale Investmentbanken unterstützt die Investor-Relations-Bemühungen und erhöht die Wahrnehmung am Finanzmarkt. Die Kapsch TrafficCom AG wird derzeit von vier Instituten gecovert (in alphabetischer Reihenfolge):

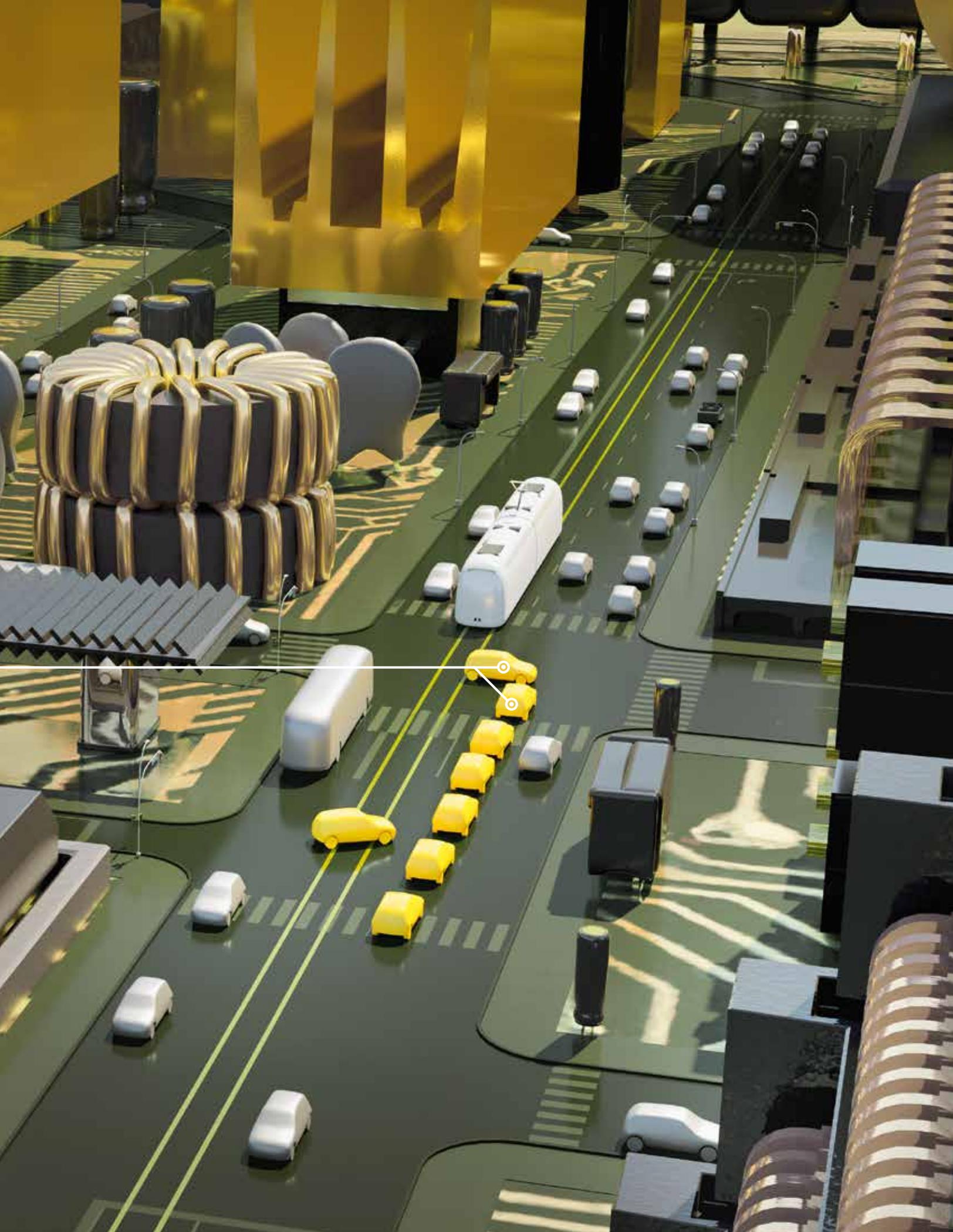
- ▶ Deutsche Bank (Wien, Österreich)
- ▶ Erste Group (Wien, Österreich)
- ▶ Matelan Research (Bonn, Deutschland)
- ▶ Raiffeisen Centrobank (Wien, Österreich)

Kapsch TrafficCom verfügt über kein Rating.

Unsere Verantwortung.

Automatisches Notbremssystem.

Wird ein Problem erst erkannt, wenn es für alle sichtbar ist, bleibt oft keine Zeit, um ihm effektiv entgegenzuwirken. Diese Prämisse bewahrheitet sich sowohl im Spannungsfeld zwischen Innovation und Wirtschaft als auch im täglichen Leben. Deshalb bietet Kapsch TrafficCom mit dem automatischen Notbremssystem eine Lösung an, die Gefahren des Individualverkehrs frühzeitig erkennt. Über eine Wi-Fi-ähnliche Technologie tauschen Fahrzeuge laufend Daten aus, die im Ernstfall entscheidend sein können. Das ist aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll und hat nebenbei einen positiven Effekt auf eine immer komplexer werdende Gesellschaft. Genau das war und wird immer unser Anspruch bleiben.



Die Kapsch TrafficCom AG entspricht dem Österreichischen Corporate Governance Kodex. Dies wird jährlich evaluiert.

Corporate-Governance-Erklärung.

Corporate Governance Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat entschieden im Juni 2007, die Vorschriften des Österreichischen Corporate Governance Kodex („Kodex“), soweit diese der spezifischen Unternehmenssituation entsprechen, anzuwenden. Der Kodex in der Fassung von Jänner 2015 steht unter www.corporate-governance.at zum Download zur Verfügung. Die Evaluierung über die Einhaltung des Kodex wird jährlich durch den Compliance Officer und die Konzernrevision durchgeführt.

In dem zum 31. März 2016 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2015/16 wandte die Kapsch TrafficCom AG alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ des Kodex in der Fassung von Jänner 2015 an, mit Ausnahme

- ▶ C-Regel 53 – die Gesellschaft legte über die Generalklausel der Kriterien der Unabhängigkeit hinausgehend keine weiteren Kriterien der Unabhängigkeit fest, da sie zusätzliche Kriterien nicht als sinnvoll erachtet; Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass die von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, auch bei Verwandtschaft zum Vorstandsvorsitzenden Georg Kapsch, von der Gesellschaft und dem Vorstand unabhängig sind.
- ▶ C-Regel 62 – eine externe Evaluierung der Einhaltung der C-Regeln erfolgte bislang nicht; sowie

- ▶ C-Regel 67 – aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden nicht sämtliche neuen Tatsachen, welche die Gesellschaft Finanzanalysten mitteilt, zeitgleich allen Aktionären zur Verfügung gestellt.

Die Ausnahmen von den Regeln C-53 und C-67 wurden bereits anlässlich des Börseganges der Gesellschaft 2007 vom Vorstand festgelegt und unterliegen keiner Befristung.

Management und Aufsichtsstruktur.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat bilden gemäß österreichischem Aktiengesetz die duale Management- und Aufsichtsstruktur der Kapsch TrafficCom AG.

Während der Vorstand für die Unternehmensführung verantwortlich zeichnet und die Gesellschaft nach außen vertritt, ist der Aufsichtsrat für die Bestellung und Abberufung der Vorstandsmitglieder sowie die Beaufsichtigung der Geschäftsführung des Vorstandes verantwortlich.

Obwohl der Aufsichtsrat das Unternehmen nicht aktiv führt, hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrates für die Durchführung von im österreichischen Aktiengesetz, in der Satzung und der Geschäftsordnung bestimmten Geschäftsfällen einzuholen.



v.l.n.r.:
Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender/Chief Executive Officer
Alexander Lewald, Mitglied des Vorstandes/Chief Technology Officer
André Laux, Mitglied des Vorstandes/Chief Operating Officer

Vorstand.

38

Name	Zuständigkeitsbereich	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Georg Kapsch Vorsitzender/ Chief Executive Officer	Finanzen, Mergers & Acquisitions, Investor Relations, Compliance, Strategie, Recht, Internationale Tochtergesellschaften & Managementsysteme, IT, Personalwesen, Marketing & PR, Baseline Solution Management, New Ventures und Vertriebsregion Nordamerika	1959	2002	2017
André Laux Mitglied/ Chief Operating Officer	Vertriebsregionen exklusive Nordamerika, Produktion & Logistik, Supply Chain Management und Delivery & Operations	1962	2010	2016
Alexander Lewald Mitglied/ Chief Technology Officer	Engineering	1964	2015	2019

Mag. Georg Kapsch wurde im Dezember 2002 zum CEO der Kapsch TrafficCom AG ernannt und übt zudem Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Er ist seit Oktober 2000 auch CEO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und seit Juli 1989 Mitglied des Vorstandes der Kapsch AG, zu deren CEO er im Oktober 2001 gewählt wurde. Georg Kapsch studierte an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaftslehre und graduierte 1981.

Zudem übt Georg Kapsch weitere Funktionen als Geschäftsführer der DATAX HandelsgmbH, als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch CarrierCom AG, als Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom AG, als Mitglied des Aufsichtsrates der Teufelberger Holding AG sowie als Mitglied des Vorstandes der Wunderer, Mitterbauer und Tabor Privatstiftungen aus.

Georg Kapsch ist seit Juni 2012 Präsident der Vereinigung der Österreichischen Industrie.

André Laux ist seit Dezember 2007 für die Kapsch TrafficCom Group tätig und seit 1. April 2010 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG. Im November 2014 wurde er zum COO ernannt. Zudem übt er Funktionen in direkten und indirekten Beteili-

gungen der Kapsch TrafficCom AG aus. Er begann nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium in Deutschland und England seine berufliche Laufbahn in verschiedenen Vertriebs- und Managementfunktionen (1988–1997) im In- und Ausland. 1997 wurde er Geschäftsführer des deutschen Chipkarten-Produzenten ODS Landis & Gyr in München. 2000 wechselte André Laux innerhalb der Unternehmensgruppe als Vorstandsvorsitzender zur Skidata AG nach Salzburg. 2004 übernahm er die Position des Vorstandsvorsitzenden der Winter AG in München.

André Laux übt keine Aufsichtsratsmandate außerhalb der Kapsch TrafficCom Group aus.

Dr.-Ing. Alexander Lewald ist seit November 2015 Mitglied des Vorstandes und CTO der Kapsch TrafficCom AG. Nach dem Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität München war Alexander Lewald drei Jahre beim DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) am Institut für Robotik und Systemdynamik tätig. Im Rahmen dessen promovierte er im Bereich Systemdynamik von Mehrachs-Robotern an der Ruhr-Universität Bochum und vertiefte die Arbeiten zu diesem Thema an der Engineering School der Stanford University, Palo Alto, USA.

„Als CTO bringe ich seit November auch meine Expertise beim Aufbau neuer IKT-Geschäfte ein.“

Alexander Lewald, CTO

Bezüge Vorstand 2015/16 in TEUR

	Fix	Variabel	Gesamt 2015/16	Gesamt 2014/15
Georg Kapsch	653	0	653	643
André Laux	374	117	490	472
Alexander Lewald	133	0	133	0
Total	1.160	117	1.276	1.114

Die Arbeitsweise des Vorstandes ist in der Satzung und in einer Geschäftsordnung geregelt.

Georg Kapsch ist bei der Kapsch AG angestellt. Die Vergütung von André Laux und Alexander Lewald ist in entsprechenden Systemen festgelegt.

Nach seiner Tätigkeit bei McKinsey & Company fasste sich Alexander Lewald in den vergangenen 15 Jahren in verschiedenen Managementpositionen bei Kappa IT Ventures, Gilde IT, SAP sowie bei Parametric Technology Corp. insbesondere mit dem Aufbau neuer Geschäfte in der Informations- und Kommunikations (IKT)-Industrie.

Arbeitsweise. Die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Mitglieder des Vorstandes, die Abläufe (etwa Beschlussanforderungen und -abläufe) sowie die durch den Aufsichtsrat genehmigungspflichtigen Geschäfte sind in der Satzung sowie in einer Geschäftsordnung für den Vorstand festgelegt. Der Vorstand hält regelmäßige Sitzungen zur wechselseitigen Information und Beschlussfassung in allen Angelegenheiten ab, die in die Zuständigkeit des Gesamtvorstandes fallen.

Vergütung. Im Wirtschaftsjahr 2015/16 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch AG erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch auf insgesamt 1,28 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2014/15: 1,11 Mio. EUR).

Georg Kapsch ist bei der Kapsch AG angestellt. Seine Dienste sind Teil der von der Kapsch AG erbrachten und der Kapsch TrafficCom AG verrechneten Management- und Beratungsleistungen und sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ ausgewiesen.

André Laux. Die Bezüge von André Laux sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen

eine variable Vergütung von maximal 43% der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung beträgt 0,25% vom erzielten Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegt er für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer im Falle eines berechtigten Austritts). André Laux verfügt über einen individuellen beitragsbezogenen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich rund TEUR 10 in eine externe Pensionskasse ein.

Alexander Lewald. Die Bezüge von Alexander Lewald sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung vorsieht, die mit 0,25% vom erzielten Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit festgesetzt wird. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegt er für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer im Falle eines berechtigten Austritts). Alexander Lewald verfügt über einen individuellen beitragsbezogenen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich rund TEUR 30 in eine externe Pensionskasse ein.

Directors-and-Officers-Liability-Versicherung. Die Mitglieder des Vorstandes sind im Rahmen einer Directors-and-Officers-Liability-Versicherung gegen Vermögensschäden versichert. Neben dem Vorstand sind auch die Mitglieder des Aufsichtsrates sowie leitende Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtpremie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Vorstandes nicht möglich.

Aktienoptionsprogramm. Bei der Kapsch TrafficCom AG besteht kein Aktienoptionsprogramm.

Der Aufsichtsrat besteht aus vier von der Hauptversammlung gewählten und zwei vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern.

Der Satzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat aus drei bis sechs von der Hauptversammlung gewählten Mitgliedern sowie aus den vom Betriebsrat gemäß dem österreichischen Arbeitsverfassungsgesetz entsandten Vertretern. Die derzeitigen Mitglieder des Aufsichtsrates sind:

Dr. Franz Semmernegg ist seit Juni 2002 Mitglied und seit Juni 2005 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Seit Februar 2010 ist er Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch CarrierCom AG. Seit April 2005 ist Franz Semmernegg als CFO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH tätig. Gleichzeitig ist er CEO der Kapsch BusinessCom AG, deren Vorstandsmitglied er seit März 2003 ist. Seit Oktober 2001 ist er darüber hinaus CFO der Kapsch AG. Er verfügt über einen Abschluss in Betriebswirtschaftslehre (1992) der Karl-Franzens-Universität in Graz, wo er 1997 promovierte.

Zudem übt Franz Semmernegg weitere Funktionen in direkten und indirekten Beteiligungen der Kapsch BusinessCom AG sowie der Kapsch AG aus. Er ist Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch Liegenschaft Management GmbH, der Kapsch Cashpooling and Hedging GmbH, der Kapsch IT Services for finance and industries GmbH sowie Mitglied des Beirates einiger Tochtergesellschaften.

Ferner übt Franz Semmernegg Funktionen außerhalb der Kapsch Group in der Enso GmbH, der Speech Processing Solutions GmbH und der Invest AG aus.

Franz Semmernegg war von 1999 bis September 2001 Mitglied des Vorstandes der Schrack BusinessCom AG. 1998 zeichnete er für den erfolgreichen Management-Buy-out der Schrack BusinessCom AG von Ericsson Austria AG verantwortlich. Zuvor hatte er Managementfunktionen bei der Ericsson Austria AG (1998) und der Schrack Seconet AG (1997) inne.

Dr. Kari Kapsch ist seit Juni 2002 Mitglied und seit Juni 2005 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Zuvor war er bereits von Juni bis Dezember 2002 Stell-

vertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates und von Dezember 2002 bis Juni 2005 Vorsitzender des Aufsichtsrates. Seit Dezember 2005 ist Kari Kapsch COO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH. Darüber hinaus ist er COO der Kapsch AG und CEO der Kapsch CarrierCom AG. Seit Juni 2010 ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom AG. Er erwarb einen Abschluss in Physik (1988) an der Universität Wien, wo er auch promovierte (1992). Kari Kapsch ist der Bruder von Georg Kapsch, dem CEO der Kapsch TrafficCom AG.

Zudem übt Kari Kapsch weitere Funktionen in direkten und indirekten Beteiligungen der Kapsch CarrierCom AG, der Kapsch BusinessCom AG sowie der Kapsch AG aus. Er ist Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch ConnexPlus GmbH und der Kapsch Immobilien GmbH.

Ferner übt Kari Kapsch zahlreiche Funktionen außerhalb der Kapsch Group aus und ist in mehreren branchenbezogenen Vereinigungen aktiv. Er ist Vizepräsident der Wirtschaftskammer Wien, Obmann-Stellvertreter des Fachverbandausschusses der Elektro- und Elektronikindustrie der Wirtschaftskammer Österreich, Mitglied der Spartenkonferenz der WKÖ/Sparte Industrie, Mitglied der Spartenkonferenz der WKW/Sparte Industrie, Mitglied des Vorstandes der Fachhochschule Technikum Wien, Mitglied der Fachvertretung Maschinen- und Metallwarenindustrie der WKÖ, Mitglied der Fachvertretung Maschinen-, Metallwaren- und Gießereindustrie der WKW, Mitglied des Vorstandes des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik (OVE), Mitglied des Vorstandes des Verbandes der Bahnindustrie, Mitglied des JR-Senats der Christian Doppler Forschungsgesellschaft, Mitglied des Vorstandes der Österreichisch-Polnischen Gesellschaft, Mitglied des Vorstandes der Österreichisch-Arabischen Handelskammer (AACC), Mitglied der Österreichisch-Iranischen Gesellschaft (OIG), Mitglied der Geschäftsführung der Austria Telecommunication International GmbH, der Gezoge Beteiligungsverwaltungs GmbH, der KEGK Holdinggesellschaft m.b.H., der ADONARD Beteiligungs GmbH sowie der UKAL Handels- und Vermietungs GmbH.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrates und Finanzexperte ist Franz Semmernegg auch in den Ausschüssen des Aufsichtsrates vertreten.

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2016
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2016
Sabine Kauper	Mitglied ¹	1968	2011	2018
Harald Sommerer	Mitglied ¹	1967	2013	2016
Christian Windisch	Mitglied ²	1963	2002	—
Martin Gartler	Mitglied ²	1970	2015	—

¹ die Kriterien der C-Regel 54 des Kodex erfüllendes Mitglied

² vom Betriebsrat entsandt; ohne Angabe zum Ablauf der Bestellung, da der Betriebsrat jederzeit ein von ihm entsandtes Mitglied abberufen kann

Sabine Kauper, Diplom-Betriebswirtin, ist seit 1. Jänner 2016 Finanzvorstand der Heliocentris Energy Solutions AG mit Sitz in Berlin. Davor war sie 2014 bis 2015 CFO der SKW Stahl-Metallurgie Holding AG, München, und übte weitere Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Sabine Kauper studierte Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Steuern und Prüfungswesen. Zudem absolvierte sie eine Ausbildung zum qualifizierten Aufsichtsrat mit einer Zertifizierung durch die Deutsche Börse AG.

Von Dezember 2012 bis 2013 war Sabine Kauper Geschäftsführerin für Restrukturierung in einem international agierenden Maschinenbauunternehmen. Von 2000 bis Dezember 2011 war sie bei der Phoenix Solar AG, Deutschland, beschäftigt und verantwortete ab 2007 als Vorstand Finanzen die Bereiche Finanzen, Personal- und Organisationsentwicklung, Internationales Prozess- und IT-Management, Interne Revision und Recht. Nach dem Studium war sie vier Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig.

Dr. Harald Sommerer ist seit Dezember 2013 selbstständig tätig und arbeitet am Aufbau eines Beteiligungsportfolios. Davor war er von Mai 2010 bis September 2013 CEO und Vorsitzender des Vorstandes der Zumtobel AG. Er ist Doktor der Sozial- und Wirt-

schaftswissenschaften der Universität für Wirtschaft und Unternehmensverwaltung in Wien und Master of Management der J. L. Kellogg Graduate School of Management, Northwestern University.

Von 1997 bis 2010 war Harald Sommerer Vorstandsmitglied der AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG, davon zwischen 1998 und 2005 als CFO und von 2005 bis Jänner 2010 als CEO.

Ing. Christian Windisch ist seit November 2002 vom Betriebsrat entsandtes Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er ist seit September 1984 für die Kapsch Group tätig und zurzeit im Bereich der Qualitätssicherung beschäftigt. Christian Windisch verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Wien.

Martin Gartler ist seit 11. März 2015 vom Betriebsrat entsandtes Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er ist seit Februar 2008 im Bereich Operations der Kapsch TrafficCom AG tätig. Martin Gartler verfügt über einen Abschluss der Fachschule für Elektro- und Nachrichtentechnik und absolvierte 1992 die Ausbildung zum Werkmeister für Industrielle Elektronik.

Die Hauptversammlung legte im September 2015 die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder für die nächsten Jahre fest.

Unabhängigkeit des Aufsichtsrates. Sämtliche von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder sind von der Gesellschaft unabhängig im Sinne der C-Regel 53 des Kodex und der Leitlinien für die Unabhängigkeit gemäß Anhang 1 zum Kodex. Sabine Kauper und Harald Sommerer sind zudem vom Hauptaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH unabhängig im Sinne der C-Regel 54 des Kodex.

Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse haben einen Anspruch auf Erstattung ihrer Auslagen einschließlich angemessener Reisekosten. Zusätzlich kann die Hauptversammlung eine jährliche Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder festlegen. Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 9. September 2015 erfolgte im Sinne von §9 Abs. 8 der Satzung die Festsetzung der Vergütung an die gewählten Mitglieder des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2015/16 und für die folgenden Geschäftsjahre, solange bis eine künftige Hauptversammlung eine andere Vergütung beschließt, in Höhe von TEUR 120 pro Jahr. Die Verteilung der Vergütung wird dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates überlassen. Im Geschäftsjahr 2015/16 wurden TEUR 120 sowie Reisekosten in Höhe von TEUR 2 im Aufwand erfasst, wovon TEUR 50 auf Franz Semmernegg, TEUR 30 auf Kari Kapsch, TEUR 16 auf Sabine Kauper und TEUR 24 auf Harald Sommerer entfielen.

Directors-and-Officers-Liability-Versicherung. Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind im Rahmen einer Directors-and-Officers-Liability-Versicherung gegen Vermögensschaden versichert. Neben dem Aufsichtsrat sind auch die Mitglieder des Vorstandes sowie leitende Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtpremie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrates nicht möglich.

Ausschüsse des Aufsichtsrates.

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss und einen Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten eingerichtet.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten zeichnet für die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstandes (einschließlich Vergütungsfragen) verantwortlich. Ausgenommen sind jedoch die Ernennung oder Abberufung der Vorstandsmitglieder. Der Ausschuss besteht aus zwei Mitgliedern des Aufsichtsrates, die von der Hauptversammlung gewählt werden, einschließlich des Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten setzt sich aus Franz Semmernegg (Vorsitzender) und Harald Sommerer zusammen.

Der Prüfungsausschuss hat die in §92 Abs. 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben. Dazu gehören die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, die Prüfung des Corporate-Governance-Berichtes, der Bericht über das Risikomanagement gemäß Regel 83 des Kodex, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlages sowie die Vorbereitung des Berichtes an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrates für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) vor, überwacht den Rechnungslegungsprozess sowie die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems.

Ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss ein sogenannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglieder des Vorstandes, Geschäftsführer oder Abschlussprüfer waren, sowie Personen, die in den letzten drei Jahren den Jahres- oder Konzernabschluss testiert haben, können nicht als Finanzexperte oder als Vorsitzender des Prüfungsausschusses fungieren. Der Prüfungsausschuss wird von Franz Semmernegg (Vorsitzender/Finanzexperte), Harald Sommerer und Christian Windisch gebildet.

Der Abschlussprüfer ist den Sitzungen des Prüfungsausschusses beizuziehen, die sich mit der Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses (Konzernabschlusses) und dessen Prüfung beschäftigen.

Freie Positionen werden bei Kapsch TrafficCom unabhängig vom Geschlecht vergeben. Frauen sind in leitenden Positionen und im Aufsichtsrat vertreten.

Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen.

Die Kapsch TrafficCom AG hat keinen ausformulierten Plan für die Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Funktionen in der Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften. Die Auswahl von Kandidatinnen bzw. Kandidaten erfolgt jeweils im Hinblick auf die bestmögliche Besetzung freier Stellen, unabhängig vom Geschlecht. Frauen sind in verschiedenen leitenden Positionen innerhalb der Kapsch TrafficCom AG (etwa Leitung Finanzen & Administration und Leitung Recht sowie Leitung Engineering) und ihrer Tochtergesellschaften tätig. Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr war ein Mitglied des Aufsichtsrates weiblich, Sabine Kauper (von der Hauptversammlung gewählt). Im Vorstand war keine Frau vertreten.

Frauen werden in der Kapsch TrafficCom AG insbesondere durch ein flexibles Arbeitszeitmodell dabei unterstützt, Beruf und Familie miteinander zu vereinbaren. Weiters besteht eine Reihe von Kooperationen mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen, die unter anderem eine Erhöhung der Frauenquote bei der Kapsch TrafficCom AG zum Ziel haben.

Zudem engagiert sich die Kapsch TrafficCom AG für Frauenförderung durch die Teilnahme an speziellen Programmen, wie beispielsweise „FIT Frauen in die Technik“ oder „FemTech“.

Weiters hat die Kapsch TrafficCom Group ein Gremium für Gleichbehandlung eingerichtet.

Bericht des Aufsichtsrates.

„Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung laufend überwacht sowie beratend begleitet.“

Franz Semmernegg,
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2015 bis 31. März 2016 insgesamt vier Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrates nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Aufsichtsrat wurde darüber hinaus vom Vorstand laufend schriftlich und mündlich sowie in den Sitzungen, die gemeinsam mit dem Vorstand stattfanden, über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstandes laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrates war ich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es keine gemäß §95 Abs. 5 Ziffer 12 AktG zustimmungsbedürftigen Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrates oder mit Unternehmen, an denen ein Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, mit Ausnahme der im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführten Geschäfte.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss zum 31. März 2016 samt Lagebericht der Kapsch TrafficCom AG vom 8. Juni 2016 sowie der Konzernabschluss samt Konzernlagebericht vom 8. Juni 2016 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC Wirtschaftsprüfung GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Abschlüsse, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes und die Prüfberichte (samt „Management Letter“) des Abschlussprüfers sowie der Corporate-Governance-Bericht wurden im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer eingehend behandelt und dem Aufsichtsrat vorgelegt.

Der Aufsichtsrat prüfte diese Unterlagen gemäß §96 Aktiengesetz und billigte den Jahresabschluss, sodass dieser gemäß §96 Abs. 4 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes an. Demnach wird der Vorstand der Hauptversammlung am 7. September 2016 die Zahlung einer Dividende von 1,50 EUR pro Aktie für das Wirtschaftsjahr 2015/16 vorschlagen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2015 bis 31. März 2016 insgesamt vier Sitzungen ab und erfüllte die in §92 Abs. 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben. Dazu gehörten neben der Prüfung und der Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses auch die Prüfung des Corporate-Governance-Berichtes, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlages sowie die Vorbereitung des Berichtes an die Hauptversammlung, die Vorbereitung des Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr zwei Sitzungen ab.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2015/16.

Wien, am 21. Juni 2016



Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrates

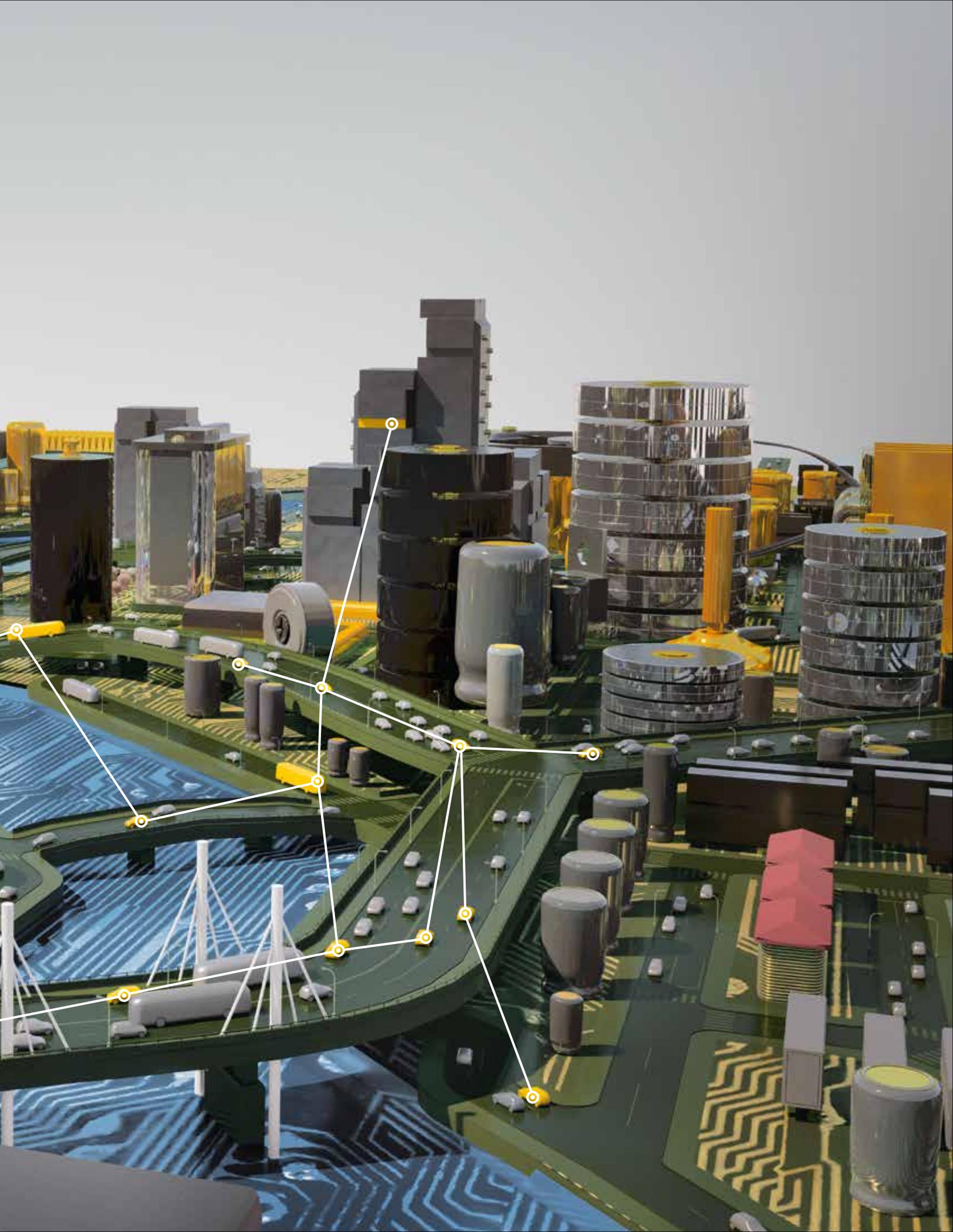


Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Unser Geschäftsverlauf.

V2X.

Wer nicht nur weiß, wie man von A nach B kommt, sondern auch, was dazwischen liegt, ist klar im Vorteil. Das trifft auf weittragende, strategische Entscheidungen genauso zu, wie auf den Individual- und Lastenverkehr. Mit V2X kommunizieren Fahrzeuge sowohl untereinander, als auch mit der sie umgebenden Infrastruktur. Die so ausgetauschten Informationen über Unfälle, Staus, Wetterbedingungen und mehr verbessern den Verkehrsfluss erheblich. Genau so ist es bei der täglichen Arbeit in unserem Unternehmen. Bei Kapsch weiß jeder, was er zu tun hat – und was der andere gerade tut. Das ist gut für Mitarbeiter, das gemeinsam entwickelte Ergebnis und damit auch fürs Geschäft.



Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2016.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

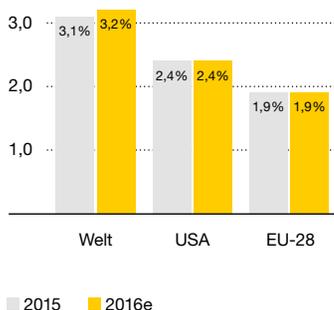
1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft

Die Konjunkturlage blieb im Jahr 2015 hinter jener des Vorjahres zurück, zeigte sich aber mit einem Weltwirtschaftswachstum von 3,1% weiterhin robust (2014: 3,4%). Während die entwickelten Volkswirtschaften allmählich auf einen moderaten Wachstumspfad zurückkehrten, waren die Schwellen- und Entwicklungsländer erneut von geringeren Steigerungsraten geprägt; sie zeichneten aber dennoch für rund 70% des globalen Wachstums verantwortlich. Der Welthandel expandierte in Anbetracht der schwächeren Konjunkturlage 2015 nur um 2,8%, nachdem im Vorjahr ein Plus von 3,5% verzeichnet worden war. Im Jahr 2016 soll das Wachstum der international gehandelten Güter- und Dienstleistungsvolumina allerdings wieder stärker anziehen. Die Konjunkturprognose für die kommenden Jahre zeigt eine etwas dynamischere Entwicklung der Globalwirtschaft: Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) wird diese 2016 um 3,2% und 2017 um 3,5% expandieren.

BIP-Wachstum

(in %)



Quelle: IWF World Economic Outlook

USA

Die US-amerikanische Wirtschaft verzeichnete im Berichtsjahr ebenso wie im Vorjahr ein Wachstum von 2,4%. Die Notenbank Federal Reserve (Fed) vollzog Ende 2015 mit der US-Leitzinserhöhung auf 0,25% bis 0,5% die erste Richtungsänderung in der Zinspolitik seit 2006. Aufgrund der frühzeitigen Ankündigung und eher schrittweisen „Normalisierung“ der Geldpolitik hatte dies jedoch kaum Auswirkungen auf die Wirtschaft. Gebremst wurde der Konjunkturoptimismus im Berichtsjahr durch den stark aufgewerteten Dollar, der das Exportgeschäft erschwerte. Hauptwachstumsmotor blieb der private Konsum.

Schwellen- und Entwicklungsländer

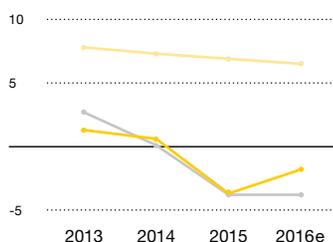
In den Schwellen- und Entwicklungsländern wurde im Berichtsjahr mit 4,0% das niedrigste Wachstum seit der Finanzkrise 2008/09 erzielt. Gehemmt wurde die Konjunkturlage dabei unter anderem von den weiterhin niedrigen Rohstoffpreisen.

Chinas Wirtschaftswachstum fiel im Berichtsjahr unter die 7%-Marke und verzeichnete mit 6,9% den niedrigsten Wert seit 1990. Das Land befindet sich in einem Transformationsprozess von arbeitsintensiver und exportorientierter Fertigung hin zu einer stärker technologisierten und dienstleistungsbasierten Wirtschaft. Für die kommenden Jahre wird eine weitere Verlangsamung des Wachstums auf 6,5% im Jahr 2016 und 6,2% im Jahr 2017 erwartet. Insgesamt kann für Asien allerdings eine positive Bilanz gezogen werden. Indien erzielte 2015 einen beachtlichen BIP-Anstieg von 7,3%. In den ASEAN-5-Staaten findet zumindest eine graduelle Verbesserung der Wirtschaftsleistung statt: Das BIP-Wachstum steigerte sich von 4,6% im Vorjahr auf 4,7% im Jahr 2015 und soll laut IWF in den kommenden Jahren weiter anziehen.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum erneut.

BIP-Wachstum 2013-2016e

(in %)



■ Russland
 ■ China
 ■ Brasilien

Quelle: IWF World Economic Outlook

Die Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) litt im Berichtsjahr weiterhin unter dem Russland-Ukraine-Konflikt, niedrigen Ölpreisen und hoher Inflation. Die Wirtschaftsleistung schrumpfte dementsprechend um 2,8 %, nachdem 2014 zumindest noch ein moderates Wachstum von 1,1 % erreicht worden war. Der wirtschaftlich größte Mitgliedsstaat der GUS, Russland, sah sich 2015 mit einem BIP-Rückgang von 3,7 % konfrontiert. Wie bereits im Vorjahr trübten der Ölpreisverfall, die Wirtschaftssanktionen der EU und der Rubelverfall die Konjunkturaussichten.

In der Region Lateinamerika (inklusive Karibik) schrumpfte die Wirtschaftsleistung im Jahr 2015 ebenfalls, wenn auch um moderate 0,1 %. Insbesondere größere Volkswirtschaften wie Brasilien, Venezuela und Argentinien wiesen aufgrund schwacher Rohstoffpreise, eines Nachfragerückgangs, hoher Volatilität an den Finanzmärkten und struktureller Probleme negative Wachstumsraten auf. Andere Volkswirtschaften wie Peru, Mexiko oder Chile konnten immerhin Expansionsraten im niedrigen einstelligen Bereich erzielen.

Die generell gedämpfte Konjunktorentwicklung, die im Berichtsjahr vorherrschte, war auch in Subsahara-Afrika und in der MENAP-Region (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) zu beobachten. So wurde in den Ländern südlich der Sahara eine deutliche Wachstumsverlangsamung auf 3,4 % (2014: 5,1 %) registriert, die MENAP-Region wuchs nach 2,8 % im Vorjahr nur mehr um 2,5 %.

Europa

In Europa festigte sich 2015 das Wirtschaftswachstum im Vergleich zum Vorjahr, das aggregierte Bruttoinlandsprodukt der EU-28 stieg um 1,9 %. Ausschlaggebend dafür war in erster Linie die solide Konsumnachfrage, während die Investitionsneigung der Unternehmen unter der gebremsten globalen Konjunktur litt. Auffallend waren auch die unterschiedlichen Entwicklungen auf Länderebene: Während der BIP-Anstieg in den großen Volkswirtschaften Deutschland (+1,7 %) und Frankreich (+1,1 %) unter dem EU-Durchschnitt lag, expandierte etwa Irland (+6,9 %) vergleichsweise kräftig. Für 2016 erwarten die Wirtschaftsforscher aufgrund der schwierigen internationalen Rahmenbedingungen ein unverändertes Wachstumsniveau in Europa. Weiter entspannen dürfte sich jedoch die Situation auf dem Arbeitsmarkt. War die Arbeitslosenrate in den EU-28 bereits 2015 unter die 10 %-Marke gerutscht, so erreichte sie Anfang 2016 mit 8,9 % den niedrigsten Wert seit sieben Jahren.

Im Euro-Raum blieb das Wachstum trotz fortgesetzt expansiver Geldpolitik niedriger als in den EU-28.

Der Konjunkturverlauf im Euro-Raum konnte 2015 mit jenem in der Gesamt-EU nicht mithalten. Gegenüber 2014 wuchs die Wirtschaft in der Währungsunion um 1,6 %. Der vorhergesagte Eintritt in eine Deflationsphase blieb zwar für die Mehrzahl der Euro-Länder aus, das angestrebte Ziel einer Inflationsrate von knapp unter 2 % wurde jedoch nicht erreicht. Die Europäische Zentralbank (EZB) weitete daher im Berichtsjahr ihre expansive Geldpolitik aus und verlängerte das Programm zum Ankauf von Staatsanleihen und anderen Wertpapieren bis mindestens Ende März 2017. Darüber hinaus wurde der Leitzins Anfang 2016 erstmals in der Geschichte auf 0 % gesenkt, um den Geldfluss in die Realwirtschaft weiter anzukurbeln.

Eine leichte Verbesserung war 2015 hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung in Mittel- und Südosteuropa zu beobachten. Im Vergleich zu den EU-28 konnte die Region wirtschaftlich weiter aufholen. Überschattet wurde der positive regionale Kurs von der nach wie vor prekären Situation in der Ukraine und Russland. Tschechien, Rumänien, Polen und die Slowakei erzielten dennoch BIP-Zuwächse von jeweils über 3 %. 2016 soll Mittel- und Südosteuropa insgesamt auf einem stabilen Wachstumspfad bleiben.

Österreich

Österreich verzeichnete 2015 ein BIP-Wachstum von nur 0,9 %.

In Österreich setzte sich im Berichtsjahr die moderate wirtschaftliche Erholung fort: Das Bruttoinlandsprodukt stieg 2015 um 0,9 %. Weniger stark als in der Vergangenheit fiel dabei der Wachstumsbeitrag des Außenhandels aus. Konkret belief sich der nominelle Anstieg der Warenexporte auf lediglich 2,7 %, bedingt durch die Konjunkturverlangsamung in den Schwellenländern und die EU-Sanktionen gegen Russland. Für 2016 rechnen die Wirtschaftsforscher dennoch mit einem etwas kräftigeren BIP-Wachstum von 1,6 %.

1.2 Entwicklung des Marktes für Intelligent Transportation Systems (ITS)

Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS).

Kapsch TrafficCom adressiert den Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS). ITS sind Systeme, in denen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Anwendung kommen, die den Transport einschließlich Infrastruktur, Fahrzeug, Benutzer und Industrie unterstützen und optimieren.

Marktsegmentierung

Die Studie „Intelligent Transportation Systems – A global strategic business report“ von Global Industry Analysts (April 2014) beschreibt den ITS-Markt als diversifizierten Markt mit stark unterschiedlichen Anwendungs- und Produktsegmenten. Der Markt untergliedert sich demnach in folgende drei Produktsegmente:

Der ITS-Markt wird in drei Produktsegmente untergliedert.

Electronic Toll Collection (ETC): Elektronische Mauteinhebung zur Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an einer Mautstation.

Advanced Traffic Management Systems (ATMS): Hochentwickelte Verkehrsmanagementsysteme zur Verkehrsüberwachung, Optimierung der Nachrichtenübermittlung und Regulierung des Verkehrsflusses.

Other Intelligent Transportation Systems (OTH): Andere intelligente Verkehrssysteme, sie umfassen:

- ▶ *Commercial Vehicle Operations (CVO):* Systeme für die Kontrolle von Nutzfahrzeugen zur Erhöhung der Sicherheit und der Produktivität von Frachtführern,
- ▶ *Public Vehicle Transportation Management Systems (PVTMS):* Systeme zum Management von Verkehrsbetrieben zur Regelung des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs und
- ▶ *Advanced Vehicle Information Systems (AVIS):* Hochentwickelte Fahrzeuginformationssysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

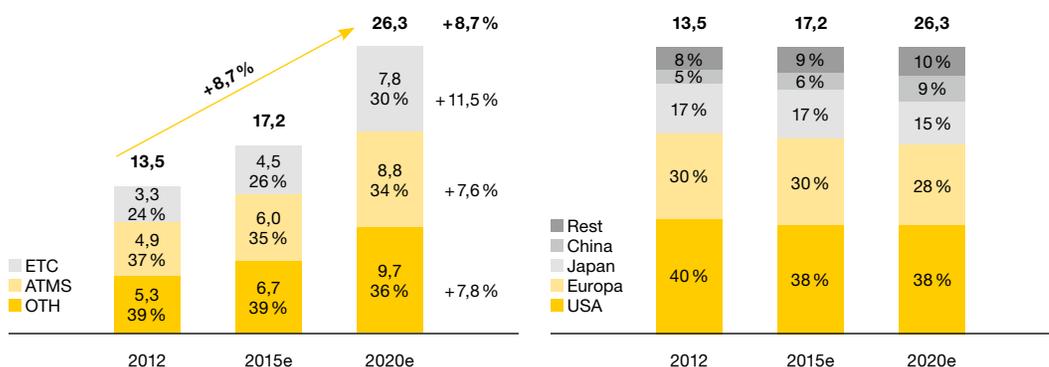
Marktvolumen und -wachstum

Das weltweite Volumen des ITS Marktes im Jahr 2015 wurde auf 17,2 Mrd. USD geschätzt.

Global Industry Analysts (April 2014) schätzten das weltweite Volumen des ITS-Marktes für das Jahr 2015 auf rund 17,2 Mrd. USD mit weiter steigender Tendenz. Das größte Produktsegment stellten 2015 demnach Other Intelligent Transportation Systems mit 38,8 % (6,7 Mrd. USD) dar. ETC hatte mit einem weltweiten Volumen von 4,5 Mrd. USD einen Anteil von 26,0 % am ITS-Markt. Die größte ITS-Region waren 2015 die USA mit 38,2 %, gefolgt von Europa mit 30,3 %.

Der ITS-Markt wächst gemäß der Studie zwischen 2012 und 2020 voraussichtlich mit durchschnittlich 8,7 % pro Jahr und soll 2020 ein weltweites Volumen von 26,3 Mrd. USD erreichen, wovon auf ETC mit 7,8 Mrd. USD ein Anteil von 29,5 % entfallen soll. Für ETC wird mit einer jährlichen Steigerung von 11,5 % das stärkste Wachstum aller Produktsegmente erwartet.

Weltweiter ITS-Markt nach Produktsegmenten und nach Regionen (in Mrd. USD)

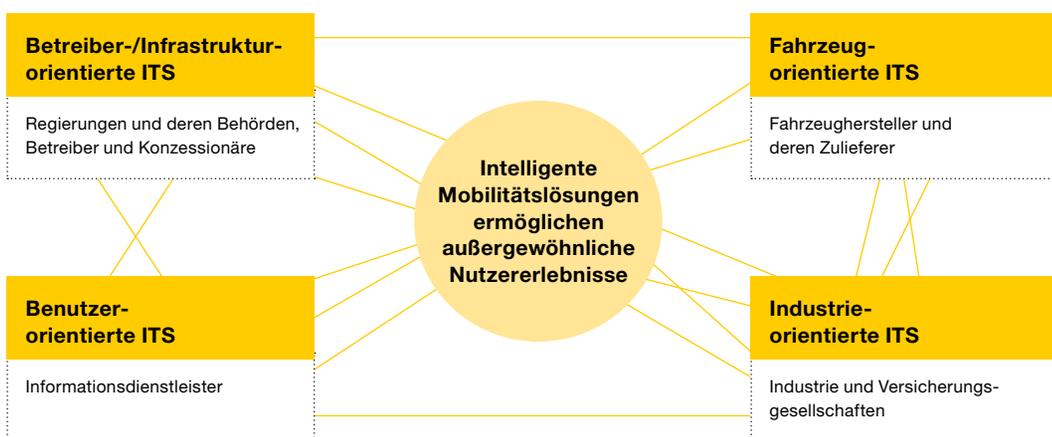


Die vergangenen vier Jahre haben gezeigt, dass am ITS-Markt – nicht zuletzt aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – Trends entstanden sind, die die Entwicklung maßgeblich beeinflussten. Das tatsächliche Marktvolumen weicht daher von diesen Prognosen aus dem Jahr 2012 ab.

Kundensegmente

Kapsch TrafficCom untergliedert den ITS-Markt nach Kundensegmenten und den wesentlichen Adressaten.

Kapsch TrafficCom hat ein eigenes Verständnis und eine eigene Sicht des ITS-Marktes entwickelt, um ihre Marktpositionierung und deren Weiterentwicklung zu definieren. Dabei wurde der ITS-Markt in vier Kundensegmente untergliedert und die jeweils wesentlichen Adressaten wurden identifiziert.



Der derzeitige Fokus richtet sich auf Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS.

Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS umfassen neben ETC und ATMS auch Applikationen für die städtische Zugangsregelung und die Parkraumbewirtschaftung. Adressaten sind Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre, die eine Verkehrspolitik unter Verwendung von ITS entwickeln, um damit die Verfügbarkeit und die Qualität der Infrastruktur im Hinblick auf Sicherheit, Performance und Umwelt zu sichern.

Fahrzeug-orientierte ITS zielen auf die Fahrzeugtelematik wie die Ferndiagnose oder Fahrzeugassistenzsysteme (AVIS) ab. Sie erhöhen in erster Linie die Produktivität der Fahrzeuge, insbesondere auch von Nutzfahrzeugen (CVO), und die Verkehrssicherheit. Die Adressaten sind Fahrzeughersteller und deren Zulieferer. Zu diesem Feld zählen auch Systeme zur Interaktion zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle; V2V) bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure; V2I) in Echtzeit, im Englischen kollektiv „V2X“ abgekürzt, die aus Sicht von Kapsch TrafficCom auf der 5,9-GHz-Technologie basieren werden.

Benutzer-orientierte ITS dienen primär dem Komfort und der Effizienz für den Reisenden. Der Kunde im Fahrzeug bekommt Informationen, um sich dementsprechend auf der Reise orientieren zu können, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Musterapplikationen hochentwickelter Fahrzeuginformationssysteme (AVIS) sind etwa die Weiterleitung von verkehrsrelevanten Daten an den Fahrzeuginsassen vor und während der Fahrt sowie Navigationsdienste. Die Adressaten sind Informationsdienstleister wie Mobilfunkanbieter, Radiostationen oder Anbieter von Navigationsgeräten, und vor allem im Hinblick auf zukünftige Lösungen auch Endnutzer.

Industrie-orientierte ITS sind kommerzielle Anwendungen, die vor allem auf die Reduktion der Kosten und die Steigerung des Ertrages von Fahrzeugbetrieben einschließlich Verkehrsbetrieben (PVTMS) abzielen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Flottenmanagementsysteme und um Informationen über die Logistik, die hinter einem Fahrzeugkonglomerat steht. Adressaten sind auch Versicherungsgesellschaften, die mit „Pay as you drive“-Autoversicherungen faire Tarife und ITS-basierte Mobilitäts-Zusatzleistungen anbieten wollen.

Kapsch TrafficCom strebt eine führende Rolle bei intelligenten Mobilitätslösungen an.

Die Megatrends Mobilität, Urbanisierung und Klimaschutz beeinflussen und verändern auch den ITS-Markt.

Marktpositionierung

Der derzeitige Fokus von Kapsch TrafficCom richtet sich auf Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS. Entsprechend der Strategie 2020 und dem Streben nach intelligenten Mobilitätslösungen werden zunehmend auch Fahrzeug- und Benutzer-orientierte ITS ins Zentrum rücken. Zudem beobachtet Kapsch TrafficCom die weiteren Entwicklungen in Industrie-orientierten ITS laufend.

Markttrends und -treiber

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass folgende Themen die wichtigsten Trends und Treiber in dem derzeit adressierten Markt sind.

Mobilität. Mit zunehmendem Wohlstand steigt der Wunsch nach Mobilität und die damit verbundenen Ansprüche an Verkehrssysteme nehmen zu. Mobilität wird vermehrt als Grundbedürfnis oder als Notwendigkeit gesehen. Die dafür entwickelten Verkehrssysteme variieren global betrachtet stark. So zeigt die Anzahl der PKWs pro 1.000 Einwohner als Indikator zur Beurteilung des Entwicklungsstandes das Aufholpotenzial in vielen Ländern: Während es in den USA im Durchschnitt 800 PKWs pro 1.000 Einwohner sind, fällt die Quote in südamerikanischen Ländern auf bis zu 100 PKWs und in Afrika liegt sie zum Teil deutlich darunter. Wenn der wirtschaftliche Aufholprozess der Schwellenländer wie China oder Brasilien weiterhin anhält, kann davon ausgegangen werden, dass auch der Individualverkehr stark zunehmen wird. Die Entwicklung der KFZ-Neuanmeldungen bestätigt dieses Bild. Alleine in China waren es im Jahr 2014 über 18 Millionen neue Autos – um ein Drittel mehr als in der gesamten EU. Inzwischen gibt es in China über 30 Städte mit mehr als einer Million Autos.

Urbanisierung. Der Anteil der Menschen, die in Städten leben, nimmt zu. Waren es im Jahr 1800 lediglich 2 % der Weltbevölkerung, so lebte im Jahr 2007 erstmals mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 der Anteil der Stadtbevölkerung auf 60 % steigen wird und bis 2050 weiter auf 70 %. Bereits 2025 wird es demnach 40 Mega-Städte mit über 10 Millionen Einwohner geben. Diese Wachstumsdynamik stellt auch die städtische Verkehrsinfrastruktur vor grundlegende Herausforderungen – und Investitionen in intelligente, nachhaltig ausgelegte Verkehrssysteme.

Klimaschutz. Mehr als ein Viertel des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen sind in Europa durch den Verkehrssektor verursacht, 20 % durch den Straßenverkehr. 64 % aller gefahrenen Kilometer sind heute im städtischen Umfeld. In Wien entfällt etwa ein Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen alleine auf die Parkplatzsuche. Die Gesamtzahl der jährlich im städtischen Bereich gefahrenen Kilometer soll sich vom Jahr 2010 bis 2050 von 25,8 Billionen auf 67,1 Billionen beinahe verdreifachen. Stadtbewohner werden im Jahr 2050 demnach 106 Stunden pro Jahr in Staus verbringen. Neben den gesetzlichen Vorgaben für die Automobilindustrie zur Eindämmung des CO₂-Ausstoßes sind für substantielle Verbesserungen ein geändertes Nutzerverhalten und vor allem intelligente Verkehrssteuerungssysteme nötig.

Ausbau und Finanzierung der Verkehrsnetze. Das Grundbedürfnis nach Mobilität, die zunehmende Urbanisierung, aber auch das ansteigende Güterverkehrsaufkommen im globalen Wirtschaftsaustausch zeigen die Grenzen der heutigen Verkehrssysteme auf. Autobahnen, die vor Jahrzehnten errichtet wurden, entsprechen den Ansprüchen nicht mehr. Trotz intensiver Bemühungen, den Transport auf der Schiene attraktiver zu gestalten, hält sich in Europa das Aufkommen im Straßengüterverkehr seit Jahren auf hohem Niveau.

Die Bereitschaft der Regierungen, in den Ausbau der Transportnetze zu investieren, steht unter anderem im Zusammenhang mit zuverlässigen Finanzierungsmöglichkeiten. Während in Österreich die Investitionen in das Autobahnnetz im vergangenen Jahrzehnt zunahm, war in anderen Ländern wie Deutschland, Japan und Großbritannien eine Stagnation festzustellen.

Wartung und Ausbau des Straßennetzes verlangen nach neuen Finanzierungsmodellen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) umfasste im Jahr 2005 mit einer Gesamtlänge von 84.700 km rund ein Viertel des gesamten primären Straßennetzes in der Europäischen Union, beförderte aber 40 % des Straßengüterverkehrs. Bis 2020 wird ein durchschnittlicher Ausbau im Ausmaß von 4.800 km pro Jahr erwartet, davon 3.500 km bestehender Straßen. Insbesondere den neuen EU-Mitgliedsländern sowie den Korridoren zu diesen Ländern wird hoher Investitionsbedarf beigemessen. Im „Whitepaper: European transport policy for 2010“ der Europäischen Kommission sind die Investitionskosten bis 2020 mit 600 Mrd. EUR angegeben. Die Verkehrszunahme wird sich demnach voraussichtlich langfristig fortsetzen. Neben dem Bau neuer Infrastruktur gilt es auch die Wartung und Instandhaltung bereits bestehender Straßen zu finanzieren.

In den USA werden jährlich rund 55 Mrd. USD in das Straßennetz investiert. Experten schätzen jedoch, dass in den nächsten Jahren zumindest eine Verdoppelung der Investitionen auf über 100 Mrd. USD notwendig sein wird, um die Funktionsfähigkeit aufrecht zu erhalten. Dieser hohe Finanzierungsbedarf führt zu veränderten Geschäftsmodellen und erhöht die Bereitschaft zu privaten Konzessionsmodellen.

In Anbetracht angespannter Staatshaushalte werden alternative Finanzierungsmodelle mit Beteiligung von Privatinvestoren in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Um einen wirtschaftlichen Betrieb von Autobahnen sicherzustellen, werden zudem Mautsysteme und Verkehrssteuerungssysteme in Zukunft einen höheren Stellenwert einnehmen.

Technologien

Der ITS-Markt bzw. die Umfeldfaktoren sind von neuen Technologien und raschen Technologiezyklen geprägt. Für Kapsch TrafficCom eröffnen sich dadurch neue Perspektiven. Es gilt den scheinbaren Zielkonflikt zwischen Verkehrsabwicklung auf der einen Seite und Chancen durch Mobilität auf der anderen Seite intelligent zu lösen. Durch den Einsatz technischer und organisatorischer Mittel sollte die Verkehrsnachfrage derart bewältigt werden, dass weder die Umwelt noch die wirtschaftliche Entwicklung darunter leiden. Kapsch TrafficCom wird dabei auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag leisten.

Intelligente Mobilitätslösungen

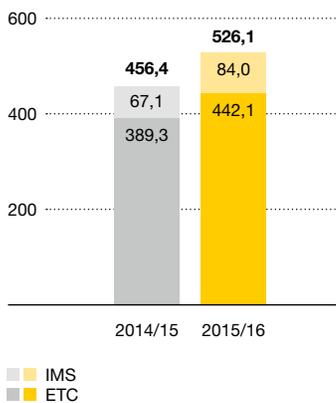
Intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen wird die Zukunft gehören.

In den vergangenen Jahren setzte eine Konvergenz des ITS-Marktes, ein zunehmendes Verschmelzen der einzelnen Marktsegmente ein. In Erwartung dieser Konvergenz – wenn auch nicht in dieser Geschwindigkeit – entwickelte sich Kapsch TrafficCom von einem reinen Anbieter elektronischer Mautsysteme (ETC) um ausgewählte ITS-Anwendungen weiter. Heute geht Kapsch TrafficCom davon aus, dass die Zukunft intelligenten, ganzheitlichen Mobilitätslösungen gehören wird und strebt dabei eine führende Rolle an. In der Strategie 2020 ist dieses Ziel mit dem Aufbau eines Intelligent-Mobility-Solutions (IMS)-Geschäftes verankert. Dafür werden verstärkt auch Endkunden angesprochen und das Angebot von der Autobahn in Richtung Stadt erweitert werden.

2 Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom Group.

2.1 Geschäftsverlauf

Umsatzwachstum um 15,3%
(in Mio. EUR)



Das Wirtschaftsjahr 2015/16 war von zahlreichen Neuaufträgen geprägt.

Die Kapsch TrafficCom Group erzielte im Wirtschaftsjahr 2015/16 einen Umsatz von 526,1 Mio. EUR und verzeichnete damit eine Steigerung um 15,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz wurde zu 84,0 % (Vorjahr: 85,3 %) im Segment Electronic Toll Collection (ETC) erwirtschaftet, das das Kerngeschäft mit Mauteinhebung widerspiegelt. Das Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) trug im Berichtsjahr mit 16,0 % (Vorjahr: 14,7 %) einen höheren Umsatzanteil bei als im Vorjahr. Neben den bestehenden Großprojekten in Weißrussland und den USA, die das Wirtschaftsjahr 2015/16 prägten, konnten insbesondere folgende neue Projekte gewonnen, Projektfortschritte erzielt und Partnerschaften geschlossen werden:

- ▶ Im Mai 2015 wurde Kapsch TrafficCom mit der Errichtung und dem Betrieb eines Mautsystems für die Louisville-Southern Indiana Ohio River Bridges beauftragt. Das umfangreiche Projekt umfasst sowohl Installation, Integration, Betrieb und Wartung eines elektronischen Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr als auch den Betrieb eines Back-Office-Systems und Kundendienst-Centers für drei Brücken. Der Gesamtwert des Projektes beläuft sich auf 41 Mio. USD (rund 36,7 Mio. EUR). Das Mautsystem soll Ende 2016 in Betrieb gehen.
- ▶ In der Stadt Prato in der Toskana, Italien, wurde das von Kapsch TrafficCom installierte System zur Kontrolle der verkehrsberuhigten Zone in Betrieb genommen. Seit Anfang Juli 2015 regelt das neue elektronische Kontrollsystem (Automated Access Control System) die Zufahrten zur Innenstadt. Ziel dieser und ähnlicher Systeme in ganz Italien ist es, das historische Erbe der Städte und die Umwelt zu schützen.
- ▶ Am 17. August 2015 erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag zum weiteren Ausbau des Mautstraßennetzes in Weißrussland. Insgesamt soll das Mautsystem BelToll in zehn Monaten von zuvor rund 1.200 km um 323 km auf mehr als 1.500 km erweitert werden. Kapsch TrafficCom ist sowohl Entwickler als auch Betreiber des Mautsystems. Geplant ist eine Betriebsdauer von 20 Jahren.
- ▶ Kapsch TrafficCom erhielt von der niederländischen Behörde für Straßenbau und -betrieb Rijkswaterstaat am 18. August 2015 und von der englischen Behörde für Straßenbau und -betrieb Highways England am 7. Oktober 2015 den Auftrag zur Lieferung des Advanced Traffic Management Systems DYNAC für das grenzübergreifende Programm „CHARM“. Dabei handelt es sich um ein Gemeinschaftsprogramm der englischen und niederländischen Behörden. Das Ziel ist eine umfassende Modernisierung und Konsolidierung des Verkehrsmanagements auf den Autobahnen innerhalb von 26 Monaten. Das Auftragsvolumen beträgt insgesamt rund 60 Mio. EUR und umfasst auch Serviceleistungen für einen Zeitraum von bis zu 13 Jahren nach der erfolgreichen Implementierung des Systems.
- ▶ Im September 2015 konnten weitere Aufträge in Chile gewonnen werden: Kapsch TrafficCom wird auf 900 Autobahnkilometern der berühmten Panamericana Ruta 5 das bestehende Mautsystem technisch aufrüsten und die Wartung des neuen Systems für fünf Jahre übernehmen. Der Auftragswert beläuft sich auf insgesamt mehr als 9 Mio. EUR. Weiters wurde der Auftrag zur Bereitstellung eines Mautsystems und Intelligent Transportation Systems (ITS) für einen 15 km langen Teilabschnitt der Ruta 5 Norte im Norden von Santiago de Chile gewonnen. Betreiber der Straße ist die Sociedad Concesionaria Autopista del Aconcagua (SCADA). Der Auftragswert beläuft sich auf rund 20 Mio. EUR, einschließlich Wartung der Anlagen.
- ▶ Am 29. Oktober 2015 erhielt Kapsch TrafficCom gemeinsam mit einem Konsortialpartner den Auftrag zur Erfassung und Auswertung von Verkehrsdaten in Prag, Tschechien. Das Projekt mit einem Auftragswert von rund 6,5 Mio. EUR umfasst die Ausweitung des Verkehrsmanagementsystems auf ausgewählte Bereiche der Stadt Prag auf Basis von intelligenten Verkehrskameras mit zusätzlichen Sensoren. Zudem liefert Kapsch TrafficCom V2X-Funkmodule für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen (Vehicle-to-Vehicle) bzw. von Fahrzeugen mit der Infrastruktur (Vehicle-to-Infrastructure) und fahrzeuginterne Plattformen.
- ▶ Am 14. Dezember 2015 erzielte Kapsch TrafficCom eine Vereinbarung mit Schneider Electric S.E. hinsichtlich einer Übernahme des globalen Transportation-Geschäftes. Die Transportation-Sparte, zuvor unter der Marke Telvent Tráfico y Transporte tätig, ist ein Anbieter von Echtzeit-IT-Lösungen und intelligenten Verkehrssystemen zur Anwendung in Städten, auf Autobahnen und in Tunnel. Das Angebot umfasst zudem Maut- und Transitslösungen. Die Übernahme ermöglicht Kapsch TrafficCom, den bestehenden und zukünftigen Kunden weltweit ein integriertes Angebot an intelligenten Verkehrslösungen von der Autobahn bis in die Stadt zu unterbreiten.

Mit einem Umsatzniveau von rund 125 Mio. EUR wird das globale Transportation-Geschäft von Schneider dazu beitragen, dass Kapsch TrafficCom das Geschäftsvolumen weiter ausbaut und die Strategie 2020 im Bereich Intelligent Mobility Solutions (IMS) stärkt. Der Abschluss der Übernahme erfolgte mit 1. April 2016.

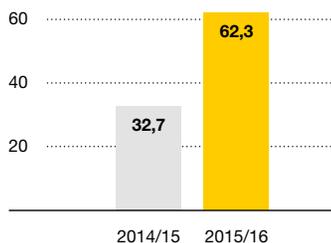
- Am 24. März 2016 gab Kapsch TrafficCom bekannt, dass ihr Tochterunternehmen Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd. beauftragt wurde, das bestehende Mautsystem der Sydney Harbour Bridge und des Sydney Harbour Tunnels zu erneuern. Brücke und Tunnel werden von der New South Wales Roads and Maritime Services (RMS) betrieben. Der Vertrag mit einem Auftragswert von mehr als 10 Mio. EUR umfasst die Errichtung eines neuen Mautsystems sowie dessen Wartung und Instandhaltung für fünf Jahre. Das neue Mautsystem soll Anfang 2017 in Betrieb gehen.

Folgende wesentliche gesellschaftsrechtlichen Änderungen und Ereignisse sind im Wirtschaftsjahr 2015/16 eingetreten:

- Am 14. April 2015 wurde durch die Verschmelzung mit der neu gegründeten KTCSL Merger Corp., Delaware, USA, eine kontrollierende Mehrheit an der kalifornischen Streetline, Inc., USA, erworben. Streetline ist ein führendes Smart-Parking-Unternehmen, das intelligente Daten und moderne Analytik zur Lösung von Parkplatzproblemen für Endnutzer entwickelt und anbietet.

2.2 Ertragslage

EBIT-Steigerung um 90,4 %
(in Mio. EUR)



Der Umsatz der Kapsch TrafficCom Group erreichte im Wirtschaftsjahr 2015/16 526,1 Mio. EUR und lag damit um 15,3 % über dem Vorjahreswert von 456,4 Mio. EUR.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) der Kapsch TrafficCom Group betrug 62,3 Mio. EUR und lag damit um 90,4 % über dem Vorjahr (32,7 Mio. EUR). Die EBIT-Marge stieg auf 11,9 % (Vorjahr: 7,2 %).

Umsatz und Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) nach Segmenten

Mit den Anpassungen in Strategie und Struktur der Kapsch TrafficCom Group im Wirtschaftsjahr 2015/16 stellte die bisherige Segmentierung keine geeignete Aufschlüsselung der Geschäftsentwicklung und keine Unterstützung der Unternehmenssteuerung mehr dar. Seit dem vierten Quartal des Wirtschaftsjahres berichtet Kapsch TrafficCom daher intern wie extern nach den zwei Segmenten Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Mobility Solutions (IMS).

Das Programm 2020 zeigt sich in der Ergebnisverbesserung, aber vor allem auch in der neuen Strategie.

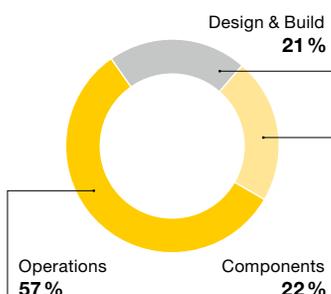
In beiden Segmenten wird zwischen Projekten zur Errichtung (Design & Build), Projekten zum technischen und kommerziellen Betrieb einschließlich der Wartung der Systeme (Operations) sowie Lieferungen von Komponenten (Components) unterschieden. Komponenten umfassen die drei Produktfamilien On-Board Units und Transponder, Transceiver und Lesegeräte sowie Kameras und Sensoren.

Electronic Toll Collection (ETC). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, die die elektronische Mauteinhebung zur Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an einer Mautstation umfassen, aber auch manuelle Mautsysteme. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzwerken. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung der Systeme.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 erhöhte sich der Umsatz des Segmentes ETC von 389,3 Mio. EUR um 13,6 % auf 442,1 Mio. EUR. Den größten Anteil am Umsatz hatte die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) mit den Operations-Projekten in Tschechien, Polen, Weißrussland und Südafrika. Bei den Design & Build-Projekten trug vor allem der weitere Ausbau des LKW-Mautsystems in Weißrussland wesentlich zur Umsatzsteigerung bei. Zudem stiegen in EMEA die Components-Umsätze durch vermehrte Verkäufe von On-Board-Units in Frankreich und Tschechien im Vergleich zum Vorjahr.

Umsatzaufteilung ETC

(in %)



Im Segment ETC trugen neue Design & Build-Projekte und Komponentenverkäufe zu der Umsatz- und EBIT-Steigerung bei.

In der Region Americas trugen Components ebenfalls wesentlich zur positiven Umsatzentwicklung bei. So lag in den USA mit 4,3 Mio. verkauften Stück On-Board Units (Vorjahr: 3,6 Mio. Stück) der Umsatz über dem Vorjahresniveau. Bei den Design & Build-Projekten lieferten in den USA das Managed-Lane-System in Texas und das der New York State Thruway Authority wesentliche Beiträge zur Umsatzsteigerung, während die Operations-Projekte aufgrund geringerer Wartungsaufträge in Chile im Vergleich zum Vorjahr Umsätze einbüßten.

In der Region APAC (Asien-Pazifik) konnten die Umsätze bei den Design & Build-Projekten im Vergleich zum Vorjahr wesentlich gesteigert werden, vor allem durch das im Vorjahr gewonnene Projekt zur Errichtung eines elektronischen Mautsystems in Sydney, Australien (WestConnex). Wesentliche Umsatzsteigerungen konnten im Vergleich zum Vorjahr auch bei den Components erzielt werden, insbesondere durch On-Board-Unit-Verkäufe in Thailand und Australien. Die Operations-Projekte hingegen leisteten wegen geringerer Wartungsaufträge in Australien einen niedrigeren Umsatzbeitrag für die Region APAC als im Vorjahr.

Die Anzahl der verkauften On-Board Units, die den Großteil des Umsatzes an Components darstellen, lag mit 9,5 Mio. Stück signifikant über dem Vorjahresniveau von 7,4 Mio. Stück. In Frankreich, Tschechien, Nordamerika, Thailand und Australien konnten die verkauften Stückzahlen gesteigert werden. Im Gegenzug wurden in der Berichtsperiode in Chile geringere Verkaufsstückzahlen verzeichnet.

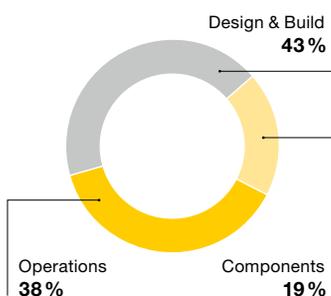
Das EBIT des Segmentes ETC betrug 63,7 Mio. EUR nach 33,5 Mio. EUR im Vorjahr, die EBIT-Marge stieg somit auf 14,4 % (Vorjahr 8,6 %). Diese positive Entwicklung resultierte unter anderem aus den höheren Ergebnisbeiträgen der Operations-Projekte in Weißrussland, Polen und Tschechien. Auch der technische Betrieb einschließlich Wartung des landesweiten Systems in Österreich lieferte einen guten Ergebnisbeitrag. Die Design & Build-Projekte, wie die Erweiterung im Rahmen der Ausbauphase 3a in Weißrussland, und die gestiegenen Komponentenverkäufe trugen ebenfalls positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Insbesondere spiegelt diese EBIT-Verbesserung aber auch die Erfolge des Projektes „Top Fit“ zur Kostensenkung und Ertragssteigerung wider.

Segment Electronic Toll Collection (ETC)		2014/15	2015/16	+/-
Umsatz	in Mio. EUR	389,3	442,1	13,6 %
Design & Build	in Mio. EUR	61,4	92,3	50,3 %
Operations	in Mio. EUR	248,3	252,1	1,5 %
Components	in Mio. EUR	79,6	97,7	22,9 %
EBIT	in Mio. EUR	33,5	63,7	90,0 %

Intelligent Mobility Solutions (IMS). In diesem Segment werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen zur Verkehrsüberwachung, Verkehrssteuerung und Verkehrssicherheit abgebildet. Projekte zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen und zur elektronischen Fahrzeugregistrierung sowie intelligente Parklösungen und Systeme zur intermodalen Mobilität werden ebenso diesem Segment zugeordnet, wie auch Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen.

Umsatzaufteilung IMS

(in %)



Im Wirtschaftsjahr 2015/16 erhöhte sich der Umsatz des Segmentes IMS von 67,1 Mio. EUR um 25,1 % auf 84,0 Mio. EUR. Wesentlich zur Umsatzsteigerung beigetragen haben in der Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) die im Vorjahr gewonnenen Design & Build-Projekte, wie das Projekt zur Ausweitung des Verkehrsmanagementsystems in der tschechischen Hauptstadt Prag und das grenzübergreifende Programm „CHARM“, für das sowohl in England als auch in den Niederlanden das Advanced Traffic Management System DYNAC implementiert wird. Im Bereich Operations lieferte der Betrieb der Verkehrsmanagementsysteme in Südafrika und Tschechien wesentliche Umsatzbeiträge für die Region EMEA. Bei Components ging hingegen die Produktion und Zulieferung für das französische GSM-R-Projekt der Kapsch CarrierCom gegenüber dem Vorjahr zurück.

Das Segment IMS zeigt Wachstum, aber auch die Investitionen in neue Lösungen.

In der Region Americas lagen die Umsätze der Design & Build-Projekte infolge des fortgeschrittenen Fertigstellungsgrades vieler Projekte deutlich unter den Vergleichswerten des Vorjahres. Bei den Operations-Projekten zeigten sich unter anderem die Umsatzbeiträge aus Projekten der neu erworbenen Streetline, Inc., USA, sowie neu gewonnene Wartungsaufträge. Zudem konnten die Umsatzerlöse von Components durch den gestiegenen Verkauf von On-Board Units zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen in den USA gesteigert werden.

Auch in der Region APAC (Asien-Pazifik) zeigte sich der hohe Fertigstellungsgrad der australischen und neuseeländischen Design & Build-Projekte in deren Umsatzentwicklung. Der Operations-Umsatz aus dem Betrieb von Verkehrsüberwachungssystemen in Australien und Neuseeland blieb im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Das EBIT des Segmentes IMS betrug -1,3 Mio. EUR (Vorjahr: -0,8 Mio. EUR), die EBIT-Marge liegt somit bei -1,6 % (Vorjahr: -1,1 %). Der Rückgang steht im Zusammenhang mit den gesunkenen Umsatzerlösen aus Komponentenverkäufen sowie den geringeren Umsatzbeiträgen der nordamerikanischen IMS-Design & Build-Projekte. Folglich konnten die diesem Segment zugeordneten Aufwendungen aus Entwicklungsleistungen sowie die Kosten für die neu erworbene Streetline, Inc., USA, nicht gedeckt werden.

Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS)		2014/15	2015/16	+/-
Umsatz	in Mio. EUR	67,1	84,0	25,1 %
Design & Build	in Mio. EUR	26,6	36,1	35,7 %
Operations	in Mio. EUR	21,0	32,3	53,8 %
Components	in Mio. EUR	19,5	15,6	-20,0 %
EBIT	in Mio. EUR	-0,8	-1,3	-62,5 %

Umsatz nach Regionen

Den größten Anteil am Gesamtumsatz hatte im Wirtschaftsjahr 2015/16 unverändert die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) mit 70,7 % (Vorjahr: 73,6 %). Der Umsatz im EMEA erhöhte sich um 10,7 % auf 372,0 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch höhere Umsätze in Weißrussland, Tschechien und in den Niederlanden.

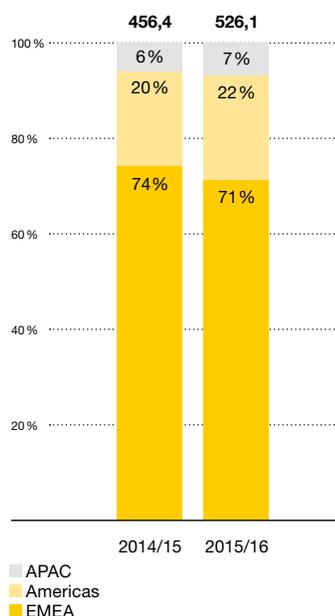
In der Region Americas konnte der Umsatz um 27,7 % auf 118,2 Mio. EUR gesteigert werden. Dies war vor allem auf höhere On-Board-Unit-Verkäufe, den Projektfortschritt bei der Implementierung des New-York-State-Thruway-Authority-Projektes sowie auf Umsatzbeiträge aus Projekten der neu erworbenen Streetline, Inc., USA, zurückzuführen. Zudem trug das Errichtungs- und Betriebsprojekt in Puerto Rico zur Umsatzsteigerung bei.

In der Region APAC (Asien-Pazifik) erhöhte sich der Umsatz um 29,7 % auf 35,9 Mio. EUR. Einflussfaktoren für diesen Anstieg waren höhere On-Board-Unit-Verkäufe in Thailand sowie höhere Umsätze bei den Errichtungsprojekten in Australien.

In Österreich stieg der Umsatz aufgrund der Zulieferung für die österreichischen GSM-R-Projekte der Kapsch CarrierCom Group im Vorjahresvergleich um 4,2 % auf 39,8 Mio. EUR an.

Umsatz nach Regionen

(in Mio. EUR)



Umsatz nach Regionen		2014/15	2015/16	+/-
EMEA	in Mio. EUR	336,1	372,0	10,7 %
Design & Build	in Mio. EUR	31,6	58,2	84,5 %
Operations	in Mio. EUR	252,7	264,2	4,5 %
Components	in Mio. EUR	51,9	49,6	-4,4 %
davon Österreich	in Mio. EUR	38,2	39,8	4,2 %
Americas	in Mio. EUR	92,6	118,2	27,7 %
Design & Build	in Mio. EUR	40,1	49,8	24,0 %
Operations	in Mio. EUR	12,3	16,3	32,1 %
Components	in Mio. EUR	40,1	52,2	30,0 %
Asien-Pazifik	in Mio. EUR	27,7	35,9	29,7 %
Design & Build	in Mio. EUR	16,3	20,4	25,0 %
Operations	in Mio. EUR	4,3	4,0	-7,4 %
Components	in Mio. EUR	7,1	11,6	63,5 %
Gesamt	in Mio. EUR	456,4	526,1	15,3 %

Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung

Die Aufwendungen im Verhältnis zum Umsatz zeigen die Wirksamkeit des Projektes „Top Fit“.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich um 33,9 Mio. EUR auf 201,9 Mio. EUR (Vorjahr: 168,0 Mio. EUR), wobei im Vorjahr ein außerordentlicher Einmaleffekt in Höhe von 16,1 Mio. EUR die Aufwendungen reduziert hatte. Die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen stieg daher von 36,8 % auf 38,4 %.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 5,1 Mio. EUR auf 153,2 Mio. EUR (Vorjahr: 148,1 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl um vier Personen von 3.510 auf 3.514 im Berichtszeitraum an. Die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) sank im Vergleich zum Vorjahr dennoch von 32,5 % auf 29,1 %. Das Projekt „Top Fit“ mit Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft führte auch zu den geplanten Einsparungen in den europäischen Stammgesellschaften. Die Steigerung des Personalaufwandes im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den weiteren Aufbau der polnischen Betriebsgesellschaft und die Übernahme von Streetline, Inc., USA, zurückzuführen.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen verringerte sich um 1,9 Mio. EUR auf 14,5 Mio. EUR (Vorjahr: 16,4 Mio. EUR). Im Wirtschaftsjahr gab es keine außerplanmäßigen Abschreibungen oder Wertminderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 4,9 Mio. EUR auf 99,6 Mio. EUR (Vorjahr: 94,8 Mio. EUR). Das Verhältnis der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Umsatzerlösen verringerte sich jedoch im Vorjahresvergleich von 20,8 % auf 18,9 %. Höhere Aufwendungen wurden bei den Rechts- und Beratungsaufwendungen, den Reisekosten sowie durch operative Währungsverluste verzeichnet, während die Kosten durch Schadensfälle geringer ausfielen und die Kosten für Reorganisation wieder zurückgingen.

Auch das Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von -13,1 Mio. EUR im Vorjahr auf -7,6 Mio. EUR. Dabei sanken die Finanzerträge geringfügig vor allem aufgrund der geringeren Aufzinsung der Forderungen aus der Errichtung des weißrussischen Mautsystems.

Die Finanzaufwendungen reduzierten sich deutlich, da im Gegensatz zum Vorjahr in diesem Wirtschaftsjahr keine größeren Wertminderungen zu verzeichnen waren. Die nicht realisierten Fremdwährungsgewinne bzw. Fremdwährungsverluste aus der Umrechnung der konzerninternen Finanzierung der Tochtergesellschaften in Südafrika durch die Muttergesellschaft belasteten jedoch das Finanzergebnis stärker als im Vorjahr.

Das Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verringerte sich auf 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR) und resultierte aus der Beteiligung an Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Das Ergebnis je Aktie stieg auf 2,39 EUR.

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich erneut um 2,4 Prozentpunkte.

Die Bilanz zeigt die Rückführung wesentlicher Projektfinanzierungen.

Das Ergebnis vor Steuern erhöhte sich infolge dieser Entwicklungen beachtlich um 34,9 Mio. EUR auf 54,8 Mio. EUR (Vorjahr: 19,9 Mio. EUR).

Das Periodenergebnis verbesserte sich um 25,1 Mio. EUR auf 36,5 Mio. EUR (Vorjahr: 11,4 Mio. EUR), davon sind 31,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,6 Mio. EUR) den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar. Das Ergebnis je Aktie beträgt somit 2,39 EUR (Vorjahr: 0,28 EUR).

2.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme reduzierte sich um 1,9 Mio. EUR auf 513,7 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. März 2016 (31. März 2015: 515,6 Mio. EUR).

Das Eigenkapital erhöhte sich um 11,3 Mio. EUR auf 230,7 Mio. EUR (Vorjahr: 219,4 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote der Kapsch TrafficCom Group verbesserte sich somit von 42,5 % zum 31. März 2015 auf 44,9 % zum 31. März 2016.

Auf der Aktivseite der Bilanz fand neben dem Anstieg der liquiden Mittel (um 44,0 Mio. EUR) eine weitere wesentliche Veränderung bei den Vorräten statt. Diese reduzierten sich um 11,9 Mio. EUR auf 35,8 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. März 2016, wobei diese Veränderung im Wesentlichen auf Lageroptimierungen sowie -bereinigungen im Wirtschaftsjahr zurückzuführen ist. Hervorzuheben ist dabei insbesondere die Reduktion der Vorratsbestände in Österreich, Polen, Tschechien und Weißrussland.

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich um 9,3 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die vertraglich vereinbarten Rückzahlungen aus dem weißrussischen Errichtungsprojekt über einen Zeitraum von 36 Monaten, beginnend mit August 2013, sowie die damit verbundene Verschiebung zu kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 6,3 Mio. EUR, wovon der Großteil auf die planmäßigen Abschreibungen zurückzuführen sind.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände reduzierten sich in Summe um 5,9 Mio. EUR wobei die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch stichtagsbedingte Schwankungen um 21,3 Mio. EUR sanken. Gegenläufig wirkte die Veränderung der Forderungen aus Fertigungsaufträgen, die im Vergleich zum Vorjahr um 14,4 Mio. EUR anstiegen.

Die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte sanken um 5,2 Mio. EUR auf 0,1 Mio. EUR aufgrund des Verkaufes der Miteigentumsanteile (ESPA Cash Asset-Backed).

Auf der Passivseite der Bilanz gab es die größten Veränderungen bei den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten, die sich um 27,6 Mio. EUR auf 21,3 Mio. EUR reduzierten. Dies ist in der laufenden Rückführung von Finanzierungen begründet, wobei 20,3 Mio. EUR die Rückführung der Finanzierung im Zusammenhang mit der Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Weißrussland betreffen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten sanken um 3,3 Mio. EUR auf 85,7 Mio. EUR. Zum einen beruht dies auf dem Rückkauf der Unternehmensanleihe in Höhe von 4,2 Mio. EUR. Zum anderen änderte sich der Ausweis der Finanzierung für das Projekt in Weißrussland aufgrund der Fristigkeit von lang- auf kurzfristig. Hier werden zum Stichtag 14,5 Mio. EUR in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten gezeigt, die im Vorjahr langfristig waren.

Die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen betragen zum Bilanzstichtag 79,3 Mio. EUR und erhöhten sich damit im Vorjahresvergleich (Vorjahr: 65,5 Mio. EUR) um 13,8 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf eine Verpflichtung der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika, gegenüber den Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 6,2 Mio. EUR zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die kurzfristige Personalverbindlichkeiten um 3,3 Mio. EUR sowie die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen um 2,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 52,0 Mio. EUR und blieben damit im Vergleich zum Vorjahr (48,4 Mio. EUR) stabil.

2.4 Finanzlage

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit betrug im Berichtszeitraum 97,9 Mio. EUR (Vorjahr: 75,2 Mio. EUR). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen durch das gute Ergebnis, den Rückgang der langfristigen Forderungen (22,5 Mio. EUR) und des Vorratsvermögens (11,9 Mio. EUR) sowie durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten (EUR 12,9 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die Verbesserung des Nettogeldflusses aus Investitionstätigkeit von -7,4 Mio. EUR im Vorjahr um 8,0 Mio. EUR auf 0,6 Mio. EUR beruht im Wesentlichen auf dem Verkauf von Wertpapieren sowie dem Zugang liquider Mittel aus dem Erwerb der Anteile an Streetline, Inc., USA.

Der Free Cashflow stieg auf 90,7 Mio. EUR an.

Der Free Cashflow entwickelte sich infolge des gesteigerten Nettogeldflusses aus betrieblicher Tätigkeit außerordentlich gut und war mit 90,7 Mio. EUR positiv (Vorjahr: 68,2 Mio. EUR).

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug -49,6 Mio. EUR (Vorjahr: -31,9 Mio. EUR), bedingt durch die Abnahme der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 32,9 Mio. EUR, die Dividendenzahlungen in Höhe von 13,2 Mio. EUR sowie durch die Zahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen in Höhe von 6,7 Mio. EUR.

Der Finanzmittelbestand erreichte mit 140,8 Mio. EUR zum 31. März 2016 ein Rekordniveau (31. März 2015: 96,8 Mio. EUR). Die Abnahme der Finanzverbindlichkeiten und die Zunahme des Finanzmittelbestandes führten dazu, dass zum 31. März 2016 ein Überschuss und somit ein Nettoguthaben in Höhe von 33,8 Mio. EUR ausgewiesen wird (31. März 2015: -35,9 Mio. EUR Nettoverschuldung).

3 Sonstige Unternehmensangaben.

3.1 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein weltweites Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien und Klagenfurt (Österreich), Jönköping (Schweden), Buenos Aires (Argentinien), Mississauga (Kanada), Kingston, Duluth, Pleasanton und San Mateo (USA). Im Zuge der Änderung der Organisation übernahm die Forschungs- und Entwicklungsabteilung die End-to-End-Verantwortung für Entwicklungen und damit auch die Verantwortung für die Systemarchitektur und interne Endabnahme der entwickelten Lösungen. Per 31. März 2016 beschäftigte Kapsch TrafficCom dadurch insgesamt rund 430 (Vorjahr: 470, angepasst) Ingenieure für ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

Die Entwicklungsabteilungen für alle strategischen Geschäftsfelder sichern die Innovationskraft ab.

Forschung und Entwicklung (F&E) haben für die Kapsch TrafficCom im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Zur Sicherstellung der Innovationskraft gibt es für alle strategischen Geschäftsfelder Entwicklungsabteilungen, die gezielt an neuen Lösungen für die Bedürfnisse der Kunden arbeiten.

Folgende Schwerpunkte wurden im abgelaufenen Wirtschaftsjahr gesetzt:

Die Entwicklungen in Richtung einer modernen Plattform für ETC-Back-Office-Lösungen wurden konsequent fortgesetzt. Spezielles Augenmerk wurde dabei auf die Integration und Anwendung von neuen Technologien (z. B.: Data-Analytics-Werkzeuge, Open-Source-Standardbausteine etc.) gelegt.

Zudem wurden die unterschiedlichen Roadside-Plattformen von Kapsch TrafficCom weiterentwickelt und es wurde ein Programm gestartet, um die unterschiedlichen Produktlinien schrittweise zusammenzuführen.

Unverändert wird in die Verbesserung von Fahrzeugerkennungs- und -klassifizierungssensoren investiert. Mit den Neuerungen kann die Messgenauigkeit gesteigert und damit die Gesamt-Performance der Lösungen weiter optimiert werden.

Für den italienischen Markt entwickelt Kapsch TrafficCom DSRC-Komponenten (On-Board Unit und Transceiver), die den speziellen italienischen Funkstandard ETSI-TS 102 708, HDR – High Data Rate unterstützen. Basisentwicklung und Zertifizierung des Transceivers wurden abgeschlossen, die On-Board Unit ist für das Wirtschaftsjahr 2017 geplant.

Das satellitenbasierte Mautsystem von Kapsch TrafficCom gewinnt durch die Veränderung des Mautmarktes an Bedeutung. Durch die Einbindung von Smartphones und weiteren Endgeräten zusätzlich zu GNSS-On-Board Units wurden der Funktionsumfang sowie der Einsatzbereich der satellitenbasierten Mautlösung erweitert. Die Modernisierung der eingesetzten Technologien gewährleistet Kapsch TrafficCom eine zukunftssichere Lösung, die den Anforderungen eines kombinierten ETC-/ITS-Marktes mit Modularität und Flexibilität begegnet.

Bei kooperativen Systemen (V2X) lag der Fokus einerseits auf der Weiterentwicklung der Kapsch-Verkehrsmanagementlösungen für Fahrzeug-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Integration im Rahmen des Forschungsprojektes „European Corridor“. Die Teilnahme an Forschungsprojekten in Kooperation mit der Automobilindustrie führte zu Kontakten mit führenden Automobilherstellern und Tier-1-Automobilzulieferern. Zudem wurden die Aktivitäten im Bereich V2X-Fahrzeug-Equipment fortgeführt und die verfügbaren Produkte weiter verbessert. Neben der Entwicklung eines Produkt- und Lösungsportfolios für kooperative Systeme nimmt Kapsch TrafficCom aktiv an der dafür erforderlichen Standardisierung in den USA und in Europa teil.

Für Smart Parking wurde von dem Tochterunternehmen Streetline in ein neues Verfahren zur kostengünstigen Erfassung von Parkplatzbelegungen investiert, welches die notwendige Feldsensorik auf ein Minimum reduziert.

Rund 11 % des Gesamtumsatzes werden in Forschung und Entwicklung investiert.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 investierte die Kapsch TrafficCom Group rund 56,6 Mio. EUR in Forschung und Entwicklung (Vorjahr: rund 49,0 Mio. EUR), davon für kundenspezifische Entwicklungen 32,4 Mio. EUR (Vorjahr: 22,0 Mio. EUR). Die gesamten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung entsprechen damit rund 11 % (Vorjahr: rund 11 %) des Gesamtumsatzes.

3.2 Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Nachhaltigkeitsmanagement

Kapsch TrafficCom fühlt sich den zentralen Aspekten der Nachhaltigkeit nicht zuletzt aufgrund des Unternehmensgegenstandes in besonderer Weise verpflichtet. Mit unseren Produkten und Lösungen leisten wir einen aktiven Beitrag zur umwelt- und ressourcenschonenden Gestaltung von Verkehrssystemen und damit zu einer nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft. Darüber hinaus arbeiten wir auch in unserem eigenen Wirkungsbereich konsequent daran, unseren Ressourcenverbrauch und etwaige Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

Systematische Nachhaltigkeitsorientierung. Kapsch TrafficCom versteht Nachhaltigkeit als kontinuierlichen Prozess. Während der vergangenen Jahre wurde damit begonnen, alle diesbezüglichen Agenden zu systematisieren. Im Jahr 2016 wurde der vierte Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht, er steht auf der Website des Unternehmens unter www.kapsch.net/ktc/investor_relations zur Verfügung.

Der Nachhaltigkeitsbericht erfüllt die Anforderungen der Global Reporting Initiative, GRI-Richtlinie G3.1 (Anwendungslevel C). Er dient gleichzeitig als Fortschrittsbericht für den United Nations Global Compact, der zehn Prinzipien zur Einhaltung der Menschenrechte und Arbeitsnormen sowie für Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung definiert.



Nachhaltigkeitsbericht 2014/15

Der Bericht informiert ausführlich über die zentralen Handlungsfelder:

- ▶ Schonung von Umwelt und Ressourcen sowie aktiver Klimaschutz
- ▶ Absicherung der Innovationskraft
- ▶ Produktverantwortung und Qualitätssicherung
- ▶ Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität
- ▶ Integrität und Compliance
- ▶ Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Für jedes Handlungsfeld wurden Kennzahlen zur Erfolgsmessung sowie Ziele für die Folgeperiode definiert. Alle diesbezüglichen Agenden werden von einem Nachhaltigkeitsbeauftragten koordiniert und an den Vorstand berichtet. Nachstehend werden ausgewählte Handlungsfelder näher beschrieben.

Innovative Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft

Die Produkte und Lösungen für Intelligent Transportation Systems von Kapsch TrafficCom leisten einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Sie ermöglichen es den Verkehrsteilnehmern, rasch, effizient und ressourcenschonend an ihr Ziel zu kommen. Damit diese Ansprüche auch in Zukunft bestmöglich erfüllt werden können, investiert Kapsch TrafficCom in hohem Ausmaß in Forschung und Entwicklung – im Wirtschaftsjahr 2015/16 wurden rund 11 % (Vorjahr: rund 11 %) des Gesamtumsatzes dafür aufgewendet.

Die Vorgaben für Entwicklung und Design der Produkte beinhalten auch Nachhaltigkeitsaspekte.

Ein umfangreicher Leitfaden soll gewährleisten, dass Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte in der Entwicklung und dem Design der Produkte bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden. Die Inhalte des Leitfadens sind in die Pflichtenhefte bzw. Projektausschreibungen einzubeziehen.

Qualität. Die hohen Standards für Qualität, Sicherheit und für robuste Prozesse nehmen in allen Unternehmens-einheiten der Kapsch TrafficCom Group einen hohen Stellenwert ein. Die Kapsch TrafficCom AG bestimmt ihre Prozesse in einem integrierten HSSEQ-Managementsystem (Health-Safety-Security-Environment-Quality). Die Basis dafür bilden Zertifizierungen nach ISO 9001 Qualitätsmanagement (seit 2002) sowie nach OHSAS 18001 Arbeitssicherheitsmanagement und ISO 14001 Umweltmanagement (seit 2005). Kapsch TrafficCom hat die erforderlichen Maßnahmen zur Absicherung der damit verbundenen Standards in den internen Prozessen verankert und kontrolliert diese laufend. Das Zertifikat nach ISO 27001 definiert das notwendige Informationssicherheitsmanagement. Mit ISO 20000 für IT-Service-Management wird im Bereich des technischen Betriebes eine hohe Servicequalität sichergestellt. Der eingerichtete HSSEQ-Circle trifft sich einmal pro Quartal, um den Status der Ziele und Maßnahmen aus den Bereichen Health & Safety, Qualität, Umwelt und Informationssicherheit zu besprechen sowie Arbeitsabläufe und die Informationslage zu optimieren. Dokumentiert werden diese Aspekte in einem vierteljährlichen Bericht an den Vorstand.

Verlässlichkeit und Genauigkeit der installierten Systeme. Die Mauttransaktionsrate ist eine Kennzahl für die Genauigkeit und Verlässlichkeit eines Mautsystems. Sie setzt die Anzahl der erfolgreichen Mauttransaktionen von Fahrzeugen, die mit einer funktionierenden On-Board Unit ausgestattet sind, in Relation zu allen potenziellen Transaktionen. Eine hohe Mauttransaktionsrate bedeutet hohe Mauterträge. Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2014 rund 99,89 % (Jahr 2013: 99,83 %), die durchschnittliche Leistungsrate des in Tschechien installierten landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems lag bei rund 99,6 % (Jahr 2013: 99,6 %). Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethoden, wodurch ein Vergleich zwischen den Projekten nur bedingt aussagekräftig ist.

Innovation und Qualität beinhalten auch die Steigerung der Energieeffizienz.

Kapsch TrafficCom ist international als attraktiver Arbeitgeber positioniert.

Chancengleichheit für Frauen sowie deren Förderung sind Kapsch TrafficCom wichtige Anliegen.

Schonung von Umwelt und Ressourcen

Mit der Geschäftstätigkeit sind der Verbrauch von Rohstoffen und der Ausstoß von klimarelevanten Emissionen verbunden. Kapsch TrafficCom arbeitet intensiv daran, diese Auswirkungen zu minimieren. Der Großteil der klimarelevanten Effekte resultiert aus der Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaft Kapsch Components, die für die Produktion verantwortlich zeichnet, sowie aus dem Fuhrpark der gesamten Unternehmensgruppe. Durch effektive Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, aber auch bedingt durch ein geringeres Produktionsvolumen konnte die Kapsch Components im Wirtschaftsjahr 2014/15 den Energieverbrauch um 9,5 % reduzieren, nachdem schon im Vorjahr eine Einsparung von 7 % erzielt wurde. Der Abfallanteil je Tonne produzierter Produkte wuchs um 28,1 % auf 173 kg und der eingesetzte Stickstoff je Tonne Produkte sank um 3,8 %.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Team. Die Kapsch TrafficCom Group beschäftigte im Wirtschaftsjahr 2015/16 im Durchschnitt 3.514 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Verglichen mit durchschnittlich 3.510 Personen im Wirtschaftsjahr 2014/15 entspricht dies nahezu dem Stand des Vorjahres. Per 31. März 2016 waren 3.716 Mitarbeiter (3.534 Angestellte und 182 Arbeiter) beschäftigt, davon bereits mehr als die Hälfte außerhalb Europas – allein rund 1.400 Mitarbeiter in Südafrika.

Aus- und Weiterbildung. Kapsch TrafficCom legt großen Wert auf die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie in ihrer Qualifikation und Lösungskompetenz einen entscheidenden Erfolgsfaktor sieht. Im Wirtschaftsjahr 2014/15 besuchte jede Mitarbeiterin bzw. jeder Mitarbeiter im Durchschnitt 4,5 Aus- und Weiterbildungstage. Neben fachlicher Aus- und Weiterbildung werden auch soziale Kompetenzen in den Schulungsprogrammen der Kapsch TrafficCom vermittelt. Darüber hinaus werden ein Job Rotation-Programm, ein maßgeschneidertes Angebot für Nachwuchsführungskräfte sowie jährliche Mitarbeitergespräche angeboten.

Pensionskasse. Kapsch TrafficCom zahlt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gruppenunternehmen in Österreich Beiträge gemäß einem festgelegten Beitragsschema in eine externe Pensionskasse ein. Die Höhe dieser Beiträge hängt vom jeweiligen Einkommen und von der Umsatzrentabilität des Unternehmens ab.

Ergebnisbeteiligung. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrages der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg bewusst und sieht daher eine Erfolgsbeteiligung im Gesamtausmaß von maximal 5 % des Ergebnisses vor Steuern der Kapsch TrafficCom Group vor. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt pro Kopf und einkommensunabhängig und ist mit 1.500 EUR pro Mitarbeiter gedeckelt.

Frauenförderung. Frauen werden bei Kapsch TrafficCom insbesondere durch ein flexibles Arbeitszeitmodell dabei unterstützt, Beruf und Familie miteinander zu vereinbaren. Verschiedene Kooperationen mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen haben unter anderem eine Erhöhung der Frauenquote im Unternehmen zum Ziel. Zudem engagiert sich Kapsch TrafficCom für Frauenförderung durch die Teilnahme an speziellen Programmen, wie beispielsweise „FIT Frauen in die Technik“ oder „FemTech“. Weiters hat die Kapsch TrafficCom Group ein Gremium für Gleichbehandlung eingerichtet.

Gesellschaftliche Verantwortung umfasst auch ethisches, moralisches und rechtlich korrektes Handeln.

Verantwortung gegenüber der Gesellschaft

Der Handlungsrahmen. Neben gesetzlichen Vorgaben und internen Richtlinien definiert der Verhaltenskodex der Kapsch Group für alle Unternehmenseinheiten – und somit auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kapsch TrafficCom – verbindliche Grundsätze für ethisches, moralisches und rechtlich korrektes Handeln. Der Verhaltenskodex ist auf der Website www.kapsch.net zu finden.

Darüber hinaus werden im Rahmen des internen Risikomanagements alle Geschäftseinheiten, auf die die Kapsch TrafficCom AG wesentlichen Einfluss hat, hinsichtlich ihrer Korruptionsrisiken untersucht und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene über Anti-Korruptionspolitik und Anti-Korruptionsverfahren unterrichtet.

Entsprechend den Unternehmenswerten übernimmt die Kapsch TrafficCom Group gesellschaftliche Verantwortung, die auch über ihren operativen Wirkungsbereich hinausgeht und zum Teil über die Kapsch Group organisiert wird. Nachstehend wird lediglich eine Auswahl von unterstützten Projekten und Initiativen vorgestellt.

Bildungseinrichtungen. Technische Bildungseinrichtungen sind für Kapsch als technik- und innovationsorientierte Unternehmensgruppe sehr wichtig. Daher ist das Unternehmen daran interessiert, sowohl mit den Studierenden als auch den Studienabgängern der technischen Ausbildungslehrgänge so früh wie möglich in Kontakt zu treten. Neben der Technischen Universität Wien und der Fachhochschule Technikum Wien fördert die Kapsch Group seit 2005 auch die Universitäres Gründerservice Wien GmbH, die Jungunternehmer bei der Umsetzung von Ideen zu schlüssigen Geschäftskonzepten begleitet und unterstützt.

Förderung von Sozialprojekten. Kapsch TrafficCom schätzt und fördert die Arbeit von karitativen Institutionen wie dem Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten (ICEP). Diese unabhängige Privatinitiative leistet – ausgehend von Österreich – einen bedeutenden Beitrag zur globalen Bekämpfung von Armut. Darüber hinaus unterstützt die Kapsch TrafficCom seit Jahren die Aktivitäten der „Ärzte ohne Grenzen“, einer international anerkannten und weltweit agierenden Organisation, die medizinisch unzureichend versorgten Menschen hilft. Kapsch stellt der Initiative „Caritas Socialis“ die Infrastruktur für die jährliche Zusammenkunft zur Verfügung und fördert seit 2013 die St. Anna Kinderkrebsforschung im Projekt „Next Generation Sequencing“.

Unterstützung von Kunst- und Kultureinrichtungen. Die Kapsch Group – organisiert aus der Kapsch AG – unterstützt eine Vielzahl zeitgenössischer Kunst- und Kultureinrichtungen bzw. -projekte und tritt auch als Initiator eigener Projekte in diesem Sektor auf.

Unter dem Motto „Es ist Kunst, Geld zu machen. Es ist Pflicht, aus Geld Kunst zu machen“ unterhält die Kapsch Group seit 1992 eine Generalpartnerschaft mit dem Wiener Konzerthaus. Das Wiener Konzerthaus versteht es mit unkonventionellen Programmen laufend neue Publikumsschichten zu erschließen, ohne dadurch langjährige Freunde des Hauses zu verlieren. Das Festival „Wien modern“ – eines der weltweit renommiertesten Festivals zeitgenössischer Musik – wird seit 1989 gefördert.

Am Sektor Bildende Kunst ist die Förderung noch wenig arrivierter Künstler für Kapsch ein besonderes Anliegen. Junge Künstler aus dem In- und Ausland werden daher gezielt unterstützt. Das Paradeprojekt dafür ist der Kunstkalender, den die Kapsch Group bereits seit 1994 auflegt und der Werke junger Künstler zeigt. Die Präsentation erfolgt jeweils im Spätherbst und bietet den Künstlern eine öffentlichkeitswirksame Plattform.



Kunstkalender
2016

3.3 Risikomanagement

Risikomanagement ist im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert. Wesentliche Schwerpunkte des Risikomanagements bilden das Projektrisikomanagement sowie das Enterprise Risk Management (ERM).

Risikomanagement beinhaltet die Identifikation und Analyse von Risiken und Chancen.

Das Projektrisikomanagement umfasst sowohl externe Kundenprojekte als auch interne Entwicklungsprojekte und setzt jeweils bei der Angebots- bzw. Initiierungsphase an. Anhand von institutionalisierten Prozessen erfolgt eine Analyse aller relevanten Risiken und Chancen, wodurch die Basis für Entscheidungen sowie für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen geschaffen wird.

Das Enterprise Risk Management (ERM) analysiert neben den wesentlichen projektbezogenen Risiken der Kapsch TrafficCom Group auch strategische, technologische, organisatorische, finanzielle, rechtliche sowie IT-Risiken und berichtet vierteljährlich an den Vorstand, den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates und die erste Berichtsebene. Der ERM-Ansatz zielt auf eine frühzeitige Identifikation, Bewertung und Steuerung jener Risiken ab, die das Erreichen der strategischen und operativen Ziele des Unternehmens wesentlich beeinflussen können. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung, sondern der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken sowie das rechtzeitige Erkennen und Nutzen sich bietender Chancen, um dadurch einen wertvollen Beitrag zur Unternehmenssteuerung zu leisten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken

Geografische Diversifikation und Erweiterung des Produktportfolios tragen zur Stabilisierung und Steigerung der Umsätze bei.

Volatilität des Auftragseinganges. Ein wichtiger Anteil der Umsätze der Kapsch TrafficCom Group wird im Segment Electronic Toll Collection (ETC) erzielt. Dieses Segment beinhaltet Projekte zur Errichtung von landesweiten, regionalen oder streckenbezogenen Mautsystemen sowie den technischen und kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. Die Vergabe dieser Projekte samt deren Betrieb erfolgt meist auf Basis von Ausschreibungen. Die letztendliche Auftragserteilung an die Kapsch TrafficCom Group unterliegt somit einer Reihe von Unsicherheitsfaktoren innerhalb und außerhalb des eigenen Einflussbereiches. Ausschreibungen derartiger Großprojekte können beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Ebenso besteht das Risiko, dass die Kapsch TrafficCom Group aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen mit Angeboten für neue Projekte nicht erfolgreich ist.

Die Umsätze der Kapsch TrafficCom Group waren in der Vergangenheit stark davon beeinflusst, ob im relevanten Wirtschaftsjahr Errichtungsprojekte im Segment ETC umgesetzt wurden. Umsatzspitzen ergaben sich beispielsweise im Wirtschaftsjahr 2010/11 (Errichtung eines elektronischen Mautsystems in der südafrikanischen Provinz Gauteng) sowie 2011/12 (Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Polen). In den Wirtschaftsjahren 2012/13, 2013/14 und 2014/15 fielen erhebliche Umsätze aus der Errichtung des landesweiten elektronischen Mautsystems in Weißrussland an, das auch im Wirtschaftsjahr 2015/16 einen wesentlichen Beitrag zum Umsatz aus Errichtungsprojekten leistete. Darüber hinaus trugen Errichtungsprojekte in Texas, USA, (Errichtung eines Managed-Lane-Systems) sowie in Sydney, Australien, (Errichtung eines Mautsystems auf definierten Streckenabschnitten) wesentlich zu dem Umsatzanstieg im Segment ETC bei.

Die kontinuierliche Erschließung neuer und zum Kerngeschäft der Kapsch TrafficCom Group kompatibler Geschäftsbereiche hat neben der angestrebten Steigerung der Umsätze auch die Glättung von Umsatzspitzen und somit eine stabilere Umsatzentwicklung zum Ziel. Dies soll durch zunehmende geografische Diversifizierung, durch zunehmende Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios sowie durch die laufende Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Betrieb einschließlich der Wartung von angebotenen Systemen erreicht werden. Der technische und kommerzielle Betrieb von Systemen ist zwar in der Regel an die Beauftragung zur Systemerrichtung gebunden, zeichnet sich danach jedoch durch eine langfristigere und bessere Planbarkeit der daraus erzielbaren Umsätze aus. In den vergangenen Wirtschaftsjahren konnte auch der Umsatz mit Errichtungsprojekten kleineren Umfangs kontinuierlich gesteigert werden. Wertvolle Beiträge dazu kamen aus dem Segment Intelligent Mobility Solutions (IMS) und aus den geografischen Regionen USA und Australien.

Technische Herausforderungen und enge Zeitpläne bedingen typische Projektrisiken.

Risiken der Projektabwicklung. Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist die Kapsch TrafficCom Group meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Da es sich bei elektronischen Mautsystemen und intelligenten Verkehrslösungen häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt, die innerhalb eines strikten Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es zu Terminüberschreitungen und/oder System- und Produktmängeln kommen. Unerwartete Projektmodifikationen, ein temporärer Mangel an qualifizierten Fachkräften, Qualitätsprobleme, technische Probleme sowie Leistungsprobleme bei Zulieferern oder Konsortialpartnern können sich ebenfalls negativ auf die Termintreue auswirken. Werden die vertraglichen Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen und Schadenersatz, in manchen Fällen auch Schadenersatz für entgangene Mauterlöse zu leisten. Oft sind auch Vertragsklauseln an wesentliche Terminüberschreitungen gekoppelt, die eine vorzeitige Vertragsbeendigung durch den Kunden zur Folge haben können. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projektes könnte auch die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen reduzieren. Weiters besteht das Risiko, dass die Kapsch TrafficCom Group Projekte nicht zu den vorab kalkulierten Kosten umsetzen kann. Durch die starke gesellschaftliche Opposition, die bei Mautsystemen fallweise auftritt, besteht in manchen Projekten auch das Risiko eines verspäteten oder eingeschränkten Starts der Mauteinhebung mit Auswirkungen auf Zahlungsflüsse und Umsätze des Betriebsprojektes.

Die Kapsch TrafficCom Group setzt Projektmanagement-Methoden und Projektrisikomanagement-Verfahren auf Basis des IPMA (International-Project-Management-Association)-Standards ein, um derartige Risiken bei Projekten zu minimieren.

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen. Bei zahlreichen Projekten sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Maut- oder Verkehrsmanagementprojekten können Bestimmungen und Bedingungen enthalten, die in einem Ausschreibungsprozess nicht verhandelbar sind und die für die Kapsch TrafficCom Group unvorteilhaft sein können. Einige mehrjährige Verträge umfassen anspruchsvolle Anforderungen hinsichtlich der zu erreichenden Performance der implementierten Systeme, Komponenten und Prozesse. Das Verfehlen dieser Anforderungen kann erhebliche Vertragsstrafen, Schadenersatzpflichten oder Vertragskündigung nach sich ziehen. Andererseits können in einigen Verträgen bei Übererfüllung der Performance-Anforderungen erhebliche Bonuszahlungen lukriert werden. Bei langfristigen Aufträgen können darüber hinaus die erzielbaren Margen aufgrund von Kostenänderungen von den ursprünglichen Kalkulationen abweichen.

Aus Verträgen können sich Haftungen bezüglich eines Gewinnentganges von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen ergeben. Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, entsprechende Haftungsbeschränkungen in Verträgen festzulegen. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass in allen Verträgen ausreichende Haftungsbeschränkungen enthalten sind, oder dass diese im jeweils anzuwendenden Recht durchsetzbar sind.

Strategische Risiken

Ein permanenter und durchgängiger Innovationsprozess unterstützt die starke Marktposition der Kapsch TrafficCom Group.

Innovationsfähigkeit. Die starke Marktposition der Kapsch TrafficCom Group beruht zu einem großen Teil auf der Fähigkeit, hochwertige, effiziente und zuverlässige Systeme, Komponenten und Produkte zu entwickeln. Die Kapsch TrafficCom Group verpflichtet sich zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess. Um die bereits starke Position in der Technologie beizubehalten, investiert die Kapsch TrafficCom Group einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten und Produkte entsprechend den Anforderungen des Marktes allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Group abträglich sein.

Da die Innovationsfähigkeit zu einem erheblichen Teil auf Technologie, firmeneigenem Know-how sowie auf geistigem Eigentum beruht, kann die weltweite Zunahme von Produktpiraterie und Reverse Engineering negative Auswirkungen auf die Marktposition der Kapsch TrafficCom Group haben. Darüber hinaus kann sich jedes Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition auswirken. Die Kapsch TrafficCom Group legt daher großen Wert auf den Schutz von Technologien

Das internationale Wachstum eröffnet neue Chancen, beinhaltet aber auch Risiken.

Finanzrisiken entstehen aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Krediten. Ausreichende Liquidität erhöht die Flexibilität, auch kurzfristig zu agieren.

und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarungen mit den relevanten Vertragspartnern. Andererseits können aber auch neu entwickelte Systeme, Komponenten, Produkte oder Dienstleistungen die geistigen Eigentumsrechte Dritter verletzen.

Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums. Eines der strategischen Ziele der Kapsch TrafficCom Group besteht darin, durch organisches Wachstum sowie durch ausgewählte Akquisitionen und Joint Ventures international zu wachsen. In Umsetzung dieser Strategie wurden und werden weltweit geeignete Unternehmen akquiriert und in die Kapsch TrafficCom Group eingegliedert. Im Zuge dieser Akquisitionen gilt es eine Reihe von Herausforderungen zu bewältigen, um die angestrebten Ziele und Synergien zu erreichen und die erwarteten Chancen aus dem Erwerb von neuen Technologien und Markt-Know-how umzusetzen.

Länderrisiko. Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in Staaten außerhalb Europas ist die Kapsch TrafficCom Group einem erhöhten politischen Risiko in diesen Ländern ausgesetzt. Wesentliche und derzeit nicht vorhersehbare politische Veränderungen können einen großen Einfluss auf die Möglichkeit haben, in diesen Ländern Projekte umzusetzen oder zu betreiben sowie liquide Mittel zur Verfügung zu stellen bzw. wieder rückzuführen. Auch könnte in Eigentumsrechte der Kapsch TrafficCom Group eingegriffen oder die Ausübung der Geschäftstätigkeit erschwert werden. Die Kapsch TrafficCom Group bezieht diese Risiken bei der Beurteilung derartiger Projekte mit ein.

Finanzrisiken

Währungsrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group verfügt als global tätiges Unternehmen über Niederlassungen und Tochtergesellschaften in vielen Ländern außerhalb der Euro-Zone. Im Zuge der Umsetzung von Projekten außerhalb der Euro-Zone ergeben sich Transaktionsrisiken aus möglichen Wechselkursschwankungen, die sich als Wechselkursverluste oder -gewinne im Konzernabschluss niederschlagen können. Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, diese Transaktionsrisiken in Höhe der Nettowährungspositionen aus den jeweiligen Projekten soweit wie möglich zu vermeiden oder erforderlichenfalls abzusichern. Aufgrund der oftmals schwer abzuschätzenden Nettowährungsposition zu den jeweiligen Zahlungsflusterminen kann eine Absicherung jedoch nur in eingeschränktem Umfang vorgenommen werden. Das verbleibende Wechselkursrisiko wird akzeptiert und in der Unternehmensplanung berücksichtigt. Aufgrund der Umrechnung von Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften außerhalb der Euro-Zone in die Konzernwährung Euro unterliegt die Kapsch TrafficCom Group auch einem Translationsrisiko. Zudem können langfristig nachteilige Wechselkursänderungen auch dazu führen, dass sich die Position der Kapsch TrafficCom Group gegenüber den Mitbewerbern verändert, wenn beispielsweise auf einer Euro-Kostenstruktur basierende Produkte und Lösungen außerhalb der Euro-Zone nicht mehr zu konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden können.

Zinsrisiko. Im Rahmen der Projektfinanzierung werden regelmäßig auch variable Zinssätze vereinbart, die an Marktzinsen (Euribor etc.) gebunden sind. In diesem Zusammenhang besteht ein Zinsrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group sichert Zinsrisiken, sofern wesentlich, durch geeignete Finanzinstrumente ab.

Liquiditätsrisiko. Finanzielle Mittel müssen in ausreichendem Maß verfügbar sein, um die jederzeitige Zahlungsfähigkeit der Kapsch TrafficCom Group zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit von mittel- und langfristigen Finanzierungen ist für die Durchführung von größeren Projekten, wie etwa die Errichtung eines landesweiten Mautsystems, bei vereinbarter verzögerter Zahlung durch den Auftraggeber und für die Akquisition von Unternehmen erforderlich. Darüber hinaus ist für die Durchführung großer Projekte regelmäßig die Stellung zum Teil umfangreicher Bankgarantien als Sicherheitsleistung für Angebotspflichten (Bid Bonds) oder zur Absicherung möglicher Gewährleistungsansprüche (Performance Bonds) erforderlich.

Die Kapsch TrafficCom Group unterliegt in Finanzierungsverträgen üblichen Beschränkungen ihrer Geschäftspolitik, wie etwa bei der Aufnahme weiterer Fremdmittel, bei der Nutzung von Vermögensgegenständen als Sicherungsmittel oder bei der Stellung von Garantien bzw. Bürgschaften zugunsten Dritter. Die Verfügbarkeit von Finanzierungen und Bankgarantien ist neben Marktgegebenheiten insbesondere von der Vermögens-, Finanz- und

Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group abhängig. Die mangelnde Verfügbarkeit von liquiden Mitteln (selbst bei grundsätzlich gegebener Solvenz), von Finanzierungen oder von Bankgarantien kann wiederum erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group haben.

Dem Liquiditätsrisiko wird durch laufende konzernweite Finanz- und Barmittelplanung entgegengewirkt. Potenzielle Liquiditätsengpässe können so identifiziert und entsprechende Gegenmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden.

Kreditrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group ist dem Risiko des Zahlungsausfalls von Kunden ausgesetzt. Die wesentlichen Kunden der Kapsch TrafficCom Group sind in hohem Umfang öffentliche Stellen, insbesondere im Zusammenhang mit der Errichtung bzw. dem Betrieb landesweiter oder regionaler Maut- und Verkehrsmanagementsysteme. Die Kapsch TrafficCom Group tritt allerdings auch als Subauftragnehmer gegenüber Dritten (Konzessionären, Generalunternehmern etc.) bei Projekten der öffentlichen Hand auf. Das Ausmaß eines potenziellen Zahlungsausfalls schwankt je nach Auftragsgröße und kann bei einzelnen Großprojekten einen spürbaren Einfluss auf die Ertragslage nehmen. Grundsätzlich stehen hinter derartigen Großaufträgen jedoch öffentliche Stellen als Kunden. Die Bonität neuer und bestehender Kunden wird nach Bedarf geprüft und entsprechend der Einschätzung des vorhandenen Zahlungsausfallsrisikos abgesichert. Zusätzlich nimmt die Kapsch TrafficCom Group Angebote von öffentlichen Institutionen, wie OeKB (Oesterreichische Kontrollbank AG), EKN (Exportkreditämtern; Schwedische Kammer für Exportgarantien) und MIGA (Multilateral Investment Guarantee Agency) in Anspruch, um sich mit Hilfe von Garantien gegen das Ausfallsrisiko abzusichern.

Darüber hinaus besteht ein Risiko, dass Gegenparteien von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten (einschließlich Finanzinstituten mit angenommener guter Bonität) ihren Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen können. Der Ausfall von oder ein Wertberichtigungsbedarf bei Forderungen kann erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group haben.

Personalrisiko

Kapsch TrafficCom setzt attraktive Maßnahmen, um dem Personalrisiko entgegenzuwirken.

Der Erfolg der Kapsch TrafficCom Group hängt zu einem nicht unwesentlichen Teil von Schlüsselpersonen mit langjähriger Erfahrung ab. Darüber hinaus ist die Fähigkeit, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzunehmen, in das Unternehmen zu integrieren und langfristig zu binden, von hoher Bedeutung. Der Verlust von wichtigen Mitarbeitern in Schlüsselpositionen sowie Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung können sich negativ auf den Erfolg der Unternehmensgruppe auswirken.

Die Kapsch TrafficCom Group setzt attraktive Maßnahmen wie beispielsweise Prämiensysteme oder Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten ein, um diesem Risiko entgegenzuwirken.

Rechtliche Risiken

Im Zusammenhang mit der Teilnahme an Ausschreibungen öffentlicher Stellen, der Errichtung und dem Betrieb von Maut- und Verkehrsmanagementsystemen ist eine Vielzahl von Regelungen und rechtlichen Vorgaben zu beachten. Die Erarbeitung sowie die Einhaltung der anwendbaren rechtlichen Bestimmungen und Auflagen können einen erheblichen administrativen und technischen Aufwand erfordern. Soweit anwendbare Rechtsvorschriften oder behördliche Auflagen nicht eingehalten oder erfüllt werden können, kann dies erhebliche Strafen nach sich ziehen und die Möglichkeit zur (erfolgreichen) Teilnahme an Ausschreibungen oder zur Fortführung der relevanten Geschäftstätigkeit einschränken.

Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in neue Regionen und in ausgewählte neue IMS-Geschäftsfelder erhöht sich tendenziell das Risiko von Patentverletzungen bzw. der Verletzung von Intellectual Property Rights (IPR), die finanzielle Schäden aus Klagen und Gerichts- bzw. Vergleichsverfahren zur Folge haben können. Die Kapsch TrafficCom Group versucht diesem Risiko soweit möglich entgegenzuwirken, indem beispielsweise vor dem Eintritt in neue Märkte oder Regionen eine Überprüfung auf mögliche IPR-Verletzungen durchgeführt wird. Eine vollständige Vermeidung dieses Risikos ist jedoch nicht möglich.

IT-Risiken

Als Technologiekonzern ist die Kapsch TrafficCom Group typischen IT-Risiken in Bezug auf die Sicherheit, Vertraulichkeit und Verfügbarkeit von Daten ausgesetzt. Die Kapsch TrafficCom AG hat dafür ein IT-Risiko-management-System nach der Corporate Risk and IT-Security Application Method CRISAM eingeführt und ist nach ISO 27001 (Information Security Management) zertifiziert. Außerdem hat die Kapsch TrafficCom Group den Betrieb der Mautsysteme nach ISO 20000 (vergleiche ITIL) „IT-Service-Management“ zertifiziert und forciert die Ausrollung von CRISAM als IT Risk Management Tool innerhalb der Gruppe.

Chancen

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

Der Enterprise-Risk-Management-Ansatz der Kapsch TrafficCom AG befasst sich nicht nur mit Risiken, sondern umfasst auch die regelmäßige Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen. Das Ziel dabei ist, durch frühzeitige Chancenidentifizierung die strategische Ausrichtung des Produktportfolios und der Marktaktivitäten gezielt zu steuern und entsprechende Potenziale zu verwirklichen.

Marktchancen bieten sich durch die geografische Diversifizierung sowie durch die zunehmende Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios, unter anderem getrieben durch folgende Faktoren:

Durch den zunehmenden Finanzierungsbedarf für Infrastrukturprojekte und die wachsende Notwendigkeit der Entlastung von staatlichen Budgets ergibt sich die Chance der Erschließung neuer Märkte, besonders in sogenannten Schwellen- und Entwicklungsländern, aber auch die Chance der Ausweitung der Aktivitäten in bereits erschlossenen Märkten.

Die weltweite Verkehrszunahme und die damit einhergehenden Belastungen für Umwelt und Menschen eröffnen im Bereich Traffic Management Chancen, da beispielsweise Mauteinhebung, Road Pricing, die Einrichtung von Umweltzonen oder Zufahrtsbeschränkungen vermehrt als Steuerungselement in der Umwelt- und Verkehrspolitik eingesetzt werden. Sowohl im Segment ETC als auch bei IMS eröffnen sich damit Chancen, das Portfolio entsprechend den neuen Anforderungen weiterzuentwickeln und zu vermarkten.

Der Anspruch auf Erhöhung der Produktivität von Fahrzeugen und des Fahrzeugbetriebes sowie der steigende Komfortanspruch der Reisenden eröffnen darüber hinaus Chancen durch die Erweiterung der Funktionalitäten bestehender Systeme. Dabei bieten sich Chancen, abseits öffentlicher Auftraggeber neue Kunden, beispielsweise im Bereich Flottenmanagement, zu gewinnen oder mit neuen Konzepten für die Parkraumbewirtschaftung sowohl öffentliche Auftraggeber als auch Endkunden zu bedienen.

Sonstige Chancen. Durch laufende Innovation, Weiterentwicklung und Erwerb von neuen Technologien durch Unternehmensakquisition eröffnen sich für die Kapsch TrafficCom Group Chancen der Effizienz- und Performancesteigerung in Kundensystemen sowie des technologischen Vorsprungs gegenüber Mitbewerbern im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Funktionalitäten der angebotenen Systeme.

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand der Kapsch TrafficCom Group gefährden könnten. Durch die zunehmende geografische Diversifizierung und die kontinuierliche Verbreiterung des Produkt- und Lösungsportfolios mit ausgewählten neuen IMS-Lösungen konnte das Geschäftsmodell der Kapsch TrafficCom Group breiter aufgestellt werden, ohne dabei das Kerngeschäftsfeld verlassen zu müssen. Die Risikokonzentration in einzelnen Regionen und einzelnen Großprojekten wird dadurch laufend reduziert.

3.4 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Die Zuverlässigkeit des internen Kontrollsystems wird durch die Interne Revision geprüft.

Die Kapsch TrafficCom AG hat vor vielen Jahren begonnen, die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung zu analysieren und zu dokumentieren. In den quartalsmäßig stattfindenden Sitzungen des Prüfungsausschusses wurden die bisherigen Ergebnisse dem Aufsichtsrat zur Beurteilung vorgelegt und diskutiert. Die Interne Revision stellt durch Prüfungen insbesondere in den Tochtergesellschaften der Kapsch TrafficCom AG sicher, dass ein zuverlässiges und funktionsfähiges Kontrollsystem implementiert wird.

Wie im Vorjahr wurde auch im Wirtschaftsjahr 2015/16 die gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele verbessert, und deren Einhaltung und Effizienz wurden durch lokale Prüfungen vor Ort durch die Interne Revision nachgeprüft. Die einheitliche Erhebung erlaubt eine verbesserte Maßnahmensteuerung und dient als Grundlage für Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS.

Grundlage der Prozesse für die Konzernrechnungslegung und -berichterstattung ist ein Bilanzierungshandbuch (IFRS Accounting Manual), das von der Kapsch Group herausgegeben und regelmäßig aktualisiert wird. Darin werden die wesentlichen auf International Financial Reporting Standards (IFRS) basierenden Bilanzierungs- und Berichterstattungserfordernisse konzernweit vorgegeben. Eine weitere wichtige Basis des IKS stellen die Konzernrichtlinien, Arbeitsanweisungen und Prozessbeschreibungen dar.

Wesentliche Elemente des IKS sind die regelmäßige Prüfung des institutionalisierten Vier-Augen-Prinzips und der Funktionstrennung sowie definierte Kontrollschritte zur Überwachung und Prüfung der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften. Die zum IKS gehörenden Richtlinien der Kapsch TrafficCom AG folgen den grundsätzlichen Strukturen des international anerkannten Regelwerkes für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Managing Frameworks des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

Die Erfassung der Geschäftsfälle in der Kapsch TrafficCom Group erfolgt mit unterschiedlichen Softwarelösungen. In manchen Ländern ist aufgrund der Größe der Tochterunternehmen das Rechnungswesen an lokale Steuerberater ausgelagert. Die einzelnen Gesellschaften liefern monatlich an die Konzernzentrale Berichtspakete mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gesamtergebnisrechnung, Bilanz und Geldflussrechnung. Diese Daten werden dann quartalsweise in das zentrale Konsolidierungssystem (Hyperion Financial Management) eingepflegt. Die Finanzinformationen werden auf Konzernebene in der Kapsch TrafficCom AG überprüft und bilden die Basis für die Quartalsberichterstattung nach IFRS.

Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand in regelmäßigen Sitzungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Form von konsolidierten Darstellungen bestehend aus Segmentberichterstattung, Ergebnisentwicklung mit Budget- und Vorjahresvergleich, Vorscheurechnungen, Konzernabschlüssen, Personal- und Auftragsentwicklung sowie ausgewählten Finanzkennzahlen informiert.

Das interne Kontrollsystem ist jeweils lokal implementiert und wird zentral überwacht.

Den lokalen Anforderungen entsprechend liegt die Verantwortung für die Implementierung und Überwachung des internen Kontrollsystems beim jeweils zuständigen lokalen Management. Die Geschäftsführung der einzelnen Tochterunternehmen ist für die Einrichtung und Ausgestaltung eines den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens entsprechenden internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verantwortlich. Um die Geschäftsführungen der Tochterunternehmen hierbei besser unterstützen zu können, wurde im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG die Funktion eines IKS-Verantwortlichen eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS zentral in der gesamten Kapsch TrafficCom Group zu standardisieren und laufend weiterzuentwickeln sowie die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu initiieren und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates zu berichten.

3.5 Angaben nach §267 UGB iVm §243a Abs. 1 UGB

1. Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 13,0 Mio. EUR. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.
2. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien.
3. Zum Stichtag 31. März 2016 befanden sich rund 36,7% der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2016 rund 63,3% der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, jeweils Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Diese sind jeweils Mitgliedern der Familie Kapsch zurechenbar. Es gab zum Stichtag 31. März 2016 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechtes durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung.
6. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und die Änderung der Satzung der Gesellschaft.
7. Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes Kapital noch ein bedingtes Kapital, welches den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.
8. Es bestehen keine Vereinbarungen, die im Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes wirksam werden.
9. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

4 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

- Am 1. April 2016 erwarb die Kapsch TrafficCom AG die globale Transportation-Sparte von Schneider Electric, die zuvor unter der Marke Telvent Tráfico y Transporte tätig war. Der Erwerb eines führenden Anbieters von Echtzeit-IT-Lösungen und intelligenten Verkehrssystemen um rund 27 Mio. EUR erweitert das Portfolio von Kapsch und stärkt die Marktposition bei intelligenten Verkehrssystemen.

Kapsch TrafficCom setzte nach dem Bilanzstichtag noch einen bedeutenden Schritt im Bereich IMS.

Mit diesem Unternehmenserwerb wurde ein bedeutender Schritt zur Festigung der globalen Vorreiterrolle der Kapsch TrafficCom Group im Bereich Intelligent Mobility Solutions (IMS) gesetzt, insbesondere in den wachsenden Märkten Spanien, Nord- und Südamerika und im Mittleren Osten.

Kapsch TrafficCom erwartet aus der Transportation-Sparte einen Umsatz von rund 125 Mio. EUR und einen positiven Beitrag zum Gesamtergebnis. Im Wirtschaftsjahr 2016/17 soll das neue Unternehmen vollständig eingegliedert werden. Durch den Unternehmenserwerb werden rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Schneider Electric in die Kapsch TrafficCom Group integriert.

- Am 21. April 2016 erwarb die amerikanische Kapsch TrafficCom Holding Corp. um rund 2,4 Mio. EUR einen Minderheitenanteil an der ParkJockey Global, Inc., USA.
- Unter der aufschiebenden Bedingung einer noch erforderlichen vertraglich vereinbarten Zustimmung erwirbt Kapsch Telematic Services GmbH, Österreich, 48% an der Kapsch Telematic Services spol.s r.o, Prag, Tschechien und hält somit 100% der Anteile an der Gesellschaft, die in Tschechien den Betrieb des Mautsystems führt.
- Für die Refinanzierung der Unternehmensanleihe und die Finanzierung zukünftigen Wachstums bereitet Kapsch TrafficCom AG ein Schuldscheindarlehen für den öffentlichen Markt für institutionelle Anleger vor. Die Zuteilung erfolgte mit 01. Juni 2016. Diese Transaktion wird im Laufe des ersten Quartals des Wirtschaftsjahres 2016/17 abgeschlossen sein.

5 Ausblick und Ziele.

Die Weiterentwicklung der Strategie 2020 bleibt ein Schwerpunkt: Kapsch TrafficCom wird intelligente Mobilitätslösungen entwickeln und zur Gestaltung zukünftiger Smart Cities beitragen.

Im Wirtschaftsjahr 2016/17 wird einerseits der Beitrag von Kapsch TrafficCom Transportation in Umsatz und Ergebnis der Kapsch TrafficCom Group deutlich sichtbar sein – auch die Integrationskosten –, andererseits wird die Implementierung der neu gewonnenen Projekte zunehmend beitragen. Das betrifft insbesondere das grenzübergreifende Programm „CHARM“ sowie die ETC-Projekte in Chile und Australien.

Darüber hinaus erwartet Kapsch TrafficCom einige Entscheidungen bezüglich weiterer Projekte: In Österreich läuft die Neuausschreibung des landesweiten Mautsystems bereits, in Bulgarien wurde eine Ausschreibung für ein neues Mautsystem gestartet. In Tschechien läuft der Vertrag noch bis Ende 2016. Die nächsten Schritte werden in Kürze von der Regierung in Prag festgelegt.

Zudem sind unverändert mehrere Projekte in den USA in der Angebotsphase. Potenziale sieht Kapsch TrafficCom auch zunehmend in Asien. Bezüglich eines landesweiten Projektes in einer ähnlichen Struktur, wie dies bereits erfolgreich in Weißrussland umgesetzt wurde, finden weiterhin Gespräche statt.

Ein wesentlicher Schwerpunkt für die nächsten Jahre wird die Weiterentwicklung der Strategie 2020 sein. Kapsch TrafficCom wird das Portfolio im Hinblick auf intelligente Mobilitätslösungen für außergewöhnliche Nutzererlebnisse der Kunden ausbauen. Systeme und Daten werden zunehmend ineinandergreifen und Fahrzeuge mit ihrer Umwelt vernetzt werden. Mit der Akquisition der Transportation-Sparte von Schneider Electric gelang auch ein großer Schritt in Richtung Stadt. Kapsch TrafficCom plant diesen Bereich sorgfältig zu integrieren und dadurch zur Gestaltung der zukünftigen Smart Cities beizutragen.

Wien, am 8. Juni 2016



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes



Alexander Lewald
Mitglied des Vorstandes

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Erklärung der gesetzlichen Vertreter gemäß § 82 Abs. 4 Z3 BörseG.

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

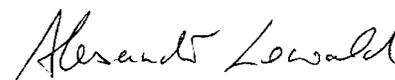
Wien, am 8. Juni 2016



Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

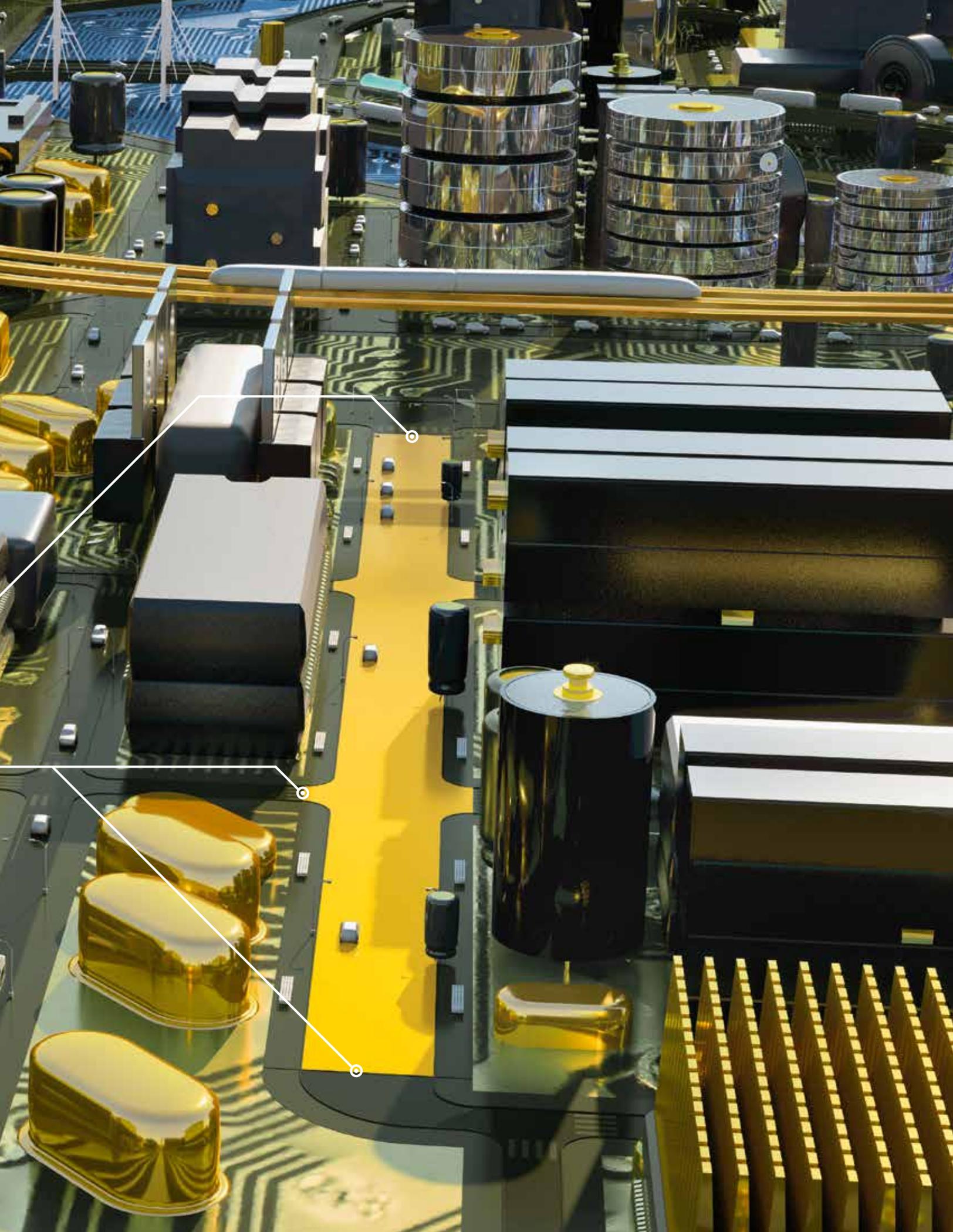


Alexander Lewald
Mitglied des Vorstandes

Unsere Ergebnisse.

Stadtmautsysteme.

Wer die Herausforderungen der urbanen Mobilität der Zukunft nicht nur kennt, sondern die passenden Lösungen auch mitentwickelt hat, weiß, dass moderne Städte dynamische Räume sind. Kapsch TrafficCom präsentiert mit der Stadtmaut eine weitere dynamische Lösung mit situationsabhängigen Modellen, die Parameter wie Fahrzeugkategorie, Emissionswerte und die bereits zurückgelegte Strecke berücksichtigen. Der Verkehr wird so langfristig auf wichtige Fahrten reduziert und dadurch eine allgemeine Verbesserung der Verkehrssituation und somit auch der Lebensqualität gewährleistet. An diesem Beispiel wird ersichtlich, dass minutiöse Planung sich langfristig immer auszahlt. In der Entwicklung von Innovationen wie auch im Umgang mit Investitionen.



Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2015/16	2014/15
Umsatzerlöse	(1)	526.091.567	456.377.377
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	17.028.271	21.220.911
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	-12.290.757	-5.276.194
Aktivierete Eigenleistungen		708.875	104.353
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-201.861.358	-168.034.419
Personalaufwand	(5)	-153.160.789	-148.102.477
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-14.532.982	-16.434.371
Wertminderungen	(6)	0	-12.342.000
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-99.636.031	-94.763.384
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		62.346.797	32.749.796
Finanzerträge	(8)	12.901.839	13.255.371
Finanzaufwendungen	(8)	-20.473.837	-26.306.798
Finanzergebnis		-7.571.998	-13.051.426
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(14)	40.617	233.819
Ergebnis vor Steuern		54.815.416	19.932.188
Ertragsteuern	(9)	-18.355.734	-8.524.107
Periodenergebnis		36.459.682	11.408.081
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		31.091.775	3.629.908
Nicht beherrschende Anteile		5.367.907	7.778.173
		36.459.682	11.408.081
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)			
verwässert	(32)	2,39	0,28
unverwässert	(32)	2,39	0,28
Sonstiges Ergebnis:			
Posten, die anschließend ins Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		2.504.663	-12.558.566
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		-2.334.164	9.045.070
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:			
Im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen		-4.606.733	2.030.730
Umgliederungen von kumulierten Nettoverlusten in das Periodenergebnis (Wertminderung)		1.237.309	12.185.425
Umgliederungen von kumulierten Nettogewinnen in das Periodenergebnis (Veräußerung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten)		-3.317.930	0
Steuern betreffend Posten, die ins Periodenergebnis umgegliedert werden		1.422.895	-2.389.978
Summe der Posten, die anschließend ins Periodenergebnis umgegliedert werden		-5.093.960	8.312.681
Posten, die anschließend nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-231.196	-3.164.172
Steuern betreffend Posten, die nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden		92.528	645.608
Summe der Posten, die anschließend nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden		-138.668	-2.518.564
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(10)	-5.232.628	5.794.117
Gesamtergebnis der Periode		31.227.054	17.202.198
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		23.744.417	9.226.306
Nicht beherrschende Anteile		7.482.637	7.975.892
		31.227.054	17.202.198

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2016	31. März 2015
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(12)	20.866.937	22.393.204
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	64.911.212	71.250.401
Anteile an assoziierten Unternehmen	(14)	1.917.126	2.013.952
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(15)	18.651.333	23.099.327
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(16)	18.877.084	28.137.787
Latente Steueransprüche	(22)	11.895.081	13.590.224
		137.118.772	160.484.896
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(17)	35.757.354	47.669.688
Kurzfristige Steuerforderung aus Ertragsteuern	(18)	3.754.362	3.336.345
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(18)	196.158.016	202.050.857
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(15)	96.813	5.290.815
Liquide Mittel	(19)	140.782.047	96.764.803
		376.548.591	355.112.509
Summe Aktiva		513.667.364	515.597.404
EIGENKAPITAL			
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind			
Grundkapital	(20)	13.000.000	13.000.000
Kapitalrücklage		117.508.771	117.508.771
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		92.338.014	77.449.325
		222.846.785	207.958.096
Nicht beherrschende Anteile		7.811.064	11.403.134
Summe Eigenkapital		230.657.849	219.361.230
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	85.733.509	88.984.654
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	24.107.382	25.210.018
Langfristige Rückstellungen	(26)	1.395.787	1.661.173
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	3.332.528	4.656.718
Latente Steuerschulden	(22)	3.190.360	2.379.882
		117.759.566	122.892.444
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		52.040.998	48.441.473
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	79.341.558	65.535.073
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		3.572.533	1.173.523
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	21.349.269	48.968.988
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	8.945.590	9.224.672
		165.249.949	173.343.730
Summe Verbindlichkeiten		283.009.514	296.236.174
Summe Passiva		513.667.364	515.597.404

Entwicklung des Eigenkapitals.

Alle Beträge in EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht be-	Summe
	Grundkapital	Kapital- rücklage	Sonstige Rücklagen	Konzern- bilanzgewinn	Anteile	
Stand 31. März 2014	13.000.000	117.508.771	-13.712.693	86.003.813	10.310.208	213.110.099
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-4.068.101		41.799	-4.026.302
Effekte aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen					4.900	4.900
Dividende					-6.929.665	-6.929.665
Periodenergebnis				3.629.908	7.778.173	11.408.081
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-5.972.483		197.719	-5.774.764
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			14.087.445			14.087.445
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-2.518.564			-2.518.564
Stand 31. März 2015	13.000.000	117.508.771	-12.184.396	89.633.721	11.403.134	219.361.230
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen			0		21.006	21.006
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-2.404.359		-4.338.526	-6.742.885
Effekte aus der Abstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			48.632		-48.632	0
Dividende				-6.500.000	-6.708.555	-13.208.555
Periodenergebnis				31.091.775	5.367.907	36.459.682
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-1.360.690		2.114.730	754.040
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			-5.848.000		0	-5.848.000
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-138.668			-138.668
Stand 31. März 2016	13.000.000	117.508.771	-21.887.481	114.225.495	7.811.064	230.657.849

Grundkapital. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

Kapitalrücklage. In der Kapitalrücklage wird jener Teil der Rücklagen ausgewiesen, der nicht aus dem Periodenergebnis früherer Berichtsperioden gebildet worden ist.

Sonstige Rücklagen. Die sonstigen Rücklagen beinhalten Effekte aus Veränderung der Beteiligungsquote an Tochterunternehmen sowie Rücklagen aus dem sonstigen Konzernergebnis, wie die Rücklage für Differenzen aus der Währungsumrechnung, Zeitgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten nach Abzug latenter Steuern und Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses nach Abzug latenter Steuern.

Konzernbilanzgewinn. Der Konzernbilanzgewinn enthält das Netto-Ergebnis des Wirtschaftsjahres sowie die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden.

Nicht beherrschende Anteile. Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften.

Die Effekte aus dem Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2015/16 resultieren aus dem Erwerb der Anteile an der Streetline International, Inc., Delaware, USA.

Die Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen im Wirtschaftsjahr 2015/16 resultieren aus dem Erwerb der restlichen Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika. Die Effekte aus der Aufstockung der Anteile im Wirtschaftsjahr 2014/15 resultieren aus dem Erwerb der restlichen 3 % Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien.

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2015/16	2014/15
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		62.346.797	32.749.796
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Planmäßige Abschreibungen	(6)	14.532.982	16.434.371
Wertminderungen	(6)	0	12.342.000
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	-1.776.532	-245.363
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24, 26)	-1.250.875	-31.271
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte	(15)	-9.700.466	3.646.195
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(16)	22.463.531	46.367.768
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	-602.836	-891.853
Sonstige (netto)		-328.646	-1.798.344
		85.683.957	108.573.298
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(18)	6.472.721	6.031.721
Zu-/Abnahme der Vorräte	(17)	11.912.334	10.438.069
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		12.884.830	-15.462.030
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	-279.082	-19.153.077
		30.990.803	-18.145.317
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			
		116.674.760	90.427.981
Zinseinnahmen	(8)	2.679.338	1.773.062
Zinsausgaben	(8)	-5.226.812	-5.982.746
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-16.225.090	-11.006.156
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit		97.902.196	75.212.141
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(12)	-7.049.013	-7.374.407
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(13)	-2.944.424	-993.841
Ankauf von Wertpapieren, Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(15)	-100.293	-361.651
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		2.542.784	0
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften		-69	0
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		2.771.393	1.353.079
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen Finanzanlagen		5.374.761	0
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit		595.139	-7.376.820
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
Einzahlungen von Gesellschaftern		0	4.900
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-6.500.000	0
An nicht beherrschende Anteile von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-6.708.555	-6.929.665
Zahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-6.742.885	-2.000.000
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	470.947	183.719
Abnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	0	0
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	2.829.828	7.053.189
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-32.926.939	-30.219.823
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-49.577.604	-31.907.680
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestandes		48.919.731	35.927.641
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(19)	96.764.803	57.731.290
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestandes		48.919.731	35.927.641
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		-4.902.488	3.105.873
Endbestand	(19)	140.782.047	96.764.803

Konzernanhang.

Allgemeine Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Group ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS) und hat bis 31. Dezember 2015 nach den primären Segmenten RSP (Road Solution Projects), SEC (Systems, Extensions und Component Sales) und OTH (Others) berichtet. Unter dem Segment RSP waren die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „RSP-ETC“ und „RSP-ITS“ gegliedert. Unter dem Segment SEC waren die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten „SEC-ETC“ und „SEC-ITS“ gegliedert.

Im Zuge eines Strategieprojektes beschloss die Kapsch TrafficCom Group im Wirtschaftsjahr 2015/16 die Strukturen und die dazugehörige Unternehmenssteuerung umzustellen. Der Konzern wird daher ab dem 4. Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16 in Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Mobility Solutions (IMS) aufgegliedert, sowie in jeweils 3 regionale Cluster unterteilt und gesteuert (Management Reporting). Die Cluster sind Americas (umfassend Nord- und Südamerika), EMEA (umfassend Europa, Mittlerer Osten und Afrika) sowie APAC (umfassend Asien und Pazifik).

Der Konzern hat nach den Vorgaben des IFRS 8.12 die Regionen in zwei Segmente aggregiert. Da die identifizierten Segmente jeweils Beiträge (Umsätze, Ergebnis und Vermögenswerte) über den von IFRS 8.13 verlangten Schwellenwerten liefern, stellen diese zugleich die berichtspflichtigen Segmente nach IFRS 8 dar.

Die berichtspflichtigen Segmente im Sinne von IFRS 8 sind:

- ▶ Electronic Toll Collection (ETC)
- ▶ Intelligent Mobility Solutions (IMS)

Im Segment **Electronic Toll Collection (ETC)** werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen abgebildet, die die elektronische Mauteinhebung zur Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an einer Mautstation umfassen, aber auch manuelle Mautsysteme. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben und vergeben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzwerken. Nach der Errichtung erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten für die Erweiterung bzw. Adaptierung der Systeme.

Im Segment **Intelligent Mobility Solutions (IMS)** werden Projekte für Errichtung, Wartung und Betrieb von Systemen zur Verkehrsüberwachung, Verkehrssteuerung und Verkehrssicherheit abgebildet. Projekte zur Kontrolle von Nutzfahrzeugen und zur elektronischen Fahrzeugregistrierung sowie intelligente Parklösungen und Systeme zur intermodalen Mobilität werden ebenso diesem Segment zugeordnet, wie auch Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen.

Konzernstruktur.

Die Muttergesellschaft (berichtendes Unternehmen) dieses Konzerns ist die Kapsch TrafficCom AG, Wien. Direktes Mutterunternehmen des berichtenden Unternehmens ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, eine 100%ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, und bis Juni 2007 Alleingesellschafterin der Kapsch TrafficCom AG. Die DATAX HandelsgmbH, Wien, ist das oberste beherrschende Unternehmen des berichtenden Unternehmens und oberste Konzerngesellschaft des Kapsch-Konzerns.

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält zum 31. März 2016 einen Anteil an der Kapsch TrafficCom AG von 63,28 % (31. März 2015: 63,13 %). Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG ist eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die Adresse ihres eingetragenen Firmensitzes ist 1120 Wien, Am Europlatz 2.

Zum 31. März 2016 waren 48 Gesellschaften in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2015: 47 Gesellschaften). Der Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2015/16	2014/15
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Wirtschaftsjahres	47	48
Erstkonsolidierungen	3	3
Verschmelzungen	-1	-3
Entkonsolidierungen	-1	-1
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	48	47

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 wurden die Streetline, Inc., Delaware, USA, sowie die Streetline International, Inc., Delaware, USA, und die SPS Funding Co. LLC, Delaware, USA, erworben. Die Streetline, Inc. wurde danach in die KTCSL Merger Corp. verschmolzen und firmiert seither unter dem Namen Streetline, Inc.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 wurde die Kapsch Telematic Services Kft. „v.a.“, Budapest, Ungarn, liquidiert und daher entkonsolidiert.

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellt sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Österreich	6	6
EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika)	25	26
Americas	13	11
APAC (Asien und Pazifik)	4	4
Gesamt	48	47

Weitere Informationen zu Anteilen an Tochterunternehmen sind in Erläuterung 29 angegeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die bei der Erstellung dieses Konzernabschlusses zur Anwendung gelangten, dargestellt:

1 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2016 wurde in Anwendung von §245a UGB in Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Der Konzernabschluss zum 31. März 2016 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten, die zum Bilanzstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert die Anwendung von Schätzungen und Annahmen, welche die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden am Bilanzstichtag sowie die bilanzierten Erträge und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Obwohl diese Schätzungen nach bestem Wissen des Vorstandes auf den laufenden Transaktionen basieren, können die tatsächlichen Werte letztendlich von diesen Schätzungen abweichen. Jene Bereiche, die ein hohes Maß an Schätzungen oder Komplexität aufweisen, oder Bereiche, wo Annahmen und Schätzungen von großer Bedeutung für den Konzernabschluss sind, werden in Erläuterung 26 dargelegt.

Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit gerundet und soweit nicht anders angegeben in tausend Euro (TEUR) ausgewiesen. Für Berechnungen werden dennoch die genauen Beträge einschließlich nicht dargestellter Ziffern verwendet, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können.

1.1 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2015/16 erstmalig angewendet wurden

Neue/geänderte IFRSs		Veröffentlicht durch das IASB (über- nommen von der EU)	Anzuwenden für Wirt- schaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer (Änderung)	November 2013	1. Juli 2014	Keine
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2010–2012				
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütungen	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IFRS 8	Geschäftssegmente	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IFRS 13	Bemessung des beizulegenden Zeitwertes	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IAS 16	Sachanlagen	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IAS 24	Angaben über nahestehende Unternehmen und Personen	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IAS 38	Immaterielle Vermögenswerte	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2011–2013				
IFRS 1	Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IFRS 13	Bemessung des beizulegenden Zeitwertes	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine
IAS 40	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Dezember 2013	1. Juli 2014	Keine

1.2 Standards, Interpretationen und Änderungen zu veröffentlichten Standards, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die vom Konzern nicht vorzeitig angewendet wurden

Neue/geänderte IFRSs		Veröffentlicht durch das IASB (über- nommen von der EU)	Anzuwenden für Wirt- schaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Jänner 2014	1. Jänner 2016	Keine
IFRS 11	Gemeinsame Vereinbarungen (Änderung)	Mai 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 16	Änderungen an Sachanlagen und immateriellen			
IAS 38	Vermögenswerten	Mai 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 16	Änderungen an Sachanlagen und Landwirtschaft	Juni 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 41				
IAS 27	Separate Abschlüsse (Änderung)	August 2014	1. Jänner 2016	Keine
IAS 1	Darstellung des Abschlusses (Änderungen)	Dezember 2014	1. Jänner 2016	Keine
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2012–2014				
IFRS 5	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche	September 2014	1. Juli 2016	Keine
IFRS 7	Finanzinstrumente	September 2014	1. Juli 2016	Keine

Neue/geänderte IFRSs		Veröffentlicht durch das IASB (über- nommen von der EU)	Anzuwenden für Wirt- schaftsjahre beginnend am oder nach dem	Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer	September 2014	1. Juli 2016	Keine
IAS 34	Zwischenberichterstattung	September 2014	1. Juli 2016	Keine
IAS 12	Ertragsteuern (Änderungen)	Jänner 2016	1. Jänner 2017	werden untersucht
IAS 7	Kapitalflussrechnungen (Änderungen)	Jänner 2016	1. Jänner 2017	werden untersucht
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2014	1. Jänner 2018	werden untersucht
IFRS 9	Finanzinstrumente	Juli 2014	1. Jänner 2018	werden untersucht
IFRS 16	Leasing	Jänner 2016	1. Jänner 2019	werden untersucht

Es gibt keine weiteren Standards oder Interpretationen, die noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und die eine wesentliche Auswirkung auf den Konzern hätten.

Der Konzernabschluss wurde vom Vorstand zum Datum der Unterfertigung erstellt und zur Veröffentlichung freigegeben. Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft, der nach Überleitung auf die anzuwendenden Rechnungslegungsstandards in den Konzernabschluss einbezogen wurde, ist zum Datum der Unterfertigung vom Aufsichtsrat noch nicht festgestellt worden.

2 Konsolidierung.

2.1 Tochtergesellschaften

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (einschließlich strukturierte Unternehmen) bei denen der Konzern die Beherrschung ausübt. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn der Konzern schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung am Tochterunternehmen ausgesetzt ist, Anrechte auf diese Renditen besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen zu beeinflussen. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), zu dem das Mutterunternehmen die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt hat. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, zu dem die Beherrschung verloren geht.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen, werden im Zuge der Konzernkonsolidierung vollständig eliminiert.

2.2 Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Der Konzern teilt den Gewinn oder den Verlust sowie alle Bestandteile des sonstigen Gesamtergebnisses auf die Anteile des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile je nach Eigentumsverhältnis auf. Das Gesamtergebnis wird selbst im Falle eines Negativsaldos der nicht beherrschenden Anteile dem Mutterunternehmen und den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesen. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst, sofern eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung führt.

Führt eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung, werden die Transaktionen im Eigenkapital dargestellt. Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend abgestimmt, so dass diese die Veränderung der bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Es ist jede Abweichung zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile

angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung unmittelbar im Eigenkapital zu berücksichtigen und den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzuweisen.

Wenn der Konzern die Beherrschung auf ein Unternehmen verliert, werden die Vermögenswerte und Schulden des ehemaligen Tochterunternehmens aus der Konzernbilanz ausgebucht. Es wird der verbleibende Anteil zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und als Zugangswert eines finanziellen Vermögenswertes gemäß IAS 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, oder als Anschaffungskosten bei Zugang einer Beteiligung an einem assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen betrachtet. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste, die auf den beherrschenden Anteil entfallen, werden erfolgswirksam erfasst. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf das ehemalige Tochterunternehmen so bilanziert, wie dies verlangt würde, wenn das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert hätte. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

2.3 Gemeinsame Vereinbarungen

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an. Zum Stichtag 31. März 2016 liegen keine gemeinsamen Vereinbarungen gemäß IFRS 11 vor.

2.4 Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, bei denen der Konzern einen maßgeblichen, nicht aber beherrschenden Einfluss ausüben kann, was im Allgemeinen mit einem Stimmrechtsanteil von 20 % bis 50 % einhergeht. Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert und bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Nach dem Erwerbszeitpunkt wird der Anteil des Konzerns am Ergebnis des assoziierten Unternehmens in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und der Anteil der Veränderungen im sonstigen Ergebnis wird im sonstigen Ergebnis mit einer korrespondierenden Anpassung des Beteiligungsbuchwertes erfasst. Erhaltene Ausschüttungen vom Beteiligungsunternehmen verringern den Buchwert der Beteiligung. Der Firmenwert, der im Rahmen des Erwerbes des assoziierten Unternehmens ermittelt wird, wird nicht gesondert sondern als Bestandteil des Buchwertes des assoziierten Unternehmens ausgewiesen.

Wenn sich die Beteiligungsquote an einem assoziierten Unternehmen verringert hat, dies jedoch ein assoziiertes Unternehmen bleibt, so wird nur der anteilige Betrag der zuvor im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne bzw. Verluste in das Periodenergebnis umgegliedert.

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten Forderungen gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, weist der Konzern darüber hinausgehende Verluste nicht aus, sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist bzw. Zahlungen getätigt hat.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Investition in ein assoziiertes Unternehmen wertgemindert ist. Ist dies der Fall, wird der Wertminderungsbedarf als Differenz aus dem Beteiligungsbuchwert des assoziierten Unternehmens und dem entsprechenden erzielbaren Betrag ermittelt und separat in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wesentliche nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen zwischen dem Konzern und den assoziierten Unternehmen werden in Höhe der Beteiligung des Konzerns an den assoziierten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden ebenfalls eliminiert, sofern nicht die Transaktion einen Hinweis auf die Wertberichtigung des übertragenen Vermögenswertes liefert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der assoziierten Unternehmen entsprechen im Wesentlichen jenen des Mutterunternehmens.

3 Erwerb von Unternehmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt bilanziert. Der Erwerbszeitpunkt findet bei Übergang der Beherrschung auf den Konzern statt.

Die Anschaffungskosten des Erwerbes entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingeegebenen Vermögenswerte, der durch den Konzern ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbes werden in voller Höhe aufwandswirksam erfasst, wenn sie anfallen.

Im Zuge von Unternehmenserwerben gemäß IFRS 3 werden Vermögenswerte und Schulden (einschließlich Eventualschulden) unabhängig von der Höhe eventuell bestehender nicht beherrschender Anteile mit ihren vollen beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Immaterielle Vermögenswerte sind gesondert vom Firmenwert zu bilanzieren, wenn sie vom Unternehmen trennbar sind oder aus einem gesetzlichen, vertraglichen oder anderen Rechtsanspruch resultieren. Restrukturierungsrückstellungen dürfen im Rahmen der Kaufpreisallokation nicht neu gebildet werden. Verbleibende aktive Unterschiedsbeträge, die dem Veräußerer nicht näher identifizierbare Marktchancen und Entwicklungspotenziale abgelten, werden in den zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) als Firmenwert aktiviert.

Etwaige bedingte Gegenleistungen werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwertes einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuften bedingten Gegenleistung werden im Rahmen von IAS 39 bewertet, und ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, und ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert. Im Abschluss noch enthaltene bedingte Gegenleistungen aus Unternehmenszusammenschlüssen vor Anwendung des IFRS 3 (2008) werden weiterhin nach den Regelungen des IFRS 3 (2004) behandelt.

Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss wird der vom Erwerber zuvor am erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil mit dem zu Erwerbszeitpunkt geltendem beizulegendem Zeitwert neu bewertet. Ein daraus resultierender Gewinn oder Verlust ist ergebniswirksam zu erfassen.

Die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten werden im Rahmen der Folgekonsolidierung entsprechend den korrespondierenden Vermögenswerten und Schulden fortgeführt.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte erfordert bestimmte Schätzungen und Beurteilungen, vor allem der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen, der übernommenen Verbindlichkeiten sowie der Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen.

Für jeden Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens erfasst werden.

Der Konzern ermittelt den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

- ▶ den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung – gegebenenfalls zuzüglich
- ▶ des erfassten Betrages aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen – zuzüglich
- ▶ des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenszusammenschluss handelt – abzüglich
- ▶ des Nettobetrages (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden und der Eventualschulden.

Wenn der Überschuss negativ ist, wird ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert unmittelbar im Periodenergebnis erfasst.

4 Währungsumrechnung.

Die im Abschluss eines jeden Konzernunternehmens enthaltenen Posten werden auf Basis der Währung bewertet, die der Währung des primären wirtschaftlichen Umfeldes, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt, der die Berichtswährung der Kapsch TrafficCom Group darstellt.

4.1 Umrechnung ausländischer Abschlüsse

Die Abschlüsse ausländischer, in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 wie folgt umgerechnet:

Die Gesamtergebnisrechnung ausländischer Unternehmen (ausgenommen solche aus Hochinflationländern), die eine vom Euro abweichende funktionale Währung haben, wird zu den durchschnittlichen Wechselkursen des Wirtschaftsjahres und die Bilanz zum jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Als Basis gelten die Devisenreferenzkurse der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Deutschen Bundesbank, die über die Homepage der Österreichischen Nationalbank abgerufen werden. Wenn keine aktuellen Kurse verfügbar sind, wird auf die Kurse der jeweiligen nationalen Notenbanken zurückgegriffen. Differenzen aus der Währungsumrechnung ausländischer Geschäftsbetriebe in Euro werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital angesammelt.

Währungsumrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung von Anteilen an Tochtergesellschaften entstehen, werden im sonstigen Ergebnis unter dem Posten „Währungsumrechnungsdifferenzen“ ausgewiesen. Bei Verkauf der Anteile des ausländischen Unternehmens werden solche Umrechnungsdifferenzen in der Gesamtergebnisrechnung als Teil des Gewinnes/Verlustes aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen dargestellt.

Firmenwerte und Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens behandelt und im Zuge der Erstkonsolidierung zum Transaktionskurs und in der Folge mit dem jeweiligen Stichtagskurs am Abschlussstichtag des Geschäftsbetriebes umgerechnet.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse wurden während des Wirtschaftsjahres angewendet:

	Durchschnittsdevisenkurs		Devisenkurs am Abschlussstichtag	
	2015/16	2014/15	2015/16	2014/15
AUD	1,497	1,452	1,481	1,415
CAD	1,443	1,440	1,474	1,374
CZK	27,164	27,580	27,051	27,533
PLN	4,224	4,181	4,268	4,085
SEK	9,324	9,213	9,225	9,290
USD	1,101	1,265	1,139	1,076
ZAR	15,148	13,950	16,787	13,132

Im Wirtschaftsjahr 2011/12 wurde die Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland, gegründet. Weißrussland ist zum Bilanzstichtag 31. März 2016 nach wie vor als Hochinflationland eingestuft. Der Konzern untersuchte, ob für die Gesellschaft IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) anzuwenden ist. Da der Euro

(EUR) aufgrund des wirtschaftlichen Umfeldes und nicht der weißrussische Rubel (BYR) die funktionale Währung ist, hat die Einstufung von Weißrussland als Hochinflationsland bilanziell keine Folgen für das weißrussische Tochterunternehmen und damit auf den vorliegenden Konzernabschluss. IAS 29 findet daher keine Anwendung.

4.2 Transaktionen in fremder Währung

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion oder im Bewertungszeitpunkt bei Neubewertungen in die funktionale Währung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Abwicklung von solchen Transaktionen und aus der Umrechnung monetärer Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährungen resultieren, sind in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Nichtmonetäre Posten der Bilanz werden zu historischen Kursen und nichtmonetäre Posten, die zum niedrigeren beizulegenden Wert (Nettoveräußerungswert) bewertet wurden, zu dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umgerechnet.

Fremdwährungsgewinne und -verluste, die aus der Umrechnung von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzforderungen und Finanzschulden resultieren, werden in der Gesamtergebnisrechnung im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle anderen Fremdwährungsgewinne und -verluste werden in der Gesamtergebnisrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

Davon ausgenommen sind Fremdwährungsgewinne und -verluste aus zu erhaltenden bzw. zu zahlenden monetären Posten von/an einen ausländischen Geschäftsbetrieb als Teil einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb, die anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung der Nettoinvestition vom Eigenkapital in das Periodenergebnis umgegliedert werden. Im Wirtschaftsjahr 2013/14 wurden zwei USD-Darlehen, die von der Kapsch TrafficCom AG an Tochtergesellschaften in den USA gewährt wurden, als Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb nach IAS 21 klassifiziert, da der Vorstand der Kapsch TrafficCom AG in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen plant und diese auch nicht wahrscheinlich ist. Die Kursdifferenzen aus diesen Darlehen werden im sonstigen Ergebnis erfasst (siehe Erläuterung 10).

5 Risikomanagement.

Der Konzern ist aufgrund seiner Aktivitäten einer Reihe von Finanzrisiken, insbesondere dem Fremdwährungsrisiko, Zinsrisiko und Kreditrisiko, ausgesetzt. Das Risikomanagement des Konzerns konzentriert sich auf die Nichtvorhersehbarkeit von Finanzmärkten und versucht, mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Ertragslage des Konzerns zu minimieren. Der Konzern wendet keine Sicherungsbilanzierung (Hedge Accounting), wie in IAS 39 vorgesehen, an.

Der Konzern hat mehrere Prozesse initiiert, um sein Risikomanagement effektiv zu gestalten und Best-Practice-Standards zu verankern. Risikomanagement ist in den Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG als eigene Funktion positioniert. Im Konzern existiert ein internes Kontrollsystem (IKS), welches die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung dokumentiert. Die Verantwortung für die Implementierung, Ausgestaltung und Überwachung des IKS im Hinblick auf die Einhaltung der konzernweiten Richtlinien und Vorschriften liegt beim jeweils zuständigen lokalen Management. Zur Unterstützung der Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften wurde in der Kapsch TrafficCom AG ein IKS-Verantwortlicher eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe, das IKS in der gesamten Kapsch TrafficCom Group zu standardisieren und weiterzuentwickeln, die Einhaltung und Wirksamkeit von Kontrollen und die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu überwachen sowie periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates zu berichten. Die Zuverlässigkeit des internen Kontrollsystems wird durch die Interne Revision geprüft. Die definierten Prozesse sind an das COSO ERM (Enterprise Risk Management Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und an die ONR 49000/ISO 31000 „Risikomanagement-Systeme“, das Regelwerk des Austrian Standards Institute, angelehnt.

5.1 Fremdwährungsrisiko

Das Fremdwährungsrisiko resultiert aus zukünftigen Geschäftstransaktionen, Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie Nettoinvestitionen ausländischer Unternehmensstandorte, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus Wechselkursänderungen von verschiedenen Fremdwährungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone, des polnischen Zloty, des australischen Dollars und südafrikanischen Rand sowie des US Dollars. Aufgrund der Vertragsgestaltung in Euro entsteht dem Konzern kein Fremdwährungsrisiko aus dem weißrussischen Rubel. Kundenaufträge werden überwiegend in den jeweiligen Landeswährungen der Konzerngesellschaften fakturiert. Nur im Fall, dass der Konzern erwartet, einem bedeutenden Fremdwährungsrisiko ausgesetzt zu sein, werden größere Aufträge in Fremdwährung bei Bedarf durch Devisentermingeschäfte abgesichert.

Hätte sich der Kurs der unten angeführten Währungen (bezogen auf kurzfristige und langfristige Forderungen und Verbindlichkeiten) zum Stichtag 31. März 2016 (31. März 2015) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) erhöht oder verringert, wäre das Ergebnis vor Steuern, sofern alle anderen variablen Kosten konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher (+) bzw. niedriger (-) ausgefallen.

Währung	Auswirkung auf Eigenkapital in TEUR			
	2015/16		2014/15	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
AUD	-138	169	-107	131
CAD	-416	509	-1.702	2.080
CZK	-319	390	-207	253
EUR	3.573	-4.367	3.768	-4.606
PLN	-141	172	-331	404
SEK	-511	625	-415	507
USD	-4.760	5.817	-3.870	4.730
ZAR	-951	1.162	-836	1.021

Der Konzern ist aus einem wesentlichen AFS-Instrument (Q-Free ASA, Norwegen) einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, da die Aktie an der Börse Oslo in norwegischen Kronen gehandelt wird.

Währung	Auswirkung auf Eigenkapital in TEUR			
	2015/16		2014/15	
	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %	Volatilität +10 %	Volatilität -10 %
NOK	-1.348	1.647	-1.754	2.143

5.2 Zinsrisiko

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht. Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl

kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen rund 30 % der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2016 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis gehabt.

Zur Absicherung des Zinsrisikos aus Finanzverbindlichkeiten (siehe Erläuterung 21), setzt der Konzern in einem unwesentlichen Ausmaß derivative Finanzinstrumente ein.

5.3 Kreditrisiko

Als Teil des Risikomanagements des Konzerns unterhält der Konzern Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Amerika, Tschechien, Südafrika, Polen und Weißrussland (siehe Erläuterung 18) keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann basierend auf den Erfahrungen des Konzerns als niedrig eingestuft werden.

Das maximale Kreditrisiko entspricht den Buchwerten:

Alle Beträge in TEUR	2015/16	2014/15
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	18.651	23.099
Sonstige langfristige Vermögenswerte	18.877	28.138
Kurzfristige Wertpapiere	97	5.291
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	199.912	205.387
Liquide Mittel	140.782	96.765
	378.320	358.680

5.4 Liquiditätsrisiko

Die laufende Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätsposition zur Reduktion der finanziellen Risiken ist dem Konzern ein großes Anliegen. Diese wichtige Aufgabe erfolgt auf Ebene der operativen Gesellschaften und wird im Gesamtkonzern überwacht und optimiert.

Der Konzern steuert Liquiditätsrisiken vor allem durch das Halten von angemessenen finanziellen Rücklagen, durch Anleiheemissionen, durch Anzahlungen von Kunden und durch laufende Abstimmung der Fälligkeiten von Forderungen, Verbindlichkeiten sowie der finanziellen Vermögenswerte. Dazu werden regelmäßig im Kurzfristbereich (jeweils für die nächsten 12 Wochen), quartalsweise im Mittelfristbereich (aktuelles Wirtschaftsjahr) und auch im Langfristbereich (entsprechend der langfristigen Zahlungsverpflichtungen – insbesondere aus Krediten) entsprechende Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

Darüber hinaus überwacht das Konzernmanagement die rollierende Vorausplanung der Liquiditätsreserve des Konzerns, um sicherzustellen, dass ausreichende Liquidität verfügbar ist, um den Betriebsbedarf zu decken und dass auch jederzeit genug Spielraum bei den ungenutzten Kreditlinien vorhanden ist. Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über hohe Cashbestände, die auch als Liquiditätsreserve dienen. Daher ist die Gruppe liquiditätsmäßig aktuell gut positioniert.

Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, das Zahlungsausfallsrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung bzw. bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Es kann jedoch dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es

einzelne Zahlungsausfälle gibt, die im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung der Kapsch TrafficCom Group hätten.

Die Kapsch TrafficCom Group vermeidet es, von einzelnen Banken abhängig zu sein, sondern achtet stets darauf die bestehende Finanzierungsstruktur immer auf mehrere Partnerbanken aufzuteilen. Größere Rückzahlungsverpflichtungen von in der Regel langfristigen Kontrakten (zum Beispiel bei Unternehmensanleihen oder endfällige Tilgungen langfristiger Kredite) werden laufend überwacht und es werden schon frühzeitig entsprechende Maßnahmen (entweder Überprüfung der Einnahmen aus dem operativen Cashflow oder zeitgerechte Refinanzierungen) zur Sicherstellung der vereinbarten Zahlungsverpflichtungen eingeleitet.

Die Kapsch TrafficCom Group verfolgt eine risikoaverse Veranlagungsstrategie. Liquide Mittel werden so gehalten, dass sie in der Regel kurzfristig verfügbar und bei Bedarf daher auch entsprechend rasch einsetzbar sind. In Bezug auf Wertpapiere zur Deckung und Absicherung von Pensionsverpflichtungen wird in der Regel ebenso auf konservativere und laufend aktiv gemanagte Wertpapierfonds mit einem entsprechenden Anteil an Anleihen zurückgegriffen. Nichtsdestotrotz kann es bei Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten für die getätigten Finanzanlagen zu einer ungünstigen Entwicklung oder sogar zu deren Unhandelbarkeit bei verschiedenen Wertpapieren kommen. Daraus können sich Abwertungen und Wertberichtigungen ergeben, welche sich negativ auf das Finanzergebnis und das Eigenkapital der Kapsch TrafficCom Group auswirken. Durch eine solche Krise erhöht sich auch das Ausfallrisiko einzelner Emittenten der Wertpapiere bzw. derer Kunden. Darüber hinaus kann es vorkommen, dass sich der Konzern aus strategischen Überlegungen durch entsprechende Anteilerwerbe direkt an einzelnen Unternehmen beteiligt. Hier kann es bei entsprechend schlechter Performance dieser Unternehmen ebenso zu einem Wertminderungsbedarf kommen, was wieder zu den bereits erwähnten negativen Auswirkungen im Finanzergebnis und Eigenkapital führen kann.

5.5 Aktienkursrisiko

Der Konzern ist einem Kursänderungsrisiko aus einer wesentlichen Eigenkapitalbeteiligung ausgesetzt, da eine gehaltene norwegische Beteiligung (Q-Free ASA) in der Konzernbilanz als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert wird.

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkung der Steigerung bzw. Verminderung des Aktienkurses der Q-Free ASA, Norwegen, auf das Eigenkapital zusammen. Die Analyse basiert auf der Annahme, dass der Kurs um 10 % steigt bzw. sinkt und alle anderen Variablen konstant bleiben.

ISIN	Volatilität	Auswirkung auf das Eigenkapital in TEUR	
		2015/16	2014/15
NO0003103103	+10 %	1.482	1.929
NO0003103103	-10 %	-1.482	-1.929

5.6 Rohstoffrisiko

Der Konzern ist keinem wesentlichen Preisschwankungsrisiko von Rohstoffen ausgesetzt.

6 Kapitalmanagement.

Das Kapitalmanagement folgt einer wertorientierten und nachhaltigen Unternehmensführung auf Grundlage der Erfolgsrechnung in den einzelnen Geschäftssegmenten. Bilanzkennzahlen und andere ökonomische Kriterien sowie die langfristige Entwicklung der Gruppe werden ebenso überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist der Verschuldungsgrad, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und kurzfristiger Wertpapiere

zusammen. Die Kapitalmanagementstrategie der Kapsch TrafficCom Group achtet unter anderem auch darauf, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Des Weiteren soll der Konzernverschuldungsgrad im Wirtschaftsjahresdurchschnitt in einer Bandbreite von ca. 25 % bis 35 % aufrechterhalten werden, um dem Konzern weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern. Auch prüft der Konzern laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants in Zusammenhang mit Kreditverträgen. Nichtsdestotrotz kann das sehr volatile Projektgeschäft dafür verantwortlich sein, dass unter Umständen nicht zu jedem Zeitpunkt die Strategie zum Verschuldungsgrad bzw. die erforderlichen Covenants eingehalten werden können. Der Finanzmittelbestand zum 31. März 2016 stieg auf ein Rekordniveau, was wiederum dazu führte, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr ein Nettoguthaben ausgewiesen werden konnte.

Im Berichtsjahr wurden alle extern auferlegten Kapitalanforderungen, welche aus der Projektfinanzierung für das landesweite LKW-Mautsystem in Weißrussland resultieren, vereinbarungsgemäß erfüllt.

Ziel dieser Maßnahmen ist die Sicherstellung einer langfristigen Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern sowie allen anderen Interessenten des Unternehmens zu signalisieren, dass deren Anforderungen gut und nachhaltig erfüllt werden können bzw. die ihnen zustehenden Leistungen bereitgestellt werden. Auch die Finanzierung des beabsichtigten Wachstumskurses und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur sind wesentliche Ziele des Kapitalmanagement des Konzerns.

Alle Beträge in TEUR	2015/16	2014/15
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	85.734	88.985
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21.349	48.969
Summe Finanzverbindlichkeiten	107.083	137.954
Liquide Mittel und Bankguthaben	140.782	96.765
Kurzfristige Wertpapiere	97	5.291
Nettoguthaben/Nettoverschuldung	33.796	-35.898
Eigenkapital	230.658	219.361
Verschuldungsgrad	n.e.	16 %

7 Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes.

Die historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten stützen sich auf den zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert ist als jener Preis definiert, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswertes eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde (IFRS 13.9). Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswertes bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zum Bemessungsstichtag berücksichtigen würde (IFRS 13.11).

Der Konzern verwendet für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld soweit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Je nach Verfügbarkeit beobachtbarer Faktoren und der Bedeutung dieser Faktoren für die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes im Ganzen wird der beizulegende Zeitwert einer der folgenden 3 Hierarchiestufen zugeordnet:

- ▶ Level 1: Inputfaktoren dieser Stufe sind in aktiven, für den Konzern am Bemessungsstichtag zugänglichen Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtigte) Preise.
- ▶ Level 2: Inputfaktoren sind andere als die auf Stufe 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind.
- ▶ Level 3: Inputfaktoren auf dieser Stufe sind jene, die für den Vermögenswert oder die Schuld nicht beobachtbar sind (IFRS 13.72ff).

8 Fremdkapitalkosten.

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswertes solange aktiviert, bis alle Arbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sind, um den Vermögenswert für seinen beabsichtigten Gebrauch oder Verkauf zu verwenden. Ein qualifizierter Vermögenswert ist ein Vermögenswert (Vorräte, Fabrikationsanlagen, Mauterrichtungsprojekte, Energieversorgungseinrichtungen, immaterielle Vermögenswerte, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien), für den ein beträchtlicher Zeitraum (im Konzern mindestens 12 Monate) erforderlich ist, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu bringen.

Bei der Bestimmung des Betrages der aktivierbaren Fremdkapitalkosten einer Periode werden alle Anlageerträge, die aus Finanzinvestitionen erzielt worden sind und vorübergehend bis zur Verwendung für den qualifizierten Vermögenswert angelegt wurden, von den angefallenen Fremdkapitalkosten abgezogen.

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 wurden die Kriterien eines qualifizierten Vermögenswertes im Konzern für keinen angesetzten Vermögenswert erfüllt und folglich keine Aktivierung von Fremdkapitalkosten vorgenommen.

Andere Fremdkapitalkosten werden in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

9 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt unter Einhaltung der Konzernrichtlinien linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen:

Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 3 bis 26 Jahre bei Gebäuden und Bauten auf fremdem Grund, 4 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen sowie 3 bis 10 Jahre für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Nutzungsdauern und die Restbuchwerte werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und bei Bedarf angepasst. Ist der Buchwert einer Sachanlage zum Bilanzstichtag höher als deren geschätzter erzielbarer Betrag, wird eine Wertminderung auf den niedrigeren geschätzten erzielbaren Betrag vorgenommen.

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswertes oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahrscheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht. Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentliche Ersatzinvestition darstellen (day-to-day servicing), werden in dem Wirtschaftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

Der Unterschiedsbetrag zwischen Erlös aus dem Verkauf von Anlagen und Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen.

10 Immaterielle Vermögenswerte.

10.1 Firmenwerte

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen und stellt den Überschuss der übertragenen Gegenleistung des Unternehmenserwerbes über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden, den Eventualschulden, allen nicht beherrschenden An-

teilen des erworbenen Unternehmens und des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenserwerb handelt, zum Erwerbszeitpunkt dar. Sind die Anschaffungskosten geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag direkt in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Der Firmenwert aus Tochterunternehmen wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung geprüft bzw. immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Der Konzern nimmt die jährliche Überprüfung der Firmenwerte auf Werthaltigkeit in der Regel im vierten Quartal vor. Darüber hinaus erfolgt eine unterjährige Überprüfung, wenn es Anzeichen (triggering events) gibt, dass die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben sein könnte.

Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfes den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt an jene zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Firmenzusammenschluss profitieren werden und bei welchen der Firmenwert entstanden ist. Jede Einheit oder Gruppe von Einheiten, zu der der Geschäfts- oder Firmenwert so zugeordnet worden ist, stellt die niedrigste Ebene innerhalb des Unternehmens dar, auf der der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird.

Der Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwertes wird mit dem erzielbaren Betrag, d. h. mit dem höheren der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und Nutzungswert, verglichen. Ist der Buchwert einer ZGE höher als der erzielbare Betrag, besteht ein Wertminderungsbedarf. Es wird zunächst der Firmenwert um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Ist die Wertminderung höher als der Buchwert des Firmenwertes werden die Buchwerte der übrigen Vermögenswerte dieser ZGE anteilig reduziert.

Der Nutzungswert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswertes werden die erwarteten zukünftigen Cashflows inkl. Steuern unter Zugrundelegung eines Abzinsungssatzes nach Steuern, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes und der spezifischen Risiken der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst. Dabei wird die jeweils aktuelle, vom Management genehmigte Planung über einen Zeitraum von vier Jahren (Detailplanungszeitraum) zu Grunde gelegt, bevor in die ewige Rente übergegangen wird. Die Wachstumsraten nach dem Detailplanungszeitraum basieren auf historischen Wachstumsraten sowie auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Veräußerungskosten wird ein angemessenes Bewertungsmodell angewandt. Die Basis des Modells ist die Mittelfristplanung der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Bewertung erfolgt anhand von Discounted-Cashflow-Berechnungen und wird, sofern verfügbar, mittels geeigneter Multiplikatoren plausibilisiert.

Der Wertminderungsaufwand des Firmenwertes erfolgt in der Gesamtergebnisrechnung. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

10.2 Konzessionen und Rechte

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese beträgt 4 bis 30 Jahre. Erworbenene Kundenverträge (Mautverträge, Wartungsverträge) werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und über die geschätzte Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 2 und 10 Jahre, abgeschrieben.

10.3 Forschungs- und Entwicklungskosten

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Tests von neuen oder verbesserten Produkten), werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, wenn die folgenden Kriterien erfüllt werden:

- a) es ist technisch möglich, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen, sodass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- b) der Vorstand plant, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen und ihn zu nutzen oder zu verkaufen;
- c) es besteht die Möglichkeit, den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen;
- d) es kann gezeigt werden, wie der immaterielle Vermögenswert einen wahrscheinlichen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erzielen wird;
- e) angemessene technische, finanzielle und andere Ressourcen sind verfügbar, um die Entwicklung abzuschließen und den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen; und
- f) die Aufwendungen, die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zuordenbar sind, können verlässlich gemessen werden.

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Ab jenem Zeitpunkt an dem die oben genannten Bedingungen erstmals erfüllt werden können, werden die Kosten für die Herstellung des immateriellen Vermögenswertes aktiviert. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, dürfen nicht nachaktiviert werden. Aktivierte Entwicklungskosten werden linear über ihre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen drei und fünf Jahre, abgeschrieben.

Die aktivierten Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen, sofern sie noch nicht nutzungsbereit sind.

11 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise Firmenwert oder noch nicht nutzungsreife immaterielle Vermögenswerte, werden nicht planmäßig abgeschrieben; sie werden jährlich auf Wertminderungen geprüft. Vermögenswerte, die einer planmäßigen Abschreibung unterliegen, werden auf Wertminderungen geprüft, wenn entsprechende Anhaltspunkte vorliegen, dass ein Vermögenswert wertgemindert werden sollte.

Eine Abwertung für Wertminderungen wird um den Betrag durchgeführt, um den der Buchwert den erzielbaren Betrag des Vermögenswertes übersteigt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert des Vermögenswertes. Zum Zwecke der Bewertung von Wertminderungen werden die Vermögenswerte bis zu der niedrigsten Ebene gruppiert, für die separate Geldflüsse identifizierbar sind. Bei Vermögenswerten (mit Ausnahme des Firmenwertes), für die in der Vergangenheit eine Wertminderung gebucht wurde, wird zu jedem nachfolgenden Bilanzstichtag überprüft, ob gegebenenfalls eine Wertaufholung zu erfolgen hat.

Der Unterschiedsbetrag zwischen erzielbarem Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Gewinne werden nicht als Erlöse ausgewiesen.

Die Restbuchwerte und wirtschaftlichen Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

12 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente umfassen finanzielle Vermögenswerte (wie Wertpapiere, Beteiligungen, Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und liquide Mittel) sowie finanzielle Schulden (wie Anleihen und Kredite, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und derivative Finanzinstrumente).

Finanzinstrumente werden in folgende Kategorien unterteilt:

- ▶ Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden
- ▶ Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen
- ▶ Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
- ▶ Kredite und Forderungen

Die Klassifizierung hängt von der Art und dem Verwendungszweck der finanziellen Vermögenswerte ab und wird beim erstmaligen Ansatz bestimmt.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte sind finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten werden. Ein finanzieller Vermögenswert wird dieser Kategorie zugeordnet, wenn er prinzipiell mit kurzfristiger Verkaufsabsicht erworben wurde. Derivate gehören ebenfalls dieser Kategorie an, sofern sie nicht als Hedges designiert sind. Vermögenswerte dieser Kategorie werden als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen, wenn die Realisierung des Vermögenswertes innerhalb von zwölf Monaten erwartet wird. Alle anderen Vermögenswerte werden als langfristig klassifiziert.

Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmaren Zahlungen und einer festen Laufzeit, die das Unternehmen bis zur Endfälligkeit halten wird und kann.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder in diese Kategorie designiert wurden oder keiner der anderen dargestellten Kategorien zugeordnet wurden. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern das Management nicht die Absicht hat, sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern, und der Vermögenswert in diesem Zeitraum nicht fällig wird.

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit fixen bzw. bestimmaren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Sie zählen zu den kurzfristigen Vermögenswerten, soweit ihre Fälligkeit nicht zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag übersteigt. Ansonsten werden sie als langfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

12.1 Wertpapiere und Beteiligungen

Die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen sowie die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte betreffen zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Vermögenswerte.

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen (AFS)

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im beizulegenden Zeitwert entstehen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Beim Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im

Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst, die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung jeder einzelnen bedeutenden Finanzanlage bzw. Gruppe von Finanzanlagen gibt.

Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung, und die bisher im Eigenkapital ausgewiesenen Beträge der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden aus dem Eigenkapital herausgenommen und erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Der aus dem Eigenkapital in den Gewinn oder Verlust umgegliederte kumulierte Verlust ist die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuell beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswertes.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert des wertberechtigten Finanzinstrumentes steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, das eintritt, nachdem die Wertberichtigung erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst worden war, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig. Für die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte wird die Rückgängigmachung im Fall von Schuldinstrumenten erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und im Fall von Eigenkapitalinstrumenten direkt im Eigenkapital.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Vermögenswerte der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im beizulegenden Zeitwert entstehen, werden für Vermögenswerte der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ unmittelbar im Periodenergebnis erfasst.

12.2 Sonstige Beteiligungen

Sonstige jederzeit veräußerbare Beteiligungen, die keinen notierten Börsenpreis in einem aktiven Markt haben und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich gemessen werden kann, werden anfänglich zu Anschaffungskosten zuzüglich Transaktionskosten angesetzt und zum Stichtag um etwaige Wertberichtigungen vermindert ausgewiesen.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob objektive Anzeichen für einen Wertminderungsbedarf einer Finanzanlage oder einer Gruppe von Finanzanlagen vorliegen. Gibt es objektive Hinweise auf eine Wertminderung, so ergibt sich der Betrag der Wertberichtigung aus der Differenz zwischen dem Buchwert des finanziellen Vermögenswertes und dem Barwert der geschätzten künftigen Cashflows, die mit der aktuellen Markttrendite eines vergleichbaren finanziellen Vermögenswertes abgezinst werden. Solche Wertminderungen dürfen nicht rückgängig gemacht werden.

12.3 Derivative Finanzinstrumente

Für Zwecke der Rechnungslegung und Bilanzierung werden derivative Finanzinstrumente als freistehende Derivate (d. h. als selbstständige Geschäfte und nicht als Sicherungsgeschäfte) behandelt und gelten daher als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des Geschäftes am Bilanzstichtag erhalten würde oder zahlen müsste. Positive Marktwerte zum Bilanzstichtag werden unter den finanziellen Vermögenswerten und negative Marktwerte unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Veränderungen im beizulegenden Wert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich in der Gesamtergebnisrechnung, je nach Zweck des Derivates, im sonstigen betrieblichen Ertrag oder sonstigen betrieblichen Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

Der Konzern wendet Hedge Accounting (Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39) nicht an.

12.4 Kredite und Forderungen

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Kredite und Forderungen (z. B. Forderung aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen, Bankguthaben und Barmittel) werden zunächst mit dem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten und in Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich etwaiger Wertminderungen angesetzt.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung gibt. Objektive Hinweise auf einen eingetretenen Wertminderungsaufwand könnten folgende sein: Hinweise auf finanzielle Schwierigkeiten eines Kunden oder einer Gruppe von Kunden, der Ausfall oder Verzug von Zins- oder Tilgungszahlungen, eine erhöhte Insolvenzwahrscheinlichkeit oder beobachtbare Daten, die auf eine messbare Verringerung der geschätzten künftigen Cashflows aus einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten hindeuten, wie beispielsweise ungünstige Veränderungen beim Zahlungsstand von Kreditnehmern oder der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die mit Ausfällen bei den Vermögenswerten der Gruppe korrelieren. Die Höhe des Wertminderungsverlustes ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows (mit Ausnahme künftiger, noch nicht erlittener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswertes.

Der Verlustbetrag ist ergebniswirksam zu erfassen.

Wenn sich der Betrag der Wertminderung in einer Folgeperiode reduziert und diese Reduzierung aus Umständen resultiert, die nach der erstmaligen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist, wird die Wertaufholung ergebniswirksam erfasst.

13 Leasing.

13.1 Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, trägt, werden als Finanzierungsleasing behandelt.

Die betreffenden Vermögenswerte werden unter dem Anlagevermögen mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen oder dem beizulegenden Zeitwert des geleasteten Vermögenswertes, falls niedriger, aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. In der gleichen Höhe wird eine Finanzierungsleasingverbindlichkeit angesetzt. Die Differenz zwischen den Mindestleasingzahlungen und dem passivierten Barwert wird als Zinsaufwand erfasst. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

13.2 Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

Leasingvereinbarungen, bei denen der Leasinggeber den wesentlichen Anteil der Chancen und Risiken, die mit der Nutzung der Vermögenswerte verbunden sind, innehat, werden als operatives Leasing behandelt. Die Zahlungen im Zuge des operativen Leasings (abzüglich etwaiger vom Leasinggeber erhaltener Anreize) werden linear über die Laufzeit als Mietaufwand in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

14 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

Investitionszuschüsse für erworbene langfristige Vermögenswerte (technische Anlagen) werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswertes ergebniswirksam aufgelöst. Sie werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern hinreichend sicher ist, dass die Voraussetzungen für die Gewährung des Zuschusses erfüllt sind und der Zuschuss tatsächlich gewährt werden wird.

Sonstige Zuschüsse, die als Ausgleich für bereits angefallene Aufwendungen oder Verluste gewährt wurden, werden sofort ertragswirksam vereinnahmt.

15 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder, falls niedriger, dem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Herstellkosten umfassen alle direkt zurechenbaren Aufwendungen sowie alle variablen und fixen Gemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität), die im Zusammenhang mit der Herstellung anfallen. Sie beinhalten jedoch mangels Zuordenbarkeit zu einem qualifizierten Vermögenswert keine Finanzierungskosten. Der Nettoveräußerungswert stellt den geschätzten Verkaufspreis im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverlaufes abzüglich variabler Veräußerungskosten dar.

16 Fertigungsaufträge.

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung von Fertigungsaufträgen IAS 11 an. Soweit das Ergebnis eines Fertigungsauftrages verlässlich geschätzt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass der Auftrag gewinnbringend sein wird, wird der Auftragserlös über den Zeitraum anhand des Arbeitsfortschrittes des Auftrages erfasst. Wenn es wahrscheinlich ist, dass die gesamten Auftragskosten die Auftragserlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust unverzüglich als Aufwand erfasst. Der Arbeitsfortschritt wird aus dem Verhältnis von bereits angefallenen Kosten bis zum Bilanzstichtag und den geschätzten gesamten Kosten für das jeweilige Projekt ermittelt.

Kann das Ergebnis eines Fertigungsauftrages nicht verlässlich bestimmt werden, so werden die Auftragserlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringlich sind. Auftragskosten werden in der Periode, in der sie entstehen, als Aufwand erfasst.

Der Bilanzansatz ergibt sich aus dem Vergleich der Summe aus den bis zum Bilanzstichtag angefallenen kumulativen Kosten plus dem gemäß der Teilgewinnrealisierungsmethode ermittelten Gewinn (anteilig) oder Verlust (in voller Höhe) auf dem jeweiligen Fertigungsauftrag mit den in Rechnung gestellten Beträgen. Der Saldo wird sodann je nach Fristigkeit entweder in den langfristigen Vermögenswerten, im Umlaufvermögen (Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge) oder unter kurzfristigen Verbindlichkeiten (Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen) ausgewiesen. Erhaltene Beträge vor Erbringung der Fertigungsleistung werden in der Konzernbilanz als Schulden bei den erhaltenen Anzahlungen erfasst.

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind fällige Beträge von Kunden aus im gewöhnlichen Geschäftsverkehr verkauften Gütern oder erbrachten Leistungen. Forderungen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Forderungen ausgewiesen, ansonsten erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Forderungen.

18 Liquide Mittel.

In die Darstellung der Geldflussrechnung sind der Kassenbestand, kurzfristige, täglich fällige Bankeinlagen und sonstige Bankguthaben in den Finanzmittelbestand einbezogen. Kontokorrentverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

19 Rückstellungen.

Rückstellungen werden bei Vorliegen einer aktuellen rechtlichen oder faktischen Verpflichtung gegenüber Dritten aufgrund von Ereignissen in der Vergangenheit in der Bilanz gebildet, wenn ein Abfluss finanzieller Mittel für die Bedienung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und eine verlässliche Schätzung des Betrages der Verpflichtung angestellt werden kann. Sofern eine solche zuverlässige Schätzung nicht möglich ist, unterbleibt die Rückstellungsbildung. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt zum Barwert des voraussichtlichen Erfüllungsbetrages. Der Erfüllungsbetrag stellt die bestmögliche Schätzung jener Ausgabe dar, mit der eine gegenwärtige Verpflichtung am Bilanzstichtag erfüllt oder auf einen Dritten übertragen werden könnte. Dabei werden zukünftige Kostensteigerungen, die am Bilanzstichtag absehbar und wahrscheinlich sind, berücksichtigt. Sofern wesentlich, werden die Rückstellungen mit einem Vorsteuerzinssatz, der die aktuellen Markterwartungen hinsichtlich des Zinseffektes sowie die für die Verpflichtung spezifischen Risiken berücksichtigt, abgezinst. Aus der reinen Aufzinsung resultierende Erhöhungen der Rückstellung werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zinsaufwendungen erfasst.

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen, Haftungen für Fertigungsmängel, Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen aus kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen und werden auf Basis von Erfahrungssätzen, welche aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen bzw. Preisnachlässen abgeleitet wurden, auf Basis der Gruppe der Verpflichtungen bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung der vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt.

Eine Rückstellung für belastende Verträge wird erfasst, sobald der erwartete Nutzen, den der Konzern aus einem Vertrag zieht, geringer als die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ist. Die Rückstellung wird zum Barwert des niedrigeren Betrages aus der Erfüllung des Vertrages und allfälligen Kompensationszahlungen bei Nichterfüllung dotiert. Die Erfassung von Wertminderungen auf mit dem „belasteten“ Vertrag verbundenen Vermögenswerte geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

20 Leistungen an Arbeitnehmer.

Der Konzern gewährt verschiedene Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses und andere langfristige Leistungen entweder aufgrund einzelvertraglicher Vereinbarungen oder gemäß den Bestimmungen des entsprechenden lokalen Arbeitsrechtes.

Ein beitragsorientierter Plan ist ein Pensionsplan, bei dem der Konzern fixe Beiträge an eine nicht zum Konzern gehörende Gesellschaft (Fonds) entrichtet. Der Konzern hat keine rechtliche oder faktische Verpflichtung, zusätzliche Beiträge zu leisten, wenn der Fonds nicht genügend Vermögenswerte hält um die Pensionsansprüche aller Beschäftigten aus den laufenden und vorherigen Wirtschaftsjahren zu begleichen. Ein leistungsorientierter Plan ist ein Plan, der kein beitragsorientierter Plan ist.

Typischerweise schreiben leistungsorientierte Pläne einen Betrag an Pensionsleistungen fest, den die Beschäftigten bei Rentenantritt erhalten werden und der in der Regel von einem oder mehreren Faktoren (wie Alter, Dienstzeit und Gehalt) abhängig ist.

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Form in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, verteilt werden. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zuhilfenahme von Zinssätzen von hochwertigen Industrieanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (defined benefit obligation, DBO) am Bilanzstichtag, abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

Die Kosten in Zusammenhang mit leistungsbezogenen Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung beinhalten folgende Bestandteile:

- ▶ Dienstzeitaufwand (Current and past Service Costs) beinhaltet laufenden sowie nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand sowie etwaige Gewinne oder Verluste aus Planänderungen oder Plankürzungen. Der Dienstzeitaufwand wird erfolgswirksam in den Personalkosten erfasst.
- ▶ Nettozinsaufwand oder -ertrag (Interest Costs) auf die Nettoschuld oder den Nettovermögenswert. Diese Komponente wird erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.
- ▶ Neubewertung (Remeasurements) der Nettoschuld oder des Nettovermögenswertes. Die Erfassung erfolgt in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht erfasst.

Für die Berechnung der Verbindlichkeiten aus Verpflichtungen für Jubiläumsgelder kommt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Jubiläumsgelder sind pauschale Zahlungen, die im Kollektivvertrag festgelegt und von Gehaltshöhe und Dienstjahren abhängig sind. Anspruch besteht erst nach einer bestimmten Anzahl von Dienstjahren. Die Berechnung der Verbindlichkeiten aus den Verpflichtungen für Jubiläumsgelder erfolgt in ähnlicher Weise wie die Berechnung der Verbindlichkeiten für Abfertigungsverpflichtungen. Der laufende Dienstzeitaufwand wird in den Personalkosten, der Nettozinsaufwand erfolgswirksam im Zinsaufwand erfasst.

21 Laufende und latente Steuern.

Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Steuern zusammen. Steuern werden in der Regel im Periodenergebnis erfasst. Lediglich Steuern, soweit sie auf im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen entfallen, werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Der laufende Steueraufwand wird unter Anwendung der am Bilanzstichtag geltenden Steuervorschriften der Länder, in denen die Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen tätig sind und zu versteuerndes Einkommen erwirtschaften, berechnet. Das lokale Management verantwortet gemeinsam mit der lokalen, steuerlichen Vertretung die Steuererklärungen, vor allem in Bezug auf auslegungsfähige Sachverhalte und bildet, wenn angemessen, Rückstellungen für Beträge, die an die Finanzverwaltung erwartungsgemäß abzuführen sind.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit in einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwertes resultieren.

Die latenten Steueransprüche/-schulden werden unter Verwendung von Steuersätzen (und -gesetzen) bestimmt, die in Kraft sind bzw. zum Bilanzstichtag so gut wie in Kraft sind und von denen erwartet wird, dass sie gelten werden, wenn die entsprechenden aktiven latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche werden bis zu jenem Ausmaß angesetzt, bei dem es wahrscheinlich ist, dass zukünftige steuerbare Gewinne vorhanden sein werden, gegen die man die temporären Differenzen verwenden kann. Zudem muss davon ausgegangen werden können, dass sich diese temporären Differenzen in absehbarer Zukunft umkehren werden.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird jedes Jahr am Abschlussstichtag geprüft und im Wert gemindert, falls es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass genügend zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung steht, um den Anspruch vollständig oder teilweise zu realisieren.

Temporäre Differenzen entstehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Abschreibungsperioden von Anlagevermögen, Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen, anderen Verpflichtungen nach Beendigung von Dienstverhältnissen, Differenzen hinsichtlich der Bewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten und steuerlichen Verlustvorträgen.

Latente Steuerschulden werden für temporäre Differenzen angesetzt, die bei Investitionen in Tochtergesellschaften entstehen, außer in jenen Fällen, wo der Zeitpunkt der Auflösung der temporären Differenz vom Konzern bestimmt wird und es wahrscheinlich ist, dass die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufgelöst wird.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

22 Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten werden zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen, ist die Restlaufzeit länger, erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Verbindlichkeiten. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet. Kredite werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt, in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten. Fremdkapitalkosten werden in der Gesamtergebnisrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst.

23 Eventualschulden.

Eventualschulden entstehen aus zwei Gründen. Zum einen umfassen sie mögliche Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen entstehen und deren Existenz durch unbestimmte zukünftige Ereignisse bestätigt wird, die zumindest teilweise außerhalb des Einflussbereiches des Konzerns liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (d. h. die Höhe der Verpflichtungen kann nicht mit ausreichender Verlässlichkeit bewertet werden oder ein Abfluss von Ressourcen zur Begleichung der Verpflichtungen wird nicht als wahrscheinlich eingeschätzt).

Der Konzern setzt Eventualschulden an, es sei denn, die Möglichkeit eines Abflusses von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen ist unwahrscheinlich und es ist nach IFRS noch keine Verbindlichkeit in die Bilanz aufzunehmen.

24 Ertragsrealisierung.

Umsatzerlöse werden gemäß IAS 18 bei der Auslieferung der Produkte und der Übertragung der maßgeblichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum an diesen Produkten auf den Käufer, abzüglich Skonto und sonstiger Preisnachlässe und nach Eliminierung konzerninterner Umsätze, zum beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder noch ausstehenden Gegenleistung in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

Die Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen werden in jener Berichtsperiode erfasst, in der die entsprechende Leistung erbracht wurde, unter Bezugnahme auf den Fertigstellungsgrad der speziellen bewerteten Transaktion auf Basis der tatsächlich erbrachten Leistung als Anteil der zu erbringenden Gesamtleistungen.

Die Umsätze aus dem Verkauf von Wartungsverträgen betreffen die in die jeweilige Berichtsperiode fallenden Leistungen aus den einzelnen Wartungsverträgen.

Umsätze, die sich auf Fertigungsaufträge beziehen (im Wesentlichen Mauterrichtungsprojekte), werden nach der Teilgewinnrealisierungsmethode bilanziert, unter der Voraussetzung, dass die Bedingungen des IAS 11 erfüllt sind.

Andere Erträge werden vom Konzern auf folgender Basis erfasst und ausgewiesen:

- ▶ Erträge aus weiterverrechneten Aufwendungen auf Basis des aufgelaufenen Betrages in Übereinstimmung mit den jeweiligen Vereinbarungen
- ▶ Zinsertrag je nach Anfallen des Ertrages unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- ▶ Dividenden werden erfasst, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist.

25 Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung.

Der Konzern unternimmt Schätzungen und trifft Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung. Die resultierenden Bilanzierungsschätzungen werden definitionsgemäß nur selten den entsprechenden tatsächlichen Ergebnissen gleichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Insbesondere Schätzungen und Annahmen betreffend Ertragsrealisierung beinhalten ein signifikantes Risiko, eine wesentliche Korrektur der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des folgenden Wirtschaftsjahres zu verursachen.

25.1 Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Zum Bilanzstichtag 31. März 2016 ergeben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 116.462 (Vorjahr: TEUR 110.983) sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 20.340 (Vorjahr: TEUR 17.786). Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit um rund TEUR 11.090 (Vorjahr: TEUR 10.104) und das Gesamtergebnis der Periode um rund TEUR 8.188 (Vorjahr: TEUR 7.578) schwanken würde, wenn die tatsächlichen Margen der wesentlichen Projekte um 10% von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten. Die Analyse der in der Vergangenheit getroffenen Annahmen sowie der tatsächlich eingetretenen Gewinnaufschläge hat ergeben, dass die vorgenommenen Schätzungen bisher weitgehend zuverlässig waren.

25.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwertes

Der Konzern untersucht jährlich, in Einklang mit der unter Erläuterung 3 dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode, ob eine Wertminderung des Firmenwertes vorliegt. Der erzielbare Betrag von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird basierend auf der Berechnung des Nutzungswertes ermittelt. Diesen Berechnungen müssen Annahmen zugrunde gelegt werden.

Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert sind in Erläuterung 13 angeführt.

25.3 Sonstige Schätzungen und Annahmen

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen Vorräte, latente Steueransprüche/-schulden, Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, Gewährleistungs-, Projektrisiko- und Drohverlustrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit Vorräten, latenten Steueransprüchen/-schulden und Rückstellungen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse um 10 % von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten.

Die Sensitivitäten für Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sind in Erläuterung 23 angegeben.

26 Kritische Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Der Konzern verfügt als Industrieunternehmen über kein großes Investmentportfolio und hält derzeit nur ein wesentliches AFS Instrument (Q-Free ASA, Norwegen), siehe Erläuterung 15. Aus diesem Grund wurden keine festen Prozentsätze oder Zeitbänder als Filter für die Beurteilung eines „signifikanten“ Rückganges oder eines „länger anhaltenden“ Rückganges gemäß IAS 39.61 festgelegt. Der Konzern hat daher die Bilanzierungspolitik, als „zur Veräußerung verfügbar“ klassifizierte Eigenkapitalinstrumente auf Einzelbasis zu beurteilen, wobei insbesondere auch qualitative Kriterien wie beispielsweise die Volatilität des gehaltenen Eigenkapitalinstruments, das Handelsvolumen oder nachteilige Entwicklungen des Emittenten berücksichtigt werden. Insbesondere bei Titeln mit geringer Liquidität und/oder hoher Volatilität werden höhere Kursminderungsprozentsätze (bis zu 30 %) zur Beurteilung des Vorliegens eines „signifikanten“ Rückganges herangezogen.

27 Segmentberichterstattung.

Über die Geschäftssegmente wird in einer Art und Weise berichtet, die mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger übereinstimmt (management approach). Der Hauptentscheidungsträger ist für die Allokation von Ressourcen zu den Geschäftssegmenten und für die Überprüfung von deren Ertragskraft verantwortlich. Als Hauptentscheidungsträger wurde der Vorstand ausgemacht.

Im Hinblick auf die im Wirtschaftsjahr 2015/16 vorgenommene Umstellung der Segmentberichterstattung wird auf die allgemeinen Informationen im Anhang sowie auf Erläuterung 13 verwiesen.

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Die Zahlen in den Erläuterungen werden, wenn nicht anders angegeben, in tausend Euro (TEUR) dargestellt.

1 Segmentinformation.

Geschäftssegmente

Der Konzern ist in zwei Geschäftssegmente unterteilt (siehe Abschnitt „Allgemeine Informationen“):

- ▶ Electronic Toll Collection (ETC)
- ▶ Intelligent Mobility Solutions (IMS)

Die Segmentinformationen werden, unter Berücksichtigung der im Abschnitt Allgemeine Informationen dargestellten neuen Segmentstruktur, nach denselben Grundsätzen und Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden abgebildet wie im vorliegenden Konzernabschluss.

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2016 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	ETC	IMS	Konzern
Umsatzerlöse	442,1	84,0	526,1
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	63,7	-1,3	62,3

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2015 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	ETC	IMS	Konzern (angepasst)
Umsatzerlöse	389,3	67,1	456,4
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	33,5	-0,8	32,7

Die Anpassung des zum 31. März 2015 endenden Wirtschaftsjahres erfolgte aufgrund der neuen Segmentstruktur.

Die Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2016 sowie Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	ETC	IMS	Konzern
Segmentvermögen	299,0	41,3	340,3
Anteile an assoziierten Unternehmen	0,0	1,9	1,9
Segmentsschulden	153,0	19,7	172,7
Investitionen	8,4	1,6	10,0
Abschreibungen und Wertminderung	12,1	2,5	14,5
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	0,3	0,3	0,6

Das Segmentvermögen beinhaltet Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, sonstige langfristige Vermögenswerte, Vorräte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

Die Segmentsschulden beinhalten Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses, langfristige Rückstellungen, sonstige langfristige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen, kurzfristige Steuerverbindlichkeiten sowie kurzfristige Rückstellungen.

Die Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2015 sowie Investitionen, Abschreibungen und Wertminderungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	ETC	IMS	Konzern (angepasst)
Segmentvermögen	328,2	46,6	374,8
Anteile an assoziierten Unternehmen	1,9	0,1	2,0
Segmentsschulden	128,4	27,5	155,9
Investitionen	7,0	1,4	8,4
Abschreibungen und Wertminderung	27,1	1,7	28,8
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	13,5	0,1	13,5

Die Anpassung des zum 31. März 2015 endenden Wirtschaftsjahres erfolgte aufgrund der neuen Segmentstruktur.

Die Aufteilung der Umsatzerlöse nach Kunden, die mehr als 10 % der Konzernumsätze beigetragen haben, stellt sich wie folgt dar. Darüber hinaus sind die jeweiligen Segmente ersichtlich (in Millionen EUR):

	2015/16			2014/15 (angepasst)		
	Umsatz	ETC	IMS	Umsatz	ETC	IMS
Kunde 1	84,6	x	x	79,2	x	x
Kunde 2	68,3	x		66,4	x	
Kunde 3	58,3	x		40,2	x	
Kunde 4	50,7	x		52,5	x	

Die Anpassung des zum 31. März 2015 endenden Wirtschaftsjahres erfolgte aufgrund der neuen Segmentstruktur.

Regionale Informationen

Umsatzerlöse werden gemäß dem Standort der Kunden und bilanzorientierte Zahlen gemäß dem eigenen Standort der Gesellschaft segmentiert.

Die Zahlen für das zum 31. März 2016 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	EMEA		Americas	APAC	Konzern
	Österreich	(exkl. Österreich)			
Umsatzerlöse	39,8	332,2	118,2	35,9	526,1
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	15,1	32,7	30,1	7,9	85,8

Die Zahlen für das zum 31. März 2015 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	EMEA		Americas	APAC	Konzern (angepasst)
	Österreich	(exkl. Österreich)			
Umsatzerlöse	38,2	297,9	92,6	27,7	456,4
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	17,0	37,0	31,8	7,8	93,6

Die Anpassung des zum 31. März 2015 endenden Wirtschaftsjahres erfolgte aufgrund der neuen Segmentstruktur.

Umsätze nach Kategorie

Die Umsatzerlöse des Konzerns gliedern sich in folgende Kategorien:

	2015/16	2014/15
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Gütern	132.474	122.072
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen	344.391	367.157
Fakturierte Umsätze aus Wartungsverträgen	32.755	33.183
Abgegrenzte Umsätze, Lizenzumsätze und Skonti zu fakturierten Umsätzen	16.472	-66.035
	526.092	456.377

2 Sonstige betriebliche Erträge.

	2015/16	2014/15
Operative Fremdwährungsgewinne	6.776	10.458
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	1.394	2.427
Erträge aus Verkauf von Anlagen	35	293
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	105	106
Übrige betriebliche Erträge	8.718	7.937
	17.028	21.221

Die übrigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen die Kostenübernahme der Transaktionsabrechnung für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in Tschechien.

3 Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen.

	2015/16	2014/15
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-8.129	-759
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	-4.162	-4.517
	-12.291	-5.276

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2015/16	2014/15
Materialaufwand	84.696	74.766
Aufwendungen für bezogene Leistungen	117.165	93.268
	201.861	168.034

5 Personalaufwand.

	2015/16	2014/15
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	127.258	121.129
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	19.948	20.775
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	259	281
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	7	11
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	1.390	1.214
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	4.300	4.693
	153.161	148.102

Der Personalstand zum 31. März 2016 betrug 3.716 Personen (31. März 2015: 3.545 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2015/16 durchschnittlich 3.514 Personen (2014/15: 3.510 Personen).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2015/16	2014/15
Abschreibungen auf Sachanlagen	6.905	7.676
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.628	8.758
Wertminderung	0	12.342
	14.533	28.776

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2015/16	2014/15
Kommunikations- und IT-Aufwand	18.359	18.862
Rechts- und Beratungsaufwand	17.851	10.860
Mieten	13.326	13.073
Operative Fremdwährungsverluste	8.140	6.974
Reisekosten	7.783	6.840
Marketing- und Werbekosten	6.518	6.959
Lizenz- und Patentaufwand	3.971	3.972
Kfz-Aufwand	3.835	4.524
Büroaufwendungen	3.418	3.025
Instandhaltung	3.388	3.347
Versicherungsaufwand	3.371	3.242
Steuern und Abgaben	1.795	1.524
Garantiekosten und Projektfinanzierung	1.630	1.796
Ausbildungskosten	1.664	1.714
Transportkosten	1.049	939
Bankspesen	737	562
Regulierung Gewährleistungsrückstellung	624	331
Mitgliedsbeiträge	545	373
Verluste aus Anlagenabgängen	508	227
Provisionen und andere Gebühren	268	515
Aufsichtsratsvergütungen	120	54
Schadensfälle	63	1.720
Abschreibungen und Wertberichtigung von Forderungen	43	995
Kosten für Reorganisation	0	1.760
Übriger betrieblicher Aufwand	631	575
	99.636	94.763

Die Zunahme des Rechts- und Beratungsaufwandes in Höhe von TEUR 6.991 betrifft im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten im Zuge von Firmenkäufen.

Im übrigen betrieblichen Aufwand sind sonstige Verwaltungs- und Vertriebsaufwendungen enthalten.

8 Finanzergebnis.

	2015/16	2014/15
Finanzerträge:		
Zinsertrag	2.610	1.690
Wertpapiererträge	69	84
Erträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen	3.698	5.946
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	3.362	0
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	3.162	5.536
	12.902	13.255
Finanzaufwendungen:		
Zinsaufwand	-5.227	-5.983
Wertminderung von sonstigen Beteiligungen	-1.513	-18.525
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-264	-252
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-12.724	-742
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 23)	-509	-757
Zinsaufwand aus Jubiläumsgeldverpflichtungen	-23	0
Aufwand aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	-213	-47
	-20.474	-26.307
	-7.572	-13.051

Die finanziellen Fremdwährungsgewinne und -verluste ergeben sich im Konzern im Wesentlichen durch Währungsschwankungen aus der Umrechnung der konzerninternen Finanzierungen der Tochtergesellschaften in Nordamerika und Südafrika.

Die Wertminderung von sonstigen Beteiligungen im Wirtschaftsjahr 2014/15 betrifft die bereits im Halbjahresabschluss 2014/15 zum 30. September 2014 erfolgswirksam über das Periodenergebnis erfasste Wertminderung aufgrund der anhaltenden, nachteiligen Kursentwicklung der Beteiligung der Q-Free ASA, Norwegen, in Höhe von TEUR 12.185 (siehe Erläuterung 10) sowie weitere Nettokursverluste in Höhe von TEUR 6.340 im dritten Quartal 2014/15. Im vierten Quartal 2014/15 hat sich der Kurs wieder erholt, die Werterhöhung wurde im sonstigen Ergebnis erfasst.

9 Ertragsteuern.

	2015/16	2014/15
Laufende Gewinnsteuern	-15.445	-9.909
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	-2.911	1.385
Gesamt	-18.356	-8.524
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-5.276	-4.641

Die Ursachen für den Unterschied zwischen dem theoretischen Steueraufwand/-ertrag basierend auf dem österreichischen Körperschaftsteuersatz von 25 % und dem ausgewiesenen Steueraufwand/-ertrag stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Ergebnis vor Steuern	54.815	19.932
Theoretischer Steueraufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2014/15: 25 %)	-13.704	-4.983
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-6.305	-14
Realisierung nicht angesetzter steuerlicher Verlustvträge	0	2.895
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	3.134	-3.310
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-480	-4.892
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	1.123	1.152
Steuereffekte betreffend Vorperioden	-2.123	628
Ausgewiesener Steueraufwand	-18.356	-8.524

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 ergibt sich eine überproportional hohe Steuerquote aufgrund der nicht steuerwirksamen Wertminderung der Q-Free ASA (Effekt in Höhe von TEUR 4.631 ist bei den geltend gemachten Steuerfreibeträgen und anderen permanenten Differenzen berücksichtigt).

Für weitere Informationen zu latenten Steueransprüchen/-schulden siehe Erläuterung 22.

10 Sonstiges Ergebnis der Periode.

2015/16	Vor Steuern	Steuerbelastung/ Steuerergutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-4.607	10	-4.597
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	-2.081	829	-1.251
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an			
Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-231	93	-139
Währungsumrechnungsdifferenzen	2.505	0	2.505
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in			
einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-2.334	584	-1.751
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-6.748	1.515	-5.233

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2015/16 betreffen in Höhe von TEUR -4.567 Marktwertschwankungen der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen. Die darin enthaltenen Nettoverluste in Höhe von TEUR -5.432 wurden gemeinsam mit den bis zum 31. März 2015 über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfassten Nettogewinnen in Höhe von TEUR 4.194 aufgrund der fortgesetzten nachteiligen Kursentwicklung der Aktie bereits zum dritten Quartal des Wirtschaftsjahres 2015/16 als Wertminderung erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst (TEUR -1.238; Umgliederung vom sonstigen Ergebnis in das Periodenergebnis).

Die im Periodenergebnis erfolgswirksam erfassten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2015/16 betreffen außerdem den Verkauf der Miteigentumsanteile (ESPA Cash Asset-Backed). Die bis zum 31. März 2015 im Eigenkapital erfassten Nettogewinne in Höhe von TEUR 3.318 wurden ebenfalls ins Periodenergebnis umgliedert.

2014/15	Steuerbelastung/		
	Vor Steuern	Steuergutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	2.031	-129	1.902
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	12.185	0	12.185
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-3.164	646	-2.519
Währungsumrechnungsdifferenzen	-12.559	0	-12.559
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	9.045	-2.261	6.784
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	7.538	-1.744	5.794

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2014/15 betreffen in Höhe von TEUR 1.516 Marktwertschwankungen der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen.

Die realisierten Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten im Wirtschaftsjahr 2014/15 betreffen eine Wertminderung dieser Beteiligung, die erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst wurde (TEUR 12.185, Umgliederung vom sonstigen Ergebnis in das Periodenergebnis, siehe Erläuterung 8) aufgrund der fortgesetzten nachteiligen Kursentwicklung der Aktie.

11 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

11.1 Vermögenswerte

Erläuterungen	2015/16	2014/15
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		
Derivative Finanzinstrumente	0	0
	0	0
Bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen	0	0
Bis zur Endfälligkeit gehaltene Wertpapiere	0	0
Forderungen (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Vermögenswerte)		
Langfristige Forderungen (16)	783	1.151
Ausleihungen (15)	196	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (18)	51.425	72.754
Liquide Mittel (19)	140.782	96.765
	193.186	170.670
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 1 (15)	3.030	3.085
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 2 (15)	693	718
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen, Level 1 (15)	14.825	19.291
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (kurzfristig), Level 1 (15)	0	5.291
Sonstige Beteiligungen (at cost) (15)	4	5
	18.552	28.390
Gesamt	211.739	199.060

11.2 Verbindlichkeiten

	Erläuterungen	2015/16	2014/15 (angepasst)
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			
Derivative Finanzinstrumente	—	0	47
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	2.349	2.324
		2.349	2.372
Kredite (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten)			
Unternehmensanleihe	(21)	70.513	74.485
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	(21)	36.570	63.469
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	—	52.041	48.441
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	983	2.332
		160.107	188.727
Gesamt		162.456	191.099

Finanzinstrumente werden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2015/16	2014/15
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.918	-18.442
Kredite und Forderungen	-6.743	6.700
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-5.491	-6.235
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-237	-47
	-10.553	-18.025

12 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Ge- schäftsausstattung	Anzahlungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2014	3.961	9.150	1.407	8.859	71	23.447
Währungsumrechnungsdifferenzen	102	520	316	332	0	1.270
Umbuchung	1.106	0	-1.179	-820	0	-893
Zugänge	290	2.812	2.300	1.785	188	7.374
Abgänge	0	-123	-749	-187	-71	-1.130
Planmäßige Abschreibungen	-886	-3.449	0	-3.341	0	-7.676
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393
Anschaffungs-/Herstellungskosten	10.350	51.304	2.096	24.873	188	88.811
Kumulierte Abschreibung	-5.778	-42.395	0	-18.245	0	-66.417
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393
Währungsumrechnungsdifferenzen	-49	-504	-83	-449	0	-1.084
Umbuchung	375	201	-2.351	1.775	0	0
Umgliederung von Anzahlungen	0	188	0	0	-188	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	843	401	7	0	1.251
Zugänge	665	1.463	1.302	3.619	0	7.049
Abgänge	-7	-705	-448	-677	0	-1.837
Planmäßige Abschreibungen	-929	-2.406	0	-3.570	0	-6.905
Buchwert zum 31. März 2016	4.628	7.989	917	7.333	0	20.867
Anschaffungs-/Herstellungskosten	10.655	45.743	917	26.313	0	83.628
Kumulierte Abschreibung	-6.027	-37.754	0	-18.979	0	-62.761
Buchwert zum 31. März 2016	4.628	7.989	917	7.333	0	20.867

13 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte		Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte		Summe
	Entwicklungs-kosten	Lizenzen und Rechte		Vermögenswerte	Anzahlungen	
Buchwert zum 31. März 2014	0	26.393	56.663	734	5.778	89.567
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	48	1.007	0	0	1.054
Umbuchung	0	893	0	0	0	893
Zugänge	0	446	0	329	219	994
Abgänge	0	-1	0	-156	0	-157
Wertminderung	0	0	-12.342	0	0	-12.342
Planmäßige Abschreibungen	0	-8.758	0	0	0	-8.758
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.302	62.310	59.727	907	5.997	137.243
Kumulierte Abschreibung	-8.302	-43.291	-14.399	0	0	-65.992
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-72	0	0	0	-74
Umgliederung von Anzahlungen	0	5.997	0	0	-5.997	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	46	0	0	0	0	46
Zugänge	149	2.606	0	58	132	2.944
Abgänge	0	-663	0	-964	0	-1.627
Planmäßige Abschreibungen	-194	-7.435	0	0	0	-7.628
Buchwert zum 31. März 2016	0	19.452	45.328	0	132	64.911
Anschaffungs-/Herstellungskosten	9.725	66.227	59.727	0	132	135.810
Kumulierte Abschreibungen	-9.725	-46.775	-14.399	0	0	-70.899
Buchwert zum 31. März 2016	0	19.452	45.328	0	132	64.911

In Anbetracht der Neustrukturierung der Geschäftssegmente und berichtspflichtigen Segmente hat die Kapsch TrafficCom Group die Abbildung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) und die Firmenwertzuordnung angepasst.

Im Sinne von IAS 36.72 wurden die ZGEs den geänderten Strukturen der Geschäftssegmente und der berichtspflichtigen Segmente angepasst. Die Neuordnung der Firmenwerte folgt den Vorgaben in IAS 36.87, gemäß derer eine Neuordnung des Firmenwertes auf Basis eines relativen Wertansatzes zu erfolgen hat, der dem ähnlich ist, der verwendet wird, wenn ein Unternehmen einen Geschäftsbereich innerhalb einer ZGE veräußert. Auf Basis der angepassten Geschäftssegmente und berichtspflichtigen Segmente (siehe Segmentberichterstattung) definiert die Kapsch TrafficCom Group folgende ZGE für die Wertminderungstests gemäß IAS 36:

	2015/16	2014/15 ¹
ZGE ETC-Americas : Electronic Toll Collection, Americas	11.723	n/a
ZGE ETC-EMEA : Electronic Toll Collection, Europe, Middle East and Africa	19.941	n/a
ZGE ETC-APAC : Electronic Toll Collection, Asia and Pacific	7.378	n/a
ZGE IMS-Americas : Intelligent Mobility Solutions, Americas	3.349	n/a
ZGE IMS-EMEA : Intelligent Mobility Solutions, Europe, Middle East and Africa	2.708	n/a
ZGE IMS-APAC : Intelligent Mobility Solutions, Asia and Pacific	230	n/a
	45.328	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Im Rahmen des Wertminderungstests wurden die folgenden allgemeinen Annahmen für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten getroffen:

	2015/16	2014/15
Bestimmung des erzielbaren Betrages	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
Diskontierungszinssatz nach Steuern	6,36 %	8,28 %
Wachstumsrate ewige Rente	2,00 %	2,00 %

13.1 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Electronic Toll Collection, Americas“ (ZGE ETC-Americas)

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-Americas

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung von Straßenmautsystemen in Americas, vor allem in den USA und Chile die Nachfrage nach Mautsystemen anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-Americas basiert auf den implementierten Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten und deren Erweiterungen sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind. Außerdem stellt die Lieferung von Komponenten einen wesentlichen Umsatzbeitrag dar.

Parameter der ZGE ETC-Americas

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	11.723	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	232.044	n/a
Buchwert der ZGE	48.580	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,6 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	31,1 %	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-Americas

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	38.577	-28.750
Umsatzwachstum	±10 %	-6.817	6.934
EBITDA Margin	±10 %	-2.712	2.712
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-21.127	26.606

13.2 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Electronic Toll Collection, Europe, Middle East and Africa“ (ZGE ETC-EMEA)

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-EMEA

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme in EMEA, vor allem in Österreich, Tschechien, Schweiz, Südafrika, Polen und Weißrussland die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-EMEA basiert auf den implementierten Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten, deren Erweiterungen und Lieferung von Komponenten sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern öffentliche Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind.

Parameter der ZGE ETC-EMEA

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	19.941	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	394.719	n/a
Buchwert der ZGE	120.615	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,9 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	21,1 %	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-EMEA

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	68.574	-51.128
Umsatzwachstum	±10 %	-4.649	30.207
EBITDA Margin	±10 %	-6.919	6.919
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-37.780	47.577

13.3 Zahlungsmittelgenerierende Einheit**„Electronic Toll Collection, Asia and Pacific“ (ZGE ETC-APAC)****Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE ETC-APAC**

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung von Straßenmautsystemen in APAC, vor allem in Australien die Nachfrage nach Mautsystemen anhalten wird. Die Planung der ZGE ETC-APAC basiert auf den implementierten Errichtungs- und laufenden Betriebsprojekten und deren Erweiterungen sowie der Tatsache, dass in Australien und Neuseeland Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind. Außerdem stellt die Lieferung von Komponenten einen wesentlichen Umsatzbeitrag dar.

Parameter der ZGE ETC-APAC

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	7.378	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	146.052	n/a
Buchwert der ZGE	16.205	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,8 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	99,6 %	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE ETC-APAC

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	23.172	-17.288
Umsatzwachstum	±10 %	4.730	11.580
EBITDA Margin	±10 %	-2.102	2.102
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-12.558	15.815

13.4 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Intelligent Mobility Solutions, Americas“ (ZGE IMS-Americas)

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-Americas

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Nordamerika die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt wird. Die Planung der ZGE IMS-Americas basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-Americas

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	3.349	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	79.389	n/a
Buchwert der ZGE	18.745	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,5 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	18,4 %	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-Americas

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	15.560	-11.585
Umsatzwachstum	±10 %	-3.603	5.008
EBITDA Margin	±10 %	-785	785
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-8.570	10.792

13.5 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Intelligent Mobility Solutions, Europe, Middle East and Africa“ (ZGE IMS-EMEA)

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-EMEA

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Südafrika, den Niederlanden, Großbritannien, Italien und Tschechien die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt wird. Die Planung der ZGE IMS-EMEA basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-EMEA

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	2.708	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	64.186	n/a
Buchwert der ZGE	2.885	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	7,7 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	482,2 %	n/a

¹ Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-EMEA

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	10.074	-7.506
Umsatzwachstum	±10 %	1.807	3.953
EBITDA Margin	±10 %	-1.179	1.179
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-5.540	6.977

13.6 Zahlungsmittelgenerierende Einheit**„Intelligent Mobility Solutions, Asia and Pacific“ (ZGE IMS-APAC)****Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE IMS-APAC**

Das Management geht davon aus, dass nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Mobility Solutions in Australien und Neuseeland die Nachfrage nach Intelligent Mobility Solutions weiter steigen wird. Außerdem wird erwartet, dass auch die technische Wartung und der kommerzielle Betrieb von Kapsch TrafficCom durchgeführt wird. Die Planung der ZGE IMS-APAC basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen.

Parameter der ZGE IMS-APAC

	2015/16	2014/15 ¹
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	230	n/a
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	n/a
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	5.441	n/a
Buchwert der ZGE	2.300	n/a
Diskontierungszinssatz vor Steuern	15,7 %	n/a
Break-Even Diskontierungszinssatz	136,6 %	n/a

1 Die Angabe im Wirtschaftsjahr 2014/15 entfällt aufgrund der neuen ZGE-Struktur.

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE IMS-APAC

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	78	-70
Umsatzwachstum	±10 %	-2.143	1.968
EBITDA Margin	±10 %	-267	267
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-15	19

13.7 Aktivierte Entwicklungskosten

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 bis 5 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2015/16 auf 56,6 Mio. EUR (2014/15: 49,0 Mio. EUR). Im Wirtschaftsjahr 2015/16 waren 32,4 Mio. EUR davon (2014/15: 22,0 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 24,2 Mio. EUR (2014/15: 27,0 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an assoziierten Unternehmen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen entwickelten sich wie folgt:

	2015/16	2014/15
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	2.014	1.596
Währungsumrechnungsdifferenzen	-138	184
Zugang aus Gründung/Erwerb	0	0
Abgang	0	0
Anteiliges Periodenergebnis	41	234
Buchwert zum 31. März des Wirtschaftsjahres	1.917	2.014

Der Konzern gründete am 3. Dezember 2015 gemeinsam mit einem Partner das russische Unternehmen LLC National operator of telematic services und hält einen Anteil von 49 % an der Gesellschaft. Bei der Gesellschaft handelt es sich um ein assoziiertes Unternehmen. Die Bilanzierung erfolgt daher nach der Equity-Methode. Der Buchwert des Anteiles zum 31. März 2016 beträgt TEUR 0 (31. März 2015: TEUR n/a).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum letzten Bilanzstichtag (31. März).

	31. März 2016	31. März 2015
Langfristige Vermögenswerte	12	n/a
Kurzfristige Vermögenswerte	9	n/a
Langfristige Schulden	0	n/a
Kurzfristige Schulden	-68	n/a
Nettovermögen	-47	n/a
Umsatz	0	n/a
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-51	n/a
Sonstiges Ergebnis	0	n/a
Gesamtergebnis	-51	n/a

Am 31. Juli 2012 erwarb der Konzern 33 % der SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko. Unter Berücksichtigung potenzieller Stimmrechte (Option auf Erwerb der restlichen Anteile) ergibt sich ein Anteil von mehr als 50 %. Nachdem die potenziellen Stimmrechte jedoch als nicht substantiell eingestuft werden, wurde die Vermutung einer Beherrschung widerlegt. Da ein maßgeblicher Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik vorliegt, wird die Beteiligung nach der Equity-Methode bilanziert, der Buchwert des Anteils zum 31. März 2016 beträgt TEUR 1.917 (31. März 2015: TEUR 2.014).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum letzten Bilanzstichtag (31. Dezember).

	31. Dez. 2015	31. Dez. 2014
Langfristige Vermögenswerte	1.474	1.340
Kurzfristige Vermögenswerte	10.584	10.235
Langfristige Schulden	-635	-620
Kurzfristige Schulden	-6.471	-6.181
Nettovermögen	4.953	4.774
Umsatz	13.066	14.816
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	470	527
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	470	527

15 Sonstige kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2015/16	2014/15
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	18.651	23.099
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	97	5.291
	18.748	28.390

	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstige lang- fristige finanzielle Vermögenswerte	Summe
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen				
Buchwert zum 31. März 2014	3.655	23.758	1.093	28.506
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	98	98
Zugänge	0	362	0	362
Abgänge	0	0	-1.190	-1.190
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	148	-4.824	0	-4.676
Buchwert zum 31. März 2015	3.803	19.296	0	23.099
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1	1
Zugänge	0	101	98	199
Abgänge	-40	0	0	-41
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	-40	-4.567	0	-4.607
Buchwert zum 31. März 2016	3.723	14.829	99	18.651

	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Sonstiges	Summe
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte			
Buchwert zum 31. März 2014	4.924	0	4.924
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	367	0	367
Buchwert zum 31. März 2015	5.291	0	5.291
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-9	-9
Zugänge	0	106	106
Abgänge	-5.291	0	-5.291
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	0	0	0
Buchwert zum 31. März 2016	0	97	97

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2016 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Die zur Veräußerung verfügbaren Beteiligungen betreffen zum 31. März 2016 im Wesentlichen eine 19,26 %-Beteiligung an der börsennotierten Q-Free ASA, Trondheim, Norwegen.

Nicht realisierte Kursgewinne und -verluste sind im sonstigen Ergebnis der Periode ausgewiesen (siehe Erläuterung 10).

Fair Value-Hierarchien und Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes:

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sind in eine der drei nachfolgenden Fair Value-Hierarchien einzuordnen:

Level 1: Es bestehen notierte Preise auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten. Im Konzern werden die Beteiligung an der Q-Free ASA, Trondheim, Norwegen, sowie börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Level 1-Kategorie zugeordnet.

Level 2: Der beizulegende Zeitwert von Finanzinstrumenten, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird anhand eines Bewertungsverfahrens, abgeleitet von direkt oder indirekt beobachtbaren Marktdaten, ermittelt. Unter diese Kategorie fallen zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere, wie Pfandbriefe und Bundesanleihen, die börsennotiert sind, jedoch nicht regelmäßig gehandelt werden.

Spezifische Bewertungsverfahren, die zur Bewertung von Finanzinstrumenten verwendet werden, beinhalten unter anderem:

- ▶ Quotierte Markt- oder Händlerpreise;
- ▶ Der beizulegende Zeitwert von Zinsswaps wird anhand beobachtbarer Renditekurven als Barwert der geschätzten künftigen Zahlungsströme berechnet;
- ▶ Der beizulegende Zeitwert von Devisentermingeschäften wird mit dem Termin-Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet, wobei der sich ergebende Wert auf den Barwert abgezinst wird;
- ▶ Andere Bewertungsverfahren, wie die Discounted-Cashflow-Methode, werden für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der restlichen Finanzinstrumente benutzt.

Level 3: Finanzinstrumente, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden in die Level 3-Kategorie eingeordnet.

Die Einstufung der kurz- und langfristigen finanziellen Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2015/16
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	3.030	693	0	3.723
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	14.825	0	0	14.825
	17.855	693	0	18.548
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	0	0	0	0
	0	0	0	0
Gesamt	17.855	693	0	18.548

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 99, sonstige Beteiligungen in Höhe von TEUR 4 sowie sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 97 wurden im Wirtschaftsjahr 2015/16 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2014/15
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	3.085	718	0	3.803
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	19.291	0	0	19.291
	22.376	718	0	23.094
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	5.291	0	0	5.291
	5.291	0	0	5.291
Gesamt	27.667	718	0	28.385

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 5 wurden im Wirtschaftsjahr 2014/15 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2015/16	2014/15
Projekt Weißrussland	18.094	26.987
LKW Mautsystem Tschechien	711	1.148
Sonstige langfristige Forderungen	72	3
	18.877	28.138

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge für die Errichtung des weißrussischen Mautsystems sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig), die vom tschechischen Verkehrsministerium für die Einführung des tschechischen LKW-Mautsystems geschuldet werden. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Forderungen wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Verwendung eines Zinssatzes von 2,49 % bis 5,65 % (für den Teil, der über externe Kredite finanziert wurde) und eines Zinssatzes für alternative Investments von 2,89 % (für den Teil, der intern aus den Zahlungsströmen des Konzerns finanziert wurde) abgezinst. Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Bis zu 2 Jahren	19.891	29.706
Zwischen 2 und 3 Jahren	219	171
Größer 3 Jahre	62	0
	20.172	29.877

Die langfristigen Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	18.094	26.987
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	18.094	26.987

17 Vorräte.

	2015/16	2014/15
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	26.268	25.925
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	6.551	14.680
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	2.871	7.033
Anzahlungen auf Vorräte	68	33
	35.757	47.670

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die für Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 21.755 (2014/15: TEUR 21.171). In der Berichtsperiode wurden TEUR 584 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2014/15: TEUR 4.539).

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2015/16	2014/15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	53.520	75.470
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2.095	-2.715
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	51.425	72.754
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	98.368	83.995
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	15.247	8.502
Kurzfristige Steuerforderungen aus Ertragssteuern	3.754	3.336
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	10.489	12.994
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	20.629	23.805
	199.912	205.387

Zum 31. März 2016 wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Nominalbetrag von TEUR 2.238 (2014/15: TEUR 3.068) wertberichtigt. Die Wertberichtigung dazu beträgt TEUR -2.095 (2014/15: TEUR -2.715).

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2015/16	2014/15
Stand am 31. März des Vorjahres	-2.715	-421
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	0
Zuführung	-70	-2.422
Verbrauch	261	73
Auflösung	337	112
Währungsumrechnungsdifferenzen	93	-58
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	-2.095	-2.715

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2015/16	2014/15
Noch nicht fällig	21.954	52.350
Überfällig		
bis zu 60 Tage (nicht wertgemindert)	12.040	11.143
bis zu 60 Tage (wertgemindert)	0	0
über 60 Tage (nicht wertgemindert)	17.288	8.908
über 60 Tage (wertgemindert)	2.238	3.068
	53.520	75.470

Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in Tschechien, Südafrika, Polen und Weißrussland keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung des tschechischen LKW-Mautsystems in Höhe von TEUR 3.670 (2014/15: TEUR 2.481) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 20.474 (2014/15: TEUR 22.044) werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der Tschechischen Republik geschuldet. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffend das Mautprojekt in Polen gegenüber der GDDKiA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) belaufen sich auf TEUR 4.890 (2014/15: TEUR 5.027). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 39.042 (2014/15: TEUR 0) und den Betrieb des Systems in Höhe von TEUR 3.317 (2014/15: TEUR 875) werden von der BelTol geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 3.365 (2014/15: TEUR 4.989) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

Die kurzfristigen Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	471.098	439.282
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-372.731	-355.287
	98.368	83.995

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2016 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika in Höhe von TEUR 23.592 (2014/15: TEUR 21.400), Frankreich in Höhe von TEUR 422 (2014/15: TEUR 2.083), sowie die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 64.174 (2014/15: TEUR 53.499).

Die Umsätze aus Fertigungsaufträgen betragen TEUR 115.263 (2014/15: TEUR 105.879).

19 Liquide Mittel.

	2015/16	2014/15
Kassa	90	62
Guthaben bei Kreditinstituten	140.692	96.703
	140.782	96.765

Die Buchwerte dieses Postens stellen auch den Finanzmittelbestand der Geldflussrechnung zum Ende der Berichtsperiode dar.

20 Grundkapital.

	2015/16	2014/15
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	13.000	13.000

Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 13.000.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

21 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	2015/16	2014/15
Langfristig		
Unternehmensanleihe	70.513	74.485
Kredite zur Projektfinanzierung	0	14.500
Sonstige langfristige Kredite	15.221	0
	85.734	88.985
Kurzfristig		
Kredite zur Projektfinanzierung	14.500	20.333
Sonstige kurzfristige Kredite	6.849	28.636
	21.349	48.969
Summe	107.083	137.954

Die Bewegungen stellen sich wie folgt dar:

	31. März 2014	Umgliederung	Zugänge	Rückzahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2015
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	109.494	-20.693	184	0	0	88.985
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	46.560	20.693	7.053	-30.220	4.883	48.969
Gesamt	156.054	0	7.237	-30.220	4.883	137.954

	31. März 2015	Umgliederung	Zugänge	Rückzahlung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2016
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	88.985	-3.220	471	0	-502	85.734
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	48.969	3.220	2.830	-32.927	-742	21.349
Gesamt	137.954	0	3.301	-32.927	-1.245	107.083

Die Kapsch TrafficCom AG hat im November 2010 eine Unternehmensanleihe im Nominale von 75 Mio. EUR mit einer Laufzeit von 7 Jahren sowie einem Zinssatz von 4,25 % begeben. Der Effektivzinssatz beträgt 4,54 %.

Im Mai 2015 wurden Schuldtitel im Ausmaß von Nominale TEUR 4.182 der Unternehmensanleihe vorzeitig rückgekauft. Die Unternehmensanleihe haftet somit noch zu TEUR 70.818 mit einer Laufzeit bis zum 3. November 2017 aus.

Die Zeitwerte und die Bruttocashflows (inklusive Zinsen) der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Buchwert	107.083	137.954
Zeitwert	113.768	151.226
Bruttocashflows		
im 1. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	15.264	17.891
im 2. Halbjahr des nächsten Wirtschaftsjahres	9.344	34.844
Gesamt bis zu 1 Jahr	24.609	52.735
Zwischen 1 und 2 Jahren	79.164	18.074
Zwischen 2 und 3 Jahren	3.677	78.382
Zwischen 3 und 4 Jahren	3.618	0
Zwischen 4 und 5 Jahren	3.558	0
Größer 5 Jahre	898	0
	115.524	149.191

Die Einstufung der Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2015/16
Unternehmensanleihe	73.297	0	0	73.297
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	40.471	0	40.471
Gesamt	73.297	40.471	0	113.768

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2014/15
Unternehmensanleihe	78.338	0	0	78.338
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	72.888	0	72.888
Gesamt	78.338	72.888	0	151.226

Der beizulegende Zeitwert der in Level 2 eingeordneten sonstigen Finanzverbindlichkeiten wurde durch Diskontierung der Bruttocashflows über die vertragliche Laufzeit mit einem risikoadäquaten Zinssatz ermittelt.

Die Verzinsung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	72.364	78.537
Variabel verzinst	34.719	59.416
	107.083	137.954
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kredite für Projektfinanzierung	5,46 %	5,46 %
Unternehmensanleihe	4,54 %	4,54 %
Sonstige Kredite	0,60–2,77 %	1,00–3,10 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 3.365 (2014/15: TEUR 4.989) verpfändet.

Für die Projektfinanzierung Weißrussland, die per 31. März 2016 mit TEUR 14.500 aushaftet (2014/15: TEUR 34.833), hat die Kapsch TrafficCom AG eine Wechselbürgschaftszusage der Oesterreichischen Kontrollbank Aktiengesellschaft (OeKB) sowie eine Beteiligungsgarantie G4 der OeKB erhalten. Die Ansprüche aus der Beteiligungsgarantie G4 wurden an die kreditgewährenden Banken sicherungsweise abgetreten.

Für einen Exportförderungskredit wurde ein Wechsel in Höhe von TEUR 1.425 (2014/15: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2015/16	2014/15
Latente Steuerforderungen		
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	9.251	9.274
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	2.644	4.317
	11.895	13.590
Latente Steuerverbindlichkeiten		
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	789	1.052
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	2.401	1.328
	3.190	2.380
Latente Steuerforderungen netto (+)/		
Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	8.705	11.210

Latente Steueransprüche aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und sonstiger in Zukunft abzugsfähiger temporärer Differenzen werden nur bis zum Ausmaß ihrer möglichen Realisierung bilanziert. Im vorliegenden Konzernabschluss sind steuerliche Verlustvorträge in Höhe von TEUR 37.983 (2014/15: TEUR 28.996) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Diese Verlustvorträge betreffen ausländische Tochtergesellschaften und verfallen zum überwiegenden Teil nicht vor dem Jahr 2030. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden, unter Berücksichtigung der Fristigkeiten, saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde für dasselbe Steuersubjekt erhoben werden.

Die latenten Steueransprüche/-schulden sind den folgenden Posten zuordenbar:

	31. März 2014	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrechnungs- differenzen	Umgliederung	31. März 2015
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	7.623	204	0	184	0	8.010
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	6.976	-2.907	646	38	0	4.753
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.163	-123	0	10	0	1.049
Fertigungsaufträge	804	1.211	0	0	0	2.014
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	5.103	1.538	-2.298	113	0	4.456
	21.669	-77	-1.653	345	0	20.283
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	572	213	0	72	0	857
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	7.818	-2.508	0	0	0	5.310
Sonstige (passive Abgrenzungen)	1.946	833	92	34	0	2.905
	10.337	-1.462	92	106	0	9.073
Veränderung gesamt	11.332	1.385	-1.744	238	0	11.210

	31. März 2015	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrechnungs- differenzen	Umgliederung	31. März 2016
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	8.010	13	0	-880	0	7.143
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	4.753	221	93	-92	24	4.998
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.049	-168	0	-7	0	875
Fertigungsaufträge	2.014	0	0	0	-2.014	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.456	-4	584	-226	-614	4.195
	20.283	62	676	-1.205	-2.605	17.212
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	857	-47	0	-57	0	753
Fertigungsaufträge	0	3.772	0	0	-2.014	1.758
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	5.310	-1.949	0	0	0	3.361
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.905	1.197	-839	-38	-590	2.635
	9.073	2.973	-839	-95	-2.605	8.507
Veränderung gesamt	11.210	-2.911	1.515	-1.110	0	8.705

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2015/16	2014/15
Anwartschaften auf Abfertigung	9.505	9.690
Ansprüche für Altersvorsorge	14.603	15.520
	24.107	25.210

Anwartschaften auf Abfertigung

Die Verpflichtung aus der Abfertigung von Mitarbeitern umfasst gesetzliche und vertragliche Ansprüche auf einmalige Abfertigungszahlungen des Konzerns an Arbeitnehmer, die aufgrund bestimmter Anlässe wie Arbeitgeberkündigung, einvernehmliche Lösung des Dienstverhältnisses sowie Pensionierung oder Tod des Arbeitnehmers entstehen. Im Fall von Abfertigungspflichten trägt der Konzern das Risiko der Inflation aufgrund von Gehaltsanpassungen. Die Verpflichtungen aus Abfertigungen resultieren im Wesentlichen aus den österreichischen Konzerngesellschaften.

Ansprüche für Altersvorsorge

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen hauptsächlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen, sind als monatliche Rentenzahlung zu gewähren und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 5). Im Fall von Pensionsverpflichtungen trägt der Konzern das Risiko der Langlebigkeit und der Inflation aufgrund von Rentenanpassungen.

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung wurde ein Zinssatz von 1,30 – 1,75 % (2014/15: 2,10 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wurde für den Euro-Raum ein Zinssatz von 1,85 % (2014/15: 1,80 %) und für Kanada ein Zinssatz von 4,30 % (2014/15: 3,75 %), für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,5 % (2014/15: 2,0 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2014/15: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 0,89 % (2014/15: 1,7 %) angesetzt.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Abfertigungen** ausgewiesen:

	2015/16	2014/15
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	9.690	8.790
Umbewertungen (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	416	836
Laufender Dienstzeitaufwand	259	281
Zinsaufwand	197	306
Zahlungen	-1.038	-543
Währungsumrechnungsdifferenzen	-18	19
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	9.505	9.690
davon in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	259	281
davon im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	197	306

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2015/16	2014/15
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	-73	-158
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	690	1.046
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	-200	-53
Gesamt	416	836

Die erwartete Dotierung für Anwartschaften auf Abfertigung für das nächste Wirtschaftsjahr 2016/17 beträgt TEUR 324. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 8,2 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche

	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	Über 5 Jahre	Gesamt
Anwartschaften auf Abfertigung	623	646	624	617	846	8.206	11.562

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

Sensitivitäten	Änderungen der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkungen von Veränderungen des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	388	-363
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-42	38
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 BP	10	-9
Auswirkungen von Veränderungen der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	-341	360
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-5	6
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 BP	-10	11
Auswirkungen von Veränderungen der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	29	-28
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Altersvorsorge** ausgewiesen:

	2015/16	2014/15
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	15.520	13.363
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-185	2.328
Laufender Dienstzeitaufwand	7	11
Zinsaufwand	312	452
Zahlungen	-876	-862
Währungsumrechnungsdifferenzen	-176	230
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	14.603	15.520
davon in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	7	11
davon im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	312	452

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2015/16	2014/15
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	0
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	-208	1.984
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen	23	344
Gesamt	-185	2.328

Die erwartete Dotierung für Ansprüche für Altersvorsorge für das nächste Wirtschaftsjahr 2016/17 beträgt TEUR 320. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Duration) beträgt 10,2 Jahre.

Analyse der erwarteten Fälligkeit der undiskontierten Ansprüche

	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	Über 5 Jahre	Gesamt
Ansprüche für Altersvorsorge	888	859	858	855	851	13.775	18.087

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Pensionsverpflichtungen wurden die Auswirkungen resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Einflussfaktoren verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher wahrscheinlich, dass sich mehrere dieser Einflussgrößen verändern werden.

	Änderungen der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Auswirkungen von Veränderungen des Abzinsungssatzes			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	641	-591
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-53	48
Auswirkungen von Veränderungen der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	-592	635
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-11	12

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2015/16	2014/15
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	2.077	2.036
LKW-Mautsystem Tschechien	229	568
Sonstige	1.027	2.053
	3.333	4.657

Die Verbindlichkeiten aus Anteilskauf betreffen die variable Kaufpreiskomponente (Earn-Out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 2.077 (2014/15: TEUR 2.036), siehe Erläuterung 31.

Die Position „LKW-Mautsystem Tschechien“ betrifft in Höhe von TEUR 229 (2014/15: TEUR 568) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmern für die Errichtung des tschechischen LKW-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Diese langfristigen Verbindlichkeiten wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Anwendung von Abzinsungssätzen diskontiert, die jenen Zinssätzen entsprechen, die bei der Diskontierung

der langfristigen Forderungen aus dem tschechischen LKW-Mautprojekt verwendet wurden (siehe Erläuterung 16). Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Darlehen von Minderheitsgesellschaftern der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika in Höhe von TEUR 35 (2014/15: TEUR 1.483), den langfristigen Teil der bedingten Zahlungsverpflichtungen aus der Akquisition des Geschäftsbereiches „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA, in Höhe von TEUR 272 (2014/15: TEUR 288) und Mietzahlungen für amerikanische Tochterunternehmen in Höhe von TEUR 576 (2014/15: TEUR 0).

Die Brutto-Cashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Bis zu 2 Jahren	573	1.080
Zwischen 2 und 3 Jahren	2.341	2.181
Größer 3 Jahre	654	1.704
	3.568	4.966

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2015/16	2014/15
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	20.340	17.786
Erhaltene Anzahlungen	508	349
Kurzfristiger Teil sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten	8	162
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Derivaten und Hedging	0	47
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	22.274	18.984
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	5.234	5.241
Verbindlichkeit aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	4.421	4.298
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	26.557	18.668
	79.342	65.535

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-136.723	-76.019
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	157.063	93.805
	20.340	17.786

Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen betreffen zum 31. März 2016 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika (2014/15: Mautprojekte in Nordamerika).

26 Rückstellungen.

	2015/16	2014/15
Langfristige Rückstellungen	1.396	1.661
Kurzfristige Rückstellungen	8.946	9.225
Gesamt	10.341	10.886

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2014	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Verwen- dung	Auf- lösung	Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2015
Jubiläumsgeldverpflichtungen	1.120	0	38	34	0	-2	0	0	1.189
Sonstige	183	0	5	272	-52	0	0	64	472
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.303	0	43	306	-52	-2	0	64	1.661
Garantien	1.637	0	0	209	-18	-245	0	28	1.611
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	16.201	0	0	0	-3	-16.162	0	-36	1
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	4.071	0	0	220	-2.682	-1.198	0	-9	402
Sonstige	6.468	0	0	5.148	-4.337	-396	0	328	7.211
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	28.378	0	0	5.577	-7.039	-18.001	0	311	9.225
Summe	29.680	0	43	5.882	-7.091	-18.004	0	375	10.886
	31. März 2015	Zugang aus Erwerb von Unter- nehmen	Zugang aus Auf- zinsung	Zu- führung	Verwen- dung	Auf- lösung	Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2016
Jubiläumsgeldverpflichtungen	1.189	0	23	7	0	-33	0	0	1.186
Sonstige	472	0	4	215	-5	-340	0	-137	210
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.661	0	28	221	-5	-373	0	-137	1.396
Garantien	1.611	711	0	218	-1	-359	0	-68	2.113
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	1	0	0	0	0	-1	0	0	0
Projekte (ausgenommen Drohverluste)	0	0	0	0	-4	0	3.216	-17	3.196
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	402	0	0	6.572	-3.337	-184	0	-103	3.349
Kosten für Stilllegung und Nachsorge	0	183	0	0	0	-15	0	-12	156
Sonstige	7.211	0	0	2.041	-4.100	-1.699	-3.216	-105	132
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	9.225	894	0	8.831	-7.442	-2.258	0	-305	8.946
Summe	10.886	894	28	9.052	-7.447	-2.631	0	-441	10.341

Die Rückstellung für **Jubiläumsgeldverpflichtungen** betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 1,15 – 1,75 % (2014/15: 2,10 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2014/15: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 2,5 % (2014/15: 2,0 %) berücksichtigt.

Als Hersteller, Händler und Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs **Produktgarantien** an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist zutage treten. Für den Fall, dass der Konzern Garantieansprüche für verkaufte Produkte oder erbrachte Dienstleistungen während der Gewährleistungsfrist erwartet, wird eine entsprechende Rückstellung im Jahresabschluss gebildet. Ausgehend von der Erwartung, dass die Mehrheit der Aufwendungen kurz- oder mittelfristig anfallen wird, werden die Garantiekosten beim Ausweis der Rückstellung bestmöglich geschätzt. Ebenso werden die historischen Daten bei der Berechnung des Rückstellungsbetrages berücksichtigt. Gemäß den Erfahrungswerten ist es wahrscheinlich, dass Garantieansprüche gestellt werden.

Die Rückstellung für **Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten** wurde für am Stichtag erwartete Verluste aus noch nicht abgerechneten Fertigungsaufträgen gebildet. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zum 30. September 2014 konnte bereits im zweiten Quartal des Wirtschaftsjahres 2014/15 eine Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten in Höhe von TEUR 16.162 aufgelöst werden. Der Vorstand schätzt das Risiko des Schlagendwerdens des Drohverlustes als unwahrscheinlich ein.

Die Rückstellungen für **Projekte (ausgenommen Drohverluste)** betreffen im Wesentlichen Wartungs-, Erweiterungs- und Reparaturarbeiten zu bestehenden Mautprojekten.

Die Rückstellungen für **Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken** betreffen im Wesentlichen laufende Rechtsfälle und Beratungskosten, vor allem im Zuge von Firmenkäufen.

Kosten für **Stilllegung und Nachsorge** betreffen im Wesentlichen die Vorsorge einer amerikanischen Tochtergesellschaft für den Rückbau bzw. die Demontage von Sensoren im Bereich von Mobilitätslösungen für Städte nach Vertragsablauf.

Die **sonstigen Rückstellungen** beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Provisionen und Prämien, Naturalrabatte, ausstehende Gutschriften und Projektkosten sowie Kundenskonti.

27 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Die sonstigen Haftungsverhältnisse betreffen Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bankgarantien, Performance- und Bid-Bonds und Bürgschaften.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse wurden an branchenübliche Usancen angepasst und enthalten ausschließlich Verpflichtungen gegenüber Dritten und stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
Südafrika (Mautprojekt)	47.029	45.697
Australien (Mautprojekte)	20.832	17.804
Sonstige	241	1.246
Summe	68.102	64.747

Die operative Tätigkeit erfordert darüber hinaus die Abgabe von Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance- und Bid-Bonds für Großprojekte, die von Banken und Kreditversicherungsunternehmen ausgestellt werden. Wird den vertraglichen Verpflichtungen nicht entsprochen, besteht das Risiko einer Inanspruchnahme, die zu einem Regressanspruch der Bank oder des Versicherers gegen den Konzern führt. Ein derartiger Ressourcenabfluss wird als unwahrscheinlich eingeschätzt. Derartige Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien sowie Performance- und Bid-Bonds im Ausmaß von TEUR 178.598 (Vorjahr: TEUR 130.282) sind nicht in der Bilanz bzw. den Eventualschulden enthalten.

Sicherstellungen für die oben genannten Eventualschulden und Haftungsverhältnisse sind in den Erläuterungen 15 und 21 angeführt. Des Weiteren wurden Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, in Höhe von TEUR 9.756 (2014/15: TEUR 9.688) als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen:

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverträgen stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Nicht länger als 1 Jahr	14.474	13.519
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	25.999	31.656
Länger als 5 Jahre	12.069	15.894
	52.543	61.069

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen:

Die Zahlungen aus operativen Leasingverhältnissen, die in der Berichtsperiode als Aufwand erfasst sind, stellen sich wie folgt dar:

	2015/16	2014/15
Mieten	10.365	10.833
KFZ-Leasing	1.461	1.621
EDV-Leasing	2.736	3.494
Sonstiges	640	532
	15.202	16.481

28 Unternehmenszusammenschlüsse.

Am 14. April 2015 wurde eine kontrollierende Mehrheit an der kalifornischen Streetline, Inc. erworben. Streetline ist ein führendes Smart-Parking-Unternehmen, das intelligente Daten und moderne Analytik zur Lösung von Parkplatzproblemen für Endnutzer anbietet. Die Gesellschaft wurde danach in die KTCSL Merger Corp. verschmolzen und firmiert seither unter dem Namen Streetline, Inc.

Bezahlter Kaufpreis	189
Abzüglich beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	-189
Firmenwert	0

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar:

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	1.251
Immaterielle Vermögenswerte	46
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	580
Liquide Mittel	2.732
Verbindlichkeiten, sonst. Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-4.399
Erworbenes Nettovermögen	210
davon beherrschende Anteile (90%)	189
davon nicht beherrschende Anteile (10%)	21

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 14. April 2015 bis 31. März 2016 TEUR 2.506 und zum Konzernergebnis mit TEUR -3.038 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2015 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Auswirkung auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis des Konzerns gehabt.

29 Anteile Tochterunternehmen.

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2016		31. März 2015	
		Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile	Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile
Kapsch TrafficCom AG, Wien	KTC	100,00 %	0,0 %	100,00 %	0,0 %
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechien	KTC C&R CZ	99,0 %	1,0 %	99,0 %	1,0 %
Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester, Großbritannien	KTC UK	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	KCO	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch Components GmbH, Wien	KCO GmbH	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	ArtiBrain	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	KTC Italy	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch TrafficCom d.o.o., Laibach, Slowenien	KTC Slovenia	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Transport Telematic Systems – LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ⁴	TTS, UAE	49,0 %	51,0 %	49,0 %	51,0 %
Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland	KTC Russia	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	KTTB, Bulgaria	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	KTC Argentina	100,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %

Gesellschaft,	Interne Bezeichnung	31. März 2016		31. März 2015	
		Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile	Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile
Hauptniederlassung der Gesellschaft					
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	KTC Kazakhstan	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	KTS Belarus	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom KGZ OOO, Bischkek, Kirgisistan	KTC Kirgisistan	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Lietuva UAB, Vilnius, Litauen	KTC Litauen	51,0%	49,0%	51,0%	49,0%
KTS Beteiligungs GmbH, Wien	KTS Beteiligung	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	KTC Sweden	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom do Brasil LTDA., Sao Paulo, Brasilien	KTC Brazil	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	KTC Australia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	KTC Chile	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	KTC France	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom PTE.LTD., Tripleone Somerset, Singapur	KTC Singapore	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia	KTC Malaysia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Limited, Auckland, Neuseeland	KTC New Zealand	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	KTC SA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	ETC	100,0%	0,0%	87,0%	13,0%
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	KTC SA Holding	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	TMT	100,0%	0,0%	62,9%	37,1%
MobiServe Pty Ltd., Kapstadt, Südafrika	Mobiserve	100,0%	0,0%	62,9%	37,1%
Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	Berrydust	100,0%	0,0%	53,5%	46,5%
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	KTC BV	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	KTC Canada	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexiko Stadt, Mexiko	KTC IVHS Mexico	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	KTC Hold. II US Corp.	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS Inc., McLean, USA	KTC IVHS Inc., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom USA Inc., Duluth, USA	KTC USA, Inc.	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	KTC Holding Corp., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Inc., Mc Lean, USA	KTC Inc., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
KTCSL Merger Corp., Delaware, USA ³	KTCSL	—	—	100,0%	0,0%
Streetline, Inc., Foster City, USA ¹	Streetline	81,2%	18,8%	—	—
Streetline International, Inc., Delaware, USA ¹	Streetline international	81,2%	18,8%	—	—
SPS funding Co. LLC, Delaware, USA ¹	SPS Funding	81,2%	18,8%	—	—
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	KTS Austria	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Telematic Services Kft. „v.a.“, Budapest, Ungarn ²	KTS Hungary	—	—	100,0%	0,0%
Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, Tschechien	KTS CZ	52,0%	48,0%	52,0%	48,0%
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland	KTS Germany	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Telematic Services Solutions A/S under tvangsoplosning, Kopenhagen, Dänemark ⁵	KTSS Denmark	60,0%	40,0%	60,0%	40,0%
Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	KTS Poland	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Road Services Sp. z o.o., Warschau, Polen	KRS Poland	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%

1 Neugründung/Erwerb im Wirtschaftsjahr 2015/16

2 Entkonsolidierung im Wirtschaftsjahr 2015/16

3 Verschmelzungen im Wirtschaftsjahr 2015/16

4 Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte

5 in Liquidation

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Gesamtergebnisrechnung vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2015/16	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüber-		Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
		-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis				
KTS CZ	80.332	14.001	368	14.369	6.720	177	6.897
TMT	19.461	2.461	4.365	6.826	913	1.619	2.532
ETC	52.881	-12.001	1.961	-10.040	-1.773	255	-1.518
Streetline	2.506	-3.829	84	-3.745	-505	16	-489
Restliche					12	49	61
Gesamt					5.368	2.115	7.483

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2014/15	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüber-		Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
		-fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis				
KTS CZ	75.572	14.595	-37	14.558	7.111	-18	7.093
KTS Poland	66.294	16.062	-3	16.060	535	-2	533
ETC	53.567	1.311	-1.327	-16	71	-172	-102
TMT	19.343	164	1.051	1.215	61	390	450
KTS Austria	0	10.668	0	10.668	-7	0	-7
Restliche					7	1	8
Gesamt					7.778	198	7.976

Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Angaben zur Geldflussrechnung 2015/16	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
KTS CZ	20.726	-482	-13.967	6.276	-6.704
Streetline	-465	-2.109	3.239	665	0
Restliche					-4
Gesamt					-6.709

Angaben zur Geldflussrechnung 2014/15	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
KTS CZ	15.062	-433	-14.012	616	-6.726
KTS Poland	15.965	-398	-3.505	12.063	0
ETC	2.000	0	2.148	4.148	0
TMT	-166	-294	-829	-1.288	0
KTS Austria	12.301	38	-6.099	6.240	-195
KTS Belarus	11.901	-720	-20.464	-9.283	0
Restliche					-9
Gesamt					-6.930

Die oben aufgeführten Informationen beziehen sich auf die Beträge vor der zwischenbetrieblichen Eliminierung.

31 Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen.

Folgende Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die im Konzern im Wirtschaftsjahr 2015/16 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 704 (2014/15: TEUR 624). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 22 (2014/15: TEUR 22).

Die Gesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 ihre Anteile von 3 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, an die Kapsch TrafficCom AG verkauft. Nach dieser Transaktion ist der Konzern Alleineigentümer der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien. Der Kaufpreis setzte sich aus einem fixen (TEUR 2.000) und einem variablen Bestandteil (Earn-Out, abhängig vom EBIT der KTS-Gruppe, bereinigt um Minderheitenanteile, der Wirtschaftsjahre 2015-2018). Der fixe Kaufpreis (TEUR 2.000) wurde bereits im Wirtschaftsjahr 2014/15 bezahlt, die variable Kaufpreiskomponente ist zum 31. März 2016 in Höhe von TEUR 2.077 (31. März 2015: TEUR 2.036) in den sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten erfasst (siehe Erläuterung 24).

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH fungiert als steuerlicher Gruppenträger in der im März 2005 gebildeten steuerlichen Gruppe, bei der auch die österreichischen Tochtergesellschaften dieses Konzerns Mitglieder sind. Dementsprechend sind alle steuerlichen Effekte aus der Gruppenbesteuerung bei Konzerngesellschaften, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind, als Transaktionen mit einem nahe stehenden Unternehmen zu betrachten.

Kapsch Aktiengesellschaft, Wien

Im Zusammenhang mit der Verwendung der KAPSCH-Handelsmarke und des Logos stellt die Gesellschaft dem Konzern Lizenzgebühren in Rechnung. Die Lizenzgebühr beläuft sich auf 0,5 % der gesamten Nettoerlöse des Konzerns mit Dritten. Die im Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 2.575 (2014/15: TEUR 2.199).

Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten werden zentral von der Kapsch Aktiengesellschaft für alle Konzerngesellschaften durchgeführt. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2015/16 zugeordneten Kosten betragen TEUR 1.512 (2014/15: TEUR 1.722).

Weiters stellte die Gesellschaft dem Konzern Management- und Beratungsleistungen (einschließlich Kosten für den Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, Georg Kapsch, und Kosten für Beratungsleistungen bestimmter Aufsichtsratsmitglieder in Höhe von TEUR 0 (2014/15: TEUR 90)) der Gesellschaft in Rechnung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 1.750 (2014/15: TEUR 1.470).

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2015/16 zugeordneten Kosten betragen TEUR 607 (2014/15: TEUR 611). Darüber hinaus stellt die Kapsch Aktiengesellschaft dem Konzern ein Softwaretool (Hyperion Financial Management) zur Verfügung und verrechnet dafür laufend die Kosten in Höhe von anteilig TEUR 120 (2014/15: TEUR 130).

Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung) und stellt Lehrlinge und Trainees zur Verfügung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 1.861 (2014/15: TEUR 2.181).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 8 (2014/15: TEUR 7).

Kapsch Financial Services GmbH, Wien

Die Gesellschaft vermietet Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) an den Konzern und erbringt IT-Support. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2015/16 auf TEUR 290 (2014/15: TEUR 877).

Kapsch BusinessCom AG, Wien

Die Gesellschaft liefert im Auftrag der Kapsch TrafficCom AG Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte, die größten stellen mit Abstand das LKW-Mautsystem in Österreich und das LKW-Mautsystem in Polen, im Vorjahr auch das LKW-Mautsystem in Weißrussland, dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 3.132 (2014/15: TEUR 3.592).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 5.303 (2014/15: TEUR 5.498) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 326 (2014/15: TEUR 111).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 80 (2014/15: TEUR 76) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 14 (2014/15: TEUR 185).

Kapsch CarrierCom AG, Wien

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 798 (2014/15: TEUR 736), Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 9.163 (2014/15: TEUR 7.433) sowie sonstige Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 549 (2014/15: TEUR 277).

Kapsch CarrierCom France SAS, Paris

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 1 (2014/15: TEUR 6.105), und Logistikleistungen in Höhe von TEUR 106 (2014/15: TEUR 169).

Kapsch CarrierCom s r.o., Prag

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) für ein Kundenprojekt und erbringt sonstige Dienstleistungen für das Kundenprojekt in Tschechien. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 52 (2014/15: TEUR 171).

Kapsch BusinessCom s r.o., Prag

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern die technischen Wartungsleistungen für das tschechische Mautsystem und verantwortet den laufenden IT-Support für die tschechischen Tochtergesellschaften. Die hierfür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 4.279 (2014/15: TEUR 3.709). Weiters erbrachte die Gesellschaft im Wirtschaftsjahr 2015/16 Leistungen im Bereich Public Relations in Höhe von TEUR 91 (2014/15: TEUR 90) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 64 (2014/15: TEUR 93).

Kapsch Sp. z o.o., Warschau

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für das Kundenprojekt in Polen. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2015/16 TEUR 1.723 (2014/15: TEUR 2.031).

Kapsch Immobilien GmbH, Wien

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich KFZ-Management und KFZ-Services in Höhe von TEUR 107 (2014/15: TEUR 150).

Sonstige Transaktionen mit nahestehende Personen und Unternehmen

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Wirtschaftsjahr 2015/16 beliefen sich insgesamt auf TEUR 481 (2014/15: TEUR 491).

Im Vorjahr (Wirtschaftsjahr 2014/15) erhielt Herr Toplak, ehemaliger Vorstand der Kapsch TrafficCom AG, Wien, eine Ausschüttung aus seinen Anteilen an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 195. Herr Erwin Toplak hält zum 31. März 2016 keine Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, daher gab es im Wirtschaftsjahr 2015/16 keine diesbezügliche Ausschüttung.

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

Die Verrechnung von Dienstleistungen mit verbundenen Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen gegenüber nahestehenden Unternehmen:

	2015/16	2014/15
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	726	646
Schwestergesellschaften		
Umsätze	11.305	15.565
Aufwendungen	23.764	23.867
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	149	184
Aufwendungen	396	1.027

	2015/16	2014/15
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	4.481	4.360
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	2.077	2.036
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	1.728	2.107
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	3.512	3.738
Sonstige nahe stehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	15	127
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	293	289

32 Ergebnis je Aktie.

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Periodenergebnisses der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Wirtschaftsjahres im Umlauf befindlichen Stammaktien berechnet, wobei, falls zutreffend, jene Stammaktien, die von der Gesellschaft erworben und als eigene Aktien gehalten werden, unberücksichtigt bleiben. Zum 31. März 2016 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2015/16	2014/15
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis (in EUR)	31.091.775	3.629.908
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,39	0,28

33 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

► Am 14. Dezember 2015 erzielte Kapsch TrafficCom eine Vereinbarung mit Schneider Electric S.E. hinsichtlich einer Übernahme des globalen Transportation-Geschäftes. Das Closing fand am 1. April 2016 statt.

Die Transportation-Sparte, zuvor unter der Marke Telvent Tráfico y Transporte tätig, ist ein Anbieter von Echtzeit-IT-Lösungen und intelligenten Verkehrssystemen zur Anwendung in Städten, auf Autobahnen und in Tunnel. Das Angebot umfasst zudem Maut- und Transitlösungen. Die Übernahme ermöglicht Kapsch TrafficCom, den bestehenden und zukünftigen Kunden weltweit ein integriertes Angebot an intelligenten Verkehrslösungen von der Autobahn bis in die Stadt zu unterbreiten.

Bezahlter Kaufpreis	30.000
Bedingte Kaufpreisanpassungen (vorläufig ermittelt)	-2.558
Kaufpreis gesamt	27.442
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens (vorläufig ermittelt)	-30.432
Negativer Unterschiedsbetrag (vorläufig ermittelt)	-2.991

Die aus dem Erwerb vorläufig ermittelten Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar:

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	721
Immaterielle Vermögenswerte	5.170
Sonstige langfristige Vermögenswerte	157
Vorräte	656
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	57.013
Liquide Mittel	9.542
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-42.827
Erworbenes Nettovermögen (vorläufig ermittelt)	30.432

Der oben angeführten Darstellung liegt eine vorläufige Kaufpreisallokation zugrunde. Die Werte können sich aufgrund der noch vorzunehmenden Prüfung der Eröffnungsbilanzwerte sowie etwaiger, vertraglich geregelten, Kaufpreisanpassungen verändern.

- ▶ Am 21. April 2016 erwarb die amerikanische Kapsch TrafficCom Holding Corp. um rund 2,4 Mio. EUR einen Minderheitenanteil an der ParkJockey Global, Inc., USA.
- ▶ Unter der aufschiebenden Bedingung einer noch erforderlichen vertraglich vereinbarten Zustimmung erwirbt Kapsch Telematic Services GmbH, Österreich, 48% an der Kapsch Telematic Services spol.s r.o, Prag, Tschechien, und hält somit 100% der Anteile an der Gesellschaft, die in Tschechien den Betrieb des Mautsystems führt.
- ▶ Für die Refinanzierung der Unternehmensanleihe und die Finanzierung zukünftigen Wachstums bereitet Kapsch TrafficCom AG ein Schuldscheindarlehen für den öffentlichen Markt für institutionelle Anleger vor. Die Zuteilung erfolgte mit 1. Juni 2016. Diese Transaktion wird im Laufe des ersten Quartals des Wirtschaftsjahres 2016/17 abgeschlossen sein.

34 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2015/16 setzte sich aus 3.329 Angestellten und 186 Arbeitern zusammen (2014/15: 3.313 Angestellte und 196 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 193 (2014/15: TEUR 199) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2015/16	2014/15
Prüfung des Konzernabschlusses	56	55
Andere Bestätigungsleistungen	80	65
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	57	79
	193	199

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Georg Kapsch (Vorsitzender)
 André Laux
 Alexander Lewald (seit 1. November 2015)

Die Bezüge des Vorstandes im Wirtschaftsjahr 2015/16 gliedern sich wie folgt:

	Fix	Variabel	Gesamt	Gesamt
	2015/16	2015/16	2015/16	2014/15
Georg Kapsch	653	0	653	643
André Laux	374	117	490	472
Alexander Lewald	133	0	133	0
Summe	1.160	117	1.276	1.114

Die Aufwendungen für Abfertigungen für Vorstandsmitglieder betragen TEUR 9 (Vorjahr: TEUR 59).

André Laux und Alexander Lewald verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür in eine externe Pensionskasse ein. Die Aufwendungen im Wirtschaftsjahr 2015/16 belaufen sich auf TEUR 23 (2014/15: TEUR 10).

Im Wirtschaftsjahr 2015/16 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Franz Semmernegg (Vorsitzender)
 Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
 Sabine Kauper
 Harald Sommerer

Vom Betriebsrat entsandt:

Christian Windisch
 Martin Gartler

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von TEUR 122 (2014/15: TEUR 46) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Zur Veröffentlichung genehmigt:

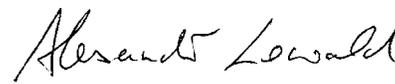
Wien, am 08. Juni 2016



Georg Kapsch
 Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
 Mitglied des Vorstandes



Alexander Lewald
 Mitglied des Vorstandes

Bericht zum Konzernabschluss.

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. März 2016, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem Konzernanhang, geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung dieses Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB und für die internen Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der internationalen Prüfungsstandards (International Standards on Auditing). Nach diesen Grundsätzen haben wir die beruflichen Verhaltensanforderungen einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses durch den Konzern relevante interne Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2016 sowie der Ertragslage des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB.

Aussagen zum Konzernlagebericht.

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach §243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben nach §243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 8. Juni 2016

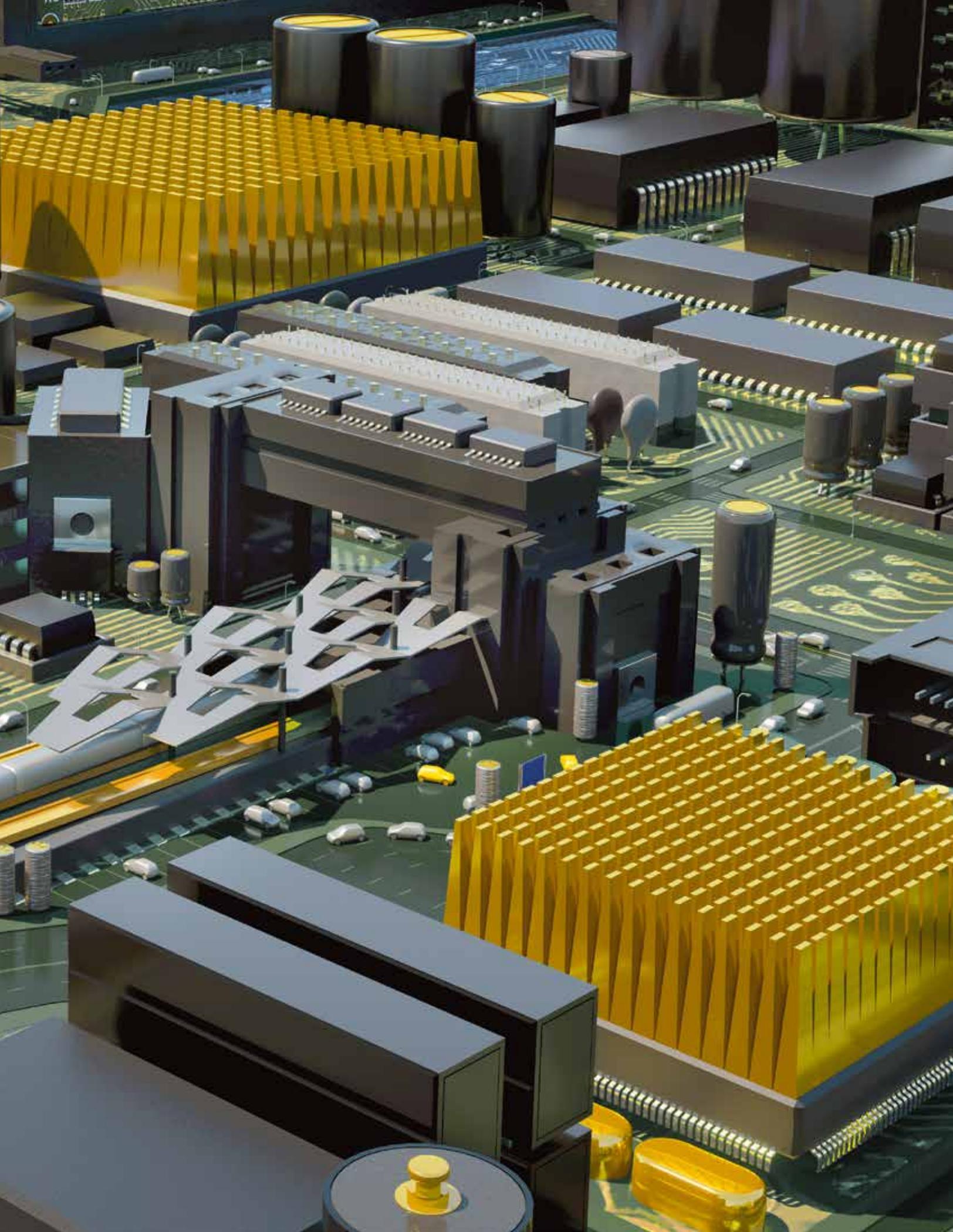
PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez:
Mag. Peter Pessenlehner
Wirtschaftsprüfer

Unsere Services.

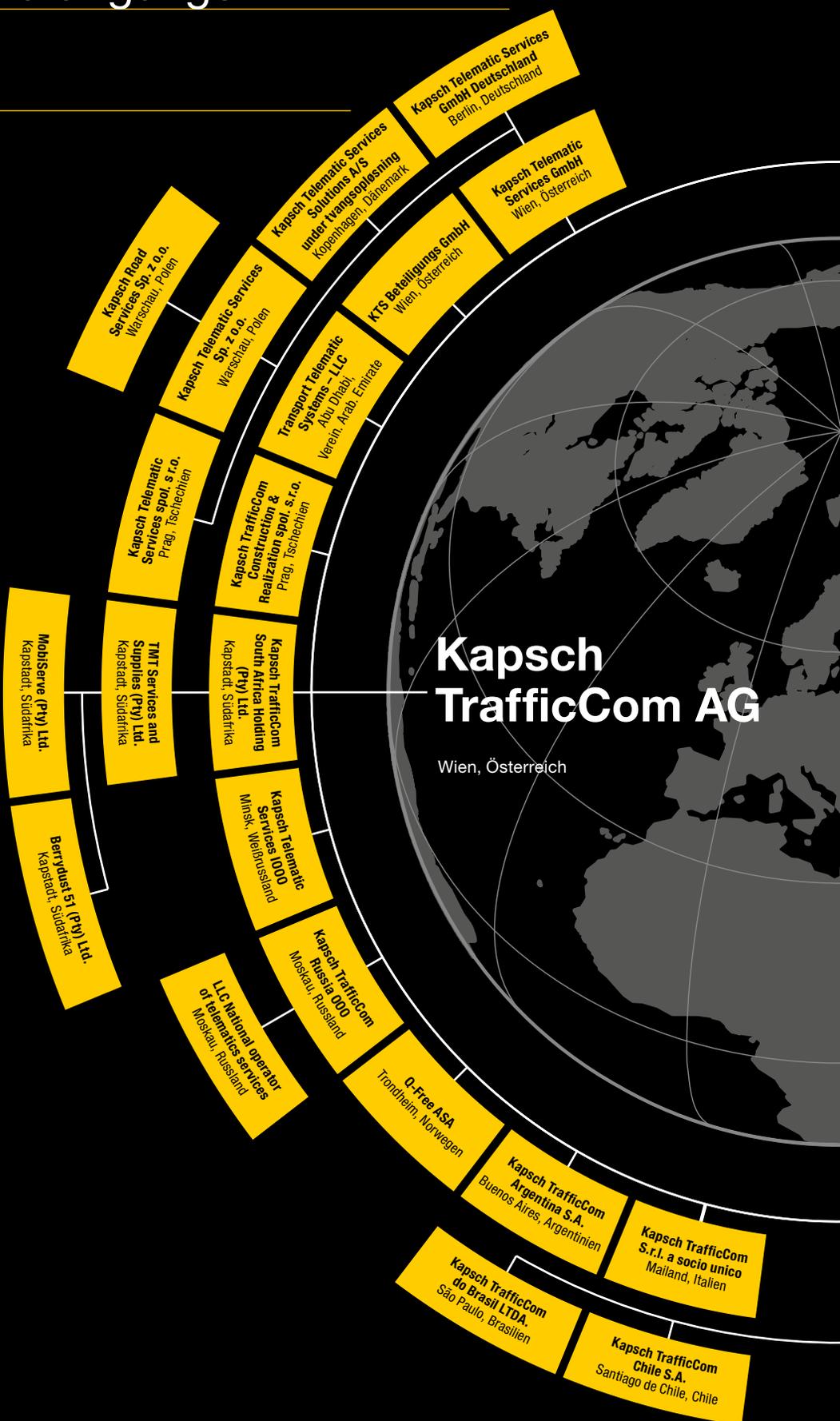
Parker®-App.

Intelligente Lösungen für die Mobilität der Zukunft sind nicht nur gefragt, wenn es um die effizientere Abwicklung von Verkehr auf Langstrecken geht. Auch im urbanen Raum entstehen durch stetig wachsende Ballungszentren neue Herausforderungen, denen mit innovativen Lösungen begegnet werden muss. Ein Beispiel ist die Parkplatzsuche, für die Kapsch TrafficCom ein richtungswisendes Service anbietet. Die neue App Parker® führt Fahrzeuglenker auf schnellstem Weg ans gewünschte Ziel. Somit passt die App perfekt in das Portfolio von Kapsch, denn unser Anspruch war es schon immer, alle Kunden durch perfektes Service schnellstmöglich ans Ziel zu bringen.



Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

Die Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften sind in Erläuterung 29 angeführt.





Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.
Mexiko-Stadt, Mexiko

SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.F.I. de C.V.
Mexiko-Stadt, Mexiko

Kapsch TrafficCom USA, Inc.
Duluth, USA

Streetline International, Inc.
Delaware, USA

Kapsch TrafficCom Canada Inc.
Mississauga, Kanada

Kapsch TrafficCom Holding II US Corp.
McLean, USA

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
McLean, USA

Kapsch TrafficCom B.V.
Amsterdam, Niederlande

Kapsch Components GmbH & Co KG
Wien, Österreich

Kapsch TrafficCom Holding Corp.
McLean, USA

Kapsch Components GmbH (General Partner of Kapsch Components GmbH & Co KG)
Wien, Österreich

Streetline, Inc.
Foster City, USA

Artipain Software Entwicklungs-gesellschaft mbH
Wien, Österreich

Kapsch TrafficCom AB
Jönköping, Schweden

Kapsch TrafficCom France SAS
Paris, Frankreich

Kapsch TrafficCom Inc.
McLean, USA

Ses Funding Co. LLC
Delaware, USA

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
Almaty, Kasachstan

Kapsch TrafficCom Limited
Auckland, Neuseeland

Kapsch TrafficCom Ltd.
Manchester, Vereinigtes Königreich

Kapsch TrafficCom (M) Sun Bhd
Kuala Lumpur, Malaysia

Kapsch TrafficCom d.o.o.
Ljubljana, Slowenien

Kapsch TrafficCom South Africa (PTY) Ltd.
Johannesburg, Südafrika

Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD
Sofia, Bulgarien

Kapsch TrafficCom KGZ 000
Bischkek, Kirgisistan

Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.
Centurion, Südafrika

Kapsch TrafficCom Lietuva UAB
Vilnius, Litauen

Kapsch TrafficCom PTE. LTD.
Tripleone Somerset, Singapur

Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd.
Melbourne, Australien

Österreich

Kapsch TrafficCom AG (Headquarter)
Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 2109
ktc.info@kapsch.net

Kapsch TrafficCom AG

Lakeside B10 b, 1. + 2. OG
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: +43 50 811 7810
ktc-klu.office@kapsch.net

Kapsch Components GmbH & Co KG

Gutheil-Schoder-Gasse 17
1230 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 4202
kcomp.info@kapsch.net

Argentinien

Kapsch TrafficCom Argentina S.A.
Av. Cabildo 86, C1426AAN Buenos Aires
Tel.: +54 11 4775 0203
Fax: +54 11 4775 1271
ktc.ar.info@kapsch.net

Australien

Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd.
Level 10, 636 St. Kilda Road
Melbourne VIC 3004
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
ktc.au.info@kapsch.com.au

Brasilien

Kapsch TrafficCom do Brazil LTDA.
Rua Joaquim Floriano, 466, Cj. 1908,
sala A, 04534002 São Paulo

Bulgarien

**Kapsch Telematik Technologies
Bulgaria EAD**
XS Tower 5 Panorama
Sofia Str. 1766 Sofia
Tel.: +359 2 959 00 29
Fax: +359 2 959 00 89
ktc.bg.info@kapsch.net

Chile

Kapsch TrafficCom Chile S.A.
Avenida del Valle Norte 857, piso 3
Ciudad Empresarial,
Huechuraba 8580702
Santiago de Chile
Tel.: +56 2 795 1200
ktc.cl.info@kapsch.cl

China

Kapsch TrafficCom AG Beijing
Beijing Representative Office
Hotel Kunlun, Room 309
2 Xin Yuan Nan Road
100004 Peking
Tel.: +86 10 6808 0050
Fax: +86 139 0109 7834
ktc.cn.info@kapsch.net

Deutschland

**Kapsch Telematic Services GmbH
Deutschland**
Unter den Linden 16
10117 Berlin
Tel.: +49 30 408 173 273
Fax: +49 30 408 173 450
kts.de.info@kapsch.net

Frankreich

Kapsch TrafficCom France SAS
Site de Immontigny, 1 Rue Jean Pierre
Timbaud, 78180 Montigny le Bretonneux
Mobil: +33 6 23 52 24 63
Tel.: +33 1 30 23 71 84
Fax: +33 1 30 23 71 79
ktc.fr.info@kapsch.net

Irland

Kapsch TrafficCom Ltd
The Crescent Building
Northwood, Santry, Dublin 9
Tel.: +353 1 893 4924
Fax: +353 1 8934100
ktc.ie.info@kapsch.net

Italien

Kapsch TrafficCom S.r.l.
Via C. Bonazzi, 2
40013 Castel Maggiore (BO)
Tel.: +39 51 6324011
Fax: +39 51 6324022
ktc.it.info@kapsch.it

Kapsch TrafficCom S.r.l.
Corso di Porta Romana, 6
20122 Mailand

Kanada

Kapsch TrafficCom Canada Inc.
6020 Ambler Drive
Mississauga, Ontario, L4W 2P1
Tel.: +1 905 6243020
Fax: +1 905 6246197
ktc.ca.info@kapsch.net

Kasachstan

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
Business Centre „Parkview Office Tower“
Office No. 7, (6th floor)
77 Kunayev Street, 050000 Almaty city
Tel.: +7 727 271 98 44
Fax: +7 727 271 98 21
ktc.kz.info@kapsch.net

Mexiko

Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.
Lago Nyassa #27, Col. Granada, Del.
Miguel Hildago 11520 Mexico City
Tel./Fax: +52 55 8488 5444
ktc.mx.info@kapsch.net

Neuseeland

Kapsch TrafficCom Ltd
13 O'Connell Street
Central Auckland
Postadresse: PO Box 37542
Parnell, Auckland 1151
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
ktc.nz.info@kapsch.com.au

Polen

Kapsch Telematic Services Sp. z o.o.
Poleczki Business Park – Building A1
ul. Poleczki 35
02822 Warschau
Tel.: +48 22 351 47 00
Fax: +48 22 351 47 09
ktc.pl.info@kapsch.net

Russland

Kapsch TrafficCom Russia OOO
Bolshoy Strochenovskiy per. 7
4th Roshinsky proezd street 19,
103115191 Moskau
Tel.: +7 495 933 7717
Fax: +7 495 933 7717 215
ktc.ru.info@kapsch.net

Schweden

Kapsch TrafficCom AB
Bataljonsgatan 12, Box 1063
551 10 Jönköping
Tel.: +46 36 290 1500
Fax: +46 36 290 1501
ktc.se.info@kapsch.net

Singapur

Kapsch TrafficCom PTE. LTD.
111 Somerset Road #16-06
Tripleone Somerset
Tel.: +65 6738 6746
ktc.sg.info@kapsch.net

Slowenien

Kapsch TrafficCom d.o.o.
Ribičičeva ulica 33
1000 Ljubljana
Tel.: +38 0590 34 283
Fax: +38 0590 34 286
ktc.si.info@kapsch.net

Südafrika

**Kapsch TrafficCom South Africa
(Pty) Ltd.**
Unit 37, Sunnyrock Park, 5 Sunrock
Close, Sunnyrock, Germiston, Gauteng
Postadresse: PO Box 11992
Rynfield 1514
Tel.: +27 11 455 2276
Fax: +27 11 455 2283
ktc.za.info@kapsch.co.za

Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.

COC, No. 36 Assegai Wood Street
Rooihuiskraal, Extension 39, Centurion
Postadresse: PO Box 68383
Highveld Park 0169
Tel.: +27 11 083 2000
Fax: +27 11 083 3325

TMT Services and Supplies (Pty) Ltd.

Ground Floor, Building D
Platteklouf Park, Bloulelie crescent
Platteklouf, Kapstadt 7500
Postadresse: PO Box 234
Century City, Kapstadt 7446
Tel.: +27 21 929 5300
Fax: +27 21 929 5394
info@tmtservices.co.za

Tschechien

Kapsch Telematic Services spol. s r.o.
Ke Štvanici 656/3, 186 00 Prag 8
Tel.: +420 225 026 111
Fax: +420 225 026 222
kts.cz.info@kapsch.net

USA

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
(US Headquarter)
8201 Greensboro Drive, Suite 1002
McLean, VA 22102
Tel.: +1 703 885 1976
Fax: +1 703 790 9100
ktc.us-dc.info@kapsch.net

Kapsch TrafficCom USA, Inc.

2855 Premiere Parkway, Suite F
Duluth, GA 30097
Tel.: +1 678 473 6400
Fax: +1 678 473-9003

Streetline, Inc.

393 Vintage Park Dr. Suite 140
Foster City, CA 94404
Tel.: +1 650 242 3400
Fax: +1 415 276 9062

Vereinigte Arabische Emirate

Transport Telematic Systems – LLC
PO Box 113660, Al Nasr Street
Abu Dhabi
Tel.: +971 2 6332564
Fax: +971 2 6332565

Vereinigtes Königreich

Kapsch TrafficCom Ltd.
Unit 2 espace, 26 St. Thomas Place
Ely Cambs CB7 4EX
Tel.: +44 1353 644 010
Fax: +44 1353 611 001
ktc.uk.info@kapsch.net

Weißrussland

Kapsch Telematic Services IOOO
Kizhevatova 8/47, 220099 Minsk
Tel.: +375 172 154 777
Fax: +375 172 154 778
ktc.by.info@kapsch.net

Finanzkalender.

24. August 2016	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr (WJ) 2016/17 Q1
07. September 2016	Ordentliche Hauptversammlung für WJ 2015/16
14. September 2016	Ex-Tag für Dividende WJ 2015/16
15. September 2016	Record Date
21. September 2016	1. Auszahlungstag für Dividende WJ 2015/16
17. November 2016	Zwischenbericht WJ 2016/17 Q2
22. Februar 2017	Zwischenbericht WJ 2016/17 Q3
21. Juni 2017	Ergebnis WJ 2016/17
06. September 2017	Ordentliche Hauptversammlung für WJ 2016/17

Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie.

Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 50 811 1120
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV



Kapsch Group.

Kapsch zählt zu den erfolgreichsten Technologieunternehmen Österreichs mit globaler Bedeutung in den Zukunftsmärkten Intelligent Transportation Systems (ITS), Railway und Public Operator Telecommunications sowie Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Zur Kapsch Group zählen die drei Schlüsselgesellschaften Kapsch TrafficCom, Kapsch CarrierCom und Kapsch BusinessCom. Als Familienunternehmen mit Sitz in Wien steht Kapsch seit mehr als 100 Jahren für die konsequente Entwicklung und Implementierung neuer Technologien zum Nutzen seiner Kunden. Mit einer Vielfalt von innovativen Lösungen und Dienstleistungen leistet Kapsch einen wesentlichen Beitrag zur verantwortungsbewussten Gestaltung einer mobilen und vernetzten Welt. Die Unternehmen der Kapsch Group beschäftigen in ihren weltweiten Niederlassungen und Repräsentanzen mehr als 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für weitere Informationen: www.kapsch.net | Follow us on Twitter: twitter.com/kapschnet

Kennzahlenübersicht

10 Jahre.

Ertragskennzahlen ¹		2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Umsatz	in Mio. EUR	198,6	185,7	200,3	216,0	388,6	549,9	488,9	487,0	456,4	526,1
EBITDA	in Mio. EUR	30,8	39,0	35,0	32,0	62,5	60,6	34,2	36,9	61,5	76,9
EBITDA-Marge	in %	15,5	21,0	17,5	14,8	16,1	11,0	6,7	7,6	13,5	14,6
EBIT	in Mio. EUR	26,9	34,9	29,0	24,5	48,9	42,2	16,5	20,3	32,7	62,3
EBIT-Marge	in %	13,5	18,8	14,5	11,4	12,6	7,7	3,4	4,2	7,2	11,9
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	27,0	42,8	21,9	43,9	41,3	36,3	17,0	5,5	19,9	54,8
Periodenergebnis	in Mio. EUR	20,3	32,1	16,4	36,5 (22,5) ⁸	28,4	27,5	16,8	2,9	11,4	36,5
Periodenergebnis, den Anteilseignern zurechenbar	in Mio. EUR	18,1	30,4	13,0	32,2 (18,2)	22,1	21,0	9,8	-4,3	3,6	31,1
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	2,04	2,60	1,06	2,64 (1,49) ⁸	1,81	1,62	0,75	-0,33	0,28	2,39
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	-40,9	-13,4	21,6	41,8	-19,4	-49,7	48,3	-24,7	68,2	90,7
Investitionen (Capital Expenditure) ⁴	in Mio. EUR	2,3	4,0	22,2	4,8	8,3	13,1	20,2	15,7	8,4	10,0
Mitarbeiter ⁵		774	824	946	1.023	2.167	2.705	3.013	3.308	3.545	3.716
Geschäftssegmente ⁹		2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Electronic Toll Collection (ETC)											
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	429,0 (88,1 %)	389,3 (85,3 %)	442,1 (84,0 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	11,1 (2,6 %)	33,5 (8,6 %)	63,7 (14,4 %)
Intelligent Mobility Solutions (IMS)											
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	57,9 (11,9 %)	67,1 (14,7 %)	84,0 (16,0 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	9,1 (15,8 %)	-0,8 (-1,1 %)	-1,3 (-1,6 %)
Regionen ⁶		2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Österreich	in Mio. EUR	35,7 (18 %)	33,8 (18 %)	36,3 (18 %)	41,6 (19 %)	37,5 (10 %)	32,8 (6 %)	38,0 (8 %)	32,9 (7 %)	38,2 (8 %)	39,8 (8 %)
EMEA (exkl. Österreich)	in Mio. EUR	134,5 (68 %)	109,3 (59 %)	125,4 (63 %)	130,3 (60 %)	302,7 (78 %)	425,7 (77 %)	350,1 (72 %)	350,0 (72 %)	297,9 (65 %)	332,2 (63 %)
Amerika	in Mio. EUR	15,4 (8 %)	18,8 (10 %)	14,0 (7 %)	12,1 (6 %)	27,6 (7 %)	63,6 (12 %)	74,8 (15 %)	87,0 (18 %)	92,6 (20 %)	118,2 (22 %)
APAC	in Mio. EUR	13,0 (7 %)	23,9 (13 %)	24,6 (12 %)	32,0 (15 %)	20,8 (5 %)	27,8 (5 %)	26,0 (5 %)	17,1 (4 %)	27,7 (6 %)	35,9 (7 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2007	31. März 2008	31. März 2009	31. März 2010	31. März 2011	31. März 2012	31. März 2013	31. März 2014	31. März 2015	31. März 2016
Bilanzsumme	in Mio. EUR	227,2	298,4	324,5	295,1	450,1	557,7	567,2	566,8	515,6	513,7
Eigenkapital ⁷	in Mio. EUR	45,6	133,4	134,2	168,2	191,5	256,2	236,7	213,1	219,4	230,7
Eigenkapitalquote ⁷	in %	20,1	44,7	41,4	57,0	42,5	45,9	41,7	37,6	42,5	44,9
Nettoverschuldung (-)/Nettoguthaben (+)	in Mio. EUR	-12,5	28,4	5,0	35,3	-47,2	-74,4	-40,5	-93,4	-35,9	33,8
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	78,2	161,3	193,4	187,5	288,7	383,8	360,7	369,2	357,3	337,7
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	56,8	131,4	122,3	104,6	175,9	285,7	243,9	205,4	209,9	183,7

¹ beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche

² Ergebnis je Aktie 2015/16, 2014/15, 2013/14 und 2012/13 bezogen auf 13,0 Mio. Aktien, 2011/12 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,74 Mio. Aktien, 2010/11, 2009/10 sowie 2008/09 bezogen auf 12,2 Mio. Aktien, 2007/08 bezogen auf 11,7 Mio. Aktien und 2006/07, 2005/06 sowie 2004/05 bezogen auf 10,0 Mio. Aktien

³ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen) zuzüglich Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

⁴ Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

⁵ jeweils zum 31. März

⁶ Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %); EMEA (Europa exkl. Österreich, Mittlerer Osten, Afrika); APAC (Asien-Pazifik)

⁷ inkl. Anteile in Fremdbesitz

⁸ bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen

⁹ die Angaben für die Wirtschaftsjahre vor 2013/14 entfallen aufgrund der geänderten Segmentstruktur

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von Intelligent Transportation Systems (ITS) in den Lösungssegmenten Mauteinhebung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Urbane Mobilität und Vernetzte Fahrzeuge. Kapsch TrafficCom deckt mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette ihrer Kunden, von Komponenten über Design und Errichtung von Systemen bis zum Betrieb, aus einer Hand ab. Das Kerngeschäft ist, elektronische Maut- und Verkehrsmanagementsysteme zu entwickeln, zu errichten und zu betreiben. Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten haben Kapsch TrafficCom zu einem weltweit anerkannten ITS-Anbieter gemacht. Als Teil der Kapsch Group, einem 1892 gegründeten österreichischen Technologiekonzern im Familienbesitz, verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in 30 Ländern, notiert seit 2007 an der Wiener Börse (KTCG) und erwirtschaftete mit mehr als 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Wirtschaftsjahr 2015/16 einen Umsatz von 526 Mio. EUR.

Kapsch TrafficCom AG | Am Europlatz 2 | 1120 Wien | Österreich | www.kapschtraffic.com

Investor Relations | Marcus Handl | Telefon +43 50 811 1120 | Fax +43 50 811 99 1120 | E-Mail ir.kapschtraffic@kapsch.net

Public Relations | Ingrid Lawicka | Telefon +43 50 811 1705 | Fax +43 50 811 99 1705 | E-Mail ingrid.lawicka@kapsch.net